HAL
open science

L'application des conventions internationales de droit maritime en droit français

Leslie Monteil

To cite this version:

Leslie Monteil. L'application des conventions internationales de droit maritime en droit français. Droit. Université Panthéon-Sorbonne - Paris I, 2018. Français. NNT : 2018PA01D008 . tel-01785786

HAL Id: tel-01785786

https://theses.hal.science/tel-01785786

Submitted on 4 May 2018

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

École doctorale de droit de la Sorbonne

L'APPLICATION DES CONVENTIONS INTERNATIONALES DE DROIT MARITIME EN DROIT FRANÇAIS

Thèse pour l'obtention d'un doctorat d'Université en droit

Présentée et soutenue le 16 février 2018

Par
Leslie Monteil

Sous la direction de Monsieur Philippe DELEBECQUE, Professeur à l'Université de Paris I Panthéon-Sorbonne

Membres du jury :
- Philippe DELEBECQUE, Professeur à l'Université de Paris I Panthéon-Sorbonne, Directeur de thèse
- Cyril BLOCH, Professeur à l'Université d'Aix-Marseille, rapporteur
- Laurent FEDI, Professeur associé à KEDGE Business School, rapporteur
- Sandrine SANA CHAILLE DE NERE, Professeur à l'Université de Bordeaux

Remerciements

Je tiens tout d'abord à remercier Monsieur Philippe DELEBECQUE pour avoir dirigé avec bienveillance les recherches ayant conduit à cette thèse.

Je tiens également à citer Monsieur le Professeur Antoine VIALARD qui m'a fait découvrir et aimer la matière à l'Université de Bordeaux ainsi que Monsieur BONASSIES et, au regretté Monsieur SCAPEL, pour la qualité de leur enseignement à l'Université d'Aix en Provence.

Je souhaite exprimer ma reconnaissance aux professionnels qui m'ont guidé et formé au contentieux de droit maritime, plus particulièrement à Maître Henri NAJJAR, avocat au barreau de Paris, pour ses précieux conseils.

Sommaire

INTRODUCTION **5**

PARTIE 1: UNE AUTORITE NORMATIVE A VOCATION ABSOLUE **42**

TITRE 1: LA SUPERIORITE DE L'AUTORITE DES CONVENTIONS INTERNATIONALES DE DROIT MARITIME EN DROIT INTERNE **45**

CHAPITRE 1 : LA PRESOMPTION D'APPLICABILITE DIRECTE DES CONVENTIONS INTERNATIONALES DE DROIT MARITIME 46

CHAPITRE 2 : LA DUALITE FONCTIONNELLE DE LA LOI DANS SON RAPPORT AVEC LES CONVENTIONS INTERNATIONALES DE DROIT MARITIME 86

TITRE 2 : L'AUTORITE DES CONVENTIONS INTERNATIONALES DE DROIT MARITIME RENFORCEE PAR LEUR INTEGRATION DANS LE DROIT COMMUNAUTAIRE **112**

CHAPITRE 1 : LE POUVOIR CONTRAIGNANT DE L'UNION EUROPEENNE DANS L'ADOPTION DE CONVENTIONS INTERNATIONALES DE DROIT MARITIME 117

CHAPITRE 2 : LE RISQUE DE CONFLIT DE LA REGLEMENTATION COMMUNAUTAIRE AVEC LES CONVENTIONS INTERNATIONALES DE DROIT MARITIME 146

PARTIE 2 : UNE AUTORITE CONDITIONNEE A L'APPRECIATION DES JUGES **169**

TITRE 1 : LE JUGE NATIONAL, GARANT DE LA PORTEE DES DISPOSITIONS DES CONVENTIONS INTERNATIONALES **171**

CHAPITRE 1 : APPLICATION PAR LE JUGE DES CONVENTIONS RATIFIEES 172

CHAPITRE 2 : APPLICATION PAR LE JUGE DES CONVENTIONS INTERNATIONALES EN TANT QUE LOI APPLICABLE 214

TITRE 2 : LE JUGE NATIONAL, GARANT DE L'EFFECTIVITE DES CONVENTIONS INTERNATIONALES **235**

CHAPITRE 1 : LA CONTRIBUTION DU JUGE NATIONAL DANS L'EVOLUTION DES DISPOSITIONS DES CONVENTIONS INTERNATIONALES DE DROIT MARITIME 236

CHAPITRE 2 : LA POSITION LIMITEE DU JUGE DANS L'ŒUVRE D'UNIFICATION DU DROIT MARITIME 277

CONCLUSION GENERALE **299**

Tables des abréviations

CJCE – Cour de justice des Communautés Européennes

CJUE – Cour de justice de l'Union Européenne

CNUCED – Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement (en anglais *UNCTAD* pour United Nations Conference on Trade and Development)

CNUDCI – Commission des Nations Unies pour le droit commercial international (en anglais *UNCITRAL* United Nations Commission on International Trade Law)

CMI – Comité maritime international

CNUDM – Convention des Nations Unies sur le droit de la mer du 10 décembre 1982 – Egalement dénommée convention de Montego Bay

CPJI – Cour permanente de justice internationale

EVP – Équivalent Vingt Pieds

ICS – International Chamber of Shipping

ISF – International Shipping Federation

JORF – Journal officiel de la République Française

OIG – Organisation intergouvernementale

OMI – Organisation maritime internationale

ONU – Organisation des Nations Unies

TFUE – Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne

INTRODUCTION

1. **Le transport maritime, de par les relations économiques et commerciales internationales qu'il induit, a fait naître, dans un souci de sécurité juridique, la nécessité de l'adoption de conventions internationales.** Premier moyen d'acheminement de fret au niveau international, cette activité a accompagné la croissance des échanges commerciaux avec l'augmentation de sa capacité de chargement et la rationalisation de son exploitation. Plus grand, plus vite, moins cher. Les ports se sont développés et diversifiés en prenant en compte aussi bien les besoins du transport de marchandises que celui des passagers.

2. **Le tourisme de croisière au niveau mondial a en effet connu ces dernières années une expansion exceptionnelle.** Cela s'est caractérisé par une augmentation de la demande de 77% entre 2004 et 2014, faisant passer le nombre de passagers de 12 millions à 21, 3 millions.[1] Sa contribution économique a été évaluée à 117 milliards de dollars. Il n'est donc pas étonnant que les ports aient misé sur cette nouvelle activité pour redynamiser leur économie. C'est notamment le cas du port de Marseille qui a délocalisé la majorité de son activité de transport de marchandises à Fos-sur-Mer pour se concentrer sur l'accueil des croisiéristes. Des efforts importants dans les infrastructures ont été effectués pour améliorer l'accueil des passagers dont l'estimation du nombre annuel frôle le million.

3. **Le transport de marchandises est lui aussi en perpétuelle évolution et amène les ports à relever de nombreux défis pour l'avenir.** La globalisation des marchés se réalise principalement par la voie maritime. L'augmentation de l'offre et de la demande au niveau mondial explique les investissements importants effectués en vue d'accroître la rentabilité de l'opération de transport maritime et, par voie de conséquence, les revenus de l'industrie maritime.

[1] Site de la direction générale des entreprises (DGE), Communiqué CLIA (Cruise Lines International Association, association internationale des compagnies de croisières), 15 septembre 2014, ressource en ligne, disponible sur : http://www.veilleinfotourisme.fr/l-industrie-de-la-croisiere-poursuit-sa-croissance-mondiale-avec-plus-de-21-millions-de-passagers-en-2013-et-117-milliards-de-dollars-de-contribution-economique--128475.kjsp

L'inauguration du nouveau canal de Panama est un formidable exemple de la mutation des infrastructures du secteur maritime. Les travaux gigantesques en vue de l'élargissement du canal ont été entamés en 2007 pour s'achever en 2016, avec une traversée inaugurale organisée le 20 juin 2016. Long de 80 kilomètres, il accueille 5% du trafic international et a désormais la capacité de faire transiter 95% des navires porte-conteneurs existants, dont la taille n'a cessé d'augmenter ces dernières années. Ces travaux ont été évalués à 5,5 milliards de dollars avec l'ambition pour l'État panaméen de tripler le milliard de recettes annuelles que lui apportait jusque-là l'exploitation du canal.[2]

Tout aussi démesurés furent les travaux d'élargissement du canal de Suez dont l'inauguration avait eu lieu une année avant celle du Panama, le 4 août 2015. Chiffrés à 8 milliards de dollars, les travaux de ce canal long de 72 kilomètres vont permettre au gouvernement de plus que doubler le rendement actuel annuel estimé à 5 milliards de dollars.

Ces travaux ont été guidés par la nécessité de s'adapter à la taille des nouveaux porte-conteneurs. La surcapacité, qui fut à l'origine de la chute des taux de fret ces dernières années, n'a pas empêché la course au gigantisme. Quelques années après la livraison de navires de 16 000 EVP [3], annoncés à l'époque comme les plus gros portes conteneurs, les armateurs poursuivent les commandes de navire de plus en plus grand afin de réaliser des économies d'échelle réduisant le coût de revient de transport par conteneur. Des navires de 22 000 EVP sont en effet actuellement en construction.

4. La globalisation des marchés se réalise principalement par la voie maritime. Les opérateurs maritimes doivent se différencier sur ce marché très concurrentiel afin d'attirer les chargeurs. En 2015, la Conférence des Nations Unies sur le Commerce Et le Développement (CNUCED)[4] a estimé que le volume de marchandises transportées par voie maritime excédait les 10 milliards de tonnes. Ainsi, plus de 80% du volume de marchandises transportées s'effectue par

[2] Site de l'Express, l'expansion, Le canal de Panama inauguré après 9 ans de travaux titanesques, publié le 26 juin 2016, ressource en ligne disponible sur : http://lexpansion.lexpress.fr/actualite-economique/en-images-le-panama-devoile-un-canal-elargi-apres-9-ans-de-travaux-titanesques_1805033.html

[3] Abréviation française pour Équivalent Vingt Pieds

[4] En anglais UNCTAD (United Nations Conference on Trade and development)

voie maritime.[5] Les chiffres sont édifiants. Pourtant cette activité demeure peu connue du grand public.

5. Le transport maritime est un facteur important dans le développement de l'économie des États. Cette activité, compte tenu des risques qu'elle implique et de ces bénéfices, est généralement reconnue comme une activité d'intérêt général.[6] Elle permet en effet les exportations de masse d'un pays à un autre, contribuant au développement économique des États, avec un coût bien moins élevé que le transport aérien. Les échanges commerciaux qui en découlent rendent nécessaire l'harmonisation du cadre économique et juridique afin d'encourager les investissements internationaux. Les États souverains ne peuvent plus, ou très difficilement, se limiter à leur seule conception nationale. La protection de leur territoire implique d'instaurer un dialogue avec les autres États afin de garantir le respect de leurs propres intérêts. En élaborant un cadre juridique efficace, ils contribuent à la pérennité de leur économie nationale.

6. La prise de conscience du besoin de coopération entre les pays, que ce soit dans le domaine commercial, économique ou diplomatique, a favorisé la diversification des acteurs du droit international. Cette multiplication des acteurs et des missions dont ils ont la responsabilité a donné naissance à un ordre juridique international, qui n'est plus le résultat exclusif des interactions entre les seuls États. D'ailleurs, l'intervention des nombreuses organisations internationales a largement contribué à l'évolution du droit international.

7. L'ordre juridique international a pu se réaliser dès lors que les États ont été reconnus en tant qu'entité structurée et qu'ils n'étaient plus menacés par le changement de gouvernance et les guerres de territoire. Ce n'est qu'à la période postféodale, une fois le temps des conquêtes révolu et la quasi-totalité des terres contrôlée par des États souverains, que ces derniers ont pu envisager l'aménagement de leurs rapports mutuels avec les pays voisins en vue d'une relation durable. Cette stabilisation géopolitique des territoires a favorisé la réalisation du droit international.[7]

---

[5] Selon les sources, les observateurs produisent des chiffres allant de 80% à 90%

[6] BONASSIES Pierre et SCAPEL Christian, Traité de droit maritime, L.G.D.J, 3è édition, 2016, p. 20

[7] ALEDO Louis-Antoine, Le droit international public, Dalloz, Connaissance du droit, 3ème édition, 2014, p. 4

Dès lors que le pouvoir politique se concentre au sein d'un État et, non plus au sein d'entités politiques organisées selon les territoires conquis ou perdus, il a été possible de réfléchir à un ordre juridique international dans lequel chaque État est souverain. La souveraineté implique que chaque État est l'égal de l'autre et s'inscrit dans un ordre juridique horizontal qui ne répond à aucune hiérarchie. La notion d'ordre juridique est donc fondamentale et peut se définir comme « *un ensemble coordonné de normes, dotées de force obligatoire à l'égard de sujets déterminés, et dont la méconnaissance entraîne certaines conséquences définies.* »[8]

8. Partant du constat de l'incapacité du droit national de chaque État à définir le cadre juridique efficace pour réglementer les relations de transport maritime, il a naturellement été envisagé de recourir à un instrument international. Le traité est donc l'instrument privilégié des États pour formaliser leurs engagements et structurer leurs relations juridiques internationales. La prévisibilité et la sécurité juridique sont en effet des notions chères à la bonne coopération entre les États. Le traité a fait l'objet de nombreuses définitions mais il peut être compris comme « *l'expression de volontés concordantes, émanant de sujets de droit dotés de la capacité requise, en vue de produire des effets juridiques régis par le droit international.* »[9] Il se caractérise par la rencontre de la volonté d'au moins deux, ou plusieurs États, qui ont manifesté leur volonté expresse de créer des normes internationales par lesquelles ils seraient liés.[10]

9. Les conventions multilatérales ont pour objet de prévoir une règle commune pour un nombre déterminé d'États. Le nombre des États parties à un traité n'est pas fixé et peut évoluer. Les États qui n'ont pas participé à l'élaboration de la norme internationale peuvent s'engager dans les obligations qu'elle édicte, et ce par la procédure d'adhésion. Le traité est alors la loi des États parties qui ont consenti à se soumettre aux mêmes règles. Seul le traité a la capacité d'unifier les règles applicables en matière de droit maritime au niveau international.

---

[8] DUPUY Pierre-Marie, KERBAT Yann, Droit international public, Précis Dalloz, 12ème édition, 2014, p. 12

[9] DUPUY Pierre-Marie, KERBAT Yann, Droit international public, Précis Dalloz, 12ème édition, 2014, p 297

[10] DEHAUSSY Jacques, Fascicule 11 : SOURCES DU DROIT INTERNATIONAL, LES TRAITES (Conclusion et conditions de validité formelle), JurisClasseur Droit international, Cote : 11,1958

10. Les termes de traité et de convention sont employés de manière indifférente. Le premier est généralement plus utilisé dans le domaine du droit international public. Le second est plus employé en référence à des matières spécifiques, techniques, relatives à des relations de droit privé. Pour les besoins de cette étude, il sera plus fréquemment fait référence aux conventions internationales, les textes de base étant, en la matière, dénommés de la sorte.

11. Soumises au multilatéralisme, les conventions internationales sont élaborées au sein d'organisations internationales spécialisées. En matière maritime, leur but est bien évidemment d'uniformiser les règles du transport maritime, mais également de promouvoir l'application et la ratification des normes adoptées. La communauté internationale, qui a depuis longtemps pris conscience de l'importance d'élaborer un cadre juridique contraignant composé de règles communes, en a confié la tâche aux organisations internationales, avec en première ligne l'Organisation des Nations Unies (ONU).

12. L'Organisation des Nations Unies a donc largement participé au développement du droit international et a contribué à l'enrichissement de la matière maritime. Elle a notamment créé en 1966 la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international (CNUDCI)[11], en lui confiant comme mandat l'harmonisation de la réglementation applicable en droit du commerce international. Lors de sa première session en 1968, plusieurs sujets ont été cités pour constituer la base de son programme de travail. Seuls neuf ont été retenus, avec notamment le domaine des transports.[12] L'ONU participe donc activement à l'unification des règles de droit international et, avec les nombreuses réglementations qui en sont issues, contribuent à la création de la codification du droit international.

Poursuivant son effort d'harmoniser la réglementation au niveau mondial, elle a lancé, à l'occasion de sa séance du 24 mai 2016, une étude sur l'accessibilité de la documentation relative

---

[11] Site des Nations-Unis, Résolution 2205 (XXI) de l'Assemblée générale des Nations Unies en date du 17 décembre 1966, ressource en ligne disponible sur : http://www.un.org/french/documents/view_doc.asp?symbol=A/RES/2205(XXI)&Lang=F

[12] Site de la CNUDCI, Guide de la CNUDCI, L'essentiel sur la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international, ressource en ligne, disponible sur : http://www.uncitral.org/pdf/french/texts/general/12-57492-Guide-to-UNCITRAL-f.pdf

au droit international coutumier. Les gouvernements ont été invités à remplir un questionnaire afin de recenser les sources d'informations et les pratiques des États concernant l'accès à la documentation relative au droit international coutumier.[13] Le but de cette étude sera de permettre par la suite de proposer des axes d'amélioration pour un meilleur accès à ce droit.

13. Mais l'importance accordée au transport maritime par l'ONU se caractérise également par la création de l'Organisation maritime internationale (OMI). Institution spécialisée des Nations Unies créée en 1948, dont le siège se situe à Londres, cet organe est en charge d'établir des normes relatives à la sécurité, la sûreté et à la protection environnementale dans le cadre des transports maritimes internationaux. La convention portant création de l'OMI est entrée en vigueur en 1958 et énoncent les buts de cette organisation qui sont « *d'instituer un système de collaboration entre les gouvernements dans le domaine de la réglementation et des usages gouvernementaux ayant trait aux questions techniques de toutes sortes qui intéressent la navigation commerciale internationale, d'encourager et de faciliter l'adoption générale de normes aussi élevées que possible en ce qui concerne la sécurité maritime, l'efficacité de la navigation, la prévention de la pollution des mers par les navires et la lutte contre cette pollution* ». Cette organisation est donc compétente pour régler les questions administratives et juridiques liées à ces objectifs.[14]

L'OMI s'est tout d'abord attelée à élaborer une nouvelle version de la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (Convention SOLAS) qui a abouti en 1960. Axant ses actions autour de la sécurité maritime, elle s'est penchée sur les réglementations en faveur de la facilitation du trafic maritime international, des lignes de charge ou du transport de marchandises. Mais les pollutions maritimes ont amené l'OMI à diversifier ses compétences.

Les accidents maritimes ont tragiquement étaient un catalyseur dans l'adoption de la réglementation internationale maritime. Cette mission désormais dévolue à l'OMI s'est orientée vers une approche davantage curative que préventive. C'est un effort permanent qui doit être mené afin d'encourager la ratification d'instruments internationaux. Les initiatives législatives

---

[13] Site de la Commission du droit international, Questionnaire, Moyens de rendre plus accessible la documentation relative au droit international coutumier, ressource en ligne, disponible sur : http://legal.un.org/ilc/

[14] Site de l'OMI, www.imo.org

unilatérales des États parties peuvent en effet être un frein à la poursuite de l'objectif d'une uniformisation des règles au niveau international. Le souci de renforcement de la coopération régionale, en particulier au niveau européen ou américain, fait naître le risque de multiplication de normes incompatibles. L'OMI doit faire face à ce défi en intensifiant son autorité et en valorisant ses actions, ce qui aura pour conséquence d'augmenter sa crédibilité sur la scène internationale.[15]

14. L'élaboration de la réglementation maritime n'est pas le seul moyen de mettre en œuvre une politique d'unification du droit maritime. L'OMI réfléchit à d'autres axes d'amélioration afin d'éviter la parcellisation du droit international et de rendre inefficaces les mesures prises. La pérennité des normes adoptées aura pour conséquence de favoriser l'effectivité du droit international. A une époque où près de 50 000 navires sont en circulation sur l'espace maritime, ses défis seront non seulement le renforcement de la sécurité et de la sûreté maritime, mais aussi d'œuvrer pour une plus grande conscience de la protection de l'environnement.

C'est en effet un des objectifs majeurs que le transport maritime doit prendre en compte dans le futur. Le travail de l'OMI pourra fortement contribuer à contraindre cette activité à un plus grand respect de l'environnement. Des initiatives ont déjà été prises en ce sens, que ce soit, entre autres, pour le contrôle des émissions des oxydes de soufre, ou de la gestion des eaux de ballast. [16]

Les armateurs recherchent des solutions pour des fiouls plus propres ou des méthodes alternatives telles que les GNL. L'armateur CMA CGM a d'ailleurs choisi la voie du gaz naturel liquéfié pour la construction de ses neuf prochains navires de 22 000 EVP.[17] Les transporteurs maritimes ont déjà réagi à la hausse du prix du pétrole en réduisant la vitesse des navires, donc ils pourraient poursuivre cet effort pour des raisons écologiques. Au sein de l'OMI, c'est le Comité de protection du milieu marin (MEPC) qui est le principal organe technique en charge des questions relatives à la pollution des mers.

---

[15] CHALAIN Hélène, 60ème anniversaire de l'OMI Une démarche de qualité innovante pour l'Organisation Maritime Internationale, DMF 2008, n° 692

[16] Site de l'OMI, www.imo.org

[17] Site Internet Le Marin, CMA CGM choisit le GNL pour ses futurs porte-conteneurs géants, publié le 7 novembre 2017, http://www.lemarin.fr/secteurs-activites/shipping/29844-cma-cgm-choisit-le-gnl-pour-ses-futurs-porte-conteneurs-geants

15. L'OMI a déjà mis en place des conventions de première importance. Il faut citer la convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS), telle que modifiée ; la convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, telle que modifiée par les protocoles de 1978 et de 1997 (MARPOL) ; la convention internationale de 1978 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille, telle que modifiée (STCW), avec ses amendements successifs.[18] Dans le cadre de sa mission, l'OMI doit veiller à modifier, par voie d'amendement, les différents textes internationaux afin de répondre aux besoins de modernisation du domaine de la sécurité maritime.[19]

Cette organisation a su évoluer pour occuper une place centrale dans l'élaboration de la réglementation maritime, ce qui autrefois fut l'apanage du Comité maritime international.

16. Le Comité maritime international (CMI) se pose désormais la question de son rôle effectif dans l'élaboration des conventions internationales. Il est vrai que face à la production normative de l'OMI, le CMI s'est progressivement vidé de son essence d'origine. La naissance du Comité maritime international était intimement liée à la raison qui motive encore aujourd'hui l'élaboration des conventions internationales, c'est à dire la réalisation de l'unification du droit maritime. Les risques inhérents à l'activité maritime, et les espaces internationaux qui en sont le théâtre, sont les facteurs qui ont nourri cette volonté de recourir à une norme supranationale afin de créer un cadre juridique efficace pour réglementer ce domaine tout en œuvrant pour la stabilité des échanges commerciaux.

17. A l'initiative d'une poignée d'hommes, le Comité maritime international est créé en 1897 sous la forme d'un groupement d'associations nationales avec pour objectif d'examiner les travaux préparatoires des différentes associations et de débattre sur leur bien fondé. La philosophie politique de cette organisation ressort clairement de la déclaration de ses fondateurs : « *C'est pour vaincre les multiples résistances, pour avoir raison du particularisme national, pour ne pas résoudre les difficultés d'après des solutions abstraites et théoriques, mais d'après les besoins de la pratique, pour obtenir l'oreille des Parlements, que nous avons eu l'idée de faire appel non seulement aux jurisconsultes qui s'intéressaient au droit, mais à ceux-là mêmes qui*

[18] Site de l'OMI, www.imo.org

[19] DMF 2016, supplément n° 20

doivent subir dans leurs intérêts, dans leurs soucis de tous les jours, les conséquences des bonnes et mauvaises lois. »[20]

18. Aussi louable la mission originelle du CMI fût-elle, ses fondateurs ont pris conscience que leur travail resterait vain si aucun cadre juridique contraignant n'accompagnait les textes issus de cette institution. Ils ont réussi à établir une instance intergouvernementale qui serait réceptionnaire des différents projets, avec le soutien du gouvernement belge, qui se chargeait de convoquer les gouvernements en conférences diplomatiques, devenant ainsi le dépositaire des instruments de ratification. C'est de cette manière que les premières conventions internationales de droit maritime, œuvrant pour l'unification du droit maritime, ont pu voir le jour sous l'égide du CMI. Les conventions emblématiques de cette institution sont en effet la convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière d'abordage signée à Bruxelles le 23 septembre 1910 ; la convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière d'assistance et de sauvetage maritimes signée à Bruxelles le 23 septembre 1910 ; la convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissement, aussi dénommée "Règles de La Haye 1924", signée à Bruxelles le 25 août 1924 et la convention internationale pour l'unification de certaines règles sur la saisie conservatoire des navires de mer signée à Bruxelles 10 mai 1952.

Le CMI est également dépositaire des Règles d'York et d'Anvers, qui fixe les règles d'interprétation pour le règlement d'avaries communes et doit à ce titre les réviser périodiquement afin de tenir compte des évolutions économiques et des impératifs juridiques et sociaux.

19. Mais le monde est en constante mutation et le développement d'organismes intergouvernementaux a perturbé l'autorité établie du CMI dans l'élaboration des conventions internationales de droit maritime. Cette organisation ne jouit plus du même aura sur la scène internationale et son influence sur des questions de fond s'est progressivement affaiblie. Son activité se résume aujourd'hui essentiellement à des rencontres et débats entre experts sans pour autant avoir les moyens de soumettre aux États une nouvelle proposition de réglementation. L'élaboration des normes internationales de droit maritime relève désormais de la

[20] LILAR Albert, VAN DEN BOSCH Carlo, Le Comité maritime international 1897 – 1972, Ressource électronique disponible sur le site du CMI : http://comitemaritime.org/Uploads/History/LILAR-VAN%20DEN%20BOSCH-Le%20Comité%20Maritime%20International.pdf

compétence de l'OMI, laissant le CMI au seul rang d'organe consultatif sans aucune influence particulière.

Ce changement fut précipité par le naufrage du pétrolier Torrey canyon le 18 mars 1967, dont les circonstances seront évoquées un peu plus tard, cet accident provoquant l'une des premières grandes marées noires. La réaction de la communauté internationale est venue des États membres de l'OMCI,[21] devenue l'actuelle OMI depuis 1982, qui avaient mis en place un Comité juridique en vue de travailler sur un projet de convention sur la responsabilité en matière de dommages de pollution par les hydrocarbures et sur l'indemnisation de ces dommages.[22] De cette initiative sont nées les conventions internationales de 1969 et de 1971 sur la responsabilité civile et l'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures.[23]

Depuis cette date, les principales conventions internationales ont été élaborées sous les auspices des organisations internationales des Nations-Unies (OMI, CNUCED, CNUDCI). Certes, elles l'ont été avec le concours du CMI, dont la tâche était toutefois limitée à une mission de consultant, ce qui pose alors les questions de son avenir.

20. Le CMI peine à renouveler sa fonction. Il serait pourtant intéressant qu'il se saisisse de nouvelles questions, notamment celles portant sur l'application uniforme des conventions internationales. La tenue des conférences diplomatiques est en effet le lieu idéal pour le rapprochement et l'échange d'opinions et d'expériences. Son président, Jean-Serge Rohart, avait néanmoins regretté la trop grande diversité des sujets abordés lors de ces conférences et avait émis le souhait de favoriser les échanges sur des thématiques plus ciblées, ainsi que de promouvoir des projets propres au CMI.[24] Comme certains auteurs le rappellent, le CMI a toujours œuvré pour l'harmonisation du droit et son rôle justifierait pleinement qu'il s'intéresse au devenir des conventions internationales une fois qu'elles ont été adoptées.[25]

---

[21] Organisation maritime consultative internationale, entrée en vigueur le 17 mars 1958

[22] ROHART Jean-Serge, Le CMI aujourd'hui, DMF 2004, n° 652

[23] Voir infra

[24] Ibidem

[25] ANTAPASSIS Antoine et BERLINGIERI Francesco, Mise en œuvre et interprétation des conventions internationales, DMF 2009, n° 702

Fort de son expérience acquise tout au long de plus d'un siècle de fréquentation des conventions internationales de droit maritime, il reste un atout essentiel de par sa connaissance du secteur public et privé pour traduire les attentes des acteurs du secteur maritime et des gouvernements. Il participe par exemple à la promotion de la ratification des conventions internationales de droit maritime comme en témoigne la campagne de l'ICS (International Chamber of Shipping), l'ISF (International Shipping Federation) et du CMI en mettant en lumière l'importance de s'accorder sur des règles communes pour éviter des conflits de réglementations qui pourraient menacer l'efficacité et la stabilité des échanges commerciaux.[26] Cependant, son rôle n'est plus aussi actif, ce qui peut être regretté.

21. Quelle que soit l'organe à l'origine de son adoption, il ressort clairement une motivation commune dans l'élaboration des conventions internationales maritimes. Cette idée de l'unification du droit est l'objectif affiché dans la plupart des initiatives du CMI et des différents organes de l'ONU. Face aux menaces de l'existence de réglementations nationales autonomes, il a été rappelé avec vigueur l'intérêt de construire une législation internationale cohérente qui se traduit par l'adhésion du plus grand nombre d'Etats aux instruments internationaux en vigueur. De trop nombreux textes font l'objet de ratifications limitées ce qui empêche la mise en œuvre de règles uniformes.

22. Les initiatives unilatérales de certaines législations impatientes de mettre en place un cadre juridique contraignant sont une menace à l'unification des règles applicables. Il faut prendre conscience de la difficulté de parvenir à un consensus au sein de la communauté internationale, composée de pays issus de traditions juridiques différentes.

23. Deux grandes familles juridiques ont influé l'esprit des conventions internationales et reflètent l'affrontement traditionnel des deux grands systèmes de droits contemporains. D'un côté, se trouvent les systèmes issus du droit anglais et américain, qui sont généralement classifiés sous la dénomination de common law ou de droit anglo-américain. Cette famille de droit regroupe principalement les systèmes juridiques des États-Unis, Grande-

[26] Site de l'International chamber of shipping, Promoting maritime treaty ratification, the ICS/IDF and CMI campaign, Ressource électronique, disponible sur : http://www.ics-shipping.org/docs/default-source/resources/policy-tools/PromotingMaritimeTreatyRatification.pdf?sfvrsn=34

Bretagne, Nouvelle-Zélande, Canada ou Australie. Basés essentiellement sur des règles et principes dégagés par les tribunaux, ce droit ne réserve qu'une place secondaire au droit écrit. Cette souplesse permet aux juges d'adapter les règles de droit aux différentes circonstances de l'affaire. L'inconvénient sera évidemment de n'offrir qu'une uniformité limitée des décisions.[27]

D'un autre côté, il faut mentionner la famille juridique issue du droit « romano-germanique ». Mais parce que ses principes ont tendance à dépasser les frontières européennes, il serait plus exact d'utiliser l'expression de « droit continental » qui a le mérite de déconnecter cette famille de tout critère géographique. En effet, les techniques des droits romanistes viennent principalement des pays européens, mais certaines autres régions comme l'Amérique latine et l'Asie s'en inspirent également.[28] Ces droits sont fondés sur la règle écrite aux formulations abstraites et générales qui limitent l'interprétation créatrice du juge. Ils favorisent ainsi la sécurité juridique, valeur essentielle aux traditions juridiques de l'Europe continentale. C'est donc un droit écrit avec une importance accordée à la loi et la codification, laissant au plan secondaire l'interprétation des textes par le juge.[29]

Les deux approches sont totalement différentes et c'est peut-être ce qui peut expliquer les évolutions de l'esprit des conventions négociées au niveau international, le droit anglo-américain tendant à une certaine prédominance ces dernières années.

24. La poursuite de l'unification du droit maritime passe par la recherche d'un consensus entre les différents États, ce qui rend complexe l'élaboration des conventions internationales. Les dispositions des conventions internationales sont désormais discutées et négociées entre de nombreux pays, aux diverses origines culturelles et juridiques, et le nombre important de participants est un facteur ralentissant l'adoption des conventions internationales. La large représentation des nations maritimes lors de l'élaboration des traités maritimes n'a pas été immédiate. Au départ, un petit nombre d'États était présent au sein des comités et conférences diplomatiques initiées par les organisations internationales, la plupart de ces représentants étant

---

[27] La Semaine Juridique, Édition Générale n° 40, 28 Septembre 2009, 297

[28] DAVID René, JAUFFRET-SPINOSI Camille, GORE Marie, Les grands systèmes de droit contemporains, Précis Dalloz, 12ème édition, 2016, p. 19 et 22

[29] La Semaine Juridique, Édition Générale n° 40, 28 Septembre 2009, 297

issus des pays développés. Il était donc plus facile, à l'époque, de parvenir à un compromis pour la rédaction du texte et d'obtenir le nombre de voix nécessaires pour son adoption.

Mais cette faible représentativité ne favorisait par l'unification souhaitée du droit. Au fil du temps, le nombre des États parties aux organisations internationales a augmenté et les textes qui en sont issus ont l'avantage de représenter les intentions des différentes puissances maritimes en présence au niveau global.[30] Ce n'est qu'à la suite d'un long processus qu'un instrument international peut espérer produire ses effets. De sa phase de formation jusqu'à son entrée en vigueur, de nombreuses formalités doivent être accomplies et ce sont tout autant d'obstacles qui peuvent mettre en péril l'effectivité des traités internationaux.

25. L'élaboration et l'intégration des traités internationaux obéissent à un certain formalisme de droit international public. Il n'est pas inutile de rappeler les étapes de la conclusion des traités. La formation des traités, ou conventions internationales, passe nécessairement par l'étape de la négociation. Les parties, qui se sont entendues pour être liées par les mêmes obligations juridiques, sont soumises au principe du consensualisme. Les États traitent d'égal à égal et aucun ne peut être contraint en l'absence de son consentement. C'est un accord né de la rencontre de la volonté des parties. Il est de la compétence du pouvoir exécutif de négocier les traités, ce processus se déroulant, s'agissant de conventions multilatérales, au sein de conférences diplomatiques ou de congrès.[31] Aucune forme de rédaction n'est imposée aux parties pour la validité de ce texte qui pourra être formulé en plusieurs langues dont chacune fera foi. Le choix de la multiplicité des langues tend à garantir l'égalité entre les États alors que le choix de la loi unique a l'avantage de minimiser les difficultés d'interprétation.

Aux termes de la négociation des traités, le consentement final des parties sur la rédaction définitive se traduit par la signature du texte. Cette formalité ne lie en aucun cas les parties dans la ratification future du texte et est réservée aux seuls États ayant participé aux négociations, à

---

[30] JACOBSSON Mans, Bridge over troubled water : the Legal Committee's in a changing world, 100 th Session of the Legal Committee of the International Maritime Organization, , resource en ligne, disponible sur : http://comitemaritime.org/Uploads/Publications/Documents%20of%20Interest/Jubilee%20final%20corr.pdf

[31] DEHAUSSY Jacques, Fascicule 11 : SOURCES DU DROIT INTERNATIONAL, LES TRAITES (Conclusion et conditions de validité formelle), JurisClasseur Droit international, Cote : 11,1958

moins que le traité lui-même en ait disposé autrement. La signature donne au texte son caractère définitif et représente l'acceptation des États sur le respect de ces termes. Enfin, vient l'étape finale de la ratification, qui est un acte national, entérinant la volonté d'un État d'être lié par les termes de ce texte.

Ces différentes étapes relèvent de la souveraineté de chaque État. La ratification d'un traité, ou même les actes diplomatiques instaurant les phases précédentes de négociation et de signature, sont des actes de droit interne qui ont qualité d'actes « de gouvernement », c'est à dire insusceptibles de recours contentieux.

26. De son côté, la France est un pays volontariste et ouvert dans l'adoption des conventions de droit maritime privé. Hormis la convention SNPD, la convention sur le transport de passagers, avant son intégration par le droit de l'Union européenne et quelques amendements modifiant les conventions en vigueur, la France a adopté la plupart des conventions internationales élaborées sous les auspices de l'OMI.[32] La France a toujours démontré une attitude favorable à l'adoption des conventions internationales. De par sa position géographique, elle ne peut être totalement indifférente au contentieux maritime. L'intérêt d'accorder un meilleur traitement à ses affaires maritimes s'est notamment caractérisé avec la création de juridictions spécialisées.

27. Les infractions liées aux événements maritimes doivent pouvoir être jugées par des juges familiers avec les pratiques maritimes. C'est ce qui a motivé le législateur à réformer les institutions judiciaires en créant les tribunaux maritimes. Il était important de maintenir une juridiction spécialisée pour connaître des contraventions et des délits des marins. C'est ainsi que, par une ordonnance n° 2012-1218 du 2 novembre 2012 portant réforme pénale en matière maritime, a été modifiée la loi du 17 décembre 1926 relatif au Code disciplinaire pénal de la marine marchande et aux tribunaux maritimes commerciaux. Ces derniers sont désormais dénommés les tribunaux maritimes. L'ordonnance redéfinit la notion d'infraction maritime et modifie la composition de ce tribunal, qui outre la présence de trois magistrats comptera deux assesseurs issus du monde maritime. Cette réforme exprime le renforcement de la répression de

[32] Site Internet de l'OMI, Status of ratifications - Excel chart listing ratifications by state – ressource en ligne, disponible sur : http://www.imo.org/fr/About/Conventions/StatusOfConventions/Pages/Default.aspx

ces infractions avec une procédure qui évolue vers un rapprochement de la procédure pénale et un élargissement des personnes pouvant être reconnus responsables, puisque, « *toute personne exerçant, en droit ou en fait, un pouvoir de contrôle ou de direction dans la gestion ou la marche du navire* », et non pas seulement le commandant, peut faire l'objet de sanctions pénales.[33]

28. La France a également marqué sa volonté d'améliorer l'effectivité de sa réglementation maritime avec la création, par la loi du 3 mai 2001, des Juridictions du Littoral Spécialisées.[34] Cette initiative résulte de la prise de conscience de la complexité des affaires liées à la répression des rejets d'hydrocarbures, qu'ils soient volontaires ou accidentels, soumis à des législations issues du droit national et du droit international. Le législateur a en effet désiré améliorer la lutte contre les pollutions causées par les navires et a instauré des juridictions spécifiquement dédiées à la répression de ces infractions commises dans les eaux territoriales.[35] Le tribunal de grande instance de Paris demeure compétent pour celles ayant eu lieu en haute mer et pour les affaires d'une grande complexité.[36]

29. Le droit maritime est un droit spécifique ce qui a porté préjudice à la lisibilité de la réglementation applicable. Les lois maritimes étaient connues des praticiens, mais elles étaient, il faut l'avouer, un peu dispersées. Il était malaisé pour l'usager de connaître la réglementation applicable à une situation de droit maritime. Le défaut d'intelligibilité de la matière a conduit le législateur à recourir à la codification du droit des transports par voie d'ordonnance en date du 28 octobre 2010. Aux côtés du transport aérien, du transport ferroviaire, du transport routier, le transport maritime possède désormais son code qui favorise l'accessibilité à la réglementation en matière de transport. Il est vrai qu'au départ, cette codification, entraînant la renumérotation de l'ensemble des lois, a quelque peu perturbé les habitudes des praticiens mais cette initiative a redonné un peu de clarté et de visibilité à la matière. C'est donc avec

---

[33] MESNIL Pascale, Les tribunaux maritimes, DMF 2015, n° 775

[34] Loi n°2001-380 du 3 mai 2001, décret n°2002-196 du 11 février 2002

[35] Les juridictions compétentes pour juger des rejets volontaires ou accidentels seront au nombre de six, chacune d'elle représentant une façade maritime : les tribunaux de grande instance du Havre (pour les Cours d'appel de Douai, Amiens, Caen), de Brest (pour les Cours d'appels de Rennes, Poitiers, Bordeaux, Pau), de Marseille (Aix-en-Provence, Nîmes, Montpellier, Bastia), de Fort de France (Fort de France, Basse Terre), de Saint-Denis-de-la-Réunion et de Saint Pierre et Miquelon.

[36] Article L 218-29 du Code de l'environnement

enthousiasme que fut accueilli le Code des transports Dalloz publié en 2015, organisant les textes et surtout les accompagnant de commentaires et annotations précieuses pour chaque lecteur, qu'il soit particulier ou professionnel.[37] L'adoption récente de la partie réglementaire par le décret n° 2016-1893 participe à l'achèvement de la codification du droit maritime.

30. La matière a donc connu une première mutation avec le code des transports et elle pourrait se poursuivre si le projet lancé par la loi pour l'économie bleue du 20 juin 2016 venait à aboutir.[38] Cette loi, qui vise à redynamiser l'industrie du transport maritime et à redonner de l'importance à ce secteur d'activité, propose plusieurs évolutions essentiellement économiques (pêche, plaisance, casinos, drone, etc...). Parmi les diverses modifications législatives encourageant la compétitivité des activités maritimes, l'article 97 de cette loi prévoit que « *le Gouvernement remet au Parlement, dans un délai de dix-huit mois à compter de la promulgation de la présente loi, un rapport sur la création d'un code de la mer rassemblant l'ensemble des dispositions législatives et réglementaires en vigueur relatives aux questions maritimes.* » La doctrine s'est interrogée sur l'opportunité de la création d'un nouveau code dont l'initiative fut prise quelques années après l'entrée en vigueur du Code des transports.[39]

Le législateur n'a pas précisé quel serait le domaine d'application de ce futur code. Il peut être déduit de son intitulé plusieurs hypothèses portant sur son futur contenu. En retenant une interprétation restrictive, ce futur code de la mer pourrait être consacré aux problématiques pures de droit de la mer, qui s'apparente plus à une conception publiciste. A l'inverse, adoptant une vision plus générale, il peut être supposé que l'objectif de ce code serait de regrouper les diverses réglementations relatives au droit maritime et au droit de la mer.

Cette attitude impliquerait d'amputer une partie des codes existants de leurs dispositions à portée maritime, dans le but de les réintroduire dans ce nouveau code. Pour éviter cette lourde opération de déstructuration des textes, une option serait de s'orienter vers les autres règles de droit maritime non codifiées, qui sont essentiellement celles issues du droit international.

---

[37] BONASSIES Pierre, Code des transports, DMF 2016, n° 779

[38] Loi n° 2016-816 du 20 juin 2016 pour l'économie bleue

[39] MIRIBEL Stéphane, Résumé de l'intervention du député Arnaud Leroy sur la loi pour l'économie bleue du 20 juin 2016 dite « Loi Leroy », DMF 2016, n° 784

Toutefois, il ne semble pas de prime abord essentiel de codifier des droits internationaux puisqu'ils n'ont pas vocation à s'appliquer à une situation de pur droit interne.[40]

Il n'est pas certain que ce projet ambitieux, compte tenu du chantier qu'il implique, apporte les avancées attendues en termes de lisibilité du droit. Il serait préférable de se concentrer sur l'évolution du Code des transports déjà existant plutôt que de tenter de créer un nouveau code qui n'apporterait qu'un peu plus de confusions. Le délai des dix-huit mois posé par la loi, pour que le Gouvernement présente au Parlement un rapport portant sur sa création ayant expiré, il faut espérer que cette annonce reste au statut de projet. Un nouveau bouleversement de la codification du droit maritime ne serait pas forcément opportun.

31. C'est toute la complexité du droit maritime qui occupe une place particulière dans le droit interne. Les rapports que le droit maritime entretient avec le droit international font naître des questions complexes sur l'articulation des normes nationales et des conventions internationales, difficulté qui s'est accentuée avec l'intervention d'autres institutions internationales.

32. Au niveau régional, l'Union européenne s'intéresse de plus en plus au domaine du droit maritime et le démontre en ayant développé une politique maritime tout au long de ces dernières années. Conformément au transfert des compétences contenu dans les traités originaires, l'Union européenne prend régulièrement part dans la réglementation des droits des transports. Elle s'est déjà dotée de ses propres normes en ce qui concerne la responsabilité du transporteur aérien en adoptant un règlement 2027/97 du 9 octobre 1997 et règlement 889/2002 du 13 mai 2002.[41] Elle renvoie pour cela directement à la convention de Montréal relative au transport aérien de passagers et de leurs bagages du 28 mai 1999.

33. A la suite du naufrage de l'Erika, l'Union européenne s'est mobilisée pour élaborer un arsenal juridique destiné à prévenir et réprimer les pollutions par hydrocarbures. Elle adopte un ensemble de mesures dans le cadre des paquets Erika I, II et III qui traitent aussi bien du problème en amont, avec l'édiction de normes sur la construction des

---

[40] PIETTE Gaël, Un code de la mer ?, DMF 2016, n° 785

[41] DMF 2010, supplément n° 14

navires, qu'en aval, en accordant un pouvoir élargi à l'État du port et l'État du pavillon pour mener des contrôles et prononcer des sanctions. Cet effort pour améliorer les réglementations en vue de la protection de l'environnement sera poursuivi en intégrant à ses propres normes communautaires des normes de droit international déjà adoptées en la matière.

L'Union européenne reconnaît les avancées réalisées en droit international pour la construction d'un droit uniforme et souhaite l'intégrer à son propre ordre juridique pour imposer des règles communes à l'ensemble des États membres. Elle va reproduire le schéma exercé en matière aérienne et va instaurer, en matière de transport maritime de passagers, l'harmonisation des règles applicables dans ce domaine en intégrant par voie de règlement la Convention d'Athènes de 1974, telle que modifiée par le protocole de 2002.[42]

34. La survenance d'accidents maritimes majeurs a été un moteur dans l'adoption des conventions internationales. C'est en effet de la plus triste des manières que le droit international maritime a vu naître quelques unes de ses plus importantes conventions. Déjà évoqué précédemment, l'accident du Torrey Canyon en est le parfait exemple. Le 18 mars 1967, ce pétrolier libérien, chargé d'une cargaison d'un peu moins de 120 000 tonnes de pétrole brut, s'échoue sur les côtes britanniques, sur le récif des Seven stones, et provoque ainsi une gigantesque nappe d'hydrocarbures. Face à l'impossibilité de l'opération de renflouage du navire, les sauveteurs n'ont eu d'autre choix que d'abandonner le navire. Dans le but de limiter les dommages, le gouvernement britannique, qui hésitait à intervenir en haute mer, décida de bombarder le pétrolier et de mettre feu au restant de la cargaison. A la suite de cet événement, une pollution importante est venue souiller les côtes britanniques et françaises.[43]

35. Une véritable prise de conscience s'est manifestée au sein de la communauté internationale qui a décidé de se doter d'une législation efficace pour lutter contre les pollutions par hydrocarbures. Face au constat de l'insuffisance de la réglementation en vigueur, il a été procédé à l'adoption de trois conventions internationales.

Tout d'abord, la convention sur l'intervention en haute mer en cas d'accidents entraînant ou pouvant entraîner une pollution par hydrocarbures fut signée le 29 novembre 1969 à Bruxelles

---

[42] Adopté le 1er novembre 2002

[43] QUENEUDEC Jean-Pierre, L'incidence de l'affaire du *Torrey Canyon* sur le droit de la mer, Annuaire français de droit international, Année 1968, Volume 14, numéro 1, p. 701-718

afin de fixer les conditions dans lesquelles l'État côtier sera autorisé à prendre des mesures exceptionnelles au delà de ses eaux territoriales pour protéger ses intérêts en cas de menace de pollution. Cette convention étant un objet de droit international public, deux autres conventions, traitant des questions de responsabilité et d'indemnisation des dommages, furent adoptées.

Avec un processus un peu long, la convention MARPOL résulte elle aussi de la réaction des gouvernements à la suite de l'accident du Torrey Canyon. Toutefois, en matière de prévention de pollution, une convention OILPOL de 1954 existait déjà mais elle s'est avérée être inadaptée dans le mécanisme de compensation concernant les accidents de pollution par hydrocarbures en mer. Il fallait alors réfléchir à un système renforçant la prévention de telles pollutions tant au niveau de la construction des navires, du contrôle des rejets que des infrastructures permettant le traitement des résidus d'hydrocarbures. C'est dans cette optique qu'a été adoptée la convention MARPOL de 1973, régulièrement amendée.

En termes de responsabilité, l'accident du Torrey Canyon a soulevé des difficultés juridiques dans l'identification et la mise en cause d'une partie responsable. La réaction fut implacable, un système de responsabilité sans faute canalisant la responsabilité sur le propriétaire du navire a été instauré par la convention sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures du 29 novembre 1969 (dite convention CLC), accompagnée d'une convention internationale de 1971 portant création d'un fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures. Ce fonds, alimenté par les acteurs de l'industrie pétrolière, est une indemnisation complémentaire en cas d'insuffisance de l'indemnisation des montants alloués par la convention de 1969.

36. Mais les limites du système d'indemnisation des conventions de 1969 et de 1971 ont vite été mises à l'épreuve avec l'accident de l'Amoco cadiz. Le 16 mars 1978, ce pétrolier battant pavillon libérien, et propriété d'une société américaine, s'échoue sur les côtes bretonnes entraînant une pollution gigantesque. La remise en état du littoral avait coûté au gouvernement français près de 500 millions de francs tandis que les collectivités territoriales avaient estimé leur préjudice de l'ordre de 300 millions de francs. Le propriétaire du navire avait, quant à lui, constituait un fonds de limitation d'un montant de 77 millions de francs

conformément à la convention CLC. Bien qu'ayant ratifié cette convention, le gouvernement français ne souhaitait pas suivre la voie tracée par ce nouveau régime de responsabilité. Il engageait donc une procédure aux États-unis afin de mettre en cause la responsabilité du propriétaire du navire et d'échapper au principe de la limitation de responsabilité. Après 13 ans de procédure et le naufrage de l'Exxon Valdez qui a sûrement encouragé les tribunaux américains à accorder une indemnisation conséquente, le gouvernement français a obtenu gain de cause.[44]

Le 24 mars 1989, le pétrolier Exxon Valdez s'échoue au large des côtes de l'Alaska, provoquant une pollution sans précédent, la plus grande marée noire que les États-Unis n'aient jamais connu jusque-là. La réponse juridique est immédiate. L'Oil pollution Act (OPA) est adopté en 1990 en imposant la construction des navires à double coque et en s'orientant vers une responsabilité illimitée. Cette initiative américaine a sûrement influencé l'OMI à rehausser les montants d'indemnisation prévus pas le système CLC en adoptant les protocoles de 1992.

Dix ans après, la France est une nouvelle fois touchée par une pollution par hydrocarbures d'envergure, lorsque le 12 décembre 1999, le pétrolier Erika, de 25 ans d'âge et battant pavillon maltais, se fissure en deux au large de la Bretagne et pollue près de 400 kilomètres du littoral français. Cette fois-ci, c'est l'Union européenne qui se saisit du dossier et adopte d'importantes mesures en termes de sécurité maritime regroupées sous trois ensembles : les paquets Erika I, Erika II, et Erika III. Adoptées en 2000, les trois mesures phares de cet arsenal législatif prévoient le renforcement des contrôles des navires par l'État du port, le renforcement du contrôle des activités des sociétés de classification et l'élimination des pétroliers à simple coque.[45] Des mesures complémentaires ont également été adoptées telles que la création d'une agence européenne de la sécurité maritime et le renforcement de la surveillance du trafic maritime dans les eaux européennes. Le projet d'améliorer les niveaux d'indemnisation des victimes de pollutions par hydrocarbures n'a pas abouti mais cette avancée a été réalisée au niveau international.

37. La législation s'est largement consacrée aux pollutions maritimes par hydrocarbures mais d'autres domaines n'ont pas été épargnés par les drames, rappelant la nécessité de se doter d'un cadre juridique contraignant et efficace au niveau international.

---

[44] FONTAINE Emmanuel, Les sinistres de l'Amoco-Cadiz et du Tanio, DMF 1993, n° 527

[45] Site de l'Union européenne, EUROPA, www.europa.eu

Le transport de passagers ne déroge pas à la règle. Les accidents en mer de navires de passagers sont d'autant plus marquants que des vies humaines sont en jeu.[46] Les récentes catastrophes du Costa concordia survenue en Méditerranée le 13 janvier 2012 ou de l'explosion de la plateforme BP Deepwater Horizon en date du 20 avril 2010 rendent compte de l'exigence d'une réglementation internationale pour ces activités autres que le transport d'hydrocarbures.

La convention internationale est le seul instrument juridique efficace pour parvenir à l'unification du droit maritime au niveau global. L'effectivité de cette norme internationale dépendra de la force contraignante qui lui est reconnue par l'État dans lequel elle est adoptée.

38. Il faut alors se demander si en France, l'application d'une convention internationale peut participer efficacement à l'effort d'unification du droit sans que ses dispositions ne soient dénaturées par l'interprétation des juridictions nationales. Cette problématique donne l'opportunité d'étudier le droit maritime à la lumière du droit international.

39. L'objet de l'étude sera néanmoins volontairement limité à une partie des conventions internationales de droit maritime. Les conventions seront étudiées dans la mesure où elles auront apporté des éléments de réponse dans les rapports du droit maritime avec le droit international. Le but n'est pas de mener une analyse comparative entre les différentes conventions internationales pour décrypter d'éventuelles carences dans leur application. Le propos est davantage centré sur les difficultés d'application que pose la réglementation internationale de droit maritime.

40. La problématique développée fera certainement naître quelques répétitions concernant certaines conventions internationales, toutes n'offrant pas le même degré de

---

[46] Quelques dates peuvent ici être rappelées : *« le naufrage en mars 1987 du navire Herald of Free enterprise quittant le port de Zeebrugge (Belgique) avec sa porte avant ouverte (188 morts) ; l'ouverture de la porte avant du navire Estonia en mer Baltique en 1994 (852 morts) ; le chavirage du navire Joola au large des côtes de Gambie en 2002 (1864 morts) ; le naufrage du Costa Concordia en janvier 2012 (32 morts)*", rapport du Ministère des affaires étrangères sur le projet de loi autorisant l'adhésion au protocole à la convention d'Athènes de 1974, relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages, ressource en ligne, disponible sur http://www.senat.fr/leg/etudes-impact/pjl13-270-ei/pjl13-270-ei.html

pertinence dans l'analyse de l'articulation des textes. Par exemple, l'affaire Erika et les textes internationaux relatifs à la responsabilité pour des dommages causés par la pollution par hydrocarbures regorgent de problématiques mêlant des questions de droit international, de droit interne et de droit européen. Il sera légitime de les aborder sous leurs différents aspects dans plusieurs sections de cette étude. Autre illustration de sujet transverse, l'articulation des normes qui implique des principes tels que l'applicabilité directe ou l'effet direct. Ce sont des notions innervant autant le droit interne que le droit européen. Celui-ci étant doté d'une structure unique, avec une autonomie proclamée, ces principes devront être traités de manière distincte ce qui peut justifier certaines redondances.

Une précision doit être portée sur le statut des conventions. Il ne s'agit ici que de conventions en vigueur (les conventions précédentes ne servant qu'à titre de comparaison ou de référence) qui régissent la responsabilité des armateurs, propriétaires et transporteurs maritimes.

41. Un recensement de toutes les conventions adoptées au sein des organisations internationales ne servirait pas le sujet ici abordé. La diversité des thèmes traités par les organisations internationales ne rend pas cohérente l'analyse. Les normes édictées en termes de sécurité des navires n'ont ni le même effet, ni les mêmes destinataires que les normes régissant en droit interne la responsabilité en droit maritime.

C'est la raison pour laquelle les conventions internationales portant sur la sécurité des navires ou de la navigation maritime seront volontairement exclues de cette étude. Ainsi la Convention SOLAS du 1er novembre 1974, aussi importante soit-elle, ne sera pas au cœur de l'étude mais seulement utilisée à titre d'illustration. Révisée à de nombreuses reprises, cette convention prévoit les règles standards minimales dans la construction, l'équipement et l'exploitation des navires. Elle est composée d'articles portant sur des obligations générales suivis d'annexes regroupées en douze chapitres.[47] Ce sont des règles d'ordre technique dont le but premier est d'améliorer la sécurité des navires et les conditions de navigation.

La première version de cette convention a été adoptée à la suite du naufrage du Titanic en

[47] Site de l'OMI, www.imo.org

1912 ayant causé la mort de ses 1501 passagers.[48] Les modifications successives de ce texte de 1912 ont été apportées en 1929, 1948 et 1960. La version de 1974 inclut la procédure d'acceptation tacite. Ce mécanisme permet l'entrée en vigueur automatique d'un amendement sauf à ce qu'un nombre déterminé d'États ait émis des objections dans le délai imparti.

Le respect des mesures imposées par cette convention est assuré par les États du pavillon qui veillent notamment à la délivrance de certificats attestant de la mise en conformité aux prescriptions internationales. Les États du port auront également un rôle dans l'effectivité des mesures prises puisqu'ils ont la possibilité d'inspecter les autres navires des États contractants en cas de suspicion de défaillance du navire et de son équipement.

De la même manière, il peut être cité la convention internationale de Nairobi sur l'enlèvement des épaves du 18 mai 2007 adoptée sous l'égide de l'Organisation maritime internationale (OMI). Cette convention permet d'enrichir le droit international d'une nouvelle réglementation dans un domaine qui ne disposait jusque-là d'aucun cadre juridique. En effet, aucun instrument international ne régissait l'enlèvement des épaves au-delà de la mer territoriale. L'intervention en haute mer était limitée à des interventions très spécifiques, qui étaient pour la plupart liées à des problématiques de pollution par hydrocarbures. De plus, la convention de Montego Bay ne traite pas du sujet, s'intéressant aux épaves « *qu'en termes de valeur historique et archéologique et non comme un danger pour la navigation maritime* ».[49]

Avec la convention de Nairobi, les incertitudes sont levées, un État côtier peut désormais exiger, ou faire procéder d'office, à l'enlèvement d'une épave d'un navire étranger se trouvant dans la zone économique exclusive. Les mesures prises par l'État affecté doivent être proportionnées au danger que l'épave constitue pour la navigation maritime.

Cette convention, applicable en France[50] s'apparente à un outil intéressant plus les

---

[48] BOISSON Philippe, Du Titanic au Concordia : 100 ans de droit de la sécurité des navires de croisière – Les grandes étapes, DMF 2012, n° 735

[49] Site sentinelle-droit-international.fr, Entrée en vigueur de la Convention internationale de Nairobi sur l'enlèvement des épaves, ressource en ligne, disponible sur : http://www.sentinelle-droit-international.fr/?q=content/entr%C3%A9e-en-vigueur-de-la-convention-internationale-de-nairobi-sur-l%E2%80%99enl%C3%A8vement-des-%C3%A9paves-0#II

[50] Décret n° 2016-615 du 18 mai 2016 portant publication de la convention internationale sur l'enlèvement des épaves adoptée à Nairobi le 18 mai 2007 (ensemble une annexe), signée par la France le 24 septembre 2008

pouvoirs publics comme les conventions portant sur la pêche[51], les lignes de charges[52], la sécurité des conteneurs[53] ou la recherche et le sauvetage maritime.[54]

42. D'autres conventions offriront des éléments d'analyse intéressants et ne pourront être exclues de cette étude sur la seule base de leur nature. C'est notamment le cas du Règlement international du 20 octobre 1972 pour prévenir les abordages en mer. Les règles RIPAM (COLREG en anglais ou Convention de Londres sur le Règlement international du 20 octobre 1972 pour prévenir les abordages en mer) édictent des recommandations à l'égard des capitaines portant sur la prévention des abordages.

Elles posent des principes de navigation qui s'imposent au capitaine et le non respect des obligations qu'elle contient est sanctionné par le code des transports. Les peines prévues en cas de condamnation vont jusqu'à deux ans d'emprisonnement et 30000 euros d'amende.[55]

Au delà des simples règles de navigation qu'elle impose, elle apporte des éléments de réponse pour la définition du navire ou la détermination des responsabilités en cas d'abordage entre deux régatiers.[56] Il sera donc fait mention des différents apports de ce texte au regard de cette étude.

43. Les problématiques particulières du droit du travail ne seront pas non plus évoquées car elles ne traitent pas de l'opération de transport maritime mais des relations entre l'armateur et ses employés. La convention internationale du travail maritime de 2006 (MLC 2006) est entrée en vigueur en France en 2014.[57] Il s'agit d'un texte de consolidation reprenant l'ensemble de la réglementation sociale du secteur maritime contenue dans les

---

[51] Convention internationale de Torremolinos sur la sécurité des navires de pêche, 1977 (SFV), remplacée par le Protocole de Torremolinos de 1993, puis par l'Accord du Cap de 2012 sur la mise en œuvre des dispositions du Protocole de Torremolinos de 1993 relatif à la Convention internationale de Torremolinos sur la sécurité des navires de pêche

[52] Convention internationale de 1966 sur les lignes de charge (LL)

[53] Convention internationale de 1972 sur la sécurité des conteneurs (CSC)

[54] Convention internationale de 1979 sur la recherche et le sauvetage maritimes (SAR)

[55] Article L. 5242-1 du Code des transports

[56] MONTAS Arnaud, La portée normative des règles maritimes – Le cas du RIPAM, DMF 2010, n° 720

[57] Décret n° 2014-615 du 13 juin 2014 portant publication de la convention du travail maritime (ensemble quatre annexes), adoptée à Genève le 7 février 2006

conventions précédentes, et dont la portée était limitée compte tenu du peu de nombre de ratifications.[58] Ce texte met en place des règles de droit social pour l'ensemble des gens de mer à bord de navires de commerce ou de transport de passagers. Cette convention impose un cadre juridique uniforme, et contraignant, s'agissant des conditions d'emploi, de sécurité au travail, de santé dans le but d'améliorer l'environnement de travail et de vie du personnel. Applicable à 56 États membres de l'Organisation internationale du travail, représentant plus de 80% du tonnage mondial, elle permet le contrôle du respect des normes de droit social lors de l'escale des navires dans les ports.

44. Enfin, toutes les conventions spéciales qui ont émergé sur le même modèle que les grandes conventions d'indemnisation en matière de pollution par hydrocarbures ne serviront pas à cette étude. La plupart de ces textes sont trop récents et n'apportent pas de réelle nouveauté en termes d'articulation de normes, leur structure étant identique à celle des conventions dont ils se sont inspirés.

45. Par exemple, la Convention SNPD (Substances Nocives et Potentiellement Dangereuses) a été adoptée lors d'une conférence internationale en 1996 et s'inspire du cadre juridique connu pour les dommages dus à la pollution causée par des déversements d'hydrocarbures persistants en provenance de navires citernes. Ce sera donc une responsabilité à deux niveaux. Le dommage sera tout d'abord indemnisé par le responsable dont la solvabilité financière sera assurée par une assurance obligatoire. En cas d'insuffisance des montants prévus par ce premier niveau d'indemnisation, un complément pourra être versé par un Fonds, constitué par la contribution faite des réceptionnaires de produits SNPD.[59] Le champ d'application de cette convention est très étendu compte tenu des nombreux produits énumérés dans le Code IMDG (International Maritime Dangerous Goods).[60] Le mécanisme qu'elle prévoit s'inspire fortement du régime d'indemnisation établi en matière de responsabilité civile pour la pollution par

---

[58] CHAUMETTE Patrick, La Convention du travail maritime en mouvement, DMF 2012, n° 732

[59] LAMY ENVIRONNEMENT, L'eau, n° 560-12

[60] Il s'agit du code maritime international des marchandises dangereuses, développée dans le cadre de la réglementation SOLAS, afin de classifier les différents produits dangereux et édicter les recommandations pour leur transport par voie maritime.

hydrocarbures. Les chances de succès[61] de cette convention, qui n'est pas encore entrée en vigueur, sont mitigées mais peuvent être encouragées par l'initiative de l'Union européenne.[62]

46. A noter, en matière de rejets de substances polluantes, une convention sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de soute, dite « Hydrocarbures de soute », a été adoptée le 23 mars 2001 mais propose un autre modèle de responsabilité.[63] Ce texte apporte un complément nécessaire dans la lutte contre les pollutions par hydrocarbures et l'étend désormais aux hydrocarbures qui ne sont pas transportés comme marchandises. Il permet d'unifier les règles applicables pour ce type de pollution à tout navire responsable de pollution dans la zone économique exclusive française. Il ne modifiera pas pour autant le régime déjà existant en droit français, qui prévoit des règles similaires avec celles relatives à la responsabilité du fait des choses, inscrites dans le code civil[64] mettant en cause le propriétaire du navire en tant que gardien.[65] En effet, cette convention ne prévoit pas la canalisation de responsabilité. Il n'existe pas non plus de fonds particulier ou de limitation de responsabilité : seule la limitation de droit commun (convention de 1976) pourra être invoquée.

Les vertus reconnues au droit international ont encouragé les institutions internationales à prolonger l'adoption de réglementation à d'autres activités du secteur maritime. Les nombreuses catastrophes pétrolières ont suscité le besoin de prévoir une réglementation pour les activités pétrolières offshore. Mais cette activité diffère clairement du transport maritime.

47. Les conventions au cœur de cette étude seront principalement les conventions de droit privé portant sur les règles de responsabilité de transport maritime. De par son caractère hétérogène, il ne pourra être fait l'économie de l'examen de la célèbre convention des

---

[61] Site de l'OMI, L'OMI incite les Etats à ratifier le régime d'indemnisation relatif au transport de SNPD communiqué du 8 février 2016, ressource en ligne, disponible sur : http://www.imo.org/fr/MediaCentre/PressBriefings/Pages/05-HNS2010.aspx

[62] BOISSON Philippe, La convention SNPD de 1996 et l'indemnisation des dommages causés par le transport maritime de marchandises dangereuses, DMF 1996 n° 565

[63] Le décret 2011-435 du 20 avril 2011 (JORF 22 avril 2011) porte publication de cette convention, texte dont la loi n° 2010 -831 avait autorisé la ratification le 22 juillet 2010

[64] Article 1242 du code civil, ancien article 1384

[65] DMF 2012, supplément n° 16

Nations Unies sur le droit de la mer du 10 décembre 1982 (également dénommée « convention de Montego Bay »). Bien qu'étant un instrument de droit international public, ses dispositions ont une portée dépassant le seul domaine des relations entre États. C'est un instrument original dont l'application met en jeu des questions fondamentales d'articulation entre les normes de droit interne et les conventions internationales. C'est la raison pour laquelle certaines législations n'ayant pas ratifié ce texte s'en inspirent, car il est considéré comme étant l'expression du droit international coutumier de la mer tendant à atteindre un équilibre entre les États dans les pratiques de l'utilisation traditionnelle de la mer.[66]

Les conventions internationales visées dans cette étude auront la faculté de mettre en lumière la spécificité et la difficulté de l'intégration d'une réglementation maritime de droit international en droit interne.

48. Le droit maritime est fortement dépendant du recours aux normes internationales qui ne sont pourtant utiles que si elles sont effectives. Il n'est pas évident en effet de faire coexister des normes issues d'ordres juridiques différents. Des rapports de hiérarchie et des risques de contrariété entre les normes vont susciter des questions pour lesquelles les textes n'auront pas toujours prévu de réponse. Ces rapports complexes rappellent les relations qu'entretiennent le droit national et le droit de l'Union européenne. Il n'existe pas de règles de droit matériel permettant d'appréhender une de ces normes au regard de l'autre. En ce qui concerne la matière communautaire, il est revenu à la Cour de Justice de l'Union européenne (CJUE)[67] de dégager les solutions pour une meilleure intégration du droit communautaire.[68]

La construction européenne doit en effet son succès à l'audace de la CJCE qui a su rendre une série d'arrêts fondateurs en termes d'autorité des normes issues de l'Union européenne. Cette juridiction a œuvré pour que l'ensemble de ses ressortissants puissent jouir des droits issus de l'Union européenne, notamment en affirmant des principes tels que la primauté du droit

---

[66] BONASSIES Pierre, Le droit positif français en 1994, DMF 1995, n° 545

[67] Depuis le traité de Lisbonne du 13 décembre 2007, entré en vigueur le 1er décembre 2009, la Cour de justice des Communautés européennes (CJCE) a été renommée Cour de justice de l'Union européenne (CJUE)

[68] Il sera fait aussi bien référence au terme de droit communautaire qu'à celui de droit européen. Bien que l'usage soit désormais de se référer au droit européen, la construction de l'Union européenne résulte de l'étude de normes adoptées à l'époque du « droit communautaire ».

communautaire. Si l'Union européenne a pu se doter d'outils efficaces en vue de l'application uniforme de son droit au sein des ordres juridiques nationaux, il est plus délicat d'analyser l'articulation des normes de droit international avec les normes européennes. Les questions qu'elle pose ne seront réglées qu'au cas par cas, sans qu'une vision d'ensemble ne puisse être définitivement dégagée.[69]

49. Mais le droit international ne possède pas d'organe juridictionnel édictant des recommandations sur l'application de ses normes de droit maritime. Pourtant, une interprétation uniforme au niveau international serait pourtant parfois d'un grand recours. Le droit maritime offre en effet une parfaite illustration de la situation juridique dans laquelle les acteurs de droit privé sont soumis à des règles codifiées au niveau international. La diversité des domaines réglementés au niveau international offre autant d'occasions de renouveler la conception de l'articulation des normes de droit international avec le droit interne.

50. Le droit maritime est une matière hybride qui occupe une place particulière dans le paysage français. Il impose certes des règles spécifiques dérogatoires de droit commun mais demeure toutefois très lié aux différentes matières généralistes, telles que la théorie générale des contrats. Malgré ses ramifications avec de nombreuses autres branches du droit privé, le droit maritime ne peut être complètement dissocié de la matière de droit international. Les conventions internationales de droit maritime constituent le droit positif pour la résolution de conflits entre particuliers. Elles ne correspondent pas à la fonction traditionnelle des conventions internationales, qui fixent un cadre général auquel les principes de droit national doivent se conformer. En droit maritime, la résolution des conflits entre particuliers peut directement trouver sa source dans une convention internationale de sorte que le caractère exclusivement national du litige n'est plus un critère pertinent pour conclure à l'éviction d'une norme de droit international.

Le droit maritime est un droit spécifique, empreint de droit international, qui ne peut être rattaché ni à la matière de droit international public, ni à la matière de droit international privé. La première catégorie devra être évincée à la lumière de sa définition. Le droit international public

---

[69] BERGE Jean-Sylvestre, Interactions du droit international européen - Approche du phénomène en trois étapes dans le contexte européen, Journal du droit international (Clunet) n° 3, Juillet 2009, chronique 4

s'entend généralement comme un « *ensemble des normes et des institutions destinées à régir la société internationale.* »[70]

51. Régissant des rapports de droit privé, il serait tentant de rattacher la matière au droit international privé. D'ailleurs, la doctrine rappelle que c'est en matière maritime qu'ont émergé les premiers textes de codification du droit international privé. Il est ainsi fait référence aux quatre lois maritimes adoptées dans les années soixante, qui portaient sur l'affrètement, la sûreté des navires, l'abordage et l'assistance en mer et le transport de marchandises couvert par un connaissement Or, le droit international privé est généralement défini comme un *« droit spécial, applicable aux personnes privées impliquées dans des relations juridiques internationales ».*[71]

Les lois maritimes citées précédemment avaient surtout pour principale vocation de déterminer dans quelles situations la loi française pouvait être applicable, sans instaurer une véritable méthode de résolution de conflits des lois.[72]

L'originalité des règles qu'il impose lui confère un statut de droit spécifique sans pour autant qu'il ne soit complètement accepté comme droit autonome. Ses nombreuses connections avec d'autres matières de droit commun empêchent en effet d'aboutir à cette conclusion.[73]

52. Souvent inconnu du grand public, mais en perpétuelle évolution, le droit maritime fait toujours débat. C'est un droit original dont certains fondements peuvent apparaître désuets et socialement injustes, voire anticonstitutionnels. A l'occasion de la création de la question prioritaire de constitutionnalité s'est posée la question de savoir si l'institution très particulière de la limitation de responsabilité n'était pas contraire à la Constitution. La conformité de ce principe, pilier du droit maritime, a été étudiée au regard des dispositions constitutionnelles.

En l'espèce, la question était de savoir si la limitation de responsabilité au bénéfice d'un plaisancier dans un accident ayant causé des dommages corporels était conforme à la

---

[70] DUPUY Pierre-Marie, KERBRAT Yann, Droit international public, Précis Dalloz, 12ème édition, 2014, p. 1

[71] MAYER Pierre et HEUZE Vincent, Droit international privé, Montchrestien, Lextenso éditions, 10ème édition, 2010, p.2

[72] LAGARDE Paul, Sur La non-codification du droit International privé français, Syracuse Journal of International Law and Commerce: Vol. 25 : No, Ressource en ligne, disponible sur http://surface.syr.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1283&context=jilc

[73] MONTAS Arnaud, Le rapport du droit maritime au droit commun, entre simple particularisme et véritable autonomie, DMF 2008, n° 691

Constitution. Dans sa décision du 9 octobre 2014, dans l'affaire du navire Pti Jules, la Cour de cassation a refusé de renvoyer la question devant le Conseil constitutionnel. C'est en se fondant sur le caractère d'intérêt général et le développement des activités nautiques que la Cour a reconnu que la différenciation de traitement que subissent les titulaires de créances maritimes, en matière de dommages corporels, ne mettait pas en péril le principe d'égalité des citoyens inscrit dans la Constitution. [74]

53. La spécificité de la matière réside plus dans son objet que dans sa nature même. Le particularisme des règles qui le constituent est souvent fondé sur la notion de « *risques maritimes* ». C'est cette notion qui justifie le maintien d'une des institutions les plus originales, parfois mal comprises – et acceptées – par les non maritimistes, qu'est le principe de limitation de responsabilité. A l'origine fondée sur la notion de fortune de mer, la limitation de responsabilité continue d'être admise comme une contrepartie nécessaire des risques que l'expédition maritime encourt et des importantes conséquences financières qui en découlent.[75] L'investissement financier de l'exploitation d'un navire affecté au transport de marchandises est considérable et admettre une responsabilité illimitée reviendrait à mettre en difficulté tout armateur dans la recherche d'un assureur capable d'en assumer les risques.

54. D'un point de vue de la mise en œuvre de la réglementation internationale, la position des juridictions françaises a évolué vers un accueil de plus en plus favorable à la réception des conventions internationales. A l'origine particulièrement réticentes à intervenir dans les engagements internationaux contractés par les États dans le cadre de leurs relations diplomatiques, les juridictions nationales adoptaient le principe de sursis à statuer et requéraient auprès du Ministère des Affaires étrangères l'interprétation à retenir. Les juridictions de l'ordre judiciaire ont toutefois exprimé une certaine souplesse en s'autorisant à interpréter les traités ne présentant pas d'ambiguïté en suivant la théorie de l'acte clair. Au sein même de la Cour de cassation, les différentes chambres ne s'entendaient pas sur la position à adopter mais c'est la première chambre civile qui a franchi le pas dans son arrêt Banque Africaine de développement rendu le 10 décembre 1995 dans lequel elle considère « *qu'il est de l'office du juge d'interpréter*

---

[74] DMF 2015, supplément n° 19

[75] MONTAS Arnaud, La prochaine vague est peut-être la dernière, DMF 2011, n° 721

les traités internationaux invoqués, sans qu'il soit nécessaire de solliciter l'avis d'une autorité non juridictionnelle ».[76]

La faculté des juges à interpréter les textes internationaux est particulièrement perceptible en matière maritime. Compte tenu du nombre important de traités, les juges seront souvent sollicités pour partager leur analyse des textes.

Et il faut reconnaître que les juges français contribuent de faire de la France « le bon élève du droit international » comme le souligne le Professeur Philippe DELEBECQUE.[77] Le droit français est ouvert sur l'étranger et est favorable à l'adoption et l'application des conventions internationales de droit maritime. Son système juridique et l'esprit des juridictions participent à une approche française plus respectueuse des conventions internationales. D'ailleurs, le Professeur Martin Ndendé admet lui aussi « le rôle constructif du droit positif français dans l'application et l'évolution des conventions maritimes. »[78]

55. Parmi les juridictions de droit interne, il reviendra à la Cour de cassation, de par son interprétation régulatrice, de s'assurer de l'application uniforme des dispositions des traités. L'application d'une convention internationale va inévitablement créer des divergences d'interprétation entre les différentes juridictions nationales des États parties, mais il faut veiller à ce que les décisions rendues au sein d'un même État soient harmonisées selon une même ligne jurisprudentielle. La Convention de Vienne prévoit certaines règles pour la mise en œuvre des traités internationaux mais aucune Cour internationale n'existe pour uniformiser l'interprétation de chaque convention au niveau international.

Toutefois, le contrôle de la Cour de cassation ne sera exercé que dans la mesure où des questions de droit lui seront soumises. Ne pouvant revenir sur les éléments de faits relevant de l'appréciation souveraine des juges du fond, elle sera liée par leur interprétation. Le rôle des juges n'est pas anodin car le droit maritime regorge de concepts atypiques qui requièrent une étude minutieuse des faits afin de les qualifier juridiquement.

A titre d'exemple, il peut être cité l'importance du rôle des juges du fond dans l'évolution de la faute nautique. Si, pendant un temps, il a été considéré que, compte tenu de l'accueil

---

[76] Cour de cassation (Civ. 1ère), 10 décembre 1995, Bull. p. 327

[77] DMF 2005, supplément n° 9

[78] NDENDE Martin, La position du droit français au regard des conventions internationales de droit maritime privé, Le Droit maritime français 2006, p. 676

réfractaire des juridictions à l'admettre, ce moyen de défense était voué à l'échec, des décisions ont pu redonner un peu de vigueur à cette notion.[79] La jurisprudence a eu notamment l'occasion de reconnaître pour le première fois la faute nautique du pilote malgré l'ancienneté de cette institution.[80]

Mais il faut bien admettre que les jours de la faute nautique sont comptés. La menace qui pesait sur ce concept au niveau national a été confirmée par le législateur international qui a entériné sa disparition. Le concept de faute nautique est de plus en plus moralement inexplicable et injustifiable dans une société qui évolue vers l'élargissement d'une responsabilité objective dans le secteur de l'industrie. Cette exemption de la responsabilité du transporteur avait toute légitimité au moment de sa création mais les moyens techniques modernes de navigation tendent à remettre en cause les raisons ayant justifié la théorie à l'origine de cette institution.

56. Ainsi, l'interprétation des traités relève de la mission du juge du droit interne en l'absence de toute autorité judiciaire internationale compétente. Il n'existe pas d'institution ayant l'autorité suffisante pour imposer une interprétation uniforme des différents instruments ratifiés. Chaque juridiction créée au niveau régional répond à une mission bien spécifique découlant du texte qui l'institue. Le tribunal international du droit de la mer peut être donné en exemple. Cette juridiction internationale est en charge des règlements des litiges liés à l'application des dispositions de la convention internationale sur le droit de la mer du 10 décembre 1982. Cette convention prévoit le choix dans le règlement des conflits par voie pacifique pour les États qui y sont parties selon quatre moyens : le Tribunal international du droit de la mer, la Cour Internationale de Justice, l'arbitrage conformément aux dispositions de l'annexe VII de la Convention, et l'arbitrage spécial dans le cadre de l'annexe VIII de la Convention. Le Tribunal international du droit de la mer est un organe juridictionnel composé de 21 juges mis en place en 1996 dont le siège est à Hambourg. Il n'a pas eu à traiter de beaucoup d'affaires (un peu plus d'une vingtaine depuis sa création) mais possède une compétence autant consultative que contentieuse.

---

[79] MIRIBEL Stéphane, Nouvelle « faute nautique » confirmée, l'échafaud attendra..., DMF 2014, n° 756

[80] Ibidem

57. Autre juridiction internationale connue : la Cour internationale de Justice (CIJ) qui est l'organe juridictionnel de l'Organisation des Nations Unies (ONU), instituée en juin 1945 par la Charte des Nations Unies. A la différence des autres organes des Nations-Unies qui sont situés à New-York, elle a son siège à La Haye et est composée de quinze juges. La CIJ a pour mission de régler les différends « *d'ordre juridique qui lui sont soumis par les États et de donner des avis consultatifs sur les questions juridiques que peuvent lui poser les organes et les institutions spécialisées de l'Organisation des Nations Unies autorisés à le faire.* » Elle prend la suite de la Cour permanente de Justice internationale (CPJI) qui a été en activité de 1922 à 1946. Créée par le Pacte de Société des Nations, ce fut la première juridiction internationale permanente dotée d'une compétence générale. Elle a fortement contribué au développement du droit international de par ses apports dans les affaires contentieuses ou consultatives.[81]

58. En l'absence de tout organe juridictionnel sanctionnant le manquement aux conventions internationales, s'est posée la question de savoir si le juge interne deviendrait le juge de droit commun du droit international.[82] Et c'est bien là tout l'intérêt qui doit être reconnu au juge national dont la tâche ne doit pas être minimisée. Cette réflexion est née de la comparaison faite avec le rôle du juge interne dans l'application des normes issues du droit de l'Union européenne. Évoquée dans l'arrêt Simmenthal,[83] cette expression comprend l'aptitude du juge à appliquer directement une norme communautaire, sans aucune mesure de réception. La force de ce principe impose aux juges d'écarter la norme nationale contraire au droit européen ou de l'interpréter pour la mettre en conformité avec celui-ci. Cet effet est renforcé par le mécanisme de renvoi préjudiciel. Or, celui-ci est inexistant au niveau international et il revient au juge national, par principe compétent, de se positionner sur l'interprétation d'une norme de droit international.

La nature de la construction européenne n'est donc pas comparable aux institutions de droit international et ce sera sur d'autres fondements que la comparaison devra être menée pour

---

[81] Site de la Cour internationale de Justice, http://www.icj-cij.org/pcij/index.php?p1=9&lang=fr

[82] EL BOUDOUHI Saïda, Le juge interne, juge de droit commun du droit international ? État des lieux de l'invocabilité du droit international conventionnel en droit interne, RFDA 2014, p. 371

[83] CJCE, 28 juin 1978, Simmenthal SpA c. Amministrazione delle finanze, aff. 70/77, Rec. CJCE 1978, p. 2785

savoir si le juge de droit interne peut être considéré comme juge de droit commun du droit international.

Pour que le juge puisse exercer son office à l'échelle du droit international, les normes internationales doivent pouvoir être invoquées devant lui. C'est en ce sens que la qualification de « juge de droit commun du droit communautaire » a été encouragée au niveau européen. La CJCE a imposé l'ordre juridique européen comme un ordre juridique autonome avec certaines de ses normes dotées d'effet direct. En transposant ce raisonnement, il peut être déduit que le juge national pourra être considéré comme juge de droit commun du droit international, dès lors que les normes internationales seront dotées d'effet direct.

59. L'effet direct en droit international a fait l'objet de réticences de la part des juridictions nationales. Mais la situation a évolué ces dernières années et les juridictions se sont progressivement ouvertes, que ce soit dans l'ordre judiciaire ou dans l'ordre administratif, à la reconnaissance de l'effet direct d'une norme internationale.

Et c'est toute la particularité reconnue aux conventions internationales de droit maritime qui ne laisse pas ce débat au rang de la pure théorie. Le juge français a toujours appliqué les règles matérielles de droit maritime. L'aptitude du juge à trancher un litige par application d'une norme internationale lève ainsi l'obstacle pour la reconnaissance de juge interne comme le juge de droit commun de droit international.

Les juges « internationalistes » déduisent de leur office la mission d'interprétation des dispositions des conventions internationales de droit maritime. C'est donc dans le cadre d'une approche informelle que le juge interne justifie cette qualité et devient un acteur fondamental dans la mission d'unification du droit. Cette liberté dont il jouit du fait de l'absence d'organe international régulateur ne sera limitée que par des contraintes inhérentes à l'élaboration du droit international et donc extérieures à l'office du juge.

60. Malgré les efforts et la forte volonté de la communauté internationale, l'unification du droit maritime est loin d'être achevée. Certes, les conventions internationales sont de plus en plus nombreuses et créent un cadre juridique uniforme dans de nombreux domaines. Si cette uniformité peut facilement être atteinte en matière de sécurité de navigation,

où des normes techniques peuvent être imposées pour la construction, la navigation, l'exploitation des navires, avec pour sanction des contrôles et des mesures administratives de l'État du port ou du pavillon, il semble plus difficile d'y parvenir dans le domaine commercial maritime.

61. La convention internationale doit revêtir une autorité suffisamment importante pour que ses dispositions soient appliquées par les tribunaux. Afin de répondre à l'objectif fixé par la communauté internationale, la convention internationale de droit maritime doit pouvoir produire pleinement ses effets à l'égard des particuliers. C'est la raison pour laquelle elles seront aussi largement admises comme invocables devant les juges, le juge se limitant à vérifier que la convention internationale a bien fait l'objet d'une publication. Cette condition demeure essentielle car il se refuse à appliquer un traité non publié. La doctrine rappelle le peu de jurisprudences traitant de cet aspect.[84] Mais ce simple constat ne rendrait pas suffisamment compte de la richesse de l'apport des conventions internationales dans l'articulation des normes, d'autant qu'elles côtoient les normes nationales de droit maritime avec lesquelles elles pourront entrer en conflit. A cela, il faut ajouter l'intervention quasi permanente de l'Union européenne dans la réglementation de droit maritime. Cette stratification de normes conduit à une complexification des rapports entre les normes issues des différents ordres juridiques.

La convention internationale de droit maritime est un acte de droit international qui produira soit directement ses effets dans le droit interne, soit indirectement en étant intégrée dans la réglementation de l'Union européenne. La qualité normative de ces conventions a été reconnue par l'Union européenne qui peut les intégrer dans son droit dérivé, ce qui leur attribue les mêmes caractéristiques qu'une autre norme européenne, à savoir notamment, l'effet direct. Les effets contraignants des conventions internationales de droit maritime sont pleinement acceptés et il est admis que ces textes internationaux fixent les principes de droit. C'est la raison pour laquelle il sera étudié, dans un premier temps, l'autorité normative des conventions internationales de droit maritime à vocation absolue (Partie 1).

[84] MAZIAU Nicolas, La réception du droit international (public) par la Cour de cassation, Journal du droit international (Clunet) n° 3, Juillet 2013, doctr. 8

62. Mais une fois admis que cette convention internationale a l'autorité suffisante pour produire ses effets, il faut voir si la réception dans le droit national est fidèle aux intentions du législateur national. Et cette tâche revient au juge national qui a seul le pouvoir de mettre en œuvre les conventions internationales. Il sera alors juge de droit maritime et juge de droit commun international. L'adoption de conventions internationales peut réserver de nombreux obstacles à l'unification du droit et le juge national ne sera pas le seul maître à l'ouvrage. Une réglementation n'est vraiment efficace que si elle dispose de moyens de sanctions. Or, ce n'est pas le cas en matière de droit international maritime.

D'ailleurs, dans le cadre d'une étude portant sur la mise en œuvre des conventions internationales, les auteurs soulèvent la question essentielle qui doit se poser dans cette optique, à savoir « *la méthode qui doit être utilisée en vue de la mise en œuvre dans [*le*] droit national d'une convention internationale comportant des règles uniformes de droit matériel* ».[85]

Le droit comparé n'est pas une méthode adaptée pour trouver les réponses à un conflit de normes car bien qu'il soit enrichissant de s'intéresser aux évolutions de chaque État pour veiller à l'unification du droit, le droit comparé n'est pas du droit positif et ne peut s'imposer de son seul fait pour aider à une meilleure interprétation des normes en vigueur.

Ces interrogations sont légitimes d'autant que d'autres facteurs peuvent facilement mettre en péril l'uniformité du droit maritime. Le Professeur Jean-Paul Pancracio a partagé sa vision lors d'une conférence inaugurale sur « Le droit de la mer depuis la convention de Montego Bay de 1982 » en relevant que « *différents facteurs non juridiques (techniques, environnementaux et géopolitiques) et juridiques (adoption de nouveaux instruments interprétatifs ou complémentaires à la Convention de Montego Bay (CMB)), engendrent la crainte d'une progressive perte d'unité du droit de la mer.* »[86]

La poursuite de l'unification du droit international repose donc en matière maritime sur l'office et l'intervention du juge. Bien qu'il ne soit pas le seul acteur de la réussite de

---

[85] ANTAPASSIS Antoine et BERLINGIERI Francesco, Mise en œuvre et interprétation des conventions internationales, DMF 2009, n° 702

[86] Activités maritimes et espaces marins, DMF 2016, n° 783

l'harmonisation des règles applicables, il en sera un protagoniste incontournable. C'est la raison pour laquelle il sera envisagé dans un deuxième temps l'autorité des conventions internationales de droit maritime conditionnée à leur appréciation par les juges (Partie 2).

PARTIE 1: UNE AUTORITE NORMATIVE A VOCATION ABSOLUE

63. Le traité, acte de droit international, est un instrument juridique privilégié pour la réglementation du transport maritime. Le commerce maritime est une activité soumise à la globalisation mondiale et il est indispensable que le plus grand nombre d'États s'accorde sur une réglementation commune pour appréhender les contentieux relatifs au transport maritime.

64. Mais, pour atteindre les objectifs fixés par la communauté internationale, les normes édictées au niveau international doivent jouir d'un effet contraignant au sein de l'ordre juridique de chaque État partie. La force contraignante des normes au sein d'un même système juridique ne peut être déterminée que par le droit national. En France, les sources de droit international occupent une place particulière dans la hiérarchie des normes. Un effet précis est reconnu en particulier aux conventions internationales qui, en vertu des principes découlant des dispositions constitutionnelles, jouissent de la primauté sur le droit interne.[87] En cas de conflit entre le droit national et la convention internationale, le juge devra écarter le droit national pour donner plein effet aux dispositions issues de la convention internationale. Le droit national ne sera pas pour autant remis en cause mais n'aura pas vocation à s'appliquer. Il sera néanmoins parfois appelé à régir certaines situations, en complément de la convention internationale ou par renvoi exprès des dispositions du texte international.

65. Par ailleurs, dans le but d'uniformiser les solutions du droit international avec le droit national, de nombreuses lois françaises ont repris le contenu des dispositions des conventions internationales. C'est le cas des lois adoptées dans les années soixante et portant réforme du droit maritime sous la supervision du doyen Rodière. La fonction de la loi nationale peut alors être diverse et son rapport aux conventions internationales qu'elle transpose est

[87] ANTAPASSIS Antoine et BERLINGIERI Francesco, Mise en œuvre et interprétation des conventions internationales, DMF 2009, n° 702

complexe. C'est toute la problématique de l'autorité normative qui est reconnue aux conventions et des interactions avec le droit national qui en découle.

66. La place des conventions internationales dans la hiérarchie des normes leur confère une place dominante dans le droit national mais qui n'est pourtant pas limitée au seul rayonnement que lui accorde la Constitution. Avec l'évolution de l'Union européenne, une nouvelle réglementation communautaire est venue enrichir la matière maritime. L'Union européenne a perçu l'importance des enjeux de la matière et reconnu l'intérêt du travail élaboré au sein des organisations internationales. Elle s'est donc largement inspirée de la réglementation internationale pour développer sa propre réglementation régionale. L'intégration par l'Union européenne de normes renvoyant aux conventions internationales renforce la portée des principes édictés au niveau international.

67. Toutefois, l'Union, dans sa constante volonté de mettre en place un cadre juridique uniforme à tous les États membres, ne se limite pas à dupliquer les normes internationales mais les adapte en créant un cadre juridique gouvernant le droit maritime propre à l'Union européenne. Cette institution régionale a su se doter d'instruments efficaces pour mettre en œuvre ses projets politiques. Lors de son élaboration, l'Union européenne a mis en place plusieurs outils qui lui permettent de légiférer de manière autonome sur certains domaines d'activités. Ses normes, dont une des caractéristiques est la primauté du droit de l'Union européenne, s'appliquent directement aux États membres. Elle introduit alors une nouvelle strate juridique dans les législations nationales.

68. L'application du droit de l'Union européenne fait naître de nombreuses autres interactions qui ont soulevé d'épineux problèmes juridiques, n'ayant pas toujours trouvé de solution définitive. Le rapport au droit administratif ne sera pas traité mais pourra servir d'élément de comparaison.

69. Dans la première partie, ce ne sont donc pas les effets ou le contenu des dispositions de la convention qui seront étudiés mais la capacité de la convention à régir une situation donnée. Les conventions internationales de droit maritime bénéficient de l'effet direct ce qui leur permet de déployer pleinement leurs effets. L'efficacité des conventions

internationales est reconnue par le droit de l'Union européenne qui les a intégrées dans la réglementation communautaire ce qui contribue au rayonnement juridique des conventions internationales de droit maritime mais créé nécessairement des conflits de normes.

Afin de se rendre compte de la force contraignante de cet acte de droit international, il sera traité dans un premier temps de la supériorité de l'autorité des conventions internationales de droit maritime en droit interne (Titre 1) avant de s'intéresser au renforcement de l'autorité des conventions internationales de droit maritime du fait de leur intégration dans le droit de l'Union européenne (Titre 2).

TITRE 1: La supériorité de l'autorité des conventions internationales de droit maritime en droit interne

70. Au-delà des effets tirés de l'article 55 de la Constitution et de leur place dans la hiérarchie normative, les conventions internationales de droit maritime jouissent d'un effet direct qui, bien qu'évident au premier abord, conduit à s'interroger sur le fondement de la force reconnue aux conventions internationales dans leur réception par le droit national.

A l'origine réservés aux relations entre États, les traités internationaux n'avaient pas vocation à s'appliquer aux contentieux de droit privé. Mais les conventions internationales de droit maritime, du fait de leur nature même, n'ont jamais vu leurs effets remis en question. Cela démontre du fort degré d'intégration dont elles ont fait preuve en droit interne. Elles sont appliquées au même titre que les lois nationales, ce qui peut parfois venir concurrencer le champ d'application des normes nationales et cette coexistence implique inévitablement des problèmes d'articulation.

Il est alors important de rappeler certains principes de droit international public permettant de se rendre compte de la spécificité de l'autorité conférée aux conventions internationales.

Applicables directement et reconnues supérieures aux normes de droit national, l'absence de remise en cause et l'évidence de leur application directe amènent à en déduire la présomption d'applicabilité directe des conventions internationales de droit maritime (Chapitre 1). Il reste à s'interroger sur la fonction de la loi nationale, qui face à la place prédominante des conventions internationales de droit maritime, révèle une certaine dualité dans son rapport avec les textes internationaux (Chapitre 2).

Chapitre 1 : La présomption d'applicabilité directe des conventions internationales de droit maritime

71. Si le terme d'applicabilité directe est d'un usage courant, il recèle des subtilités qui continuent de susciter des approches divergentes.[88] Le concept de l'applicabilité directe est admis depuis longtemps par le droit international et notamment depuis l'avis de la CPJI de 1928 dans l'affaire des tribunaux de Dantzig.[89] La Cour s'est abstenue de dégager tout critère formel pour déterminer l'applicabilité d'une norme, confiant cette tâche aux juridictions nationales, ce qui a pu expliquer les hésitations de la jurisprudence quant à la réception qu'elle devait lui réserver. L'applicabilité directe a fait l'objet de nombreuses définitions et il serait contre productif de les énumérer exhaustivement. Traditionnellement, cette notion est entendue comme «*l'aptitude d'une règle de droit international à conférer par elle-même aux particuliers, sans requérir aucune mesure interne d'exécution, des droits dont ils puissent se prévaloir devant les autorités (juridictionnelles) de l'Etat où cette règle est en vigueur.*»[90] Les conditions d'admission de l'applicabilité directe relèvent du droit interne, sans aucune intervention du droit international.

72. La notion d'applicabilité directe pose le problème de sa définition car elle est utilisée dans sa notion la plus large comme la plus restrictive. Suivant l'acception restrictive, une norme qui a été créée dans l'ordre international et dotée d'applicabilité directe est assimilée à la faculté de faire naître dans l'ordre interne des droits au bénéfice des personnes privées, physiques ou morales.[91] Dès lors, ils peuvent en demander application aux tribunaux judiciaires dans la résolution de leur litige. Dans un sens plus large, l'applicabilité directe est définie comme

---

[88] Pour certains auteurs, une norme ne possède la qualité d'applicabilité directe que si elle réunit au moins deux caractères intrinsèques qui sont une condition qualifiée de subjective et une autre d'objective. La condition subjective se retrouve dans l'intention des parties caractérisée comme cela a été admis par la jurisprudence de la CPJI avec son avis consultatif du 3 mars 1928. La condition objective est caractérisée par le contenu de la norme qui doit être suffisamment précis et qui ne comporte pas la nécessité de recourir à des mesures d'application internes ou internationales. Toutefois, ces critères ne seront pas repris dans cette étude car s'apparentent d'avantage aux conditions retenues pour caractériser l'effet direct d'une norme.

[89] CPJI, Avis consultatif du 3 mars 1928, Compétence des tribunaux de Dantzig

[90] VERHOEVEN Joe, La notion d'applicabilité directe du droit international, Revue belge de droit international, vol. XV, 1980

[91] DUPUY Pierre-Marie, KERBRAT Yann, Droit international public, Précis Dalloz, 12ème édition, 2014, p. 447

« *la vocation ou l'aptitude d'un accord international à produire des effets juridiques dans l'ordre juridique interne sans aucune mesure interne d'exécution.*». [92]

Ses deux définitions diffèrent dans les effets qu'une telle norme peut produire à l'égard des particuliers. Dans sa définition la plus restrictive, le concept d'applicabilité directe pourrait se confondre avec celui de « l'effet direct ». Ainsi, conclure à l'applicabilité d'une norme reviendrait à reconnaître au particulier le droit de s'en prévaloir. Or, certaines normes peuvent en effet être applicables en droit interne et créer des droits pour les particuliers sans pour autant que ces derniers puissent les invoquer directement devant les tribunaux. Le fait qu'un traité international (signé et ratifié) ait la vocation à s'appliquer sans aucune mesure de réception ou d'exécution interne n'octroie pas au justiciable le droit d'en invoquer ses dispositions.

73. Le parti pris ici sera d'entendre le concept d'applicabilité directe comme la réunion des conditions de l'application directe et de l'invocabilité directe d'une norme. Dès lors, évoquer l'applicabilité directe d'une norme entraîne nécessairement l'étude de la notion d'effet direct. Lorsqu'une règle de droit est reconnue dotée de l'effet direct, cela signifie que son destinataire peut s'en prévaloir en justice devant les juridictions internes.[93] L'aperçu de l'éventail des différents effets d'une norme internationale révèle la complexité de la réception d'une norme en droit interne.

74. L'applicabilité directe n'est pas une caractéristique naturellement reconnue aux traités internationaux mais force est de constater que les conventions internationales de droit maritime ont toujours été, sans aucune difficulté, directement invocables devant les tribunaux. Pourtant, cette condition a soulevé de nombreuses difficultés, étant rappelé que les traités sont, à l'origine, destinés à régir les relations entre États.

Il est donc légitime de se remémorer le contexte de la réception d'une norme internationale en droit national afin de prendre la mesure de la place accordée aux conventions internationales de droit maritime, objet de droit international qui tire sa force de la matière qu'elle régit. C'est la raison pour laquelle il sera d'abord analysé l'évolution de l'invocabilité des normes

---

[92] SALMON Jean, Dictionnaire de droit international public, Universités francophones, édition Bruylant, 2001

[93] Ibidem

de droit international devant les tribunaux français (Section 1) avant d'en déduire l'admission implicite de l'invocabilité des conventions internationales de droit maritime (section 2) ce qui permet de conclure à leur présomption d'applicabilité directe.

Section I : L'évolution de l'invocabilité des normes de droit international devant le juge français

75. La société a évolué, de même que les traités, qui ne sont plus cantonnés aux seules relations étatiques et dédiés à la mise en œuvre des politiques souveraines. Ils sont désormais au service de la communauté internationale dont les besoins se sont considérablement développés. Dépassant le postulat classique du droit international public limitant l'usage des traités aux seules relations interétatiques (A), il a fallu dégager les critères de l'applicabilité directe des conventions internationales (B).

A) Le postulat classique du droit international public limitant l'usage des traités aux seules relations interétatiques

76. L'ouverture de l'ordre juridique d'un État aux normes de droit international ne signifie pas pour autant que toute norme issue de l'ordre international est reconnue d'applicabilité directe. La conclusion des traités n'avait originellement pas d'autre but que de créer des droits entre les États contractants avec, pour principe, l'absence de l'invocabilité des conventions par les particuliers (1). Ce principe souffre désormais de nombreuses exceptions suite à l'ouverture des juridictions à la reconnaissance de l'effet direct des conventions internationales (2).

1. Le principe de l'absence de l'invocabilité des conventions par les particuliers

77. Traditionnellement, les seuls débiteurs des obligations découlant de la conclusion des traités sont les États eux-mêmes.[94] Les conventions internationales ou traités sont un objet de droit international public qui ont longtemps été utilisés dans le but de concrétiser

[94] RONDEAU-RIVIER Marie-Claire, La Convention des Nations unies sur les droits de l'enfant devant la Cour de cassation : un traité mis hors jeu, Recueil Dalloz 1993, p. 203

les engagements internationaux envers d'autres États en fixant un cadre juridique. L'État est le destinataire de la norme et le non respect de cette dernière est régi par les relations entre États.

Le traité matérialise l'expression de la souveraineté de chaque État national dont le but est de régir une situation précise au sein de l'ordre juridique international. Celui-ci répond d'une logique propre, en mettant en place une structure qui assure sa cohérence ce qui le distingue nécessairement de l'ordre juridique interne.[95] Il est constitué d'un ensemble de normes dont l'autorité repose sur l'engagement réciproque de chaque partie à en respecter le contenu. Il n'existe en effet pas de normes suprêmes, expressions de la volonté générale, qui imposeraient une législation issue d'une puissance supérieure. Les États prévoient eux-mêmes les obligations auxquelles ils entendent se soumettre.

78. La société internationale ne peut alors être comparée à la société interne, dont la structure obéit à des règles issues de l'État souverain, qui sont sanctionnées par le pouvoir judiciaire. La souveraineté de chaque État empêche l'existence d'un juge supérieur sauf à ce que les États aient consenti à la création d'un organe de justice qui aurait compétence à régir leurs litiges. Dans le cadre des relations créées au sein de la société internationale, la justice n'est que facultative. Les États, sujets de droit international, définissent leurs obligations réciproques. L'individu n'est donc qu'indirectement concerné car il ne sera pas le destinataire de la norme issue du droit international. Il n'est pas un sujet du droit international possédant la capacité juridique de conclure des traités et les droits dont il pourra se prévaloir seront inscrits dans son droit interne.

79. Il a alors été défendu l'idée que les traités, et le droit international dans son ensemble, ne produisent d'effets qu'à l'égard des États et ne créent pas de droits et d'obligations entre les personnes privées qui ne peuvent en bénéficier qu'indirectement. La place des individus, personnes physiques, dans l'ordre juridique international est délicate car, s'ils peuvent bénéficier de droits et être soumis à des obligations, cela n'implique pas pour autant la reconnaissance du statut de sujet de droit international. Ils ne jouissent pas directement des effets des actes de droit international et le régime qui leur est applicable sont les règles de droit interne qui définissent le cadre juridique tel que fixé par l'État au niveau international.

---

[95] ALEDO Louis-Antoine, Le droit international public, Dalloz, Connaissance du droit, 3ème édition, 2014, p.21

80. Le droit international a connu un important développement lorsque des acteurs non étatiques ont participé à l'élaboration d'un cadre juridique au niveau international. Cette évolution est le processus naturel des interactions entre États. L'intensification des échanges commerciaux crée le besoin pour les individus d'améliorer leur coopération en s'inscrivant dans une relation stable et durable.

Les États sont les sujets originaires du droit international et leur coopération se traduisait par l'organisation de conférence internationale, qui avait le mérite de réunir en un lieu les représentants des États afin de trouver une solution. [96] Toutefois, les mesures édictées ne faisaient pas l'objet de suivi dans leur exécution, autre que par la simple volonté des États. Il devenait donc indispensable que ce type de conférences deviennent permanentes et c'est la raison pour laquelle elles ont été institutionnalisées avec la création des premières organisations internationales. [97]

Ces dernières ont depuis pris une part importante dans l'élaboration et l'évolution de la réglementation internationale. Elles détiennent leur statut de traités interétatiques et ne cessent de voir leur influence accroître sur la scène internationale.

Elles sont désormais créatrices et débitrices de normes juridiques internationales et c'est notamment par le prisme des droits de l'homme qu'elles ont façonné une nouvelle dimension du droit international. Les traités ne sont donc plus exclusivement réservés à régir les relations entre États mais ont vocation à régir les droits d'autres entités.

81. Le droit international est devenu un droit universel ne fixant aucune limite dans les domaines pouvant relever de sa compétence et admet les organisations internationales comme sujets secondaires de droit international. L'apparition des organisations internationales, groupement d'États, traduisent la nécessité de la coopération interétatique face aux nouveaux enjeux de la communauté internationale.

Avec le développement de la société internationale, les sujets de droit interne, les individus, sont progressivement devenus les destinataires des normes de droit international. Mais l'ordre juridique international étant distinct de l'ordre juridique de chaque État, il revient au droit interne de déterminer la portée de la norme internationale. Les engagements internationaux

---

[96] ALEDO Louis-Antoine, Le droit international public, Dalloz, Connaissance du droit, 3ème édition, 2014, p.29

[97] Ibidem

traduisent l'expression souveraine des États de s'inscrire dans un cadre juridique afin de poursuivre un but commun pour lequel la coopération politique et diplomatique peut se révéler être insuffisante.

82. Les traités ou conventions internationales sont l'instrument privilégié dans l'élaboration de normes de droit international. Les effets qu'ils produisent au sein de chaque État sont définis par leur propre droit national. Assez tôt, il a été consacré par la jurisprudence internationale que les traités internationaux pouvaient avoir un effet direct. C'est la Cour Permanente Internationale de Justice qui, dès 1928, a jugé qu'un accord international pouvait créer des droits au bénéfice des particuliers directement invocables devant les tribunaux.[98] Elle fut précurseur dans la théorie de l'applicabilité directe puisqu'à l'époque, la conclusion de traités avait un objet davantage politique et essentiellement dévoué aux principes de droit public comme la délimitation des frontières ou les contentieux relatifs au maintien de la paix. Cette jurisprudence ne renverse pas l'ordre établi mais est à l'origine de l'évolution de la place des conventions internationales dans l'ordre national. Cet effet direct reconnu à une convention est accepté au niveau international mais ne préjudicie par le droit national de chaque État d'accepter ou non qu'une norme de droit international puisse bénéficier de l'effet direct.

83. Derrière cette notion d'effet direct se décèle inévitablement celle de l'invocabilité des dispositions d'un traité. Le traité est un acte de droit international applicable au sein de l'ordre juridique national dont les dispositions ne sont pas automatiquement applicables par les particuliers. C'est cette caractéristique qui a fait l'objet de débat devant les juridictions françaises. L'article 55 de la Constitution souvent cité lorsqu'il est question des effets des conventions internationales ne saurait démentir le principe précédemment établi. Cet article pose le principe de l'autorité supérieure des traités sur la loi nationale dès lors qu'ils sont ratifiés et publiés. Il ne dote pas tous les traités de droit international de l'effet direct. L'admission de la reconnaissance de l'applicabilité directe d'un traité n'a d'ailleurs pas fait l'objet d'une adhésion unanime par les juridictions françaises. Les principes se sont dégagés au fil des décisions et des revirements des jurisprudences. La doctrine relève d'ailleurs que les

[98] Avis de la C.P.I.J, 3 mars 1928, Rec. CPJI, série B n° 15

juridictions judiciaires sont d'ailleurs plus enclines à reconnaitre l'effet direct des conventions par rapport aux tribunaux de l'ordre administratif.[99]

Le statut juridique des traités dans l'ordre interne n'est pas déterminé par le droit international. Il revient au droit national et plus particulièrement au juge national d'apprécier les effets juridiques d'un texte international. C'est la raison pour laquelle les juridictions ont pu faire évoluer leur position concernant l'effet direct des conventions internationales.

2. L'ouverture des juridictions à la reconnaissance de l'effet direct des conventions internationales

84. C'est à l'occasion de l'analyse des dispositions de la Convention de New-York relative aux droits de l'enfant du 26 janvier 1990 que le débat relatif à l'effet direct des conventions internationales a pris toute son ampleur et a révélé les principales difficultés techniques d'applicabilité en droit interne.

85. Dans un premier temps, la Cour de cassation a refusé le bénéfice des dispositions de cette convention aux justiciables. Fidèle à une conception conservatrice des effets juridiques des traités, elle était fermement opposée à l'idée de pouvoir faire bénéficier les particuliers des droits issus d'un traité.

Elle affirme cette position dans l'arrêt Le jeune en date du 10 mars 1993 dans lequel elle dénie tout effet direct à cette convention en rejetant le pourvoi au motif que « *les dispositions de la convention relative aux droits de l'enfant, signée à New-York le 26 janvier 1990, ne peuvent être invoquées devant les tribunaux, cette Convention, qui ne créé des obligations qu'à la charge des États parties, n'est pas directement applicable en droit interne* ». [100] Il a pu être soulevé qu'avant son entrée en vigueur, la Convention fit l'objet de critiques quant aux divergences qu'elle introduisait par rapport aux dispositions du droit français de la famille.[101] Mais il n'était pas ici

[99] BONASSIES Pierre, Les conventions de droit maritime privé et le problème de l'effet direct des traités, Annuaire de droit maritime et océanique, 2008

[100] Cour de cassation, (Civ. 1ère), 10 mars 1993, n° 91-11-310, Publié au bulletin

[101] RONDEAU-RIVIER Marie-Claire, La Convention des Nations unies sur les droits de l'enfant devant la Cour de cassation : un traité mis hors jeu, Recueil Dalloz 1993, p. 203

question d'étudier le rapport de conformité du droit français au regard du droit international mais bien de savoir si la Convention pouvait être reconnue d'applicabilité directe.

La supériorité de la Convention n'était pas l'enjeu de l'espèce mais la Cour se trouvait face à la problématique de reconnaître au particulier la possibilité d'invoquer les dispositions de la convention de New-York à l'appui de ses prétentions. Dans une affaire où le droit d'entendre l'enfant dans le cadre d'une enquête sociale était au cœur de la procédure, elle ne reconnaissait pas le caractère self-executing de ce traité international. Étaient en cause certains articles de la convention (articles 1, 3, 9 et 12) qui n'ont pu trouver grâce auprès de la Cour de cassation, de même que l'article 8-1 de la convention qui prévoit que « *les États parties s'engagent à respecter le droit de l'enfant de préserver son identité, y compris sa nationalité, son nom et ses relations familiales, tels qu'ils sont reconnus par la loi sans ingérence illégale* ».

86. La Cour de cassation renouvelle en effet son approche dans un arrêt du 2 juin 1993 en jugeant que le droit de visite ne pouvait être tranché au regard de la convention de New-York. Ses dispositions ne peuvent être invoquées devant les tribunaux, « *cette Convention, qui ne créé des obligations qu'à la charge des États parties, n'étant pas directement applicable en droit interne* ». [102] La difficulté ici rencontrée était le caractère général de la disposition de la convention qui semblait ne contenir qu'une obligation adressée aux États, ce qui ne justifiait pas de droit à l'égard du particulier. Le maintien de la position de la Cour de cassation à la suite de l'arrêt Lejeune n'avait pas suscité un grand enthousiasme surtout qu'était en cause un traité portant sur l'intérêt de l'enfant, problématique rappelant celle contenue dans les conventions sur les droits de l'homme.

Par la suite, dans une décision du 15 juillet 1993, déplaçant le débat de l'application directe du texte vers celui de l'invocabilité, la Cour de cassation maintient sa position en se fondant sur l'article 4 selon lequel les États s'engagent « *à mettre en œuvre les droits reconnus dans la présente convention* ».[103] Ce principe signifierait que ce texte ne permet pas aux particuliers d'invoquer ces dispositions devant les juridictions françaises puisque les seuls destinataires de la norme sont les États. L'objet de la convention, qui est l'intérêt supérieur de

[102] Cour de cassation, (Civ. 1ère), 2 juin 1993, n° 91-17-487, Publié au Bulletin

[103] BOULANGER François, Applicabilité directe de la Convention de New-York et intérêt supérieur de l'enfant, Recueil DALLOZ 2006, p. 554

l'enfant, ne parvient pas à convaincre les juges que les États ne sont pas les seuls destinataires de la norme internationale.

87. Cette jurisprudence a fait l'objet de vives critiques. Les droits défendus dans cette convention faisaient partie de la défense des droits de l'homme et il pouvait être difficilement soutenu que l'accueil de ce traité devait être différent de celui réservé à d'autres textes comportant des droits similaires, telles que la convention européenne des droits de l'homme ou du Pacte sur les droits civils et politiques. [104] Cette différence d'approche n'est pas justifiable et la position de la Cour de cassation n'a pas suscité l'adhésion unanime de la doctrine.

88. Les juridictions se sont heurtées à la difficulté de cerner les effets juridiques d'un acte de droit international. Elles ont longtemps hésité avant de faire entrer la convention internationale sur la scène judiciaire. La question de la réception de la norme internationale en droit interne n'était pas remise en cause mais il s'agissait bien de déterminer si un particulier, sujet de droit, pouvait invoquer une telle convention au soutien de sa prétention devant les tribunaux.[105] Progressivement, l'acceptation du bénéfice des dispositions de la Convention de New York par les particuliers s'est construite autour du raisonnement de l'effet direct des conventions.

89. Il aura fallu plusieurs années à la Cour de cassation pour finalement opérer le revirement de jurisprudence tant attendu. Si la Cour avait, par une série d'arrêts, justifié son rejet de l'effet direct de la convention de New-York, elle amorça son changement de position avec une série de décisions en 2005 étayant son raisonnement. [106]

Dans son arrêt du 18 mai 2005, censurant l'arrêt de la Cour d'appel de Rennes au visa des articles 3-1 et 12-2 de la convention de New York, elle accepte timidement le fait que ce texte

---

[104] RONDEAU-RIVIER Marie-Claire, La Convention des Nations unies sur les droits de l'enfant devant la Cour de cassation : un traité mis hors jeu, Recueil Dalloz 1993, p. 203

[105] Ibidem

[106] BONASSIES Pierre, Les conventions de droit maritime privé et le problème de l'effet direct des traités, Annuaire de droit maritime et océanique, 2008

puisse être invoqué à l'appui d'une prétention en se fondant sur la considération primordiale de l'intérêt de l'enfant.[107]

Puis, avec une assurance plus marquée, dans la décision du 14 juin 2005, la Cour de cassation rejette le pourvoi sur le fondement de l'article 3.1 en faisant clairement mention, dans son chapeau intérieur, à la question de l'applicabilité directe la convention. Elle s'autorise à étudier le moyen en se fondant sur « *l'article 3, 1, de la Convention de New-York relative aux droits de l'enfant, disposition qui est d'application directe devant la juridiction française* ».[108] Les circonstances de l'affaire ont, par la suite, pu prendre en considération l'intérêt supérieur de l'enfant. Il faut néanmoins observer la nuance dans la motivation de la Cour de cassation qui précise exactement quelle est la disposition devant être reconnue d'applicabilité directe, sans étendre cet effet à l'ensemble des dispositions du texte international. Elle n'admet pas que la convention soit, dans son intégralité, d'application directe mais précise que, pour l'article ici considéré, cet effet peut être admis.

90. Désormais, la Cour de cassation reconnaît le droit au particulier de s'appuyer sur la norme conventionnelle pour fonder ses prétentions. Ce droit est cependant limité à certaines dispositions mais c'est une évolution notable puisque jusqu'à ces deux arrêts, la Cour de cassation avait refusé d'appliquer directement cette convention.[109] Elle poursuit l'ouverture engagée dans la reconnaissance de l'applicabilité directe avec deux arrêts des 8 et 22 novembre 2005, érigeant l'article 12-1 au côté de l'article 3, au rang des dispositions directement invocables par les particuliers.

Il est alors étonnant de voir le long chemin parcouru par certains textes pour se voir appliquer directement au sein d'un ordre national. Il n'existe pas de critère formel pour la reconnaissance de l'applicabilité directe d'une norme internationale, pas plus en droit international que national. Cette théorie, d'origine prétorienne, qui puise son fondement dans le droit international, démontre la complexité des effets juridiques déployés par une norme au sein

---

[107] Cour de cassation, (Civ. 1ère), 18 mai 2005, n° 02-20.613, Bourdier contre Rainville épouse Herisset

[108] Cour de cassation, (Civ. 1ère), 14 juin 2005, n° 04-16.942, Washington contre Washington

[109] BOULANGER François, Applicabilité directe de la Convention de New-York et intérêt supérieur de l'enfant, Recueil DALLOZ 2006, p. 554

du droit national. A titre de comparaison, il est intéressant de se pencher sur la position retenue par les juridictions administratives.

91. Les dispositions de la Convention de New-York ont souffert des mêmes hésitations devant le Conseil d'État. De la même manière, le Conseil d'État a également émis des réserves sur les effets à reconnaître à cette convention. Dans un arrêt du 14 janvier 1998, il refuse tout effet aux articles invoqués en considérant que « *si les requérantes entendent enfin se prévaloir des stipulations des articles 24, 26 et 27 de la convention relative aux droits de l'enfant en date du 26 janvier 1990, les stipulations dont s'agit ne produisent pas d'effet direct à l'égard des particuliers et ne peuvent, par suite, être utilement invoquées devant le juge de l'excès de pouvoir* ». [110]

Dans un arrêt du 30 juin 1999, le Conseil d'État reprend la même formulation pour transposer son raisonnement aux articles 2-1 et 2-2 qui se voient à leur tour sanctionnés par la non-invocabilité de leur contenu devant le juge français.

Ces dernières décisions prennent alors le contrepied d'un arrêt du 22 septembre 1997 du Conseil d'État qui avait largement consacré l'article 3-1 de la Convention de New York en déduisant de cette disposition que l'autorité administrative, dans l'exercice de son pouvoir d'appréciation, devait « *accorder une attention primordiale à l'intérêt supérieur des enfants dans toutes les décisions les concernant* ».[111] Mais la rigueur exprimée, par la suite, par le Conseil d'État démontre que cette décision n'avait pas de portée générale permettant d'étendre ses effets à l'ensemble de la convention.

Seuls certains articles, créant des droits directement au profit de l'enfant et pas seulement des obligations générales à l'encontre des États, peuvent bénéficier de l'invocabilité au profit des particuliers. Le Conseil d'État opte pour une position intransigeante rejetant toute alternative, même celle proposée par le commissaire du gouvernement Rony ABRAHAM qui suggérait, qu'en l'absence de reconnaissance de l'effet direct de la norme, celle-ci puisse être invoquée à l'encontre d'un acte réglementaire.[112]

---

[110] Conseil d'Etat, 14 janvier 1998, n° 174219 174220 176805

[111] Conseil d'Etat, 22 septembre 1997, n° 161364

[112] ABRAHAM Rony, Les effets juridiques, en droit interne, de la Convention de New York, relative aux droits de l'enfant, Conclusions sur Conseil d'Etat, Section, 23 avril 1997, Groupe d'information et de soutien des travailleurs immigrés (GISTI), RFDA 1997, p. 585

92. La Convention internationale peut se voir reconnaître soit partiellement soit entièrement l'applicabilité directe de ses dispositions. Comme le rappelle le Commissaire du gouvernement Rony ABRAHAM, le Conseil d'État n'a jamais posé de règle générale sur le fait de savoir s'il fallait reconnaître l'effet direct d'un traité dans son ensemble ou si le fait que certaines soient dépourvues d'effet direct empêchait de poursuivre l'analyse.

L'évolution de la position des juridictions françaises est éloquente sur le degré d'intégration du droit international dans notre droit interne. Les méthodes d'interprétation, de même que les effets reconnus à un traité, peuvent différer selon les juridictions et le moment auquel ce texte est soumis au juge. Il est donc hasardeux de conclure catégoriquement sur le sort réservé à l'effet direct d'une convention internationale, bien qu'elle soit pleinement intégrée dans l'ordre juridique national.

93. La jurisprudence a donc opté pour une solution pratique qui préserve une certaine liberté des juges dans l'appréciation des textes. Ils peuvent trancher le litige sur la base d'un texte international, en n'isolant qu'une disposition précise, sans se prononcer sur le texte dans sa totalité. Cette solution tend à concilier les différents principes et n'enferme pas les juges dans une posture trop contraignante. C'était d'ailleurs un des désaccords de ces ordres de juridictions, puisqu'à l'époque le Conseil d'État considérait que la caractéristique d'effet direct doit s'apprécier stipulation après stipulation alors que, pour la Cour de cassation, dans son arrêt Lejeune en date du 10 mars 1993, la convention de New York devrait être regardée comme privée d'effet direct dans son ensemble.[113] Certes, une synthèse peut se dégager des arrêts de ces juridictions pour savoir quelle disposition est reconnue ou non d'effet direct mais aucun critère n'est formellement fixé.

94. La position initiale des juridictions optait pour une posture de rejet de l'effet direct ce qui n'était pas partagé par l'ensemble de la doctrine. Pour Rony ABRAHAM, la tradition moniste du système juridique français, découlant de l'article 55 de la Constitution,

---

[113] EL BOUDOUHI Saïda, Le juge interne, juge de droit commun du droit international ? État des lieux de l'invocabilité du droit international conventionnel en droit interne, RFDA 2014, p. 371

impliquerait que le principe, de ne voir dans les conventions internationales que des obligations régissant des relations entre États, soit renversé.

Une fois intégrés dans l'ordre juridique national, les traités internationaux devraient être généralement présumés produire des effets directs en droit interne, c'est-à-dire créer des droits subjectifs dont les particuliers peuvent se prévaloir devant le juge national. Il admet que ce principe doive être assorti de deux exceptions : dans les cas classiques où la norme conventionnelle a vocation à régir exclusivement les relations entre les États parties et lorsque les destinataires de la norme ne sont pas les individus. Outre cette distinction, il serait établi que la formulation des dispositions qui, si elles sont trop générales ne peuvent offrir des droits aux particuliers, ce qui pose la question des critères dégagés pour la reconnaissance de l'effet direct des normes. Le droit international, ne comportant aucun critère formel, se garde de définir le statut juridique des traités dans l'ordre interne. Cette tâche incombe une fois de plus au juge qui devra dégager les principes suivant lesquels une convention pourra être invoquée directement devant un juge par un particulier.

B) Critères de l'applicabilité directe d'une norme internationale

95. La mobilisation d'une norme internationale devant le juge national est rendue possible par le principe de l'application directe des conventions internationales en vertu des dispositions constitutionnelles (1) mais aussi par la reconnaissance de l'effet direct de la norme dont les critères sont dégagés par la jurisprudence (2).

1. Le fondement de l'application directe des conventions internationales

96. L'application directe des conventions internationales se déduit généralement de l'article 55 de la Constitution. Cette disposition constitutionnelle prévoit que les « *traités ou accords régulièrement ratifiés ou approuvés ont, dès leur publication, une autorité supérieure à celle des lois, sous réserve, pour chaque accord ou traité, de son application par l'autre partie.* » La Constitution définit les conditions dans lesquelles un instrument international adopté dans l'ordre juridique français doit produire ses effets. Sous réserve de sa publication, le traité occupe une place, dans la hiérarchie des normes, supérieure à la loi.

De manière implicite, cet article intègre directement la norme internationale dans l'ordre juridique français sans aucune mesure de réception. Certes, comme certains auteurs le rappellent, il faut nuancer cette affirmation en rappelant que l'article 55 de la Constitution traite seulement de la question du rang des traités dans l'ordre juridique interne et qu'une réserve doit être apportée sur le fondement clair au principe de l'applicabilité directe.[114] Il ne définit nullement le statut juridique du droit international à l'égard des particuliers. Il inscrit les traités internationaux dans la hiérarchie des normes afin de permettre leur articulation en droit interne. Cet article limite d'ailleurs ces effets aux traités et accords, excluant la coutume de son champ d'application. De plus, il ne peut en être déduit une suprématie du droit international car la réception du droit international est admise suivant la stricte interprétation des dispositions de la Constitution. L'article 55 ne prévoit en aucun cas la supériorité des traités sur la Constitution mais pose le principe selon lequel les règles découlant du droit interne devront être conformes aux normes internationales entrées en vigueur en France.[115] Ce contrôle de l'inconventionnalité de la norme de droit français pourra être effectué par le juge national qui se reconnaît désormais compétent pour l'interprétation des traités.

97. Devant les tribunaux français, la supériorité de l'autorité du traité n'a plus été remise en question depuis l'arrêt NICOLO du Conseil d'État en date du 20 octobre 1989 qui abandonne la théorie de la « loi-écran », selon laquelle les dispositions d'une loi postérieure au traité l'emportaient sur ce dernier.[116] Il est désormais admis que le traité international qui se voit doté d'une autorité supérieure à la loi s'applique sans aucune mesure de réception, ce qui le distingue d'autres législations étrangères de tradition dualiste.

98. Il est d'usage de considérer que l'article 55 traduit l'option constitutionnelle choisie par la France, de tradition moniste. La théorie moniste permet d'intégrer les normes

---

[114] AUDIT Bernard, D'Avout Louis, Droit international privé, Paris, Economica, 7ème édition, 2013, p. 39 : « *Il reste difficile de poser de manière générale ce qui, de l'applicabilité directe ou non, doit être considéré comme la situation normale* », cet auteur ajoutant justement que le principe de supériorité des traités sur la loi interne qu'exprime l'article 55 de la Constitution de 1958 « *n'apporte aucun élément de réponse, car il traite d'une autre question, celle du rang du traité dans l'ordre juridique interne* ».

[115] Conseil d'Etat, 30 oct. 1998, Sarran Levacher et autres : « *la suprématie conférée par l'article 55 aux engagements internationaux ne s'applique pas dans l'ordre interne aux dispositions de nature constitutionnelle*. »

[116] Conseil d'Etat, 1er mars 1968, Syndicat général des fabricants de semoules de France

internationales à la légalité interne sous la seule condition du respect des procédures prévues pour leur introduction, généralement une procédure de ratification ou d'adoption suivie de mesures de publicité.[117] Elle se distingue de la théorie dualiste qui exige nécessairement une procédure de réception pour la pénétration de la norme internationale dans l'ordre juridique interne. Le dualisme fait intervenir une loi nationale pour que le traité puisse produire ses effets dans l'ordre juridique interne.[118] La Grande Bretagne est souvent citée comme exemple d'une législation de tradition dualiste. Les normes internationales ne sont pas directement intégrées à l'ordre juridique mais doivent être transposées par une loi nationale. Le texte international en lui-même ne sera doté d'aucune autorité devant le juge mais sera annexé à la loi et pourra servir à guider l'interprétation des juridictions.

A titre d'exemple, il peut être cité la convention sur l'abordage de 1910 et le règlement international pour prévenir les abordages en mer (RIPAM, aussi connu en anglais sous le nom de Collision Regulations 1972 – COLREG) qui sont deux textes intégrés par la loi nationale, « the Merchant Shipping Act 1995 ». De la même manière, les Règles de La Haye-Visby ont été mises en œuvre en droit anglais par la loi « Carriage of Godds by Sea Act 1971 ». La loi nationale permet d'ajuster par exemple le champ d'application du texte international pour l'étendre à d'autres domaines que ceux prévus par le texte international. Les juges seront donc liés par les principes de la convention mais dans l'application pratique des dispositions, le juge anglais s'attachera beaucoup plus par exemple, en matière contractuelle, à la formulation même des clauses plutôt qu'à la recherche de la commune intention des parties. La tradition juridique anglaise se caractérise par une interprétation stricte des clauses. C'est la raison pour laquelle les dispositions d'un texte ou d'un contrat d'inspiration anglaise sont toujours beaucoup plus détaillées.

Ainsi, selon l'option considérée, les traités et lois nationales peuvent appartenir à deux ordres juridiques distincts, dans lesquels chacune des normes est autonome.

99. En France, selon les dispositions constitutionnelles, la ratification d'un traité, suivie de sa publication, est la condition de base de la primauté du traité sur les normes de droit national. Elle est l'expression de la volonté d'un État de s'engager formellement dans le

---

[117] DUPUY Pierre-Marie, KERBRAT Yann, Droit international public, Précis Dalloz, 12ème édition, 2014, p. 452

[118] Ibidem

respect d'obligations réciproques à l'égard des autres États parties au traité. Cette ratification est une étape nécessaire qui ne découle pas de la signature du texte par l'Etat. La phase préalable de négociation des traités permet aux gouvernements d'échanger sur l'orientation que le traité doit emprunter. Toutefois, cela n'implique nullement un quelconque engagement dans la ratification du texte, initiative indispensable à toute entrée en vigueur.

100. Il est d'ailleurs intéressant de voir la place réservée à la procédure de ratification dans l'autorité conférée aux conventions internationales de droit maritime. Les textes de droit maritime font l'objet de nombreux amendements successifs afin de répondre aux attentes de la communauté internationale de modernisation des règles existantes, particulièrement dans les domaines techniques.

C'est en effet le cas par exemple de la Convention SOLAS. Celle-ci prévoit le mécanisme d'acceptation tacite, qui implique qu'un amendement entre en vigueur à une date donnée sauf à ce qu'un certain nombre d'États ne s'y opposent. La question est de savoir si ces amendements sont applicables en l'absence de toute publication au Journal officiel. La doctrine a considéré que, tenant compte de l'article 55 de la Constitution et de la jurisprudence du Conseil d'État, ces amendements doivent faire l'objet d'une ratification et publication au JORF mais que leurs effets remontent à la date fixée pour leur entrée en vigueur. L'OMI a mis en place le mécanisme d'acceptation tacite afin de faciliter le processus d'amélioration et d'évolution des traités sans que les États ne soient enfermés dans des contraintes administratives qui peuvent ralentir l'adoption de tels amendements. Toutefois, cette procédure « passive » vient en contradiction avec l'intégration en droit français des textes internationaux, qui requiert une action, à savoir la publication au Journal Officiel.

La jurisprudence reste ferme à l'égard de la condition de la publication au Journal Officiel mais, eu égard au contenu des traités concernés, mettant en place des règles essentiellement techniques ou mineures, les conséquences dans l'effectivité des traités d'une telle situation seront limitées.[119]

L'article 55 de la Constitution pose les conditions de la pénétration de la norme internationale dans l'ordre juridique interne mais il reste à déterminer quels sont les critères

[119] DMF 2013, supplément n° 17, « Le droit positif en 2012 »

dégagés par la jurisprudence pour que cette norme puisse être dotée de l'effet direct et donc reconnue comme invocable devant les tribunaux nationaux.

2. Les conditions de l'effet direct d'une convention internationale en droit interne

101. Il incombe aux juges la mission de rechercher si une norme est auto-exécutoire[120] en analysant si celle-ci confère un droit subjectif à celui qui l'invoque dans un contexte judiciaire. En cas de réponse positive, il écartera la disposition interne contraire et appliquera donc par substitution la norme internationale au litige. Cette pratique est en conformité avec la coutume internationale codifiée à l'article 27 de la Convention de Vienne sur le droit des traités de 1969 selon laquelle : « *Une partie ne peut invoquer les dispositions de son droit interne comme justifiant la non-exécution d'un traité.* »

102. La qualité d'une norme à être dotée de l'effet direct implique la réunion de deux conditions, une objective et une subjective.[121] Tout d'abord, pour ce qui est du critère subjectif, il faut se référer à l'intention des parties pour apprécier si la convention créé directement des droits pour les particuliers. Ensuite, le critère objectif guide le juge à examiner la rédaction de la norme pour analyser la précision et la clarté de la disposition créatrice de norme. Le contenu de la norme doit être suffisamment précis et ne doit pas comporter la nécessité de recourir à des mesures d'applications internes ou internationales.

103. Le critère rédactionnel appelle tout de même la plus grande prudence.[122] Il tend à rechercher l'intention des rédacteurs dans les formules employées en préambule des textes internationaux. En fonction des traités, les États expriment leurs engagements de reconnaître, respecter, garantir un droit, ou bien de reconnaître ou d'assurer un droit. Cette nuance dans la rédaction ne pourrait clairement justifier que le traité dans lequel l'État « s'engage » seulement

---

[120] MAZIAU Nicolas, La réception du droit international (public) par la Cour de cassation, Journal du droit international (Clunet) n° 3, Juillet 2013, doctr. 8

[121] DUPUY Pierre-Marie, KERBRAT Yann, Droit international public, Précis Dalloz, 12ème édition, 2014, p. 448

[122] ABRAHAM Rony, Les effets juridiques, en droit interne, de la Convention de New York, relative aux droits de l'enfant, Conclusions sur Conseil d'Etat, Section, 23 avril 1997, Groupe d'information et de soutien des travailleurs immigrés (GISTI), RFDA 1997, p. 585

puisse être dépourvu de tout effet direct. Les formulations des traités sont diverses et la concrétisation de leurs engagements peut se traduire de différentes manières.

Par ailleurs, il serait trop hâtif de mettre à la charge du législateur international une quelconque intention de faire doter un texte de l'effet direct sachant que le droit international est indifférent au statut du traité en droit interne.

De plus, les dispositions conventionnelles ne sont pas systématiquement analysées par les juridictions pour déterminer l'effet direct d'une norme. Certains textes sont reconnus être directement applicables sans pour autant qu'une étude minutieuse de la rédaction de leurs dispositions ne soit opérée. C'est en effet le cas avec la Convention européenne des droits de l'homme ou du Pacte sur les droits civils et politiques. En revanche, dans une décision du 25 janvier 2005, la chambre commerciale de la Cour de cassation a rejeté un pourvoi au motif que les dispositions de l'article 11 du Pacte international relatif aux droits économiques sociaux et culturels du 16 décembre 1966 ne produisant pas d'effet direct dans l'ordre juridique interne, ce texte ne peut être utilement invoqué devant les tribunaux.[123]

Pourtant, l'article 11 du Pacte international relatif aux droits économiques sociaux et culturels prévoit que « *les États parties au présent Pacte reconnaissent le droit de toute personne à un niveau de vie suffisant pour elle-même et sa famille* ».

104. Le critère rédactionnel n'est donc pas suffisamment fiable pour déterminer si une norme internationale est dépourvue ou non de l'effet direct. Toutefois, il sera utile pour apprécier du degré de précision de la norme que le particulier pourra invoquer devant le juge à l'appui de sa prétention. Il ne révèle pas de manière définitive la position que les tribunaux pourront adopter mais la précision de ses termes dans la création des droits à l'égard des particuliers sera un indice précieux. Dans un arrêt du 16 décembre 2008, la chambre sociale de la Cour de cassation déclare que l'article 6-1 de ce même Pacte, qui reconnaît le droit à toute personne de gagner sa vie par un travail librement choisi et accepté, est directement applicable en droit interne.[124] Il n'existe pas de méthode irréfutable sur la reconnaissance de l'effet direct des traités dès lors que la jurisprudence ne s'est elle-même pas prononcée.

---

[123]Cour de cassation (Ch.com., 25 janvier 2005, n° 03-10.068

[124] Cour de cassation, civile, (Chambre sociale), 16 décembre 2008, n° 05-40.876

105. Malgré l'évolution des jurisprudences, il ne ressort pas de position unanime des tribunaux quant à la reconnaissance du caractère d'effet direct des conventions internationales. Frappant la totalité de ses dispositions ou seulement une partie de son texte, il n'existe pas d'automatisme dans la reconnaissance des effets juridiques accordés à un traité. Les critères dégagés par la jurisprudence mettent l'accent sur l'objet et le contenu des dispositions qui sont déterminant dans la recherche de l'applicabilité directe d'une convention internationale.

La jurisprudence n'a pas systématisé les critères de l'effet direct et semble utiliser le concept d'applicabilité directe de manière discrétionnaire en s'appuyant sur les conditions objective et subjective pour justifier sa position. Ces hésitations imposent de s'interroger au cas par cas si les dispositions d'un traité sont dotées de l'effet direct.

106. La doctrine propose de son côté une approche plus pragmatique en optant pour une présomption d'applicabilité directe des traités compte tenu de leur objet.[125] Sur la base de ces critères, la doctrine identifie trois catégories de dispositions qui sont dépourvues d'effet direct : les engagements si vagues et si généraux qu'ils perdent tout caractère normatif, les traités qui ne créent d'obligations à l'encontre des États, les traités nécessitant des mesures nationales d'exécution.[126] Pour cette dernière catégorie, le commissaire du gouvernement Ronny Abraham proposait de dissocier l'effet direct de l'invocabilité. Il argumente que le traité international dépourvu d'effet direct fait partie du droit national et pourrait à ce titre être invoqué dans l'étude de la conformité d'une norme de droit interne. En effet, si une norme de droit interne venait à méconnaître les termes d'un traité international dépourvu d'effet direct, le non respect de la norme internationale ne serait pas sanctionné. C'est la leçon qu'en a tirée le juge de l'Union européenne qui a accepté qu'une norme dépourvue d'effet direct puisse produire des effets par le biais d'une invocabilité d'interprétation ou d'exclusion.

107. La compréhension du mécanisme de l'applicabilité directe est essentielle pour apprécier la portée d'un texte international au sein du droit national. La multiplication des

---

[125] CHABERT Cyril, Acceptation judiciaire de l'applicabilité directe de la Convention de New York, La semaine juridique Edition générale n° 36, 7 Septembre 2005, II 10115

[126] ABRAHAM Rony, Les effets juridiques, en droit interne, de la Convention de New York, relative aux droits de l'enfant, Conclusions sur Conseil d'Etat, Section, 23 avril 1997, Groupe d'information et de soutien des travailleurs immigrés (GISTI), RFDA 1997, p. 585

conventions internationales en vigueur dans l'ordre juridique français impose de prendre toute la mesure de l'autorité des normes dans le droit interne.

108. Les conventions internationales de droit maritime occupent une place particulière dans la sphère juridique. Elles sont souvent ignorées du débat et pour cause, leur objet ne laisse guère de place à l'hésitation. Régissant des relations de droit privé, elles sont le fondement de litiges mêlant des intérêts commerciaux et privés. Elles ne diffèrent pas, dans leur structure, des autres conventions étudiées précédemment mais ont su s'imposer au même titre que les lois nationales maritimes qu'elles côtoient.

Pour reprendre l'approche pragmatique de la doctrine, les conventions internationales de droit maritime font partie de cette catégorie de conventions qui doivent être reconnues d'effet direct compte tenu de la limpidité de leur objet et de leur contenu. Elles bénéficient d'une présomption d'applicabilité directe, ce qui les distingue de l'approche originelle des juridictions à l'égard des traités de droit international. Les conventions internationales de droit maritime sont l'illustration parfaire de l'évolution du recours au droit international ces dernières décennies. D'origine réservées exclusivement aux relations entre États, les conventions internationales sont désormais largement utilisées pour régir les relations entre particuliers.

Si les juridictions ont plutôt tendance à partir du principe de l'absence d'effet direct des conventions internationale, ce n'est pas le principe retenu en matière maritime. L'objet des conventions internationales portant essentiellement sur des relations de droit privé, l'invocabilité directe de leurs dispositions sera implicitement admise.

Section II : L'admission implicite de l'invocabilité des conventions internationales de droit maritime

109. Le Professeur maritimiste Monsieur Pierre Bonassies ne manque pas de relever qu'il n'avait jamais rencontré le problème de l'effet direct des traités *« tout au long de cinq décennies de fréquentation des conventions internationales de droit maritime privé. »* [127]

[127] BONASSIES Pierre, Les conventions de droit maritime privé et le problème de l'effet direct des traités, Annuaire de droit maritime et océanique, 2008, p. 473

Pourtant, le débat s'est déplacé de manière soudaine vers le droit maritime. Le doute inséré par les décisions remettant en question l'applicabilité de la Convention de Montego Bay (A) sera de portée réduite et ne pourra être généralisé à l'ensemble des conventions internationales de droit maritime qui ont pour objet l'harmonisation conventionnelle des relations de droit privé, qualité fondant et rendant certaine leur applicabilité directe (B).

A) La remise en question de l'applicabilité directe de la Convention de Montego Bay

110. Plusieurs affaires ont fait naître le doute quant à l'applicabilité directe de la Convention de Montego Bay. La Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, plus communément dénommée Convention de Montego Bay, d'après le lieu où elle a été signée le 10 décembre 1982, fixe les règles relatives à l'utilisation des espaces maritimes et intéressent au premier plan les États sans exclure la garantie de droits aux individus. Ses dispositions mêlent des problématiques de droit privé et de droit public, l'exploitation des ressources maritimes pouvant intéresser des intérêts autant publics que privés.

C'est sous l'angle de pollution maritime que la Cour de cassation a eu à apprécier la portée de l'article 228 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer suscitant des interprétations divergentes (1) et mettant en lumière la difficulté de généraliser la reconnaissance de l'effet direct à l'ensemble de la Convention (2).

1. <u>Les divergences d'interprétation de l'article 228 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer</u>

111. L'article 228 de la Convention des Nations unies sur le droit de la mer encadre les conditions de l'extinction de l'action publique de l'État côtier. Il dispose que : « *1. Lorsque des poursuites ont été engagées par un État en vue de réprimer une infraction aux lois et règlements applicables ou aux règles et normes internationales visant à prévenir, réduire et maîtriser la pollution par les navires, commise au-delà de sa mer territoriale par un navire étranger, ces poursuites sont suspendues dès lors que l'État du pavillon a lui-même engagé des poursuites du chef de la même infraction, dans les six mois suivant l'introduction de la première action, à moins que celle-ci ne porte sur un cas de dommage grave causé à l'État côtier ou que*

l'État du pavillon en question ait a plusieurs reprises manqué à son obligation d'assurer l'application effective des règles et normes internationales en vigueur à la suite d'infractions commises par ses navires. L'État du pavillon qui a demandé la suspension des poursuites conformément au présent article remet en temps voulu au premier Etat un dossier complet de l'affaire et les minutes du procès. Lorsque les tribunaux de l'État du pavillon ont rendu leur jugement, il est mis fin aux poursuites. Après règlement des frais de procédure, toute caution ou autre garantie financière déposée à l'occasion de ces poursuites est restituée par l'Etat côtier. »

Cet article prévoit la suspension des poursuites par l'État ayant subi la pollution lorsque l'État du pavillon a lui-même engagé des poursuites pour la même infraction sous réserve que cet État assure l'application des règles internationales relatives à la répression des pollutions et que ce dommage ne puisse être qualifié de grave. Le constat de l'engagement des poursuites par l'État du pavillon fut le point de divergences entre les juridictions françaises qui se sont éloignées des termes de la convention pour conditionner la suspension des poursuites au contrôle de la sévérité des sanctions. C'est cette approche qui a été sanctionnée par la Cour de cassation. Elle a eu l'opportunité d'en rappeler la portée dans plusieurs décisions.

112. Il a tout d'abord été question de l'affaire du Trans Artic avec l'arrêt du 27 septembre 2007 jugée par la Cour d'appel de Rennes.[128] Le Trans Artic, navire chimiquier battant pavillon norvégien, se trouvait dans la zone économique exclusive (ZEE), lorsqu'un procès-verbal de constat de pollution a été dressé à son égard. Il a ensuite fait l'objet d'un déroutement et d'une immobilisation dont la mainlevée était conditionnée à un cautionnement de 350 000 euros. Les poursuites engagées par la Norvège, État du pavillon, avaient donné lieu à la condamnation d'une amende, dont la somme était équivalente à 350 000 euros.

113. En première instance, le tribunal correctionnel de Brest, dans un jugement du 7 juin 2006, se fondant sur l'article 228 de la Convention des Nations Unies sur le Droit de la Mer, avait refusé de faire droit à la demande du prévenu de renvoyer l'affaire en Norvège et de suspendre les poursuites engagées en France à l'encontre du capitaine du navire et de la compagnie

[128] Cour d'appel de Rennes 27 septembre 2007, *navire Trans Artic*, voir les observations de Christophe NICOLAS, De l'application nuancée par la Cour d'appel de Rennes de l'article 228 de la Convention de Montego Bay (compétence de l'Etat côtier en cas de pollution dans sa zone économique exclusive), DMF 2008, n°688

maritime, civilement responsables. Il fixe la condamnation à 400 000 euros et conclut à l'extinction de l'action publique. [129]

Il semble qu'il ait néanmoins pris en compte la décision rendue par l'autorité norvégienne, car il fixa un sursis de 350 000 euros. Le tribunal avait refusé de reconnaître un effet direct à l'article 228 en maintenant sa compétence alors même que la Norvège avait demandé la suspension des poursuites pour enquêter sur l'affaire.[130] Appel de ce jugement fut interjeté.

114. Dans son arrêt du 27 septembre 2007, la Cour d'appel de Rennes infirme la décision brestoise. La Cour concède que la Convention de Montego Bay *« n'est pas d'application directe devant les tribunaux répressifs »*, et qu'elle ne peut être invoquée par une partie au procès, les seuls textes applicables étant ceux de la Convention Marpol et de l'article L. 218-10 du Code de l'environnement. Mais la Cour observe ensuite qu'il *« appartient au seul ministère public dans le cadre de l'exercice des poursuites, de se conformer aux obligations générales et particulières contractées par l'Etat côtier pour le compte duquel il agit »*. Par-là, elle approuve, à tout le moins implicitement, les conclusions du ministère public tendant à ce que fût prononcée l'extinction des poursuites. Puis, constatant que la Norvège, Etat du pavillon, avait fait connaître qu'elle engageait elle-même des poursuites contre le capitaine du *Trans Arctic,* que ce dernier avait accepté le procès-verbal concluant ces poursuites et prévoyant le paiement d'une amende de 2 800 000 NOK (soit environ 350 000 euros), alors que cette acceptation avait le même effet qu'un jugement définitif, elle concluait qu'il devait être mis fin aux poursuites.

115. La même Cour d'appel de Rennes a eu à connaître d'une espèce similaire avec l'affaire du navire Fast Independance. Suivant la même procédure que pour le Trans Artic, le capitaine du navire Fast Independance, battant pavillon de Malte, est poursuivi devant les juridictions françaises pour une pollution commise en 2005. Dans son jugement du 4 octobre 2006, le tribunal correctionnel de Brest le condamne à une amende de 500 000 euros, avec une majorité de l'amende (400 000 euros) mise à la charge de l'armateur. De la même manière, la juridiction de première instance refuse de suivre les conclusions du procureur de la République

---

[129] Tribunal correctionnel de Brest, 7 juin 2006, n°927/2006 du *Navire Trans Artic*, Revue SCAPEL 2006, p.85

[130] BONASSIES Pierre, De l'obligation pour le juge français de constater l'extinction des poursuites pour pollution dans la zone économique exclusive par un navire tiers quand l'Etat du pavillon a entamé des poursuites menées à leur terme, DMF 2009, n° 706

qui avait soulevé le renvoi de l'affaire à Malte. Les poursuites avaient été déjà engagées par la Malta Maritime Authority. Ces poursuites avaient donné lieu à la condamnation à une amende de 9 500 lires maltaises (23 750 euros). Le Ministère de la Justice et le Ministère de l'Equipement et des Transports approuvaient cette condamnation et rappelaient les compétences de l'Etat côtier dans la protection de l'environnement marin dans la zone économique exclusive.[131]

116. Cette affaire a été portée devant la Cour d'appel de Rennes, qui, dans un arrêt du 25 octobre 2007, reprend en partie la décision des premiers juges. Elle fait appel pour cela aux dispositions de l'article 217-8 CNUDM selon lequel « *les sanctions prévues par les lois et règlements des Etats à l'encontre des navires battant leur pavillon doivent être suffisamment rigoureuses pour décourager les infractions en quelque lieu que ce soit* ».

Jugeant que la peine d'amende n'est pas assez élevée, elle refuse de suspendre la procédure. Le faible montant de cette peine s'expliquait par la dualité des institutions maltaises en charge des pollutions maritimes. Les infractions de rejets d'hydrocarbures, jugées selon leur gravité, peuvent être portées devant une autorité administrative, la Malta Maritime Authority, ou devant une institution judiciaire. La première prononçant, logiquement, des peines inférieures à la seconde. En l'espèce, l'autorité compétente se révélait être l'autorité administrative. Elle a prononcé une amende qui ne représente qu'un faible pourcentage de la peine encourue en France. Pour la Cour d'appel, cette sanction n'étant pas assez dissuasive, la décision de l'autorité maltaise ne pouvait mettre un terme à la procédure française.

117. Cette interprétation des articles de la CNUDM a soulevé quelques critiques, notamment sur la mauvaise lecture de l'article 217-8 de la CNUDM. Ce dernier ne fixe pas la comparaison de la sanction avec la peine effectivement appliquée mais avec celle prévue par le texte. La Cour d'appel aurait dû étudier la législation maltaise et découvrir si elle fixait des critères suffisamment rigoureux répondant aux exigences de la Convention MARPOL.[132]

---

[131] CHAUMETTE Patrick, Des compétences en cas d'abordage et du contrôle de la qualité de l'Etat du pavillon. SOKALIKE versus OCEAN JASPER, Université de Nantes, Centre de droit maritime et Océanique, Neptunus, revue électronique, Vol. 13, 2007

[132] NICOLAS Christophe, De l'application nuancée par la Cour d'appel de Rennes de l'article 228 de la Convention de Montego Bay (compétence de l'Etat côtier en cas de pollution dans sa zone économique exclusive), DMF 2008, n°688

De plus, le recours à cet article n'était pas judicieux car la CNUDM n'autorise pas le réexamen de l'affaire. Une simple décision rendue par les juridictions de l'Etat du pavillon suffit à suspendre les poursuites devant l'Etat côtier. La possibilité de « dépayser » la procédure ne doit pas être dépendante du degré de sanction prononcée mais plutôt de la réalité de la décision. Aucune disposition de cette convention ne permet de juger du bienfondé d'une décision rendue par les tribunaux de l'Etat du pavillon.[133] Les seules exceptions à ce principe sont clairement énoncées à l'article 228 de la Convention CNUDM.

Il s'agit des clauses de sauvegarde qui n'auraient pas pu être valablement invoquées. Le rejet d'hydrocarbures, effectué à 20 ou 30 milles des côtes, ne pouvait être considéré comme un dommage grave causé à l'État côtier. De même qu'il n'a pas été rapporté la preuve d'un manquement de l'État de Malte à son obligation d'assurer l'application effective des règles et normes internationales en vigueur à la suite d'infractions commises par ses navires. Mais, la Cour d'appel se fonde sur le seul montant de l'amende, jugé trop faible, sans pour autant relever qu'il s'agit de la seule décision condamnant à une peine trop faible.

118. Les pourvois formés à l'encontre de ces deux arrêts de la Cour d'appel de Rennes ont permis de clarifier la position de la Cour de cassation. Sa décision était très attendue car la jurisprudence de la Cour d'appel de Rennes visant à laisser à l'État du pavillon la possibilité de rendre l'Etat côtier incompétent préoccupait les professionnels qui avaient engagé une réflexion interministérielle.[134] Ils avaient mis à l'étude une clause de sauvegarde qui permettrait de maintenir la compétence des juridictions spécialisées françaises. Xavier La GORCE rappelle toutefois qu'il ne peut s'agir d'une décision franco-française. Il propose par exemple d'élaborer une définition européenne de la notion de dommage grave. Une étude des différents systèmes judiciaires européens serait nécessaire pour permettre sa conception.[135]

119. La Cour de cassation a, dans deux arrêts du 5 mai 2009, répondu à la Cour d'appel de Rennes dans ces affaires. Elle a fait valoir l'interprétation qu'elle entendait donner à l'article 228 de la Convention des Nations Unies sur le Droit de la Mer. La Cour suprême déclare

---

[133] Ibidem

[134] BRITZ Caroline, Convention de Montego bay : Vers une fuite judiciaire des pollueurs ?, Le Marin, 13 janvier 2006, p.20

[135] Ibidem

que l'État du pavillon aura la priorité sur l'État côtier pour engager des poursuites. Cette suspension de la procédure ne devra pas être dépendante de l'article 217-8 de la CNUDM, car les tribunaux français sont incompétents pour apprécier les actes juridictionnels d'un État souverain. La Cour de cassation respecte à la lettre les principes posés par la CNUDM. Si l'État du pavillon engage des poursuites à la suite d'une infraction de pollution, causée par ses navires au-delà de la mer territoriale d'un État étranger, dans les six mois suivant l'introduction de la première instance et pour le même chef d'infraction, l'État côtier devra suspendre les poursuites à moins d'identifier une des clauses de sauvegarde de l'article 228 CNUDM.

Dans l'affaire du *Trans Artic*, la Cour de cassation confirme donc la décision des juges du fond en reconnaissant l'inexistence de conditions caractérisant une clause de sauvegarde. La Cour de cassation rejette le recours formé par les particuliers en considérant que la Cour d'appel de Rennes a fait l'exacte application des dispositions combinées de l'article 4§2 de la Convention MARPOL et de l'article 228 de la convention sur le droit de la mer.[136] Le premier texte donne la base légale de l'engagement initial des poursuites devant les juridictions françaises, le second définit les conditions de la demande de suspension de la procédure.

120. La position de la Cour de cassation est alors claire. Les juridictions françaises sont compétentes en vertu de l'article 4.2 de la Convention MARPOL pour juger de l'infraction de pollution maritime commise dans ses eaux territoriales, mais, dès lors, que les conditions de l'article 228 CNUDM sont réunies et qu'une décision définitive est rendue, il doit être constaté l'extinction de l'action publique. A l'inverse, lorsqu'aucune action n'a été engagée par les juridictions de l'État du pavillon, l'État côtier redevient compétent pour juger de l'infraction. C'est bien en ce sens que la Cour d'appel d'Aix en Provence a rendu un arrêt en date du 8 février 2016 à propos d'une infraction de pollution commise dans la zone de protection écologique par un navire tunisien.[137]

Il résulte de ces arrêts que seules les clauses de sauvegarde peuvent permettre à l'État côtier de refuser de se dessaisir. En leur absence, le jugement définitif étranger suffit à éteindre l'action, sans que sa motivation ne soit examinée. En donnant plein effet à l'article 228, les

---

[136] BONASSIES Pierre, De l'obligation pour le juge français de constater l'extinction des poursuites pour pollution dans la zone économique exclusive par un navire tiers quand l'Etat du pavillon a entamé des poursuites menées à leur terme, DMF 2009 n° 706

[137] DMF 2017, supplément n° 21

juridictions ont donc directement appliqué la convention de Montego Bay en réglant le litige au regard de la norme internationale. La Cour d'appel de Rennes avait visé les dispositions de cet article sans leur reconnaître une application directe.[138]

2. Les difficultés liées à la reconnaissance de l'effet direct de l'ensemble des dispositions de la Convention sur le droit de la mer

121. L'épilogue à la problématique évoquée précédemment advint avec l'affaire du Vytautas. [139] Le 5 juin 2007, en présence du constat d'une nappe d'hydrocarbures de 37 km de long sur 50 mètres de large dans le sillage du cargo Vytautas,[140] le navire, battant pavillon lituanien, fut dérouté vers Brest, pour y être immobilisé jusqu'à sa mainlevée accordée à la suite d'un paiement de la somme de 400 000 euros. Cette fois-ci, dans un arrêt du 20 janvier 2011 la Cour d'appel de Rennes tire pleinement les conséquences de la jurisprudence de la Cour de cassation en constatant que le jugement rendu le 18 mars 2008 par le Tribunal de Klaipeda en Lituanie a entraîné en France l'extinction de l'action publique. La Cour d'appel a ordonné la restitution de la caution de 400 000 € versée par le civilement responsable et a débouté les parties civiles de leurs demandes. Ni le Parquet ni les parties civiles n'avaient déposé de pourvoi en cassation contre cet arrêt.

Les juges d'appel se sont donc alignés sur la position de la Cour de cassation mais reprennent les solutions dégagées par les arrêts Trans arctic et Fast Independance pour décider que la Convention de Montego Bay est appelée à régir exclusivement les rapports entre États, et ne peut être invoquée par une partie au procès qui souhaiterait en revendiquer le bénéfice ou en écarter l'application. [141]

122. Il est toutefois difficile de voir une norme produire un effet direct sur la situation juridique des personnes sans lui reconnaître une applicabilité directe. Christophe NICOLAS critique cette position en remarquant que l'article 228, en réglementant les conditions

---

[138] Ibidem

[139] Cour d'appel de Rennes (3e Ch.) ,10 juin 2010, Navire *Vytautas* N° 09-01673, DMF 2011 n° 728

[140] NICOLAS Christophe, Cour d'appel de Rennes (3e Ch.), 20 JANVIER 2011, *Navire Vytautas* No 09-01673, DMF 2011 n° 728

[141] Ibidem

de poursuites d'un justiciable ou non, confère à la Convention de Montego Bay une influence sur la situation juridique des parties poursuivies. Il rappelle les divergences d'interprétation de la Cour de cassation qui, dans un arrêt du 16 janvier 2007, n'avait pas remis en cause la décision de la Cour d'appel de Saint Denis en date du 23 juin 2005 qui considérait que la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer avait été ratifiée et donc était intégrée dans le système français. Les justiciables trouvent leur droit de bénéficier de la suspension soumis à la seule compétence du Ministère Public d'invoquer directement l'article 228 afin de préserver leurs droits.

L'appréciation de l'autorité d'une convention internationale est sujette à la pratique prétorienne. Les juges du fond distinguent l'autorité de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer de celle de la Convention MARPOL, qui elle, est reconnue d'application directe. La place dans la hiérarchie des normes de ces deux conventions est garantie par la Constitution mais leur invocabilité devant les tribunaux est soumise à l'appréciation des juridictions nationales.

Pourtant, les juridictions ne procèdent pas à une analyse détaillée de la formulation des dispositions avant de lui dénier tout effet direct. Un examen plus approfondi eut permis de comprendre la position de la Cour d'appel et les bases sur lesquelles elle se fonde pour réserver une différence de traitement à deux normes internationales dont l'autorité est la même dans l'ordre juridique interne.

123. Les juridictions n'ont certes pas affirmé le principe de l'application directe de la Convention de Montego Bay mais ses dispositions ont été pleinement appliquées pour la résolution de litiges. Les dispositions de cette convention ont été principalement élaborées en vue de définir les rapports entre les Etats mais rien n'interdit aux juges de limiter l'effet direct à certaines de ces dispositions. Cette hésitation de la jurisprudence dénote d'une certaine timidité des juges à l'égard des conventions internationales. Il aurait pu être envisagé de procéder à un dépeçage des dispositions de la Convention de Montego Bay pour lui reconnaître partiellement un effet direct.

La formulation de certaines de ses dispositions pourrait être considérée comme suffisamment précise pour qu'elles soient appliquées et interprétées par les tribunaux. La chambre commerciale de la Cour de cassation dans une décision du 19 décembre 2000 n'a

d'ailleurs pas remis en cause l'applicabilité directe de ce texte international en tranchant le litige au regard des ses dispositions. En matière de pêche, les conditions de la saisie d'un navire peuvent être soumises à certaines règles internationales que le juge national n'a eu aucun mal à appliquer au litige en cause pour valider le montant d'un cautionnement nécessaire pour la mainlevée du navire.[142]

124. Le contenu de la Convention des Nations Unies, en imposant une réglementation de droit public pouvant avoir des incidences sur les intérêts d'ordre privé, ne suscite pas l'unanimité dans son application au sein des juridictions françaises. La diversité de son domaine d'application rend la reconnaissance générale de l'effet direct de ce texte difficile. Les raisons de cette réticence des juges interrogent d'autant plus qu'en matière maritime, l'application des conventions internationales par les juridictions françaises est fréquente et n'est pas contestée.

B) Les certitudes quant aux conventions internationales harmonisant les relations de droit privé

125. Les incertitudes soulevées avec la convention de Montego Bay n'ont eu aucune répercussion sur les conventions internationales de droit maritime régissant les intérêts privés des opérateurs de ce secteur d'activité. La problématique liée à la reconnaissance de l'effet direct des traités est quasi inconnue de la matière maritime (1) ce qui se justifie eu égard à son objet voué à l'harmonisation des relations commerciales de droit privé (2).

1. Une problématique quasi inconnue du droit maritime

126. Il résulte de la nature même du droit maritime l'implication d'intérêts internationaux. Les échanges commerciaux requièrent un cadre juridique élaboré au niveau international pour parer les besoins des opérateurs maritimes originaires d'Etas différents. Une coopération entre Etats s'est instaurée dans le but de dégager des solutions communes qui

[142] BEURIER Jean-Pierre, Portée de l'article 121§ 3 de la Convention de Montego Bay et infraction au droit des pêches en ZEE, DMF 2001, n°616, sur l'arrêt de la Cour de cassation (ch. com.) du 19 décembre 2000, Navire *Explorer*

serviront la protection de leurs relations commerciales. Elles apportent une meilleure prévisibilité dans la réglementation applicable et assurent par cette occasion une meilleure sécurité juridique.

127. Force est de constater que le transport maritime est une activité souvent méconnue du grand public mais qui concerne la majorité du volume de marchandises transportées au niveau international et comprend une activité de transport de passagers en plein essor.

Premier moyen de transport mondial dans l'acheminement des marchandises, les navires au cœur de cette industrie ont accompagné la croissance économique avec l'augmentation de leur capacité de chargement. Les risques inhérents à l'activité doivent alors être maîtrisés au maximum. Les catastrophes maritimes ont démontré à plusieurs reprises les carences de la réglementation internationale pour répondre aux attentes des victimes. La conscience de la protection de l'environnement est un des enjeux mondiaux et il est impératif de s'accorder sur un cadre global pour prévenir et condamner tout dommage à l'environnement. Savoir quelle règle appliquer, quelle que soit la localisation du navire sur le globe, est un aspect fondamental pour l'uniformité du droit maritime et la sécurité juridique des échanges commerciaux.

128. Cette activité ne peut alors qu'être réglementée de manière cohérente par un instrument international. L'abordage d'un navire, battant pavillon britannique, appartenant à un armateur grec, causé par un navire affrété par une société danoise et s'étant produit dans les eaux françaises doit pouvoir être régi par des normes suffisamment prévisibles et lisibles pour les opérateurs maritimes responsables et victimes. L'avenir des relations commerciales en matière maritime se construit autour d'une même compréhension des règles applicables aux incidents maritimes. La mondialisation des échanges commerciaux imposent la concertation des États pour l'établissement de règles communes.

129. Par conséquent, quel instrument juridique autre qu'une convention internationale pourrait répondre au mieux à cet enjeu ? Le recours au traité international est donc devenu courant dans le domaine maritime, pour des raisons juridiques mais surtout pour des impératifs d'ordre sécuritaire. L'exigence du respect des normes techniques pour la prévention des accidents maritimes a permis d'accompagner la croissance du transport maritime en offrant la possibilité de construire des bâtiments de mer avec augmentation constante de leur capacité. La collision, telle

que considérée à l'époque de la Convention de 1910, n'implique pas les mêmes conséquences qu'une collision qui aurait lieu de nos jours, ni les mêmes enjeux financiers. Il se cache derrière une logique de contrôle des risques car les compagnies d'assurances exigent la conformité des navires et armateurs aux réglementations issues des institutions internationales. Par conséquent, les traités deviennent les outils naturels et évidents pour faire progresser la législation au niveau international. La loi nationale sera réservée pour des domaines plus ciblés répondant à des politiques purement nationales (réforme portuaire, définition des incriminations, etc…)

130. Comme il a été précédemment constaté, c'est la doctrine de droit public qui se montre réticente à voir reconnaître à un traité international des effets pouvant bénéficier aux particuliers. Il est admis que les différentes juridictions n'adoptent pas toujours une position commune et cohérente ce qui peut laisser souvent un certain trouble dans l'appréciation des règles de droit. Mais il faut admettre que le droit maritime a toujours été épargné par ce débat. D'ailleurs, la jurisprudence a rarement eu à trancher de litiges portant sur la reconnaissance de l'effet direct d'une disposition d'une convention internationale de droit maritime. [143] Elle est en général considérée applicable dans son ensemble au même titre que les lois nationales régissant la matière.

131. Le droit maritime est par essence une matière internationaliste destinée à réglementer les relations de droit privé. Le droit maritime se révèle dans toute son originalité. Cette matière soumise au droit national se développe principalement grâce aux relations internationales. Elle évolue grâce à l'influence de l'adoption de nouvelles conventions internationales.

Face à de telles ambitions, il devient difficile de priver d'effets les conventions internationales de droit maritime en leur refusant d'être directement applicables. Le droit maritime occupe ainsi une place à part dans le paysage judiciaire. Elle ne peut être comparée à d'autres matières de droit privé, telles que le droit international privé dont l'approche reste purement nationale.

[143] BONASSIES Pierre, De divers problèmes nés d'un abordage entre chalutiers, et de l'absence d'effet direct de l'article 15 alinéa 2 de la Convention de 1976 sur la limitation de responsabilité, DMF 2013, n° 752

132. L'affirmation de l'applicabilité directe des conventions internationales est confirmée par l'absence de doctrine à ce sujet. Le professeur Pierre Bonassies rappelle que la doctrine traite peu de l'effet direct des conventions internationales de droit maritime.[144]

De même, la jurisprudence n'apporte aucun élément d'appréciation supplémentaire et le professeur Pierre Bonassies constate qu'aucune décision n'a traité la question de l'effet direct. Il fait toutefois référence à une décision de la Cour de cassation en date du 25 mai 1993 qui n'avait pas été rendue dans le cadre d'un litige de droit maritime mais de droit terrestre, plus exactement dans laquelle la Convention de Genève du 25 mai 1956 était en cause CMR (convention relative au contrat de transport international de marchandises par route). [145] La Cour d'appel de Limoges avait déchargé de toute responsabilité un transporteur routier qui avait acheminé du Portugal en France une cargaison de marrons, au motif que la dégradation de la marchandise était due à des modalités de chargement défectueuses, étant ainsi établi le fait d'un tiers exonérant le transporteur de la présomption de responsabilité prévue par l'article 103 du Code de commerce. La décision est cassée par la Cour suprême, au motif « *qu'en statuant ainsi, alors que, s'agissant d'un transport international de marchandises par route entre le Portugal et la France, les dispositions de la CMR devaient impérativement recevoir application, la cour d'appel a violé la convention susvisée* ». Il est alors reconnu que les dispositions de la Convention de 1956 sont dotées de l'effet direct et puissent être invoquées devant les juridictions françaises.

133. La référence à l'applicabilité directe des conventions internationales de droit maritime est donc anecdotique. Cette acceptation implicite des effets des conventions internationales de droit maritimes démontre d'une part la force contraignante de ces normes et, d'autre part, la spécificité de la place qu'elles occupent dans le paysage judiciaire. Elle se distingue en effet d'autres traités du droit international, tels que ceux relatifs aux droits de l'homme, aux échanges douaniers ou la délimitation des espaces territoriaux, qui font l'objet d'une étude plus minutieuse de la part des juridictions. L'analyse des dispositions des principales conventions internationales confirme ce propos.

---

[144] BONASSIES Pierre, Les conventions de droit maritime privé et le problème de l'effet direct des traités, Annuaire de droit maritime et océanique, 2008, p. 476

[145] Ibidem

2. La confirmation par l'analyse des principales conventions internationales de droit maritime

134. Le droit maritime permet de se rendre compte que le droit international n'est plus une question de relations entre États mais que des impératifs commerciaux et sécuritaires force à recourir à une législation internationale. Quand les pénalistes réclament une procédure révisée, ou les civilistes un assouplissement de telles ou telles conditions en matière de successions, les martimistes eux doivent recourir aux conventions internationales désormais seuls instruments pouvant assurer une sécurité juridique et opérationnel dans le cadre du transport maritime. Les États entendent maîtriser les effets juridiques des échanges maritimes et ne plus être soumis aux inconnus et aléas quand il s'agit de se voir juger par une juridiction étrangère.

135. Il a été vu que l'attitude, développée par la jurisprudence à l'égard des conventions internationales, a d'abord été de refuser tout effet direct. Pourtant, l'invocabilité des dispositions des conventions internationales de droit maritime n'a jamais été remise en question. S'appliquant au même titre que n'importe quelle autre loi nationale, elles sont présumées être d'application directe. Cette position est certes la conséquence logique de la nature même de la convention maritime qui n'a d'autre but que de régir des intérêts privés.

136. Cette hypothèse peut être confirmée par l'étude des dispositions de chacune des conventions. La doctrine étant étrangère à ce débat, la méthodologie utile pour l'examen de l'applicabilité directe de ces dispositions peut être tirée d'autres contentieux. Une des approches proposées, consistant à répertorier les avis de la doctrine dégageant le caractère positif de la norme, devra être écartée.[146]

Une approche alternative consisterait à catégoriser de manière assez complexe les normes selon des paliers en fonction la portée de l'obligation juridique et du degré de précision de la rédaction de la norme. Trois types de normes se dégageraient de cette recherche, en partant de celles sans ambition jurisprudentielle jusqu'à celles assurant l'applicabilité directe de la norme. Toutefois, cette étude, si elle offre au justiciable une solution argumentée, ne garantit pas la

[146] CHABERT Cyril, Acceptation judiciaire de l'applicabilité directe de la Convention de New-York, La Semaine Juridique Edition Générale n° 36, 7 Septembre 2005, II 10115

reconnaissance par les juges de l'effet direct. Il a été précédemment noté des divergences de jurisprudences sur des textes aux formulations proches et dont les dispositions garantissaient des droits similaires.

137. Ainsi, la voie choisie pour l'examen des dispositions des conventions internationales est l'étude de la norme sous l'angle du critère subjectif et objectif. Concernant le critère objectif, il a été suggéré d'analyser les termes de la convention. Mais l'étude du critère rédactionnel a déjà révélé ses faiblesses.[147] Ce critère n'est pas suffisamment fiable pour en déduire le caractère auto-suffisant d'une norme internationale. Ainsi, l'emploi des expressions telles que « reconnaître », « assurer, ou « respecter » ne devraient pas avoir plus d'influence que des formulations comme « s'employer à », « veiller » ou « surveiller ». Si en fonction des termes, il peut être admis que le degré de l'obligation juridique varie, il ne suffit pas pour dénier l'effet direct à la norme étudiée.[148] Les conventions internationales devront donc être regardées sous l'angle de leur objet et du contenu de leurs dispositions.

138. Les plus anciennes conventions portent sur l'abordage et l'assistance maritime de 1910. Ces conventions prévoient des règles de responsabilité à la suite d'événements de mer. Les principaux intéressés sont donc exclusivement des opérateurs maritimes pour lesquels leur condition a été améliorée par l'intervention étatique avec l'uniformisation des règles relatives à l'assistance en mer ou aux dommages résultant d'un abordage. Les dispositions de ces traités indiquent clairement leur intention de régir des relations de droit privé et donc de permettre aux particuliers d'invoquer leurs dispositions.

Les dispositions de la convention sur l'abordage visent expressément les « intéressés » ou les « navires » qui sont les sujets de droit de cette convention et qui voient leur responsabilité fondée sur un régime de faute. Il ne peut être déduit de ses dispositions un quelconque obstacle à la reconnaissance de l'applicabilité directe de l'ensemble de cette convention.[149] Si les États sont sollicités dans ces textes, ce n'est que dans la mise en œuvre du traité qui ne prévoit pas

---

[147] *Voir supra*

[148] CHABERT Cyril, «Acceptation judiciaire de l'applicabilité directe de la Convention de New-York, La Semaine Juridique Edition Générale n° 36, 7 Septembre 2005, II 10115

[149] BONASSIES Pierre, Les conventions de droit maritime privé et le problème de l'effet direct des traités, Annuaire de droit maritime et océanique, 2008, p. 478

d'obligation particulière à leur égard à l'exception du respect des formalités de ratification du traité international. Il faut noter que la Convention de 1910 jouit d'un rayonnement amplifié par l'insertion de ses dispositions dans la loi nationale du 7 juillet 1967 relative aux événements de mer et désormais codifiée aux articles 5131-3 du Code des transports. Le régime applicable est alors le même pour tous les intéressés ressortissants des États parties à cette convention, la convention laissant l'option pour les litiges impliquant des intéressés des États non contractants de les soumettre à la condition de réciprocité.

139. Longtemps régie par la Convention de Bruxelles de 1910 ou par les dispositions de la loi du 7 juillet 1967[150], l'assistance maritime est aujourd'hui encadrée par la Convention de Londres du 28 avril 1989. Cette nouvelle convention résulte des travaux du CMI qui a entendu réagir à la suite de l'accident de l'Amoco Cadiz en 1978. Elle a permis de faire évoluer le régime de l'assistance maritime autour de 3 axes, qui sont l'extension de la notion d'assistance, la protection de l'environnement et la reconnaissance du caractère supplétif de la plupart de ses dispositions.[151] La convention d'assistance maritime prévoit un champ large d'application.[152] Originellement réservée aux événements de mer, la convention prévoit désormais l'élargissement de l'application de ses dispositions aux eaux fluviales comme l'y autorise l'article 1er définissant l'opération d'assistance comme « *tout acte ou activité entrepris pour assister un navire ou tout autre bien en danger dans des eaux navigables ou dans n'importe quelles autres eaux.* »

La vocation de la convention n'est plus exclusivement maritime et vise un champ d'application territorial beaucoup plus vaste. C'est ce qui se dégage de l'intitulé de la convention. De « convention pour l'unification de certaines règles en matière d'assistance et de sauvetage maritimes », elle est devenue « Convention internationale de 1989 sur l'assistance ». Dans le même esprit que la convention sur l'abordage, la convention sur l'assistance s'adresse directement aux acteurs et intéressés à l'opération d'assistance et l'effet direct de ses dispositions ne pourrait être remis en question.

---

[150] Loi n°67-545 du 7 juillet 1967 sur les événements de mer (JO 09.07.67)

[151] Juris-Classeur Transport. Fasc. 1236 : Assistance Maritime Conditions

[152] BONASSIES Pierre, La convention internationale de 1989 sur l'assistance, DMF 2003, n° 635

140. Autre convention emblématique, la convention de 1976 sur la limitation de responsabilité des propriétaires des navires de mer traite d'un des principes piliers du droit maritime. Cette convention portant sur les limitations de responsabilité des propriétaires de navires a dû évoluer avec la croissance de l'industrie maritime. La modernisation des moyens de transport et le montant des plafonds de limitation de responsabilité se révélant insuffisants face aux nouveaux enjeux internationaux, cette convention a fait l'objet d'amendements afin de rehausser les montants d'indemnisation. La convention a été modifiée par le Protocole du 2 mai 1996 dont les dispositions ont été reprises par l'article L 5121-5 qui dispose que « *les limites de la responsabilité prévues à l'article L. 5121-3 sont celles établies par la convention de 1976 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes, faite à Londres le 19 novembre 1976, modifiée*. ».[153] Pour les navires de moindre capacité, la convention a laissé la liberté au droit national de les fixer, faculté dont a usé le droit français avec l'insertion du deuxième alinéa de l'article L.5121-5 qui prévoit que : *« toutefois, les limites de la responsabilité du propriétaire du navire dont la jauge est inférieure ou égale à 300 sont égales à la moitié de celles fixées par les dispositions de l'article 6 de la convention, pour les navires dont la jauge est inférieure ou égale à 2 000.* ».

Cette harmonisation souhaitée du droit interne avec la réglementation internationale a pu poser des problèmes d'application en droit français. Conformément au principe posé par l'article 55 de la Constitution, le protocole modifiant la convention internationale, une fois ratifié et publié au Journal officiel, doit se voir reconnaître les mêmes effets juridiques que la Convention originelle de 1976. Toutefois, la question, non pas de la supériorité de ce texte, mais de la date à laquelle il devait pouvoir produire des effets, a été discutée devant les juridictions françaises. Il a fallu que la Cour de cassation intervienne pour rappeler que les effets d'une convention internationale courent à compter de la date de sa publication au Journal officiel. Mais les détails de cette affaire seront évoqués un peu plus loin dans cette étude.[154]

Il faut rappeler la force des traités s'imposant au droit national dès leur publication au Journal officiel. Leur invocabilité n'est en aucun cas soumise à une quelconque introduction dans les textes nationaux.

---

[153] La précision de la mention « modifiée » aura l'avantage de d'intégrer toute modification future effectuée selon la procédure de révision simplifiée adoptée par le protocole de1996.

[154] Voir infra

Une convention internationale dont les dispositions sont claires et précises, et ayant pour objet de fixer un cadre juridique dans des relations de droit privé, jouit d'une autorité suffisante pour faire naître des droits au profit des particuliers. C'est notamment le cas de la Convention de Bruxelles de 1924 même si elle n'a pas été introduite en droit français. [155] L'Assemblée plénière de la Cour de cassation a d'ailleurs rappelé dans un tout autre domaine dans une décision du 2 octobre 2015 *« qu'en vertu de la hiérarchie des normes, il convient de se référer, d'abord, aux conventions internationales ».*[156]

141. La convention du 25 août 1924 sur les transports sous connaissement traite de la responsabilité du transporteur de marchandises en cas d'avaries. Son application directe ne fait pas de discussion dans les litiges purement commerciaux. Elle se voit d'ailleurs concurrencer par la loi nationale de 1966 qui a été appliquée à des litiges internationaux sans aucune référence aux règles de conflit applicables.[157] Les dispositions sont donc claires et la fréquence de l'application de cette convention par les tribunaux valide le principe de sa présomption d'applicabilité directe.

142. La convention du 10 mai 1952 sur la saisie conservatoire prévoit le régime juridique applicable en cas de saisie de navire dans un État contractant. Réglementation coexistant avec la loi nationale sur la saisie conservatoire, elle ne prévoit pas les mêmes conditions de saisie pour le créancier que le droit interne. Les défauts et imprécisions de sa rédaction ont été comblés par l'interprétation de la jurisprudence française.[158] Cette convention a vocation à unifier certaines règles sur la saisie conservatoire des navires de mer ce qui relève d'une conception purement privatiste, et ne permet aucun doute sur son applicabilité directe.

143. L'arsenal des conventions sur la protection de la pollution par hydrocarbures a été mis en place pour prévenir des pollutions d'un point de vue technique et définir les

---

[155] BONASSIES Pierre, Conflit de lois dans le temps en matière de limitation de responsabilité, DMF 2015, n° 774

[156] Cour de cassation (Assemblée plénière), 2 octobre 2015, n° 14-14.256

[157] NDENDE Martin, La position du droit français au regard des conventions internationales de droit maritime privé, Le Droit maritime français 2006, p. 676

[158] NDENDE Martin, La position du droit français au regard des conventions internationales de droit maritime privé, Le Droit maritime français 2006, p. 676

infractions punissables au niveau international. Il était donc nécessaire que ses dispositions définissent des obligations juridiques destinées aux particuliers. Les États se sont donc accordés à mettre en place un régime juridique pour que les pollutions soient sanctionnées de manière uniforme, quel que soit le lieu de l'accident.

144. La Convention MARPOL représente le texte de référence pour la répression de la pollution maritime par hydrocarbures. Elle a été élaborée par l'OMI, adoptée à Londres le 2 novembre 1973 et entrée en vigueur le 2 octobre 1983. Il s'agit donc d'un instrument édictant des normes techniques et fixant un cadre répressif. Elle doit être distinguée d'autres conventions internationales sur la pollution par hydrocarbures et qui s'intéressent uniquement aux aspects de responsabilité, ou d'action de l'État en mer.[159]

C'est l'Annexe I de la Convention MARPOL qui prévoit les règles relatives à la prévention de la pollution par les hydrocarbures. [160] L'Annexe I et l'Annexe II (relative à la pollution par les substances liquides nocives transportées en vrac) ont été adoptées en même temps que la convention de 1973. La ratification des autres annexes repose sur le système du volontariat.

Cette convention internationale qui a eu un processus d'entrée en vigueur laborieux est un texte technique et complexe qui a fait l'objet de plusieurs modifications[161] depuis son adoption.[162] Il était en effet nécessaire d'avoir un instrument juridique pouvant faire l'objet d'évolutions.

La forme actuelle de la convention de MARPOL 73/78 se compose du texte même de la convention, de protocoles et d'annexes édictant des normes techniques pour lutter contre des formes spécifiques de pollution.

---

[159] BOISSON Philippe, Politiques et droit de la sécurité maritime, édition Bureau Veritas, janvier 1998

[160] La première, l'Annexe I sur les règles relatives à la prévention de la pollution par les hydrocarbures est l'objet de cette étude. A ses côtés se trouvent l'Annexe II qui est relative à la prévention de la pollution par les substances liquides nocives transportées en vrac ; l'Annexe III comprend les règles relatives à la prévention de la pollution par les substances nuisibles transportées par mer en colis ; l'Annexe IV traite des règles relatives à la prévention de la pollution par les eaux usées des navires ; l'Annexe V, entrée en vigueur le 31 décembre 1988, concerne la prévention de la pollution par les ordures de navires. La dernière à intégrer ce système est l'Annexe VI, entrée en vigueur le 19 mai 2005, qui porte sur la prévention de la pollution de l'atmosphère par les navires.

[161] Une fois entrée en vigueur, la Convention MARPOL ne s'est pas figée et a réussi à s'adapter aux évolutions techniques grâce à l'action du comité de protection du milieu marin (MEPC), organe de l'OMI. Depuis 1974, ce comité s'attelle à examiner les dispositions de la convention MARPOL et à les modifier afin de les rendre plus claires et plus faciles à mettre en œuvre.

[162] La Convention MARPOL et ses Annexes I et II bénéficient d'une large portée puisqu'elles ont été adoptées par 149 Etats représentant 99,01% du tonnage mondial.

L'objet de la convention est d'intégrer dans le droit national la notion d'infraction pour les pollutions maritimes. Il revient pourtant aux États d'en définir les sanctions applicables. La Convention de MARPOL n'a pas l'ambition, ni les moyens, de contraindre les gouvernements dans le choix de la nature des sanctions applicables. Elle ferait preuve d'ingérence dans un domaine qui relève de la compétence exclusive des États. En revanche, les obligations qu'elle prévoit doivent être respectées et sinon, sanctionnées. Elle le fait en incitant les Etats à adopter des sanctions dissuasives, sans distinction du lieu de la pollution.

145. La responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution des hydrocarbures est encadrée par la Convention de 1992 qui définit les actions en responsabilité à l'encontre du propriétaire du navire pétrolier. Ce texte s'articule autour d'une responsabilité objective limitée par un plafond de responsabilité. Elle est complétée par la convention internationale de 1971 portant création d'un fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (convention FIPOL). Elle met donc en place un mécanisme de responsabilité et un système d'indemnisation spécialement dédiés au transport d'hydrocarbures, avec au premier plan des intéressés les propriétaires de navires et compagnies pétrolières.

146. La convention « Hydrocarbures de soute » a été adoptée le 23 mars 2001, sous les auspices de l'Organisation Maritime Internationale. Le but de ce nouveau texte est de garantir une indemnisation convenable, rapide et efficace aux personnes victimes de dommages dus aux déversements d'hydrocarbures transportés comme carburants dans la soute des navires. La convention « Hydrocarbures de soute » comble une lacune importante dans la réglementation internationale en matière de responsabilité liée à la pollution marine.

147. L'ensemble des conventions énumérées portent sur des matières très spécifiques impliquant les acteurs du transport maritime. En règle générale, les conventions internationales de droit maritime édictent des règles relevant du droit privé et n'ont, à ce titre, jamais vu leur effet direct remis en cause. Leur application n'est pas conditionnée à leur intégration par le droit français, bien qu'un important dispositif existe en matière maritime. Toutefois, il est utile de rappeler que les mécanismes relatifs à l'applicabilité directe d'une convention ne sont pas d'une

limpidité cristalline pour les juges du fond et le contrôle de la Cour de cassation se révèle indispensable.

148. L'application des principes contenus dans les traités de droit maritime a été facilitée par l'adoption de lois maritimes intégrant des règles similaires dans le droit interne. En effet, dans certains domaines, l'harmonisation des législations nationales avec les conventions internationales ont permis aux juges nationaux de se familiariser avec les textes internationaux existants. Mais ce rapprochement a pu créer certaines confusions concernant par exemple le champ d'application des conventions internationales ou leur articulation avec les normes de droit national. Se pose alors la question de la fonction de la loi nationale, qui bien qu'ayant contribué à l'intégration des normes internationales de droit maritime dans le droit interne, n'en demeure pas moins soumise à l'autorité de la convention, et doit être écartée en cas de non conformité au droit international. La loi nationale peut servir à différents niveaux l'application d'une convention internationale de droit maritime.

Chapitre 2 : La dualité fonctionnelle de la loi dans son rapport avec les conventions internationales de droit maritime

149. L'autorité de la convention internationale suffit à rendre les dispositions de ce texte autonomes. Ses dispositions s'imposent en droit interne ce qui a pour effet la mise à l'écart des normes nationales au profit de la norme internationale lorsque celle-ci est invoquée devant le juge national. Il existe en effet un risque de confusion dans l'application de la réglementation nationale au lieu et place de la réglementation internationale compte tenu des similitudes qui existent entre les lois nationales maritimes et les conventions internationales.

150. De nombreuses lois maritimes ont été adoptées en droit français, soit pour harmoniser le droit national au regard du droit international, soit pour moderniser le droit interne. L'ensemble de la réglementation maritime a été codifié à droit constant dans le code des transports, œuvre de l'ordonnance du 28 octobre 2010.[163] Cette initiative fut saluée par l'ensemble de la doctrine avec néanmoins le regret de l'adoption différée de la partie réglementaire qui occupe pourtant une place essentielle dans la mise en œuvre des lois nationales.[164] Ce n'est que six ans plus tard que le décret n° 2016-1893 du 28 décembre 2016 portant partie réglementaire du Code des transports pour sa partie maritime fut publié au Journal Officiel du 29 décembre 2016.

151. Compte tenu de l'autorité des conventions internationales, il est légitime de s'interroger sur le maintien dans la législation de l'une ou l'autre de ces normes. Le recours du législateur à la transposition des dispositions d'une convention internationale dans le droit national n'a pas toujours œuvré dans le sens d'une interprétation uniforme de la convention internationale. Cette méthode a l'avantage non négligeable de ne pas dénaturer les dispositions des conventions internationales lors des variables et multiples modifications rédactionnelles. Parfois complémentaires, les lois nationales peuvent également être appréciées comme contraires à la norme internationale. Et il a été vu que face à une telle situation, la norme de droit interne

[163] BONASSIES Pierre, Code des transports, DMF 2016, n° 779

[164] DMF 2016, supplément n° 20

devra toujours être écartée au profit de la norme internationale. Par conséquent, la place prépondérante des conventions internationales dans l'ordre juridique français impose de se demander quelle est la raison d'être et de survie de la législation nationale.

Utilisée pour la transposition des normes internationales (Section I), les effets de la coexistence des lois nationales aux côtés des conventions internationales (Section II) mettent en lumière les relations paradoxales qu'entretiennent ces deux systèmes.

Section I : La transposition des normes internationales en droit interne

152. Il n'y a pas de rattachement exclusif d'une loi avec la convention qu'elle entend transposer. Les lois nationales adoptées en droit maritime portent généralement sur un domaine spécifique (statut du navire, évènements de mer, affrètement et transport) et non sur une convention particulière. Leur promulgation est indépendante de toute entrée en vigueur d'une convention internationale même si elles seront souvent modifiées en fonction de l'évolution du droit international. L'adoption d'une loi nationale répond à la double nécessité d'harmoniser le régime national au regard des normes de droit international (A) mais également de mettre en œuvre les conventions internationales dont le relais indispensable est la loi nationale (B).

A) L'harmonisation du régime national au regard des normes de droit international

153. Le législateur national a souvent fait le choix de modifier le droit national applicable afin d'y intégrer les principes admis au niveau international. Il contribue ainsi à une uniformisation des règles applicables en droit interne en évitant les divergences de réglementation. Mais cette influence du droit international sur le droit national (1) peut créer une certaine confusion dans l'application dans le temps des conventions internationales (2).

1. Une législation autonome influencée par des normes internationales

154. La législation de droit maritime trouve son origine dans l'Ordonnance de la Marine de 1681. La plupart de ces dispositions ont ensuite été reprises dans le Code de commerce à la suite de la codification napoléonienne. L'Ordonnance de la Marine fut

définitivement abrogée par l'ordonnance du 21 avril 2006, certains textes applicables notamment aux ports subsistant toujours. Mais le droit est une matière qui doit s'adapter aux évolutions de la société et dans les années soixante, la mutation du régime existant s'est révélé être nécessaire. Le droit maritime a alors fait l'objet d'une large réforme en France avec la promulgation de plusieurs lois mettant à jour le droit national pour remplacer les textes existants. Sous la direction du Doyen Rodière et du Ministre de la justice Jean Foyer, cette nouvelle législation, en plus de réactualiser les textes, a tenu à intégrer les conventions internationales en vigueur.

Les textes de ce nouvel arsenal juridique étaient inscrits dans la loi du 10 juin 1966 sur les contrats d'affrètement et de transport maritimes, complétée par un décret du 31 décembre 1966 ; dans la loi du 3 janvier 1967 portant statut des navires, dont la partie réglementaire est inscrite dans le décret du 27 octobre 1967 ; dans la loi du 3 juillet 1967 sur les assurances maritimes et le décret du 19 janvier 1968 ; dans la loi du 7 juillet 1967 sur les événements de mer (et le décret du 19 janvier 198) et dans la loi du 3 janvier 1969 relative à l'armement et aux ventes maritimes, complétée par un décret du 19 juin 1969.

155. La législation française a été modifiée à plusieurs reprises afin de s'adapter aux mutations du droit international. La plupart des dispositions de ces lois ont fait l'objet d'une codification avec l'ordonnance n° 2010-1307 du 28 octobre 2010 qui a créé la partie législative du Code des transports, entré en vigueur le 1er décembre 2010 avec la partie réglementaire publiée six ans après.[165]

Ce décalage est du à une particularité de l'organisation formelle de la législation française. Le respect de l'article 34 de la Constitution édictant les domaines devant être régies par une loi a conduit à scinder les règles de droit maritime en une partie législative et une partie réglementaire. La lisibilité du droit applicable n'en est donc pas facilitée, la partie législative devant être lue en complément de la partie réglementaire.

156. Les grandes lois maritimes nationales se sont largement inspirées de la structure des conventions internationales. Élaborées indépendamment des textes internationaux, elles n'avaient pas pour objectif d'intégrer ce droit international au droit interne. C'est en effet inutile eu égard au statut des conventions internationales. En revanche, leur

[165] Voir supra

élaboration répond à un objectif de politique interne. Par exemple, dans un tout autre domaine, il peut être utile de mentionner l'ordonnance n° 201-1687 du 8 décembre 2016 qui reprend les termes de la Convention sur le droit de la mer de 1982, alors que ses dispositions sont applicables depuis 1996. L'intérêt de cette reprise du contenu du texte international était peut être de le mettre en lumière avec les dispositions spécifiques nationales applicables par les juridictions administratives. [166]

157. La reprise des mécanismes de droit international en droit maritime interne est désormais une tradition classique. La loi du 7 juillet 1967 s'est largement inspirée de la convention internationale de 1910 sur l'abordage dont elle reprend presque intégralement toutes les dispositions. La méthode avait déjà été utilisée par la précédente loi du 15 juillet 1915, désormais abrogée.

La loi nationale élargit cependant son champ d'application par rapport au droit international puisqu'elle s'applique également aux navires d'État. Cette double réglementation qui permet de soumettre la majorité des événements à un même système juridique ne résout pourtant pas tous les conflits de lois. L'abordage en haute mer de navires battant pavillon de deux États différents n'est pas prévu et la solution la plus naturelle serait de soumettre le litige à la lex fori. Le Code de transports sera donc applicable lorsque les conditions de la convention internationale ne le seront pas.

158. Également traitée dans la loi du 7 juillet 1967, la législation relative au domaine de l'assistance avait déjà était calquée sur la règle de droit international. La loi du 7 juillet 1967 a repris des dispositions analogues de celles du droit international, connues du droit français avec la loi du 29 avril 1916 qui s'inspirait de la Convention du 23 septembre 1910. La loi du 7 juillet 1967 a été modifiée par la loi du 21 décembre 1984 [167] du fait de l'entrée en vigueur de la convention de 1976 sur la limitation de responsabilité en matière de créances maritimes. Cette dernière introduit dans le droit français la possibilité pour l'assistant de limiter sa responsabilité. [168]

---

[166] DMF 2017, supplément n° 21

[167] Loi n° 84-1173 du 22 décembre 1984, parue au JO du 27 décembre 1984

[168] Rapport fait au nom de la commission des Lois constitutionnelles, de Législation, du Suffrage universel, du Règlement et d'Administration générale sur le projet de loi complétant la loi n° 67-545 du 7 juillet 1967 relative aux

Or, la Convention de Bruxelles du 10 octobre 1957 sur la limitation de responsabilité des propriétaires de navires de mer ne prévoyait pas cette possibilité. C'est la raison pour laquelle la loi française a été modifiée afin de prévoir les mêmes conditions de limitation de responsabilité de l'assistant.[169] Ce souci d'adapter le droit français conduit à se demander si cette disposition aurait été dépourvue d'effet en l'absence de toute loi nationale. Ce n'est évidemment pas le cas mais le rôle du droit français peut laisser perplexe.

L'ordonnance du 9 juin 2011[170] harmonise les dispositions du Code des transports avec la Convention de 1989 sur l'assistance maritime, introduisant notamment dans les sources de droit interne les règles relatives à l'indemnité spéciale due en cas d'assistance à un navire menaçant l'environnement. La même ordonnance insère dans ce code une obligation générale d'assurance, applicable à tout navire français ou entrant dans un port français.[171]

159. Le droit français tient alors à aligner ses règles sur le droit international. Cela permet une meilleure intégration du régime applicable au niveau international en le rendant plus visible car accessible à ses juridictions nationales.

160. De plus, il résulte de la loi du 3 janvier 1967 portant statut des navires la mise en place d'une législation traitant de divers domaines du droit maritime. Elle a par la suite été codifiée dans le code des transports mais la loi du 3 janvier 1967 englobait, entre autres, les domaines des privilèges et hypothèques sur les navires, de la limitation de responsabilité, d'exploitation et de saisie des navires.

Les sections relatives aux privilèges et hypothèques maritimes dans le Code des transports s'inspirent de la convention de 1926 applicable qui définit 6 catégories de créances privilégiées. Cette référence à la convention internationale n'est pas nouvelle puisque la loi du 12 février 1949 avait déjà introduit en droit interne le régime de la loi de 1967. Cette juxtaposition de catégories a fait naître au sein de la jurisprudence une interrogation sur l'interprétation à retenir. La doctrine

---

événements de mer., par M. Alphonse ARZEL, n° 16, Sénat, ressource en ligne, disponible sur : http://www.senat.fr/rap/1984-1985/i1984_1985_0016.pdf

[169] VEAUX-FOURNERIE Paulette, Fasc. 1236 : Assistance Maritime – Conditions, JurisClasseur Transport

[170] Publiée au JORF du 10 juin 2011

[171] DMF 2012, supplément n° 16

et la jurisprudence marquent une préférence pour une interprétation restrictive.[172] Une nouvelle convention a été signée en 1993 mais cette convention n'a pas encore été ratifiée par la France et donc ses dispositions ne sont pas directement applicables en France.

161. Un des autres domaines de la loi du 3 janvier 1967 est celui de la limitation de responsabilité des propriétaires des navires. Elle a incorporé les dispositions de la Convention du 10 mai 1957 en droit interne français et a par la suite été modifiée par la loi du 21 décembre 1984[173] dans le but d'adapter la législation nationale aux nouvelles règles internationales avec l'entrée en vigueur de la convention de Londres du 19 novembre 1976 (dite LLMC).

Le projet de loi autorisant l'adhésion au protocole est donc intervenu avant son entrée en vigueur ce qui démontre la diligence du législateur à intégrer en droit interne les normes de droit international. Dans le rapport sur la loi autorisant l'adhésion au protocole modifiant la convention de 1976 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritime, l'intention de mettre en conformité la réglementation applicable avec le droit international est clairement exprimée.[174]

Afin de maintenir une certaine uniformité des règles applicables, les dispositions entreront en vigueur en même temps que la convention de 1976. Elle substitue par conséquent les limitations de responsabilité à celles prévues par la convention de 1957. Le domaine des limitations de responsabilité étant en constante évolution, les limites fixées au niveau international ont une nouvelle fois étaient modifiées par le protocole du 2 mai 1996 entré en vigueur en droit français à la suite de la publication du décret du 22 septembre 2007 au Journal officiel du 26 septembre 2007. [175]

Mais ce souci d'harmoniser les lois nationales au regard des conventions internationales a fait naître une confusion dans l'application dans le temps des conventions internationales.

---

[172] BONASSIES Pierre et SCAPEL Christian, Traité de droit maritime, L.G.D.J, 3è édition, 2016, p. 468

[173] Loi n° 84-1151 du 21 décembre 1984

[174] Rapport fait au nom de la commission des Lois constitutionnelles, de Législation, du Suffrage universel, du Règlement et d'Administration générale (1) sur le projet de loi modifiant la loi n° 67-5 du 3 janvier 1967 portant statut des navires et autres bâtiments de mer, Sénat n° 52, par M. Pierre CECCALDI-PAVARD

[175] Voir infra, les limitations de responsabilité inscrites à la convention LLMC sont désormais modifiées selon le mécanisme de révision simplifié.

2. Une confusion dans la lecture de l'application dans le temps des conventions internationales

162. L'intégration des dispositions d'une convention internationale dans le droit interne a pu faire naître des doutes quant à son applicabilité dans le temps. La référence à une convention internationale par une disposition de droit interne ne signifie en aucun cas l'existence d'un lien de subordination entre ces deux normes. Pourtant, une situation, certes anecdotique, mais révélatrice, est apparue à la suite de l'entrée en vigueur du protocole de 1996 modifiant la convention LLMC 1976.[176]

Le code des transports a repris à l'article L. 5121-5 les limites posées par le protocole de 1996. Ce code est entré en vigueur le 1er décembre 2010, soit après l'entrée en vigueur du protocole de 1996. Ce doute s'est exprimé dans une affaire du 10 juin 2015 jugée par la Cour d'appel de Bordeaux. A la suite d'un accident corporel d'un plaisancier le 8 juin 2008 sur le voilier « Motus », le propriétaire du navire a constitué un fonds d'un montant de 165 000 DTS, soit un montant équivalent à la limite autorisée par la Convention de 1976 originelle. [177] La victime conteste et réclame une augmentation du fonds à un million de DTS conformément au montant fixé par la convention modifiée.

Cependant, avec une grande assurance, la Cour d'appel affirme que *« la modification de notre droit national intégrée au code des transports et entrée en vigueur le 1er décembre 2010 n'est pas applicable à l'accident survenu le 8 juin 2008, la loi n'ayant pas un effet rétroactif. »*. Elle ne tient alors pas compte de la publication du Protocole de 1996 au Journal Officiel dès 2007 et subordonne l'effet d'un traité international à son intégration en droit interne. Elle poursuit son raisonnement en considérant que les plafonds de limitation n'ont été revus en droit interne que lors de l'entrée en vigueur du Code des transports. Ce serait évidemment méconnaître la tradition moniste en France et surtout l'article 55 de la Constitution qui donne effet et autorité aux traités internationaux dès leur publication au Journal Officiel. Le Code des transports s'est limité à codifier les textes existants et n'a promulgué aucune loi nouvelle.

[176] Publié par le décret n° 2007-1379 du 22 septembre 2007 portant publication du protocole modifiant la Convention de 1976 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes, fait à Londres le 2 mai 1996 (1)

[177] BONASSIES Pierre, Conflit de lois dans le temps en matière de limitation de responsabilité, DMF 2015, n° 774

Fort heureusement, un pourvoi a été formé ce qui a donné l'occasion à la Cour de cassation de justement rappeler dans son arrêt du 8 mars 2017 qu' : « *alors que le Protocole du 2 mai 1996 qui a modifié les plafonds fixés à l'article 6 de la Convention et auquel renvoie l'article 61 de la loi du 3 janvier 1967 relative au statut des navires, est entré en vigueur le 23 juillet 2007, la cour d'appel a violé les textes susvisés* ».[178]

163. Pourtant, ce n'était pas la première fois que la jurisprudence était confrontée à l'application du Protocole du 2 mai 1996. Dans une affaire d'abordage survenue le 17 octobre 2008 entre un chalutier de moins de 300 tonneaux « l'Athineas » et un voilier « le Black Sambucca », le Tribunal de grande instance des Sables d'Olonne, dans un jugement du 7 janvier 2011, a appliqué le Protocole du 2 mai 1996 constatant simplement que le décret du 22 septembre 2007 avait permis sa publication.

La Convention initiale du 19 novembre 1976 dispose que pour les propriétaires des navires de moins de 500 tonneaux, ils pourront limiter leur responsabilité à 167 000 DTS pour les dommages matériels. Les Etats sont libres de fixer dans leur législation interne les limites applicables aux navires de moins de 300 tonneaux, faculté dont a usé la France par la loi du 15 décembre 1986. En effet, le droit interne prévoit pour cette catégorie spécifique de navires, la moitié du montant retenu par le texte international pour les navires de moins de 500 tonneaux (soit 83 500 DTS).

Mais le fait que la loi du 15 décembre 1986 n'ait pas été modifiée à la suite de l'entrée en vigueur du Protocole du 2 mai 1996 n'a pas posé de problème aux juges de première instance qui ont tranché que « *le protocole modificatif a été intégré au droit national par décret n° 2007-1379 du 22 septembre 2007 et publié au journal officiel 25 septembre 2007* » et que « *par conséquent, les modifications sont d'application immédiate à compter de cette date.* »

Ils estiment nécessaire de se référer au Code des transports qui a intégré les limites de la Convention modifiée dans son article L. 5121-5. Cette référence permet de conforter leur analyse dans le montant à retenir, c'est-à-dire la moitié du montant prévu par le protocole. Il est vrai que la détermination du calcul du montant de limitation entraîne une certaine gymnastique intellectuelle car la méthode de calcul est définie dans la loi de 1986 qui prévoit la faculté d'imposer d'autres limitations de responsabilité, mais ces montants doivent être non pas ceux de

[178] MIRIBEL Stéphane, Régate, assurance et limitation de responsabilité - Protocole de 1996, DMF 2017, n° 793

la convention de 1976, auxquels la loi renvoie, mais ceux du protocole de 1996 dont les dispositions sont directement applicables en droit interne à compter du jour de leur publication comme l'a très justement retenu le Tribunal de grande instance.[179]

164. La modification des textes nationaux devient ainsi nécessaire à chaque évolution d'une des conventions internationales auxquels ils font référence. Le souhait du législateur d'intégrer des dispositions conventionnelles n'est pas de donner un quelconque effet juridique aux normes internationales, ce qui répond à une procédure particulière distincte de toute mesure de réception dans la législation nationale.

165. L'interaction de la loi et du traité international pose un problème de lecture du droit. Les lois maritimes ont été fréquemment modifiées pour s'adapter au droit international et l'absence de modification de la loi à la suite de l'entrée en vigueur d'un traité peut certes dérouter. Il ne faut pourtant pas s'éloigner des principes rigoureux posés par la Constitution et il convient de relever que cette confusion ne durera que le temps d'une période transitoire.

166. La reprise des dispositions du régime conventionnel dans le droit national n'est pas systématique. Il existe des domaines qui maintiennent une distinction claire entre les deux régimes même si on peut retrouver des traces de l'influence de la réglementation internationale. C'est le cas de l'ancienne loi du 18 juin 1966 sur les contrats d'affrètement et de transport maritimes (désormais codifiée aux articles L. 5422-1 et suivants du Code des transports, à l'exception de l'article 16 définitivement abrogée). Au niveau international, le domaine des transports de marchandises est régi par la convention de La Haye Visby (ou convention de Bruxelles du 25 août 1924) qui n'a pas fait l'objet de renvoi dans la loi nationale et qui pourtant est largement appliquée par les juridictions de l'ordre judiciaire.

Ces deux régimes ne peuvent être confondus même si de fortes interactions existent entre eux. La convention est principalement réservée aux transports internationaux mais il est légitime de se demander si elle peut toujours s'appliquer entre deux ports français avec une dimension internationale. L'article 10.c précise que les dispositions de cette convention s'appliquent à tout connaissement créé dans un État contractant. Toutefois, le transport n'est pas effectué entre deux

[179] DE SENTENAC Jérôme, Détermination du calcul de la limite de responsabilité applicable, DMF 2011, n° 727

États ce qui semble faire obstacle à l'application du régime conventionnel. [180] Les deux textes n'offrent pas une parfaite superposition de leur domaine d'application et la fonction de la loi par rapport à la convention internationale est une question à laquelle il est difficile de répondre.

167. Par ailleurs, en matière de saisie conservatoire de navires, l'ancienne loi du 3 janvier 1967 et son décret d'application du 27 octobre 1967 (repris pour la partie législative aux articles L. 5114-22 et suivants du Code des transports) fixaient un régime exclusif de la réglementation internationale.

Les conditions de mise en œuvre du texte national sont différentes de celles de la Convention de 1952 qui prévoit des conditions d'application plus souples que le droit interne. La mise en œuvre de la Convention internationale en droit interne ne sera pas limitée avec la loi de 1967, mais sera au contraire complétée par le droit interne en matière de compétence.

Si le juge français s'estime compétent pour autoriser la saisie d'un navire battant pavillon étranger dans un port français, ni la convention ni la loi ne spécifie quel est le juge territorialement compétent. Il faut alors se référer au droit commun des voies d'exécution et notamment à l'article 211 du décret du 31 juillet 1992 qui désigne le tribunal du lieu du débiteur comme compétent. Dans certaines espèces, cette interprétation peut aboutir à reconnaître la compétence du juge étranger. Or, la jurisprudence a déjà eu l'occasion d'apprécier de manière innovante cette difficulté. [181]

L'évolution du droit interne est largement soumise à l'influence des conventions internationales, mais la loi nationale peut également servir de relais pour la mise en œuvre les conventions internationales.

---

[180] DMF 2012, supplément n° 16

[181] VIALARD Antoine, De quelques interprétations nouvelles ou complémentaires de textes relatifs à la saisie conservatoire des navires, DMF 1999, n° 590

B) La mise en œuvre des conventions internationales par la loi nationale

168. Les lois nationales n'ont pas pour seule fonction d'harmoniser le droit interne avec les concepts de droit international. Elles sont parfois utilisées pour mettre en œuvre une convention internationale en droit interne et l'étude d'un cas spécifique pourra mettre en évidence les difficultés de cet exercice. Le mécanisme complexe de la convention MARPOL est en effet une excellente illustration (1) des difficultés d'articulation de la norme nationale avec la norme internationale (2).

1. L'illustration du mécanisme complexe de la Convention MARPOL

169. Outre l'harmonisation du droit national, le recours à la loi interne a aussi pour but de mettre en œuvre les conventions internationales dans un domaine que le seul législateur international ne peut régir. En effet, les conventions internationales s'appuient fortement sur les législations nationales pour que leurs dispositions puissent être appliquées conformément au droit interne des États parties. C'est notamment le cas en matière pénale où l'État national conserve son pouvoir souverain dans la définition des sanctions incriminant une infraction. Une illustration en est donnée avec la législation relative à la répression de la pollution maritime.

Le texte international de référence est la Convention MARPOL et la France, pour respecter ses obligations internationales, a adopté la loi du 5 juillet 1983 pour transposer la convention internationale définissant les rejets d'hydrocarbures interdits. Déjà, la loi du 26 décembre 1964, réprimant la pollution des eaux de mer par les hydrocarbures, mettait en œuvre en droit interne les principes édictés par la Convention de Londres du 12 mai 1954 pour la prévention des eaux de mer par les hydrocarbures (OILPOL) qui a précédé la Convention MARPOL.

170. Cette loi fut modifiée à de nombreuses reprises et ces différentes évolutions ont mené à son insertion dans le Code de l'environnement.[182] C'est en effet ce texte qui est la

[182] Une première fois avec la loi n° 90-444 du 31 mai 1990 puis par la loi n°2001-380 du 3 mai 2001 dite « Loi Le Bris » relative à la répression des rejets polluants des navires et son décret d'application n°2002-196 du 11 février 2002 relatif aux juridictions compétentes en matière de pollution des eaux de mer par rejets des navires ont été à la suite de graves pollutions des côtes françaises. Puis, la loi n°2003-346 du 15 avril 2003 portant sur la création d'une

référence pour la condamnation des contrevenants aux infractions de la Convention MARPOL.[183] La dernière modification en date a eu lieu avec la loi n°2008-757 du 1er août 2008 relative à la responsabilité environnementale et à diverses dispositions d'adaptation au droit communautaire dans le domaine de l'environnement. Cette loi modifie, entre autres, les dispositions répressives du Code de l'environnement relatives aux rejets polluants des navires, afin de transposer en droit interne, en urgence, plusieurs directives communautaires, qui posent le principe du pollueur-payeur. Cette loi a été adoptée dans la précipitation mais a permis de renforcer les sanctions en alourdissant les montants des peines.

171. Les systèmes de sanctions et de répression sont en effet essentiels pour la garantie du droit international. La Convention MARPOL fixe donc le cadre général de ce que les États parties entendent définir comme rejets par hydrocarbures et il revient à la loi nationale de prévoir les sanctions correspondantes. Sa fonction était définie par l'article 1er de la convention MARPOL puisque ce dernier prévoit que les parties contractantes s'engagent « à donner effet aux dispositions de la présente convention » et par l'article 4, laissant le soin aux législateurs nationaux de définir les sanctions. L'article L.218-10 du Code de l'environnement se réfère expressément à la Convention MARPOL 1973 telle que modifiée par ses protocoles modificatifs régulièrement ratifiés ou approuvés. Ce texte entend faire suite à l'exigence de la convention de prendre au niveau national les mesures nécessaires pour sanctionner les responsables d'un tel rejet. L'article 4 alinéa 4 prévoit en effet que *« les sanctions prévues par la législation des Parties en application du présent article doivent être, par leur rigueur, de nature à décourager les contrevenants éventuels, et d'une sévérité égale quel que soit l'endroit où l'infraction a été commise. »*

---

zone de protection écologique au large des côtes du territoire de la République est venue étoffer ce dispositif. C'est le décret n°2004-33 du 8 janvier 2004 qui institue une zone de protection écologique en Méditerranée. La précédente version du Code de l'environnement était issue de la loi n°2004-204 du 9 mars 2004 dite « loi Perben II » relative à l'adaptation de la justice aux évolutions de la criminalité. Toutes ces mesures législatives sont pour la plupart reprises par le Code de l'environnement dans son Livre 2, Titre 1er, Chapitre 8, Section 1 intitulée « Pollution par les rejets des navires » (articles L218-10 à L218-31).

[183] La partie législative du code résulte de deux ordonnances n° 2000-914 du 18 septembre 2000 et n° 2001/321 du 11 avril 2001, complétées et validées par le législateur (loi n°2003-591 du 2 juillet 2003).

172. La responsabilité pénale met en jeu des principes exigeants en droit interne. Certains auteurs ont pu s'interroger sur le principe de sécurité juridique d'une loi qui, en renvoyant à la définition d'une convention internationale, n'encadre pas l'incrimination. [184]

La conformité de la loi nationale a été remise en question devant les juridictions, jusqu'à même être invoquée devant le Conseil constitutionnel qui a rappelé qu'il n'était pas compétent pour examiner sa compatibilité avec les engagements internationaux. [185]

2. Les difficultés d'articulation de la norme nationale avec la norme internationale

173. Lors de l'affaire Erika, la loi nationale qui avait pour objet de mettre en œuvre la Convention MARPOL a fait l'objet de critiques quant à sa compatibilité avec le texte international. Les prévenus cités devant le tribunal estimaient que l'article 8 de la loi du 5 juillet 1983 était contraire aux normes internationales applicables. La Cour d'appel a écarté ce moyen tiré de l'inconventionnalité de loi.

Était en cause la différence de la nature de la faute entre le régime conventionnel et le régime national. La convention prévoit, de manière assez complexe, les conditions dans lesquelles les rejets d'hydrocarbures sont autorisés, sous réserve, entre autres, que le capitaine n'ait pas agi soit avec l'intention de provoquer un dommage, soit témérairement et avec conscience qu'un dommage en résulterait probablement.

Cette définition du comportement du capitaine rappelle l'énoncé de la faute inexcusable. Pourtant, là où la convention internationale renvoie à l'idée de faute inexcusable, la loi du 5 juillet 1983 prévoit une simple faute d'imprudence.

174. Le régime national assouplit les conditions de mise en œuvre de la convention en se démarquant du régime institué au niveau international. Sur cette question, la doctrine est divisée. Une partie de la doctrine prend le parti de la convention MARPOL considérant qu'une

[184] BOULOC Bernard, Irrecevabilité d'une QPC visant l'article L. 218-11 du Code de l'environnement relatif à la répression des rejets en mer, DMF 2015, n° 766

[185] Ibidem

réglementation plus stricte ne saurait prévaloir[186] alors que certains évoquent le fait que la convention MARPOL ne prive pas le législateur de prévoir une réglementation plus sévère.

175. Par ailleurs, autre point de divergence, la loi nationale élargit la liste des personnes responsables. Elle vise certaines personnes non citées par le texte international qui limite la responsabilité au propriétaire ou au capitaine. La règle 11 b) de l'annexe I de la convention MARPOL, qui prévoit sous certaines conditions, le retour au principe d'interdiction des rejets en mer d'hydrocarbures provenant d'une avarie survenue au navire, ne vise, que le propriétaire ou le Capitaine. Mais les peines prévues par le droit national sont applicables non seulement au propriétaire mais aussi à l'exploitant ou à toute autre personne exerçant un pouvoir de contrôle ou de direction dans la gestion ou la marche du navire.

Poursuivant son objectif de mise en application des dispositions de la convention MARPOL, la loi aurait intégré des conditions plus sévères que la réglementation internationale en contradiction avec l'article 4. C'est ce que le Tribunal de grande instance a eu à apprécier lors de l'affaire Erika dans son jugement du 16 janvier 2008. [187]

176. Face à cette épineuse – mais au combien intéressante – problématique, les juges parisiens n'offrent malheureusement aucune piste de réflexion quant à une éventuelle contradiction entre ces deux normes. Ils considèrent que le conflit n'existe pas car chacune de ces normes régit un domaine d'application différent : la loi viserait à réglementer les pollutions accidentelles alors que la convention porterait sur les rejets volontaires d'hydrocarbures. L'article 8, en distinguant une infraction de rejet illicite de la pollution accidentelle, prévoit une incrimination différente de celle édictée par la convention MARPOL.

Tout rapport de conformité entre les deux normes devient dès lors impossible, chacune d'elle délimitant distinctement les conditions de l'engagement de la responsabilité des personnes responsables de pollution par hydrocarbures accidentelles et volontaires.

177. Par ce raisonnement, le tribunal opère une libre interprétation du champ d'application de la Convention MARPOL pour écarter le conflit de normes. Il estime que

---

[186] SIMON Patrick, Le jugement Erika met-il à mal le droit maritime, DMF 2008, n° 695

[187] TGI Paris, 11e ch. corr., 4e sect., 16 janv. 2008, n° 9934895010

l'Annexe I de la convention MARPOL édicte les règles exclusivement consacrées aux rejets volontaires d'hydrocarbures. Or, cette position n'est pas partagée par l'ensemble de la doctrine. Certains auteurs soulèvent que le juge a exclu de l'application de la Convention MARPOL les accidents de mer alors que l'interprétation littérale du texte international démontre le contraire. Peut-être qu'une attention portée aux travaux préparatoires, mettant déjà en avant ce risque de confusion, auraient pu guider les juges dans leur réflexion. [188]

178. Il doit en effet être déduit de la lecture de l'Annexe I qu'elle s'applique aussi bien aux pollutions causées intentionnellement qu'aux pollutions accidentelles. Sa rédaction est clairement orientée vers les deux types de pollutions même si elle ne l'exprime pas de manière identique. Ses règles définissent effectivement les caractéristiques des rejets licites lors de l'exploitation du navire, mais il serait inexact de soutenir qu'elle exclut de son champ d'application les pollutions accidentelles. Si un doute peut s'installer à la lecture de certaines règles relatives aux rejets opérationnels, il est dissipé dans l'introduction de la Convention. Il n'est pas sans intérêt de relever que le chapitre 3 est intitulé "Prescriptions visant à réduire la pollution due aux hydrocarbures déversés par les pétroliers en cas d'avarie de bordé ou de fond" et que, par conséquent, cette annexe I concerne aussi les pollutions involontaires résultant d'avaries sur les pétroliers.

Interpréter autrement les dispositions de la règle 11, prétendre que les seuls rejets prohibés seraient les rejets volontaires ou commis témérairement et avec conscience de leurs conséquences dommageables et donc soutenir que les rejets involontaires sont permis, sauf s'ils sont la conséquence d'une témérité consciente, serait totalement contraire à la volonté des États signataires de lutter, également, contre les rejets accidentels et les rejets dus à une simple négligence. Il y aurait là une incohérence manifeste.

Le préambule annonce en effet que les Parties s'entendent pour lutter contre les « *déversements délibérés, par négligence ou accidentels*, *d'hydrocarbures et autres substances nuisibles par les navires [qui] constituent une source grave de pollution* » et qu'elles sont « *désireuses de mettre fin à la pollution intentionnelle du milieu marin par les hydrocarbures et*

[188] SOULEZ-LARIVIERE Daniel, La procédure pénale française est-elle adaptée aux affaires maritimes complexes ?, DMF 2009, n° 701

*autres substances nuisibles et de réduire au maximum les rejets accidentels de ce type de substance*s ».

Cette intention se retrouve également dans la définition qu'elle retient du « rejet » à l'article 2, qui se présente comme « tout déversement provenant d'un navire, *quelle qu'en soit la cause* et comprend tout écoulement, évacuation, épanchement, fuite, déchargement par pompage, émanation ou vidange ». L'article L.218-10 du Code de l'environnement se réfère d'ailleurs à ce texte pour déterminer la définition du rejet. La Convention ne vise donc pas seulement la pollution accidentelle s'agissant d'avaries de bordé, mais toutes les pollutions quelle qu'en soit la cause.

179. L'objectif est clair : les Parties à la Convention ont dès le départ entendu combattre, à l'échelle internationale, les pollutions intentionnelles et accidentelles. Les rejets involontaires, c'est à dire ceux, qui sont la conséquence notamment d'une imprudence, négligence ou d'une inobservation des lois et règlements sont bien interdits par la convention MARPOL.

180. Conformément au contenu de la convention MARPOL, le rôle dévolu à la loi française était donc d'instaurer dans l'ordre juridique interne français les sanctions des violations de la Convention MARPOL.[189] Le traité international incite les États à prendre les mesures nécessaires à la prévention et à la répression de la pollution mais ne détermine pas lui-même les sanctions applicables. La loi nationale met donc pleinement en œuvre les dispositions de la convention MARPOL mais pose la question de l'identification de l'élément légal nécessaire à la qualification d'une infraction.

181. La position jurisprudentielle soulève la difficulté de l'existence dans le droit interne d'une infraction distincte. Toute infraction pénale nécessite un élément légal et la loi française définit de manière détaillée l'infraction non intentionnelle et intentionnelle de pollution maritime. La question est de savoir si la première doit être lue en application de la Convention MARPOL. Pourtant, l'esprit de cette convention commande de se ranger du côté de l'opinion inverse. Il est vrai que bien avant l'intégration de la Convention MARPOL, la loi prévoyait déjà

[189] GRELLET Luc, Légalité de la directive 2005/35/CE au regard des conventions Montego Bay et Marpol, Cour de justice des communautés européennes (Grande chambre) – 3 juin 2008 n° C 308/06, DMF 2008, n° 697

ce type de délit. C'est la loi française du 2 janvier 1979 qui a créé le délit de rejet involontaire d'hydrocarbures en mer. Ce délit a été repris par l'article 8 de la loi du 5 juillet 1983 devenu aujourd'hui l'article L.218-19 du code de l'environnement.

La loi de 1983 a toujours appréhendé l'accident de mer comme étant celui défini dans la Convention du 29 novembre 1969, dite « Convention de Bruxelles » sur l'intervention en haute mer en cas d'accident entraînant ou pouvant entraîner une pollution par hydrocarbures. Selon ce texte international, un accident de mer est assimilé à « *un abordage, échouement, ou autre incident de navigation ou autre événement survenu à bord ou à l'extérieur du navire dont pourrait être victime un navire ou sa cargaison* ».

182. Mais admettre cette théorie fragiliserait le respect des engagements internationaux. Les personnes susceptibles d'être reconnues responsables d'une pollution maritime doivent être définies en coordination avec les textes de MARPOL et Montego Bay.[190]

Pour les pollutions survenues en dehors des eaux intérieures et territoriales, la loi nationale ne peut pas déroger aux engagements internationaux. L'article 211 de la convention de Montego Bay, relatif aux pollutions par navire, autorise les États côtiers à adopter dans leur zone économique et exclusive des lois et règlements qui sont conformes aux règles et normes internationales qui sont généralement acceptées. Or, c'est la loi de 1983 qui occupe cette fonction dans le droit français. Ainsi, l'avocat Luc Grellet a eu l'occasion de soulever qu'à suivre le raisonnement du tribunal dans l'affaire de l'Erika, si la convention de MARPOL n'est pas applicable aux faits, cela revient à considérer que « l'application de la loi de 1983 aux délits de pollution commis dans la ZEE n'a pas de fondement conventionnel et donc tout simplement pas de base légale ». [191]

183. Cette position surprenante du TGI, interprétée par beaucoup comme une astuce pour ne pas relever la contrariété à la Convention MARPOL, interroge une fois de plus sur la conformité du droit national au regard du droit international en matière de pollution maritime par hydrocarbures.

---

[190] GRELLET Luc, Légalité de la directive 2005/35/CE au regard des conventions Montego Bay et Marpol, DMF 2008, n° 697

[191] Ibidem

Le droit international révèle ici une de ces plus grandes faiblesses qui est le défaut de sanctions. Le respect des engagements internationaux ne dépend que de la bonne volonté de chaque Etat et en cas de manquement aux dispositions conventionnelles, la partie défaillante n'encourt aucune sanction.

La loi nationale peut être un précieux atout pour l'application de la convention internationale, autant pour la mise en œuvre de celle-ci que la diffusion de ces principes au sein du droit interne. Mais, avec une autorité supérieure à celle des lois et un domaine d'application qui s'élargit de plus en plus, il est intéressant de se demander de quelle manière les traités internationaux normes coexistent aux côtés de la loi nationale.

Section II : La coexistence des normes internationales avec les normes de droit interne

184. La force contraignante des traités impose de faire prévaloir leurs dispositions sur le droit national. La transposition des conventions internationales dans le droit national ne traduit aucune volonté de soumettre le régime conventionnel à une quelconque procédure du droit interne. Ces lois nationales doivent survivre pour maintenir en France un régime juridique propre aux situations purement nationales. Toutefois, le caractère universel de certaines conventions conduit à la réduction du champ d'application de la loi nationale qui n'a plus aussi fréquemment vocation à s'appliquer (A). Mais, bien que les conventions aient tendance à régir un vaste domaine, le maintien d'une législation nationale demeure indispensable (B).

A) Vers une réduction du champ d'application de la loi nationale

185. Le caractère universel du champ d'application des conventions bouleverse la conception classique selon laquelle la loi nationale est réservée aux contentieux franco-français. En matière d'assistance, l'interprétation de la réserve émise par la France dans son décret du 23 avril 2002 a permis à la jurisprudence d'altérer le champ d'application du texte international. L'article 30 de la convention de 1989 prévoit la possibilité à tout État de se réserver le droit de ne pas appliquer les dispositions de la Convention *« (a) lorsque les opérations*

d'assistance ont lieu dans les eaux intérieures et que tous les navires en cause sont des bateaux de navigation intérieure ; (b) lorsque les opérations d'assistance ont lieu dans les eaux intérieures et qu'aucun navire n'est en cause ; (c) lorsque toutes les parties intéressées sont des nationaux de cet Etat ; (d) lorsqu'il s'agit d'un bien maritime culturel présentant un intérêt préhistorique, archéologique ou historique et qui se trouve au fond de la mer »

Le décret du 23 avril 2002 portant publication de la Convention prévoit qu'« *en ratifiant la Convention internationale sur l'assistance en mer, faite à Londres le 28 avril 1989, le Gouvernement de la République française se réserve le droit, conformément à l'article 30 paragraphe 1 a et b de la Convention, de ne pas appliquer ses dispositions lorsque les opérations d'assistance ont lieu dans des eaux intérieures et que tous les navires en cause sont des bateaux de navigation intérieure et lorsque les opérations d'assistance ont lieu dans des eaux intérieures et qu'aucun navire n'est en cause. »* La formulation de cette réserve a fait l'objet d'un débat jurisprudentiel.[192] En fonction de l'effectivité ou non de la réserve, le domaine réservé à la loi nationale pouvait varier. Après des hésitations, la jurisprudence a validé la réserve en considérant que les domaines énumérés par le décret devaient relever exclusivement du droit national. La loi nationale aura vocation à régir ces situations et toutes les autres expressément exclues par la Convention.[193]

Le champ d'application large de la Convention de 1989 lui octroie un caractère universel. Elle s'applique à toutes les opérations d'assistance dans n'importe quelles eaux, et à toutes actions judiciaires et arbitrales introduites dans un État partie. Le domaine de la loi française est donc réduit aux événements exclus de la convention et n'est donc plus réservé aux situations purement nationales, c'est à dire quand aucun élément d'extranéité ne pourra être identifié. Chaque convention va ainsi déterminer par réaction à son propre champ d'application, les matières « laissées » à la compétence du droit interne. Parce que l'application du régime

[192] Voir Infra

[193] BONASSIES Pierre, Le domaine d'application de la loi française sur l'assistance maritime après l'arrêt Jerba (ou, « la peau de chagrin »), DMF 2006, n° 675

conventionnel n'est pas systématique, le maintien de la réglementation nationale demeure nécessaire malgré un domaine désormais très restreint.[194]

186. Le domaine de la loi française se réduit dans la mesure où il ne s'applique qu'à des situations exclues du champ de la convention. Il faut mentionner notamment que les opérations d'assistance aux plates formes lui sont soumises, mais uniquement les plates formes ou unités de forage mobiles puisque la loi exclut les navires qui sont amarrés à poste fixe, ces opérations étant régies par le droit commun (contrat de services, voire gestion d'affaires).[195]

Même dans les eaux françaises, la loi de 1967 n'a plus vocation à s'appliquer. L'Etat français aurait pu faire bénéficier des opérations d'assistance entre navires français du régime de droit interne, en usant de la faculté offerte par la convention d'émettre une réserve. Pourtant, il n'est est rien et la France n'a pas souhaité maintenir le régime du droit national pour ce type de situation.

187. Le domaine d'application de la loi nationale maritime est également circonscrit aux seules opérations d'assistance à caractère maritime. L'ancienne loi de 1967 n'étend le régime de l'assistance qu'aux services rendus entre navires de mer et bateaux de navigation intérieure. En l'absence de navire dans les opérations d'assistance menées, c'est le droit commun qui reprendra alors son effet. Les opérations d'assistance entre deux bateaux de navigation intérieure ne pourra prétendre à une indemnité d'assistance et devra fonder son recours sur les règles du droit commun.

Le jeu des conventions internationales peut amener à réduire considérablement le domaine d'application de la loi française. C'est ce qui se produit en matière d'assistance où seuls des domaines très spécifiques lui sont soumis, tels que l'assistance aux engins mobiles de forage, l'assistance aux navires d'État « commerciaux » étrangers ou « l'assistance » à un bien culturel.

188. Le droit international prend une place de plus en plus importante dans le droit interne et ne peut plus être uniquement considéré comme une norme supérieure fixant des

---

[194] BONASSIES Pierre, La convention internationale de 1989 sur l'assistance, DMF 2003, n°635

[195] BONASSIES Pierre, Le domaine d'application de la loi française sur l'assistance après l'arrêt JERBA, (ou « la peau de chagrin »), DMF 2006, n° 675

principes généraux encadrant l'application des lois. En droit maritime, le droit international se substitue progressivement aux lois nationales.

Il ne faut pas pour autant regretter cette évolution qui simplifie le cadre juridique applicable et la lisibilité du droit. Le droit national s'est toujours inspiré du droit international pour forger sa législation et il est alors naturel que les frontières entre droit international et droit national s'atténuent.

189. De plus, le droit international peut avoir un effet hautement bénéfique comme le prouve la Convention de 1989, qui par les progrès qu'elle contient, contribue à l'amélioration du système national. Elle accorde une place centrale à la protection de l'environnement et reste conforme à l'esprit du droit de l'assistance français (notamment en abandonnant la conception de droit anglo-américain de la règle « *no cure no pay »).* Du fait de cette avancée majeure dans la réglementation de l'assistance, le Professeur Pierre Bonassies regrette que la France n'ait pas introduit l'institution de l'assistance dans le droit fluvial.[196] Le droit de l'assistance tel qu'il existe implique un navire et un bateau de navigation intérieure mais ne s'applique pas à l'assistance d'un bateau de navigation intérieure par un autre bateau.

Malgré l'expansion du droit international, le droit national aura de nombreuses occasions de s'appliquer ce qui guide le maintien de son régime.

B) La nécessité du maintien d'un régime national

190. La loi nationale aura tout de même de nombreuses occasions de s'appliquer et elle doit pouvoir compléter le texte international dans les domaines que celui-ci n'aura pas pu réglementer. Elle intervient également en cas de carence ou d'incohérence du texte international et plus largement pour les mesures de procédure judiciaire, comme les effets de la prescription. Toutefois, il n'est jamais simple de pouvoir ranger la loi nationale sous une fonction précise.

[196] BONASSIES Pierre, Le domaine d'application de la loi française sur l'assistance après l'arrêt JERBA, ou « la peau de chagrin », DMF 2006, n° 675

191. En matière de prescription, certes les conventions internationales en définissent le délai, mais ses effets sont régis par le droit commun. Les conventions n'apportent aucune solution sur l'interruption et la suspension du délai de prescription ou le point de départ de celui-ci. Il est en effet admis qu'en matière commerciale, en cas de reconnaissance de responsabilité et d'un engagement clair d'indemniser la victime, il peut être fait échec aux prescriptions de courte durée.

Il résulte de l'article L. 5131-6 que le délai de prescription peut être interrompu à la suite d'une reconnaissance de responsabilité. La question qui se pose est de savoir si cette reconnaissance de responsabilité peut avoir pour effet d'intervertir les délais de prescription. Cela s'est produit en matière d'abordage. En l'espèce, le responsable d'un abordage avait, lors d'un procès-verbal de police, accepté de réparer les dommages causés et de ce fait reconnu qu'il était à l'origine de l'incident. Les juges ont considéré que cette interruption avait entraîné la substitution de la prescription décennale à la prescription applicable en matière d'abordage.[197]

Mais les textes internationaux posent certaines limites aux libertés des tribunaux dans leur appréciation des effets de la prescription en droit français. Certaines conventions imposent un mécanisme de prescription à deux niveaux (telles que la convention de 1969 sur la responsabilité des propriétaires de navires pétroliers et la convention de 1974 sur le transport maritime de passagers).[198] Elles fixent dans un premier temps le délai dans lequel l'action en responsabilité doit être engagée, en laissant le soit au tribunal saisi de régler selon sa propre loi nationale les éventuelles problèmes d'interruption ou de suspension. Puis, dans un second temps, elles fixent un deuxième délai qui ne pourra être en aucun cas dépassé. Ainsi, le pouvoir du juge français sera une fois de plus limité par les conventions et son autonomie ne pourra être mesurée qu'au regard des lacunes du texte international.

192. La survie de la loi nationale peut également se justifier par le champ d'application distinct des textes national et international. En matière de transport de marchandises, si la Convention fait cesser la responsabilité du transporteur maritime une fois le conteneur déchargé, la loi française étend cette responsabilité jusqu'à la livraison matérielle de

---

[197] BOULOC Bernard, Substitution de la prescription décennale à la prescription biennale du Code des transports dans une affaire d'abordage, DMF 2014, 762

[198] DMF 2001, supplément n° 5

la marchandise. Par conséquent, lorsqu'un conteneur décharge en France ou un pays étranger appliquant littéralement la convention de 1924, le transporteur ne sera pas soumis au même régime. En effet, dans le premier cas, si le dommage se passe sur le terminal, le transporteur pourra se retourner contre le manutentionnaire pour exercer un recours en garantie. Par contre, dans la deuxième situation, le réclamant devra présenter sa réclamation directement au terminal.

La loi nationale uniformise le moment de la livraison avec le moment de fin de responsabilité. Elle ne saurait dès lors être remise en question car son champ d'application est distinct de celui de la Convention lorsqu'il s'agit d'un contentieux international. La loi de 1966 n'assure pas le relais parfait de la Convention de 1924. S'agissant des règles applicables en matière de pontée, les conditions fixées dans la Convention pour l'appréciation du consentement du chargeur ne peuvent pas être complétées par la loi de 1966. Le régime conventionnel est sur ce point distinct du régime national.[199]

193. La question est de savoir si la loi française peut être considérée comme une loi de police. Lorsque la Convention de 1924 ne s'applique pas, les juges doivent déterminer quelle est la loi applicable en l'espèce. A titre d'illustration, en matière de contentieux de transport de marchandises, à une époque où le Code des transports n'était pas encore entré en vigueur, il a été jugé que la loi du 18 juin 1966 pouvait faire obstacle à l'application de la loi applicable telle que déterminée par les règles de conflit applicables.[200] La loi nationale de 1966 contenait en effet un article 16 qui disposait qu'elle était « *applicable aux transports effectués au départ ou à destination d'un port français, qui ne sont pas soumis à une convention internationale à laquelle la France est partie, et en tout cas aux opérations de transport qui sont hors du champ d'application d'une telle convention* ». Le large champ d'application de la loi conféré par cet article avait amené certains juges à la qualifier de loi de police. La loi de police possède la faculté d'évincer la loi applicable. C'est notamment l'analyse suivie par la Cour d'appel de Rouen dans un arrêt du 9 septembre 2004 relative à l'affaire du navire Horwind.[201] Le statut de l'ancienne loi

[199] DMF 2006, supplément n° 10

[200] SANA-CHAILLE DE NERE Sandrine, Sur la loi applicable en cas d'avarie après déchargement et avant livraison : petit exercice de droit international privé, DMF 2005, n° 663

[201] DMF 2006, supplément n° 10

de 1966 faisait débat devant les juridictions françaises.[202] Il n'y a aujourd'hui plus le moindre doute, l'article 16 a été abrogé par l'ordonnance de 2010.

C'est également la même autorité qui a été reconnue à l'article 10 de la loi du 3 janvier 1967 qui a privé de tout effet la loi applicable en l'espèce.[203]

L'appréciation d'une loi de police n'est pas limitée aux seules lois françaises et les juges peuvent également avoir à trancher le statut d'une loi de police d'une réglementation étrangère. C'est en effet la situation à laquelle la Cour de cassation a eu à répondre dans un arrêt du 23 septembre 2015.[204] Il a été reproché à la Cour d'appel de ne pas avoir répondu à cette question. En l'espèce, c'était le Code CEMAC[205] (Communauté économique et monétaire de l'Afrique centrale) qui était la cause de l'interrogation des juges du fond. Ce code régit les transports maritimes effectués au départ ou à destination d'un État membre. Le débat sur les lois de police nationales pourrait être atténué avec le Règlement de Rome I qui retient une définition plus stricte de ce concept, ce qui limiterait les interrogations.

194. Les lois nationales sont d'un recours précieux pour les conventions internationales. Les conventions elles-mêmes prévoient dans leurs dispositions que certains domaines seront régis par la loi nationale. En matière d'abordage, l'article 4 de la Convention de 1910 prévoit le recours aux législations nationales en cas de faute commune. En matière d'hypothèque maritime, la constitution et les effets sont régis par la loi française (assiette de l'hypothèque maritime et droits des créanciers). Dans le domaine de la saisie, la loi française interviendra pour régler les modalités de la procédure.

---

[202] DELEBECQUE Philippe, L'acceptation de la clause « Paramount », DMF 2016, n° 776

[203] MECARELLI Gabriele, L'article 10 de la loi du 3 janvier 1967 : une loi de police, DMF 2004, n° 651, sur une décision du 14 janvier 2004 de la chambre commerciale de la cour de cassation qui déclare que : « *constitue une loi de police du for au sens de l'article 7-2 de la convention de Rome du 19 juin 1980 applicable, l'article 10 de la loi française du 3 janvier 1967, qui prescrit, pour la forme des actes relatifs à la propriété des navires francisés, la rédaction d'un écrit comportant les mentions propres à l'identification des parties et du navire, dès lors que cette exigence a pour fonction le respect d'une réglementation devant assurer, pour des motifs impérieux d'intérêt général, un contrôle de sécurité de navires armés au commerce ou à la plaisance leur conférant le droit de porter le pavillon français avec les avantages qui s'y rattachent et devant donner au cocontractant toutes les informations sur l'individualisation et les caractéristiques du navire* ».

[204] DELEBECQUE Philippe, L'acceptation de la clause « Paramount », DMF 2016, n° 776

[205] Il est composé de six États membres : Cameroun, Centrafrique, République du Congo, Gabon, Guinée équatoriale, Tchad.

195. Le maintien du régime national est donc indispensable pour régir les situations auxquelles les conventions ne s'appliquent pas. Leur application se voit toutefois concurrencée par le droit commun ce qui ajoute des hésitations et des incertitudes dans l'articulation des conventions internationales avec les lois nationales. La détermination de la loi compétente peut alors être périlleuse. Les lois maritimes nationales portent sur un domaine spécifique, et constituent un régime dérogatoire. Par exemple, en matière d'abordage, il serait inexact pour les juridictions de fonder leur décision sur l'article 1382 du Code civil, la loi maritime créant les propres conditions d'engagement de l'action en responsabilité. Les dispositions de la loi de 1967 sont exclusives des règles de droit commun et la Cour de cassation a déjà censuré dans un arrêt du 1er avril 1999 la position des juges violant ce principe.[206]

196. Le droit national devient fortement limité par l'autorité des conventions internationales et son domaine tend à se réduire aux cas particuliers non prévus par la convention internationale. L'articulation d'une loi nationale avec la norme de droit international peut s'avérer être complexe compte tenu de la confusion des champs d'application des textes et de l'interprétation qu'il en découle. Une solution naturelle serait d'admettre l'application complémentaire de la loi nationale dans tous les cas où les conventions ne s'appliquent pas, mais une telle affirmation ne tiendrait pas compte des spécificités des relations de droit maritime.

197. Le droit français, qui a pris le soin d'harmoniser ses dispositions au regard des normes internationales, atténue les travers de la coexistence des réglementations nationale et internationale. Mais les conventions ont de plus en plus tendance à prévoir une application large de leurs dispositions ce qui accentue leurs effets en droit interne. Il devient difficile de voir une répartition claire des domaines de compétence des régimes national et international et le législateur devra peut-être faire preuve de plus de pédagogie dans l'adoption de futures lois.

198. La qualité normative des conventions internationales de droit maritime est tellement reconnue que l'Union européenne s'en inspire régulièrement pour améliorer la réglementation applicable aux Etas membres.

---

[206] DELEBECQUE Philippe, Abordage maritime : le droit spécial déroge au droit commun, DMF 2000, n° 603

Les mesures prises au niveau international ont un effet sur la réglementation de l'Union européenne qui encourage l'adoption de normes unifiant le droit des Etats membres. Il est donc régulièrement étudié l'opportunité de l'adoption d'une convention internationale au sein des Etats membres. Mais l'ordre juridique européen est un régime spécifique qui n'intègre pas de la même manière les normes internationales que le droit interne. Des conflits de normes pourront alors apparaître.

Malgré les difficultés techniques que la jurisprudence aura à résoudre, il demeure tout de même plus raisonnable d'enrichir le droit européen de normes admises au niveau international plutôt que d'édicter des règles régionales spécifiques. En intégrant les dispositions des conventions internationales dans le droit européen, l'Union européenne renforce leur portée en leur attribuant un effet contraignant, qui n'est pas soumis au droit national des Etats membres.

TITRE 2 : L'autorité des conventions internationales de droit maritime renforcée par leur intégration dans le droit communautaire

199. L'Union européenne est l'une des premières puissances commerciales au monde et la plupart de ses exportations se faisant à l'extérieur de l'Union européenne, elle a une place fondamentale dans l'adoption de règles régulant le transport maritime. Elle est devenue un acteur majeur dans l'élaboration de la réglementation maritime et il ne peut être fait l'économie au sein de cette étude, de l'examen de la législation issue des institutions européennes. La diversité des domaines dans lesquels elle est susceptible d'intervenir permet de comprendre l'ampleur de son influence. Ce vaste champ d'intervention a posé la question de l'existence d'une politique maritime intégrée de l'Union européenne qui aurait pour but de favoriser l'établissement de principes directeurs communs afin de sortir des approches sectorielles et éclatées mettant en danger l'application d'une réglementation cohérente.[207]

200. L'Union européenne est attentive aux problématiques relatives au contentieux maritime. Les différentes catastrophes maritimes ont eu un large écho au sein de la communauté européenne et l'Union européenne a entendu réagir au niveau régional pour renforcer les normes applicables afin de pallier aux divergences d'application des réglementations nationales des États membres. Il s'agit d'imposer un cadre juridique uniforme sur le territoire européen. Conscientes que de nombreux instruments juridiques ont été adoptés au niveau international, les institutions européennes ont conscience des potentielles interactions avec le droit international existant et veillent à assurer l'adoption de règles conformes avec le droit international.

201. Les rapports entre le droit de l'Union européenne et le droit international n'ont toutefois pas été clairement définis. Le droit primaire de l'Union européenne ne prévoit pas les relations que le droit européen doit entretenir avec le droit international et les réponses ont dû être recherchées par la jurisprudence. Bien que toutes les clarifications souhaitées n'aient pas encore été apportées, la tendance qui se dessine mène à une coopération entre les différents systèmes juridiques. C'est à vrai dire la seule alternative politiquement et juridiquement acceptable en l'état actuel du droit.

[207] CHAUMETTE Patrick, L'Union européenne et la mer – Vers une politique maritime de l'Union européenne ?, DMF 2008, n° 688

202. La politique maritime de l'Union européenne est mise en place par le droit dérivé qui est constitué par les actes pris par les institutions européennes. Le droit dérivé se distingue du droit primaire qui constitue le fondement de l'ordre juridique de l'Union européenne. Celui-ci est composé principalement des traités définissant les compétences de l'Union européenne et ses relations avec les États membres. Il fixe le cadre juridique et définit les normes juridiques au service de l'Union européenne pour la mise en œuvre de sa politique.

De son côté, le droit dérivé est composé des actes législatifs de l'article 288 du TFUE et des actes conventionnels. Le droit subsidiaire fait quant à lui référence à la jurisprudence de la Cour de justice, le droit international et les principes généraux du droit. Le droit international est donc une des sources du droit de l'Union européenne qui s'en inspire et s'y réfère pour combler les lacunes du droit primaire et du droit dérivé. De plus, avec l'entrée en vigueur du Traité de Lisbonne, l'Union européenne a acquis la personnalité juridique qui lui permet de conclure des traités dans les domaines relevant de sa compétence. Cette personnalité juridique est distincte de celle des États membres et s'exerce pour la réalisation des objectifs dans le strict cadre des compétences prévues par les traités.

203. La politique maritime européenne s'est développée conformément aux compétences attribuées à l'Union européenne telles que prévues par les traités. L'article 91 du Traité sur le Fonctionnement de l'Union européenne (TFUE) est le fondement de l'intervention de l'Union européenne en matière des transports. Le domaine du transport est l'une des premières politiques communes de l'Union européenne inscrite au titre VI du TFUE.[208] Elle s'est essentiellement réalisée autour d'un axe commercial en supprimant les frontières et en favorisant le développement d'un marché unique. De cette politique a découlé l'objectif d'une meilleure cohésion entre les différents modes de transport et logiquement la naissance d'une logique multi modale. En parallèle, un des domaines privilégiés de l'action de l'Union européenne est la gestion des espaces maritimes. La mission dont s'est investie l'Union européenne a donné lieu à une production significative de normes visant à la protection de l'environnement englobant la protection des espèces animales, la préservation du milieu marin ou les risques liés aux activités industrielles. Les activités économiques du monde maritime sont toutes concernées par l'intervention normative de l'Union européenne. La nature particulière du droit maritime mêlant des problématiques de droit de transport et de l'environnement rend la matière particulièrement perméable aux normes européennes.

[208] Site de l'Union européenne, EUROPA, www.europa.eu

204. Il résulte alors de l'intervention de l'Union européenne en matière maritime une complexification du schéma législatif. La production normative de l'Union est abondante et les impacts dans les droits nationaux des États membres sont divers et variables. Il existe différentes réglementations susceptibles de s'appliquer au plan national, régional et international. L'imbrication des normes issues d'institutions différentes rend délicate la résolution d'un litige qui passe nécessairement par l'interrogation préalable de l'existence d'une norme supra nationale, imposant de se déplacer en dehors de son champ de compétences pour comprendre les réglementations applicables.[209] Cette superposition de normes offre des réponses variées pouvant mettre en péril la cohérence des textes applicables tant au niveau européen qu'au niveau international.

205. Il est pourtant fondamental de parvenir à une cohérence dans l'articulation du droit international avec le droit européen compte tenu du domaine d'action géographique limité de l'Union européenne. Cette dernière ne peut avoir l'ambition de réglementer l'ensemble de la matière pour des simples raisons de champ d'application territoriale.

Des initiatives encourageantes ont été menées en vue d'une harmonisation des règles internationales et européennes. C'est notamment ce qui s'est passé dans le cadre du transport aérien où un rapprochement entre les règles applicables à la responsabilité du transporteur au niveau international et européen s'est opéré. Afin de répondre aux insuffisances de la réglementation existante, incarnée par la Convention de Varsovie de 1929, la convention de Montréal a été adoptée le 28 mai 1999 pour établir un cadre juridique uniforme de la responsabilité du transporteur aérien en cas de dommages causés aux passagers, aux bagages et aux marchandises lors de voyages internationaux. Soucieuse d'assurer un système uniforme, la communauté européenne a modifié le règlement (CE) n° 2027/97 du Conseil, du 9 octobre 1997, relatif à la responsabilité des transporteurs aériens en ce qui concerne le transport aérien de passagers et de leurs bagages, par le **r**èglement (CE) n° 889/2002 du Parlement européen et du Conseil du 13 mai 2002 afin d'intégrer les règles prévues par la Convention de Montréal. Dans le cadre d'un dommage pour retard, la jurisprudence a d'ailleurs rappelé que cette convention était « *complémentaire des diverses mesures d'indemnisation et d'assistance des passagers* » et qu'elle avait tout à fait vocation à s'appliquer.[210] Toutefois, les dispositions du régime international sont écartées si le règlement du 13 mai 2002 prévoit des règles plus favorables pour les passagers.[211]

C'est par ailleurs cette même démarche qui a aussi été engagée dans le domaine du transport aérien avec l'intégration des dispositions du protocole de 2002 amendant la Convention

---

[209] BERGE Jean-Sylvestre Bergé, Interactions du droit international européen - Approche du phénomène en trois étapes dans le contexte européen, Journal du droit international (Clunet) n° 3, Juillet 2009, chron. 4

[210] Cour de cassation (Civ. 1ère), 2 avril 2014, n° 13-16.038

[211] Code des transports, p. 1419

d'Athènes de 1974 dans le règlement du 23 avril 2009.Ces initiatives doivent être saluées car elles évitent tous conflits de normes en instaurant des règles communes.

206. En termes de rapports juridiques, il est délicat de déterminer quel ordre prévaut. Si le droit de l'Union européenne intègre les principes contenus dans les instruments juridiques internationaux, il rejette toute supériorité d'un ordre international en affirmant son autonomie. Le droit européen refuse toute ingérence arbitraire du droit international mais demeure conscient que celui-ci, résultant de compromis entre États, est une source précieuse et utile à la construction de la réglementation maritime européenne.

La doctrine observe que la mise en œuvre du droit européen est souvent inséparable du phénomène d'internationalisation du droit.[212] L'Union européenne accepte que certains traités, par lesquels elle est liée, puissent prévaloir sur le droit dérivé. Les principes et décisions du droit international occupent une place particulière dans l'ordre juridique européen. Ils ne se verront dotés d'un caractère positif seulement si l'Union européenne a décidé de les intégrer.

Mais une difficulté supplémentaire apparaîtra lorsqu'il sera question de reconnaître un effet direct à ces traités internationaux liant l'Union européenne. Il revient à la jurisprudence d'établir ces critères et d'en définir les contours ce qui s'est révélé être une tâche ardue accompagnée d'un sentiment d'inachevé. Toute conclusion définitive serait hâtive.

207. Les interactions entre ces deux ordres juridiques sont inévitables mais l'Union européenne n'est pas prête à se laisser concurrencer par un autre système juridique. Une des méthodes utilisées pour contrôler les effets du droit international au sein du droit européen est l'insertion des clauses de déconnexion dans les conventions internationales. Les conflits entre l'ordre international et l'ordre européen ne pourront être résolus qu'au cas par cas en fonction de la norme considérée et de l'attitude de l'Union européenne dont l'objectif est d'asseoir son autonomie législative. L'Union s'efforce de mettre en place des dispositifs anticipant les conflits des deux ordres mais quand un tel conflit n'a pas été préalablement éludé, il reviendra au juge de se prononcer, ce qu'il fera toujours en rappelant l'interdépendance des deux systèmes, sans pour autant dégager de principe général. L'Union tente d'ouvrir le dialogue avec les institutions internationales. Il est en effet souhaitable que l'Union européenne collabore plus étroitement avec ses partenaires au sein de l'O.M.I (Organisation maritime internationale) afin contribuer à une culture commune de sécurité maritime.[213]

---

[212] BERGE Jean-Sylvestre Bergé, Interactions du droit international européen - Approche du phénomène en trois étapes dans le contexte européen, Journal du droit international (Clunet) n° 3, Juillet 2009, chron. 4

[213] Site de l'Union européenne, EUROPA, www.europa.eu

L'Union européenne dispose d'un large arsenal législatif permettant de mettre en œuvre sa politique maritime. Bien que l'élaboration d'un cadre juridique touchant l'activité maritime prenne en considération le droit international, le défaut de clarté des relations entre les normes de droit européen et international, principalement dû à l'autonomie du pouvoir contraignant de l'Union européenne (Chapitre 1) pose la question du risque de conflit de la réglementation communautaire avec les conventions internationales de droit maritime (Chapitre 2).

Chapitre 1 : Le pouvoir contraignant de l'Union Européenne dans l'adoption de conventions internationales de droit maritime

208. La politique maritime de l'Union européenne est mise en place grâce à son droit dérivé. Les actes normatifs diffèrent du droit interne et leur portée est définie par l'article 288 du TFUE[214]. Cet article prévoit que « *Pour exercer les compétences de l'Union, les institutions adoptent des règlements, des directives, des décisions, des recommandations et des avis. Le règlement a une portée générale. Il est obligatoire dans tous ses éléments et il est directement applicable dans tout État membre. La directive lie tout État membre destinataire quant au résultat à atteindre, tout en laissant aux instances nationales la compétence quant à la forme et aux moyens. La décision est obligatoire dans tous ses éléments. Lorsqu'elle désigne des destinataires, elle n'est obligatoire que pour ceux-ci. Les recommandations et les avis ne lient pas.* »

209. Il est clairement établi que le règlement est un acte contraignant dont l'intégralité du contenu doit être appliquée par tous les États membres. Les directives fixent des objectifs à tous les États membres qui auront le choix des moyens pour les atteindre. Les décisions ne contraignent que les États auxquels elles s'adressent (pays membre ou entreprise). Les recommandations n'imposent aucune obligation pour les destinataires. Les avis sont utilisés par les institutions pour exprimer leur point de vue sans imposer d'obligations à leurs destinataires.

Les normes de l'Union européenne sont dotées d'une force juridique contraignante caractérisée par des principes fondamentaux définis par la jurisprudence communautaire, qu'il est utile de rappeler (section I) avant de voir comment elles intègrent les normes conventionnelles de droit maritime (section II).

<u>Section I : Les principes fondamentaux des effets des normes de l'Union européenne</u>

210. Les principes fondamentaux du droit de l'Union européenne assurent l'application immédiate des normes européennes dans le droit national des États membres, sans aucune nécessité de mesure de réception en droit interne, ce qui rend leurs dispositions invocables par leurs ressortissants (A) avec pour corollaire le principe de primauté du droit de l'Union européenne (B).

[214] Ex-article 249 TCE

A) L'invocabilité et l'applicabilité des normes du droit de l'Union européenne

211. L'Union européenne possède son propre ordre juridique qui est constitué d'un ensemble de règles destinées à des sujets de droit d'une société donnée. La structure spécifique de l'Union européenne lui permet d'adopter des normes directement applicables dans le droit national de chaque État membre**.** Les États ne sont pas les seuls destinataires des normes adoptées et les ressortissants des États membres peuvent, à divers degrés, se prévaloir de la réglementation élaborée par les institutions européennes.

Il est apparu essentiel pour assurer la pénétration du droit communautaire que les individus puissent s'en prévaloir sans que l'État ne puisse y faire obstacle. Ces normes sont directement applicables, ce qui signifie, comme il a été étudié précédemment, qu'elles pénètrent dans l'ordre juridique de chaque État membre sans aucune mesure d'introduction nationale. Le droit européen devient du droit positif pour les États membres. Le juge français a, depuis longtemps, admis qu'un règlement s'intègre dès sa publication dans le droit interne des États membres sans aucune mesure d'intervention des autorités nationales.[215] Ce principe ne pose pas de difficulté particulière en France, pays de tradition moniste, qui a aisément assimilé le fait que les normes issues de l'Union européenne puissent avoir un effet immédiat. Toutefois, les particuliers ne pourront pas invoquer n'importe quelle norme européenne. Pour pouvoir s'en prévaloir directement devant les tribunaux par les particuliers, certaines normes devront réunir les caractéristiques de l'effet direct.

212. Seuls les règlements sont reconnus être dotés de l'effet direct et produisent leurs effets dans l'ordre juridique interne de l'État dès sa publication au Journal officiel de l'Union.[216] Le règlement est donc toujours invocable par les particuliers devant les juridictions nationales sous réserve, implicite, qu'il créé des droits ou des obligations à leur égard. Les juges nationaux reconnaissent sans difficulté l'effet direct aux règlements communautaires. L'invocabilité des dispositions des traités fondateurs a également été discutée. La Cour de justice a consacré ce principe dans l'arrêt Van Gend en Loos du 5 février 1963 qui considère que « *l'article 12 du traité instituant la communauté économique européenne produit des effets immédiats et engendre dans le chef des justiciables des droits individuels que les juridictions internes doivent sauvegarder.* ».[217] L'invocabilité de telles dispositions demeure néanmoins conditionnée à l'examen du contenu qui doit être suffisamment clair et précis et à la vérification que la norme créé une obligation inconditionnelle. Ces deux conditions confèrent à la norme non seulement un effet direct vertical,

---

[215] Conseil d'Etat, 22 décembre 1978, Syndicat des Hautes Graves de Bordeaux

[216] Art 288 TFUE

[217] CJCE, 5 février 1963, aff. 26/62, NV Algemene Transport en Expeditie Onderneming Van Gend et Loos c/ Adm. Fiscale néerlandaise

qui est la possibilité d'invoquer la norme à l'encontre d'une autorité publique, mais également un effet direct horizontal, permettant d'invoquer la norme à l'encontre d'un autre particulier.

213. La Cour de justice considère que le droit de l'Union européenne créé des obligations pour les États membres mais également des droits pour les particuliers : il est donc naturel que certaines dispositions soient d'effet direct.[218] Mais progressivement, la théorie de l'effet direct issue de la Cour de justice s'est propagée aux autres normes européennes.

214. Institutionnellement, l'effet direct est réservé aux règlements mais cette caractéristique a été progressivement étendue par la jurisprudence communautaire à d'autres normes juridiques. C'est l'arrêt Van Gend Loos précédemment cité qui a amorcé cette évolution. Il fixe les conditions classiques pour qu'une norme puisse bénéficier de l'effet direct. Il requiert que les obligations soient précises, claires, inconditionnelles, et qu'elles n'appellent pas de mesures complémentaires, de nature nationale ou européenne.

En effet, dès que la norme laisse une marge de manœuvre importante aux États pour la mise en œuvre de la disposition, la norme sera dépourvue de tout effet direct.[219] De cette manière, les décisions, dont les destinataires sont les particuliers, sont toujours invocables devant les juridictions nationales tant à l'encontre d'une autorité publique qu'à l'encontre d'un autre particulier. En revanche, adressées aux États, les décisions perdent cette caractéristique.[220]

215. Le bénéfice de l'effet direct s'est étendu aux directives communautaires. Ces actes ne sont pas destinés à être dotés de l'effet direct puisqu'ils fixent des objectifs à atteindre aux États membres par des mesures nationales de transposition. A l'origine, elles n'intéressent donc que les États et n'ont donc pas pour ambition de s'adresser aux particuliers.

Toutefois, la jurisprudence communautaire a fait évoluer les effets des dispositions d'une directive communautaire. Lorsqu'une directive n'a pas été transposée et que l'État membre n'a donc pas su respecter ses engagements européens, il est opportun de se demander quels sont les effets reconnus à ce texte communautaire qui n'a pas été mis en application. La jurisprudence communautaire a répondu à cette interrogation dans l'affaire Yvonne van Duyn c/ Home Office avec l'arrêt rendu le 4 décembre 1974. Saisie par le Royaume-Uni dans le cadre d'un renvoi préjudiciel, la CJCE devait se prononcer sur l'application d'une directive 64/221 du 25 février 1964. Elle déclare que la directive contient des droits que les juges nationaux doivent sauvegarder et que,

---

[218] Site de l'Union européenne, EUROPA, www.europa.eu

[219] CJCE, 12 décembre 1990, Kaefer et Procacci

[220] CJCE, 6 octobre 1970, Franz Grad

dès lors que les dispositions d'une directive sont suffisamment claires, la directive est directement applicable. En l'absence de toute mesure de transposition, il applique la directive selon le principe de l'invocabilité de substitution. La CJCE requiert toutefois la condition de l'examen des dispositions de la directive ce qui n'est pas toujours un exercice aisé.

216. La jurisprudence communautaire a fait en sorte que les normes issues du droit de l'Union européenne déploient très largement leurs effets de manière à garantir l'effectivité du droit communautaire sur le territoire des États membres. Elle le fait en déclinant l'effet direct à de nombreux types d'acte du droit communautaire mais également en reconnaissant plusieurs formes d'invocabilité d'une norme telles que l'invocabilité d'interprétation qui impose au juge national d'interpréter le droit national au regard du droit communautaire. A ses côtés se trouve l'invocabilité d'exclusion qui aura pour effet d'écarter la loi nationale non-conforme sans qu'elle lui soit substituée.

Le juge interne est lié par la position du juge européen à laquelle il devra se tenir afin de respecter le principe de l'interprétation conforme. Le juge national a en effet le devoir de sauvegarder les droits consacrés par le droit européen.

217. La jurisprudence française a de son côté également fait évoluer l'invocabilité des normes communautaires devant les tribunaux nationaux. Tout d'abord assez réservé, le Conseil d'État dans son arrêt de principe Cohn Bendit a jugé que les justiciables ne pouvaient pas invoquer les dispositions d'une directive non transposée à l'appui d'un recours en annulation intenté contre un acte administratif individuel.

Ce n'est qu'avec l'arrêt du 30 octobre 2009 qu'il sera mis fin à cette position, le Conseil d'Etat posant le principe selon lequel un requérant peut désormais invoquer, à l'encontre d'une décision individuelle, les dispositions précises et inconditionnelles d'une directive dont le délai de transposition est dépassé. En revanche, et assez logiquement, le Conseil d'Etat a jugé dans un arrêt du 23 juin 1995, que l'Etat ne pouvait pas se prévaloir des dispositions d'une directive non transposée dans son ordre juridique interne à l'encontre des particuliers.[221]

218. Malgré cet élargissement de l'effet direct, certains types d'actes qui ne créent aucun droit au bénéfice des individus restent logiquement dépourvus d'effet direct. C'est le cas des actions et positions communes qui ne créent des obligations qu'à l'encontre des États membres. Les avis et recommandations ne disposent pas non plus d'une force juridique contraignante et ne sont par conséquent pas susceptibles d'être invoqués devant les tribunaux.

---

[221] Conseil d'Etat, 23 juin 1995, SA Lilly France

Les différents effets reconnus aux actes de droit de l'Union européenne découle du principe fondamental de la primauté du droit de l'Union européenne.

B) Le principe de primauté du droit de l'Union européenne

219. Le principe de la primauté du droit de l'Union européenne est clairement établi par la Cour de justice (1) même si sont fondement fait l'objet d'interprétations divergentes en droit interne (2).

1. Le principe de primauté du droit de l'Union européenne posé par la Cour de justice

220. Le dernier principe fondamental de l'ordre juridique communautaire est le principe de primauté des normes communautaires.[222] Les États ont en effet dû s'organiser pour assurer la primauté des normes européennes dans les systèmes juridiques nationaux de manière à permettre à la législation européenne de déployer pleinement ses effets quant aux objectifs fixés par les traités. La question de la place du droit communautaire au sein de la hiérarchie des normes en droit français a été vivement discutée par la jurisprudence et la doctrine.

221. Les textes ne contenaient aucune réponse précise et les juridictions ont dû en dégager les principes. La jurisprudence communautaire a naturellement reconnu le principe de primauté du droit communautaire sur les droits nationaux dans son arrêt Costa c/ Enel du 15 juillet 1964. [223] Faute de référence textuelle affirmant clairement ce principe, la Cour de justice s'est fondée sur une interprétation globale du système communautaire. Elle considère l'ordre juridique communautaire autonome créant un système spécifique dont la distinction avec les traités internationaux s'impose. Pour la Cour, c'est la nature même de la Communauté qui rend cet ordre autonome et implique la primauté du droit européen. Tout fondement résidant dans les droits nationaux doit être rejeté car l'Union européenne ne peut être envisagée comme une société interétatique.

---

[222] MEHDI Rostane, Fasc. 196 : Ordre juridique de l'Union européenne - Primauté du droit de l'Union européenne, JurisClasseur Europe Traité

[223] CJCE, 15 juillet 1964, aff. 6/64, Costa c/ Enel, *« Cette intégration, au droit de chaque pays membre, de dispositions qui proviennent de sources communautaires et plus généralement les termes et l'esprit du traité, ont pour corollaire l'impossibilité pour les États de faire prévaloir, contre un ordre juridique accepté par eux sur une base de réciprocité, une mesure unilatérale ultérieure qui ne saurait ainsi lui être opposable, le droit né du traité issu d'une source autonome ne pouvant, en raison de sa nature spécifique originale se voir judiciairement opposer un texte interne quel qu'il soit sans perdre son caractère communautaire et sans que soit mise en cause la base juridique de la Communauté elle-même.* »

Ce principe de primauté est intégré au système juridique des États membres qui ont accepté de limiter leur pouvoir souverain dans des domaines restreints pour créer ainsi un corps de droit applicable à leurs ressortissants et à eux-mêmes. [224] Les États membres ne peuvent faire prévaloir de normes contraires à un ordre juridique accepté par eux au risque de faire varier la force exécutive du droit communautaire en fonction des législations nationales mettant en péril la réalisation des buts du traité. [225] C'est l'uniformité du droit communautaire qui doit prévaloir sur les applications hétérogènes de normes résultant de pratiques nationales divergentes.

222. La conséquence dans les droits internes est l'application des normes communautaires à toutes les sources de droit interne. A l'exception des engagements internationaux des États membres antérieurs à leur appartenance communautaire[226], un État ne peut opposer une règle de son droit interne pour écarter l'application d'une norme communautaire entrée en vigueur. Ce principe est également connu de la coutume internationale telle que codifiée par la Convention de Vienne sur le droit des traités de 1969 qui prévoit dans son article 27 portant sur le droit interne et le respect des traités qu' « *une partie ne peut invoquer les dispositions de son droit interne comme justifiant la non exécution d'un traité*. »

Cette théorie prétorienne demeure même en l'absence de toute consécration par les textes européens. Elle a failli avoir lieu avec le traité établissant une constitution pour l'Europe qui prévoyait expressément ce principe puisqu'il était inscrit à l'article I-6 que : « *La Constitution et le droit adopté par les institutions de l'Union, dans l'exercice des compétences qui sont attribuées à celle-ci, priment le droit des États membres.* »

223. Pour la Cour de justice, il revient aux juges nationaux d'assurer le respect de la primauté de la norme communautaire en écartant toute norme nationale incompatible avec le droit communautaire et en annulant toute conséquence dommageable résultant de la violation du droit communautaire. Les autorités nationales doivent garantir l'efficacité du droit communautaire allant même jusqu' à assurer la mise en conformité du droit national contraire avec le droit communautaire.[227]

---

[224] CJCE, 15 juillet 1964, aff. 6/64, Costa c/ Enel

[225] Ibidem

[226] Article 351 TFUE (ex article 307 TCE)

[227] MEHDI Rostane, Fasc. 196 : Ordre juridique de l'Union européenne - Primauté du droit de l'Union européenne, JurisClasseur Europe Traité

2. Les divergences nationales sur le fondement de la primauté du droit communautaire

224. Le fondement de la primauté communautaire en droit interne n'est pas clairement établi. Sa détermination est pourtant essentielle dans les rapports du droit communautaire avec les droits nationaux. Si ce principe est clairement admis par le juge européen, il n'est pas évident de déterminer sur quel fondement un tel principe peut s'appuyer en droit interne. Cette conception implique tout d'abord le rejet de la théorie dualiste qui ferait obstacle à la suprématie déclarée des normes communautaires.

La spécificité de l'ordre juridique de l'Union européenne rend complexe la recherche d'un fondement textuel. Mais, parce que la Constitution française est la base de l'ordre juridique français, deux dispositions constitutionnelles ont été évoquées à cette fin, à savoir l'article 55 de la constitution et l'article 88-1.

225. Pour ce qui est de la référence à l'article 55 de la Constitution, des réticences s'élèvent régulièrement sur cette hypothèse. S'il est admis que l'article 55 de la Constitution est le fondement réservé aux sources du droit international, il est souvent défendu que le droit de l'Union relève d'un autre régime, distinct du droit interne.[228] Il peut en effet être discuté du régime spécifique du droit communautaire qui se présente comme autonome par rapport au droit international. C'est d'ailleurs là que la difficulté réside. L'application du droit communautaire sur le territoire des États membres ne peut pas trouver son fondement dans le droit national. Donc la référence à toute disposition nationale devient impossible. Mais tout Etat est souverain et il ne peut être imposé un ordre juridique extérieur, les Etats eux-mêmes ayant consenti à un transfert de leurs compétences dans les traités fondateurs. Il résulte clairement de la volonté des Etats de donner liberté à l'Union européenne de légiférer sur un domaine spécifiquement encadré par les textes qu'ils ont eux-mêmes acceptés.

226. C'est la recherche de cette justification en droit interne qui est source de divergences. Si le fondement du droit communautaire ne peut être trouvé dans les dispositions constitutionnelles ou n'importe quelle source du droit interne, cela renvoie les normes supra nationales à deux niveaux de hiérarchie distincts. D'une part, la réception du droit international est prévue par le droit interne bien que soumise à certaines conditions fixées par la Constitution. D'autre part, le droit communautaire prétend appartenir un ordre juridique distinct directement applicable dans les droits des États membres sans pour autant qu'un fondement ne puisse être

[228] Cette distinction a été évoquée par le procureur général Touffait dans ses conclusions sur l'affaire Jacques Vabre devant la Cour de cassation – RTD Europe 1975 336.

identifié en droit interne. Cette position n'est pas tenable car il manquera toujours une donnée à l'équation. Il est en effet difficilement concevable d'admettre que l'Union européenne puisse fonder son pouvoir en dehors du droit de chaque État membre.

227. Cette tendance n'a pas en effet été suivie par les jurisprudences nationales qui préfèrent toujours se référer à la Constitution pour justifier du respect du droit européen. Elles refusent de voir sa raison d'être dans un ordre juridique extérieur. Le filtre constitutionnel persiste et une alternative a été proposée par le biais d'une autre disposition constitutionnelle, qui est l'article 88-1 intégré dans la Constitution à la suite de la révision constitutionnelle de 1992 à la faveur de laquelle le Constituant a introduit un texte XV nouveau.

La doctrine relève que cet article n'avait pas pour vocation de devenir le fondement constitutionnel de l'autorité du droit de l'Union européenne en France. Ce n'est que par une décision du 19 novembre 2004 que le Conseil constitutionnel l'a consacré puisqu'il affirme que le constituant par cet article a entendu « *consacrer l'existence d'un ordre juridique communautaire intégré à l'ordre juridique interne et distinct de l'ordre juridique international* ». La primauté du droit de l'Union en France découle en principe non plus de l'article 55 de la Constitution mais de son article 88-1.

228. Le principe reconnu de la primauté d'une norme européenne et de son application par la jurisprudence communautaire sème un peu plus le doute sur les rapports du droit interne et du droit communautaire. Il n'est pas toujours évident de voir une claire distinction entre les conséquences de l'effet direct et la notion de primauté. La Cour de justice rend ses notions interdépendantes en imposant les conséquences de l'une à la reconnaissance de l'autre. Cette attitude a été remarquée dans plusieurs décisions qui les appliquent de manière indistincte.

Une illustration de l'assimilation de ces deux notions en est donnée avec la jurisprudence Simmenthal[229] dans laquelle la primauté n'est qu'un attribut de l'effet direct : « *l'applicabilité directe signifie que les règles du droit communautaire doivent déployer la plénitude de leurs effets, d'une manière uniforme dans tous les États membres, à partir de leur entrée en vigueur et pendant toute la durée de leur validité ; qu'ainsi, ces dispositions sont une source immédiate de droits et d'obligations pour tous ceux qu'elles concernent, qu'il s'agisse des États membres ou des particuliers qui sont parties à des rapports juridiques relevant du droit communautaire ; que cet effet concerne également tout juge qui, saisi dans le cadre de sa compétence, a, en tant qu'organe d'un État membre, pour mission de protéger les droits conférés aux particuliers par le droit communautaire.* »

---

[229] CJCE, 28 juin 1978, aff. 70/77 : Rec. CJCE 1978, p. 1453 s

L'Union européenne fait preuve d'interventionnisme juridique dans de nombreux secteurs et le domaine maritime n'est pas épargné. Elle a, à sa disposition, des outils juridiques contraignants qui permettent d'assurer dans les droits des Etats membres l'intégration des normes issues des engagements internationaux.

Section II : Les normes européennes intégrant les normes conventionnelles de droit maritime

229. Dans le strict respect de l'attribution de ses compétences, l'Union européenne a la capacité d'adopter des normes intéressant le domaine du droit maritime, ce qui impacte les législations nationales de ses États membres compte tenu des effets reconnus aux normes européennes. Il n'a pas toujours été facile de déterminer la sphère de compétence de l'Union, les traités fondateurs n'ayant pas fixé de liste exhaustive des domaines et des compétences concernés, se bornant à établir les objectifs à atteindre et les moyens d'actions nécessaires pour y parvenir.[230] Ce n'est qu'avec le Traité de Lisbonne qu'a été introduite une typologie clarifiée des compétences de l'Union européenne. Cette dernière dispose de plusieurs canaux d'intervention dans la réglementation maritime internationale et elle a constamment démontré un intérêt grandissant à régir la matière. Elle doit se conformer au cadre procédural établi pour sa coopération législative avec les États membres, d'autant qu'elle partage avec eux ses compétences en matière de transport maritime.

Mais l'Union européenne est plutôt enthousiaste aux initiatives internationales et veille à renforcer l'effectivité du droit international soit en adoptant des décisions autorisant les ratifications, ou adhésions, des conventions (A), soit en adoptant un règlement, à l'instar du règlement intégrant les dispositions de la Convention d'Athènes sur le transport maritime de passagers (B) qui a pour effet de rendre directement applicable les dispositions de la Convention précitée.

A) Les décisions autorisant la ratification d'une convention

230. La France, au même titre que les autres États membres, n'est plus libre de légiférer sur n'importe quel domaine influant sur la situation juridique de ses ressortissants. Elle demeure soumise au problème de répartition des compétences qui existe entre l'Union et les États membres (1), ce qui limite ces derniers dans l'adoption de nouveaux engagements internationaux (2) et interroge sur l'opportunité de l'adhésion de l'Union européenne à l'OMI (3).

---

[230] LECLERC Stéphane, Les institutions de l'Union européenne, Mementos LMD, 3è édition

1. Le problème de la répartition des compétences entre les États membres et l'Union européenne

231. Les traités fondateurs instituant la Communauté puis l'Union ont établi un partage de compétences entre l'Union et les États membres. L'Union européenne obéit donc au principe d'attribution (ou principe de spécialité) qui traduit cette répartition, les États membres conservant une compétence de droit commun et l'Union européenne ne pouvant exercer ses compétences que dans les limites de celles attribuées par les États membres.

C'est l'article 3§6 du TUE qui pose clairement ce principe : « *L'Union poursuit ses objectifs par des moyens appropriés, en fonction des compétences qui lui sont attribuées dans les traités*. » En vertu du principe d'attribution, l'Union européenne ne peut agir que dans le strict respect du cadre fixé par les traités.

En dehors de ce cadre, les compétences relèvent du droit national de chaque État membre.[231] Avant le traité de Lisbonne, aucune disposition spécifique des traités fondateurs ne définissait clairement la répartition des compétences et il fallait se livrer à un examen des traités de droit matériel afin de déterminer les pouvoirs de l'Union et ses modalités d'exercice. Cette méthode était imprécise et il était souhaitable que le Traité de Lisbonne clarifie cette situation.

232. Si le droit de l'Union européenne entend étendre ses compétences et intensifier son action dans la législation nationale des États membres au bénéfice de leurs ressortissants, il est primordial que ses règles de fonctionnement soient clairement établies. Les rapports du droit interne et du droit communautaire ne sont pas toujours évidents, d'autant qu'ils requièrent souvent l'interprétation des juridictions, qu'elles soient européennes ou nationales – bien que celles-ci adoptent parfois des positions divergentes.

Le principe d'attribution des compétences ne peut pas être complètement assimilé au transfert des compétences des États membres puisque l'Union européenne peut légiférer dans des domaines où aucune réglementation nationale n'a déjà été édictée et donc en l'absence de domaine spécifiquement délimité. En revanche, ce principe implique bien pour les États membres « *une limitation définitive de leurs droits souverains* ».[232]

233. Ces compétences sont généralement présentées sous trois grandes catégories fixant la répartition entre l'Union et les États membres. Elles sont inscrites aux articles 3, 4 et 6

[231] Article 5§2, TUE

[232] CJCE, 15 juillet 1964, aff. 6/64, Costa c/ Enel

du TFUE. Il s'agit des compétences exclusives, des compétences partagées et des compétences d'appui. La première catégorie est inscrite à l'article 3 du TFUE et désigne les compétences exclusives qui regroupent les domaines dans lesquels l'Union européenne est la seule à pouvoir légiférer et donc adopter des actes contraignants. Cet article énumère que l'Union dispose d'une compétence exclusive dans le domaine de l'Union douanière, dans celui de l'établissement des règles de concurrence nécessaires au fonctionnement du marché intérieur, dans la politique monétaire des États membres dont la monnaie est l'euro, dans la conservation des ressources biologiques de la mer dans le cadre de la politique commune de la pêche et de la politique commerciale commune. Les États membres ne peuvent plus légiférer dans les domaines inscrits à l'article 3 mais la jurisprudence a apporté un tempérament à ce principe.

Dans une décision du 15 décembre 1976, elle admet qu'à la suite d'un transfert de compétences, les États membres ne sont plus admis à adopter des mesures nationales sauf si ils y sont habilités spécifiquement par la Communauté.

Par ailleurs, aux cotés de la liste des domaines énumérés il faut noter que le paragraphe 2 de l'article 3 restreint également le pouvoir de réglementation des États membres pour la conclusion d'un accord international « *lorsque cette conclusion est prévue dans un acte législatif de l'Union, ou est nécessaire pour lui permettre d'exercer sa compétence interne, ou dans la mesure où elle est susceptible d'affecter des règles communes ou d'en altérer la portée*. »

En ce qui concerne la seconde catégorie, l'article 4 envisage le domaine des compétences partagées, dans lequel l'Union et les États membres voient leurs compétences coexister. L'article 4 propose une liste non exhaustive de domaines dans lesquels l'Union et les États membres peuvent conjointement légiférer. Les États membres sont ainsi libres d'adopter des actes juridiques contraignants tant que l'Union européenne n'est pas intervenue. En effet, à partir du moment où l'Union a décidé de se saisir d'un de ces domaines en exerçant sa compétence, alors les États membres sont privés de toute action législative.

Enfin, s'agissant des compétences d'appui, l'Union européenne a la possibilité d'intervenir en soutien des États membres sans que l'adoption d'actes contraignants ne nécessite l'harmonisation de la réglementation européenne. L'Union ne dispose ici que d'une compétence complémentaire qui ne peut se substituer à celles des États membres.

La France doit alors se conformer à ce partage de compétences dans l'adoption d'actes contraignants qui peuvent avoir un effet sur les compétences exercées par l'Union européenne.

2. Les limites des États membres dans l'adoption de nouveaux engagements internationaux

234. Les conventions internationales sont bien évidemment étrangères à cette répartition de compétences propres à l'espace européen. Adoptées au niveau international, elles sont le fruit de négociations entre les États, sans intervention d'un organe interétatique externe, avec pour mission la modernisation et l'unification de la réglementation internationale. Les deux ordres juridiques sont distincts dans leur autonomie d'action. Mais l'objectif poursuivi par le législateur international a souvent des impacts sur les politiques maritimes européennes et sur les législations qui en découlent. Ces deux types de réglementation sont donc susceptibles de se chevaucher.

Or, l'Union européenne a déjà affiché son intérêt pour intervenir de manière plus active dans les matières réglementées par le droit international. Avec sa politique d'extension de ses compétences, il n'est plus satisfaisant pour l'Union européenne de délaisser certains domaines à la seule compétence de la réglementation internationale. Non seulement parce que les Etats membres ne sont plus aussi libres dans leurs engagements internationaux, mais aussi parce que laisser la réglementation internationale tributaire de la volonté des Etats membres fait naître le risque de divergences nationales.

235. L'Union européenne a fait le constat de la carence du droit international dans l'unification des législations nationales. Elle souhaite y remédier en instaurant un cadre renforcé au niveau régional assurant une réglementation commune pour l'ensemble des États membres.

Certains domaines sont évidemment très sensibles, comme la pollution par hydrocarbures et la protection de l'environnement, et l'Union européenne entend démontrer son implication et son engagement à assurer un cadre législatif cohérent et contraignant. En matière de sécurité maritime, l'Union européenne a adopté une série de mesures communautaires à la suite de la catastrophe de l'Erika le 12 décembre 1999 (autrement dénommées Paquet Erika 1, 2 et 3). Dans le cadre du deuxième paquet de mesures communautaires en matière de sécurité, la Commission avait proposé l'adoption d'un fonds d'indemnisation complémentaire concernant les dommages causés par la pollution des pétroliers.

236. Les institutions européennes étaient dépourvues d'une réglementation propre à encadrer les indemnisations relatives à ce type de dommages et jugeaient que le régime actuel de responsabilité fixé au niveau international n'était pas suffisant face à l'ampleur des dommages résultant de la pollution par hydrocarbures. Elles reconnaissaient toutefois le cadre normatif mis en place au niveau international et souhaitaient que ce fonds complémentaire se superpose aux

systèmes déjà existants des traités CLC et FIPOL, en ajoutant une tranche supplémentaire d'indemnisation au profit des victimes des pollutions dans les eaux européennes.

Toutefois, l'Union européenne n'aura pas l'occasion d'accomplir son souhait de prendre part à la construction d'un droit réglementant les indemnisations de pollutions par hydrocarbures puisque la communauté internationale a adopté en 2003 une convention établissant le Fonds Complémentaire. Ce n'est donc pas au niveau européen mais au niveau international que la troisième tranche de compensation a été établie pour combler les carences éventuelles du système CLC / FIPOL. Elle a connu un petit bémol dans son élan avec l'échec de l'adoption de son fonds complémentaire européen (COPE) mais a su une nouvelle fois puiser dans les ressources internationales pour poursuivre son objectif.

237. Le système de responsabilité civile et d'indemnisation des dommages de pollution par hydrocarbures mis en place au niveau international nécessitera néanmoins l'intervention de l'Union européenne. Ce système d'indemnisation est constitué de deux conventions internationales. La première est la convention internationale de 1969 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (CLC). Ce texte régit la responsabilité en matière de pollution. Il est construit autour d'une responsabilité objective limitée par un plafond de responsabilité. La seconde est la convention internationale de 1971 portant création d'un fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (convention FIPOL).

La création de ce fonds était devenue nécessaire afin d'améliorer le système d'indemnisation, en offrant aux victimes de dommages dus à la pollution par les hydrocarbures une indemnisation complémentaire lorsque ces dernières ne pouvaient pas obtenir une réparation intégrale du préjudice de la part du propriétaire du navire. Ce fonds complémentaire est alimenté par une taxe sur les réceptionnaires d'hydrocarbures. Ce double mécanisme d'indemnisation, entré en vigueur respectivement pour la convention CLC en 1975 et pour la convention FIPOL en 1978, a été révisé en 1992 à l'occasion de l'adoption de deux protocoles modificatifs. Les protocoles de 1992 aux conventions CLC et FIPOL sont entrés en vigueur en 1996 et les États maritimes de l'Union européenne en sont des parties contractantes.

Malgré l'évolution apportée par la révision du système en 1992, la modernisation du transport maritime, accompagnée des catastrophes maritimes, ont démontré l'insuffisance des plafonds de responsabilité. L'OMI a donc adopté le 16 mai 2003 à Londres un protocole à la convention internationale de 1992 portant création d'un fonds complémentaire rehaussant le niveau d'indemnisation à 750 millions de DTS. Soucieuse d'améliorer le régime existant, l'Union européenne reconnaît l'importance de ce nouveau fonds international d'indemnisation relevant les

plafonds d'indemnisation, comme elle avait tenté de le faire au niveau européen avec son propre fonds complémentaire européen.

238. Toutefois, les dispositions de ce protocole ne pouvaient pas être intégrées telles quelles dans le droit de l'Union européenne car les articles 7 et 8 du protocole avaient des incidences sur la compétence judiciaire, la reconnaissance et l'exécution des décisions relatives à l'application de la convention. Or, ce domaine relève de la compétence exclusive de l'Union européenne qui s'est déjà dotée de son propre dispositif en la matière avec le règlement (CE) n° 44/2001 du Conseil du 22 décembre 2000 concernant la compétence judiciaire, la reconnaissance et l'exécution des décisions en matière civile et commerciale (qui a été modifié par le Règlement (UE) n ° 1215/2012).

239. De plus, il est admis au sein de l'Union européenne que les Etats membres perdent le droit de contracter des obligations envers des pays tiers au fur et à mesure *« que sont instaurées des règles communes auxquelles ces obligations sont susceptibles de porter atteinte.* »[233] L'Union européenne devient la seule entité compétente pour la négociation et la conclusion des engagements internationaux. Mais aux termes du protocole du fonds complémentaire, seuls les États souverains peuvent devenir parties et il n'est pas possible pour la Communauté d'y adhérer. C'est donc par une décision du 2 mars 2004 que « *le Conseil, à titre exceptionnel, autorise les États membres à signer et conclure le protocole relatif au fonds complémentaire dans l'intérêt de la Communauté, dans les conditions énoncées dans la présente décision.* »[234] La France l'a fait par une loi du 24 juin 2004 avant de signer ledit Protocole dans la foulée le 29 juin.[235]

240. Son statut juridique empêchant l'Union européenne d'adhérer ou de ratifier ce texte, le moyen pour l'Union d'influer sur la mise en œuvre de ce traité au sein de l'Union européenne est d'inciter les États membres à devenir partie à cette convention internationale considérée comme essentielle dans le renforcement de la protection des victimes de la pollution par hydrocarbures. De leur côté, les États membres ne sont plus libres de contracter des engagements internationaux dont les dispositions pourraient affecter les règles communes. Chaque initiative internationale impactant

[233] Proposition de décision du Conseil autorisant les États membres à signer ou à ratifier, dans l'intérêt de la Communauté européenne, le protocole de 2003 à la convention internationale de 1992 portant création d'un fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, ou à y adhérer, et autorisant l'Autriche et le Luxembourg à adhérer, dans l'intérêt de la Communauté européenne, aux instruments de référence.

[234] Décision 2004/246/CE du Conseil du 2 mars 2004 autorisant les États membres à signer ou à ratifier le protocole de 2003 à la convention internationale de 1992 portant création d'un fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures

[235] NDENDE Martin, La position du droit français au regard des conventions internationales de droit maritime privé, Le Droit maritime français 2006, p. 676

les dispositions internationales devra faire l'objet d'une autorisation formelle de l'Union européenne. En matière maritime, les instruments internationaux comporteront souvent des règles de compétence impactant les règles de l'Union européenne et la France ne pourra les ratifier ou y adhérer qu'une fois habilitée par l'Union européenne.

241. Cette intervention de l'Union européenne dans la conclusion des traités avait déjà eu lieu en 2002 avec la décision n° 2002/762/CE du Conseil, du 19 septembre 2002 [236] qui a autorisé les États membres à ratifier la convention internationale de 2001 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par hydrocarbures de soutes. Cette convention adoptée le 23 mars 2001, sous les auspices de l'Organisation Maritime Internationale, complète le dispositif existant en matière d'indemnisation des dommages dus à des pollutions par hydrocarbures en s'intéressant aux hydrocarbures transportés comme carburant. Il fallait uniformiser les règles avec le régime existant applicable aux hydrocarbures transportés en tant que marchandises afin d'assurer une indemnisation raisonnable et rapide pour les personnes victimes de ce type de dommages.

Dans la lignée des textes existants en matière de pollution par hydrocarbures, les principes retenus sont également la responsabilité objective, hormis certaines exceptions prévues, avec l'obligation pour les propriétaires de navire de souscrire une assurance suffisante afin de couvrir sa responsabilité pour les dommages par pollution. La même structure des conventions portant sur la responsabilité en matière de pollution par hydrocarbures se retrouve dans la convention du 23 mars 2001 qui prévoit ses propres règles de compétence juridictionnelle et de reconnaissance et exécution de jugements.[237] Celles-ci rentrent par conséquent en conflit avec le règlement en vigueur régissant déjà la matière de la compétence judiciaire, la reconnaissance et l'exécution des décisions en matière civile et commerciale.

Le Conseil reconnaît que les principales dispositions de la Convention de 2001 relèvent de la compétence nationale des États membres et que la compétence exclusive de la Communauté est limitée aux dispositions relatives à la compétence judiciaire, la reconnaissance et l'exécution des décisions judiciaires. Prenant en considération l'intérêt de la convention dans la réglementation maritime, et en l'absence de disposition de cette convention permettant à la Communauté d'en devenir partie, « *le Conseil autorise les États membres à signer et à ratifier la convention*

---

[236] Décision n° 2002/762/CE du Conseil, du 19 septembre 2002 autorisant les États membres à signer et à ratifier, dans l'intérêt de la Communauté européenne, la convention internationale de 2001 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de soute (convention « Hydrocarbures de soute »), ou à y adhérer [Journal officiel L 256 du 25.09.2002].

[237] Articles 9 et 10 de la convention internationale de 2001 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de soute

hydrocarbures de soute ». Cette autorisation est néanmoins assortie d'une précision visant à préserver le système communautaire. L'article 2 de la décision prévoit que lors de la ratification ou de l'adhésion à la convention hydrocarbures de soute, les États devront faire la déclaration de s'engager à appliquer le règlement (UE) n° 1215/2012. A la suite de la décision du Conseil, les États membres devaient prendre les mesures nécessaires pour déposer leurs instruments de ratification ou d'adhésion dans un délai raisonnable auprès du secrétaire général de l'OMI. Désormais les États membres de l'Union européenne ont ratifié (ou adhéré) cette convention.

242. De la même manière, il faut noter la décision du Conseil du 12 décembre 2011[238] qui approuve l'adhésion de l'Union Européenne aux articles 10 et 11, concernant les règles de compétences, du protocole de 2002 à la Convention d'Athènes de 1974 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages.

Consciente de l'avancée que représente le protocole 2002 pour le transport de passagers, l'Union européenne a usé de la faculté offerte par celui-ci afin de devenir partie contractante. En effet, le protocole de 2002 prévoit en outre pour la première fois dans une convention internationale maritime, la possibilité pour une organisation régionale d'intégration économique d'en devenir partie. Introduite pour l'Union européenne, cette possibilité a notamment pour objet d'éviter tout conflit entre un droit régional et le droit international.

Les évolutions de la convention d'Athènes de 1974 amenées par le protocole de 2002 portent principalement sur la nature de la responsabilité du transporteur maritime de passagers, qui devient une responsabilité objective du transporteur, sur l'obligation de souscription d'une assurance obligatoire et sur le droit d'action directe à l'encontre des assureurs.

Ces avancées répondent aux attentes de l'Union européenne qui souhaitait instaurer au plan régional un cadre juridique réglementant la responsabilité du transporteur. Les articles 10 et 11 du protocole relèvent de la compétence exclusive de l'Union européenne qui accepte de valider les compétences fixées par le protocole (art. 3.1). Elles sont en effet reconnues et exécutées conformément aux règles applicables de l'Union européenne.

La décision du 12 décembre 2011 rappelle que la plupart des dispositions conventionnelles ont été intégrées dans le règlement du Parlement et du Conseil du 23 avril 2009.[239]

---

[238] Décision du conseil du 12 décembre 2011 concernant l'adhésion de l'Union européenne au protocole de 2002 à la convention d'Athènes de 1974 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages, en ce qui concerne les articles 10 et 11 dudit protocole (2012/23/UE)

[239] DMF 2012, supplément n° 16

243. L'Union européenne devient donc un acteur incontournable dans l'adoption des conventions internationales de droit maritime dès lors que celles-ci peuvent avoir un impact sur les règles communes. Chaque adoption d'un traité international peut nécessiter l'intervention de l'Union européenne, celle-ci se trouvant désormais pleinement associée dans l'adoption d'instruments internationaux de droit maritime.

244. L'Union européenne a la capacité d'encourager l'adoption des conventions internationales destinées à améliorer la réglementation maritime. Le domaine du démantèlement de navire illustre parfaitement l'influence exercée par l'Union européenne.

Cette activité souffrait d'un défaut de réglementation qui n'encadrait pas suffisamment les phases successives menant au démantèlement des navires. Or, les conséquences que pouvaient avoir les opérations de déconstruction dans des domaines aussi sensibles que la sécurité et la santé des ouvriers, la pollution de l'eau et de l'air a révélé la nécessité de mettre un place un cadre plus rigide. En effet, une poignée de pays (Inde, Bangladesh, Chine, Pakistan et Turquie) sont en charge de la déconstruction de 95% du tonnage mondial et les normes qu'ils appliquent en termes de droit du travail et de protection de l'environnement se révèlent lacunaires et trop éloignées des standards occidentaux.[240]

Ce marché est en fort développement et la situation de surcapacité que connaît la flotte internationale a incité la communauté internationale à élaborer la convention internationale de Hong Kong de 2009 pour le recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires.

245. Adoptée le 15 mai 2009 sous les auspices de l'Organisation maritime internationale, cette convention a vocation à régir, de la phase de conception jusqu'au démantèlement du navire, les étapes permettant le respect du recyclage sûr et écologiquement rationnel du navire et des installations de recyclage du navire. Le navire, qui était considéré comme un déchet et qui effectuait un mouvement transfrontière en vue de son recyclage, était soumis à la Convention de Bâle du 22 mars 1989 qui n'était pas un instrument adapté aux nouveaux enjeux posés par le démantèlement des navires. La Convention fixe les conditions de son entrée en vigueur, soit 24 mois après que 15 États représentant au moins 40% de la flotte mondiale et dont les capacités de recyclage s'élèvent à 3% de leur flotte, l'aient ratifiée.[241]

---

[240] Rapport d'information n° 705 déposé par la Commission des affaires européennes sur la mise en œuvre de la Convention de Hong Kong relative au recyclage des navires présenté par M. Arnaud Leroy

[241] Site de l'OMI, www.imo.org

L'Union européenne a pris conscience que ces conditions mettraient des années à être réunies pour que les dispositions conventionnelles soient effectives. Elle a souhaité profiter de la dynamique insufflée par l'adoption de la convention pour mettre en place deux séries de normes.

En effet, la convention de Hong Kong ne donne pas la possibilité à l'Union européenne d'en devenir partie, mais certaines de ses dispositions regroupent les champs de compétence de l'Union. C'est la raison pour laquelle son intervention était nécessaire.

Le Conseil a donc autorisé les États membres, qui comptent des navires battant leur pavillon ou immatriculés sous leur pavillon, à la ratifier ou y adhérer par une décision du Conseil du 14 avril 2014. Afin d'anticiper l'entrée en vigueur de la Convention de Hong Kong, l'Union européenne a également adopté le règlement du 20 novembre 2013 relatif au recyclage des navires afin de mettre en place les principes établis par la Convention de Hong Kong.[242]

Le fort degré d'implication de l'Union européenne dans la réglementation maritime internationale conduit à se demander si il est opportun pour elle de devenir membre de l'OMI.

3. L'opportunité d'une adhésion de l'Union européenne à l'OMI

246. L'interaction de l'Union européenne avec la réglementation maritime de droit international incite à s'interroger sur l'opportunité pour elle de devenir membre de l'OMI. Des discussions ont été entamées au sein des institutions européennes pour engager une réflexion sur une éventuelle adhésion de l'Union européenne à l'OMI.[243]

247. L'accroissement de l'intervention de l'Union européenne dans l'adoption des règles de droit maritime crédite l'Union européenne d'une forte expérience qui pourrait être mise à profit au sein de l'OMI. Le 3 mai 2011, l'Assemblé générale des Nations Unies a adopté une résolution qui accorde à l'Union européenne le statut d'observateur.[244] Le texte de la résolution prévoit les modalités de participation des représentants de l'Union européenne aux sessions de travaux et aux groupes de discussions. L'Assemblé générale ne manque pas de rappeler qu'elle est un « *organe intergouvernemental dont le statut de membre à part entière est limité aux États Membres de l'Organisation des Nations Unies.* » La réaffirmation de ce principe a été jugée utile

---

[242] Règlement (UE) n° 1257/2013 du 20 novembre 2013 relatif au recyclage des navires et modifiant le règlement (CE) n° 1013/2006 et la directive 2009/16/CE

[243] Recommandation de la Commission au Conseil visant à autoriser la Commission à ouvrir et à conduire des négociations avec l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) sur les conditions et les modalités d'adhésion de la Communauté européenne /* SEC/2002/0381 final */ Juin 2013, alerte 112, ressource en ligne, disponible sur : http://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/?uri=CELEX%3A52002SC0381(01)

[244] Site Internet des Nations Unies, www.un.org, Assemblée générale, soixante-cinquième session, 88e séance plénière

compte tenu du précédent créé par cette résolution qui introduit une nouvelle catégorie de membres non-étatiques des Nations-Unies.

248. L'Union ne dispose pas d'un droit de vote au sein de l'ONU mais peut participer aux débats et user d'un droit de réponse pour défendre les intérêts de la politique européenne. Toutefois, le statut d'observateur dont jouit l'Union européenne a été jugé insuffisant par la Commission qui recommande au Conseil d'engager des négociations sur les modalités de l'adhésion à l'OMI. L'Union européenne n'est actuellement pas en mesure de faire valoir sa position au niveau international pour les matières relevant de sa compétence exclusive. Elle considère que, compte tenu du poids commercial que représente l'économie des États membres dans le transport, il est nécessaire qu'elle puisse jouer un rôle dans l'élaboration des règles régissant le transport.

249. L'adhésion de l'Union européenne nécessiterait de modifier les statuts de l'OMI en intégrant une clause autorisant les organisations d'intégration économique à en devenir partie. Outre les contraintes administratives que l'institution impose pour de tels amendements, il faudrait pouvoir convaincre deux tiers des États membres de l'ONU d'adopter cette modification. Or, il n'y aurait pas de véritable intérêt pour les États extérieurs à l'Union européenne à la voir devenir membre.

250. De plus, de nombreuses questions resteraient à résoudre comme celle de savoir si l'Union européenne pouvait accélérer l'entrée en vigueur de certaines conventions sans empêcher les États membres d'exercer pleinement leurs compétences.[245] L'entrée en vigueur des conventions internationales de l'OMI requiert un nombre minimum de ratifications d'États parties, représentant un volume du tonnage mondial. Or, l'Union européenne n'a pas de pavillon et ne représente aucun pourcentage du tonnage mondial. Par ailleurs, elle ne dispose que d'une compétence partagée dans le domaine du transport maritime et il est délicat d'envisager l'articulation entre les États membres et l'Union si cette adhésion devait être effective.

Certes, compte tenu du fort degré d'intégration dont bénéficient les normes européennes dans la législation nationale des États membres, chaque convention de l'OMI ratifiée deviendrait partie intégrante du droit européen et jouirait d'une forte diffusion. Mais la question de savoir si cette adhésion interdirait à l'Union européenne toute action unilatérale reste ouverte.

---

[245] NENGYE Liu et MAES Frank, Legal Constraints to the European Union's Accession to the International Maritime Organisation, Journal of Maritime Law & Commerce, Vol. 43, No. 2, April, 2012

Si la majorité des conventions ne permet pas à l'Union européenne d'en devenir partie et que son adhésion à l'OMI est incertaine, l'Union européenne dispose de la compétence de régir par voie de règlement certains domaines du droit maritime, à l'instar du règlement sur le transport de passagers, dont les dispositions sont directement applicables dans chacun des États membres.

B) Le règlement intégrant les dispositions de la Convention d'Athènes sur le transport maritime de passagers

251. En 2005, dans le cadre du 3e paquet sécurité maritime, la Commission européenne exprimait sa volonté d'incorporer au droit communautaire la Convention d'Athènes de 2002.[246] L'Union européenne poursuit sa stratégie en matière de sécurité maritime en adoptant le règlement 392/2009 du Parlement et du Conseil du 23 avril 2009 relatif à la responsabilité des transporteurs de passagers par mer en cas d'accident, qui, entré en vigueur le 1er janvier 2013, unifie les règles et impose aux États membres la convention d'Athènes qui est intégrée dans leur droit national.[247]

D'application directe, ce texte s'applique à tout transport international ainsi qu'au transport par mer à l'intérieur d'un seul État membre, lorsque le navire bat pavillon d'un État membre ou est immatriculé dans celui-ci, ou que le contrat de transport a été conclu dans un État membre, ou selon le contrat de transport, que le lieu de départ ou de destination se trouve dans un État membre.[248] Les navires concernés par le règlement sont les navires de classes A et B au sens de l'article 4 de la directive 98/18/CE[249] mais le règlement prévoit la possibilité d'étendre le champ d'application de ses dispositions à l'ensemble des voyages maritimes nationaux.

252. Il s'agit clairement pour l'Union européenne d'unifier le droit du transport en matière de responsabilité des transporteurs de passagers par mer en cas d'accident et de réparation des dommages subis par les passagers qui voyagent dans l'Union européenne. Le naufrage du navire Joola au large de la Gambie le 26 septembre 2002 a en effet mis en évidence la nécessité de

---

[246] THOMAS-CIORA Geneviève, Le transport de passagers par voie maritime, DMF 2006 n° 676

[247] COLETTE Blandine, Transports de personnes, Bulletin des transports et de la logistique, 2010, n° 3334

[248] Article 2 du Règlement 392/2009 du Parlement et du Conseil du 23 avril 2009

[249] L'article 4 de la directive 98/18/CE du Conseil du 17 mars 1998 établissant des règles et normes de sécurité pour les navires à passagers porte sur les classes de navires à passagers et prévoit que « *1. Les navires à passagers sont répartis en différentes classes en fonction de la zone maritime dans laquelle ils opèrent, à savoir : « Classe A » : navire à passagers effectuant des voyages nationaux autres que les voyages couverts par les classes B, C et D. « Classe B » : navire à passagers effectuant des voyages nationaux au cours desquels il ne se trouve jamais à plus de 20 milles de la côte, où des personnes naufragées peuvent gagner la terre avec une hauteur de marée moyenne.* »

moderniser la réglementation du transport de passagers par mer et l'Union souhaitait éviter toute différence de traitement entre les passagers voyageant dans l'espace communautaire par l'effet de l'application des lois nationales. En France, le régime de responsabilité du transporteur maritime de passagers au niveau national ne s'était pas aligné sur la norme internationale (1) ce qui justifiait d'autant plus l'initiative de l'Union européenne d'intégrer les dispositions de la convention d'Athènes dans le droit interne des États membres (2).

1. La convention d'Athènes absente du régime national de responsabilité du transporteur maritime de passagers

253. Le 6 novembre 2014, un projet autorisant l'adhésion de la France au protocole à la convention d'Athènes de 1974 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages a été déposé.[250] La France avait dénoncé les précédentes conventions de 1961 et 1967 réglementant la matière sans pour autant par la suite ratifier la Convention de 1974. La responsabilité du transporteur de passagers était soumise au seul droit interne.

254. Depuis l'entrée en vigueur du règlement communautaire relatif à la responsabilité des transporteurs de passagers par mer en cas d'accident, le cadre juridique applicable aux litiges échappant au champ d'application du droit communautaire est inscrit dans le Code de transports aux articles L 5421-1 à L 5421-8. Le règlement ne s'applique pas à l'ensemble des transports nationaux car il restreint lui-même son application à tout transport international ou « transport par mer à l'intérieur d'un seul État membre à bord de navires des classes A et B au titre de l'article 4 de la directive 98/18/CE ». Les navires de classes C et D sont donc exclus de l'application de ce règlement même si le texte européen autorise à son article 2 que « les États membres peuvent appliquer le présent règlement à l'ensemble des voyages maritimes nationaux ». Toutefois, en l'absence de proposition d'extension du règlement, les deux régimes de responsabilité coexistent.

255. Les modalités du régime national applicable suivront deux règles différentes en fonction des circonstances de l'accident. Le Code des transports distingue l'accident corporel « individuel » du passager [251] de l'accident corporel « collectif » impliquant les dommages de plusieurs passagers dont l'origine vient d'un événement de mer (naufrage, abordage, échouement,

[250] Rapport sur le projet de loi autorisant l'adhésion de la France au protocole à la convention d'Athènes de 1974 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages, Senat n° 67, par M. André TRILLARD

[251] Article L5421-3 du Code des transports

explosion, incendie).[252] Le premier type d'accident est soumis au régime de la faute prouvée tandis que le code des transports instaure une présomption de responsabilité pour les seconds.[253]

L'origine de la réglementation se trouve dans la loi du 18 juin 1966 qui retenait ce mécanisme complexe juxtaposant la responsabilité pour faute et la présomption de responsabilité. Le transporteur de passagers est tenu d'une obligation de sécurité qui, en matière maritime, comme l'admet la jurisprudence, est une obligation de moyens et non une obligation de résultat.

Les juges n'ont pas renforcé l'obligation de sécurité en gardant à l'esprit les aléas du transport maritime et appliquent littéralement la loi en mettant à la charge du demandeur la preuve de la faute à l'origine de son préjudice allégué.[254] L'obligation de sécurité se traduit par l'article L.5421-2 qui prévoit que « l*e transporteur est tenu de mettre et conserver le navire en état de navigabilité, convenablement armé, équipé et approvisionné pour le voyage considéré et de faire toute diligence pour assurer la sécurité des passagers.* ».

Il ne peut être tiré de principe général permettant de qualifier la responsabilité du transporteur de passagers et de bagages car elle est à géométrie variable selon les circonstances du dommage. Une fois la responsabilité du transporteur établie, les limites des plafonds de responsabilité seront celles fixées par la convention de 1976 modifiée.[255]

256. La France n'avait pas ratifié la Convention d'Athènes du 13 décembre 1974 dont les dispositions n'étaient pas directement applicables devant les tribunaux français. Ce texte, entré en vigueur le 28 avril 1987 a été modifié par la suite.[256] Comme la plupart des textes étudiés, l'adoption de la Convention internationale d'Athènes fut motivée par une prise de conscience collective à la suite d'une série d'accidents de ferrys dans plusieurs pays.[257]

257. Cette convention faisait suite aux précédentes conventions de 1961[258] et 1967. Le système mis en place par ces deux conventions fut jugé insuffisant. La convention internationale de Bruxelles du 29 avril 1961 ne régissait pas les dommages causés aux bagages des passagers. Elle fut

---

[252] Article L5421-4 du Code des transports

[253] BOHIC-SOURBET Amélie, Application du régime de responsabilité pour faute prouvée en matière de transport maritime de passagers, DMF 2016, n° 782

[254] TASSY Hervé, A propos du transport de passagers, DMF 1998, n° 586

[255] MULLER Walter, Faut-il réviser la Convention d'Athènes de 1974 sur le transport de passagers par mer ?, DMF 1999 n° 589

[256] 27 Etats contractants fin novembre 2014

[257] PELTZ D. Robert, Journal of Maritime Law & Commerce, The Athens Convention Revisited, Vol. 43, No. 4, October 2012

[258] Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de transport de passagers par mer adoptée à Bruxelles le 29 avril 1961

donc complétée par une seconde, la convention internationale de Bruxelles du 27 mai 1967.[259] Cependant, la coexistence de ces deux textes ne rendait pas lisible l'application du droit en vigueur faute d'harmonisation des dispositions de ces deux textes.[260]

258. L'OMI s'est donc penchée sur la rédaction d'une nouvelle convention. De ces travaux préparatoires en est ressorti la Convention de 1974. Cette dernière tentait de rassembler les dispositions des anciennes de conventions de 1961 et 1967 mais reprenait les principes déjà présents dans le droit français.

Il n'a pas été jugé opportun de ratifier cette dernière convention car elle n'apportait pas d'avancées significatives en termes d'indemnisation des passagers par rapport au régime national existant.[261] Les plafonds de limitation de responsabilité qu'elle offrait étaient identiques à la convention LLMC de 1976 qui avait déjà été ratifiée par la France.

La convention d'Athènes a fait l'objet de deux modifications avant l'adoption du protocole de 2002. Une première évolution fut d'ordre technique puisque le protocole de 1976 [262] a introduit l'unité de DTS comme unité de compte remplaçant le « Poincaré franc » afin de modifier les assiettes de calcul des indemnisations. La seconde évolution a eu lieu avec le protocole du 29 mars 1990, qui avait pour objectif de relever les limitations mais il n'est jamais entré en vigueur et a été remplacé par le protocole de 2002.

259. C'est compte tenu du niveau généralement insuffisant des compensations pour les passagers que le comité juridique de l'OMI avait décidé de réviser la Convention de 1974. Elle a donc été modifiée par le protocole de 2002 qui institue un régime bien différent de celui mis en place par les textes précédents. Ce dernier ne se contente pas simplement de rehausser les plafonds de limitation mais réorganise le régime de responsabilité avec deux évolutions notables en comparaison avec la convention de 1974 : l'introduction d'une obligation d'assurance et la possibilité de demander réparation directement auprès de l'assureur du transporteur.

260. La question de la révision de la Convention d'Athènes avait été discutée. Cette nouvelle convention, basée sur un régime de responsabilité objective du transporteur en cas de mort

---

[259] Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de transport de bagages de passagers par mer adoptée à Bruxelles le 27 mai 1967

[260] Rapport n° 67 (2014-2015) de M. André TRILLARD, fait au nom de la commission des affaires étrangères, de la défense et des forces armées, déposé le 29 octobre 2014

[261] Ibidem

[262] Adopté le 19 novembre 1976 et entré en vigueur le 30 avril 1989

ou de blessure d'un passager combinée à une assurance obligatoire, était très attendue pour l'unification de la réglementation du transport maritime de passagers.[263]

Pourtant, certaines voix s'étaient élevées en craignant un risque de « désunion » et se méfiaient d'une révision du système existant.[264] Certains juristes avaient formulé des réserves sur l'adoption d'une réglementation basée sur une responsabilité objective. Le Président de la Conférence diplomatique de 1974, Walter Müller, n'était pas favorable à une telle révision et rappelait que l'équilibre prévu par la Convention d'Athènes était juste et équitable, en imposant d'un côté une présomption de responsabilité pour les incidents majeurs et de l'autre, une responsabilité pour faute prouvée pour les autres incidents. Il expliquait que le faible taux de ratification de la convention d'Athènes n'était pas dû à l'absence de responsabilité objective mais plutôt à la restriction de la liberté contractuelle, qui était traditionnellement offerte au transporteur de passagers, introduite par ce texte. Il mettait également en garde sur le rehaussement des plafonds de responsabilité accompagné d'une obligation d'assurance qui aurait inévitablement des conséquences financières sur les opérateurs, ce qui pourrait freiner les ratifications du futur texte.[265]

261. La révision de la Convention d'Athènes de 1974 s'est concrétisée avec le protocole de 2002.[266] Adopté le 1er novembre 2002 à Londres, il a mis en place un système d'assurance obligatoire et élève le plafond de la limitation de responsabilité à 250 000 DTS. Le protocole de 2002 a été ratifié par 27 États membres de l'UE, nombre suffisant d'États pour son entrée en vigueur.[267] Il est entré en vigueur le 23 avril 2014 soit douze ans après son adoption. Ce long processus d'adoption s'explique par les difficultés techniques posées par les questions d'assurance et la prise en charge des risques de guerre. [268] Les compagnies d'assurances ainsi que les armateurs s'inquiétaient de la capacité du marché de l'assurance à couvrir les risques liés au terrorisme qui répondraient aux exigences de la Convention. Pour résoudre ce problème, le Comité juridique de l'OMI a adopté le 19 octobre 2006 une réserve et des lignes directrices pour

---

[263] THOMAS-CIORA Geneviève, Le transport de passagers par voie maritime, DMF 2006 n° 676

[264] Ibidem

[265] MÜLLER Walter, Faut-il réviser la Convention d'Athènes de 1974 sur le transport de passagers par mer, DMF 1999 n° 589

[266] Adopté le 1er novembre 2002 à l'issue d'une conférence diplomatique de l'OMI

[267] PELTZ D. Robert, Journal of Maritime Law & Commerce, The Athens Convention Revisited, Vol. 43, No. 4, October 2012

[268] Pour un point complet, voir G. Thomas-Ciora, Le transport de passagers par voie maritime, DMF 2006, n° 977

l'application de la Convention d'Athènes qui permettent de clarifier les conditions d'assurance requises.[269]

262. Le protocole de 2002 a instauré un mécanisme d'indemnisation plus complexe que la Convention de 1974 originelle, et donc du régime national qui comportait les mêmes principes. Avec la loi du 18 juin 1966, et désormais le Code des transports, le régime national s'oppose au régime international en ce qu'il fait reposer le régime de responsabilité en cas d'accident corporel sur un système de faute prouvée.

Les divergences entre le régime international et le régime national sont également présentes en matière de retard.[270] Il instaure un régime plus protecteur du transporteur malgré les tempéraments apportés par le décret de 1966. Le Protocole prévoit la distinction entre trois catégories de préjudices. Les règles d'indemnisation différeront s'il s'agit d'un événement non maritime, d'un événement maritime ne dépassant pas le montant de 250 000 de droits de tirage spéciaux (DTS) et d'un événement maritime dépassant le montant de 250 000 DTS. Dans ce dernier cas, le transporteur sera soumis à une présomption de responsabilité pour la part allant jusqu'à 250 000 droits de tirage spéciaux, tandis que pour la part excédant ce montant, il aura la faculté de se dégager de toute responsabilité en prouvant que l'événement générateur du préjudice est survenu sans faute ou négligence de sa part.

263. Ce retard dans l'entrée en vigueur du protocole de 2002 fut regretté compte tenu de l'ambition affichée d'offrir un régime plus protecteur en faveur des victimes. Il prévoit une meilleure protection des passagers que celle dans sa version d'origine ou dans le dispositif de la Convention LLMC. [271] Le protocole s'organise autour de plusieurs axes : mise en place d'un régime de responsabilité objective du transporteur (responsabilité sans faute), fixation de limites élevées de responsabilité, obligation pour le transporteur de souscrire une assurance couvrant sa responsabilité, action directe de la victime auprès de l'assureur. Il introduit une définition élargie du transporteur, ce qui garantit une plus large indemnisation. En effet, le transporteur demeure responsable pour

---

[269] PROJET DE LOI autorisant l'adhésion de la France au protocole à la convention d'Athènes de 1974 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages NOR : MAEJ1310881L/Bleue-1, ressource en ligne, disponible sur : http://www.senat.fr/leg/etudes-impact/pjl13-270-ei/pjl13-270-ei.pdf

[270] PIERRONNET François-Xavier, Action en responsabilité contre le transporteur maritime de passagers pour retard : juridiction compétente et droit applicable, DMF 2006, n° 668

[271] Projet de loi autorisant l'adhésion de la France au protocole à la convention d'Athènes de 1974 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages NOR : MAEJ1310881L/Bleue-1, ressource en ligne, disponible sur : http://www.senat.fr/leg/etudes-impact/pjl13-270-ei/pjl13-270-ei.pdf

l'ensemble du transport, même en cas d'intervention d'un « transporteur substitué sur tout ou partie du transport.».[272]

2. La nécessité pour l'Union européenne d'intégrer les dispositions conventionnelles

264. Le règlement n° 392/2009 du Parlement du 23 avril 2009 tend à unifier les règles de droit sur le territoire européen et cette initiative est bienvenue dans la mesure où le transport de passagers, ayant vocation à impliquer plusieurs États, peut créer des conflits de lois difficiles à résoudre. En pratique, la recherche de la loi applicable conduit d'abord à se référer aux conditions générales du contrat de transport qui prévoient en général l'application de la loi du pavillon du navire. Mais il est difficile d'admettre que la clause de juridiction puisse être valablement opposable au consommateur qui peut difficilement accepter une loi dont il n'a pas connaissance, la recherche du pavillon du navire étant une opération complexe.[273] Une solution au niveau international a l'avantage de simplifier la résolution de conflits de lois.

265. Dans le sillage des textes communautaires dernièrement entrés en vigueur en droit aérien, l'Union européenne s'intéressait de très près à l'adoption par tous les Etats membres du Protocole de Londres du 1er novembre 2002 de manière à fixer de nouvelles règles communes en matière de responsabilité et d'indemnisation des accidents dans le transport maritime de passagers. La ratification de ce texte par la France et par beaucoup d'autres États était donc très attendue [274] d'autant plus que le droit maritime actuel s'avère très injuste pour les passagers par comparaison avec le droit aérien. [275]

266. Mais le nombre d'adhésions nécessaire à l'entrée en vigueur de ses nouvelles normes tardait à se concrétiser. L'Union européenne a donc décidé d'incorporer les dispositions conventions au droit européen. Ce règlement intègre également les lignes directrices de l'OMI pour l'application de la convention d'Athènes adoptées en 2006, qu'il rend obligatoire.

267. L'intervention de l'Union européenne a été saluée à plusieurs égards. Elle a permis d'accélérer l'intégration en droit français des dispositions plus favorables à la victime en

---

[272] Rapport sur le projet de loi autorisant l'adhésion de la France au protocole à la convention d'Athènes de 1974 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages, Senat n° 67, par M. André TRILLARD

[273] CACHARD Olivier, Clause de juridiction et action pour le dommage corporel, commentaires de l'arrêt No 08-00291 de la Cour d'appel de Bastia du 2 février 2011, *navire Corsica Victoria*, DMF 2011 n° 730

[274] DMF 2008, supplément n° 12

[275] NDENDE Martin, La position du droit français au regard des conventions internationales de droit maritime privé, Le Droit maritime français 2006, p. 676

matière de transport de passagers mais elle a aussi eu la prudence de reprendre le texte de la convention internationale permettant de limiter les confusions qu'aurait créé l'adoption d'une norme européenne aux limitations divergentes. Le règlement uniformise la responsabilité du transporteur national et international au sein de l'Union. Il s'inscrit dans une volonté d'instaurer un droit commun des transports de passagers dans l'UE après l'entrée en vigueur des règlements aérien et ferroviaires.[276] Ces trois textes prévoient en effet des règles similaires.

268. Le règlement introduit des règles de conflit spécifiques régissant le transport de passagers. Il reprend le principe classique de l'autonomie de la loi en encadrant la liberté de choix de la loi applicable. A défaut de choix de loi, ce sera la loi du pays dans lequel le passager a sa résidence habituelle qui sera applicable, sous réserve que le lieu de départ ou le lieu d'arrivée se situe dans ce pays. En dehors de ces hypothèses, la loi du pays dans lequel le transporteur a sa résidence habituelle s'applique.

269. Le large champ d'application du règlement traduit la vocation générale du texte à régir la majorité des transports internationaux et nationaux concernant la majorité des navires.[277] Il s'applique ainsi aux transports des navires battant pavillon d'un État membre ou aux transports conclus dans un État membre ou encore accomplis au départ ou à destination d'un État membre.[278] La France n'a pas choisi d'user de la faculté offerte par le règlement qui prévoit la possibilité pour les États membres d'étendre le champ d'application de règlement à l'ensemble des voyages maritimes nationaux.

270. En revanche, la Commission a souhaité étendre le champ d'application de la convention au transport intracommunautaire, national et au transport par voir navigable. [279] Le règlement ne reprend donc pas à l'identique la convention et apporte certaines modifications relatives à l'indemnisation en cas de dommages causés aux équipements pour handicapés à hauteur du maximum de la valeur de remplacement (article 4 du règlement) et à l'avance versée par le transporteur maritime en cas de décès ou de lésions corporelles.

Le règlement de 2009 s'applique à la presque totalité des transports de passagers compte tenu de son application très large et ce n'est qu'un domaine très réduit qui est concédé au Code des

---

[276] DMF 2009, supplément n° 13, Le droit positif en 2008

[277] Les navires sont référencés par classe au sens de la directive 98/18/CE (exemple «Classe A»: navire à passagers effectuant des voyages nationaux autres que les voyages couverts par les classes B, C et D. «Classe B»: navire à passagers effectuant des voyages nationaux au cours desquels il ne se trouve jamais à plus de 20 milles de la côte, où des personnes naufragées peuvent gagner la terre avec une hauteur de marée moyenne.)

[278] DMF 2009, supplément n° 13, Le droit positif en 2008

[279] THOMAS-CIORA Geneviève, Le transport de passagers par voie maritime, DMF 2006 n° 676

transports. Ce dernier sera en revanche toujours invoqué en ce qui concerne la caractérisation de la faute inexcusable ou faute de témérité qui est appréciée souverainement par les juges.[280] Mais la conception de la faute inexcusable de la convention d'Athènes et la faute de témérité du code des transports peut générer des divergences d'interprétation qui seront sûrement atténuées par la cour de justice. [281]

271. Malgré les avancées qu'il représente, le règlement n'a pas été épargné par certaines critiques relatives à son opportunité.[282] L'initiative de l'adoption d'un règlement communautaire pour l'introduction des dispositions du régime international dans les législations des États membres fut en effet regrettée compte tenu de l'alternative offerte par la Convention d'ouvrir l'adhésion de ce texte international aux organisations régionales d'intégration économique. Le but de cette autorisation était d'unifier le droit international et le droit national mais l'Union européenne n'en a pas tenu compte en étendant le champ d'application du régime international ce qui est contraire à l'harmonisation recherchée. Deux régimes de responsabilité vont donc coexister avec des modifications notables apportées par le règlement.[283]

272. L'intégration de la Convention modifiée par le Protocole de 2002 ne crée pas de problème d'articulation du droit. Le règlement est le seul instrument applicable et il s'appuie sur les mêmes principes que ceux de la Convention avec une indemnisation plus large pour les passagers. La volonté d'harmoniser les conditions d'indemnisation des passagers quelle que soit leur lieu de destination au sein de l'Union européenne a été renforcée par l'adoption du règlement (UE) n°1177/2010 du 24 novembre 2010 concernant les droits des passagers voyageant par mer ou par voie de navigation intérieure. Le droit de tous les passagers voyageant au sein de l'Union par mer ou par voie de navigation intérieure est régi par une réglementation européenne qui est similaire à celle existant en matière ferroviaire, routière ou aérienne.

273. Aux États-Unis, la Convention d'Athènes n'a pas été ratifiée par le Congrès américain de sorte que ses dispositions ne s'appliquent pas. Mais la jurisprudence américaine a

---

[280] BONASSIES Pierre, Du Code des transports à la Convention d'Athènes : observations sur la responsabilité du transporteur maritime de passagers, DMF 2014, n° 761

[281] BONASSIES Pierre, Du Code des transports à la Convention d'Athènes : observations sur la responsabilité du transporteur maritime de passagers, DMF 2014, n° 761

[282] THOMAS-CIORA Geneviève, Le transport de passagers par voie maritime, DMF 2006 n° 676

[283] Ibidem

plusieurs fois considéré que la limitation de responsabilité pouvait être séparée et intégrée dans le contrat de transport de passager en tant que loi contractuelle dans certaines conditions.[284]

En fonction de la matière et de la nature des actes adoptés, les mesures prises au niveau européen s'inspirant librement du droit international, mettront en lumière les problématiques de l'articulation des normes issues de deux ordres juridiques distincts.

[284] PELTZ D. Robert, Journal of Maritime Law & Commerce, The Athens Convention Revisited, Vol. 43, No. 4, October 2012

CHAPITRE 2 : Le risque de conflit de la réglementation communautaire avec les conventions internationales de droit maritime

274. Le droit international est une forte source d'inspiration pour l'Union européenne dans son œuvre d'harmonisation de sa législation applicable en matière maritime La portée des dispositions conventionnelles est renforcée puisqu'elles bénéficient d'un nouveau canal de diffusion au niveau européen. Le bémol de cette intégration du droit international dans le droit européen vient de l'autonomie de ces deux ordres juridiques et l'absence de toute norme régissant leurs interactions et articulation. L'Union européenne introduit dans le droit interne des États des normes dotées d'une force contraignante ce qui peut aboutir à des conflits de normes. Le juge sera confronté à deux systèmes juridiques qu'il devra appliquer de manière impérative mais dont la coexistence créé des conflits face auxquels il lui sera difficile de conclure à une solution claire et définitive.

Ces deux ordres juridiques ne pouvant pas s'inscrire dans un rapport hiérarchique, le juge doit être pragmatique lorsqu'il est face à un conflit de normes et étudier la validité de la norme européenne au regard du droit international, ce qui a été illustrée par la mise en cause de la directive 2005/35/CE (section I), même si progressivement, une coopération semble s'engager entre les deux ordres juridiques (section II).

Section I : La mise en cause de la validité d'une directive au regard du droit international

275. La Cour de justice a mis en application sa méthode d'examen de la validité d'une norme européenne au regard du droit international avec l'adoption de la directive 2005/35/CE relative à la pollution causée par les navires (A) ce qui a mis en lumière les risques de contradiction du droit communautaire et du droit international (B).

A) La position de la Cour de justice de l'Union européenne pour l'examen de la validité d'une directive

276. La Cour de justice a été confrontée à la question de l'articulation des normes européenne et internationale avec l'adoption de la directive 2005/35/CE du Parlement et du Conseil du 7 septembre 2005 relative à la pollution causée par les navires et à l'introduction de sanctions, notamment pénales, en cas d'infractions de pollution. Elle a étudié la validité de cette directive dans l'affaire INTERTANKO de la CJCE du 3 juin 2008. [285] Cet arrêt s'impose comme essentiel pour la compréhension des rouages des relations de droit international et de droit communautaire et expose

[285] CJCE, 3 juin 2008, C-308/06, Intertanko e.a.

clairement les étapes de l'examen de l'incompatibilité d'une norme européenne au regard du droit international (2), qui a été caractérisé en l'espèce par les divergences d'application entre la directive et la convention MARPOL (1).

1. Les divergences d'application entre la directive et la Convention MARPOL

277. A la suite des catastrophes de l'Erika et du Prestige, l'Union européenne a souhaité réagir et s'armer d'une réglementation plus dissuasive. Les accidents ont en effet mis la lumière sur le problème des pollutions de mer par hydrocarbures, bien qu'ils ne représentent qu'une minime partie de la pollution maritime par hydrocarbures. La principale cause de pollution est due par les rejets délibérés d'hydrocarbures en provenance des navires à l'occasion des opérations de nettoyage des citernes et d'élimination des huiles usagées. Mais les conséquences tragiques des catastrophes de l'Erika et du Prestige en Europe ont rendu visible le préjudice environnemental et amené à une prise de conscience collective. Le séisme provoqué dans l'opinion publique par ces accidents a incité l'Union européenne à réagir avec vigueur face au constat de l'insuffisance de la réglementation internationale.

278. Même s'il en a déjà été fait état précédemment, il est utile de rappeler brièvement le cadre juridique de la responsabilité pour les dommages causés par la pollution par hydrocarbures au niveau international. La convention MARPOL de 1973 et son protocole 78 (dénommée sous la forme MARPOL 73/78) définissent les pollutions maritimes et notamment dans son Annexe I les rejets par hydrocarbures. S'agissant des indemnisations des dommages causés par une pollution de mer par hydrocarbures, le domaine est réglementé par la convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (CLC) et par la convention internationale portant création d'un fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (convention FIPOL) auxquelles tous les États membres côtiers sont parties.

Les conventions CLC / FIPOL mettent en place un régime à deux niveaux de responsabilité : d'une part une responsabilité objective (limitée) pour le propriétaire du navire et d'autre part un fonds alimenté collectivement qui fournit aux victimes de dommages par pollution une indemnisation complémentaire lorsqu'une indemnisation complète n'a pas été accordée. Il revient aux autorités nationales d'appliquer effectivement les sanctions prévues par les normes internationales quand un navire est responsable de pollution dans leurs eaux territoriales.

279. L'Union européenne a décidé d'adopter une directive 2005/35/CE afin d'introduire dans le régime juridique européen les normes internationales relatives à la pollution causée par les navires.[286] La directive n'entend pas déroger aux dispositions de la Convention MARPOL et l'intention du législateur communautaire est exprimée à son article 1er qui dispose que la directive a pour objet « *d'incorporer dans le droit communautaire les normes internationales relative à la pollution causée par les navires et d'instaurer des sanctions en cas d'infractions à ces normes internationales.* »

Les normes internationales auxquelles cette directive fait référence sont principalement les dispositions de la Convention MARPOL que la directive reprend en totalité en ce qui concerne la définition des rejets prohibés.[287] Le premier apport de cette directive est d'incorporer dans l'ordre communautaire les limites fixées par MARPOL ce qui contribue à l'unification des législations des États membres avec le système international si certains d'entre eux n'avaient pas encore ratifié la convention internationale. La directive introduit également la définition d'un cadre juridique permettant de sanctionner les violations de cette convention internationale.

280. Les intentions de la Communauté européenne sont exprimées dans les considérants 2 et 3 de la directive et motivées par le souci d'harmoniser la mise en œuvre de la convention MARPOL dont les règles sont appliquées à différents degrés dans les États membres.

L'avocat général dans l'affaire INTERTANKO a eu l'occasion de rappeler que les normes matérielles existantes, sanctionnant les rejets de substances polluantes et fondées sur la Convention MARPOL, ne sont pas appliquées de manière effective et homogène par les États membres dans les eaux communautaires, et par voie de conséquence, le système répressif applicable varie fortement d'un État à l'autre.[288]

281. Concrètement, cette directive a pour objectif de faire qualifier les rejets de substances polluantes comme une infraction de nature pénale. En effet, la convention MARPOL ne pose aucune obligation sur la nature des sanctions à adopter, qui peuvent dès lors être soit administratives ou pénales. En réponse au naufrage du Prestige et de l'Erika, la directive a pris le parti d'imposer un système de répression pénale. La réglementation de l'Union européenne implique que les personnes responsables de rejets polluants puissent être condamnées à des

---

[286] Article 1er directive 2005/35/CE du Parlement Européen et du Conseil du 7 septembre 2005

[287] Article 2 de MARPOL selon lequel « *rejet (…) désigne tout déversement provenant d'un navire, quelle qu'en soit la cause, et comprend tout écoulement, évacuation, épanchement, fuite, déchargement par pompage, émanation ou vidange.* »

[288] CJCE, 3 juin 2008, C-308/06, Intertanko e.a., Conclusions avocat général Madame Kokott

sanctions pénales si elles ont agi de façon intentionnelle et téméraire ou à la suite d'une négligence grave.[289]

282. Pourtant, la directive ne transpose pas à l'identique les dispositions de la convention MARPOL et s'en éloigne sur certains aspects. L'Union européenne instaure dès lors un régime juridique spécifique qui se démarque de la Convention MARPOL alors que c'est cette même convention que l'Union avait l'intention de mettre en œuvre. Mais, en se démarquant par une position intransigeante guidée par une volonté de durcir le régime de répression, la directive a augmenté le nombre de personnes susceptibles d'être poursuivies. Sous le régime conventionnel, les personnes responsables étaient limitées au nombre du capitaine du navire en infraction et à son propriétaire.[290] Ce n'est tout de même pas la logique suivie au niveau européen, puisque la directive ne fixe aucune limite dans son article 8 qui prévoit que les sanctions doivent pouvoir s'appliquer à « *quiconque est jugé responsable d'une infraction visée à l'article 4* ». La directive vise donc à mettre en œuvre la convention MARPOL tout en élargissant les personnes pouvant être reconnues responsables et donc se voir appliquer le régime juridique institué par la convention internationale. [291] C'est cette divergence qui a donné au juge communautaire l'opportunité de se prononcer sur la conformité de la directive avec les normes internationales.

283. Les doutes se cristallisaient également autour de la notion de « *négligence grave* » introduite dans la directive mais qui n'était pas prévue par la Convention MARPOL. Au niveau international, la responsabilité de l'auteur d'une pollution est subordonnée à l'identification d'une faute de témérité avec la conscience qu'un dommage en résulterait probablement. De plus, il a été relevé que l'absence de définition de cette notion pouvait enfreindre le principe de sécurité juridique en ce qu'elle était dénuée de clarté et de prévisibilité de la règle communautaire.[292]

La Cour de justice a eu donc à se livrer dans l'affaire Intertanko à l'exercice de l'examen de l'incompatibilité d'une norme européenne au regard du droit international.

---

[289] Site de l'Union européenne, EUROPA, www.europa.eu

[290] GRELLET Luc, Légalité de la directive 2005/35/CE au regard des conventions Montego Bay et Marpol, Cour de justice des communautés européennes (Grande chambre) – 3 juin 2008 n° C 308/06, DMF 2008, n° 697

[291] Ibidem

[292] VIAL Claire, Les doutes sur la validité de la directive 2005/35/CE sont levés, Environnement n°8, comm. 127

2. Les étapes de l'examen de l'incompatibilité d'une norme européenne au regard du droit international

284. En vertu de l'article 267 du Traité sur l'Union européenne, en cas d'incompatibilité présumée d'un acte communautaire avec des règles du droit international, la Cour de justice est compétente pour étudier la validité de la norme communautaire. [293] L'arrêt Intertanko illustre la conception de la Cour de Luxembourg de l'ordre juridique communautaire dans ses rapports avec l'ordre international et fut l'occasion de confronter le droit communautaire à la réglementation préexistante.

285. La Cour a été saisie d'une demande de décision préjudicielle par le juge britannique qui, dans le cadre d'un recours en contrôle de légalité relatif à la transposition de la directive, a demandé au juge communautaire de se prononcer sur la compatibilité de la norme communautaire avec deux conventions internationales, la Convention MARPOL et la Convention de Montego Bay, et avec un principe général de droit communautaire. [294] La validité des articles 4 et 5 était contestée devant la Cour comme étant en contradiction avec ces deux textes internationaux. L'Union européenne ne s'est pas contentée de reprendre intégralement les dispositions d'une convention mais a jugé utile, dans l'intérêt de la Communauté, de définir son propre régime juridique qui s'écarte parfois des engagements internationaux. Les hésitations de la juridiction britannique à trancher le litige se sont concentrées sur les critères de responsabilité tels qu'édictés dans la directive qui semblaient plus stricts que ceux prévus par le droit international.

286. C'est ainsi que la Cour s'applique à rappeler les principes fondamentaux guidant l'examen de la validité d'un acte communautaire au regard du droit international.[295] Il faut tout d'abord vérifier que les institutions soient bien liées par l'accord. Ce prérequis est indispensable dans la détermination des effets d'une norme pour notamment savoir s'il peut bénéficier de la primauté sur les actes de droit communautaire dérivé.

Les institutions ont donc prévu la possibilité de régler les conflits de normes en assurant la primauté des accords internationaux sous réserve cependant de la démonstration de l'invocabilité de ses dispositions.[296] Le seul fait que la Communauté soit liée par cet accord n'est pas suffisant. La

---

[293] Art 267 (ex-article 234 TCE) du traité sur l'Union européenne : *« La Cour de justice de l'Union européenne est compétente pour statuer, à titre préjudiciel: a) sur l'interprétation des traités, b) sur la validité et l'interprétation des actes pris par les institutions, organes ou organismes de l'Union. »*

[294] VIAL Claire, Les doutes sur la validité de la directive 2005/35/CE sont levés, Environnement n°8, comm. 127

[295] Point 42, arrêt CJCE, 3 juin 2008, aff. C-308/06, Intertanko

[296] VIAL Claire, Les doutes sur la validité de la directive 2005/35/CE sont levés, Environnement n°8, comm. 127

Cour doit également vérifier que la nature et l'économie de l'accord ne s'opposent pas à l'appréciation de sa validité et que ses dispositions apparaissent, du point de vue de leur contenu, inconditionnelles et suffisamment précises.[297] Il s'agit du « *filtre à la pénétration du droit communautaire par le droit international : le filtre de l'invocabilité directe.* »[298]

287. La Cour a donc pu aisément écarter le problème de l'étude de la convention MARPOL en relevant que la Communauté n'est pas partie à cette convention ce qui fait échec à l'examen de la validité de la directive au regard de ce texte international**.** La Communauté est une institution indépendante avec un ordre juridique propre et l'intégration de cette convention dans leur droit interne par les États membres, qui sont tous parties contractantes à la convention MARPOL, n'entraîne pas un transfert de compétences. La Cour avait déjà eu à connaître de cette problématique avec les engagements de l'accord GATT.[299]

288. Il était pourtant légitime de la part des demandeurs de faire valoir que la référence par la directive à certaines dispositions de la convention MARPOL créaient les « *bases d'un inévitable rapport de conformité.* » La Cour ne donnait pas suite à cet argument tiré de l'intégration des dispositions de la convention internationale au sein de la directive. Elle ne pouvait se permettre d'ouvrir cette voie qui aurait amené à étudier la validité d'un acte dès qu'il reprenait les dispositions d'un texte international. Si l'acte fait référence au texte international, il ne créé pas pour autant une obligation à l'égard de la Cour qui ne s'est pas formellement engagée à respecter la norme internationale. Le seul fait que la directive reprenne les principes énoncés par la Convention MARPOL ne doit pas être compris comme le souhait de s'y soumettre et n'implique pas pour la Cour le devoir de contrôler la légalité d'une norme communautaire au regard de la norme internationale citée.

289. L'examen ne pourra pas être plus concluant en ce qui concerne la liste des personnes pouvant être reconnues responsables. Rejetant la Convention MARPOL comme devant être le critère de légalité de la directive 2005/35/CE, la Cour de justice prend soin de ne créér aucun lien de droit entre les deux ordres juridiques et s'abstient de se positionner sur les éventuels rapports entre ces deux systèmes supra nationaux. Elle maintient sa jurisprudence en confirmant que l'appréciation

---

[297] CJCE, 10 janv. 2006, aff. C-344/04, IATA et ELFAA : Rec. CJCE 2006, I, p. 403, pt 39

[298] CJCE, 3 juin 2008, C-308/06, Intertanko e.a.

[299] La jurisprudence relative au GATT (CJCE, 12 déc. 1972, aff. 21/72 à 24/72, International Fruit Company e.a., préc., pts 10 à 18) n'est pas transposable en l'espèce

de la légalité d'un acte communautaire ne doit pas être envisagée au regard d'une norme internationale à laquelle la Communauté n'est pas partie.[300]

290. La Cour ne dénie pourtant pas tout effet à la Convention MARPOL. Elle reconnaît que la Convention MARPOL pourrait appréciée sous l'angle d'une invocabilité d'interprétation. La Convention MARPOL ne sera donc pas totalement évincée du débat car la Cour reconnaît qu'elle se doit d'interpréter les dispositions de l'acte communautaire en vertu du principe coutumier de bonne foi et de l'article 10 CE.[301] D'après une jurisprudence constante, l'exercice des compétences de la communauté implique un respect du droit international et des conventions internationales en ce qu'elles représentent des règles coutumières consacrées par le droit international général. Toutefois, la Cour ne considère pas que les règles 9, 11, sous b) de l'annexe I de la convention MARPOL constituent l'expression des règles coutumières consacrées.

291. La Cour de justice n'a pas eu à répondre à l'épineux problème de l'articulation des normes européenne et internationale mais un dernier espoir subsistait avec la convention de Montego Bay dont la Communauté est une partie contractante. Cet accord avait été conclu par la communauté et la Cour ne pouvait faire l'impasse sur son examen, devant livrer sa conception des rapports entre le droit international et communautaire. Les dispositions de la convention de Montego Bay étaient intégrées dans l'ordre juridique communautaire à la suite de l'adhésion de la Communauté à ce texte en 1998.[302] Cette convention internationale fonde la compétence des États côtiers dans la zone économique exclusive en cas de pollution marine (article article 211 § 5 [303]). Ne pouvant s'appuyer sur l'argument précédemment avancé pour la Convention MARPOL, la Cour a trouvé une alternative pour échapper au débat portant sur l'articulation des normes. Elle déplace en effet la problématique vers la reconnaissance de l'applicabilité directe de la norme. Certes, l'intégration des normes internationales est une condition fondamentale mais qui ne suffit pas à la Cour pour pouvoir juger de la validité d'un acte communautaire à son encontre.

---

[300] CJCE, 9 octobre 2001, C-377/98, Pays-Bas/Parlement et Conseil

[301] CJCE, 3 juin 2008, C-308/06, Intertanko e.a., point 52 de l'arrêt

[302] Décision 98/392/CE du Conseil, du 23 mars 1998, concernant la conclusion par la Communauté européenne de la convention des Nations unies sur le droit de la mer du 10 décembre 1982 et de l'accord du 28 juillet 1994 relatif à l'application de la partie XI de ladite convention

[303] Article 211 § 5 : «*Aux fins de la mise en application visée à la section 6, les États côtiers peuvent adopter pour leur Zone économique exclusive des lois et règlements visant à prévenir, réduire et maîtriser la pollution par les navires qui soient conformes et donnent effet aux règles et normes internationales généralement acceptées établies par l'intermédiaire de l'organisation internationale compétente ou d'une conférence diplomatique générale*.»

Le principe de l'applicabilité directe d'un accord conclu par la Communauté a été évoqué dans l'arrêt Demirel du 30 septembre 1986. Elle se réfère à l'objet et à la nature de l'accord pour voir s'il comporte une obligation claire et précise qui n'est pas subordonnée à une mesure ultérieure d'exécution.

292. Et pour la Cour, la nature et l'économie de la Convention de Montego Bay s'opposent à l'examen de la validité de cette norme. Cette convention n'a pas été conclue pour créer des droits à l'égard des particuliers. Ils n'en sont pas les destinataires et ne peuvent donc en invoquer les dispositions. Ce texte, dénué d'effet direct, ne peut être opposé à la directive dont la légalité est confirmée par la Cour. Cette position démontre que l'appréciation par les tribunaux de la Convention de Montego Bay n'est pas aisée et l'avocat général Madame Kokott a saisi cette occasion pour rappeler que la Cour avait précédemment considéré cette convention comme l'expression du droit international coutumier, ce qui autorisait les particuliers à se prévaloir de ses dispositions.

293. Cependant, la question de l'économie et la nature de la convention sur le droit de la mer n'ayant pas été abordée précédemment, il est pertinent de se demander si les dispositions sont suffisamment inconditionnelles et précises. Le Conseil semble avoir des doutes sur l'interprétation de cette convention par les juridictions nationales mais, quelle que soit l'attitude des juridictions nationales au regard de la convention internationale, cela n'empêcherait pas son application en droit communautaire.

Certes, certaines des dispositions de la Convention sur le droit mer n'intéressent que les Etats contractants, ce qui empêche aux particuliers de pouvoir les invoquer. Mais la Cour aurait pu procéder à une distinction entre les dispositions directement applicables et les autres, méthode qui a déjà été utilisée par les juridictions françaises.

294. Enfin, la Cour confirme que la directive est conforme avec le principe général de sécurité juridique. Le principe général de sécurité juridique qui est un des principes fondamentaux du droit communautaire, exige qu'une réglementation soit claire et précise afin que les justiciables puissent connaître sans ambiguïté leurs droits et obligations. Dans l'affaire INTERTANKO, la Cour conclut à l'absence de contrariété avec le droit communautaire c'est-à-dire que la directive 2005/35/CE est valide au regard du principe général de sécurité juridique, et du principe de légalité des délits et des peines.[304]

---

[304] Ce principe fondamental du droit communautaire exige qu'une réglementation soit claire et précise, afin que les usticiables puissent connaître sans ambiguïté leurs droits et obligations et prendre leurs dispositions en conséquence (CJCE, 14 avr. 2005, aff. C-110/03, Belgique c/ Commission : Rec. CJCE 2005, I, p. 2801, pt 30).

La Cour conclut que l'article 4 de la directive qui doit être lu en combinaison avec l'article 8 n'enfreint pas le principe général de sécurité juridique. Le principe de légalité des délits et des peines en est une expression particulière qui devrait donc être respecté par ces articles qui obligent les États membres à considérer certains comportements comme des infractions et à les sanctionner. Ce principe requiert en effet que les règles communautaires définissent clairement la responsabilité pénale c'est à dire les infractions et les peines qui les répriment. Il est soulevé en l'espèce que les articles de la directive qui obligent les États membres à sanctionner les rejets par les navires s'ils ont été commis « *intentionnellement, témérairement ou à la suite d'une négligence grave* » font preuve d'une carence dans la définition de ces notions.

295. Malgré cette analyse minutieuse de la Cour, la position adoptée ne convainc pas totalement et illustre les difficultés de l'articulation du droit communautaire et du droit international. Les rapports avec le droit international sont difficiles à cerner et cette impression s'accentue avec les différences de traitement que la Cour de justice réserve à l'égard d'autres normes internationales. En effet, une toute autre approche est adoptée pour la Convention européenne des droits de l'homme, accord auquel l'Union européenne n'est pourtant pas partie, mais dont les principes sont repris par le juge de l'Union européenne.

296. La Cour juge donc que la directive 2005/35/CE ne peut être appréciée ni au regard de la convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires, signée à Londres le 2 novembre 1973, telle que complétée par le protocole du 17 février 1978 (MARPOL), ni au regard de la convention des Nations unies sur le droit de la mer, signée à Montego Bay le 10 décembre 1982.

B) Les difficultés de l'appréciation du droit international et du droit européen

297. Malgré la déception liée à l'absence de position prise par la Cour de justice, l'avocat général Madame Kokott livre tout de même sa conception de la compatibilité de la directive au regard des normes internationales évoquées ci-dessus. Il ressort de son constat que la validité de la directive aurait été confirmée.

Toutefois, la doctrine rappelle que la Convention sur le droit de mer confère à l'Union européenne une compétence législative et qu'en dehors des eaux territoriales, elle ne pouvait dépasser les limites prescrites par la convention internationale et donc déroger aux dispositions de la convention MARPOL.

298. Lors du naufrage de l'Erika, l'incident s'est produit dans la ZEE et les juridictions françaises ne pouvaient fonder leur compétence sur la loi française en conformité avec l'article 211.5 de la CNUDM. Pour la même raison, la directive ne pouvait avoir l'ambition d'étendre son champ d'application au-delà des eaux territoriales de chacun des États membres de la Communauté européenne que dans la mesure où elle était conforme aux dispositions de la Convention MARPOL. Or, il a été constaté que ces textes aussi différents soient-ils ne posaient pas de problème de contradiction pour la Cour de justice. [305] L'argument de l'extension du champ d'application n'a pas prospéré devant la juridiction européenne qui, par les conditions imposées pour l'examen de la validité d'une norme européenne, a reconnu valide une norme de droit dérivé imposant une réglementation manifestement différente de la norme internationale à laquelle elle se rapporte.

Pour la doctrine, la solution aurait du être de limiter le champ d'application de la directive aux seules eaux intérieures et territoriales des États membres afin de respecter les prescriptions de la Convention de Montego Bay auxquelles la Communauté est liée. Au delà de ces zones, la Communauté n'a pas la compétence d'imposer sa réglementation et la Convention de MARPOL aurait dû reprendre ses droits pour la répression des rejets survenus dans la zone économique exclusive, les détroits et la haute mer. [306]

299. Madame Kokott défend l'idée selon laquelle les États membres peuvent se voir imposer par le droit communautaire des obligations contraires à leurs obligations issues du droit international. Les États membres doivent prendre toutes les mesures nécessaires afin de mettre fin aux conflits qui pourraient résulter de l'application de normes communautaires contraires aux traités internationaux conclus antérieurement par les États membres. Le respect de ces normes communautaires peut s'effectuer par la dénonciation de ces conventions internationales. La jurisprudence pose également le principe de l'impossibilité pour les États membres d'invoquer à l'encontre du droit communautaire des conventions conclues postérieurement à leur adhésion. [307]

300. Il est certes délicat de tenter vouloir hiérarchiser les normes des deux ordres juridiques qui visent à harmoniser la réglementation de droit maritime. La spécificité de l'Union européenne justifiant son autonomie prive de toute réponse, d'autant que les juridictions nationales sont très attachées au rattachement constitutionnel. L'objectif poursuivi par l'Union, tel

---

[305] GRELLET Luc, Légalité de la directive 2005/35/CE au regard des conventions Montego Bay et Marpol, Cour de justice des communautés européennes (Grande chambre) – 3 juin 2008 n° C 308/06, DMF 2008, n° 697

[306] Ibidem

[307] CJCE, 3 juin 2008, C-308/06, Intertanko e.a,, Conclusions de l'avocat général Kokott présentées le 20 novembre 2007, ressource en ligne, disponible sur http://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/?uri=CELEX:62006CC0308

qu'il a été entendu lors de sa création, rend nécessaire une claire distinction de ces ordres sans quoi il serait soumis aux principes de droit international et il a été constaté que cela pourrait porter préjudice à l'unité du droit européen au sein des États membres. L'admission d'un conflit obligerait de trancher en faveur de la suprématie d'un de ses deux ordres.

301. Or, il serait nuisible à l'effectivité des normes et à l'harmonisation souhaitée de rendre inopérant un de ces deux systèmes. Le plus sage est d'envisager une coordination des normes issues au niveau communautaire et international afin d'éviter tout conflit.

Section II : La voie d'une coopération entre le droit communautaire et le droit international

302. Les difficultés liées à la recherche d'une hiérarchie entre les normes européennes et internationales conduisent à une approche plus compréhensive de l'articulation des normes et incitent les institutions à anticiper les conflits des réglementations (A) et à appliquer les différents textes de manière complémentaire mais non exclusive l'une de l'autre (B).

A) L'anticipation de potentiel conflit des conventions internationales avec le règlement 44/2001 sur les questions de compétence

303. La construction de l'Union européenne s'est effectuée alors que la communauté internationale avait déjà mis en place des instruments internationaux applicables en droit maritime. Les nouvelles compétences attribuées à l'Union européenne ne pouvaient pas pleinement produire leurs effets si ses institutions n'aménageaient pas ses relations avec les règles existantes dans le droit des Etats membres. C'est la raison pour laquelle elle accepte la primauté des conventions internationales spéciales antérieures en matière de compétence (1) tout en organisant pour le futur la conciliation des normes internationales avec les normes de droit communautaire (2).

1. La primauté des conventions internationales spéciales antérieures en matière de compétence

304. Il n'existe pas de convention internationale relative à la compétence juridictionnelle en matière de transport de marchandises. Les règles relatives à la détermination du juge compétent varient en fonction de chaque convention et des dispositions qu'elle comporte de sorte qu'aucune uniformisation de ces règles n'existe au niveau international. Variant d'une matière à l'autre, les conventions n'ont pas non plus l'ambition ou les moyens de désigner précisément quel sera le juge spécialement compétent mais désigneront plus globalement les

juridictions d'un État à qui il reviendra de désigner les compétences spéciales d'attribution.

305. Au niveau européen, les règles de compétence ont été uniformisées depuis longtemps. Une coopération entre les États passe nécessairement par le respect mutuel des institutions nationales et l'encadrement des règles de saisine des instances judiciaires. L'Union européenne s'est donc dotée d'une réglementation édictant les principes de détermination du juge compétent lorsqu'un juge national d'un des États membres sera saisi d'un litige impliquant un défendeur domicilié dans l'Union européenne. Le Règlement (UE) n° 1215/2012 du Parlement européen et du Conseil du 12 décembre 2012 concernant la compétence judiciaire, la reconnaissance et l'exécution des décisions en matière civile et commerciale[308] a une portée générale, ce qui pousse à s'interroger sur les éventuelles incompatibilités qui peuvent résulter de la coexistence des régimes européen et international.

En effet, le transport maritime n'ayant pas été exclu du champ d'application du règlement communautaire, les conventions internationales de droit maritime peuvent prévoir des règles de droit dans cette matière qui relève de la compétence exclusive de l'Union européenne. [309]

306. Les institutions ont anticipé ces éventuels conflits et le règlement communautaire a pris en compte l'existence des dispositions issues du droit international régissant la compétence juridictionnelle. Des mécanismes préventifs ont été prévus par les textes communautaires qui admettent une complémentarité entre les deux systèmes. Le droit communautaire peut avoir recours à différentes méthodes pour aménager la coexistence des règles de compétence communautaires avec le droit international en instaurant des clauses de compatibilité et notamment des clauses de sauvegarde.

307. Ces mécanismes s'intéressent principalement à l'articulation des normes avec les conventions antérieurement ratifiées dont les règles pourraient entrer en conflit avec le règlement communautaire. La clause de sauvegarde contenue dans le règlement communautaire prévoit que les matières spéciales pour lesquelles une convention internationale avait été conclue ne seraient pas affectées par le règlement. Le droit communautaire prend les précautions nécessaires afin de préserver l'application des textes spéciaux.

La Cour de justice rappelle la règle selon laquelle le règlement ne doit pas affecter les conventions conclues par les États membres dans des matières spéciales. Ce principe se déduit de

[308] Remplaçant le Règlement n° 44/2001 du 22 décembre 2000

[309] LEGROS Cécile, Les conflits de normes juridictionnelles en matière de contrats de transport internationaux de marchandises (suite), Journal du droit international (Clunet) n° 4, Octobre 2007, doctr. 9

son article 71 et laisse supposer que pour les conventions internationales traitant de matières particulières, les États membres sont liés et ne peuvent plus intervenir librement dans la révision des conventions internationales.[310] Cet aménagement est pourtant limité aux seules conventions antérieures et il semble que l'article 71 du règlement prévoit que les États ne sont plus autorisés à conclure pour le futur des conventions qui puissent venir en conflit des règles communautaires. Ce dispositif permet d'écarter les textes européens en vigueur en présence d'une convention particulière à laquelle un État membre est partie dans les domaines relevant de la compétence judiciaire, de reconnaissance et d'exécution des décisions. [311] Le critère de la spécificité de la réglementation internationale justifie la règle de conflit au sein de l'Union européenne.

308. La dérogation aux textes communautaires a été mise en lumière avec la jurisprudence du navire Tatry. Dans un arrêt du 6 décembre 1994, statuant sur renvoi préjudiciel de la « Court of appeal » du Royaume Uni dans une affaire d'avaries de marchandises lors d'un transport maritime, la Cour de justice a dû trancher la question de l'interprétation de certaines dispositions de la Convention du 27 septembre 1968 concernant la compétence judiciaire et l'exécution des décisions en matière civile et commerciale.

Dans cette affaire, les règles de compétence prévues par la Convention précitée, à l'origine du règlement communautaire, pouvaient entrer en conflit avec celles contenues dans la Convention internationale de Bruxelles du 10 mai 1952 sur la saisie conservatoire des navires de mer. Certaines dispositions relatives aux mécanismes de litispendance et de connexité étaient en cause car leur application créait un conflit de règles de compétence avec celles de la Convention de 1952. La Cour de justice considère dans son arrêt que seules les dispositions de la Convention de Bruxelles en conflit avec les règles spéciales existantes dans la Convention de 1952 doivent être écartées. Lorsqu'un État contractant est également partie à une convention relative à une matière particulière qui comporte des règles sur la compétence judiciaire, cette convention spéciale n'exclut l'application des dispositions de la Convention de 1968 que pour les situations qu'elle régit expressément. Ce sont donc les règles de compétence spéciale qui prévalent sur les dispositions communautaires.

La Cour de justice entend, par cette position, garder à l'esprit l'objectif du renforcement de la protection juridique au sein de la Communauté en substituant les règles de compétence spéciales applicables en vertu d'un texte international aux normes communautaires. Une interprétation

---

[310] LEGROS Cécile, Les conflits de normes juridictionnelles en matière de contrats de transport internationaux de marchandises (suite), Journal du droit international (Clunet) n° 4, Octobre 2007, doctr. 9

[311] Ibidem

contraire serait, selon elle, incompatible avec la finalité du texte qui a pour objectif de faciliter la reconnaissance des décisions de justice. [312]

309. En matière de saisie, les dispositions relatives à la compétence judiciaire de la convention sur la saisie doivent donc être préservées. Ainsi, la compétence des tribunaux ne saurait être déterminée qu'en vertu des dispositions de la Convention de Bruxelles du 10 mai 1952 pour les seules situations qui viendraient en contradiction avec les règles de compétence prévues par le droit européen. Le droit de l'Union européenne prévoit des mécanismes pour faire coexister les deux systèmes sans écarter le texte international mais en usant de clauses de coordination.[313]

Aucun conflit de normes ne sera à ce stade observé car le droit européen confirme, en matière de compétence, la primauté des conventions internationales spéciales. La même remarque peut être soulevée concernant toute autre convention prévoyant des clauses de compétence spéciales malgré le souhait de certains de s'appuyer sur le droit européen pour limiter les effets des conventions internationales, comme c'est le cas avec la Convention de 1952 sur la compétence civile en matière d'abordage.[314]

Cette dernière s'applique à tout abordage lorsque « *les navires en cause seront ressortissants aux États des Hautes Parties Contractantes* ».[315] Le risque de conflit avec les textes communautaires est évident mais la Cour de cassation a eu l'occasion de trancher la question dans une décision du 16 septembre 2014 en reprenant les principes énoncés précédemment. Elle juge que « *la cour d'appel en a déduit à bon droit que, pour déterminer la juridiction compétente, cette Convention devait seule être consultée, en application des dispositions combinées de son article 8 et de l'article 71 § 1er du règlement (CE) no 44/2001 du 22 décembre 2000 concernant, notamment, la compétence judiciaire en matière civile et commerciale, qui en réserve l'exécution entre États membres de l'Union européenne ; que, loin d'avoir violé l'article 3 § 3 de la Convention, la cour d'appel en a fait l'exacte interprétation en énonçant que ce texte n'a ni pour*

---

[312] CJCE, 6 décembre 1994, Affaire C-406/92, Tatry, point 25 : « *Une interprétation contraire serait incompatible avec la finalité de la convention qui, conformément à son préambule, consiste à renforcer dans la Communauté la protection juridique des personnes qui y sont établies et à faciliter la reconnaissance des décisions afin d'assurer leur exécution.* »

[313] LEGROS Cécile, Les conflits de normes juridictionnelles en matière de contrats de transport internationaux de marchandises (suite), Journal du droit international (Clunet) n° 4, Octobre 2007, doctr. 9

[314] DMF 2015, supplément n° 19, Abordage. Responsabilité. Faute. Prescription.

[315] Article 8 de la convention internationale pour l'unification de certaines règles relatives à la compétence civile en matière d'abordage, conclue à Bruxelles le 10 mai 1952

objet ni pour effet d'autoriser un tribunal saisi en dehors des cas limitativement énumérés à l'article 1er de la Convention à retenir sa compétence au regard des critères de la loi du for. »[316]

310. La lecture des conditions d'application de la Convention de 1952 révèle des difficultés d'interprétation, notamment lorsqu'il édicte que le lieu d'abordage s'il est situé dans les eaux intérieures est le critère attributif de compétence. L'article 1er § 1 c) donne compétence au « *tribunal du lieu de l'abordage, lorsque cet abordage est survenu dans les ports et rades ainsi que dans les eaux intérieures.* » Cette référence à la notion d'eaux intérieures est malaisée car les compétences de l'Etats côtier se sont renforcées dans la zone qualifiée de mer territoriale et cette coexistence de termes n'est pas bienvenue. Le défaut de clarté de ces dispositions, son caractère obsolète et la rareté de son application devant les tribunaux français conduisent la doctrine à appeler à l'abrogation ou à la reconnaissance de la caducité de cette convention.[317]

Compte tenu des risques d'incompatibilité entre les normes internationales et les normes de droit communautaire, la jurisprudence œuvre pour la conciliation de ces deux systèmes afin d'éviter le débat relatif à leur rapport hiérarchique.

2. <u>La conciliation des normes internationales avec les normes de droit communautaire</u>

311. Le règlement communautaire n° 44/2001 a fait l'objet d'une révision qui a abouti à l'adoption du règlement n° 1215/2012 du 12 décembre 2012. L'ancien texte avait prouvé son efficacité et son application avait été jugée satisfaisante. Mais dans un souci d'amélioration de l'accès à la justice et de favoriser la libre circulation des décisions, il a été décidé de modifier quelques dispositions.

Ce nouveau règlement n° 1215/2015 applicable depuis le 15 janvier 2015 n'a pas bouleversé le contentieux maritime mais certaines nouveautés ont été remarquées en ce qui concerne l'exécution des décisions de justice et les clauses attributives de juridiction. Pour les premières, il s'agit de la suppression de la procédure de l'exequatur justifiée par la confiance réciproque dans les instances judiciaires de chaque État membre. Ainsi, les décisions rendues par une juridiction d'un

---

[316] Cour de cassation (Ch. Com.), 16 septembre 2014, *Navires El Delphin – Ultreia,* n° 13.13880

[317] BONASSIES Pierre, Encore la Convention internationale de 1952 sur la compétence civile en cas d'abordage, Rapport, DMF 2014, n° 764

État membre devront être reconnues et exécutées directement dans tous les autres États membres. Pour la seconde avancée, l'autonomie de la clause est affirmée par l'article 25 du règlement. [318]

312. D'ailleurs, les clauses attributives de juridiction ont nourri un large contentieux en droit maritime. Du fait de la spécificité du contrat de transport, il a été posé la question de savoir si la clause initialement conclue entre le transporteur et le chargeur et insérée au connaissement pouvait être opposable au tiers porteur du connaissement. De manière complexe, une décision de la CJCE avait admis dans son arrêt Coreck[319] l'opposabilité d'une telle clause à la condition que le tiers porteur avait *« succédé aux droits et obligations du chargeur en vertu du droit national applicable* » ou bien qu'il l'avait accepté selon les conditions prévues à l'article 17 de la Convention de Bruxelles (devenu par la suite l'article 23,2 dans le Règlement n° 44/2001 avant d'être l'article 25,2 du Règlement n° 1215/2012, art. 25, 2).[320]

Cette jurisprudence européenne fut confirmée par la Cour de cassation, de manière solennelle, avec deux arrêts rendus le même jour, le 16 décembre 2008, par la chambre commerciale et la première chambre civile.[321] Ainsi, le régime des clauses attributives de juridiction se retrouve soumis à la loi applicable au contrat de transport. Si cette loi admet que le porteur du connaissement est un ayant cause succédant aux droits du chargeur, alors cette clause lui est opposable de plein droit.[322] La solution dégagée avait certes le mérite d'être uniforme aux deux chambres de la Cour de cassation qui se sont opposées sur le sujet, mais également l'inconvénient de poser une règle de droit complexe. La doctrine rappelle que le renvoi au mécanisme du conflit de lois participe à l'éclatement des solutions alors que des règles uniformes sont essentielles dans une matière telle que le transport maritime.[323]

Dans une affaire portée devant la Cour de cassation dans un arrêt du 27 septembre 2017, il a été jugé que la clause attributive de juridiction n'était pas opposable au destinataire réel. [324] Celui-ci n'apparaissait pas au connaissement et le fondement de cette décision a pu se justifier par le

---

[318] Article 25 alinéa 5 du règlement n° 1215/2012 du 12 décembre 2012 : « *une convention attributive de juridiction faisant partie d'un contrat est considérée comme un accord distinct des autres clauses du contrat. La validité de la convention attributive de juridiction ne peut être contestée au seul motif que le contrat n'est pas valable* »

[319] CJCE, 9 novembre 2000, affaire C-387/98, Coreck Maritime GmbH, c/ Handelsveem BV e.a.

[320] LAMY Transport, Tome 2, n° 888

[321] Cour de cassation (Civ. 1ère), 16 décembre 2008, n° 07-18.834 et Cour de cassation (Ch. com.), 16 décembre 2008, n° 08-10.460

[322] Dernière manifestation de cette position avec l'arrêt CA Rouen, 31 août 2017, no 16/04346, Axa Corporate et a. c/ MSC Shippping France

[323] DELEBECQUE Philippe, Un arrêt bienvenu sur les clauses de compétence : la clause attributive de compétence territoriale incluse dans un connaissement à personne dénommée n'est pas opposable au destinataire réel, DMF 2017, n° 797

[324] Cour de cassation (Ch. com), 27 septembre 2017, Navire Santa Catarina, n° 15-25927

principe de l'effet relatif des contrats et le fait qu'il ne pouvait être opposé une clause à un tiers qui n'avait pas adhéré initialement au contrat. Une des questions qui reste à définir par la jurisprudence, sera la notion de destinataire réel. Le destinataire mentionné sur le connaissement, c'est-à-dire le destinataire contractuel est en effet exclu de cette définition. Ainsi, cela peut-être le *notify* (personne à notifier de l'arrivée de la marchandise) ou tout simplement la partie qui prend livraison de la marchandise, sans pour autant être mentionnée au connaissement. [325] Le destinataire qui n'apparaît pas au connaissement ne pourra donc se voir reconnaître une clause attributive de juridiction insérée dans celui-ci.

A l'opposé, certaines des dispositions de ce règlement, qui ne traitent pas de la matière maritime à proprement parler, peuvent se trouver en concurrence avec certaines dispositions de conventions internationales.

313. Ce règlement est donc susceptible de venir s'appliquer en contradiction des normes internationales. En effet, les règles en matière de compétence judiciaire définies par les textes d'origine communautaire s'appliquent lorsque le défendeur est domicilié sur le territoire d'un des États membre. Si au contraire, le défendeur n'est pas domicilié sur le territoire d'un État membre, il peut être attrait devant les tribunaux de chaque État membre, conformément aux règles nationales applicables en matière de compétence. Mais d'autres textes internationaux applicables en France prévoient leurs propres règles de compétence et de reconnaissance des décisions. Il faut citer le protocole relatif au Fonds complémentaire de 2003[326] qui contient des dispositions concernant la compétence judiciaire, la reconnaissance et l'exécution des décisions relatives à l'application de la convention. Ses articles avaient des incidences sur les dispositions de l'ancien règlement n°44/2001.

314. Chacun des deux textes autorise des chefs de compétence différents. L'article 7 du protocole relatif au Fonds complémentaire impose, en règle générale, la compétence exclusive de l'État partie dans lequel l'accident de pollution s'est produit. Le protocole dispose en outre que les tribunaux de l'État dans lequel le propriétaire du navire, ou l'assureur, a constitué un Fonds pour avoir la possibilité de limiter sa responsabilité ont une compétence exclusive pour toutes les questions relatives à la répartition et à l'affectation du Fonds. De plus, l'article 8 du protocole relatif au Fonds complémentaire, en renvoyant à l'article X de la convention CLC, requiert la

[325] DELEBECQUE Philippe, Un arrêt bienvenu sur les clauses de compétence : la clause attributive de compétence territoriale incluse dans un connaissement à personne dénommée n'est pas opposable au destinataire réel, DMF 2017, n° 797

[326] Protocole de 2003 à la convention internationale de 1992 portant création d'un fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures

reconnaissance de jugements rendus par un tribunal compétent, passés en force de chose jugée, sauf si le jugement a été obtenu frauduleusement, ou si le défendeur n'a pas été averti dans des délais raisonnables et n'a pas été mis en mesure de présenter sa défense. Ces jugements sont pleinement exécutoires dans chaque État partie dès que les formalités exigées par l'État dans lequel le jugement a été rendu ont été accomplies. Dès lors, il n'est pas permis de procéder à une révision au fond de la demande.

315. C'est pourquoi, en vue de rendre compatibles les dispositions du protocole complémentaire relatif au fonds avec celles du règlement (CE) n° 44/2001, la Commission a demandé au Conseil de lui donner mandat pour négocier certaines parties du protocole complémentaire. Des directives de négociation concernant le protocole relatif au Fonds complémentaire ont été adoptées le 19 décembre 2002 par le Conseil « Justice et affaires intérieures ».

Ce mandat n'incluait malheureusement pas la négociation d'une clause d'adhésion de la Communauté au protocole. Il s'agissait de veiller à ce que le système mis en place au sein de l'Union européenne s'applique toujours aux décisions rendues par une juridiction d'un État membre conformément aux principes communautaires. La Commission a alors pris contact avec les États tiers et les États membres pour ensuite soumettre à la conférence diplomatique l'ajout d'un paragraphe au protocole : « *un État partie au présent protocole peut appliquer d'autres règles pour la reconnaissance et l'exécution des jugements, sous réserve qu'elles aient pour effet de garantir que les jugements soient reconnus et exécutés dans la même mesure au moins qu'en vertu du paragraphes 1.* » La conférence diplomatique a accepté cette modification.

Dans le souci de préserver les intérêts de l'Union européenne et ayant reconnu les bénéfices de ce nouveau texte, l'Union européenne a par la suite autorisé les États membres à ratifier ce protocole par une décision du 2 mars 2004.

316. De la même manière, les articles 9 et 10 de la convention « Hydrocarbures de soute » du 23 mars 2001 affectent les dispositions du règlement (CE) n°44/2001 concernant la compétence judiciaire, la reconnaissance et l'exécution des décisions en matière civile et commerciale. Ces articles 9 et 10 relèvent donc de la compétence externe exclusive de la Communauté européenne. Conformément à la jurisprudence de la Cour de justice, seule la Communauté est compétente pour négocier et conclure des engagements internationaux dans les domaines relevant de sa compétence exclusive. Mais la convention « Hydrocarbures de soute » ne prévoit pas la possibilité pour une organisation internationale telle que la Communauté européenne de devenir partie contractante à cette convention. Il revient par conséquent aux États membres,

après autorisation de la Communauté, de signer, ratifier ou adhérer à cette convention dans l'intérêt de la Communauté. Il est néanmoins rappelé le devoir pour les États membres de respecter leurs engagements envers le règlement n° 44/2001 dans leurs relations mutuelles.

317. En ce qui concerne le protocole 2002 à la Convention d'Athènes, ce sont les articles 17, relatif à la juridiction compétente, et 17 bis relatif à la reconnaissance et l'exécution des jugements qui peuvent avoir une incidence sur le droit de l'Union européenne. Mais lors du dépôt de son instrument d'adhésion, l'Union européenne a fait usage de l'article 17 bis § 3, ajouté par le protocole de 2002, qui dispose qu' : « *un État Partie au présent Protocole peut appliquer d'autres règles pour la reconnaissance et l'exécution des jugements, sous réserve qu'elles aient pour effet d'assurer que les jugements soient reconnus et exécutés dans la même mesure au moins qu'en vertu des paragraphes 1 et 2* ».

L'Union européenne adapte sa réglementation au cadre législatif international en acceptant que d'autres règles puissent s'appliquer, à condition qu'elles ne soient pas moins favorables que les règles européennes.[327] Elle admet que les décisions rendues par un tribunal d'un Etat membre soient exécutées dans un Etat membre conformément aux règles de l'Union européenne, et celles rendues par un Etat tiers conformément à la Convention de Lugano du 16 septembre 1988 ou à celle du 30 octobre (en fonction de la convention qui liera l'Etat en cause). En revanche, il est admis que les solutions énoncées par la Convention d'Athènes modifiée relative à la juridiction compétente prévalent sur les règles de l'Union européenne.[328]

Ces textes sont issus de négociations entre le comité juridique de l'OMI et le Conseil ayant reçu mandat de la Commission le 8 octobre 2001 de demander la suppression des articles contraires à la réglementation de la Communauté. Les domaines des articles 17 et 17 bis relèvent de la compétence exclusive de la Communauté européenne. Ils font donc partie de l'ordre juridique communautaire et n'ont à cet effet par été reproduit dans le règlement du 23 avril 2009 incorporant les dispositions conventionnelles. C'est la raison pour laquelle, c'est dans le cadre d'une décision 2012/23/UE du 12 décembre 2011 concernant l'adhésion de l'Union européenne au protocole de 2002 à la convention d'Athènes de 1974 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages, que sont publiés les articles 10 et 11 relatifs aux domaines visés ici.

---

[327] Projet de loi autorisant l'adhésion de la France au protocole à la convention d'Athènes de 1974 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages NOR : MAEJ1310881L/Bleue-1, ressource en ligne, disponible sur : http://www.senat.fr/leg/etudes-impact/pjl13-270-ei/pjl13-270-ei.pdf

[328] Rapport fait au nom de la commission des affaires étrangères sur le projet de loi adopté par le sénat, autorisant l'adhésion de la France au protocole à la convention d'Athènes de 1974 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages, PAR M. Didier QUENTIN, ressource en ligne, disponible sur : http://www.assemblee-nationale.fr/14/rapports/r3694.asp#P144_22309

Outre les règles de compétence et de reconnaissance des décisions impactant les compétences exclusives de l'Union européenne, l'harmonisation de la réglementation doit également être recherchée au niveau des règles de droit matériel. Les intérêts convergents de certaines matières peuvent prêter à confusion quant à l'articulation des règles applicables.

B) La complémentarité des systèmes favorisée dans le domaine de l'environnement

318. La notion de déchet qui est l'objet même du domaine du droit de l'environnement va se trouver à la croisée du droit maritime et du droit terrestre. L'article 1er de la directive 2006/12/CE du Parlement européen et du Conseil du 5 avril 2006 relative aux déchets définissait la notion de déchet comme « *toute substance ou tout objet qui relève des catégories figurant à l'annexe I, dont le détenteur se défait ou dont il a l'intention de se défaire*».[329] Cette notion de déchet définie au niveau européen va nourrir un débat lors de l'affaire Erika sur l'articulation des normes relatives à la responsabilité des pollutions maritime avec celles relatives à la responsabilité environnementale.

319. A la suite de la pollution causée par le navire Erika, la Commune de Mesquer a entendu faire prendre en charge l'élimination des rejets par les sociétés Total France SA et Total International Ltd. La Commune de Mesquer avait fondé sa demande de remboursement des frais engagés pour les opérations de nettoyage et de dépollution de son territoire sur les dispositions de la loi du 15 juillet 1975. N'ayant pas obtenu gain de cause en appel[330], elle se pourvoit en cassation. Le 28 mars 2007, la Cour de cassation sursoit à statuer sur le pourvoi afin de demander l'analyse de la Cour de Justice ces communautés européennes sur son interprétation du déchet tel que cité dans l'article 1er de la directive 75/442 CEE du 15 juillet 1975, modifiée par la directive 91/156 CEE du 18 mars 1991 et codifiée par la directive 2006/12/CE du 5 avril 2006.

320. Il s'agissait alors de savoir si le fioul lourd transporté par le navire Erika et déversé à la suite d'un accident pouvait être considéré comme un déchet au sens de l'annexe I de la directive

[329] La directive 2006/12/CE a été modifiée par la directive n° 2011/92/UE du Parlement Européen et du Conseil du 13 décembre 2011 (JOUE n° L 26 du 28 janvier 2012) mais sert toujours de référence dans la nouvelle directive pour la définition du déchet.

[330] La Cour d'appel de Rennes dans son arrêt du 13 février 2002 ne considère pas que le fioul déversé à la suite de l'accident puisse être qualifié de déchet mais de résidu de processus de raffinage du pétrole.

2006/12/CE du 5 avril 2006.[331] Le but étant de faire supporter les frais d'élimination des déchets, au titre du principe pollueur-payeur inscrit à l'article 15 de cette même directive, à Total raffinage distribution en tant que producteur des déchets et/ou de vendeur et Total International Ltd, affréteur. Ce coût n'était en effet pas pris en charge par le FIPOL.

La difficulté soulevée par cette affaire résidait dans le fait que le fioul n'est devenu un déchet qu'à la suite de l'accident, et qu'il était transporté par un tiers. Procéder à l'opération de qualification de déchet n'était pas évidente.[332]

321. La décision rendue par la Cour de Justice de l'Union Européenne en date du 24 juin 2008 met en application, pour un litige d'origine maritime, une réglementation issue du droit terrestre.[333] La Cour de Justice des Communautés européennes retient une définition multiforme du déchet. [334] Pour la Cour de Justice, le fioul n'est pas en lui-même un déchet mais peut le devenir et rappelle qu'il revient au juge national d'apprécier la qualité de producteur de déchets ou affréteur du navire selon les critères de la réglementation communautaire.[335]

322. La Cour en profite également pour livrer son interprétation sur l'articulation de la directive avec la limitation de responsabilité du transporteur en droit maritime. A première vue, un risque de contradiction des normes communautaire et international aurait pu apparaître. D'un côté, le principe du pollueur payeur impose le financement intégral de l'élimination des déchets tandis que d'un autre côté le droit maritime fait bénéficier au transporteur une limitation de responsabilité. Le Professeur Olivier CACHARD résume bien cette problématique en se demandant si « *en pratique, un demandeur peut-il obtenir du droit communautaire et de ses textes nationaux de transposition, ce que le droit maritime lui interdit de demander ?* »

La Cour de justice considère que la directive ne fait pas obstacle au bénéfice des limitations de responsabilité prévues par les engagements internationaux. Elle ne prive pas d'effet l'indemnisation accordé par un fonds tel que le FIPOL « *en lieu et place des «détenteurs» au sens de l'article 1er, sous c), de la directive 75/442 [des] coûts liés à l'élimination des déchets résultant d'hydrocarbures accidentellement déversés en mer* ».[336]

---

[331] LE BIHAN GUÉNOLÉ Martine, Une cargaison d'hydrocarbure accidentellement déversée au cours de son transport maritime peut-elle être qualifiée de déchet ?, DMF 2007, n° 684

[332] CORBIER Isabelle, Affaire Erika : la Cour de cassation suit le juge européen, DMF 2009, n° 700

[333] DMF 2009, supplément n° 13

[334] CORBIER Isabelle, Affaire Erika : la Cour de cassation suit le juge européen, DMF 2009, n° 700

[335] Point 78 de l'arrêt

[336] CJCE, 24 juin 2008, affaire C-188/07, Commune de Mesquer contre Total France SA et Total International Ltd, point 81 de l'arrêt

En l'espèce il n'était pas question de transporteur, affréteur ou propriétaire de navire mais de producteur et vendeur de la cargaison. Ces dernières catégories ne bénéficient d'aucune limitation de responsabilité et, par conséquent, une victime de pollution pourra mettre en jeu leur responsabilité sur la base de l'article 1382 Code civil.

323. La Cour tente de concilier l'application d'une norme communautaire et d'une convention internationale en l'absence de toute hiérarchie des normes existant dans l'ordre juridique international.[337] Cette approche démontre la volonté de la Cour de justice de coordonner le droit européen avec le droit international.

Toutefois, le silence de la Cour sur l'application de ces limites à l'affréteur met une fois de plus en lumière la position inconfortable des juridictions à prendre position dans un conflit entre une norme communautaire et une norme internationale.

324. Pour aborder ce conflit de normes, la doctrine propose d'interpréter de manière extensive les observations de la Cour. Cette approche conduirait à faire bénéficier l'opérateur de l'immunité prévue à l'article III de la Convention de 1969/1992 en tant qu'affréteur du navire. Mais cette hypothèse est rejetée en considérant que cet affréteur qui aurait commis une faute en tant qu'opérateur/vendeur de la cargaison devrait prendre en charge dans leur totalité les coûts d'élimination des déchets. Les deux statuts affréteur et vendeur de la cargaison seraient donc traités de manière indépendante sans aucune confusion des règles applicables. Les deux réglementations ne se superposent pas mais sont autonomes l'une de l'autre.

Les réglementations propres au vendeur / producteur survivent quelle que soit la réglementation applicable à cette même personne qui aurait agi en même temps comme affréteur. Le responsable ne peut pas se voir attribuer un statut particulier de vendeur-affréteur car une partie de la législation communautaire deviendrait sans effet (article 15 de la directive de 1975 devenant inopérant) et telle n'était pas l'intention des institutions de l'Union européenne. [338]

Cette affaire fut l'occasion pour la Cour de cassation d'appliquer à une situation de droit maritime une réglementation relevant du droit de l'environnement ce qui, pour la doctrine, fait courir le risque de voir disparaître les spécificités du droit maritime. [339]

---

[337] CACHARD Olivier, Un demandeur peut-il obtenir du droit communautaire ce que le droit maritime lui interdit de demander ?, DMF 2008, n° 695

[338] CORBIER Isabelle, Affaire Erika : la Cour de cassation suit le juge européen, DMF 2009, n° 700

[339] CORBIER Isabelle, Affaire Erika : la Cour de cassation suit le juge européen, DMF 2009, n° 700

325. A la suite de la décision de la CJCE, la Cour de cassation a rendu un arrêt en date du 17 décembre 2008.[340] Elle casse l'arrêt du 13 février 2002 de la Cour d'appel de Rennes en reprochant aux juges du fond de ne pas avoir tiré les conséquences de ses constatations alors que « *le vendeur des hydrocarbures et affréteur du navire les transportant (Total international ltd) peut être considéré comme détenteur antérieur des déchets s'il est établi qu'il a contribué au risque de la pollution occasionnée par le naufrage et que le producteur générateur des déchets (Total raffinage distribution) peut être tenu de supporter les coûts liés à l'élimination des déchets si, par son activité, il a contribué au risque de survenance de la pollution* ».

C'est donc à la lumière du droit de l'environnement que la Cour de cassation, en prenant le soin de viser l'article L 541-2 du Code de l'environnement se tourne pour trancher le litige.

326. C'est tout l'effet pervers de l'adoption de normes supranationales, toujours plus nombreuses, dans des domaines très spécifiques sans qu'une réflexion ne soit menée au niveau global. Il est juridiquement difficile et politiquement inconcevable qu'une hiérarchie des normes ne soit clairement établie. C'est la raison pour laquelle la conciliation des réglementations existantes est la voie choisie dans la résolution des litiges de conflits de droit applicable.

327. Les conventions internationales de droit maritime jouissent d'une autorité suffisante pour nourrir l'ambition d'une unification du droit international. D'un point de vue théorique, les conventions internationales sont habilitées à produire leurs effets dans le droit interne français car la mise en œuvre de ses dispositions n'est pas freinée par des mesures d'application nationale.

328. Toutefois, bien qu'il soit acquis que la norme de droit international pénètre directement dans l'ordre interne, la réception de ses dispositions par le juge est soumise à interprétation ce qui aura parfois pour conséquence d'en dénaturer, parfois, le contenu. Les rapports du droit international et du droit national sont complexes dans leur mise en œuvre, et même si la convention internationale est le meilleur outil juridique pour parvenir à une uniformisation des règles applicables, elle devra se confronter à l'interprétation des juges nationaux qui apprécieront ses dispositions selon leur propre tradition juridique.

---

[340] Cour de cassation (Ch. civ. 3Ème), 17 décembre 2008, Commune de Mesquer c/ Société TOTAL France, Navire *Erika,* N° 04-12315

PARTIE 2 : UNE AUTORITE CONDITIONNEE A L'APPRECIATION DES JUGES

329. La force obligatoire des conventions internationales de droit maritime n'est pas contestée et le recours à cet instrument international est largement encouragé par la communauté internationale. Cet enthousiasme à l'égard de ces normes supranationales n'a d'effet d'autant que leur application soit relayée par les juridictions des États les ayant ratifiées. Les conventions internationales prennent principalement vie devant les juridictions nationales, qu'elles soient judiciaires ou arbitrales. Seulement, chaque juridiction applique les textes selon sa propre tradition juridique et l'objectif d'uniformisation du droit international se voit fragilisé par l'absence d'organe régulateur.

330. Ainsi, contrairement à ce qui existe en droit européen avec la Cour de justice, qui est compétente pour interpréter un texte européen lorsqu'elle est saisie par une juridiction d'un État membre, aucun système ne vient éclairer les juridictions nationales pour la mise en œuvre d'un traité au niveau du droit international. Instrument juridique issu d'un consensus international, les conventions internationales déploieront leurs effets dans chaque État partie sans être soumis à aucune interprétation contraignante. Il est pourtant regrettable que l'œuvre d'uniformisation soit entachée par l'inexistence d'un organe interétatique qui puisse dispenser sa vision régulatrice dans l'application des traités internationaux.

331. Les institutions internationales ont pris conscience des risques de divergences dans l'application des conventions internationales et, afin de favoriser la cohésion des normes adoptées, elles commencent à réaliser des études auprès de chaque Etat pour suivre l'application concrète des normes internationales une fois entrées en vigueur.

332. Les dispositions des conventions internationales sont donc laissées à l'appréciation des juridictions nationales qui, bien souvent, ne sont pas familières avec le contexte de leur élaboration. La liberté reconnue aux juridictions françaises aura pour limite le contrôle opéré par la Cour de cassation qui, par son pouvoir de régulation, aura le devoir d'assurer le respect du droit conventionnel. Si la Cour de cassation participe à garantir l'application de l'ensemble des textes internationaux, elle le fait en toute autonomie sans le concours des autres cours suprêmes étrangères qui auraient pu avoir à juger de faits similaires. Par ailleurs, les juridictions nationales seront

soumises à des impératifs de justice sociale qui peuvent influencer les orientations données au texte international. Influencée par des objectifs de politique nationale, la Cour de cassation répondra parfois à l'application d'une convention internationale par une interprétation autonome du droit international.[341]

333. Le juge est alors le seul maître de l'interprétation des conventions internationales de droit maritime. En l'absence d'interprétation contraignante d'une juridiction internationale, le juge national, gardant à l'esprit la mission d'unification du droit international, devra, dans la mesure du possible, veiller à une interprétation conforme à l'intention des Parties contractantes. C'est une lourde tâche qu'il leur incombe non seulement dans l'interprétation des critères d'application mais aussi dans l'effectivité des dispositions des textes internationaux.

Il n'a d'ailleurs pas toujours considéré comme naturel de confier aux juges judiciaires l'examen des traités. Même si les juges de l'ordre judiciaire se sont toujours plus ou moins montrés enclins à interpréter les traités, certains doutes ont pu persister à une certaine époque. Ce n'est plus le cas depuis un arrêt *Banque africaine de développement* de la Cour de cassation du 19 décembre 1995.[342]

334. Par ce pouvoir d'interprétation, les juges influent directement sur le destin des conventions internationales. A première vue et compte tenu des observations émises dans la première partie de cette étude, les conventions semblent préservées de tout défaut d'application car leur autorité prévaut sur toute norme nationale. Mais ce serait oublier la mécanique conditionnant leur mise en œuvre devant le juge national.

335. Tout d'abord, le juge doit veiller au respect de l'application d'une convention internationale selon ses propres critères d'applicabilité, mais également au respect de l'esprit du contenu de la convention. Le juge national a alors un double rôle dans sa fonction de garant du droit international : il est garant de la portée des dispositions des conventions internationales (titre 1) et garant de l'effectivité des dispositions des conventions internationales (titre 2).

---

[341] MAZIAU Nicolas, La réception du droit international (public) par la Cour de cassation, Journal du droit international (Clunet) n° 3, Juillet 2013, doctr. 8

[342] Cour de cassation, (Civ. 1ère), 19 décembre 1995, n° 93-20-424, Publié au bulletin : « *il est de l'office du juge d'interpréter les traités internationaux invoqués, sans qu'il soit nécessaire de solliciter l'avis d'une autorité non juridictionnelle*. »

TITRE 1 : Le juge national, garant de la portée des dispositions des conventions internationales

336. Soumis à la hiérarchie des normes, le juge aura le devoir d'appliquer les conventions internationales que le gouvernement français a ratifiées. Il sera un rouage essentiel dans l'identification des critères d'applicabilité cet acte de droit international. Il doit en outre vérifier que la convention internationale fait bien partie de l'ordre juridique national, car bien qu'une convention internationale soit entrée dans la sphère juridique internationale, cela ne signifie pas qu'elle doive être impérativement appliquée par le juge français. Le juge se doit d'appliquer le droit positif en donnant effet aux seules conventions internationales ratifiées par la France, les autres, malgré leur rayonnement au niveau international ne pourront être invoquées qu'en tant que loi applicable.

Bien souvent, application et interprétation des traités sont des notions interdépendantes. Sous réserve qu'aucun texte impératif ne s'applique, les conventions non ratifiées en France ne seront pas totalement exclues du débat juridique. Lorsqu'ils ont légalement le pouvoir de le faire, les parties pourront contractuellement définir le régime applicable à leur litige.

Le juge sera impérativement lié par une convention qui sera ratifiée (chapitre 1) tandis qu'une convention non ratifiée pourra seulement recevoir application devant les tribunaux français par le jeu des règles de conflits (chapitre 2).

CHAPITRE 1 : Application par le juge des conventions ratifiées

337. Avant de pouvoir interpréter les dispositions d'une convention internationale, le juge doit bien évidemment se demander si ce texte est applicable à l'espèce en cause. Cette réflexion conduira à l'examen des critères d'applicabilité d'une convention qui déterminent quelles sont les situations le texte international a l'ambition de régir.

Mais le préliminaire indispensable de l'application d'une convention est de vérifier que celle-ci a bien été ratifiée et publiée, conditions auxquelles les juges sont très attachés.[343] Seules ces conditions, relevant du droit public, confèrent la possibilité pour la convention d'être directement applicable dans l'ordre juridique français. Une étude de la convention doit être conduite pour déterminer, non pas quelles sont les solutions dictées par ses dispositions, mais si, en l'état, ce texte peut valablement être invoqué devant le juge pour régir le litige en cause. Il s'agit d'une étape essentielle sans laquelle le juge va avoir tendance à appliquer son propre droit.

Le juge doit donc se montrer très vigilant dans l'analyse des critères d'applicabilité de la convention internationale et ceux ci devront être parfois interprétés pour déterminer le champ d'application du texte. Malgré la force contraignante des traités, de nombreux obstacles peuvent ainsi apparaître avant la mise en œuvre effective du texte. D'un côté il existe le risque de méconnaître le principe d'application directe des conventions internationales (section 1) décrit dans la première partie, et de l'autre, celui de ne pas suffisamment interpréter les critères d'applicabilité d'une convention (section 2).

Section 1: Le risque de méconnaissance du principe d'application directe des conventions internationales

338. Le manque d'attention porté à certains principes de droit public peuvent avoir de lourdes conséquences sur l'application des conventions internationales. Leur sort est lié à la précaution du juge de procéder à l'étude de leur applicabilité, le risque étant en effet de soumettre une situation à un régime juridique non compétent. Les juges doivent alors s'efforcer de maîtriser les concepts de droit public (A) faute de quoi ils privilégieront pour la résolution du litige une approche nationale, car ils sont plus familiers avec les solutions du droit national (B).

[343] DMF 2013, supplément n° 17

A) Le recours aux concepts de droit international public

339. Le droit maritime traite principalement des relations de droit privé. Mais la « conventionnalisation » de ses règles le rend dépendant des principes de droit international public, qui s'ils sont ignorés, entraînera la mise à l'écart d'une convention directement applicable (1), ou s'ils sont mal interprétés, conduira à une mauvaise interprétation du champ d'application de la convention, comme ce fut le cas avec l'interprétation de la formulation des réserves (2).

1. La mise à l'écart d'une convention directement applicable

340. Ce risque apparaît lorsque d'une part, le juge omet de vérifier le caractère impératif d'une convention (a) et, d'autre part, il ne pallie pas le défaut de principes régulant la gestion des conflits de convention (b).

a) L'omission de la vérification du caractère impératif d'une convention

341. Le statut d'une convention internationale sur la scène internationale, qui doit être distingué des effets qu'elle déploie dans chaque ordre juridique national, peut être un élément perturbateur dans l'application directe des conventions. Les traités internationaux fixent leurs propres critères d'applicabilité qui peuvent varier d'une convention à une autre. Mais avant de procéder à cette recherche, il est indispensable pour le juge de vérifier que la convention soit bien effective dans son propre ordre juridique national. L'entrée en vigueur d'une convention sur la scène internationale ne signifie pas qu'elle soit elle même intégrée en droit national.

342. Omettant cette étape préalable de la vérification du statut de la convention en droit interne, il est arrivé aux magistrats d'appliquer une convention internationale non ratifiée par la France. C'est ce qui s'est passé dans un litige mettant en cause la convention d'Athènes dans un transport de passagers entre la France et la Grande Bretagne. La Convention d'Athènes sur le transport de passagers de 1974 est un traité qui avait été ratifié par la Grande Bretagne à l'inverse de la France.[344] Dans une affaire dont les faits remontent à une époque antérieure à l'adoption de la réglementation européenne en matière de transport de passagers, un passager s'est blessé à bord d'un ferry et a décidé d'engager une action contre le transporteur maritime six ans après les faits. La prescription de l'action a été soulevée et c'est sur la base de la Convention de 1974 que les juges se sont fondés pour déclarer l'action prescrite. En effet, dans un

[344] CACHARD Olivier, Clause de juridiction et action pour le dommage corporel, commentaires de l'arrêt No 08-00291 de la Cour d'appel de Bastia du 2 février 2011, « Navire Corsica Victoria », DMF 2011 n° 730

arrêt du 19 mai 1999, la Cour d'appel de Paris déclare la convention applicable, même si la France n'y était pas partie, aux motifs que la Grande Bretagne, pays de destination, avait ratifié cette convention le 31 janvier 1980 et que celle-ci est entrée en vigueur le 28 avril 1987. La cour a jugé que « *selon l'article 2 de la Convention, celle-ci s'applique à tout transport international lorsque selon le contrat de transport le lieu de départ ou de destination se trouve dans un état partie* ».[345]

Cette référence expresse aux dispositions de la Convention d'Athènes de 1974 pour régler le litige n'a pourtant pas été précédée d'une recherche de la loi applicable. [346] Il a suffi pour le juge français que cette dernière soit entrée en vigueur sur « la scène internationale » pour qu'il soit lié par son article 2 qui prévoit que ce texte doit s'appliquer à tout transport international lorsque le lieu de départ ou de destination se trouve dans un État partie. La réaction de la doctrine n'a pas été immédiate puisqu'elle ne s'est pas de suite émue de l'application directe d'une convention non ratifiée par la France.[347]

343. Il faut attendre le rappel de la Cour de cassation qui, dans un arrêt du 28 mars 2000, clarifie le statut des conventions non ratifiées dans l'ordre juridique interne. La Cour juge effectivement utile de préciser dans une espèce impliquant les Règles de Hambourg que « *la France n'étant pas partie à la convention de Hambourg, (...) celle-ci n'est pas applicable par les juges français en tant que convention internationale* ». [348] Ce principe était pourtant déjà acquis par certaines juridictions. La Cour de cassation a confirmé un arrêt de la Cour d'appel de Rennes qui avait rejeté les prétentions d'une partie tentant de prendre en compte les efforts de l'assistant dans la prévention d'une pollution éventuelle pour évaluer la rémunération d'assistance. Mais, la faculté d'obtenir une rémunération en lien avec la prévention des pollutions n'est admise que depuis la Convention de Londres du 28 avril 1989. Or, ce texte, au jour de l'arrêt, n'était pas en vigueur en droit français et ne pouvait donc pas être invoquée. [349]

344. Ces divergences jurisprudentielles révèlent un certain aléa dans l'appréciation des conventions internationales par les juridictions françaises ce qui n'est pas sans fragiliser l'effectivité de leurs dispositions.

---

[345] Cour d'appel de Paris, (17ème Ch. sec. A), 19 mai 1999, DMF 2001, supplément n° 5

[346] Ibidem

[347] ROHART Jean-Serge, Droit applicable et prescription de l'action en réparation d'un préjudice corporel subi par un passager, DMF 2000, n° 600

[348] Cour de cassation (Ch. Com.), 28 mars 2000, navire *Teesta, n° 98-11.600*

[349] BONASSIES Pierre, Les principes et règles applicables à l'assistance maritime, DMF 1997, n°577

345. Le statut d'une convention internationale doit faire l'objet d'une attention particulière. L'entrée en vigueur d'un texte au plan international n'est pas un indicateur fiable pour le juge, qui se doit de se référer à son ordre national pour en déterminer les effets.

Si dans l'ordre juridique national, une convention n'a pas été ratifiée, elle ne peut s'appliquer qu'en tant que loi applicable. Il est vain de rechercher dans ses dispositions les critères de son applicabilité en droit interne. En revanche, une fois sa ratification accomplie par le pouvoir exécutif, c'est à dire que les formalités de droit interne ont été respectées pour donner effet à ce texte, elle constitue le droit positif pour les tribunaux. Cette condition ne sera bien sûr, elle-même, remplie que si le nombre de ratifications nécessaires à son entrée en vigueur a été atteint.

346. L'application directe d'une convention peut également être écartée par le recours automatique aux règles de conflit de droit interne. En présence d'un élément d'extranéité, le droit interne offre parfois ses propres solutions de résolution de conflits de lois. Toutefois, cette étude ne peut être déclenchée qu'une fois effectué le constat de l'inexistence ou de l'inapplicabilité d'un instrument international. Ce n'est pourtant pas ce qui s'est passé avec l'affaire du navire Sedov, navire russe qui faisait l'objet d'une saisie à Brest. Le Tribunal de grande instance de Brest dans un jugement du 27 juillet 2000 devait se prononcer sur la loi compétente pour déterminer le caractère saisissable du navire. Suivant les principes de droit international privé, les juges tranchent le litige sur le fondement de la loi du statut réel du bien saisi, la loi du pavillon, qui exclut toute mesure d'exécution pour des biens affectés à une personne morale.

347. La doctrine n'a pas manqué de rappeler le caractère surprenant de cette décision qui n'a à aucun moment fait référence à la Convention de 1952 applicable aux saisies de navire et qui compte, pourtant, la Russie parmi les États parties. La portée de ce jugement est néanmoins limitée car, en l'espèce, l'issue aurait été la même en cas d'application de la convention internationale puisque que le Sedov n'était pas le navire auquel la créance se rapportait. Dès lors, sa saisie aurait été impossible conformément aux dispositions conventionnelles. [350]

b) L'absence de principes régulant les conflits de conventions

348. Le défaut d'applicabilité directe de la convention compétente peut également s'expliquer par l'absence de règles de résolution de conflits de conventions.

Compte tenu de l'adoption successive de textes internationaux portant sur le même domaine, le juge a pu avoir à juger des conflits dans l'application de conventions ratifiées. En effet, à la suite

[350] DMF 2001, supplément n° 5

de l'adoption d'une convention modifiée par voie d'amendement (généralement en vue de moderniser le régime juridique applicable), la convention originelle n'est pas automatiquement dénoncée. Le maintien de la convention originelle dans le système de droit interne se justifie par la nécessité de conserver un cadre juridique existant avec les États parties n'ayant pas ratifié le nouveau texte. Mais la coexistence de ces deux textes peut également créer des situations dans lesquelles chacun d'eux aurait vocation à s'appliquer. Par exemple, en matière de transport de marchandises, la Convention de Bruxelles de 1924 illustre ce problème de concurrence de textes régissant des domaines similaires, la convention originelle étant elle-même toujours en vigueur au même titre que ses versions amendées.

349. A la suite de l'adoption du protocole de 1968, le régime applicable au transport maritime a évolué, notamment concernant l'augmentation des plafonds de limitation de responsabilité. La convention amendée est entrée en vigueur en France le 23 juin 1977 sans pour autant que la convention de 1924 originelle n'ait été dénoncée. La question de la désignation de la convention applicable a pu se poser lorsque le pays du chargement et d'émission du connaissement était un État partie à la convention de 1924 amendée tandis que le pays de destination était seulement partie contractante de la version originelle.

350. C'est dans une affaire de transport de grue d'Angleterre vers l'Angola, la marchandise ayant été endommagée lors des opérations de chargement au port d'Anvers, que la Cour de cassation a eu l'occasion d'exprimer sa position.[351] En l'espèce, le connaissement avait été émis en Belgique, partie contractante à la convention modifiée, qui n'avait pas dénoncé la convention originelle, à laquelle l'Angola, pays de destination, avait seulement adhéré. Le commissionnaire, dont la responsabilité était en jeu, y avait vu l'opportunité d'invoquer les montants de limitation de la convention originelle, plus avantageux pour lui (donc plus bas). A l'inverse, les ayant droits à la marchandise, prétendaient, bien évidemment, devoir bénéficier des plafonds de limitation augmentés tels que prévus par la convention amendée.

Il était en effet logique de se fonder sur la convention amendée qui avait entière vocation à s'appliquer. Aucun des deux textes ne commande de s'interroger sur la situation du pays de destination pour déterminer le droit applicable. Toutefois, le commissionnaire nourrit une réflexion intéressante qui consiste à observer que la Belgique n'a pas dénoncé la Convention de 1924 originelle et qu'elle devrait, à ce titre, être prise en compte dans la résolution du litige. Une des justifications avancées tenait dans la théorie de la convention commune que contenait la Convention

[351] Cour de cassation (Ch. Com.), 16 octobre 2012, Navire *Aelian Sun,* n° 11.13658

de Vienne du 23 mai 1969 sur le droit des traités. Selon l'article 30 de cette convention traitant de l'application de traités successifs portant sur la même matière, il est prévu au paragraphe b) que « *dans les relations entre un État partie aux deux traités et un État partie à l'un de ces traités seulement, le traité auquel les deux États sont parties régit leurs droits et obligations réciproques.* »

La Cour de cassation ne reçoit pas cet argument et rejette le pourvoi en optant pour une application stricte de la Convention de 1924 amendée en considérant que « *l'article 10 de la Convention de Bruxelles du 25 août 1924 pour l'unification de certaines règles en matière de connaissement, modifiée par les protocoles du 23 février 1968 et du 21 décembre 1979, s'applique à tout connaissement relatif à un transport de marchandises entre ports relevant de deux États différents, quand le connaissement est émis dans un État contractant ou quand le transport a lieu au départ d'un port d'un État contractant* ». C'est donc une application stricte que la Cour retient, sans considération du texte applicable dans le pays de destination. Cette clarification était bienvenue compte tenu des positions divergentes des juridictions du fond sur le sujet, certaines se ralliant à la théorie de la convention commune.[352] La doctrine avait également fait valoir la légitimité de la jurisprudence visant à favoriser la convention telle qu'en vigueur dans le pays d'expédition de la marchandise.[353] Il s'agissait de respecter le droit des pays n'ayant pas choisi de ratifier le protocole de 1968.

351. La conclusion est claire : le droit coutumier international ne peut pas priver d'effets une convention d'application impérative. Encore faut-il préciser que la coutume internationale, ici incarnée par la convention de Vienne, n'aurait pu avoir de toute manière qu'une portée limitée compte tenu de la place qu'elle occupe en droit interne. En effet, celle-ci n'a pas été ratifiée par la France et à ce titre, elle aurait pu difficilement faire échec, en termes de hiérarchie des normes, à l'application d'une convention internationale. De plus, il peut être soulevé que ce traité limite son effet aux relations entre États, et ne peut dès lors trouver application dans un contentieux de transport maritime.

352. Toutefois, si institutionnellement des doutes peuvent s'élever quant à son autorité, d'aucun ne pourra remettre en cause la valeur indéniable des règles contenues dans la convention de

---

[352] BLOCH Cyril, Conflit d'application entre la version originelle et la version amendée de la Convention de Bruxelles du 25 août 1924. Conflit d'antériorité entre un appel en garantie et un déclinatoire de compétence, sur un arrêt de la chambre commerciale de la Cour de cassation du 16 octobre 2012, DMF 2013, n° 744.

[353] BONASSIES Pierre et SCAPEL Christian, Traité de droit maritime, L.G.D.J, 3è édition, 2016, p. 700

Vienne qui sera un guide précieux pour le juge dans la résolution de conflit entre deux conventions ratifiées par un même État.

Il existe toujours un risque de voir une convention ratifiée évincée devant les tribunaux même si la Cour de cassation, quand elle aura l'occasion d'intervenir, rétablira les principes de droit applicable, comme ce fut le cas avec l'interprétation de la formulation des réserves d'un État.

2. Les hésitations relatives à l'interprétation des réserves

353. L'application de certaines dispositions des traités peut être écartée par la volonté des États parties en recourant à la pratique des réserves qui modifie le contenu d'un traité (a) et leur interprétation sera primordiale dans la détermination de l'application directe ou non d'un texte (b).

a) Les réserves, pratique faisant varier le contenu d'un traité

354. Les conventions internationales peuvent parfois prévoir une certaine flexibilité dans l'application de leurs dispositions. Les États ont parfois la faculté de se libérer de certains engagements internationaux en choisissant de ne pas être liés par une partie du contenu de la convention. Certes, l'unification du droit souhaitée en pâtit mais ce mécanisme est prévu pour permettre un champ d'application plus large des conventions et promeut l'universalisme des textes internationaux. Le texte de la convention peut donc s'entendre comme une base obligatoire, commune à l'ensemble des États parties, avec à ses côtés un dispositif facultatif, qui sera lui soumis à la volonté de chacun des États. Le consentement requis des Etats peut répondre de différents mécanismes. Les engagements internationaux peuvent être, soit volontairement étendus, soit expressément limités.

355. Dans la future Convention CNUDCI sur les contrats internationaux de transport de marchandises effectués entièrement ou partiellement par mer, l'article 75 prévoit que « *les parties peuvent convenir que tout litige susceptible de naître à propos du transport de marchandises en vertu de la présente Convention sera soumis à l'arbitrage* ». Ils doivent pour cela manifester leur volonté d'adhérer aux principes prévus par la convention. Ce chapitre n'est donc pas applicable de plein droit et si cette convention entre en vigueur en France, le juge devra vérifier que le gouvernement a bien, au moment de la ratification, effectué une déclaration en ce sens.[354]

[354] DELEBECQUE Philippe, La Convention sur les contrats internationaux de transport de marchandises effectué entièrement ou partiellement par mer : *« a civil law perspective », DMF 2009, n° 702*

356. Un mécanisme différent existe pour se soustraire aux obligations de la convention. Il s'agit de la pratique des réserves, aujourd'hui largement acceptée en droit international public. Avec cette procédure, les États se réservent la possibilité de ne pas appliquer certaines dispositions d'un traité international. Il ne s'agit pas d'une faculté offerte par toutes les conventions mais d'une option prévue par certaines et dont les conditions sont strictement posées par le texte lui-même. Le procédé d'émission de réserves dans les phases successives de la conclusion d'un traité est fréquent et encourage l'universalisme des traités en favorisant l'adhésion du plus grand nombre d'États. [355] Toutefois, la contrepartie d'une large participation des États est l'altération du contenu du fait de l'admission de certaines dérogations.

C'est au moment de la procédure de ratification ou d'approbation d'une convention que le pouvoir exécutif peut formuler des réserves.[356] La réserve a été définie comme « *la déclaration formelle par laquelle un État, lors de la signature d'un traité, de sa ratification ou de son adhésion, stipule, comme condition de son consentement à devenir partie au traité, certaines conditions qui limitent l'effet du traité dans la mesure où ce traité s'applique aux relations entre cet État et l'autre État ou les autres États qui peuvent être parties au traité* ». [357]

357. La faculté d'émettre une réserve s'inscrit dans une procédure très encadrée, indépendante de toute volonté unilatérale ou de simple déclaration d'un État. [358] Dès la conclusion d'un texte international, les États parties doivent alors être en mesure d'évaluer l'étendue de leurs engagements quant au champ d'application du texte accepté par eux, et ce consentement ne peut être remis en cause ultérieurement.

L'interprétation des réserves a donné lieu à un débat au sein des juridictions françaises avant de retrouver la voie du droit international classique. Leur interprétation a en effet pu conduire à certaines incompréhensions et confusions dans le domaine d'application d'une convention de droit maritime.

---

[355] DUPUY Pierre-Marie, KERBRAT Yann, Droit international public, Précis Dalloz, 12ème édition, 2014, p. 310

[356] Article 19 de la convention de Vienne de 1969 sur le droit des traités : « *Un Etat, au moment de signer, de ratifier, d'accepter, d'approuver un traité ou d'y adhérer, peut formuler une réserve, à moins : a)que la réserve ne soit interdite par le traité; b) que le traité ne dispose que seules des réserves déterminées, parmi lesquelles ne figure pas la réserve en question, peuvent être faites; ou c) que, dans les cas autres que ceux visés aux alinéas a) et b), la réserve ne soit incompatible avec l'objet et le but du traité.* »

[357] DEHAUSSY Jacques, Fascicule 11 : SOURCES DU DROIT INTERNATIONAL, LES TRAITES (Conclusion et conditions de validité formelle), JurisClasseur Droit international, Cote : 11,1958

[358] Ibidem

b) L'interprétation des réserves en matière maritime

358. Conformément à la coutume internationale, certaines conventions internationales de droit maritime ont permis aux États de volontairement limiter leurs effets. Cette hypothèse est notamment prévue dans la convention de 1976 sur la limitation de responsabilité. Cette convention prévoit à son article 18.1 que « *tout Etat peut, lors de la signature, de la ratification, de l'acceptation, de l'approbation ou de l'adhésion, réserver le droit d'exclure l'application des alinéas d) et e) du paragraphe 1 de l'article 2. Aucune autre réserve portant sur une question de fond de la présente Convention ne sera recevable.* » La France a usé de cette faculté en émettant une réserve selon les termes suivants : *« conformément à l'article 18 § 1, le Gouvernement de la République française se réserve le droit d'exclure l'application des alinéas d) et e) du paragraphe 1 de l'article 2* ». [359]

359. Devant les tribunaux, cette réserve a été étudiée dans l'affaire du navire Terutoku Maru. Dans son arrêt du 8 septembre 1987, la Cour d'appel de Bordeaux déduit de cette formulation une simple déclaration d'intention de l'État français sans n'y attacher aucun effet contraignant. Pour la Cour, la France n'avait pas formellement exclu ce domaine du champ de la convention et avait simplement souhaité exprimer son intention d'avoir éventuellement recours ultérieurement à l'article 18 de la convention.

La position de la Cour d'appel s'éloignait de la définition inscrite dans la Convention de Vienne de 1969 qui précise le moment auquel l'État peut faire usage d'une réserve (« *faite par un État quand il signe, ratifie, accepte ou approuve un traité ou y adhère »)*. L'approche de la Cour conduit à réduire la portée d'une réserve en lui faisant perdre son caractère déclaratif au moment de sa ratification. En l'espèce, l'État français n'aurait pas clairement exprimé son consentement à exclure de la limitation de responsabilité les domaines des alinéas d) et e) du paragraphe 1 de l'article 2, à savoir les « *créances pour avoir renfloué, enlevé, détruit ou rendu inoffensif un navire coulé, naufragé, échoué ou abandonné, y compris tout ce qui se trouve ou s'est trouvé à bord* » ou « *créances pour avoir enlevé, détruit ou rendu inoffensive la cargaison du navire* ».

360. La jurisprudence a eu l'occasion de réitérer cette interprétation dans l'affaire du navire Jerba. A la suite de dommages causés par la perte de plus de 800 billes de bois chargées en pontée, le navire Jerba fait l'objet d'une saisie sollicitée par l'État français. Afin d'obtenir la mainlevée de cette saisie, le propriétaire du navire tunisien constitue un fonds de limitation

[359] Décret n° 86-1371 du 23 décembre 1986, portant publication de la convention de 1976 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes, publié au journal officiel du 1er janvier 1987

conformément aux prescriptions de la Convention de 1976. Le juge des référés ne suit pas l'armateur et lui oppose l'application du droit interne et notamment l'article 59 de l'ancienne loi du 3 janvier 1967 qui prévoit que « *le propriétaire d'un navire ne peut opposer la limitation de sa responsabilité aux créances de l'État ou de toute autre personne morale de droit public qui aurait, aux lieu et place du propriétaire, renfloué, enlevé, détruit ou rendu inoffensif un navire coulé, naufragé, échoué ou abandonné, y compris tout ce qui se trouve ou s'est trouvé à bord.* »

Ainsi, dans le but d'éviter qu'une éventuelle limitation de responsabilité du propriétaire du navire ne lui soit opposée, l'État français avait fait valoir la réserve formulée lors de la ratification de la Convention de 1976. En appel, la Cour de Rouen[360] décide dans un arrêt du 5 septembre 2002 que la réserve faite par la France « *ne peut avoir d'autres effets que ceux qu'elle exprime* ».[361] Elle reprend le raisonnement de la Cour d'appel de Bordeaux dans l'affaire du navire Terutoku Maru pour conclure que les créances pour avoir enlevé, détruit ou rendu inoffensive la cargaison du navire faisait bien partie des créances soumises à limitation telles que listées dans la Convention de 1976. La France n'aurait ainsi pas valablement formulé sa réserve et par voie de conséquence, ne pouvait user de son droit d'exclure ce type de créances du champ de la convention de 1976. C'est d'ailleurs par une analyse très étayée que le juge fonde sa décision pour écarter l'application de la loi de 1967.[362]

---

[360] HUMANN Claire, Effective des « réserves » françaises quant à l'application de la Convention de Londres aux créances pour enlèvement d'épave, DMF 2003, n° 633

[361] Ibidem

[362] Extrait de l'arrêt de la Cour d'appel de Rouen du 5 septembre 2002 : « *Attendu qu'aux termes de l'article 2, 1, e), de cette Convention, sont soumises à la limitation de responsabilité, les créances pour avoir enlevé, détruit ou rendu inoffensive la cargaison du navire ; Attendu que l'Etat Français et le Préfet invoquent vainement la réserve émise par la France lors de la ratification de la Convention de Londres pour soutenir que l'Etat français a notamment exclu les créances pour avoir enlevé, détruit ou rendu inoffensive la cargaison du navire ; Attendu, en effet, que l'instrument d'approbation de la Convention déposé par la France se borne à indiquer que « conformément à l'article 18, § 1, le Gouvernement de la République Française se réserve le droit d'exclure l'application des alinéas d) et e) du § de l'article 2 », c'est-à-dire d'exclure de la limitation de responsabilité les créances pour avoir renfloué, enlevé, détruit ou rendu inoffensif un navire coulé, naufragé, échoué ou abandonné, y compris tout ce qui se trouve à bord (d) et les créances pour avoir enlevé, détruit ou rendu inoffensive la cargaison du navire e) ; Que, cependant, cette réserve ne peut avoir d'autres effets que celle qu'elle exprime ;*

Que la France s'est seulement réservé la faculté pour l'avenir d'avoir recours à l'article 18 de la Convention ;

Attendu, certes, que l'article 59 de la loi du 3 janvier 1967, dans sa rédaction issue de la loi du 31 décembre 1984, exclut la possibilité pour le propriétaire d'un navire d'opposer la limitation de sa responsabilité aux créances de l'Etat ou de toute autre personne morale de droit public qui aurait, au lieu et place du propriétaire, renfloué, enlevé, détruit ou rendu inoffensif d'un navire coulé ou naufragé, échoué ou abandonnée, y compris tout ce qui se trouve ou s'est trouvé à bord ;Attendu, cependant, que la France n'a pas notifié au secrétaire général de l'Organisation maritime internationale, qui en est dépositaire, l'exercice effectif de son droit de mettre en œuvre la réserve précédemment formulée et d'exclure l'application de l'article 2, § 1, d) et e) de la Convention ; »

361. La sanction de cette analyse viendra dans une décision du 11 juillet 2006 de la Cour de cassation qui censure l'interprétation de la notion de réserve faite par les juges du fond.[363] Elle élargit la notion de réserve exprimée par un État en se fondant sur la Convention de Vienne du 23 mai 1969, texte de référence en matière d'interprétation et d'application des traités et sa définition large de réserve à l'article 2.[364] Elle reconnaît que, malgré le caractère ambigu de la réserve, la France a déposé l'instrument d'approbation de la Convention de Londres du 19 novembre 1976 au secrétariat général de l'Organisation maritime international le 1er juillet 1981. Sa ratification était assortie d'une réserve, publiée en même temps que la convention par un décret du 23 décembre 1986, de sorte que cela constituait « *non pas une simple déclaration d'intention dépourvue d'effet juridique mais une décision unilatérale visant à exclure, comme l'ont fait d'autres pays signataires, l'application du texte précité* ». L'État français ne pouvait donc se voir opposer une limitation de responsabilité. La doctrine précise que la France a usé de cette possibilité tout comme cinq autres pays ayant utilisé d'une formulation similaire à celle contenue dans la version française (Chine, République fédérale d'Allemagne, Japon, Pays-Bas et Royaume-Uni) ce qui tend à conforter, si besoin en était, la position de la Cour de cassation.[365]

362. Même si le doute a pu subsister pendant quelques années, la position à adopter quant à l'interprétation des réserves est désormais claire. Il est difficile d'envisager un revirement de la jurisprudence car cette analyse est confortée par le texte même de la Convention de 1976 qui, à son article 18§2, dispose qu' *« une réserve faite lors de la signature doit être confirmée lors de la ratification, de l'acceptation ou de l'approbation. »* Il est d'ailleurs difficilement envisageable de pouvoir considérer que les États qui ont souhaité exclure de leur champ d'application certains domaines du régime conventionnel au moment de sa conclusion, se seraient réservés cette possibilité uniquement pour l'avenir. La mise en œuvre d'une réserve se révélerait facultative et soumise au bon vouloir de l'État qui pourrait la déclencher à tout moment. Ce n'est évidemment pas le sens des textes. La Convention limite dans le temps la faculté pour un État d'exprimer sa position quant au champ d'application du texte, et ce moment ne peut être prorogé une fois la ratification effectuée. Cette position est pleinement conforme à la sécurité juridique auxquels les États parties peuvent s'attendre lors de la conclusion des traités. Il aurait été malaisé pour la France d'avoir la capacité de réviser les effets d'un texte qu'elle a ratifié.

---

[363] DMF 2007, Supplément n° 11

[364] *Article 2.d de la convention de Vienne de 1969 sur le droit des traités : « l'expression «réserve» s'entend d'une déclaration unilatérale, quel que soit son libellé ou sa désignation, faite par un Etat quand il signe, ratifie, accepte ou approuve un traité ou y adhère, par laquelle il vise à exclure ou à modifier l'effet juridique de certaines dispositions du traité dans leur application à cet Etat ».*

[365] BONASSIES Pierre, Interprétation positive de la réserve faite par la France à la Convention de 1976 sur la limitation de responsabilité, DMF 2006 n° 675

363. La lecture de la Convention de 1989 sur l'assistance devra donc se faire à la lumière de la jurisprudence Jerba. Dans la même veine universaliste que la convention LLMC de 1976, cette convention de 1989 prévoit le droit pour les États parties d'écarter une partie de ses dispositions. Son article 30 dispose en effet que « *tout Etat peut, au moment de la signature, de la ratification, de l'application, de l'approbation ou de l'adhésion, se réserver le droit de ne pas appliquer les dispositions de la présente Convention : Lorsque les opérations d'assistance ont lieu dans des eaux intérieures et que tous les navires en cause sont des bateaux de navigation intérieure ; Lorsque les opérations d'assistance ont lieu dans des eaux intérieures et qu'aucun navire n'est en cause ; Lorsque toutes les parties intéressées sont des nationaux de cet Etat ; Lorsqu'il s'agit d'un bien maritime culturel présentant un intérêt préhistorique, archéologique ou historique et qui se trouve au fond de la mer.* »

364. La France a exprimé sa réserve dans le décret du 23 avril 2002 portant publication de la Convention en droit interne. Elle exclut par conséquent de son domaine d'application les assistances apportées dans les eaux intérieures entre bateaux français et l'assistance aux biens culturels maritimes.[366] De manière surprenante, comme l'a relevé à juste titre la doctrine, elle n'a pas inclus dans cette liste les litiges mettant en cause uniquement des nationaux, possibilité prévue à l'article 30 c).[367] Il faudra donc en déduire un certain recul du droit interne dans sa vocation originelle à régir les litiges « purement » nationaux.

365. De plus, la transposition de l'analyse de la Cour de cassation dans l'affaire Jerba est tout à fait pertinente dans la mesure où le gouvernement français emploie la même formulation pour exprimer sa réserve. Il « *se réserve le droit* » de ne pas appliquer ses dispositions dans les cas listés par la convention. Au regard de la jurisprudence précédemment établie, cette réserve sera réputée valide et devra servir à délimiter le champ d'application du traité international.

La doctrine reconnaît à la décision de la Cour de cassation une portée générale qui reflète la position des juridictions françaises pour toute réserve émise par la France. Le domaine d'application de chaque traité se fige en quelque sorte au jour de la ratification, ou de l'adhésion, du texte par les

---

[366] Réserves du gouvernement de la République française inscrite dans le décret du 23 avril 2002, publié au JORF du 30 avril 2002 : « *En ratifiant la Convention internationale sur l'assistance en mer, faite à Londres le 28 avril 1989, le Gouvernement de la République française se réserve le droit, conformément à l'article 30 paragraphe 1 a et b de la Convention, de ne pas appliquer ses dispositions lorsque les opérations d'assistance ont lieu dans des eaux intérieures et que tous les navires en cause sont des bateaux de navigation intérieure et lorsque les opérations d'assistance ont lieu dans des eaux intérieures et qu'aucun navire n'est en cause.*
Conformément à l'article 30 paragraphe 1 d de la Convention, le Gouvernement français se réserve également le droit de ne pas appliquer les dispositions de ladite Convention lorsqu'est en cause un bien maritime culturel présentant un intérêt préhistorique, archéologique ou historique et qui se trouve au fond de la mer. »

[367] BONASSIES Pierre, Le domaine d'application de la loi française sur l'assistance maritime après l'arrêt *Jerba* (ou « la peau de chagrin »), DMF 2006, n° 675

États qui ne peuvent modifier leur consentement dans le temps. Malgré le champ d'application très large reconnue à la convention de 1989, la jurisprudence Jerba a l'effet bénéfique de préserver quelques domaines soumis au droit français.

La mise en œuvre des conventions internationales est complexe et leur portée parfois confuse, ce qui peut parfois mener les tribunaux à se référer à leur propre droit national, avec lequel ils seront plus familiers.

B) L'approche nationale privilégiée par le juge

366. Le juge compense le défaut d'application de la règle de droit international compétente par l'application de ses propres règles de droit interne, attitude dont la portée sera toutefois limitée dans certains cas par la similitude des solutions existantes dans le régime national et le régime international (1) mais qui se révélera être plus problématique lorsque cela entraîne la dénaturation des dispositions conventionnelles en cause. (2)

1. La portée limitée en présence de similitudes dans les régimes national et international

367. Le juge peut se trouver face à des difficultés relatives à la détermination du champ d'application d'une convention internationale. Il est alors vital que les principes soient clairement établis et respectés, faute de quoi le juge national risque d'omettre d'appliquer le texte international. En effet, par habitude ou par convenance, le juge national peut être tenté de se reporter à son droit national afin de régler un litige qui aurait du relever de la réglementation internationale.

Dans les hypothèses précédemment évoquées, il s'agissait de divergences quant à l'application du droit international sans pour autant nier son effet. Dans d'autres cas, du fait de la similitude des règles contenues dans la réglementation nationale avec celles issues du droit international, il peut arriver que le juge ignore purement et simplement le texte international.

368. L'impact d'une telle décision aura certes une portée limitée, les effets de l'application du droit national étant similaires à ceux du droit international. C'est une des vertus héritées des efforts du législateur national d'uniformiser le droit national au regard des textes internationaux. Les divergences entre droit national et international se sont atténuées et les différences s'estompent pour aller dans le sens d'un cadre uniforme.

369. Bien loin d'être un cas d'école, les juges ont déjà eu l'occasion d'écarter les textes internationaux au profit de la loi nationale en optant pour le mauvais fondement juridique. Une illustration peut être donnée avec l'affaire de l'abordage du navire *Vasya Korobko* où deux

conventions internationales de droit maritime qui avaient vocation à s'appliquer n'ont tout simplement pas été prises en considération par le juge dans la résolution du litige. [368] Dans cette affaire, dont les faits remontent à 1996, *le* Vasya Korobko, navire de pavillon russe, rate sa manœuvre d'accostage, et entre en collision avec un navire à quai, dont les opérations de chargement étaient en cours, le navire Liva, propriété d'une société autrichienne mais géré par une société maltaise. La Cour d'appel de Douai, dans sa décision du 17 octobre 2000, s'est référée à la législation française pour le règlement de ce litige en visant la loi du 7 juillet 1967 relative aux événements de mer. Pourtant en matière d'abordage, la Convention de Bruxelles du 23 septembre 1910 pour l'unification de certaines règles en matière d'abordage, ratifiée par la France aurait dû être appliquée conformément à ses dispositions qui lui octroient un large champ d'application.[369]

Selon l'article 1er de ce texte, « *en cas d'abordage survenu entre navires de mer ou autres navires de mer et bateaux de navigation intérieure, les indemnités dues à raison des dommages causés aux navires, aux choses ou personnes se trouvant à bord sont réglées conformément aux dispositions suivantes, sans qu'il y ait à tenir compte des eaux où l'abordage s'est produit.* » Le critère décisif n'est donc pas le lieu de l'abordage mais l'identification du navire ayant subi un dommage.

En l'espèce, les parties n'étaient pas tous ressortissants français et le juge aurait dû reconnaître que les critères d'applicabilité du texte international étaient réunis pour ensuite soumettre le litige à ses dispositions. Mais le juge français n'opte pas pour cette voie et fait l'économie de la vérification de l'existence d'une convention applicable en l'espèce. Il est, certes, plus aisé pour les tribunaux, lors d'un événement de mer, de se référer à la loi du 7 juillet 1967 qui leur est – peut-être – plus familière et qui aboutit au même résultat. De la même manière que la convention internationale, la loi française exige la preuve d'une faute comme condition d'engagement de la responsabilité du navire. Une fois cette preuve apportée, le juge établit les responsabilités du navire abordeur selon le régime spécifique de l'abordage. En l'espèce, la responsabilité du navire *Vasya Korobko* a été reconnue.

370. Le navire abordeur responsable étant donc identifié, il doit indemniser les dommages causés. Le tout est de savoir à quel montant, et il faut, pour cela, s'interroger sur l'éventuelle limitation de responsabilité dont le propriétaire pourrait bénéficier. La Convention de Londres de

---

[368] VIALARD Antoine, Quand abordage et grutage ne font pas bon ménage, DMF 2002, n° 626

[369] Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière d'abordage de 1910 : « Art. 1 *En cas d'abordage survenu entre navires de mer ou autres navires de mer et bateaux de navigation intérieure, les indemnités dues à raison des dommages causés aux navires, aux choses ou personnes se trouvant à bord sont réglées conformément aux dispositions suivantes, sans qu'il y ait à tenir compte des eaux où l'abordage s'est produit.* »

1976 permet aux propriétaires de navire, catégorie incluant de manière large les armateurs, affréteurs et propriétaire de navire, de limiter leur responsabilité pour certaines créances limitativement énumérées. Les créances résultant des réparations des dommages entraient dans les catégories de l'article 2 de cette convention internationale qui aurait eu vocation à s'appliquer.

Mais une fois de plus, les juges vont adopter un fondement juridique différent et évaluer le montant de la limitation de responsabilité en vertu de la loi du 3 janvier 1967 portant statut des navires et autres bâtiments de mer. En vertu de ce texte, le propriétaire du navire peut limiter sa responsabilité pour les dommages qui sont en lien avec la navigation et l'utilisation du navire. En l'absence de toute faute inexcusable à son encontre, les limitations de responsabilité, dont les montants sont similaires en droit national et international, ont valablement pu être invoquées par les responsables. [370]

371. L'absence de référence du texte international est d'autant plus surprenante que ce n'est pas le premier texte en matière de limitation de responsabilité. La Convention de Bruxelles du 25 août 1924 et la Convention de Bruxelles du 10 octobre 1957 avaient précédé la Convention de 1976 qui n'était donc pas le premier instrument à régir la matière.

372. Ainsi, la Convention de 1976 aurait dû être appliquée au navire *Vasya Korobko*, battant pavillon russe. Pour les mêmes raisons que celles évoquées précédemment, l'incidence de cette erreur de fondement sera minime mais cette position jurisprudentielle révèle des divergences dans la réception des conventions internationales en droit interne et démontre les faiblesses du système établi. Le respect des engagements internationaux de l'État repose alors en grande partie sur la vigilance du juge et son appréciation appliquée du caractère impératif des textes. En l'espèce, l'armateur était en droit de limiter sa responsabilité, la preuve de l'existence d'une faute inexcusable n'ayant pu être rapportée. [371]

La décision précédente ne peut être simplement considérée comme un cas isolé. Les incertitudes que contiennent parfois les conventions internationales peuvent conduire à ces incohérences.

373. Toujours en matière de limitation de responsabilité, la Cour de cassation, dans un arrêt du 4 octobre 2005, a eu à traiter d'une affaire portant sur un dommage s'étant produit sur une voie fluviale. Le navire Laura, propriété d'un armateur allemand, à l'occasion d'un transport

---

[370] VIALARD Antoine, Quand abordage et grutage ne font pas bon ménage, DMF 2002, n° 626

[371] Ibidem

international en provenance de Chalon-sur-Saône et à destination d'un port italien, a endommagé un pont alors que le Commandant était assisté par un pilote fluvial lors de sa navigation sur la Saône. Après avoir fourni une garantie à première demande, le propriétaire du navire a entamé une procédure de constitution d'un fonds de limitation conformément à la loi du 3 janvier 1967. Il a par la suite engagé une procédure afin d'ordonner la restitution sous astreinte de la garantie. Afin de faire échec à cette procédure, il fut avancé que le droit à limitation ne pouvait bénéficier qu'au propriétaire de navire engagé dans une expédition maritime. Pourtant, il ne ressort pas clairement des textes, national ou international, de véritable interdiction d'invoquer une limitation en cas d'événement dans les eaux autres que maritimes.

374. L'application de ce principe est davantage subordonnée à la notion de « navire » qu'à celle du lieu du dommage. La loi française prévoit d'ailleurs le bénéfice de la limitation pour toutes les créances liées à la navigation ou l'utilisation du navire.[372] C'est sur ce fondement que la Cour s'est appuyée pour justifier sa décision autorisant le propriétaire de navire à limiter sa responsabilité. Elle a considéré que les dommages occasionnés sont la directe conséquence de l'utilisation du navire, destiné à une navigation maritime, ce qui autorise le bénéfice de la limitation de responsabilité à l'occasion d'une navigation fluviale. S'agissant d'un transport international, malgré la référence expresse à la Convention de 1976 visée dans les moyens, la Cour de cassation n'en a pas moins admis le principe de limitation de responsabilité au regard de la loi française.[373]

Ces égarements dans les fondements juridiques ne sont certes pas systématiques mais démontrent toujours les approximations dans la mise en œuvre des règles de droit maritime.

2. Une approche dénaturant les règles de droit international

375. La faveur accordée à la loi nationale peut également procéder d'une volonté politique comme cela s'est illustré avec la jurisprudence de l'Erika. La doctrine a soulevé les incohérences d'un tel raisonnement et a mis en avant le risque de soumettre le litige à l'application de la loi nationale sans avoir recherché préalablement l'application d'une convention internationale.

C'est avec l'arrêt du 25 septembre 2012 que la Chambre criminelle de la Cour de cassation a partagé son interprétation de l'articulation des lois en cause. En matière de compétence, les juges d'appel se sont fondés sur la loi française bien que l'événement se soit produit en zone économique exclusive (ZEE), et que tout événement se produisant au-delà des eaux territoriales est soumis aux

[372] Article L 5121-3 du Code des transports, ex article 58 de la loi du 3 janvier 1968

[373] DELEBECQUE Philippe, Navigation fluviale et limitation de responsabilité, DMF 2006, n° 667

conventions internationales. Ils invoquent l'application combinée des articles 220 et 228 de la convention CNUDM pour fonder la compétence de l'État côtier en cas de dommage grave. La Cour n'a pas partagé l'avis de l'avocat général qui avait considéré que seule la convention MARPOL aurait pu s'appliquer et non la loi française. En cas d'accident maritime survenu en ZEE, seul l'État du pavillon est compétent pour juger des suites à donner. Mais le contexte de l'affaire Erika, avec des conséquences tant sur le plan écologique qu'économique, rendait insoutenable l'idée que le juge français puisse se dessaisir du litige au profit des juridictions de l'État du pavillon qui, en l'espèce, étaient les juridictions maltaises.

376. La pression de l'opinion publique n'est pas la seule explication de l'approche nationale du juge qui a eu l'occasion de l'étendre à d'autres contentieux. Ainsi, en matière d'assistance, la Cour d'appel de Poitiers, dans un arrêt du 16 décembre 2003, n'a pas hésité à se fonder sur le Code disciplinaire et pénal de la marine marchande pour faire échec à la réglementation maritime. A la suite d'un abordage entre le Sea Shuttle et le catamaran Canouan, ce dernier demandait assistance pour être escorté jusqu'au port de Lisbonne. Par la suite, le Sea Shuttle réclamait une indemnité d'assistance qui lui fut refusée par la Cour d'appel de Poitiers au motif que le comportement du capitaine, après l'abordage, aurait été répréhensible au regard des dispositions du code précité. La doctrine relève qu'il est étonnant que cet article ait été appliqué au capitaine d'un navire étranger ce qui est contraire au droit international public.[374]

377. Poursuivant le tour d'horizon des matières opérant des confusions dans l'application du droit interne à des situations de droit international, le transport de marchandises est aussi un bon exemple. L'article 16 de la loi du 18 juin 1966, aujourd'hui abrogée, a créé des confusions dans le droit applicable en donnant l'impression que n'importe quel transport, sous la seule réserve qu'un port français soit impliqué, soit soumis au droit national. C'était faire fi de l'application des règles communautaires adoptées et des règles applicables en matière de conflit de lois.[375]

378. Le droit commun peut également perturber les juges dans leur analyse des lois applicables. L'habitude de la fréquentation du droit terrestre et la spécificité du droit maritime impliquent parfois l'éviction du second au profit du premier. Il existe en effet des espèces où les tribunaux n'appliquent pas la réglementation de droit maritime, et donc a fortiori les conventions internationales. En matière de saisie, l'articulation des règles avec le droit terrestre pouvait susciter

---

[374] DMF 2005, supplément n° 9, sur l'arrêt de la Cour d'appel de Poitiers 16 décembre 2003

[375] DMF 2005, supplément n° 9

une certaine perplexité. [376] Il peut être cité une décision du 3 septembre 2002 dans laquelle la Cour de cassation considère que « *la saisie conservatoire, qui rend indisponible l'objet saisi, n'en interdit pas l'usage.* » [377] Bien que le navire soit un meuble corporel, il répond à des règles spéciales déterminées par la convention de 1952 et la loi de 1967. Ces textes emportent des conséquences radicalement opposées à celles des règles générales de droit terrestre, c'est-à-dire la disponibilité du bien et l'immobilisation.[378] Mais dans cette affaire, la Cour de cassation n'a pas hésité à appliquer un principe de droit terrestre à une saisie conservatoire de navire en prononçant la cassation d'un arrêt de la Cour d'appel qui avait condamné le gardien de la saisie alors que le navire avait continué à effectuer habituellement ses traversées.

379. En matière de saisie, la codification de la partie règlementaire du droit des transports a eu lieu avec le décret du 28 décembre 2016.[379] L'article R 5114-15 du Code des transports dispose que : « *Les modalités selon lesquelles les navires peuvent faire l'objet de saisies conservatoires sont régies par les dispositions générales du code des procédures civiles d'exécution, sous réserve de l'application des conventions internationales et des dispositions particulières de la présente sous-section.* » Cet article a le mérite de poser comme principe général le renvoi aux dispositions de droit commun afin de compléter les lacunes du droit spécial de la saisie conservatoire des navires.[380]

380. Cette codification tempère la confusion qui avait suivi la réforme portant sur la réglementation des voies d'exécution et qui avait donné lieu à l'adoption de la loi du 9 juillet 1991 et du décret du 31 juillet 1992. Ces textes ne précisaient pas la nature de leur portée en ce qui concernait la saisie des navires et des interrogations demeuraient quant à leur incidences sur les textes maritimes. Ces incertitudes participaient à la confusion de l'application des textes. La doctrine n'était elle même pas unanime. Certains s'appuyaient sur le caractère général de ces règles pour les appliquer au droit maritime, tandis que d'autres s'intéresser au caractère spécifique de ce même droit pour écarter leur application.

---

[376] REMOND-GOUILLOUD Martine, Saisie conservatoire de navire et insolvabilité ou faillite : incidences du droit européen, Cour d'appel d'Aix en Provence (2e Ch.) – 29 juin 2011, Navire Ital Roro I, n° 11.05895, DMF 2012, n° 733

[377] REMERY Jean-Pierre, Une décision surprenante : l'application des règles du droit terrestre à la saisie conservatoire d'un navire ..., DMF 2003, n° 633

[378] Ibidem

[379] Décret n° 2016-1893, 28 décembre 2016 : JO, 29 décembre

[380] Site Internet des Editions législatives, REMERY Jean-Pierre, Saisie des navires, enfin codifiée dans la partie réglementaire du Code des transports, publié le 10 février 2017, http://www.editions-legislatives.fr/content/saisie-des-navires-enfin-codifi%C3%A9e-dans-la-partie-r%C3%A9glementaire-du-code-des-transports

Ces hésitations se traduisaient par une jurisprudence hétérogène, qui semblait régler au cas par cas les situations, en se réservant le droit de recourir à ces dispositions pour compléter le droit applicable.

C'était en particulier le cas de l'article 215 du décret qui pose la condition, sous peine de caducité, de l'introduction d'une procédure pour l'obtention d'un titre exécutoire dans le délai d'un mois après la mesure conservatoire. Dans son arrêt Marine Evangeline du 14 octobre 1997, la Cour de cassation se fondait sur l'article 215 du décret du 31 juillet 1992 pour déclarer que l'action au fond après une saisie conservatoire devait être initiée dans le délai d'un mois. [381] La Cour de cassation semble maintenir sa position en se fondant sur les règles de droit commun des procédures d'exécution. [382]

Pourtant, la Cour de cassation a rappelé, dans sa décision du 17 septembre 2002 relative à l'affaire du navire Regent Spirit, que ce principe ne pouvait être appliqué aux saisies fondées sur la Convention de 1952. C'est probablement les circonstances de l'affaire qui avaient conduit la Cour à raisonner en faveur de l'exclusion des règles de droit commun. La présence d'une clause attributive de juridiction avait quelque peu perturbé la solution, puisque conformément au texte international, si le juge du lieu de la saisie n'est pas compétent, il lui faudra fixer un délai au terme duquel le saisissant devra exercer l'action devant le tribunal compétent.

Comme dans tous contentieux, le risque judiciaire existe et aucun texte ne peut parer à l'éventualité du défaut de l'application d'une convention. C'est la raison pour laquelle l'étude des critères d'applicabilité doit faire l'objet d'une attention particulière.

Section 2 : Les critères d'applicabilité soumis à l'interprétation du juge

381. Les dispositions mêmes de la convention définissent les conditions dans lesquelles elles s'appliquent. Généralement, un article est spécifiquement consacré au champ d'application du texte. Les critères d'applicabilité varient en fonction des conventions et il est impossible, ni opportun, de les regrouper sous une catégorie générale. La nationalité commune à l'ensemble des

[381] Rapport de Monsieur le Conseiller référendaire Rémery, sur l'affaire du navire « Marine Evangeline », Cour de cassation (Chambre commerciale), 14 octobre 1997, publié au DMF 1998 n° 578

[382] REMERY Jean-Pierre, Sur les raisons de non restitution d'un cautionnement bancaire suite à la mainlevée d'une saisie conservatoire après remise d'une garantie du P&I Club, DMF 2008, n° 690

parties intéressées à l'opération de transport ne semble même plus être un élément de rattachement fiable.

382. En matière de saisie de navire, le critère déterminant de l'application de la convention de 1952 est le pavillon du navire saisi. Ses dispositions seront applicables à tout navire battant pavillon d'un État contractant. La nature de la créance maritime n'est pas un critère de rattachement à ce texte, mais sert seulement à déterminer le bien-fondé de la demande de saisie. Qu'elle soit maritime ou non, c'est la convention de 1952 qui s'applique au litige, celle-ci étant tenu de déterminer les cas où la créance maritime donne droit à autoriser la saisie. [383]

383. En matière d'abordage, c'est la qualité même de « navire » qui déclenche l'application du régime conventionnel. De manière plus large encore, en matière d'assistance, l'article 2 de la convention prévoit que « *la présente Convention s'applique chaque fois que des actions judiciaires ou arbitrales relatives aux questions traitées dans la présente Convention sont introduites dans un État Partie* ».

384. Au-delà de ces dispositions générales, les conventions internationales regorgent de termes qui peuvent rendre l'analyse de leur applicabilité plus ou moins périlleuse. Bien que les notions juridiques soient définies dans les premiers articles des conventions, elles pourront faire l'objet d'interprétation. Le juge retrouve ici son pouvoir d'interprétation pour décider de l'application ou non d'un texte de droit international.

Il sera alors intéressant de s'arrêter sur les principales notions sujettes à interprétation et conditionnant l'application des textes : tout d'abord, il sera traité des divergences relatives à la notion de navire, qui n'a pas fait l'objet d'une définition uniforme et qui s'apparente plutôt à une notion fonctionnelle (A) ; avant d'étudier la caractérisation de la faute inexcusable en matière de responsabilité civile qui a pour effet d'étendre la liste des personnes responsables (B) ; et enfin envisager la notion de chargement en pontée, qui suscite des débats s'agissant de l'applicabilité de la Convention de Bruxelles de 1924 (C).

[383] DMF 1996, n° 559, La détermination de l'application de la Convention de 1952 relative à la saisie conservatoire des navires repose d'abord sur le pavillon du navire saisi, COUR D'APPEL DE ROUEN (2e ch. civ.) 20 octobre 1994

A) Les divergences relatives à la notion de navire

385. La définition du navire est naturellement au centre de l'application des conventions internationales mais, paradoxalement, les textes n'ont pas toujours estimé nécessaire d'en définir précisément les contours. A défaut de définition légale, la jurisprudence a dégagé ses propres critères, essentiellement techniques. Une évolution peut être notée avec les textes les plus récents, qui apportent leur propre définition du navire, mais, seulement dans le but de délimiter leur champ d'application. Les définitions du navire ne sont pas uniformes et sa qualification dépendra du texte en cause. Le navire est considéré comme une notion fonctionnelle (1) et la recherche d'une définition ne sera pas opportune d'autant que c'est un concept évolutif (2).

1. Le navire, une notion fonctionnelle

386. A titre préliminaire, il est intéressant de remarquer que les réglementations maritimes internationale et nationale diffèrent selon l'affectation du navire. La loi française varie sensiblement dans son approche de la notion de navire par rapport aux conventions internationales. Par exemple, en matière d'abordage, le régime international exclut de son champ d'application les navires de guerre et navires d'État exclusivement affectés à un service public.[384] En revanche, la loi nationale écarte seulement de son application la première catégorie.[385] Cette observation peut être étendue à tous les autres domaines du droit maritime. La question de la saisissabilité des navires d'États peut par exemple interroger. Si elle est admise pour les navires d'États étrangers affectés à une exploitation commerciale, il est moins évident que cette même saisie soit autorisée pour un navire appartenant à l'État français, même dédié à une exploitation commerciale.[386] Les régimes international et national ne sont pas uniformes quant aux catégories de navires auxquelles les règles de droit peuvent s'appliquer.

Les champs d'application seront donc légèrement différents, la loi nationale ayant une vocation à s'appliquer de manière plus générale. Ainsi, en matière d'abordage, la loi tend à assimiler aux navires *"tous engins flottants, à l'exception de ceux qui sont amarrés à poste fixe"*.[387]

---

[384] Article 11 de la convention pour l'unification de certaines règles en matière d'abordage du 23 septembre 1910

[385] Article 8 de l'ancienne loi du 7 juillet 1967, remplacé par l'article 5131-1 du Code des transports : « *Les dispositions du présent chapitre, à l'exception de celles de l'article 7, troisième alinéa, sont également applicables aux navires de mer et bateaux de navigation intérieure de l'Etat ou affectés à un service public.* »

[386] BONASSIES Pierre et SCAPEL Christian, Traité de droit maritime, L.G.D.J, 3è édition, 2016, p. 491

[387] Article 1er alinéa 2 de l'ancienne loi du 7 juillet 1967 : « *Tous engins flottants, à l'exception de ceux qui sont amarrés à poste fixe, sont assimilés selon le cas, soit aux navires de mer, soit aux bateaux de navigation intérieure pour l'application de l'alinéa précédent.* », dont le principe est repris à l'article L. 5131-1 du code des transports

Au-delà de cette précision, la qualification du navire est devenue une opération complexe, celui-ci étant habituellement défini comme un « *engin flottant de nature mobilière affecté à une navigation qui l'expose habituellement aux risques de la mer* ».[388] C'est à la jurisprudence qu'il est revenu d'en livrer sa conception, jusqu'à ce que le législateur national intervienne.

387. La définition de navire a longtemps été absente des textes internationaux. De manière étonnante, ce n'est qu'avec le Code des transports qu'est apparue une définition légale du navire en droit français. L'article L. 5000-2 le définit comme « *tout engin flottant, construit et équipé pour la navigation maritime de commerce, de pêche ou de plaisance et affecté à celle-ci ; 2° Les engins flottants construits et équipés pour la navigation maritime, affectés à des services publics à caractère administratif ou industriel et commercial.*». Cette définition a fait l'objet de critiques de la part de la doctrine qui a regretté l'absence de références aux nuances précédemment dégagées par la jurisprudence. [389] La doctrine a pu relever qu'il n'était pas évident qu'un engin construit et équipé pour la navigation maritime soit « *apte à affronter les périls de la mer* », critère qui est traditionnellement admis par la jurisprudence et la doctrine pour retenir la qualification de navire.

388. Le besoin de définir le navire, longtemps considéré comme une notion évidente, est apparu récemment face à la complexité de la tâche. Les premières conventions internationales de droit maritime ne prévoyaient en effet pas de définition du navire. Dans la convention sur l'abordage de 1910, le navire de mer, pourtant distingué du bateau de navigation intérieure, n'a pas pour autant été défini. C'est le même constat qui peut être fait pour la convention de 1976 sur la limitation de responsabilité. Si ce texte organise la limitation de responsabilité du propriétaire du navire, il n'est pas clairement précisé de quel engin il faut être propriétaire pour bénéficier de ses dispositions. L'époque justifiait probablement cette absence, il n'était pas pertinent de s'attarder à définir une notion évidente aux yeux de tous. Les caractéristiques des engins de navigation ne posaient pas véritablement problème.

389. Progressivement, les derniers textes internationaux ont intégré une définition du navire. Dans la convention internationale de 1989 sur l'assistance, le terme « navire » signifie « tout bâtiment de mer, bateau ou engin ou toute structure capable de naviguer. »

---

[388] RODIERE, DU PONTAVICE, Droit maritime, Précis Dalloz, 12ème édition 1997, n° 31

[389] MIRIBEL Stéphane, Collision en mer entre deux jet-skis : Application du régime de l'abordage. Le jet-ski est-il pour autant un navire ?, DMF 2012, n° 741

Dans la Convention internationale de 1992 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, il est désigné comme « *tout bâtiment de mer ou engin marin, quel qu'il soit, construit ou adapté pour le transport des hydrocarbures en vrac en tant que cargaison, à condition qu'un navire capable de transporter des hydrocarbures et d'autres cargaisons ne soit considéré comme un navire que lorsqu'il transporte effectivement des hydrocarbures en vrac en tant que cargaison et pendant tout voyage faisant suite à un tel transport à moins qu'il ne soit établi qu'il ne reste à bord aucun résidu de ce transport d'hydrocarbures en vrac.* » [390]

Dans le règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer[391], le navire est défini comme « *tout engin ou tout appareil de quelque nature que ce soit, y compris les engins sans tirant d'eau, les navions et les hydravions, utilisé ou susceptible d'être utilisé comme moyen de transport sur l'eau.* »

Toutefois, chacune de ces définitions n'est pas transposable dans un autre domaine que celui pour lequel elle a été élaborée. La multiplicité des concepts que peut revêtir le navire suscite l'interrogation sur les solutions retenues par les droits nationaux.

390. La récente initiative du Comité Maritime International (CMI) traduit un regain d'intérêt s'agissant de l'utilisation du terme de navire. Un comité ad hoc a en effet été créé pour recenser et étudier le sens et les usages du mot « navire », bâtiment et autres termes juridiques similaires, dans les différentes législations nationales selon les conventions maritimes internationales appliquées.[392] Ce travail aura pour objectif d'évaluer les diverses variations terminologiques et sémantiques et d'en estimer les impacts. Dans une lettre du 8 mars 2016, le CMI a adressé à l'ensemble des associations nationales de droit maritime un questionnaire fixant les éléments de méthodologie aidant à la qualification de navire. Certaines associations ont déjà fait parvenir leur réponse au Comité et il sera intéressant d'analyser les recommandations qui résulteront de ce groupe de travail. [393]

391. La qualification juridique de l'engin de navigation emporte ainsi application du régime juridique, ce qui implique l'exclusion des épaves de la réglementation générale de droit maritime. En présence d'un navire devenu une épave, dans le cas d'un abordage, il convient

---

[390] Article 1.1 de la Convention internationale de 1992 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures

[391] Dans sa version de 2016

[392] MIRIBEL Stéphane, Evolution de la notion de navire en droit français, DMF 2015, n° 775

[393] Site du CMI, « Ship » nomenclature, ressource en ligne, disponible sur http://comitemaritime.org/Ship-Nomenclature/0,27154,115432,00.html

de vérifier si le deuxième engin était lui aussi un navire avant d'écarter la convention de Bruxelles du 23 septembre 1910. La question de savoir s'il peut y avoir abordage alors qu'aucun navire n'est impliqué dans l'accident, reste ouverte, les textes étant susceptibles d'interprétations divergentes. L'auteur Arnaud Montas, rappelle que « *s'agissant d'un régime dérogatoire, il semble préférable d'adopter de l'abordage une conception restrictive, sous peine de dénaturation de l'institution.* » Parce que ce régime instaure des règles spécifiques, il n'est pas jugé utile d'en élargir la portée.

392. En matière de limitation de responsabilité, le constat sera identique. Le navire, qui a perdu ses caractéristiques d'affronter les périls de la mer, se voit priver du bénéfice de l'application des règles de droit maritime. Si en cours de navigation, le navire n'en est plus un, son régime juridique évoluera pour tenir compte des circonstances nouvelles.

393. Le statut de l'engin dont le propriétaire est toujours responsable définit son régime juridique. C'est notamment l'analyse retenue dans un jugement du 12 janvier 2010 du tribunal de grande instance de Quimper qui considère qu'un navire : « *se caractérisant par sa capacité à flotter et à affronter la mer, le voilier VM matériaux qui n'était plus en état de le faire, n'était plus un navire au moment du choc entre son voile de quille et l'outrigger bâbord du voilier PRB mais une épave. Il n'existe pas de stade intermédiaire entre celui de navire et celui d'épave. Le bateau qui ne fait plus partie de la première catégorie parce qu'il en a perdu les caractéristiques essentielles,relève nécessairement de la seconde. Il n'est pas assimilable à un engin flottant précisément parce qu'il a perdu sa flottabilité. L'épave du navire n'étant plus un navire et pas un engin flottant, les dispositions de la loi du 7 juillet 1967 relatives à l'abordage entre navires et engins flottants assimilés sont inapplicables en l'espèce. Elles ne peuvent être utilement invoquées par la société Mer et Vent et la responsabilité du propriétaire de l'épave doit être recherchée sur le fondement des règles du droit commun de la responsabilité.* ».[394]

394. C'est une approche sensiblement différente qui peut être développée pour la matière de l'assistance maritime. Il est légitime de se demander si le changement de statut de l'engin, qui de navire devient épave, pourrait influencer sur le régime juridique applicable. La généralité des termes retenus par la convention autorise à penser que l'application des règles de droit maritime pourrait être maintenue, la convention recevant application selon ses propres dispositions pour tout « *acte ou activité entrepris pour assister un navire ou tout autre bien* ».

[394] Tribunal de grande instance de Quimper, 12 janvier 2010, Voiliers *VM* et *PRB,* N° 09-01368

395. Essentielle mais fluctuante, la notion de navire s'ajuste aux besoins des conventions y faisant référence. Les évolutions techniques amènent les juges à renouveler sans cesse leur analyse sur les contours du concept de navire. Ils doivent examiner les caractéristiques techniques qu'un engin doit revêtir pour se voir reconnaître la qualification de navire. La maxime de Loysel « *c'est le fait qui fait le droit* » prend tout son sens dans la terminologie du droit maritime avec l'avènement de la notion de *navion*.

A la suite d'une publication d'une résolution de l'OMI adoptée à Londres le 29 novembre 2001 relative aux amendements du règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer, le décret n° 2010-186 du 23 février 2010 introduit en droit français cette nouvelle notion.[395] Aux termes de la Règle 3 fixant les définitions générales, le terme « navion » désigne un « *engin multimodal dont le principal mode d'exploitation est le vol à proximité de la surface sous l'effet de surface.* » Cette nouvelle catégorie permet de déterminer la nature juridique de certains engins, tels que les hydrolisseurs ou aéroglisseurs, qu'il était difficile de qualifier. Le règlement précise les conditions spécifiques de la navigation des navions. Les caractéristiques techniques et qualifications juridiques entraînent une meilleure définition du cadre juridique applicable. Il est donc essentiel de savoir quel est l'engin de navigation en cause.

396. Les difficultés dans l'appréciation du terme de navire peuvent également s'expliquer par des considérations de justice sociale. C'est probablement guidé par la volonté d'accorder une indemnisation aux victimes de dommages corporels que la Cour d'appel de Caen a refusé dans son arrêt du 12 septembre 1991 de désigner en tant que navire un zodiac. Cette disqualification empêchant le propriétaire du zodiac d'opposer la limitation de responsabilité. [396] La notion de navire peut varier en fonction des circonstances de l'espèce afin de protéger les victimes d'accident corporel. [397]

397. Il résulte de ce qui précède que la notion de navire, variant selon la réglementation à appliquer, peut s'apprécier comme une notion fonctionnelle. Un même engin, en fonction de la convention considérée, ne répondra pas de la même manière à la qualification de navire. Ainsi, si un engin pouvait être soumis aux dispositions de la convention sur l'abordage, cela ne signifierait pas pour autant qu'il se verra appliquer les dispositions relatives à la limitation de responsabilité ou de la saisie. Il existe des hésitations quant à l'opération de qualification en matière

---

[395] DMF 2011, supplément n° 15

[396] BONASSIES Pierre, Le droit positif français en 1992, DMF 1993, n° 523

[397] BONNASSIES Pierre, Un jet-ski maritime peut-il être assimilé à un navire? Interrogation née à l'occasion de la détermination du droit applicable à un abordage entre deux jet-skis en eaux fluviales, DMF 2004, n° 647

d'abordage que ne connaît pas le domaine de la limitation de responsabilité de l'armateur. L'extension trop large des règles maritimes à des engins pour lesquelles ces règles n'ont pas été élaborées devrait être évitée, car serait contraire à l'institution de la limitation de responsabilité.[398]

Le domaine de l'abordage semble plus exposé face au développement des engins de plaisance, ce qui permet d'apprécier la notion de navire comme un concept évolutif.

2. Le navire, un concept évolutif

398. Au fil des décisions, les critères de qualification se sont précisés pour mieux cerner ce qu'était un navire. Tout d'abord, comme il a été relevé précédemment, l'engin doit être capable d'affronter les périls de la mer. La flottabilité et l'affectation à la navigation maritime sont également des éléments essentiels pour aider le juge dans sa tâche. [399] Ce sont en quelque sorte les caractères intrinsèques de l'engin généralement reconnu comme navire.

Mais il faut bien admettre que l'enjeu n'est pas tant de réussir à qualifier tel engin de navire, le point fondamental étant de savoir si les conditions sont réunies pour appliquer le droit maritime à une situation donnée. Dans le domaine de l'abordage, où il faut rappeler que les conditions sont strictement examinées s'agissant d'un régime dérogatoire, la jurisprudence a appliqué le réglementation maritime au heurt d'un véliplanchiste, tombé de sa planche à voile, avec une autre planche à voile. [400]

399. Un des critères déterminant pour l'application de ce droit spécifique sera la navigation à laquelle le navire sera affecté.[401] Pour une partie de la doctrine française, c'est la nature des eaux qui va déterminer le régime applicable.[402] Les juges doivent en effet distinguer entre l'application du droit fluvial et du droit maritime pour des bâtiments qui souvent empruntent aussi bien les eaux fluviales que les eaux maritimes.[403] En matière d'abordage, la Cour d'appel de Rouen

---

[398] Ibidem

[399] MIRIBEL Stéphane, Collision en mer entre deux jet-skis : Application du régime de l'abordage. Le jet-ski est-il pour autant un navire ?, DMF 2012, n° 741

[400] BONASSIES Pierre, Le droit positif français en 1992, DMF 1993, n° 523

[401] TASSEL Yves, Un chaland n'est pas un navire au sens du droit de la limitation de responsabilité du propriétaire de navire, DMF 2008, n° 695

[402] ANTAPASSIS Antoine ANNEXE III Brève analyse de certaines règles tirées de la convention internationale de 1993 sur les privilèges et hypothèques maritimes, DMF 2009, n° 702

[403] Ibidem

a dans un arrêt du 30 novembre 2000 « *assimilé le ponton-barge et le pousseur-remorqueur à des engins de navigation intérieure dans la mesure où il n'est pas démontré l'exposition habituelle de ces engins aux risques et périls de la mer* ».

Les règles de l'abordage fluvial devenaient alors applicables à l'exclusion du droit de l'abordage maritime.[404] En matière de saisie, c'est au tour d'un chaland auto porteur, nom générique réservé aux engins dédiés à une navigation fluviale, de se voir qualifier de bateau et non de navire. Tirant les conséquences de ce constat, les juges lui ont appliqué les règles de droit commun pour déterminer les conditions de la procédure de saisie.[405]

L'essor des activités nautiques a alimenté le contentieux devant les juges, qui ont été sollicités pour la qualification de nombreux engins nautiques. Les juges peuvent, du fait de leur pouvoir d'appréciation souveraine, déterminer de la nature de l'engin le régime juridique applicable. Les décisions ne pourront cependant être transposées dans un autre domaine que celui dans lequel le juge a eu à se prononcer.

400. L'extension de l'application des règles relatives à l'abordage a été accordée aux engins assimilés aux navires. La rédaction de l'article 1er de la loi du 7 juillet 1967 a introduit la possibilité d'étendre l'application du régime de droit maritime à différents engins dédiés aux activités nautiques. Une certaine confusion a donc infiltré la matière en ce qui concerne la notion de navire.

La Cour d'appel de Montpellier a jugé que l'action en responsabilité de l'auteur d'une collision entre un kite surf et une planche à voile doit être recherchée selon les règles de l'abordage prévues par l'article L. 5131-1 du Codes des transports, texte qui assimile au navire tout engin flottant non amarré à poste fixe, mais aussi selon le règlement international pour prévenir les abordages en mer du 20 octobre 1972 (RIPAM).[406] Déjà dans un arrêt du 4 mai 1982, la Cour d'appel de Rennes avait reconnu qu'une planche à voile était un navire. Elle avait quelque peu nuancé cette affirmation un peu plus tard, dans un arrêt du 7 mai 1991, en précisant que le régime de l'abordage, tel que prévu par la loi de 1967, pouvait s'appliquer à un incident provoqué

---

[404] NAVARRE-LAROCHE Cécile, Conditions d'application de la loi française du 5 juillet 1934 relative à l'abordage fluvial, DMF 2001, n° 615

[405] ROSSI Annabel, Saisies conservatoires de navire : droit applicable, condition de fond et compétence juridictionnelle, DMF 2006, n° 667

[406] DMF 2014, supplément n° 18

par deux planches à voile, puisque, conformément aux dispositions de ce texte, « *une planche à voile, en tant qu'engin flottant évoluant en mer (doit être) assimilée à un navire.* »[407]

Il est ainsi beaucoup plus aisé d'admettre que le régime des règles relatives à la prévention de l'abordage puisse être appliqué à une planche à voile. C'est dans ce sens qu'a tranché la Cour de cassation qui, dans un arrêt du 2 février 2016, a reconnu l'application de ces règles à une planche à voile. Selon la Cour, « *il s'avère nécessaire d'assimiler les engins de plaisance, dont la planche à voile, aux navires afin de soumettre la pratique de ces activités de plaisance aux règles de la circulation maritime et notamment celles destinées à prévenir les abordages en mer* ».[408] Mais il faut noter que les règles RIPAM prévoient leur propre définition du navire ce qui rend plus facile l'application du régime conventionnel.

401. La jurisprudence maintient donc une conception large de l'abordage en appliquant ces règles même lorsque l'un des engins en cause n'est pas un navire.[409] S'agissant d'un régime dérogatoire, il eut certes été préférable de maintenir une interprétation restrictive de la notion d'abordage mais ce n'est pas la voie choisie par la jurisprudence. [410]

Dans un arrêt du 5 novembre 2003, la Cour de cassation a assimilé des jets-skis à des bateaux de rivière ce qui a mené à la qualification d'abordage pour une collision entre deux engins de ce type. [411] Cette affaire a alors interrogé la doctrine sur la question de l'application du régime de droit maritime à des jets skis évoluant sur la mer.[412] Il avait été soulevé que compte tenu de la nature des eaux sur laquelle il naviguait, son immatriculation et son aptitude à affronter les risques de la mer, « *un jet ski mérite la qualification de navire, avec toutes les conséquences de la chose.*»[413] Une différence devait alors être faite avec les planches à voile, qui contrairement aux scooters de mer ne sont pas capables d'affronter les périls de la mer.[414]

Et c'est en effet cette solution qui a été retenue par la Cour d'appel de Rennes dans un arrêt du 11 mai 2011 qui a appliqué le droit maritime pour connaître des actions en responsabilité à la

---

[407] BONASSIES Pierre, Le droit positif français en 1992, DMF 1993, n° 523

[408] MIRIBEL Stéphane, « Assimilée » à un navire, une planche à voile est soumise aux règles de l'abordage, DMF 2016, n° 779

[409] DMF 2014, supplément n° 18

[410] BONASSIES Pierre et SCAPEL Christian, Traité de droit maritime, L.G.D.J, 3è édition, 2016, p. 328

[411] DMF 2013, supplément n° 17

[412] BONNASSIES Pierre, Un jet-ski maritime peut-il être assimilé à un navire? Interrogation née à l'occasion de la détermination du droit applicable à un abordage entre deux jet-skis en eaux fluviales, DMF 2004, n° 647

[413] DMF 2005, supplément n° 9

[414] DMF 2013, supplément n° 17

suite d'accidents corporels survenus lors d'un abordage entre deux jet-skis.[415] Cette analyse a été confirmée par la Cour de cassation qui, dans un arrêt du 3 juillet 2012 a jugé que « *la collision survenue entre "jet-skis" évoluant en mer relève du régime légal de l'abordage maritime* ».[416] Les conséquences pratiques seront bien évidemment l'application d'une prescription plus courte à l'action en responsabilité, soit de deux ans à compter de l'événement.

402. Les tribunaux se réservent une certaine latitude dans l'appréciation de la qualification de l'engin nautique. Il est en effet difficile de raisonner par analogie et présager des futures décisions. Car s'il est arrivé à la jurisprudence d'admettre le régime de l'abordage pour une planche à voile, cela ne lui a pas empêché d'en refuser l'application à un zodiac.[417] Il n'est pas sûr que l'introduction de la définition du navire à l'article L.5000-2-1° du Code des transports ne stabilise la situation.

De plus, il faut garder à l'esprit que si l'engin est « assimilé » à un navire, c'est bien parce qu'il n'en est pas un et que, par voie de conséquence, l'extension de l'application des textes ne prévoyant pas cette nuance sera proscrite.

403. Un détour par le droit comparé, et plus particulièrement le droit américain, permet de mettre en relief les enjeux et problématiques de la notion de navire.[418] Le congrès a défini il y a plus de 200 ans un navire comme « toute motomarine de n'importe quelle nature ou autre engin artificiel qui est utilisé ou bien est capable d'être utilisé comme moyen de transport sur l'eau (« *every description of watercraft or other artificial contrivance used, or capable of being used, as a means of transportation on water.* »). Cette large approche de la notion de navire facilitait la qualification et autorisait à identifier comme navire tout engin qui avait la capacité de flotter.

Dans un arrêt Lozman de 2013, il a été question de savoir si une maison flottante ayant été plusieurs fois remorquée pouvait être considérée comme un navire. Du critère de la capacité de flotter, la Cour suprême glisse vers une analyse minutieuse de l'identification de cet engin comme moyen de transport, et a refuse ainsi la qualification de navire. Pour ce qui est du droit britannique,

---

[415] DMF 2013, supplément n° 17

[416] MIRIBEL Stéphane, Collision en mer entre deux jet-skis : Application du régime de l'abordage. Le jet-ski est-il pour autant un navire ?, DMF 2012, n° 741

[417] BONASSIES Pierre, Le droit positif français en 1992, DMF 1993, n° 523

[418] KENDE Christopher, Une nouvelle définition de la notion de navire en droit américain, DMF 2015, n° 775

il a été jugé qu'un jet ski n'était pas un navire car le déplacement qu'il permet ne peut pas être considéré comme une navigation. [419]

404. Les situations ne relevant pas de la réglementation maritime seront donc soumises au droit commun. Les heurts du navire avec les installations portuaires ou le terre-plein seront pleinement soumis au droit commun. Des réclamations viendront notamment de la part des autorités portuaires pour les dommages aux biens occasionnés. En l'absence de jurisprudence, la doctrine est beaucoup plus réservée concernant deux navires qui sont en arrêt technique pour des opérations de maintenance. L'enjeu sera de voir appliquer à ces situations le régime de la faute prouvée de l'abordage ou des règles de responsabilité du fait des choses du droit terrestre qui nécessitent de rapporter la faute du navire.[420]

Le navire, qui n'est pas toujours défini dans les textes, n'est en cela pas un critère d'applicabilité classique car la notion est fonction de la réglementation en cause. D'autres conventions peuvent voir leur applicabilité reposer sur l'interprétation d'une notion comme la faute inexcusable en matière de responsabilité pour les pollutions par hydrocarbures.

B) La notion de faute inexcusable, condition indirecte de l'application de la convention de responsabilité civile en matière de pollution par hydrocarbures

405. La Convention internationale sur la responsabilité civile en cas de pollution par hydrocarbures est intéressante dans le mécanisme mis en place pour l'engagement de la responsabilité du propriétaire de navire. Celui-ci est défini par la convention comme « *la personne ou les personnes au nom de laquelle ou desquelles le navire est immatriculé ou, à défaut d'immatriculation, la personne ou les personnes dont le navire est la propriété.* »[421]

Le système repose sur le principe d'une responsabilité objective qui a pour effet de canaliser la responsabilité sur les seules épaules du propriétaire du navire. En vertu de l'article III § 4 de la Convention, seule la responsabilité du propriétaire du navire peut être retenue dès lors que le lien de causalité entre le navire immatriculé à son nom et la pollution est établi. En contre partie, elle offre aux autres opérateurs de transport une immunité les empêchant de se voir condamner pour des faits

[419] TASSEL Yves, Un chaland n'est pas un navire au sens du droit de la limitation de responsabilité du propriétaire de navire, DMF 2008, n° 695

[420] VIALARD Antoine, Les applications du droit maritime dans le cadre des ports de plaisance, DMF 1996, n° 556

[421] Article 1.3 de la Convention internationale sur la responsabilité civile de 1992

de pollution pour lesquels le propriétaire doit déjà répondre. Ainsi les préposés ou mandataires du propriétaire, le pilote du navire, son affréteur ou son armateur, et les personnes en charge des opérations de sauvegarde ne sont en principe pas exposés à une demande d'indemnisation. Ce même article III § 4 pose l'exception au principe qui cède en cas de faute intentionnelle ou inexcusable.

406. Le bénéfice de l'immunité repose donc sur la nature de la faute retenue. Il faut nécessairement procéder à la qualification de la faute commise par tout intervenant dans une pollution par hydrocarbures avant de pouvoir lui faire bénéficier des dispositions conventionnelles. Le juge retrouve son pouvoir d'interprétation pour déterminer quelles sont les négligences qui vont être cause d'exclusion ou d'application du régime conventionnel. L'identification des personnes responsables sera soumise à un certain aléa juridique puisque l'affréteur ou le pilote seront sujets à l'interprétation des tribunaux pour savoir si leurs actes sont condamnables ou pas.

407. Le droit commun régit la responsabilité des personnes physiques ou morales qui ne sont pas soumis à la convention CLC. Le principe de la réparation intégrale des dommages s'applique. Mais, comme dans toute situation internationale, la détermination du droit applicable peut poser des difficultés, c'est-à-dire ici la localisation du fait générateur qui sera l'élément déterminant pour le droit applicable.[422] Dans l'affaire Erika, décision intéressante sur de nombreux aspects, cette question n'a semble t-il pas avoir été évoquée et les juges n'ont donc pas eu à y répondre. [423]

408. Parmi les apports de cette jurisprudence, la Cour de cassation, dans son arrêt du 25 septembre 2012, a reconnu à l'encontre de l'ensemble des prévenus, incluant la société de classification et la société Total SA, affréteur du navire, une faute de témérité qui doit se comprendre comme le comportement décrit à l'article III §4 de la convention. Celui-ci liste les personnes bénéficiant de l'immunité civile « *à moins que le dommage ne résulte de leur fait ou de leur omission personnels, commis avec l'intention de provoquer un tel dommage, ou commis témérairement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement* ». Les personnes mentionnées par la convention perdent le bénéfice de leur immunité si leur comportement répond à cette définition.

En retenant la faute de témérité, la Cour de cassation censure l'analyse de la Cour d'appel qui n'avait retenu à l'encontre de l'affréteur qu'une faute de négligence, dont la nature ne privait pas

[422] DELEBECQUE Philippe, Aspects civils de l'arrêt ERIKA, Le Droit Maritime Français, 2010, n°719

[423] Ibidem

du bénéfice de l'immunité civile. Initialement réservée aux seules fautes qualifiées de faute inexcusable, la Cour de cassation innove en accordant la déchéance du droit à la limitation de responsabilité en présence d'une faute de témérité. Une nouvelle graduation de la faute est donc introduite sur le comportement de l'entité responsable qui entraîne la déchéance du droit à l'immunité. Peut-être ne s'agit-il que d'une subtilité de terminologie qui regroupe, sous le terme de faute inexcusable et de faute de témérité, l'attitude de la personne pouvant être reconnue responsable. Il ne faut pas pour autant y voir la dénaturation des faits par la Cour de cassation, qui partant des constatations de fait souverainement appréciées par la Cour, procédait à une rectification dans la qualification juridique des faits. [424]

409. L'appréciation de la faute de témérité, de la même manière que celle de la faute inexcusable, sera sujette aux hésitations de la jurisprudence. La proximité de la faute de témérité avec la faute inexcusable pourrait justifier de suivre la voie d'une appréciation in abstracto. [425] Toutefois, l'auteur Marion BARY retient que l'appréciation de la faute de témérité est variable car plusieurs arrêts ont retenu une appréciation in concreto que ce soit dans le domaine du transport en général ou plus spécifiquement du transport maritime. L'appréciation in concreto est en effet adoptée par la chambre criminelle qui relève les négligences de TOTAL SA, en considérant que son représentant « *avait nécessairement conscience qu'il s'ensuivrait probablement un dommage par pollution* ». C'est une nouvelle fois l'influence d'éléments extérieurs et dans ce cas, probablement l'aura de la Charte de l'environnement, qui a motivé les juges dans leur appréciation in concreto. [426]

La qualification de la faute a une influence directe sur l'engagement de responsabilité des personnes bénéficiant de l'immunité civile instaurée par la convention. De la coexistence de ce système avec le régime de responsabilité pénale peut naître une situation paradoxale. Une même personne ayant commis des actes aux conséquences dommageables peut tout à fait se voir condamner au plan pénal tout en étant exonérée de toute responsabilité pour le volet civil.

C'est le résultat auquel avait conduit la décision du 30 mars 2010 de la Cour d'appel de Paris dans l'affaire de l'Erika. Affréteur du pétrolier, la société Total SA a été condamnée à 375 000 euros d'amende alors qu'elle n'est pas reconnue responsable des dommages causés par cet accident. Il devenait difficilement justifiable auprès de l'opinion publique de condamner pénalement les actes répréhensibles d'une société sans lui faire supporter les conséquences civiles, c'est-à-dire dédommager les victimes de la pollution.

---

[424] DELEBECQUE Philippe, Aspects civils de la décision Erika, DMF 2012, n° 742

[425] BARY Marion, L'arrêt ERIKA, un arrêt novateur à plus d'un titre, Revue Lamy Droit civil 2013, n°102

[426] Ibidem

Le contrôle exercé par la Cour de cassation sur la qualification juridique de la faute permet d'assouplir le principe de la canalisation de responsabilité de la convention CLC de telle sorte à engager la responsabilité civile d'autres acteurs de la pollution que le propriétaire du navire. Le 25 septembre 2012, la Cour de cassation confirme, entre autres, la décision condamnant la société Total SA au paiement de l'amende et la tient solidairement responsable pour le paiement des dommages-intérêts alloués en appel d'un montant de 200,6 millions d'euros.

410. La mise en application du mécanisme de la convention CLC n'a pas manqué de susciter la critique de juristes remettant en question le fondement de ce système. Afin de faire échec au bénéfice de la canalisation de responsabilité, la doctrine a soulevé l'inconstitutionnalité du principe de l'exonération conventionnelle de responsabilité.[427] Cette question pourrait être portée devant le Conseil constitutionnel en invoquant une question prioritaire de constitutionnalité. Cette théorie se justifie par la contradiction entre le principe du pollueur-payeur, inscrit dans la Charte de l'environnement qui a valeur constitutionnelle, et la possibilité conventionnelle d'exonération de responsabilité de la personne ayant commise la pollution. Bien qu'il ait été jugé que la canalisation de responsabilité répond en partie aux attentes de l'indemnisation des dommages, il peut être constaté « *l'irresponsabilité organisée des compagnies pétrolières* » qui détournent les conventions en transformant leurs activités, recourant par exemple aux affrètements de navires, pour échapper à la qualité de propriétaire de navire.[428]

Pour Antoine VIALARD, le système FIPOL repose sur une « *erreur d'optique fondamentale* » car l'OMI a traité l'indemnisation des pollutions par hydrocarbures comme un problème classique de droit maritime alors que le régime devrait relever du droit de l'environnement.[429]

Une dernière hypothèse doit être envisagée dans le cadre de cette section sur l'interprétation des critères d'applicabilité. Il s'agit de la notion de pontée régulière, qui une fois caractérisée, peut rendre la Convention de Bruxelles de 1924 sur le transport de marchandises inapplicable.

---

[427] SOLEIHLAC Thibault, ERIKA, CLC, QPC : une exonération de responsabilité civile inconstitutionnelle ?, Bulletin du droit de l'environnement industriel, 2010, n° 27

[428] Ibidem

[429] VIALARD Antoine, Faut-il réformer le régime d'indemnisation des dommages de pollution par hydrocarbures ?, DMF 2003, n° 637

C) La notion de pontée régulière, pivot de l'exclusion de la Convention de Bruxelles de 1924

411. Le régime de chargement en pontée de conteneurs a posé des difficultés autant dans les conditions qu'il requiert (1) que dans les conséquences qu'il entraîne (2).

1. Les conditions du régime de la pontée

412. Le régime de la pontée est souvent mal compris – et malmené – ce qui amène à une application aléatoire de la convention de Bruxelles. Les conditions à réunir pour soumettre un chargement en pontée au régime juridique de la Convention de Bruxelles de 1924 relèvent de l'appréciation du juge qui, pour combler les silences de la convention, aura naturellement tendance à s'inspirer des solutions retenues en droit interne. Les discordances existantes entre les régimes national et international rendent l'application du droit applicable peu lisible et mettent en péril l'uniformité du droit tant souhaitée. La coexistence des deux régimes rend compte de la complexité de l'application d'un texte international par le juge français et l'influence exercée par le droit national.

413. La terminologie elle-même dénote des incertitudes de la jurisprudence en la matière. Sans doute par pragmatisme, et peut-être par facilité, il est souvent fait référence aux notions de pontée « régulière » et pontée « irrégulière » alors que ces deux notions sont tout simplement impropres au texte international.[430] La déclaration et le consentement du chargeur sont les seuls éléments pris en compte par la Convention de 1924 pour en déterminer l'application. La Convention reste muette sur le régime juridique applicable aux marchandises chargées en pontée.[431] En cas d'exclusion de la Convention de 1924, le régime applicable sera déterminé par les règles de conflit de lois du droit interne.

414. La convention de Bruxelles de 1924 écarte de son champ d'application la cargaison qui est déclarée comme mise sur le pont par le contrat de transport et qui est, en fait, ainsi transportée.[432] La notion de pontée régulière est déterminante de l'application du régime conventionnel ou non. Ainsi, si les conditions citées par la convention sont réunies, le transporteur

[430] RAISON Olivier, Régimes applicables au transport en pontée : les confusions persistent, DMF 2013, n° 752

[431] Extraits du rapport de M. La Conseiller Jean LECAROZ, Transport en pontée : le transporteur ne peut échapper à une déclaration, Cass. 16 novembre 2014, Navire Marie DELMAS, DMF 2015, n° 765

[432] Article 1.c de la convention de Bruxelles de 1924

maritime aura la possibilité d'insérer dans le contrat de transport une clause d'exonération ou de limitation particulière de responsabilité pour les marchandises ainsi chargées. [433]

415. En droit français, le principe posé par les textes est celui de l'interdiction de la pontée. L'arrimage des marchandises en pontée est traditionnellement reconnu comme illicite depuis l'Ordonnance de la Marine (et reprise dans l'article 229 du Code de commerce de 1807). [434] Pour être autorisé, le transporteur doit recueillir le consentement du chargement pour la mise en pontée des marchandises. [435] A défaut, la loi du 18 juin 1966, reprise à l'article L5422-7 du code des transports, dispose que « *le transporteur commet une faute s'il arrime la marchandise sur le pont du navire en l'absence de consentement du chargeur mentionné sur le connaissement ou de dispositions réglementaires l'imposant* ». Ainsi, il doit être porté à la connaissance du chargeur la mise en pontée de la marchandise et son accord doit être recueilli.

416. La déclaration de la mise sur le pont est donc une condition essentielle du chargement en pontée, prévue par la convention, à laquelle la jurisprudence a ajouté l'exigence de l'acceptation du chargeur.[436] Cette déclaration permet au transporteur de se libérer de l'application de la Convention et de définir le régime juridique applicable par voie contractuelle. Elle se formalise par l'accord express du chargeur qui aura eu pleinement connaissance des conditions de chargement de sa marchandise. La mention de la pontée effective doit apparaître clairement sur le recto du connaissement. [437]

La clause d'autorisation classique figurant dans les conditions générales du connaissement ne répond en effet pas aux exigences posées par la jurisprudence. Elle ne traduit pas le consentement du chargeur et en l'absence d'accord express, la pontée doit être déclarée comme « irrégulière ».[438] Cette condition fut rappelée par la Cour de cassation dans un arrêt du 18 novembre 2014, qui considère que les clauses d'habilitation générale n'ont aucune valeur. A défaut de déclaration, la Convention régit le transport en cause et le transporteur peut invoquer les différents cas exceptés.

---

[433] LAMY transports Tome II n° 634

[434] DE SENTENAC Jérôme, Le droit français du transport de conteneurs en « pontée », DMF 2013, 749

[435] Ibidem

[436] TASSEL Yves, Le régime juridique de la « pontée » : un arrêt d'espèce malheureux, DMF 2008, n° 693

[437] BONASSIES Pierre, Multiples réponses à des questions multiples : du transport en pontée irrégulier à l'action en garantie contre un P&I Club, DMF 1998, n° 585, Navire *« Atlantic Island »*

[438] DE SENTENAC Jérôme, Le droit français du transport de conteneurs en « pontée », DMF 2013, 749

417. La reconnaissance du consentement du chargeur sera plus facilement admise en droit interne. Les évolutions opérationnelles du transport en conteneur ont été intégrées dans la loi nationale qui se différencie du régime international en admettant que « *le consentement du chargeur est supposé donné en cas de chargement en conteneur à bord de navires munis d'installations appropriées pour ce type de transport* ».[439] Le droit français admet la régularité d'un chargement en pontée d'un conteneur sur un navire porte-conteneurs en présumant le consentement du chargeur. C'est une différence notable avec le régime international qui tient pour principe l'absence de présomption d'accord du chargeur. [440]

La présomption de l'acceptation du chargeur est réservée aux transports de conteneurs « standards » soumis à la loi nationale. De manière très pragmatique, la Cour de cassation a rappelé que cette présomption ne pouvait pas bénéficier aux conteneurs ouverts. Cette disposition de la loi française avait pour but de s'adapter aux évolutions techniques et aux impératifs commerciaux du transport maritime de conteneurs, sans qu'il ne soit question d'alléger les obligations du transporteur. Il n'est donc pas étonnant qu'un transport de conteneur ouvert, par définition sensible à l'exposition d'une traversée maritime, ne soit pas couvert par la présomption de consentement. La Cour de cassation a fixé le principe en se fondant sur la loi du 18 juin 1966 dans un arrêt du 7 février 2006, aux termes duquel « *la présomption de consentement du chargeur à un chargement en pontée ne s'applique pas au chargement en conteneurs ouverts* ».[441]

En règle générale, cette présomption cédera lorsque le chargeur aura requis des conditions de transport particulières, notamment dans le cas d'une demande de transport en cale.[442] La présomption n'est en effet pas opérante lorsque l'intention du chargeur a été établie clairement.

418. Ce mécanisme est purement circonscrit aux transports soumis au droit interne, et la jurisprudence a rappelé que cette présomption ne pouvait jouer en matière internationale. La Cour de cassation, dans son arrêt du 18 mars 2008,[443] confirme la décision rendue en appel dans l'affaire Ville de Tanya[444] dans laquelle il a été décidé que la présomption du

---

[439] Article L5422-7 alinéa 2 du code des transports

[440] BONASSIES Pierre, Multiples réponses à des questions multiples : du transport en pontée irrégulier à l'action en garantie contre un P&I Club, DMF 1998, n° 585, Navire *« Atlantic Island »*

[441] TASSEL Yves, Le rappel à l'ordre de la chambre commerciale sur le droit français du chargement en pontée, DMF 2006, n° 671

[442] ACHARD R., Nonobstant l'assurance complémentaire qu'il a pu souscrire, le consentement du chargeur à un transport en pontée ne peut être « supposé donné » au sens de l'art. 22 de la loi du 18 juin 1966, dès lors qu'il a requis un transport en cale, DMF 2002, n° 627

[443] DMF 2008, supplément n° 12

[444] Cour d'appel d'Aix-en-Provence, 16 novembre 2006, *Ville de Tanya*

consentement à la pontée, s'agissant de transport sur un porte-conteneurs, n'est pas une des conditions prévues par le texte international et ne peut à ce titre être invoquée lorsque les dispositions de la Convention de Bruxelles sont applicables au litige. Il n'existe, sur ce point en tout cas, aucune interdépendance entre les deux textes, l'un ne pouvant venir au secours de l'autre, chacun s'appliquant de manière exclusive à l'autre. La présomption de consentement du chargeur prévue par l'alinéa 2 de l'article L.5422-7 du Code des transports ne pourra donc pas s'appliquer pour des contentieux relatifs au transport international.

Ce rejet de l'application de l'alinéa 2 de la loi nationale est regrettable compte tenu des évolutions techniques du transport de marchandises sur les navires porte-conteneurs. A l'époque où la Convention de 1924 fut élaborée, le phénomène de la conteneurisation, apparu dans les années soixante, était inconnu et les rédacteurs n'ont pas modifié le contenu du texte malgré les amendements adoptés en 1968 et 1979. Le recours à la loi nationale offre alors une formidable opportunité de pouvoir combler les carences du régime international, position qui n'a pourtant pas été suivie par les tribunaux.[445]

419. La frontière tracée par la jurisprudence entre les deux régimes pourrait tout à fait se justifier en considérant que les deux textes occupent un champ d'application distinct. Le droit interne comprend certaines règles qui ne peuvent être invocables dans le cadre d'un contentieux de droit international. Toutefois, les limites de ce raisonnement se trouvent dans la référence faite par la jurisprudence à l'alinéa 1 de ce même article, qui dispose que « *le transporteur commet une faute s'il arrime la marchandise sur le pont du navire en l'absence de consentement du chargeur mentionné sur le connaissement ou de dispositions réglementaires l'imposant.* » Cet article inspire en effet les juridictions pour reconnaître une faute à l'encontre du transporteur qui n'a pas requis le consentement du chargeur dans un transport international. Une décision du 29 avril 2002 en est une l'illustration. Il s'agissait d'un conteneur, tombé en mer, chargé en pontée sur le navire Cam Iroko Express. La Cour de cassation a refusé toute interprétation du consentement du chargeur fondée sur la présomption prévue par la loi nationale, mais a, en revanche, retenu une faute à l'encontre du transporteur ayant procédé à ce type de chargement sans autorisation préalable du chargeur.

En somme, il pourrait être admis que la jurisprudence applique de manière exclusive la Convention de Bruxelles mais, par souci de cohérence, dans le cadre d'un transport international, il

[445] ACHARD Raymond, Arrimage en pontée d'un conteneur sur un navire muni d'installations appropriées. La Cour refuse toute passerelle entre la convention de droit uniforme et notre loi interne (Article 22 al. 2), DMF 2003, n° 636

faudrait écarter la logique du droit national, qui consiste à qualifier de pontée régulière ou pontée fautive ce type de chargement puisque la notion de faute est inexistante du texte international.[446]

420. En effet, une différence fondamentale dans l'approche entre le régime conventionnel et le régime national repose sur la notion de faute. L'article L.5422-7 du Code des transports prévoit expressément le comportement fautif du transporteur qui arrime une marchandise en pontée en l'absence de consentement du chargeur (à l'exception bien évidemment du chargement sur un navire muni d'installations appropriées comme étudié précédemment). Or, la convention de Bruxelles se limite à exclure de son champ d'application ce type de marchandises, sans pour autant l'interdire. [447]

Elle ne définit pas non plus le régime applicable à la pontée non déclarée. Cette différence entre les deux textes ne présente pourtant aucun obstacle pour les tribunaux qui n'hésitent pas à déclarer fautif un chargement en pontée, soumis à la convention de 1924, en l'absence de tout accord du chargeur.[448]

421. La méconnaissance des textes par certaines décisions a souvent été critiquée par la doctrine, qui attend avec impatience la future Convention des Nations Unies sur le contrat de transport international de marchandises effectué entièrement ou partiellement par mer du 23 septembre 2009. Cette dernière a le mérite d'établir une homogénéité dans l'approche du régime de la pontée.

422. A de nombreuses reprises, les juridictions françaises se sont interrogées sur les effets d'une pontée ne réunissant pas les conditions de la Convention de Bruxelles. La pontée, souvent considérée comme « irrégulière », se voit soumise à la Convention de Bruxelles. Mais il serait erroné d'y voir une interdiction prescrite par la Convention de Bruxelles du chargement en pontée. La doctrine est plutôt cohérente à ce sujet et s'accorde à constater que la pontée irrégulière n'a que pour objet de rendre impératives les dispositions de la Convention de Bruxelles de 1924.[449] C'est la première conclusion directe qui doit être tirée d'une telle situation. A priori, la seule sanction pour le transporteur serait l'impossibilité de pouvoir s'exonérer contractuellement de toute responsabilité.

---

[446] DMF 2004, supplément n° 8

[447] BONASSIES Pierre, Le droit du transport maritime de conteneurs à l'orée du 21ème siècle, DMF 2009, n° 699

[448] RAISON Olivier, Régimes applicables au transport en pontée : les confusions persistent, DMF 2013, n° 752

[449] DE SENTENAC Jérôme, Pontée irrégulière, pontée fautive, DMF 2012, n° 737

Mais la pontée a mauvaise presse et si tous les critères ne sont pas remplis, il est fréquent qu'elle soit rapidement dénommée comme « irrégulière » ou « illicite » ce qui peut conduire à l'identification d'une faute du transporteur un peu trop automatique.

2. Les conséquences d'un transport en pontée

423. Si une faute doit être reconnue, il faut en déterminer la nature. La jurisprudence s'est interrogée sur le degré de gravité d'un tel chargement et semble avoir écarté la qualification de la faute inexcusable qui priverait le transporteur du bénéfice des limitations de responsabilité. Ainsi, seule une faute simple pourrait être reprochée comme le motive la Cour de cassation dans un arrêt du 14 mai 2002 : *« le chargement en pontée, sans information ni autorisation du chargeur, de caisses portant la signalisation d'une sensibilité à l'eau des marchandises, pas plus que l'absence de mention sur le connaissement du mode de transport, ne suffisent à établir que le transporteur avait agi témérairement et avec conscience qu'un dommage en résulterait probablement ».* [450]

424. Dans la qualification de la faute, l'examen classique des caractéristiques de la faute inexcusable reprend donc son empire et résulte traditionnellement des faits de l'espèce. Il faut, pour la qualifier, rapporter la preuve que le dommage résulte d'un acte ou d'une omission du transporteur qui a eu lieu soit avec l'intention de provoquer le dommage, soit témérairement et avec conscience qu'un dommage en résulterait probablement. Ainsi, le seul fait de charger en pontée sans le consentement du chargeur ne rentre pas automatiquement dans le cadre de la définition ci-dessus énoncée.[451]

Les juges exigent la démonstration d'un lien de causalité entre le préjudice subi et le chargement en pontée irrégulier pour admettre la déchéance du droit à limitation de responsabilité.[452]

425. Une conséquence plus insidieuse des effets de la pontée « irrégulière » a pu être notée dans la faculté d'invoquer les cas exceptés. Il a en effet été observé que, lorsque le chargement en pontée ne répond pas à la définition conventionnelle, cela priverait le transporteur de la possibilité d'invoquer des cas exceptés (principalement celui de fortune de mer). Or, il résulte des observations précédentes que si la pontée est irrégulière, la Convention de Bruxelles de 1924

---

[450] Cour de cassation (Ch.com.) 14 mai 2002, Someport Walton c/ Alsthom Energie, Juris-Data no 2002-014356

[451] DELEBECQUE Philippe, La pontée irrégulière : une faute inexcusable du commissionnaire, mais une faute simple du transporteur, DMF 2002, n° 628

[452] DMF 2002, supplément n° 6

s'applique sans pour autant définir le régime applicable à cette espèce. Aussi résulterait-il du texte même de la convention la possibilité pour le transporteur de bénéficier de tous les moyens de défense prévus par celui-ci.

Ce n'est pourtant pas la voie empruntée par la jurisprudence française pour laquelle le chargement en pontée peut être sanctionné par la privation du bénéfice des cas exceptés.[453] Dans l'affaire Ville de Tanya, la Cour de cassation a confirmé la décision des juges du fond visant à interdire le transporteur d'invoquer un des cas exceptés prévus par la Convention de 1924. Dans son arrêt du 18 mars 2008, elle déclare que *« le transporteur maritime qui a mis en pontée une marchandise sans l'accord du chargeur ne peut s'exonérer de sa responsabilité pour perte ou avaries en se prévalant des périls dangers ou accidents de mer ; qu'ayant relevé que le transporteur n'avait pas obtenu l'accord du chargeur pour que la marchandise fût transportée en pontée et que les conteneurs avaient été perdus en mer lors de l'acheminement, la cour d'appel a retenu à bon droit, et sans contradiction, qu'il ne pouvait se prévaloir de la fortune de mer ».*

Cette jurisprudence semble donc méconnaître le sens des dispositions de la Convention de Bruxelles de 1924. Les juges auraient pu tout à fait veiller au respect par le transporteur de son obligation de soins appropriés et soigneux à la marchandise sans dénaturer l'esprit de la convention internationale. [454]

426. Cette solution a également été retenue par la Cour d'appel de Rouen dans son arrêt du 28 octobre 2015[455], statuant sur renvoi d'une décision du 18 novembre 2014 de la Cour de la cassation, dans une affaire de perte de conteneurs à la suite d'une violente tempête. Pour la Cour, le transporteur maritime est privé du bénéfice du cas excepté de fortune de mer dès lors que *« les marchandises ont été arrimées irrégulièrement sur le pont et qu'il est démontré le lien de causalité entre cette faute et le préjudice subi* ».

L'absence de consentement du chargeur entraîne pour le transporteur l'impossibilité de s'exonérer de sa responsabilité si la marchandise a été perdue en mer.[456] La doctrine a évoqué le paradoxe d'une telle situation car si la « pontée non contractuelle » emporte comme conséquence l'application de la convention de 1924, la jurisprudence la considère comme fautive. Pourtant, le

---

[453] TASSEL Yves, Considération sur la loi applicable au transport sous connaissement, le chargement en pontée, la « fortune de mer », la faute dans l'appareillage du navire et la faute d'arrimage de la marchandise, DMF 2005, n° 664

[454] BONASSIES Pierre, Le droit du transport maritime de conteneurs à l'orée du 21ème siècle, DMF 2009, n° 699

[455] Cour d'appel de Rouen (sur renvoi), 28 octobre 2015, Navire Marie Delmas, No 15-00478

[456] HUMANN Claire, Rien de nouveau sur la pontée, DMF 2016, n° 778

fait de soumettre la pontée non contractuelle au régime conventionnel devrait entraîner pour le transporteur la possibilité de pouvoir invoquer le bénéfice des cas exceptés.[457]

427. Cette attitude, présente déjà en 1998[458], peut trouver sa justification dans la théorie du Professeur Sériaux selon laquelle quand « *il y a un cumul de causes, le dommage provenant à la fois d'une faute du transporteur et d'un cas excepté échappant à la diligence du créancier de responsabilité, il n'y a pas lieu à partage de responsabilité entre la faute du transporteur et le cas excepté* ». [459] La faute du transporteur neutralise le cas excepté et le transporteur ne peut alors invoquer le cas excepté de fortune de mer en cas de lien de causalité entre l'arrimage irrégulier et le préjudice. Mais ce raisonnement conduit à qualifier la mise en pontée de fautive ce qui ne va pas dans le sens de l'esprit de la Convention.

428. La divergence qu'entraîne l'application de deux régimes de responsabilité distincts n'œuvre pas pour l'harmonisation du droit et entraîne des contrariétés dans le traitement des litiges. De manière très pragmatique, un même conteneur, chargé en pontée, peut, en fonction de sa destination, être régi par deux réglementations aux intentions opposées. D'un côté, prenant le cas d'un transport international, un chargement sera considéré comme illicite alors que ce même chargement, dans le cadre d'un transport national, sera admis comme licite.[460]

L'interdiction présente dans le droit français influence les juges qui étendent cette position aux transports soumis à la Convention de Bruxelles. Si la jurisprudence autorise d'admettre que la loi nationale puisse combler les silences de la convention de 1924, elle prend le contre-pied en refusant toute intervention du droit national s'agissant des conditions de présomption d'acceptation du chargeur.

429. La doctrine regrette le défaut d'uniformité du régime juridique de la pontée et rappelle avec force l'intérêt de l'entrée en vigueur des Règles de Rotterdam, qui, comme les Règles de Hambourg, prévoient de manière plus précise les conditions de régularité du chargement en pontée et reprend l'exigence de causalité entre le dommage et la faute du transporteur. [461] La convention CNUDCI prévoit que les *« les marchandises ne peuvent être transportées en pontée que si ce transport (a) est exigé par la loi ; (b) s'effectue dans ou sur des conteneurs ou véhicules*

---

[457] TASSEL Yves, Le régime juridique de la « pontée » : un arrêt d'espèce malheureux, DMF 2008, n° 693

[458] HUMANN Claire, Rien de nouveau sur la pontée, DMF 2016, n° 778

[459] Ibidem

[460] BONASSIES Pierre, Le droit du transport maritime de conteneurs à l'orée du 21ème siècle, DMF 2009, n° 699

[461] DMF 2006, supplément n° 10

adaptés au transport en pontée, et sur des ponts qui sont spécialement équipés pour transporter de tels conteneurs ou véhicules ». Le futur régime conventionnel aura l'avantage de rapprocher le droit interne du droit international.

430. Certaines approximations dans le raisonnement des juges, démontrent la nécessité de clarifier le régime applicable afin de prendre pleinement la mesure des conséquences pratiques de ce type de transport, le développement des navires porte-conteneurs ayant connu une évolution spectaculaire ces dernières décennies. Il est temps d'intégrer au niveau international les nouvelles données du transport de conteneurs et de simplifier le droit applicable.

431. L'application des conventions ratifiées révèle encore bien des difficultés. La question de la coopération entre juridictions étrangères pour l'alignement de ces notions peut se poser. Seulement, toute veille juridique portant sur l'étude du droit comparé de la mise en œuvre des instruments internationaux après leur entrée en vigueur requièrent d'importants moyens pour les institutions internationales aux ressources limitées. De leur côté, les juridictions nationales se doivent d'être plus perméables aux concepts guidant le droit international et aux intentions des rédacteurs. Une meilleure coopération entre le droit international et le droit national est indispensable pour instaurer la sécurité juridique que réclament tous les acteurs du transport international.

Au-delà des conventions internationales ratifiées que le juge sera tenu d'appliquer, les dispositions d'un traité adopté au niveau international, mais non directement applicable en France, pourra trouver application en droit interne par le jeu des règles de conflits de loi en tant que droit applicable.

432. Aussi, lorsqu'aucun des critères conditionnant l'application d'une convention internationale n'est rempli, c'est à dire qu'une convention internationale n'est pas d'application impérative, il revient au juge national de rechercher quel sera le droit applicable. Il a déjà été soulevé le risque pour le juge de se fonder sur les lois nationales maritimes avec lesquelles il sera plus familier et qui lui paraîtront plus adaptées pour trancher le litige.[462] Mais il n'est plus possible de reconnaître au droit national une vocation générale de loi subsidiaire [463] ; et les tribunaux doivent se plier à l'exercice de la détermination de la loi applicable selon la méthode nationale de résolution des conflits de lois qui, en France, en matière contractuelle, laisse une place centrale à la volonté des parties. Il faut noter, à titre préliminaire, que le raisonnement part du constat que le juge français est compétent. Il ne faut pas en effet oublier qu'un des principes du droit international privé est d'abord de régler le conflit de juridictions avant de s'interroger sur le conflit de lois.[464]

433. Une fois de plus, l'Union européenne s'est saisie d'une question portant sur l'harmonisation des règles européennes. Dans le but de développer régionalement un espace de sécurité juridique et de liberté, elle estime nécessaire de mettre en place des mesures « *relevant du domaine de la coopération judiciaire dans les matières civiles ayant une incidence transfrontalière, dans la mesure nécessaire au bon fonctionnement du marché intérieur* ».[465] De cette idée est né le règlement n° 593/2008 du 17 juin 2008 sur la loi applicable aux obligations contractuelles (Rome I), qui a une large portée et inclut les problématiques relatives au contrat de transport.

434. Le principe posé par la réglementation communautaire est celui de l'autonomie des parties quant à la désignation de la loi applicable. La règle est conforme au droit commun et reprise en droit maritime, qui prévoit également un système particulier dans la désignation du régime applicable. Par la mention d'une clause paramount, les parties ont l'opportunité de soumettre leur litige non pas à une loi nationale particulière, mais à une convention internationale précisément dénommée. Cette clause de droit applicable, à la croisée entre clause de choix de loi applicable et

---

[462] Voir supra

[463] BONASSIES Pierre et SCAPEL Christian, Traité de droit maritime, L.G.D.J, 3è édition, 2016, p. 703

[464] En droit français, les conflits de juridiction sont réglés par un règlement communautaire : le règlement (UE) n °215/2012 du Parlement européen et du Conseil du 12 décembre 2012 concernant la compétence judiciaire, la reconnaissance et l'exécution des décisions en matière civile et commerciale.

[465] Préambule du Règlement (CE) n° 593/2008 du Parlement européen et du Conseil du 17 juin 2008 sur la loi applicable aux obligations contractuelles (Rome I)

critère d'applicabilité d'une convention internationale, a soulevé des questions intéressantes avec l'entrée en vigueur des Règles de Hambourg. Introduite à l'article 10.c de la convention de 1924 telle que modifié par le protocole de 1968, elle pourrait être considérée comme un critère d'applicabilité mais compte tenu de l'interprétation qu'elle requiert, elle sera ici étudiée en tant que clause de choix de droit applicable.

Les règles de conflit de lois occuperont une place essentielle dans l'application d'une convention internationale qui, bien souvent, ne prévoit pas ses propres mécanismes de conflit de lois. Il s'agit par conséquent de s'intéresser à la détermination de la loi applicable en matière maritime (Section 1) avant de se concentrer plus particulièrement les problématiques soulevées dans la détermination de la convention applicable en matière de transport de marchandises (Section 2).

Section 1 : La recherche de la loi applicable en matière maritime

435. Hormis la matière contractuelle régie par le droit européen, la loi applicable en matière maritime est déterminée par les règles traditionnelles de résolution de conflits de lois**.** L'effet de la réglementation européenne n'impacte pas les potentiels conflits de lois relatifs aux incidents de mer (A) mais porte uniformisation des règles de conflits en matière contractuelle au niveau européen (B).

A) Les potentiels conflits de lois relatifs aux incidents de mer

436. En présence d'un événement impliquant des parties ressortissantes d'États différents, le juge doit s'interroger sur la loi compétente. La loi française perd toute compétence exclusive dès lors qu'un élément d'extranéité est identifié. A l'exclusion de la matière contractuelle qui implique l'accord des parties sur les dispositions destinées à régir leurs relations juridiques, nombreux sont les domaines dans lesquels les parties concernées n'auront pas pu définir de cadre juridique.

437. Le droit interne prévoit alors ses propres règles de conflit de droit international privé. Traditionnellement, la matière délictuelle est régie par le lieu du dommage. En matière d'événement maritime, par exemple dans le domaine de la saisie, le conflit de lois pose peu de problème car le juge applique le plus souvent sa propre loi, la loi du tribunal saisi étant la plus évidente comparée à d'autres lois comme celle du pavillon parfois évoquée.

En matière d'abordage, la Convention de 1910, bénéficiant d'une large diffusion, restreint le problème de conflit de lois mais certaines problématiques subsistent et notamment concernant

l'abordage en haute mer entre deux navires de pavillons différents d'États non parties, étant malaisé de favoriser la loi d'un navire plutôt que celle de l'autre.[466] Mais dans cette hypothèse, le principal problème rencontré par la jurisprudence demeure néanmoins de résoudre le conflit de compétence juridictionnelle, qui, s'il se solde par la compétence du juge français, conduira vraisemblablement à l'application de la lex fori. De la même manière, en matière de pollution, comme en témoigne l'affaire Erika, le point le plus délicat est de déterminer quel est le juge compétent au regard des règles de droit avant ensuite d'appliquer le droit national de l'État reconnu compétent.

En ce qui concerne le domaine de l'assistance, le problème se pose en des termes sensiblement différents. Les opérations d'assistance permettent – en général – une prise de contact entre l'assistant et l'assisté pour s'entendre sur les actions à mener. Cet échange préalable offre l'opportunité pour les parties de prévoir les règles auxquelles elles souhaitent soumettre leur relation. La liberté contractuelle reprend donc tous ses effets, l'autonomie des parties allant même jusqu'à choisir une convention, et pas seulement une loi nationale.

Une sentence arbitrale illustre la possibilité de faire jouer les dispositions de la Convention sur l'assistance du 28 avril 1989 alors que celle-ci n'était pas encore en vigueur. Dans une espèce impliquant un navire de transport de produits pétroliers ayant sollicité l'assistance d'un remorqueur, l'arbitre, pour évaluer l'indemnité d'assistance, a pleinement pris en compte les critères de la convention de 1989.[467] C'est par la voie du contrat type utilisé pour fixer le cadre juridique des opérations d'assistance que ce renvoi a été opéré. N'était en effet pas ici en cause le contrat-type des Lloyd's (Lloyd's open form), mais le contrat-type Villeneau 1990 qui se référait à la Convention de 1989. A l'époque des faits, cette convention n'était pas encore entrée en vigueur. Le tribunal arbitral n'en a pas moins appliqué tous les critères pour définir le montant de l'indemnité d'assistance à accorder au remorqueur. Se référant méthodiquement à la liste de l'article 13, le tribunal arbitral a pris en compte la valeur des biens sauvés, la difficulté de l'opération de l'assistance, mais également les efforts des assistants dans la prévention des dommages à l'environnement.

438. Toutes les matières de droit maritime ne posent pas les mêmes difficultés et les critères de rattachement varient d'une convention à l'autre. La nature de la matière contractuelle interdit de faire l'économie du raisonnement de conflit de lois en adoptant une lecture directe des conventions mentionnées dans le contrat de transport. [468]

---

[466] BONASSIES Pierre et SCAPEL Christian, Traité de droit maritime, L.G.D.J, 3è édition, 2016, p. 337

[467] BONASSIES Pierre, Sentence du 5 novembre 2002, DMF 2003, n° 635

[468] Sentence 1069 du 20 octobre 2002, DMF 2003, n°636

Ce n'est pas le lieu du dommage qui constitue le critère de rattachement suffisant mais les liens entre le contrat en cause et le pays. [469] En l'absence de choix de la loi applicable exprimé dans le contrat, ce sont les règles posées par la réglementation européenne, c'est à dire le règlement Rome I, qui détermineront les règles pour l'identification du droit applicable.

B) L'uniformisation des règles de conflits en matière contractuelle

439. L'Union européenne a adopté sa propre réglementation pour l'harmonisation des règles de conflit en matière civile et commerciale. Le régime applicable à un transport maritime est défini par les règles de conflit telles que prévues à l'origine par les dispositions de la Convention de Rome du 19 juin 1980[470]. Elles ont par la suite été légèrement modifiées lorsque la Convention de Rome sur la loi applicable en matière contractuelle est devenue un règlement communautaire, le règlement 593/2008 dit « Règlement Rome 1 ».[471] Ce règlement a été adopté dans un esprit d'unifier au niveau européen la détermination de la loi applicable en matière civile et commerciale.

Cet effort d'harmonisation des droits nationaux européens est renforcé par deux autres instruments. Il s'agit tout d'abord du règlement Rome II du 11 juillet 2007 sur la loi applicable aux obligations non contractuelles[472], puis du règlement Rome III sur la loi applicable au divorce et à la séparation de corps**.**[473]

440. La loi d'autonomie occupe dans le texte « Règlement Rome 1 » une place prépondérante. Le contrat de transport maritime international, est, comme tous les contrats internationaux, soumis à la loi applicable choisie par les parties. La clause de détermination du droit applicable doit donc être clairement exprimée et demeure soumise aux conditions de validité du droit contractuel. En l'absence de toute acceptation par une partie, la clause ne pourra lui être opposable.

A défaut de choix exprès, le Règlement Rome I prévoit un mécanisme de détermination de la loi applicable. Dans ce type de conflit, le juge ne sera lié par aucune convention et devra s'en

---

[469] SANA-CHAILLÉ DE NÉRÉ Sandrine, Identification de la loi applicable à l'action en responsabilité contre le transporteur maritime, DMF 2014, n° 764

[470] DMF 2001, supplément n° 5

[471] DMF 2009, supplément n° 13

[472] Règlement (CE) n° 864/2007 du Parlement Européen et du Conseil du 11 juillet 2007 sur la loi applicable aux obligations non contractuelles (Rome II)

[473] Le Règlement (UE) n°1259/2010 du Conseil du 20 décembre 2010 mettant en œuvre une coopération renforcée dans le domaine de la loi applicable au divorce et à la séparation de corps (Règlement Rome III)

remettre au principe général fixé à l'article 4.2 du règlement Rome 1, qui guide généralement vers l'application de la loi du pays où la partie, qui doit fournir la prestation caractéristique a, au moment de la conclusion du contrat, sa résidence habituelle. Pour les contrats de transport, l'article 5 prévoit une combinaison de critères faisant coïncider la loi de résidence du transporteur habituel avec le lieu de chargement, le lieu de livraison ou la résidence habituelle de l'expéditeur. A défaut, la loi du lieu de livraison s'appliquera.

441. Le Règlement Rome I n'a pas apporté de grands changements dans la méthode de résolution de conflits de lois et a conservé l'esprit des dispositions de la Convention de Rome en ne bannissant pas, comme espéré, la coïncidence des lois de résidence du transporteur Ce Règlement a également conservé la clause d'exception qui prévoit la compétence possible d'une autre loi que si les liens entretenus par le contrat de transport avec un autre pays sont « manifestement » plus étroits que ceux qui l'unissent au pays d'établissement du transporteur.

442. La doctrine remarque que sous l'empire de la Convention de Rome, ce n'est que par une décision du 4 mars 2003 que la Cour de cassation s'est prononcée une des premières fois sur les règles de conflits en matière de transport. La Cour prend la voie d'un raccourci offert par la clause d'exception de l'article 4-5 qui permet l'application de la loi du pays ayant les liens les plus étroits avec le contrat. [474] Elle fait donc l'impasse sur la recherche de la coïncidence des critères imposés par les articles 4-2 et 4-4. [475]

443. Les règles de conflit sont d'application impérative et elles s'appliquent même en présence d'une loi interne qui paraît être d'application subsidiaire. Bien qu'abrogée par l'ordonnance n° 2010-1307 du 28 octobre 2010 portant création de la partie législative du code des transports, l'article 16 de la loi du 18 juin 1966 avait, à l'époque, pu créer un doute quant à l'application subsidiaire de la loi française.

L'article 16 de ce texte énonçait que : « *Le présent titre est applicable aux transports, effectués au départ ou à destination d'un port français, qui ne sont pas soumis à une convention internationale à laquelle la France est partie, et en tout cas aux opérations de transport qui sont hors du champ d'application d'une telle convention.* » Cet article était destiné à régir les matières exclues du champ de la convention, telles que les animaux ou le transport en pontée, mais uniquement lorsque la loi française avait été précisément désignée comme la loi applicable au litige

[474] DMF 2004, supplément n° 8

[475] Ibidem

par les règles de conflits. Il est désormais difficile de reconnaître à la loi française une vocation subsidiaire par rapport aux règles de conflit de lois édictées au niveau européen.

444. Dans le cadre des mesures prises au niveau européen, la loi du for n'a plus de raisons d'être privilégiée et le règlement européen peut conduire à l'application d'une loi étrangère, dont le juge devra en rechercher la teneur.[476] Ce n'est donc seulement que dans les cas où le Règlement ne s'applique pas que l'éventuelle application subsidiaire de la loi française peut retrouver son empire.[477]

L'expression de loi applicable peut être comprise comme le renvoi à une loi étatique, mais, également, dans un sens plus large, comme toute autre règle de droit applicable, à l'instar des conventions internationales. Cette hypothèse est fréquente en matière de transport de marchandises, les clauses générales du contrat de transport faisant fréquemment mention d'une convention particulière, connue sous le terme de clause paramount**.** Il est possible qu'une convention internationale régissant le transport de marchandises soit applicable à un litige si elle est désignée par un connaissement applicable pour un transport entre pays ne l'ayant pas ratifié.[478]

Section II : La détermination de la convention compétente en matière de transport maritime de marchandises

445. En l'absence de l'application impérative d'un texte international, la détermination de la convention compétente posera difficulté lorsqu'il s'agit de mettre en œuvre les conditions d'une clause paramount (A), ou de définir la place des Règles de Hambourg (B).

A) Les conditions d'application de la clause paramount

446. La clause paramount est une clause particulière qui, en plus d'être un critère d'applicabilité de la convention de 1924 amendée, est également une clause de choix de loi applicable. Elle n'est cependant pas un critère d'applicabilité de la Convention de Bruxelles au même titre que les autres conditions de l'article 10. Dans sa version originelle, la Convention de Bruxelles prévoyait que « *les dispositions de la présente convention s'appliqueront à tout connaissement créé dans un des États contractants.* »

---

[476] BONASSIES Pierre et SCAPEL Christian, Traité de droit maritime, L.G.D.J, 3è édition, 2016, p. 705

[477] Ibidem

[478] Sentence 1038 du 15 juin 2000, DMF 2001 n° 611

Par la suite, le protocole de 1968 a élargi les conditions d'application de la convention dans son article 10.c selon lequel « *les dispositions de la présente Convention s'appliqueront à tout connaissement relatif à un transport de marchandises entre ports relevant de deux Etats différents, quand (,,,) les dispositions de la présente Convention ou de toute autre législation les appliquant ou leur donnant effet régiront le contrat, quelle que soit la nationalité du navire, du transporteur, du chargeur, du destinataire ou de toute autre personne intéressée.* ».[479]

La clause paramount se matérialise par une clause du connaissement, et donc une clause contractuelle, qui ne peut jouer que si elle a été dûment intégrée dans le champ contractuel. Il faut alors que la partie à qui cette clause est opposée l'ait pleinement acceptée. Une fois celle-ci reconnue valide (1), les juges devront par la suite en déterminer la portée (2).

1. La validité de la clause paramount

447. La clause paramount est soumise au principe selon lequel les conventions légalement formées tiennent lieu de loi. La Cour d'appel qui applique la Convention de Bruxelles originelle alors que la clause paramount vise la Convention du 25 août 1924 amendée dénature la clause paramount et viole l'article 1134 du code civil.[480]

La clause paramount est une clause soumise au droit contractuel et le juge doit vérifier sa validité avant d'en appliquer les termes. Elle répond alors à la même règle du consensualisme et peut s'appliquer en cas d'acceptation tacite. Le transport de marchandises étant basé sur un contrat tripartite, il faudra veiller à distinguer l'acceptation du chargeur de celle du destinataire qui n'est pas une partie au contrat mais un tiers destiné à en devenir partie.[481]

448. Concernant l'opposabilité de la clause au chargeur, l'acceptation expresse de celui-ci est requise pour reconnaître la force obligatoire de la clause paramount. Elle doit bien évidemment être acceptée mais certains juges ont poussé le raisonnement jusqu'à exiger la signature du connaissement comme preuve de son consentement. Dans un arrêt du 10 janvier 2001, la Cour d'appel d'Aix-en-Provence dénie tout effet à la clause paramount contenue dans un

---

[479] Article 10.c complet de la Convention de Bruxelles de 1924 amendée : « *Les dispositions de la présente Convention s'appliqueront à tout connaissement relatif à un transport de marchandises entre ports relevant de deux Etats différents, quand : a) le connaissement est émis dans un Etat Contractant ou b) le transport a lieu au départ d'un port d'un Etat Contractant ou c) le connaissement prévoit que les dispositions de la présente Convention ou de toute autre législation les appliquant ou leur donnant effet régiront le contrat, quelle que soit la nationalité du navire, du transporteur, du chargeur, du destinataire ou de toute autre personne intéressée. Chaque Etat Contractant appliquera les dispositions de la présente Convention aux connaissements mentionnés ci-dessus. Le présent article ne porte pas atteinte au droit d'un Etat Contractant d'appliquer les dispositions de la présente Convention aux connaissements non visés par les alinéas précédents.* »

[480] Cour de cassation (Ch. com.), 8 mars 2011, n° 09-70550, DMF 2011, n° 727

[481] DELEBECQUE Philippe, L'acceptation de la clause « Paramount », DMF 2016, n° 776

connaissement qui n'avait pas été signé par le chargeur.[482] Elle soumet ensuite le litige à la loi française en application de l'article 16 de la loi du 18 juin 1966 sans aucune référence à la Convention de Rome.

En l'absence de signature du connaissement par le chargeur, même par un intermédiaire dont il n'était pas prouvé sa qualité de mandataire, la clause paramount ne peut pas jouer et les juges ont alors appliqué la loi du 18 juin 1966 en vertu de son article 16.[483] Cela était certes un peu excessif mais pouvait s'expliquer par une jurisprudence antérieure qui n'a plus lieu de prospérer désormais, la signature du connaissement par le chargeur n'étant plus une condition requise depuis un décret de 1987.[484]

449. Cette position semble désormais abandonnée comme l'illustre une décision de la Cour de cassation du 23 septembre 2015 qui rappelle que la validité d'une clause paramount n'est pas subordonnée à sa signature.[485] Certains auteurs ont même fait remarquer que l'effet de la clause paramount est la conséquence d'une convention internationale ratifiée par la France et qu'il n'y aurait pas lieu de tenir compte de l'acception du chargeur pour la faire jouer.[486]

450. La jurisprudence est plutôt favorable au jeu de la clause paramount dont l'interprétation relève de l'appréciation souveraine des juges du fond. Elle admet même que le consentement puisse se déduire de la relation d'affaires entre chargeur et transporteur pour le même type de contrat.[487] Le recto du connaissement faisant clairement état de la clause paramount et compte tenu du fait que les parties étaient en relations d'affaires régulières, le chargeur peut difficilement se prévaloir de l'absence de consentement à ladite clause.

Au-delà du transport international classique, il semble que la clause paramount puisse également jouer dans un transport interne conformément aux règles de conflits de lois. Ce principe est renforcé par l'article 3 de la Convention de Rome qui accepterait qu'une loi d'un pays soit applicable pour un contrat dont tous les éléments sont localisés dans un seul autre Etat.[488] Le principe de choix de loi applicable réservé aux parties ne céderait que devant l'ordre public.

---

[482] DMF 2002, supplément n° 6

[483] TASSEL Yves, Condition d'opposabilité de la clause Paramount et effet de l'absence de réserves volontaire, DMF 2003, n° 639

[484] TASSEL Yves, La loi applicable au contrat de transport sous connaissement non signé par le chargeur – Pourquoi donc torpiller la Convention de Bruxelles ?, DMF 2001, n° 614

[485] DELEBECQUE Philippe, L'acceptation de la clause « Paramount », DMF 2016, n° 776

[486] Ibidem

[487] Ibidem

[488] BONASSIES Pierre, Transport maritime « interne » soumis à la Convention de 1924 et clause attributive de

2. La portée des dispositions de la clause paramount

451. Une fois reconnue valide, la clause paramount entraîne impérativement l'application de toutes les dispositions de la convention. Il est impossible pour les parties de sélectionner spécifiquement les dispositions d'une convention qui leur conviennent pour définir le cadre juridique applicable au litige. Une clause paramount qui désigne une convention renvoie nécessairement à l'intégralité de son contenu. Il n'aurait pas été envisageable de fractionner les dispositions d'une loi nationale au gré des parties : c'est la même logique qui s'applique pour la clause paramount. C'est d'ailleurs l'une des raisons pour laquelle la Convention de Bruxelles jouit d'une aussi large application. Il faut de plus remarquer que cette approche est en conformité avec les dispositions de l'article 10.c qui fait de la clause paramount une disposition conventionnelle.

452. C'était la leçon tirée de l'affaire Hilaire Maurel.[489] Il s'agissait en l'espèce d'un transport entre les ports de deux États africains n'ayant pas ratifié la Convention de Bruxelles. Il fallait donc se référer à la volonté des parties pour déterminer la loi applicable, volonté matérialisée par les clauses d'un connaissement qui ne se référaient pas à une loi nationale mais seulement à certains articles de la Convention de Bruxelles limitativement énumérés (articles 1 à 8 des dispositions de la convention de Bruxelles). La Cour d'appel de Paris dans un arrêt du 9 janvier 1990 a validé cette pratique en estimant que les parties pouvaient valablement écarter une disposition du régime conventionnel par la voie contractuelle. Il s'agissait en l'espèce de l'unité de référence pour la limitation de responsabilité.[490] La clause paramount précisait que la livre sterling en monnaie courante serait prise comme unité de compte pour le calcul de la limitation, et non la livre-or prévue par la Convention. Cette analyse fut par la suite censurée par la Cour de cassation dans son arrêt du 4 février 1992[491] qui énonce le principe selon lequel « *les parties qui conviennent de soumettre le contrat qu'elles concluent à une convention internationale ne peuvent écarter celle de ses prescriptions auxquelles, si la convention internationale était applicable de plein droit, il ne saurait être dérogé à peine de nullité*. » [492]

---

juridiction inopposable au chargeur, DMF 2008, n° 698

[489] LEMAITRE P.,Transport sous connaissement : de l'impossibilité de déroger conventionnellement aux dispositions impératives de la Convention de Bruxelles même si celle-ci a été rendu applicable par la convention des parties, DMF 1992, n° 516

[490] Cour d'appel de Paris (5e Ch. A), 9 janvier 1990, Navire Hilaire-Maurel, DMF 1991, n° 502

[491] Le droit positif français en 1992, DMF 1993, n° 524

[492] Pour plus de précisions : navire Hilaire-Maurel, DMF 1992, 289, note P. Lemaître; Revue critique de droit international privé, 1992, 495, note Paul Lagarde ; Tribunal de commerce de Marseille, 5 juillet 1991, Revue Scapel 1992, 10.

Dans un arrêt du 8 février 1994, la cour d'appel de renvoi de Rouen suit l'analyse de la Cour de cassation et déclare nulle la clause du connaissement « *aux termes de laquelle chaque fois que la Convention de Bruxelles ne serait pas applicable de plein droit mais le serait seulement en vertu dudit connaissement, la responsabilité du transporteur ne pourrait excéder 100 livres sterling, monnaie courante, par colis ou unité et qu'il échet d'appliquer les prescriptions de l'article 9 de la Convention de Bruxelles en date du 25 août 1924 en vertu desquelles les unités monétaires dont il s'agit dans ladite Convention s'entendent valeur or* ».[493]

453. Cette jurisprudence met en évidence la nature particulière de la clause paramount qui oscille entre approche conventionnelle et approche contractuelle. Bien que cette clause résulte de la volonté des parties, elle renvoie contractuellement à l'application de la convention de 1924, conformément à l'énoncé d'un de ses critères d'applicabilité. Ce mécanisme de renvoi impose l'application impérative de l'ensemble des dispositions aux parties ce qui les empêchent de disposer librement du contenu du texte international.

Les juridictions arbitrales partagent cette position, une sentence rappelant que les parties ne peuvent pas en écarter les dispositions qui sont dotées d'un caractère impératif.[494] De la même manière que si elle avait été applicable de plein droit, les parties n'auraient pas pu priver de tout effet les dispositions impératives sous peine de nullité. [495]

454. C'est dans le même esprit que la jurisprudence s'est interrogée sur la validité d'une clause paramount qui désignait la convention de Bruxelles originelle. Dans un arrêt du 10 décembre 1993, les juges ont écarté la clause paramount au profit de la loi française considérant que la clause paramount ne pouvait se référer à la Convention de 1924 originelle qui ne prévoyait pas cette possibilité. En vertu de l'article 16 de la loi de 1966, cette dernière régissait le litige en question. [496] Cette jurisprudence avait précisé la portée de la clause paramount à la suite de la jurisprudence du navire Hilaire Maurel. Il fallait en déduire que la clause paramount ne peut produire d'effet que si elle renvoie à la Convention de 1924 telle que modifiée par le protocole de 1968. La clause paramount ne joue que dans la mesure où la convention à laquelle elle se réfère

---

[493] TASSEL Yves, Du fondement de la nullité de la clause livre sterling monnaie courante dans l'hypothèse où la Convention de Bruxelles est rendue applicable par la clause Paramount, DMF 1994, n° 541

[494] Sur la sentence 1142 du 10 septembre 2007, DMF 2008, n° 693

[495] LEMAITRE P. Transport sous connaissement : de l'impossibilité de déroger conventionnellement aux dispositions impératives de la Convention de Bruxelles même si celle-ci a été rendu applicable par la convention des parties, MF 1992, n° 516

[496] BONASSIES Pierre, Le droit positif français en 1994, DMF 1995, n° 547

prévoit cette hypothèse, ce qui semble logique. Le statut de la Convention de 1924 originelle en France, qui est toujours en vigueur, est sans conséquence.[497]

455. Mais, il semble que ce principe ne soit pas aussi bien établi au regard de la récente décision du 9 mars 2017 rendue par la Cour d'appel de Paris statuant sur renvoi de la Cour de cassation.[498] Après avoir reconnu valide la clause paramount, la Cour déclare que : « *cette clause 'paramount' renvoie sans conteste par son libellé clair et précis à la Convention de Bruxelles dans sa version originelle en date du 28 août 1924, dès lors que le Cameroun, Etat émissaire des connaissements, n'a pas ratifié les amendements dont cette Convention a fait l'objet en 1968 et 1979.* »

C'était également le sens donné par la Cour d'appel d'Aix-en-provence dans un arrêt du 20 octobre 2016 qui devait interpréter une clause paramount fomulée de la manière suivante : « *the responsibility of the Carrier shall be determined in accordance with the Hague Rules or any national law incorporating or making the Hague Rules, or any amendments thereto, compulsorily applicable to this Bill of Lading*. ».

Dans ces affaires, la formulation précise de la clause a surement influencé les juges qui ont pleinement appliqué le principe de la liberté contractuelle et respecté la volonté des parties.

456. Pour ce qui est des domaines d'application, seuls ceux prévus par la Convention peuvent être visés par une clause paramount. Elle est conçue pour étendre le champ d'application de la convention de Bruxelles amendée mais non pour étendre son champ d'applicabilité. Dans un arrêt du 18 janvier 1994, la Cour de cassation a refusé l'application d'une clause paramount à une cargaison mise en pontée puisque ce texte l'exclut de son champ d'application. Les tribunaux ne sont donc pas enclins à permettre aux transporteurs de choisir un régime plus sévère que ce qui leur aurait été permis par la loi française ce qui est assez paradoxal. [499]

La loi française pourra reprendre pleinement compétence lorsqu'une clause paramount désigne la Convention de Bruxelles mais que le dommage s'est produit dans les phases de chargement et de déchargement.

En matière d'affrètement, cette clause n'aura pas plus de succès. Elle ne régit que le transport sous connaissement et ne pourra prévaloir sur les autres clauses contractuelles conclues entre le

---

[497] TASSEL Yves, Une jurisprudence nouvelle sur la clause paramount, Cour d'appel d'Aix-en-Provence, 10 décembre 1993, DMF 1994, n° 543

[498] DMF 2017, supplément n° 21

[499] BONASSIES Pierre, Le droit positif français en 1994, DMF 1995, n° 547

fréteur et l'affréteur, la relation de ces derniers n'étant pas soumise à la Convention de Bruxelles de 1924 amendée. [500]

La clause paramount étant une pratique validée par l'article 10.c de la Convention de Bruxelles, régulièrement ratifiée par la France, elle s'impose aux juridictions françaises selon les termes de ce texte. Les juridictions arbitrales suivent la jurisprudence appliquée de manière habituelle.[501]

457. L'interprétation d'une clause paramount appartient au pouvoir souverain des juges du fond. Dans l'affaire des navires Vassili Klochkov et Klim Voroshilov, la Cour de cassation a rendu deux arrêts le 7 décembre 1999 clarifiant la portée de la clause paramount lorsque cette dernière renvoie à la législation du pays de destination.[502] Étaient en cause deux transports de cargaison de riz à destination de la Sierra Leone en provenance d'une part du Vietnam et, d'autre part, d'Inde.

Dans ces espèces, la Convention de Bruxelles n'était pas applicable de plein droit car aucun des États émetteurs du connaissement n'était partie à ladite convention. La Cour d'appel d'Aix-en-Provence devait donc rechercher la loi applicable conformément aux dispositions de l'article 3 de la Convention de Rome qui dispose que « *le contrat est régi par la loi choisie par les parties*. »

Ces deux arrêts concernaient les mêmes défendeurs et le contrat de transport contenait une clause paramount rédigée en des termes identiques : « *The Hague Rules contained in the International Convention for the Unification of certain rules relating to Bills of Lading, dated Brussels the 25th August 1924 as enacted in the country of shipment shall apply to this contract. When no such enactement is in force in the country of shipment, the corresponding legislation of the country of destination shall apply, but in respect of shipments to which no such enactments are compulsorily applicable, the terms of the said Convention shall apply* ».

En ce qui concerne le pays de destination, la situation était un peu particulière car, à la suite de la ratification des Règles de Hambourg, la Sierra Leone n'avait pas dénoncé la Convention de Bruxelles de 1924. Un délai de 5 ans était accordé par les Règles de Hambourg pour se désengager de la convention initialement ratifiée. Deux législations coexistaient ainsi ce qui posa le problème de savoir à laquelle de ces deux conventions la clause mentionnée au connaissement devait renvoyer.

---

[500] Sentence Arbitrale 1111 du 28 mars 2005, DMF 2006, n° 666

[501] Sentence 1131 du 31 juillet 2006, DMF 2007, n° 683

[502] LE LOUER François, Interprétation d'une paramount clause – pouvoir souverain du juge du fond- renvoyant aux Règles de Hambourg, DMF 2000, n° 609

Partant du constat que les Règles de Hambourg sont le droit applicable dans le pays de destination, et nonobstant la période transitoire toujours en cours, la cour d'appel en déduit que seule les Règles de Hambourg avaient vocation à régir les litiges.

Bien sûr, une critique pourrait porter sur le fait que la clause paramount n'écartait la compétence de la convention de 1924 qu'autant que la « corresponding legislation » du pays de déchargement ne soit pas applicable obligatoirement.[503] Mais il était délicat de savoir à quel texte le terme de « corresponding legislation » faisait allusion. C'est ici l'appréciation de la clause qui va en déterminer sa portée.

La Cour de cassation confirme la position adoptée par la Cour d'appel en considérant que *: « les dispositions de cette convention [les Règles de Hambourg] pouvaient être mises en œuvre par la cour d'appel, non en tant que dispositions d'un traité international non ratifié par la France, mais comme faisant partie de la législation maritime choisie par les parties au moyen de la clause Paramount ; que le fait que la Sierra Leone n'eut pas encore dénoncé son adhésion à la convention de Bruxelles était, par ailleurs, sans incidence, dès lors que cette convention n'était pas applicable au transport litigieux, l'Inde, pays d'émission du connaissement et du port de chargement, n'étant pas partie à ce Traité ; qu'ainsi, l'arrêt, qui n'a pas appliqué d'office la convention de Hambourg, n'encourt pas les griefs des deuxième, troisième et quatrième branches du moyen. »*

458. Les juges n'ont donc pas appliqué les Règles de Hambourg comme convention applicable de plein droit mais comme loi applicable résultant de la volonté des parties. La Cour de cassation n'a pas pu revenir sur la décision des juges du fond (ni même concevoir la cassation sur la base de l'article 3.1 de la Convention de Rome) car cela reviendrait à remettre en cause le caractère souverain de l'appréciation des juges du fond. [504] Le pouvoir souverain des juges du fond empêchera la Cour de cassation de censurer ce type de pratique. La Cour de cassation n'est donc pas en mesure de pouvoir revenir sur l'interprétation des termes « corresponding legislation » qui peut être soumise à des appréciations divergentes. D'un côté, ces termes peuvent être traduits comme étant la législation correspondante désignant la Convention de 1924 ou d'un autre, comme « législation équivalente ».

459. Dans l'affaire du World Apollo, il était une fois de plus question de la portée de la clause Paramount renvoyant à la « corresponding legislation » du pays de destination.[505]

---

[503] Ibidem

[504] LE LOUER François, Interprétation d'une Paramount clause – pouvoir souverain du juge du fond- renvoyant aux Règles de Hambourg, DMF 2000, n° 609

[505] NICOLAS Pierre-Yves, Prévalence de la Convention de Bruxelles sur les Règles de Hambourg, DMF 2002, n° 628

Ainsi, sauf application de la Convention de 1924 promulguée dans le pays d'expédition, la loi applicable au transport en cause serait : « *the corresponding legislation of the country of destination shall apply, but in respect of shipments to which no such enactments are compulsorily applicable, the terms of such Convention shall apply* ».[506] Cette fois, le pays de destination était le Sénégal qui avait également ratifié les Règles de Hambourg sans pour autant avoir dénoncé la Convention de Bruxelles de 1924, la période transitoire de 5 ans étant toujours en cours.

La Cour d'appel d'Aix en Provence dans une décision du 2 décembre 1999 avait jugé que la Convention de 1924 régirait le transport. Le conflit entre les Règles de Hambourg de 1978 et la Convention de Bruxelles de 1924 originelle se résoudra en faveur de la Convention de Bruxelles dès lors qu'elle sera en vigueur dans le pays d'émission du connaissement. [507]

Le pourvoi formé contre cet arrêt a été rejeté par la Cour de cassation consacrant l'interprétation souveraine de la clause paramount par les juges du fond : « *c'est par une décision motivée et sans dénaturer la législation sénégalaise que la cour d'appel a retenu que la Convention du 31 mars 1978, dite « Règles de Hambourg », ne trouvait pas à s'appliquer en l'espèce ; qu'ayant ainsi retenu, d'un côté, que la Convention du 25 août 1924 était celle à laquelle renvoyait la clause Paramount et, d'un autre côté, qu'aucune règle impérative ne s'opposait à ce choix des parties, la Cour d'appel a légalement justifié sa décision* ». La mise en œuvre de la clause paramount est donc soumise au pouvoir souverain des juges du fond qui devront apprécier les termes de la clause du connaissement.

460. Une des recommandations émises par de nombreux P&I Clubs est d'insérer la clause paramount telle que rédigée par la BIMCO (Baltic and International Maritime Council), association regroupant les professionnels du transport maritime. Cet organisme propose à ses membres des clauses types standards permettant d'unifier les pratiques en ayant intégré les contraintes des professionnels. Pour ce qui est de la clause paramount, il propose la formulation suivante: « *The International Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Bills of Lading signed at Brussels on 25 August 1924 ("the Hague Rules") as amended by the Protocol signed at Brussels on 23 February 1968 ("the Hague-Visby Rules") and as enacted in the country of shipment shall apply to this Contract. When the Hague-Visby Rules are not enacted in the country of shipment, the corresponding legislation of the country of destination shall apply, irrespective of whether such legislation may only regulate outbound shipments. When there is no enactment of the Hague-Visby Rules in either the country of shipment or in the country of destination, the Hague-Visby Rules shall apply to this Contract save where the Hague Rules as enacted in the country of*

[506] DMF 2003 supplément n° 7

[507] NICOLAS Pierre-Yves, Conflit entre les Règles de La Haye et les Règles de Hambourg, DMF 2001, n° 614

shipment or if no such enactment is in place, the Hague Rules as enacted in the country of destination apply compulsorily to this Contract. The Protocol signed at Brussels on 21 December 1979 ("the SDR Protocol 1979") shall apply where the Hague-Visby Rules apply, whether mandatorily or by this Contract. The Carrier shall in no case be responsible for loss of or damage to cargo arising prior to loading, after discharging, or while the cargo is in the charge of another carrier, or with respect to deck cargo and live animals. »

L'insertion de ce type de clause dans les connaissements pourrait éviter les débats étudiés précédemment.

461. Par ailleurs, la clause paramount reconnue valide prévaut sur l'application des Règles de Hambourg comme il a été décidé par la Cour de cassation dans son arrêt du 28 mai 2002. [508] La Convention de Bruxelles est donc impérative bien évidemment au transport au départ d'un État signataire de ce texte, quelle que soit la Convention en vigueur dans le pays du déchargement, mais également lorsque le connaissement prévoit une clause paramount renvoyant à cette convention. La clause paramount ne peut faire échec à l'application de la Conventon de 1924 impérative en France. En ce qui concerne les juridictions arbitrales, elles suivent une fois de plus la jurisprudence de la Cour de cassation.

Dans une sentence du 24 juin 2003, il a été déduit que les Règles de Hambourg ne sont pas applicables directement en France en tant que convention internationale. La Convention de Bruxelles, qui a été expressément choisie par les parties dans une clause du connaissement, doit régir le transport en cause.[509] Les Règles de Hambourg, bien qu'applicables dans le port de déchargement ne peuvent donc pas évincer la loi choisie par les parties sur le fondement de l'article 3.1 de la Convention de Rome du 19 juin 1980 qui constitue le droit commun applicable pour les contrats internationaux.[510]

Les jurisprudences relatives à la clause paramount ont permis de mettre en lumière les conditions d'application des Règles de Hambourg.

---

[508] Le Lamy transport, tome 2, 2008

[509] Sentence 1090 du 24 juin 2003, DMF 2004, n° 651

[510] La loi applicable choisie par les parties prévaut même quand la convention de Hambourg est valable au port de déchargement, voir notamment NICOLAS Pierre-Yves, Prévalence de la Convention de Bruxelles sur les Règles de Hambourg, DMF 2002, n° 628

B) Les conditions d'application des Règles de Hambourg

462. Avec les règles de Hambourg, entrées en vigueur le 1er novembre 1992, une nouvelle réglementation sur le régime de responsabilité du transporteur maritime a été introduite sur la scène internationale. L'intention de ce nouvel instrument international était de rééquilibrer le rapport de force entre les chargeurs et les armateurs, le système existant étant jugé trop favorable envers ces derniers. Cette convention conserve les principes fondamentaux applicables au contentieux du transport de marchandise (présomption de responsabilité, cas exceptés, limitation de responsabilité) en améliorant les conditions de recours du chargeur.[511]

Par exemple, les plafonds de limitation de responsabilité ont été rehaussés et le délai, pour émettre des réserves faisant obstacle à la présomption de livraison conforme, allongé. La France fait partie de la liste des États signataires qui a autorisé sa ratification mais n'y a pourtant jamais procédé.[512] Il est vrai qu'avec la nouvelle optique des Règles de Hambourg œuvrant pour une meilleure protection du chargeur, la France, qui est un pays traditionnellement d'armateurs, n'a pas jugé pertinent de ratifier cette convention qui se montre plus sévère à l'égard des transporteurs. De par sa position géographique, la France se trouve en relation avec des pays ayant intégré les Règles de Hambourg et certaines confusions dans l'application de ces textes concurrents ont pu naître devant les tribunaux français.

463. Le critère de rattachement qu'a la convention avec le litige en cause peut donner l'illusion de son applicabilité. Les tribunaux ont adopté différentes approches par rapport à la nouvelle convention ce qui tend à démontrer le défaut de cohérence des règles guidant l'application des conventions par le juge. Le juge a emprunté plusieurs voies menant à des solutions divergentes. Il a pu conclure au rejet des Règles de Hambourg, en se basant sur leur statut de convention non ratifiée, ou à leur application en tant que loi choisie par les parties ou bien encore à leur application directe lorsque le juge relève qu'un des critères d'applicabilité est rempli.

La question de l'invocabilité des Règles de Hambourg devant une juridiction nationale ne se pose pas véritablement en termes de conflit de conventions internationales. Lorsque le juge français sera confronté à un litige relatif à un transport entre la France, en tant que port de chargement ou d'émission du connaissement et un autre État, port de déchargement, ayant ratifié les Règles de Hambourg, il sera lié par les dispositions de la Convention de Bruxelles qu'il devra appliquer impérativement. Un doute a pourtant pu s'installer avec l'affaire Teesta lorsque le tribunal de

---

[511] BONASSIES Pierre, Le droit positif en 1992, DMF 1993, n° 523

[512] LEGROS Cécile, Les conflits de normes en matière de contrats de transport internationaux de marchandises, Journal du droit international (Clunet) n° 3, Juillet 2007, doctr. 7

commerce de Paris, dans son jugement du 4 février 1997, déclare que « *le Tribunal considère que ces faits rendent le litige justiciable de sa compétence au titre des dispositions de la Convention de Hambourg du 31 mars 1978. Le Tribunal considère que la non-ratification par la France de cette Convention ne peut faire obstacle à son application* ». [513] Pourtant cette solution fut infirmée en appel et par la suite par la Cour de cassation qui a clairement constaté l'impossibilité pour le juge français d'appliquer la Convention de Hambourg en tant que convention internationale.[514]

C'est au détour d'une question de compétence, que l'affaire Teesta a en effet donné l'opportunité à la Cour de cassation dans son arrêt du 28 mars 2000 de rappeler l'un des principes de base du droit international : *« ayant relevé que la France n'était pas partie à la convention de Hambourg, l'arrêt énonce à bon droit que celle-ci n'est pas applicable par les juges français en tant que convention internationale (…).* » Elle illustre la position des juridictions françaises dans la réception des normes de droit international. Ces observations font écho à la première partie de cette étude qui tend à démontrer l'autorité d'une convention internationale dans l'ordre juridique français.

464. En revanche, si la Convention de Bruxelles n'est pas applicable, les règles de conflit de lois reprennent tous leurs effets. Même en l'absence d'une clause paramount, le juge national ne sera aucunement lié par les dispositions des Règles de Hambourg, malgré son statut de convention internationale, entrée en vigueur dans l'ordre juridique international.

Malheureusement, dans certaines affaires, le juge ne recourt pas systématiquement aux règles de conflit. Il a été en effet jugé que les Règles de Hambourg étaient applicables à un transport entre la France et la Tunisie, cette dernière n'étant pas signataire de la Convention de Bruxelles de 1924 (ni de sa version amendée).[515]

Les incertitudes viennent souvent d'une situation où un transport a été effectué à destination d'un pays ayant ratifié les Règles de Hambourg et que la Convention de Bruxelles n'est pas d'application impérative. Dans l'affaire du World Appolo, il est intéressant de voir que les tribunaux se sont fondés sur les Règles de Hambourg dès lors que le pays de déchargement (le Sénégal en l'espèce) avait ratifié ce texte, et qu'en vertu de l'article relatif à son champ d'application, les conditions de son application étaient réunies.[516] Le juge procède à l'application directe de la

---

[513] NICOLAS Pierre-Yves, Les Règles de Hambourg devant les tribunaux français, DMF 1998, n° 583

[514] Cour de cassation (Ch. Com.), 28 mars 2000, Navire *Teesta,* n° 98-11.600

[515] TASSEL Yves, Considération sur la loi applicable au transport sous connaissement, le chargement en pontée, la « fortune de mer », la faute dans l'appareillage du navire et la faute d'arrimage de la marchandise, DMF 2005, n° 664

[516] Article 2-1-b : *« Les dispositions de la présente Convention s'appliquent à tous les contrats de transport par mer entre deux États différents lorsque (…) Le port de déchargement prévu dans le contrat de transport par mer est situé dans un État contractant. »*

convention sans pour autant justifier ce raisonnement. En l'absence de toute convention impérativement applicable, il aurait dû rechercher la loi applicable selon ses propres règles de conflit. Aucune clause de choix de loi applicable n'avait apparemment été conclue mais cela n'autorisait pas pour autant les juridictions nationales à donner comme effet à une convention internationale une compétence d'application subsidiaire. Les conditions d'applicabilité d'une convention non ratifiée sont inopérantes devant le juge français qui ne peut que l'appliquer en tant que loi choisie par les parties.

C'est d'ailleurs ce que la Cour de cassation exprime clairement dans l'arrêt du « CMA CGM Claudel » rendu le 1er octobre 2013 [517] : « *la France n'ayant pas ratifié la Convention de Hambourg précitée, ses juridictions ne peuvent l'appliquer qu'en raison de sa désignation par une clause Paramount ; que, selon l'arrêt et le moyen, celle du connaissement litigieux rendait applicable la Convention de Hambourg non pas directement, mais seulement dans la mesure où le contrat de transport maritime était soumis à la loi d'un État lié par cette Convention ; que, si tel est le cas du Chili, il ne résulte ni de l'arrêt, ni de leurs conclusions que la société YSL et ses assureurs, qui se sont bornés à prétendre que la Convention de Hambourg était elle-même la loi choisie par les parties, aient soutenu que la loi chilienne devait régir le contrat* ».

La formulation de la Cour de cassation n'est qu'involontairement restrictive. La clause paramount n'est qu'une composante de l'application des Règles de Hambourg qui peuvent avoir, sous d'autres formes, vocation à s'appliquer. Les parties peuvent renvoyer le litige à l'application d'une législation étatique donnant effet à la Convention de Hambourg.

465. Mais dans cette affaire, un doute subsiste. Il est légitime de se demander si les parties ne pouvaient pas bénéficier des limites de responsabilité plus avantageuses prévues par les Règles de Hambourg. Car, bien que la convention de 1924 soit applicable, celle-ci contient une disposition spécifique énonçant que « *par convention entre le transporteur, capitaine ou agent du transporteur et le chargeur, d'autres sommes maxima que celles mentionnées à l'al. a) de ce paragraphe peuvent être déterminées, pourvu que ce montant maximum conventionnel ne soit pas inférieur au montant maximum correspondant mentionné dans cet alinéa* ». [518] Il n'était donc pas inenvisageable d'admettre des dérogations contractuelles sous la condition qu'elles soient plus favorables aux intérêts marchandises.

466. Avec la pratique des clauses paramount insérées dans le connaissement, il devient délicat de les apprécier lorsqu'elles entrent en conflit avec la Convention de Bruxelles

---

[517] Cour de cassation (Ch. com.) ,1er octobre 2013, Navire *CMA CGM Claudel,* N° 12.21846

[518] Article 4 pararaphe 5 g) de la convention de Bruxelles de 1924

bien que le transport en cause n'est effectué au départ d'un port français ou que le connaissement n'est été émis en France. Dans l'affaire du « Aïn Oussera », le tribunal de commerce de Paris, dans son jugement du 10 septembre 1997, avait eu à déterminer le droit applicable à un transport maritime entre les États-Unis et l'Égypte. Le premier, pays de chargement qui avait émis le connaissement, est partie à la Convention de 1924. Le second, pays de déchargement, avait ratifié les Règles de Hambourg. Une clause paramount avait été insérée au connaissement et désignait la loi américaine, incarnée par le Carriage of goods by sea Act (COGSA).

Malgré le constat de la désignation de la loi américaine dans le connaissement, le juge s'interroge sur les conditions d'application des Règles de Hambourg. En application de son article 2, il relève que le transport est effectué à destination d'un État contractant des Règles de Hambourg et qu'il convient de retenir ce texte comme loi applicable au litige. Cette espèce démontre les dérives de l'application directe des Règles de Hambourg qui vont ici jusqu'à évincer la solution guidée par les règles de conflit.

467. Une autre voie aurait pu être explorée en se demandant tout simplement si la Convention de Bruxelles n'était pas d'application impérative. En effet, dans son article 10, la convention de 1924 originelle dispose que « *les dispositions de la présente convention s'appliqueront à tout connaissement créé dans un des États contractants* ». Les États-Unis ne sont en effet pas partie contractante à la Convention de 1924 amendée mais seulement de sa version originelle. Le connaissement avait été émis aux États-Unis et selon les dispositions conventionnelles, qui ne font aucunement référence à la loi du for, la convention de 1924 aurait pu s'appliquer de plein droit. Le régime conventionnel n'impose aucun critère de rattachement du contrat au lieu où l'action a été engagée et, dès lors qu'un de ses critères d'applicabilité est identifié, il n'est même plus besoin de procéder à la recherche de la loi applicable.

468. Ces différentes décisions ont alors permis de clarifier les conditions d'application des règles de Hambourg. Les principes sont clairement établis mais la complexité du transport maritime international implique parfois des divergences dans l'approche à retenir pour définir le régime juridique applicable. Il était utile que la Cour de cassation prenne position dans son arrêt Teesta pour asseoir clairement le principe de la non application directe d'une convention non ratifiée par la France. Dans ce domaine où de nombreuses motivations peuvent remettre en question la détermination de la loi applicable, il est utile que la règle de droit soit clairement affirmée. Même si les Règles de Hambourg sont en vigueur dans le pays de chargement, cela n'a aucune influence

sur le régime applicable en France. Le juge appliquera les textes qui lient l'État français et les règles de Hambourg n'auront vocation à s'appliquer que par le jeu d'une stipulation contractuelle.[519]

469. Ces affirmations, si évidentes puissent-elles paraître, ne sont pas dénuées d'intérêt dans un contexte où les normes internationales deviennent de plus en plus nombreuses. Leur force obligatoire ne résulte que des principes de droit international public de chaque État et les risques de confusion sont fréquents.

En somme, il s'agit de manière très pragmatique d'un raisonnement par élimination auquel il faut se livrer pour déterminer le droit applicable à un transport maritime international. En premier lieu, les conventions ratifiées ont une vocation impérative à régir le litige en présence d'une de ses conditions d'application. En l'absence de tout engagement international contracté par l'État français, le juge doit rechercher la loi applicable. La solution sera facilement trouvée du fait de l'insertion d'une clause paramount, mais, à défaut, le juge aura recours à ses propres règles de conflit de lois de droit interne.

470. En l'absence du choix de loi applicable, il faudra se référer aux prescriptions de la réglementation communautaire. Le critère géographique ne sera que faussement pertinent, sauf à rechercher la loi du pays qui régit le contrat avec lequel il présente les liens les plus étroits. La doctrine a pu se demander si conformément au droit communautaire, il n'est pas permis d'appliquer directement les Règles de Hambourg en tant que loi de police étrangère.[520] Certes, cette problématique relève du pouvoir souverain d'interprétation du juge du fond, qui doit préalablement se prononcer sur la définition de la loi de police étrangère.

471. Il incombe aux tribunaux de veiller au respect de l'application des engagements internationaux conclus par la France conformément aux règles de droit interne. Le juge dit le droit applicable, et pour cela, doit se soumettre à un examen attentif du statut de la norme afin de ne pas trahir les principes établis dans son ordre juridique interne. Au delà de cette mission, son office lui impose aussi d'interpréter la norme pour l'appliquer à l'affaire soumise à lui et résoudre le litige. Les dispositions conventionnelles ne contiennent pas toujours de solutions clairement établies et il revient au juge d'en dégager la teneur afin de mettre en œuvre le texte international. Cette liberté dans l'appréciation du texte international donne aux tribunaux les moyens d'œuvrer pour l'unification du droit.

---

[519] DMF 2001, supplément n° 5

[520] DMF 2006, supplément n° 10

En garantissant l'effectivité des dispositions des textes internationaux, le juge se pose comme le seul rempart aux divergences d'interprétation entre Etats parties. Mais il faut pour cela que les juges du fond s'ouvrent à une conception internationale de l'application du texte international. La prise de conscience de l'unification du droit international ne doit pas rester au niveau de la Cour de cassation et doit se faire au niveau de l'ensemble des tribunaux.

Le rôle du juge peut se révéler essentiel dans l'éventuelle mission d'unification du droit, mais des facteurs matériels et institutionnels extérieurs vont le priver de toute ambition de parvenir à cette unification. L'élaboration des conventions internationales ne se réalise pas dans un cadre suffisamment cohérent pour lui permettre de poursuivre à long terme le processus d'harmonisation de l'application des conventions internationales. Le rôle qu'il occupe dans l'application des conventions internationales ne doit pas pour autant être minimisé, car, en assurant l'effectivité des dispositions des conventions internationales, il participe à la construction du droit maritime.

472. Une fois que le juge décide d'appliquer un texte international, il se pose à lui une autre problématique, celle de l'interprétation des dispositions de la convention en vue de sa mise en œuvre en droit interne. Il a déjà été souligné que les conventions, pour parvenir à l'unification du droit, doivent faire l'objet d'une large adhésion de la communauté internationale. Cette adhésion se fait parfois au prix de consensus lors de la rédaction de la Convention, dont les travaux sont souvent inexplorés pour les juridictions nationales. Les négociations et discussions des dispositions menant à leur aboutissement peuvent être d'un grand intérêt quand il s'agit d'interpréter des termes peu clairs ou imprécis. A défaut, les conventions internationales seront reçues dans le droit de chaque État partie selon ses propres concepts et traditions juridiques. Il faut regretter ce défaut d'interactions entre les différentes juridictions nationales, et notamment eu égard au pouvoir du juge dans l'interprétation des conventions internationales. Il peut en effet participer à l'évolution du droit national ou même pallier les carences ou imprécisions du contenu des textes internationaux.

Le juge dispose alors d'un rôle fondamental en assurant le déploiement des effets de la convention, dont l'interprétation uniforme est laissée à sa seule appréciation. La mission d'unification du droit dont le juge est investi sera néanmoins limitée par des facteurs extérieurs à son ordre juridique national. L'intervention du juge national dans l'interprétation des conventions contribue à faire évoluer les instruments de droit international (chapitre 1) même s'il occupe une position limitée dans l'unification du droit (chapitre 2).

473. Les juridictions ont eu l'occasion d'enrichir les traités internationaux dans des domaines aussi variés que la « théorie du connaissement et des actions en justice » [521] ou dans l'admission du connaissement comme titre représentatif de la marchandise.[522] C'est ainsi que la jurisprudence a dépassé les termes mêmes de la Convention de Bruxelles de 1924 pour reconnaître que le connaissement à personne dénommée demeure un connaissement et que le détenteur de ce titre est en droit de voir délivrer la marchandise. C'est l'analyse réitérée par la Cour de cassation dans un arrêt du 10 juillet 2012, qui après étude comparative avec une loi étrangère, la loi algérienne en l'espèce, retenait que cette dernière contenait des dispositions équivalentes au droit français. Par conséquent, la responsabilité du transporteur maritime était engagée dès lors que la livraison avait été effectuée en l'absence de toute remise de document original.[523] C'est également le sens donné par la jurisprudence anglaise, notamment par l'arrêt Rafaela rendu le 16 février 2005 par la Chambre des Lords.[524] Les juges anglais ont reconnu le connaissement nominatif comme un véritable connaissement qui entraînait l'application des dispositions de la Convention de Bruxelles.

L'édiction de règles générales au niveau international amène nécessairement des questions pratiques plus complexes pour lesquelles les traités n'auront pas prévu de dispositions spécifiques. L'affaire Erika est un parfait exemple de l'influence du juge dans la mise en œuvre des conventions internationales et ses effets sur le droit interne.[525]

Au stade de l'élaboration de la convention, il est difficile de prévoir toutes les situations et il revient aux juges de droit interne d'apporter les précisions qui ne figurent pas dans le texte. Les conventions internationales ne peuvent parer à tout imprévu juridique et le juge se doit de combler les silences d'une convention internationale. Face à certaines insuffisances des textes, le rôle du juge dans la mise en œuvre des conventions est double : il devra faire preuve de créativité dans l'interprétation des principes internationaux, mais il devra également répondre aux incertitudes laissées par le texte international en puisant dans son droit national. L'interaction entre droit national et droit international oblige le juge à renouveler sa conception des principes contenus dans les textes

[521] NDENDE Martin, La position du droit français au regard des conventions internationales de droit maritime privé, DMF 2006, n° 676

[522] BONASSIES Pierre, Du connaissement comme représentant la marchandise et de l'incendie d'origine inconnue, DMF 2012 742

[523] Cour de cassation (Ch. com.), 10 juillet 2012, Pourvoi nº 10-17.325

[524] Voir TASSEL Yves, Sauf convention contraire, la règle de présentation du connaissement s'applique au connaissement à personne dénommée, et le rapport de Monsieur le Conseiller André POTOCKI (extrait), DMF 2007, n° 685

[525] SIMON Patrick, Le jugement Erika met-il à mal le droit maritime, DMF 2008, n° 695

internationaux, le poussant à s'émanciper du cadre des conventions internationales (section I) et à apporter son concours pour pallier les carences des conventions internationales (section II).

Section I : L'émancipation des juges dans l'interprétation des conventions internationales

474. La force institutionnelle d'un traité n'implique pas pour autant l'application rigide des principes qu'il contient. Selon la qualité normative de la disposition en cause, le juge national s'octroie la latitude nécessaire pour apprécier les règles de droit international. Les juges font usage de cette liberté en favorisant l'essor du droit international dans leur droit interne et en améliorant l'effectivité des dispositions conventionnelles. L'émancipation du cadre conventionnel se caractérise, entre autres, par la jurisprudence innovante aboutissant à la reconnaissance du préjudice écologique (A), mais également par une jurisprudence pragmatique quand il s'agit de répondre aux difficultés d'interprétation de la Convention de 1952 sur la saisie de navire (B).

A) Une jurisprudence innovante, la reconnaissance du préjudice écologique

475. L'admission par la Cour de cassation du préjudice écologique comme nouveau préjudice réparable démontre le pouvoir créateur des juges qui, par cette reconnaissance (1), ont influencé sur la consécration de ce droit par le législateur (2). [526]

1. De la reconnaissance jurisprudentielle du préjudice écologique

476. Le contexte international était favorable à la reconnaissance du préjudice écologique en droit français. L'admission de la réparation du préjudice écologique par la Cour de cassation était pressentie et s'inscrivait dans un courant émergent au sein de la société, attentive à la protection et à la préservation de l'environnement. Les accidents de pollutions maritimes, à l'origine des affaires judiciaires portées devant les tribunaux français, ont été l'occasion pour la jurisprudence de définir son approche du préjudice écologique. L'affaire Erika a permis sa reconnaissance mais un sentiment d'inachevé demeurait car les effets de cette reconnaissance étaient encore flous.

[526] BOUTONNET Mathilde, L'après Erika devant les juges du fond, La Semaine Juridique Édition Générale n° 19, 12 Mai 2014, 557

Il aura fallu plusieurs années et, malheureusement plusieurs catastrophes écologiques, pour que la Cour se familiarise avec ce concept. A l'époque de l'affaire du *Tanio,* la prudence à l'égard du préjudice écologique était de rigueur. Les demandes d'indemnité devaient être économiquement quantifiables.[527] Et le gouvernement français, suivant cette logique, n'avait présenté que des demandes découlant de préjudices matériels.[528]

Avec l'influence de la doctrine et l'adoption de normes au niveau international et européen, la conceptualisation de ce préjudice s'est progressivement ancrée dans la jurisprudence française jusqu'à sa consolidation avec l'arrêt Erika.[529] Cette évolution s'est amorcée au niveau international avec la Convention internationale de 1992 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures qui avait introduit dans son article I.6 l'idée de pouvoir accorder des indemnités au titre de l'altération de l'environnement. La préoccupation de l'environnement était également au cœur du dispositif européen et notamment de la directive n° 2004/35/CE du 21 avril 2004 [530] transposée en droit interne par la loi nationale n° 2008-757 du 1er août 2008.[531] Cette même évolution était pressentie avec les décisions du Conseil constitutionnel et de la Cour de justice de l'Union européenne. [532] En droit interne, le droit commun de la responsabilité civile n'apportait pas de fondement satisfaisant à la réparation d'un préjudice subi par la collectivité, causé à l'environnement et non à « autrui ». L'ancien article 1382 du Code civil (devenu article 1240 du Code civil)[533] était inopérant, celui-ci exigeant la démonstration d'une faute, d'un dommage et d'un lien de causalité. La Cour de cassation, suivant cette dynamique, a saisi l'opportunité de consacrer le préjudice écologique comme un préjudice autonome.

477. La reconnaissance progressive du concept du préjudice écologique a eu lieu lors de l'affaire Erika. La difficulté qui se présentait aux tribunaux résidait dans la nature de ce préjudice, qui, assimilé à un préjudice autonome, ne pouvait véritablement être rangé dans les catégories classiques des préjudices patrimoniaux et extra-patrimoniaux.

Tout d'abord, le tribunal de grande instance de Paris, dans sa décision du 16 janvier 2008, admet la réparation du préjudice écologique en opérant une référence implicite à celui-ci sans pour

---

[527] C'est-à-dire celles relatives aux nettoyages des côtes, ou aux opérations de pompage du pétrole déversé ou tout autre dommage matériel donnant droit à une indemnisation.

[528] FONTAINE Emmanuel, Les sinistres de l'Amoco-Cadiz et du Tanio, DMF 1993, n° 527

[529] BOUTONNET Mathilde, L'Erika : une vraie-fausse reconnaissance du préjudice écologique, Revue Environnement n° 1, Janvier 2013, étude 2

[530] JOUE 30 avril 2004, n° L 143 .

[531] JO 2 août 2008 (et le décret d'application n° 2009-468 du 23 avril 2009, JO du 26 avril 2009

[532] BARY Marion, L'arrêt ERIKA, un arrêt novateur à plus d'un titre, Revue Lamy Droit civil 2013, n°102

[533] Modification résultant de l'ordonnance n° 2010-1307 du 28 octobre 2010 relative à la partie législative du code des transports

autant dégager précisément les conditions de son admission, ce qui a pu laisser la doctrine perplexe.[534] Il franchit un premier pas en admettant l'indemnisation du "préjudice résultant de l'atteinte à l'environnement" au profit du département du Morbihan et de la Ligue de Protection des Oiseaux pour un montant total de près de 1,3 millions d'euros. Les communes, régions et autres associations ont été déboutées au motif qu'elles ne jouissaient pas de "compétences spéciales en matière d'environnement".

478. Le problème rencontré par la jurisprudence, et soulevé par la doctrine, était la nécessaire distinction du préjudice écologique des préjudices patrimoniaux et extrapatrimoniaux. Il ressort de l'énonciation de l'arrêt de la Cour d'appel de Paris une consécration d'un préjudice indépendant des préjudices matériels causés à des personnes physiques. La Cour d'appel de Paris dans son arrêt du 30 mars 2010 fait référence autant au « préjudice écologique » qu'au « préjudice environnemental ». Cette catégorie de préjudice déconnectée du sujet de droit est entendue comme un « préjudice objectif » en opposition aux « préjudices subjectifs » qui, eux, impliquent un intérêt humain.[535]

Elle reconnaît explicitement le préjudice écologique à l'ensemble des collectivités territoriales puisque « *toute atteinte à l'environnement non seulement préjudicie directement à ce bien-être que la collectivité territoriale tente d'apporter à l'ensemble de ses habitants, mais elle contrarie également les efforts faits par elle, dans le cadre de ses compétences, pour améliorer leur cadre de vie*.». Selon l'opinion de certains, cette décision, qui a accordé des indemnités au titre du préjudice moral résultant de la pollution, a pu enfreindre la définition de dommage par pollution « *insérée dans la Convention CLC 1992 pour exclure l'indemnisation de ces types de dommages et limite les indemnités versées au titre de l'environnement* ».[536]

La Cour de cassation innove alors en affirmant l'existence d'une catégorie de préjudice *sui generis*, qui est réparable en l'absence de toute identification d'une personne physique ou morale à l'origine de la nuisance.[537] Certes, le tribunal en admet le principe, mais c'est la Cour d'appel qui consacre la définition du préjudice écologique.[538]

---

[534] SIMON Patrick, Le jugement Erika met-il à mal le droit maritime, DMF 2008, n° 695

[535] Rapport au nom de la commission des lois constitutionnelles, de législation, du suffrage universel, du Règlement et d'administration générale (1) sur la proposition de loi M. Bruno RETAILLEAU et plusieurs de ses collègues visant à inscrire la notion de préjudice écologique dans le code civil, par M. Alain ANZIANI, Sénat n° 519

[536] JACOBSSON Måns, L'indemnisation des dommages résultant des atteintes à l'environnement dans le cadre du régime international CLC/FIPOL, DMF 2010, n° 715

[537] BOUTONNET Mathilde, L'Erika : une vraie-fausse reconnaissance du préjudice écologique, Revue Environnement n° 1, Janvier 2013, étude 2

[538] Cour d'appel de Paris, 30 mars 2010, n° RG : 08/02278

479. La définition finalement adoptée du préjudice écologique résulte d'une opération de qualification délicate nécessitant une distinction avec le préjudice moral. Le préjudice écologique est défini comme une atteinte aux actifs environnementaux, non marchands, réparables par équivalent monétaire. Il recouvre « *toute atteinte non négligeable à l'environnement naturel* » largement entendue.[539] La Cour d'appel de Paris avait qualifié celui-ci de *« préjudice objectif, autonome »*, s'entendant *« de toute atteinte non négligeable à l'environnement naturel, à savoir, notamment, à l'air, l'atmosphère, l'eau, les sols, les terres, les paysages, les sites naturels, la biodiversité et l'interaction entre ces éléments, qui est sans répercussions sur un intérêt humain particulier mais affecte un intérêt collectif légitime ».*

480. La Cour de cassation adopte une définition beaucoup plus succincte que celle des juges du fond.[540] Elle approuve *« l'allocation des indemnités propres à réparer le préjudice écologique, consistant en l'atteinte directe ou indirecte portée à l'environnement et découlant de l'infraction »*. A ce stade, la dissociation entre le préjudice moral et le préjudice écologique n'est pas évidente.[541] La clarification emportant innovation découle du constat du préjudice comme *« dommage causé à l'environnement dans ses éléments inappropriés ou inappropriables »,* c'est à dire sans considération des éventuelles répercussions sur le patrimoine des personnes.[542]

La solution a le mérite de qualifier distinctement le préjudice écologique au regard du préjudice moral mais demeure imparfaite dans les incertitudes qu'elle contient pour la mise en œuvre de la réparation, et notamment s'agissant de l'intérêt à agir et de la nature de la réparation.[543]

481. La question des titulaires de l'action en responsabilité civile a été largement débattue. [544] Elle est en effet essentielle dans la mise en jeu de la responsabilité car, en matière de préjudice écologique, il est malaisé de requérir un « *intérêt à agir né, actuel, direct et personnel* ». Un intérêt supérieur se dessine, au-delà de celui requérant la régulation de la justice sociale par la démonstration d'une perte causée à un sujet de droit. C'est une dimension plus globale qui doit être prise en compte, réconciliant l'état présent et futur de la nature et les conséquences d'une préservation de l'environnement. Mais l'intérêt à agir direct et personnel ne peut s'identifier dans une atteinte à l'environnement qui concerne n'importe quel individu. C'est pourquoi la doctrine

---

[539] TILCHE Marie, Le vert est mis…, Bulletin des Transports et de la logistique, 2010 n° 3313

[540] Cour de cassation, (Ch. crim.), 25 sept. 2012, n° 10-82.938

[541] BARY Marion, L'arrêt ERIKA, un arrêt novateur à plus d'un titre, Revue Lamy Droit civil 2013, n°102

[542] DELEBECQUE Philippe, Aspects civils de l'arrêt ERIKA, DMF 2010, n°719

[543] Ibidem

[544] BARY Marion, Responsabilité civile et préjudice écologique, Responsabilité civile et assurances n° 6, Juin 2016, étude 8

semble en faveur du maintien d'un intérêt à agir collectif, dont les principaux concernés sont les associations et collectivités territoriales. [545]

482. En ce qui concerne l'évaluation du préjudice écologique, les juges du fond disposent d'un pouvoir souverain pour en établir les critères. Certes, le concours de la responsabilité environnementale peut aider dans la définition des contours du régime de réparation du préjudice écologique.[546] Mais le fait d'avoir recours aux règles d'indemnisation contenues dans le code de l'environnement démontre un système imparfait et il semble qu'une intervention complémentaire du régime de responsabilité civile soit requise.

2. A la consécration législative du préjudice écologique

483. La jurisprudence de la Cour de cassation a eu un large écho auprès des juridictions du fond. Ces dernières ont suivi la dynamique lancée en faisant application du nouveau principe. La définition dégagée par la chambre criminelle dans l'arrêt du 25 septembre 2012 est reprise dans un arrêt du 22 mars 2016 de la même chambre réaffirmant la réparation de ce préjudice sur le plan de la responsabilité civile, en maintenant la distinction avec le préjudice moral subi par l'association.[547] La définition retient d'autant plus l'attention qu'elle est inscrite dans un attendu de principe. La difficulté avait été en effet de voir reconnaître au préjudice écologique un caractère autonome déconnecté de tout préjudice moral dont le demandeur à l'action pouvait se prévaloir. [548] La Cour de renvoi, la Cour d'appel de Rennes, apporte des précisions intéressantes dans sa décision du 9 décembre 2016 quand elle définit le préjudice écologique pur comme « *l'atteinte non négligeable directe ou indirecte à l'environnement naturel, l'eau, les sols, les terres, les paysages, les sites naturels, la biodiversité et l'interaction de ces éléments à l 'écosystème* ». C'est la valorisation du préjudice écologique qui se révèle délicate. Cela se comprend comme excluant les frais qu'une association engagerait dans le cadre son objet social, c'est-à-dire le préjudice matériel.

Dans un arrêt du 25 février 2014[549] mettant en cause une société d'extraction de minerai ayant déversé de l'acide sulfurique, la cour d'appel de Nouméa nourrit les derniers développements

---

[545] BARY Marion, L'arrêt ERIKA, un arrêt novateur à plus d'un titre, Revue Lamy Droit civil 2013, n°102

[546] BARY Marion, Responsabilité civile et préjudice écologique, Responsabilité civile et assurances n° 6, Juin 2016, étude 8

[547] BARY Marion, Responsabilité civile et préjudice écologique, Responsabilité civile et assurances n° 6, Juin 2016, étude 8

[548] Ibidem

[549] Cour d'appel de Nouméa, (ch. corr.), 25 févr. 2014, n° 11/00187

jurisprudentiels en allant au-delà des demandes des parties, qui avaient requis une réparation globale au titre du préjudice écologique et du préjudice moral. Nonobstant le manque de clarté de la demande, les juges n'hésitent pas à distinguer spécifiquement ces deux types de préjudices pour aboutir à la condamnation en réparation du préjudice grave « causé à l'environnement ». [550] En l'absence d'un cadre légal défini, les juges ont adopté une définition plutôt large du préjudice écologique refusant de s'imposer toute limite. Mais la question de la nature de la réparation de ce type de préjudice subsiste. Indemniser des associations d'une compensation financière sous couvert du préjudice écologique laissait planer un sentiment d'inachevé. Certes, le pollueur est sanctionné mais la réparation a pour but de remettre la partie victime dans la situation dans laquelle elle se trouvait avant le dommage. Or, en l'espèce, il n'est pas évident de voir le lien direct avec le bénéfice que l'environnement pourrait retirer de cette indemnisation, qui s'apparente davantage à des dommages-intérêts punitifs.[551]

484. Le législateur a prêté une attention toute particulière à ces inquiétudes, ce qui a eu pour conséquence l'introduction de la notion de préjudice écologique dans le code civil. La loi n° 2016-1087 du 8 août 2016 pour la reconquête de la biodiversité, de la nature et des paysages inscrit la notion de préjudice écologique à l'article 1247 du Code civil aux termes duquel « *est réparable, dans les conditions prévues au présent titre, le préjudice écologique consistant en une atteinte non négligeable aux éléments ou aux fonctions des écosystèmes ou aux bénéfices collectifs tirés par l'homme de l'environnement* ».

485. C'est à la suite de l'affaire de l'Erika, et du constat de l'évolution de la jurisprudence et de la doctrine, que le Sénat a décidé d'adopter une proposition de loi visant à inscrire la notion de dommage causé à l'environnement dans le Code civil.[552] Par la suite, le Ministère de la justice a décidé de mettre en place un groupe de travail pour réfléchir sur ce système de réparation et introduire la notion de préjudice écologique dans le code civil.[553] Ce projet de loi fut enrichi par l'Assemblée nationale qui donne un fondement juridique « renforcé » au préjudice écologique et à son indemnisation afin de clarifier la mise en œuvre de sa réparation. L'insuffisance du droit positif dans la réparation de ces dommages ne permettait pas de faire face aux futurs enjeux

---

[550] BOUTONNET Mathilde, L'après Erika devant les juges du fond, La Semaine Juridique Edition Générale n° 19, 12 Mai 2014, 557

[551] Ibidem

[552] NEYRET Laurent, La consécration du préjudice dans le code civil, Dalloz 2017.924

[553] Communiqué du Ministère de la Justice, 24 avril 2013, Installation du groupe de travail sur la réparation des préjudices écologiques, Environnement n° 6, Juin 2013, alerte 112

environnementaux. Malgré les avancées réalisées par la jurisprudence, certaines clarifications devaient être apportées.

C'est désormais chose faite. Mettant l'accent sur la préservation de l'environnement, la réparation envisagée n'est pas seulement financière mais la priorité est donnée à une réparation en nature du dommage et à la remise en état du milieu dégradé. Ce n'est seulement qu'en cas d'impossibilité de compensation monétaire ou d'insuffisances dans les mesures de réparation, qu'une allocation de dommages-intérêts est subsidiairement envisagée. De manière à facilement permettre la réparation de ce préjudice, l'action en responsabilité est largement ouverte et concerne autant les personnes privées que publiques, sous réserve qu'elles aient qualité à agir. La liste énumérée à l'article 1248 des entités ayant qualité à agir n'est qu'indicative.[554] Le risque d'une liste limitative aurait été d'être incomplète. [555]

La prise en compte de ce dommage et de sa réparation consacrent les avancées réalisées par la jurisprudence au niveau européen.[556] De nombreux développements pourraient bien sûr être consacrés aux différentes perspectives en vue de l'amélioration de la réparation du préjudice écologique, comme l'a évoqué la doctrine.[557] Seulement, il faut se recentrer ici sur l'articulation de ce nouveau dispositif avec le droit international en vigueur afin de s'interroger sur sa compatibilité.

486. Le régime composé par les conventions FIPOL et CLC 69/92 se voit ici directement concurrencé car il traite de la responsabilité et de l'indemnisation des dommages dus aux pollutions par les hydrocarbures. L'une des principales différences entre ces deux systèmes est le principe de réparation intégrale offert par le régime national alors que le système international est fondé sur le principe d'une limitation de responsabilité.

Deux attitudes peuvent être adoptées pour appréhender ces questions d'articulation. A l'instar des affaires évoquées précédemment, la convention internationale pourra être soit reçue comme excluant la réparation des préjudices écologiques, soit comme étant applicable en

[554]Article 1248 du Code civil : « L'action en réparation du préjudice écologique est ouverte à toute personne ayant qualité et intérêt à agir, telle que l'État, l'Agence française pour la biodiversité, les collectivités territoriales et leurs groupements dont le territoire est concerné, ainsi que les établissements publics et les associations agréées ou créées depuis au moins cinq ans à la date d'introduction de l'instance qui ont pour objet la protection de la nature et la défense de l'environnement. »

[555] NEYRET Laurent, La consécration du préjudice dans le code civil, Dalloz 2017.924

[556] Rapport au nom de la commission des lois constitutionnelles, de législation, du suffrage universel, du Règlement et d'administration générale (1) sur la proposition de loi M. Bruno RETAILLEAU et plusieurs de ses collègues visant à inscrire la notion de préjudice écologique dans le code civil », par M. Alain ANZIANI, Sénat n° 519

[557] NEYRET Laurent, La consécration du préjudice dans le code civil, Dalloz 2017.924

complément du droit national qui viendra au soutien d'une indemnisation du préjudice écologique.[558]

Mais la convention ne prévoit que des indemnisations relatives aux dommages matériels, c'est-à-dire excluant la réparation d'un dommage environnemental d'une nature non financière.[559] Les raisons ayant conduit à l'adoption de la loi inscrivant le préjudice écologique était la reconnaissance d'un préjudice autonome et objectif. Il reviendra aux juges de qualifier précisément les faits dommageables et il sera intéressant de voir comme il entend articuler cette nouvelle législation. Il est tout à fait envisageable que pour les dommages prévus par la convention, la loi soit exclue et pour les dommages qui ne font pas l'objet d'une réglementation internationale, si le droit français venait à s'appliquer, alors la loi sur le préjudice écologique reprendrait son empire.

Maintenant il revient à l'OMI d'engager une réflexion sur l'opportunité d'une révision du fait de cette nouvelle législation.

Les juges ont la liberté de faire preuve de créativité dans la construction du droit maritime en s'inspirant des principes et besoins exprimés au niveau international. Face à une situation de droit maritime dont les faits peuvent être complexes, le juge usera également de cette liberté pour apprécier les conditions de mise en œuvre d'une convention internationale, comme cela a été fait avec la convention de 1952 en matière de saisie.

B) Une jurisprudence pragmatique, les difficultés de mise en œuvre de la Convention de 1952

487. Les imprécisions dans la rédaction de la convention de 1952 offrent une illustration de l'intervention des juges dans l'interprétation des conventions internationales. Les tribunaux procèdent à une interprétation autonome afin de mettre en application, selon leur propre compréhension, les dispositions du régime conventionnel. Ils participent ainsi à renouveler l'approche de la Convention de 1952, ne serait-ce que dans l'interprétation de la notion de créance maritime qui est source de divergences entre le droit national et le droit international (1) et dans la recherche de la finalité du texte international, souffrant d'imprécisions (2).

---

[558] Ibidem

[559] TSIAKLAGKANOU Dimitra, Le préjudice écologique après l'arrêt Erika, DMF 2017, n° 788

1. L'exigence d'une allégation de créance maritime clairement définie

488. Un bref rappel des différences entre le régime national et le régime international permet de comprendre l'enjeu de l'interprétation des dispositions de la convention de 1952. Pour autoriser la saisie conservatoire d'un navire, la loi française exige que la créance paraisse fondée en son principe sans aucune condition d'urgence ou de risque de non recouvrement. Pour ce qui est de la convention de 1952, elle permet seulement la saisie aux créanciers bénéficiant d'une « créance maritime » telles que listées par le texte international.

Les divergences en matière de saisie sont significatives et il appartient au juge de maintenir et d'appliquer les critères en vigueur, qu'il s'agisse d'une saisie fondée sur la convention ou d'une saisie fondée sur la loi française. Mais de même que dans d'autres domaines évoqués précédemment, cette frontière entre régime conventionnel et régime national est fragile.

Les juges, fidèles à la convention, ouvrent assez largement le droit à la saisie conservatoire. Bien sûr, comme dans tout autre domaine, le juge, influencé par la pratique nationale, n'est pas à l'abri de substituer les conditions requises en droit national à celles résultant du régime international. Il n'est pas donc impossible de voir, dans un litige international, une juridiction exigeant d'une créance qu'elle paraisse fondée en son principe tout en admettant que la saisie soit régie par la convention de 1952. Toutefois, cette attitude est sanctionnée par la Cour de cassation qui tient à interpréter littéralement et strictement les dispositions conventionnelles.[560]

489. Sous le régime de la convention internationale, la jurisprudence se concentre davantage sur le contrôle de la nature maritime de la créance plutôt que de sa réalité. La créance ne doit être ni certaine ou sérieuse, la prescription n'a même pas à être vérifiée. C'est donc un contrôle tout à fait léger que les juridictions opèrent pour apprécier le bien-fondé de la demande. Une décision de la Cour d'appel d'Aix en Provence en date du 16 octobre 2014 rend tout à fait compte de l'interprétation restrictive de la notion d'allégation. Elle juge que « *l'allégation c'est-à-dire l'affirmation d'une créance signifie que les éléments fournis par le prétendu créancier doivent rendre vraisemblable celle-ci, mais sans qu'elle ait besoin d'être formellement établie.* »[561]

L'interprétation littérale des juridictions françaises répondait à l'esprit de la convention de 1952 d'assouplir les conditions de saisie à une époque où seule une créance certaine pouvait en être le fondement.[562] Mais, la doctrine rappelle qu'il ressort des travaux préparatoires que la convention

---

[560] BONASSIES Pierre, Le droit positif français en 1992, DMF 1993, n° 524

[561] Cour d'appel d'Aix-en-Provence (2ème Ch.), 16 octobre 2014, Navire *Martha Ann*,No 13.23344

[562] LOOTGIETER Sébastien, En application de la Convention de 1952, une saisie conservatoire peut être fondée sur une allégation de créance, DMF 2015, n° 766

ne privait pas le juge de l'examen de la validité de la créance. Il semble que les rédacteurs de la convention aient voulu écarter l'exigence d'une créance certaine sans pour autant atténuer le caractère sérieux que la créance devait revêtir.[563] Il aurait dès lors été tout à fait envisageable de rapprocher le régime international du droit national qui exige une créance paraissant fondée en son principe.

490. Si la jurisprudence accepte que la réalité de la créance soit facilement démontrée, elle s'assure en revanche que sa cause soit bien maritime. La jurisprudence a rappelé que la liste limitative des créances maritimes à l'article 1.1 de la Convention de 1952 ne pouvait pas faire l'objet d'un élargissement. La Cour d'appel d'Aix en Provence dans un arrêt du 26 octobre 2001 décrit clairement l'approche à adopter pour la qualification de la créance maritime : «*si le législateur a entendu limiter, dans un but de clarté, et d'application internationale, les cas où une créance devait être considérée comme maritime, il n'appartient pas au juge national, lorsqu'il interprète une telle convention, d'étendre les cas prévus.* »[564] Si elle n'est pas clairement citée dans la liste, la créance n'est pas maritime.

Néanmoins, il existe certaines situations qui peuvent semer le doute et le domaine de la vente des navires a largement approvisionné le contentieux en la matière. Les éléments communs existants entre le contrat de vente de navire et le contrat de construction, dont les créances sont admissibles à l'article 1.1 (l), ne suffisent pas à assimiler le premier au second. Une situation étonnante apparaît alors entre la différence de traitement réservée aux créanciers de l'achat d'un navire neuf et ceux d'un navire d'occasion.

Il est également intéressant de noter qu'une créance, qui même si elle est d'apparence maritime, est inopposable si elle n'est pas listée. C'est le cas par exemple de la créance du non-paiement d'une prime d'assurance, ou d'une créance en remboursement du fret payé par un sous-affréteur ou bien encore d'une créance relative à la location de conteneurs.[565]

491. Les principes sont donc clairs : maritime ou pas, la créance doit être listée pour justifier une saisie. Mais, la convention de 1952, qui a été décriée pour sa rédaction imparfaite,

---

[563] MICHALEK Patrick, L'allégation de créance prévue par la convention de 1952 doit-elle être certains liquide et exigible et requérant l'urgence, Actes du colloque franco-belge AFDM-ABDM, DMF 2010 n° 716

[564] REMERY Jean-Pierre, Interprétation restrictive de l'article 1er (1) de la Convention de Bruxelles du 10 mai 1952 fixant la liste des créances maritimes, DMF 2002, n° 622

[565] MICHALEK Patrick, L'allégation de créance prévue par la convention de 1952 doit-elle être certains liquide et exigible et requérant l'urgence, Actes du colloque franco-belge AFDM-ABDM, DMF 2010 n° 716

laisse l'opportunité aux juges de tirer profit des termes généraux et imprécis pour contourner, dans des cas limités, les dispositions conventionnelles.[566]

492. Certaines créances, telles que la créance d'agent maritime, seront plus délicates à apprécier et le juge devra procéder à une analyse minutieuse des faits pour distinguer les créances qui pourraient éventuellement relever de la convention.[567] Les circonstances de l'affaire peuvent être ambiguës et semer le trouble quant à la solution à retenir. Dans le cadre de sa mission, le juge procède à une qualification rigoureuse afin de traduire au mieux les intentions du législateur international.

Une décision rendue par la Cour de cassation le 28 juin 2016 illustre les subtilités de la qualification d'une créance maritime lorsque sont intimement liés propriété d'un navire et contrat de vente. A la suite de la vente actée du navire Karl, l'acquéreur, en raison des difficultés rencontrées dans la livraison, décide de saisir le navire pour sécuriser son droit de propriété. Le vendeur avait en effet remis le navire en vente compte tenu du défaut de paiement des acomptes par l'acquéreur initial. Si le contexte de la vente de navire aurait pu faire échouer la saisie, celui-ci n'étant pas une cause maritime, la Cour de cassation étudie soigneusement les circonstances pour en déduire que la créance fondant la saisie avait pour cause la propriété contestée d'un navire, inscrit dans la convention à l'article 1.1 (o).[568]

493. Il faut aussi relever que la jurisprudence a admis que la créance partiellement maritime justifiait une saisie. Compte tenu du caractère indivisible du navire, la Cour de cassation accepte dans son arrêt « Vendredi 13 » qu'une saisie puisse être autorisée sur le fondement d'une créance partiellement maritime. La saisie est ordonnée mais le juge rétablit un certain équilibre en évaluant la garantie à fournir au seul montant des créances maritimes en déduisant de la somme globale tous les autres postes de réclamation.[569]

---

[566] PIETTE Gaël, La notion de créance maritime au sens de la Convention de 1952, DMF 2016, n° 780

[567] Ibidem

[568] SANA-CHAILLÉ DE NÉRÉ Sandrine, Saisie conservatoire sur le fondement de la Convention de 1952 pour créance relative à la propriété contestée du navire, DMF 2016, n° 785

[569] DMF 2005, supplément n° 9

En revanche, il faut distinguer cette créance de la créance complémentaire qui, elle, ne peut être considérée comme une créance distincte et indépendante de la créance au principal et ne peut justifier de seconde saisie. [570]

494. La jurisprudence exige un lien entre la créance en cause et l'une des catégories énumérées par la Convention de 1952.[571] Il a été jugé que la créance de remboursement d'un emprunt obligataire pour l'achat d'un navire ne justifie pas la saisie par les établissements finançant l'achat d'un navire. La cause même de la créance doit trouver son fondement dans la liste de la convention et démontrer un lien avec le navire au soutien de son caractère maritime. Ainsi, prenant comme exemple une affaire de location d'une flotte de conteneurs, la saisie ne peut être fondée car le loueur saisissant ne peut valablement démontrer le caractère maritime de sa créance. La fourniture de conteneurs n'étant pas affectée à un navire en particulier mais plutôt au propriétaire du navire, sa créance ne peut être rattachée à la créance maritime de l'article 1(k) qui prévoit que sont maritimes les *« créances de fournitures, quel qu'en soit le lieu, de produits ou de matériel faites à un navire en vue de son exploitation ou de son entretien ».*[572]

C'est dans la même logique que, dans un arrêt du 3 décembre 2015, la Cour d'appel d'Aix en Provence a refusé de voir une créance maritime dans la fourniture de prestations comptable et administrative de la part d'une société d'expertise et d'audit. Le Professeur Gaël PIETTE définit ce type de créance comme « *une créance qui peut se rattacher à l'activité maritime, mais qui ne présente pas le caractère d'une créance maritime* ». [573]

495. Les saisies pratiquées sous le régime de la convention de 1952 sont donc autonomes de toute saisie autorisée par le droit national et ne doivent répondre qu'aux conditions citées par la convention, à savoir l'allégation de créances, la nature maritime et le fait que la créance se rapporte au navire. La cause immédiate de la créance ne doit en effet pas être prise en compte et c'est ce qu'ont rappelé les juges de la Cour d'appel de Poitiers dans un arrêt du 9 juin 2015.[574] Les juges ont le pouvoir et le devoir de maintenir l'équilibre instauré par le régime conventionnel entre une appréciation stricte du caractère maritime de la créance et un contrôle plus léger de la réalité de l'allégation de créance.

---

[570] TASSEL Yves, Du point de savoir si l'on peut saisir deux fois pour la même créance et si l'allégation d'un droit ou d'une créance est encore suffisante pour saisir un navire autre que celui auquel la créance se rapporte ?, DMF 1993, n° 526,

[571] DMF 2003, supplément n° 7

[572] DMF 2004, supplément n° 8

[573] PIETTE Gaël, La notion de créance maritime au sens de la Convention de 1952, DMF 2016, n° 780

[574] DMF 2017, supplément n° 21

Le mérite de la liste des créances de la convention de 1952 est de limiter les divergences d'interprétation de la jurisprudence qui est par ailleurs largement sollicitée pour l'interprétation des dispositions imprécises de la convention.

2. Les apports de la jurisprudence face aux imprécisions de la convention

496. La jurisprudence a dû préciser les conditions d'application de la saisie d'un navire à l'égard des États non contractants (a) ainsi que le caractère saisissable du navire (b).

a) La saisie d'un navire à l'égard des États non contractants

497. Le problème du régime applicable à la saisie d'un navire ne battant pas pavillon d'un État contractant résulte de l'imprécision de la rédaction des articles 8.2 et 8.3. Les paragraphes de l'article 8 sont rédigés de la manière suivante : « *2. Un navire battant pavillon d'un État non Contractant peut être saisi dans l'un des États Contractants, en vertu d'une des créances énumérées à l'art. 1, ou de toute autre créance permettant la saisie d'après la loi de cet État.* » Les principes découlant de ce paragraphe ne sont pas limpides et une difficulté supplémentaire vient du paragraphe qui le suit : « *3. Toutefois, chaque État Contractant peut refuser tout ou partie des avantages de la présente Convention à tout État non Contractant et à toute personne qui n'a pas, au jour de la saisie, sa résidence habituelle ou son principal établissement dans un État Contractant.* »

A la lecture de cet article, deux interprétations sur le droit applicable à la saisie d'un navire d'un État non contractant peuvent être envisagées. D'une part, il peut être admis l'exclusion du texte international à la saisie d'un navire d'un État qui n'aurait pas décidé de ratifier cette convention, et dans ce cas, seule la loi nationale serait compétente pour régir les modalités de la saisie. Toutefois, la précision de l'article 8.2 aurait néanmoins pour conséquence d'ajouter une cause de saisie à celles déjà existantes en droit national, et donc d'élargir les possibilités de saisie pour les navires d'un Etat non contractant. Ainsi, ce dernier pourrait faire l'objet soit d'une saisie dont la cause serait une créance fondée en son principe, soit d'une saisie dont la cause serait une créance maritime telle que listée par la convention. D'autre part, cet article peut être interprété comme autorisant l'application du régime conventionnel incluant les créances autorisées selon la loi du for.

Autrement dit, cela revient à se demander, si, bien qu'une saisie puisse être admise sur le fondement de la convention ou de la loi nationale, le régime national sera toujours compétent pour régir les modalités de la saisie. La conséquence n'est en effet pas négligeable compte tenu des

répercussions que cela peut avoir sur le caractère saisissable du navire. La convention de 1952 porte son attention sur le navire auquel la créance se rapporte[575] alors que le droit français axe plutôt son approche sur le débiteur et les biens qu'il possède.

498. Les juridictions ont eu à résoudre ces difficultés avec pour conséquence des approches plutôt divergentes. Dans une décision du 26 octobre 1999 de la Cour de cassation, il était question de la saisie d'un navire colombien, le Mediterranea, n'appartenant pas au débiteur de la créance. Était en cause une créance en garantie pour vice caché. La Cour d'appel d'Aix en Provence avait déclaré le navire saisissable sur le fondement de la convention de 1952. La créance invoquée ne faisait pas partie de la liste des créances maritimes mais celle-ci, résultant du contrat de vente du navire, était une créance qui paraissait fondée en son principe. En vertu de l'article 8.2, il était donc permis d'user de cette faculté afin d'autoriser une saisie pour une créance prévue par le droit français. La Cour fait application du régime conventionnel et déclare par conséquent la saisie de tout *sister ship* du navire. Grâce à ce mécanisme, les dispositions conventionnelles deviennent pour les juges du fond applicables pour une créance qui paraît fondée en son principe.

La Cour de cassation va retenir une analyse sensiblement différente. Si elle admet le fondement du droit français pour autoriser la saisie, elle ne souscrit pas à l'analyse relative au caractère saisissable du navire. La Cour de cassation dans son arrêt Mediterranea tranche le litige en considérant que « *sauf dans les cas où la créance cause de la saisie trouve son origine dans un droit réel sur le navire, aucune disposition de la convention de Bruxelles du 10 mai 1952 pour l'unification de certaines règles sur la saisie conservatoire des navires de mer n'exclut la faculté de saisir tout navire appartenant, au moment de la saisie, à l'un des débiteurs de l'obligation ; qu'après avoir exactement énoncé que le navire « Mediterranea », battant pavillon de la Colombie, Etat non partie à la convention internationale précitée, pouvait, par application de l'article 8 (2) de celle-ci, être saisi en France, État partie, non seulement pour une créance maritime au sens de l'article 1er, mais encore pour toute créance permettant la saisie d'un navire sur le fondement de la loi française* ». [576] Selon la Cour, le droit français, reconnu compétent en vertu des dispositions de la convention, doit donc également définir le caractère saisissable du navire. Le pourvoi est tout de même rejeté, la Cour tirant la conséquence de l'appréciation des faits par le juge du fond, et retenant que le navire appartenait bien au débiteur de l'obligation. La Cour de cassation prend donc partie pour la théorie du rejet de la Convention.

---

[575] Article 3 de la convention de 1952 : *« tout Demandeur peut saisir soit le navire auquel la créance se rapporte, soit tout autre navire appartenant à celui qui était, au moment où est née la créance maritime, propriétaire du navire auquel cette créance se rapporte alors même que le navire saisie est prêt à faire voile »*

[576] VIALARD Antoine, Saisie conservatoire d'un navire « apparenté » battant pavillon d'un Etat non partie à la Convention de 1952, DMF 2000, n° 607

499. Peu de temps après, la Cour de cassation opte pour une toute autre approche dans une décision du 30 octobre 2000 rendue dans l'affaire du navire Sargasso. Ce navire, battant pavillon panaméen, était la propriété d'une société DK Line qui avait conclu un contrat d'affrètement avec la société Petredec. La charte partie fut par la suite modifiée pour faire apparaître une autre société, la société Tokumaru, en tant que fréteur, propriétaire bénéficiaire réel du navire, qui souhaitait utiliser son nom dans la charte partie. DK line continuait d'être propriétaire et de délivrer des certificats tandis que Tokumaru prendrait en charge la gestion de fourniture du personnel. A la suite d'une pollution de marchandises, la société Petredec tente de saisir une première fois le navire à Hong Kong après avoir pris note du refus de Tokumaru de régler le dommage. Essuyant un premier échec, elle renouvelle la procédure pour la saisie du navire à Fos-sur-mer qui aboutit finalement. Afin d'obtenir mainlevée de la saisie, la société DK line fournit la garantie requise et engage une procédure en rétractation de l'ordonnance.

La Cour d'appel d'Aix-en-Provence, dans un arrêt du 25 septembre 1997, fait droit à la demande et ordonne main levée de la saisie en se basant sur le droit français au motif que, si la créance est certaine, aucune preuve de la propriété du navire par Tokumaru n'était rapportée. Cette position est censurée par la Cour de cassation pour qui la Cour d'appel a violé l'article 8.3 de la convention car *« elle n'a pas établi que les avantages de la convention sont refusés au Panama en vertu d'une disposition légale ou réglementaire »*.

Pour rechercher l'intention de l'État français, La Cour s'appuie sur le décret du 4 janvier 1958 portant ratification de la convention et conclut que celui-ci ne refuse en rien les avantages de la convention au Panama, rendant ainsi possible la saisie du navire.

La Cour d'appel de Montpellier, devant laquelle l'affaire a été renvoyée, se prononce, dans une décision du 1er décembre 2003, en faveur de la saisie et fonde sa décision sur les alinéas 2 et 3 de l'article 8 et notamment la spécificité pour chaque État de refuser tout ou partie des avantages de son texte à tout État non contractant. Faisant sienne l'analyse de la Cour de cassation, la cour d'appel de renvoi souligne que la créance en cause étant une créance maritime au titre de l'article 1.1 de la convention, la société Petredec était fondée à saisir à titre conservatoire le navire Sargasso.

La clarification quant au fondement de la saisie n'est pas clairement évoquée, mais en autorisant la saisie d'un navire n'appartenant pas au débiteur, la Cour admet implicitement l'application des dispositions de la convention de 1952.

500. Certains auteurs ont soulevé qu'il n'était pas évident d'appliquer à l'armateur d'un navire battant pavillon d'un État non contractant les dispositions d'une convention à

laquelle il n'est pas partie.[577] Il est vrai que cette convention n'existe pas dans l'ordre juridique de l'État non contractant mais il n'en demeure pas moins que la convention de 1952 représente le droit positif pour le juge français. Pour une partie de la doctrine, il serait normal d'appliquer dans toutes ses dispositions la loi de la saisie conservatoire du pays que fréquente leur navire. L'applicabilité d'un texte ne doit, en effet, pas dépendre de son statut à l'égard des parties en cause.

501. La doctrine a été divisée sur l'admission de l'application des dispositions conventionnelles à un État non partie et cette question demeure ouverte. La pluralité des situations rend délicate toute affirmation définitive mais à relire l'article 8.2, il apparaît que la convention ait souhaité – certes maladroitement – redonner toute liberté au pouvoir du juge national dans l'appréciation de la créance pouvant fonder le droit à saisie. Dans l'affaire Sargasso, la saisie d'un navire d'un État non contractant était admise sur la base du régime conventionnel mettant en cause une créance de nature maritime. Dans cette hypothèse, il est cohérent de lui appliquer les dispositions du régime conventionnel. Mais il a également été défendu que le régime conventionnel puisse régir les situations dans lesquelles une créance serait admise par la loi du tribunal saisi sans qu'elle soit listée par la convention.[578]

Les termes de la convention laissent donc une grande place à l'interprétation, au même titre que l'article 3.3 de la convention de 1952 dont les ambiguïtés ont du être clarifiées.

502. En effet, l'articulation de la convention internationale impliquant un État non contractant a également été étudiée sous l'angle de la saisie répétitive, et notamment au regard de la protection accordée par l'article 3.3. Les difficultés d'interprétation de cette disposition relative à la saisie répétitive dans des États contractants a nécessité la clarification de la jurisprudence. Cet article prévoit qu' « *un navire ne peut être saisi et caution ou garantie ne sera donnée, plus d'une fois dans la juridiction d'un ou plusieurs des États Contractants, pour la même créance et par le même Demandeur (...)* ».

La doctrine fut divisée sur la portée de cette disposition qui pouvait être interprétée de manière opposée. Or, l'objet de la convention est de garantir la protection des navires des États contractants. La saisie répétitive, quel que soit le lieu de la première saisie, impliquait pourtant l'application de cet article. Par voie de conséquence, si le navire avait été saisi une première fois

---

[577] VIALARD Antoine, Saisie conservatoire d'un navire « apparenté » battant pavillon d'un État non partie à la Convention de 1952, DMF 2000, n° 607

[578] REMERY Jean-Pierre, Sans titre, DMF 2004, n° 648

dans un État non contractant, ce navire ne pouvait se voir, en vertu de l'article 3.3, saisi une seconde fois dans le port d'un État contractant.

503. Ce n'est pourtant pas le sens retenu par la jurisprudence qui interprète littéralement les termes de la convention de 1952. La jurisprudence restitue l'intention originelle du texte en considérant que la limite de l'article 3.3 n'est pertinente que pour les saisies pratiquées dans les États contractants. Pour que l'interdiction de la saisie puisse être invoquée, le navire doit préalablement avoir été saisi uniquement dans un État contractant.

La Cour de cassation confirme plus tard cette analyse dans une autre affaire, rendue dans l'affaire du navire *Indian Empress* du 8 mars 2011.[579] Elle considère que « *l'article 3-3 de la Convention de Bruxelles du 10 mai 1952 selon lequel un navire ne peut être saisi plus d'une fois dans la juridiction d'un ou plusieurs États contractants, pour la même créance et par le même demandeur, limite la portée de cette interdiction aux saisies pratiquées dans les États contractants.* » Le champ d'application de la convention demeure donc réservé d'un point de vue géographique au territoire des seuls États contractants, les saisies répétitives effectuées dans les autres États n'ayant aucun effet sur le régime applicable. [580] Cette analyse est confirmée par un arrêt de la Cour d'appel de Rouen du 17 février 2017 dans l'affaire du navire Alhani. Ce navire est saisi une première fois en Tunisie, Etat qui n'est pas partie à la convention de 1952, et le demandeur invoque l'application de l'article 3.3 pour obtenir mainlevée de la saisie. Les juges ne suivent pas ce raisonnement en rappelant que cet article interdit que soit saisi un navire plus d'une fois dans la juridiction d'un ou plusieurs Etats contractants, pour la même créance, règle qui n'est donc pas applicable en l'espèce.[581]

504. Les imprécisions rédactionnelles de la convention 1952 ont suscité bien des réflexions allant même jusqu'à interroger sur la différence entre les rédactions française et anglaise de l'article 3.3. La méthode retenue par les juridictions, pour l'interprétation de cet article, s'est déroulée en deux temps. D'une part, les langues officielles de la convention de 1952 sont l'anglais et le français. Face aux divergences dans la rédaction de l'article, il fallait se demander si une de ces versions prévalait sur l'autre.

Pour la jurisprudence, une autorité équivalente doit être accordée à chacun de ces textes, qui font, tous les deux, foi. La rédaction en plusieurs langues d'une convention ne nourrit pas l'ambition

---

[579] TASSEL Yves, Portée de l'article 3-3 de la Convention de 1952, DMF 2011, n° 725

[580] REMOND-GOUILLOUD Martine, Portée de l'article 3-3 de la convention de 1952 et dissociation d'une créance en créance pour provision et créance pour solde, DMF 2010, n° 710

[581] PIETTE Gaël, L'étendue des droits d'un créancier faisant pratiquer une saisie conservatoire d'un navire affrété, DMF 2017, n° 790

d'établir un critère de hiérarchie entre les différentes versions. Cette technique permet seulement de traduire les obligations de chaque partie pour une plus grande diffusion et compréhension.

Si les dispositions du texte n'offre pas de solutions, il faut rechercher les intentions des rédacteurs dans les travaux préparatoires. C'est ce qu'a fait la cour d'appel de Rennes en ce qui concerne l'article 3.3 pour en déduire qu'une interprétation restrictive devait être retenue afin de minimiser les divergences entre les deux versions. [582]

C'est donc conformément à l'esprit des règles coutumières d'interprétation des traités qu'il faut tenter de faire coïncider les deux textes selon le principe de présomption de sens identique édictée à l'article 33.3 de la convention de Vienne sur le droit des traités de 1969.[583]

505. Les incertitudes contenues dans la convention de 1952 mettent en lumière les difficultés d'application pratiques de ce texte. C'est pour tenir compte des évolutions du transport maritime et clarifier certains de ces principes qu'une nouvelle convention sur la saisie a été adoptée le 12 mars 1999. Entrée en vigueur le 14 septembre 2011, cette convention élargit la liste des créances maritimes pouvant justifier la saisie. Elle maintient le principe d'une liste énumérative qui a pour avantage de limiter les divergences d'interprétation. Cette liste étoffée comprend désormais, à son article premier, 22 causes de créances et inclut notamment « *tout litige découlant d'un contrat de vente du navire* ou les « *primes d'assurance (y compris cotisations d'assurance mutuelle) en relation avec le navire, payables par le propriétaire du navire ou par l'affréteur en dévolution ou pour leur compte* », catégories autrefois délaissées du régime conventionnel. Cette convention n'a pas fait l'objet de beaucoup de ratifications. Il est vrai que les diverses évolutions qu'elle entérine vont dans le sens d'une libéralisation de la saisie conservatoire de navires.

b) La détermination du caractère saisissable du navire

506. La mobilité du bien, objet de la saisie, qu'est le navire, créé des situations dans lesquelles le caractère saisissable du navire est vivement débattu. La vie d'un navire peut l'amener à naviguer dans divers univers contractuels perturbant parfois la mise en œuvre des conventions. C'est d'ailleurs toute la complexité de la jurisprudence en matière de créance née du chef de l'affréteur, qui oscille entre rigueur de ne saisir que les biens de son débiteur, et souplesse,

[582] HUMANN Claire, De l'interprétation de la Convention de Bruxelles du 10 mai 1952, DMF 2001, n° 615

[583] Article 33.3 de la convention de Vienne sur le droit des traités de 1969 : « *Les termes d'un traité sont présumés avoir le même sens dans les divers textes authentiques.* »

avec l'absence d'exigence de toute créance privilégiée. La controverse semble toujours assez marquée devant les tribunaux.[584]

507. L'autorisation de saisie d'un navire vendu est subordonnée à la preuve d'un droit de suite. L'article 3 de la Convention doit être lu en articulation avec l'article 9.[585] Ce dernier dispose que « *rien dans cette Convention ne doit être considéré comme créant un droit à une action qui, en dehors des stipulations de cette Convention, n'existerait pas d'après la loi à appliquer par le Tribunal saisi du litige. La présente Convention ne confère aux Demandeurs aucun droit de suite, autre que celui accordé par cette dernière loi ou par la Convention Internationale pour l'unification de certaines règles relatives aux privilèges et hypothèques maritimes si celle-ci est applicable* ».

508. La convention de 1952 n'a pas entendu créer de droit de suite et le saisissant ne peut espérer voir une saisie prospérer en l'absence de toute créance privilégiée lorsque le navire n'appartient plus au débiteur. Cette qualification doit être recherchée dans la loi à appliquer par le tribunal saisi du litige.[586]

Un arrêt de la Cour de cassation du 4 octobre 2005, rendu dans l'affaire du navire R one, a apporté certains éclaircissements à la matière. En vertu des dispositions de la Convention, la Cour a jugé l'impossibilité d'une saisie conservatoire, par un créancier non privilégié, d'un navire n'appartenant plus à l'armateur débiteur. C'est en opposition de sa position adoptée dans la décision du 31 mars 1992.[587] Il avait en effet été reconnu au titulaire d'une créance certes maritime – mais non privilégiée – de saisir le navire de son débiteur, bien que vendu.[588] La souplesse des conditions de la saisie par rapport au cadre plus strict du droit national s'expliquait par l'imprécision, une fois de plus, de la rédaction des termes de la Convention. Il a été relevé par Francesco Berlingieri, un des rédacteurs du texte, une erreur de numérotation avec laquelle les juges n'étaient pas familiers. Ainsi, le renvoi opéré à l'alinéa 10 devait en fait être lu au regard de l'article 9, ce qui, une fois la rectification établie, invalidait le principe initialement admis par la Cour de cassation.

---

[584] DMF 2016, supplément n° 20

[585] GAUTIER Gilles, Le droit applicable en matière de saisie conservatoire d'un navire ne battant pas le pavillon d'un Etat contractant de la Convention de 1952 pour une créance non maritime, DMF 1997, n° 567

[586] CACHARD Olivier, La lettre ou l'esprit ? Controverses autour de l'article 9 de la convention de 1952 sur la saisie conservatoire des navires de mer, DMF 2016, n° 777

[587] NDENDE Martin, La position du droit français au regard des conventions internationales de droit maritime privé, DMF 2006, n° 676

[588] BONASSIES Pierre, La saisie conservatoire d'un navire qui a fait l'objet d'une vente judiciaire à l'étranger ne peut être autorisée que si le créancier se prévaut d'une créance privilégiée, DMF 2006, n° 666, Navire *R One*

C'est donc à la lumière de ce principe que la Cour de cassation a jugé dans son arrêt « R One » que le droit français ne permet pas à un créancier chirographaire de saisir un navire n'appartenant pas au débiteur. Les juges ne peuvent donc accorder un droit qui n'existe pas dans le droit national et, partant de cette constatation, doivent exiger que le créancier dispose d'une créance privilégiée pour justifier de la saisie d'un navire. C'est ce qu'a retenu la Cour d'appel de Saint Denis de la Réunion dans un arrêt du 13 décembre 2016 concernant une créance, maritime mais non privilégiée, portant sur la fourniture de soutes d'un navire re-délivré au fréteur. [589] Statuant sur des faits similaires, la Cour d'appel de Rouen précise cette même position dans un arrêt du 17 août 2017 aux termes duquel : *« permettre à un créancier chirographaire de saisir un navire n'appartenant pas à son débiteur reviendrait en effet à donner à sa créance, le statut d'une créance privilégiée.* »[590]

509. Le caractère saisissable du navire a également été analysé sous l'angle de la communauté d'intérêts. Les tribunaux français ont adopté une interprétation extensive de l'article 3 de la convention de 1952. L'alinéa 2 de l'article 3 est rédigé de la manière suivante : « *Des navires seront réputés avoir le même propriétaire lorsque toutes les parts de propriété appartiendront à une même ou aux mêmes personnes* ».

La jurisprudence a déduit de ces dispositions conventionnelles la possibilité de saisir le navire d'une société qui partage les mêmes actionnaires ou communauté d'intérêts avec le navire à l'origine de la créance fondant la saisie. En 1989, une série d'arrêts illustre la notion de communauté d'intérêts autorisant la saisie d'un navire appartenant à une autre société. [591] Dans une décision en date du 12 février 1991 relative à l'affaire du navire Brave Mother, la Cour de cassation rejette le pourvoi formé en considérant que « *si l'art. 3 de la convention énonce que, lorsque toutes les parts de propriété appartiennent à une même ou aux mêmes personnes, les navires sont réputés avoir le même propriétaire, ce texte n'exclut pas que soit apportée la preuve qu'un navire appartient à une même ou aux mêmes personnes quoique les parts ne lui ou ne leur appartiennent pas en totalité ; qu'ayant constaté que les deux navires litigieux, bien qu'enregistrés comme appartenant à des personnes morales distinctes, étaient la propriété de sociétés dont les patrimoines se trouvaient unis à travers les membres d'une même famille par une communauté*

[589] DMF 2017, supplément n° 21

[590] BONASSIES Pierre, Saisie conservatoire d'un navire affrété et redélivré refusée à un créancier « maritime » non privilégié, en application de l'article 9 de la Convention de 1952, DMF 2017, n° 795

[591] BONASSIES Pierre, Le droit positif français en 1989, DMF 1990, n° 491

d'intérêts, la Cour d'appel,(,,,) a légalement justifié sa décision ».[592] La personnalité morale distincte ne fait donc pas obstacle à la saisie conservatoire d'un navire.

La jurisprudence Brave Mother a divisée la doctrine qui rappelle que cet arrêt du 12 février 1991 va « *encourager les créanciers saisissants à tenter de percer encore davantage le voile de la personnalité morale, en dépit des réserves, voire des critiques, que cette « interprétation extensive » du texte international a pu susciter.* »[593]

L'élargissement des conditions fixées par la convention conduit à créer un nouveau critère dans la notion de navire saisissable. La Cour de cassation s'est éloignée du texte en substituant à la condition liée à la propriété des parts ou actions telles que posées par la convention « *un critère purement matériel ou économique, celui de la communauté d'intérêts existant entre les personnes ayant le contrôle des sociétés en cause* ». [594] Il ne semble pas que cette position soit en conformité avec l'intention des rédacteurs de la convention qui avaient conçu des règles permettant d'encadrer strictement le droit des créanciers afin d'encourager la liberté de navigation.[595] Le mécanisme de la convention de 1952 avait l'ambition d'établir les conditions spécifiques dans lesquelles les saisies pouvaient être pratiquées. Toute position ouvrant trop largement le droit à la saisie serait contraire à l'esprit du texte international.

Le libéralisme des juridictions nationales s'est atténué avec l'arrêt Kareliya du 23 novembre 1999. Dans cette affaire, l'interprétation donnée par la jurisprudence antérieure à la notion de parts de copropriété de l'article 3 de la convention de 1952 a été censurée. La détention de l'intégralité du capital d'une société d'armement n'équivaut pas à la détention de l'ensemble des parts de copropriété d'un navire.[596] La Cour appelle les juridictions qui ont longtemps encouragé la théorie des « navire apparentés » à revenir à une lecture plus rigoureuse. [597]

510. Cette position ne prive pas les créanciers de démontrer la fictivité d'une société. La saisie d'un navire « apparenté », c'est à dire la saisie d'un navire qui appartient à une personne autre que le débiteur, est admise par la jurisprudence française. Elle répond néanmoins à certaines conditions, et notamment à la preuve de la confusion des patrimoines du tiers saisi et du débiteur. En effet, les structures des sociétés se sont complexifiées et s'il est clairement interdit de saisir le

---

[592] Cour de cassation (Ch. com.), 12 février 1991, DMF 1991, n° 505

[593] Ibidem

[594] BONASSIES Pierre, Le droit positif français en 1991, DMF 1992, n° 513

[595] Ibidem

[596] DMF 2001, supplément n° 5 ,sur l'article 3-2 de la convention de 1952, Cass. 23.11.1999, navire Karelya

[597] Ibidem

bien d'une autre personne que le débiteur, cette rigueur doit s'effacer lorsqu' une société tierce de par ses éléments la rattachant au débiteur, rend ce dernier fictif. Si cette faculté est ouverte aux créanciers, les décisions Osiris I du 15 novembre 1994 et Alexander III du 19 mars 1996 rappellent l'exigence de la Cour de cassation de suffisamment caractériser la fictivité d'une société. La preuve de la fictivité est une question de fait et requiert du demandeur des éléments précis sur la direction, la gestion des finances et l'existence physique de la société.[598] C'est une décision du 4 février 2014 de la Cour d'appel de Rennes qui l'admet, confirmée par la Cour de cassation le 14 juin 2016 qui constate la possibilité de garantir par la saisie conservatoire d'un navire une créance maritime d'une société reconnue fictive.[599]

511. De nombreuses critiques se sont élevées à l'encontre de la convention de 1952 ce qui conduit à s'interroger sur l'opportunité de la révision du texte. Cette option est tentante mais n'est pas entièrement satisfaisante compte tenu du travail qu'implique l'élaboration d'une nouvelle convention et de l'adoption déjà effectuée de la convention de 1999. Il serait plus raisonnable de consolider les acquis jurisprudentiels et d'engager une réflexion sur l'importance de l'interprétation uniforme des dispositions de la convention. Des travaux ont été engagés à cet égard. Francesco BERLINGIERI a élaboré dans son ouvrage consacré à la saisie de navires une analyse comparative tout à fait intéressante de l'interprétation des dispositions de la Convention de 1952 entre les différents Etats parties.[600] Il conduit une étude sur la genèse et l'analyse des approches nationales dans l'application des dispositions conventionnelles. C'est alors un formidable outil pour toute juridiction nationale qui souhaite participer à l'unification de l'interprétation de ce texte.

512. D'autres initiatives doivent également être citées. C'est le cas de l'ouvrage de Peter SCHLECHTRIEM et Claude WITZ sur la convention de Vienne sur les contrats de vente internationale de marchandises du 11 avril 2008. Dans sa dernière version, l'ouvrage actualise l'interprétation à donner à cette convention en s'appuyant sur des jurisprudences étrangères et en menant une analyse comparative avec le droit français. Il offre par conséquent des éléments utiles pour la mise en œuvre du texte international.[601]

513. Enfin, il faut saluer les efforts engagés au niveau institutionnel en vue d'une meilleure diffusion des décisions de justice. Le secrétariat de la CNUDCI a mis en place un système de

---

[598] DMF 2015, supplément n° 19, Sur l'arrêt de la cour d'appel de Rennes 4 février 2014

[599] DMF 2017, n° 21

[600] BERLINGIERI Francesco, Berlingieri on Arrest of ships, LLP, LMT, 1996

[601] SCHLECHTRIEM Peter, WITZ Claude, Convention de Vienne sur les contrats de vente internationale de marchandises 2008, Dalloz, 2008

collecte des décisions judiciaires et sentences arbitrales visant les conventions et lois types émanant des travaux de la Commission. L'objectif de ce système est défini dans le guide de l'utilisateur émis par la CNUDIC : « *Le système vise à faire connaître au niveau international les textes juridiques élaborés ou adoptés par la Commission, à permettre aux juges, aux arbitres, aux avocats, aux parties à des opérations commerciales et à d'autres personnes intéressées de tenir compte, lorsqu'ils traitent de questions relevant de leur domaine d'activité, des décisions et sentences concernant ces textes, et à promouvoir une interprétation et une application uniformes de ces derniers*. » [602]

Certes cette initiative est limitée à un nombre restreint de textes internationaux mais elle pourrait être élargie aux autres conventions de droit international.

Parfois, la mission du juge dans l'application effective des conventions internationales va au-delà de la recherche du sens du texte puisqu'il doit également venir compléter les dispositions de la convention en l'absence de règles matérielles.

Section II : Les carences des conventions internationales palliées par l'interprétation du juge

514. Les principes auxquels font appel les conventions internationales sont parfois des principes généraux dénués de toute définition ce qui laisse au juge, de par son pouvoir d'appréciation, une certaine latitude quant aux effets à donner aux textes. Le juge peut laisser libre cours à son interprétation dès lors qu'il n'est plus limité par des termes et formules ambigus. Plusieurs fonctions peuvent lui être attribuées. Il peut tout d'abord jouer un rôle de régulateur en adaptant aux circonstances les principes édictés, comme ce fut le cas avec la notion de faute inexcusable (A) ou bien avoir une influence plus marquée dans le cas du contentieux de l'assistance dont il est un rouage déterminant (B).

A) Le rôle régulateur du juge dans l'évolution de la notion de faute inexcusable

515. La notion de faute inexcusable est bien connue du droit français mais, lorsqu'elle a été introduite en droit maritime pour renforcer le droit de la limitation de responsabilité (1), les juridictions nationales l'ont accueillie avec une certaine réticence et avaient tendance à trop

[602] Site de la CNUDCI, Recueil de jurisprudence concernant les textes de la CNUDCI (CLOUT) Guide de l'utilisateur, https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/V10/547/97/PDF/V1054797.pdf?OpenElement

facilement la retenir sans véritablement la justifier (2), ce qui a crée une incertitude sur l'appréciation retenue par le droit français (3).

1. L'introduction de la notion de faute inexcusable en droit maritime

516. L'expression de faute inexcusable est apparue dans le contentieux du droit du travail afin de sanctionner financièrement l'employeur responsable d'un accident du travail ou d'une maladie professionnelle.[603] Elle s'est progressivement étendue au contentieux maritime dans le but de renforcer le droit du propriétaire de limiter sa responsabilité de manière à préserver cette institution.

Sous l'empire de la convention internationale sur la limitation de responsabilité des propriétaires de navires de mer du 10 octobre 1957, le propriétaire est privé du bénéfice de toute limitation de responsabilité lorsque sa faute personnelle était caractérisée. Il était donc facile pour le juge de retenir cette faute, cette notion pouvant être aisément retenue, en allant même jusqu'à l'identifier dans la faute commise par l'équipage. Soucieux d'accorder une meilleure indemnisation aux victimes, les tribunaux ont donc usé de cette possibilité pour refuser le droit de l'armateur de limiter sa responsabilité. En interprétant largement la notion de faute personnelle du propriétaire, les tribunaux avaient vidé de son sens l'institution de la limitation de responsabilité. Ce principe, pilier historique de la responsabilité en droit maritime, en devenait progressivement l'exception, souffrant de la rigueur avec laquelle les juges admettaient sa reconnaissance. L'exigence de la jurisprudence mettait en péril l'institution de la limitation de responsabilité, qui, bien que critiquée, se justifie toujours actuellement par le caractère d'intérêt général de l'activité maritime et les risques qu'elle implique. Le recours, un peu trop automatique, à la déchéance du droit à la limitation de responsabilité a attiré l'attention de la communauté internationale.

517. Il fallait remédier à cette dérive afin de redonner toute son importance à ce principe fondamental du droit maritime. C'est ce qui s'est passé lors de la rédaction de la convention de 1976. A la notion de faute personnelle de l'armateur se substitue celle de la faute inexcusable. [604] Le législateur national a suivi la voie tracée au plan international en harmonisant les dispositions du droit national avec la Convention de 1976.[605] Ainsi, la loi du 3 janvier 1967 fut modifiée par la loi du 21 décembre 1984, qui introduit à l'article 58 l'impossibilité pour le propriétaire d'un navire de

---

[603] CORBIER Isabelle, La faute inexcusable de l'armateur ou du droit de l'armateur à limiter sa responsabilité, DMF 2002, n° 626

[604] Ibidem

[605] CORBIER Isabelle, La faute inexcusable de l'armateur ou du droit de l'armateur à limiter sa responsabilité, DMF 2002, n° 626

pouvoir bénéficier de la limitation que : « *s'il est prouvé que le dommage résulte de son fait ou omission personnels commis avec l'intention de provoquer un tel dommage, ou commis témérairement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement* ». Le comportement de la personne responsable, ici observée, sera communément qualifié de faute inexcusable.

518. Il a été observé une différence de rédaction entre la Convention de 1976 et l'article 69 de la loi du 3 janvier 1967 (désormais codifié sous l'article 5121-2 du code des transports) pour le bénéfice du droit à la limitation de responsabilité.[606] Le droit national prévoit que le capitaine et les membres de l'équipage pourront invoquer la limitation de responsabilité, même dans le cas d'une faute personnelle, faveur qui n'est pas accordée par le droit international. Il est certes curieux d'avoir soumis le capitaine à deux régimes différents selon le droit applicable. C'est la raison pour laquelle, dans l'affaire Johanna Hendrick[607], la proposition du Conseiller référendaire Rémery à la Cour de cassation a été d'adopter une solution uniforme autorisant le capitaine du navire à invoquer la limitation de responsabilité en cas de faute personnelle, sauf s'il a commis une faute inexcusable. [608]

519. Le degré de la faute requise pour déclencher la déchéance du droit à limitation évolue et les tribunaux se trouvent limités dans leur liberté d'appréciation. Ils sont désormais contraints de caractériser de manière plus précise le comportement du propriétaire responsable. L'exigence d'une faute inexcusable, et non plus d'une simple faute de négligence, avait pour intention de réaffirmer le principe de la limitation de responsabilité comme règle générale qui ne devait céder que sous certaines conditions précisément définies. Les efforts menés par le législateur international n'en ont pas pour autant atténuer la volonté des tribunaux de réserver cette institution à des situations exceptionnelles. Pour tenter d'échapper à l'esprit de la convention de 1976, les juges maintiennent une position sévère dans l'identification d'une faute inexcusable. Ils entendent ainsi conserver une certaine liberté dans le pouvoir de prononcer la déchéance du droit à limitation en étudiant minutieusement les circonstances de l'affaire. [609]

Les tribunaux français ont pris une certaine liberté dans l'appréciation de la faute inexcusable par rapport à la Convention de 1976 et la caractérisent autour de trois éléments : la

---

[606] CORBIER Isabelle, Double faute inexcusable personnelle de l'armateur d'une pilotine, DMF 2005, n° 662

[607] Voir infra

[608] Ibidem

[609] BONASSIES Pierre, Notion de faute inexcusable de l'armateur, DMF 2001, n° 621

témérité du comportement, la conscience de la probabilité du dommage et le caractère personnel de la faute inexcusable.[610] Le contrôle de l'appréciation par le juge de la faute inexcusable est exercé par la Cour de cassation et cette dernière exige des juges une motivation précise fondant la reconnaissance de cette faute.

2. L'exigence de justification des faits fondant la faute inexcusable

520. Les juges doivent justifier des faits qui les conduisent à retenir une faute inexcusable. L'une des premières exigences formulées par la Cour de cassation est de requérir une claire formulation des faits concluant à la faute inexcusable. C'est en effet la leçon tirée de l'affaire de drague Johanna Hendricka.[611]

A la suite d'importants dommages à quai causés par la dérive de celle-ci, la Cour d'appel de Rouen, dans un arrêt du 8 septembre 1994, condamne le capitaine et l'armateur en leur refusant le droit de limiter leur responsabilité. Ces derniers forment un pourvoi en cassation. Le pourvoi du premier a été rejeté par la Cour de cassation qui considérait « *que la conduite du capitaine, qui devait, en professionnel, avoir conscience de la probabilité du dommage, était téméraire* ».[612] Sur pourvoi de l'armateur, La Cour de cassation censure la motivation des juges qui n'avaient pas caractérisé « *en quoi la faute commise par le capitaine de la drague pouvait aussi constituer la faute personnelle et intentionnelle ou inexcusable de l'armateur lui-même.* »[613]

Si elle valide la qualification de la faute inexcusable du capitaine faite par les juges du fond, la Cour de cassation refuse que la faute du capitaine soit assimilée à celle de l'armateur.[614] Or, l'absence de justification des faits par la cour d'appel de Rouen rendait automatique l'extension de la qualification de la faute inexcusable du capitaine à l'armateur. La cour d'appel de renvoi a donc respecté les observations de la Cour de cassation, mais, n'en a pas pour le moins conclu à la faute inexcusable personnelle de l'armateur, et lui a refusé par conséquent le bénéfice de la limitation de responsabilité. La doctrine relève pourtant que les juges du fond se sont fondés sur une simple présomption (pas de preuve formelle de consignes) de faute inexcusable pour en conclure à la déchéance du droit à la limitation.[615]

---

[610] DMF 2002, supplément n° 6

[611] BONASSIES Pierre, Notion de faute inexcusable de l'armateur, DMF 2001, n° 621

[612] Ibidem

[613] Ibidem

[614] CORBIER Isabelle, Double faute inexcusable personnelle de l'armateur d'une pilotine, DMF 2005, n° 662

[615] BONASSIES Pierre, Notion de faute inexcusable de l'armateur, DMF 2001, n° 621

La rigueur de la qualification de faute inexcusable s'étend également à l'importance de la justification du rôle causal de l'attitude que le capitaine aurait pu avoir dans la survenance du dommage.[616]

521. De plus, bien que ce ne soit pas l'objet même de cette étude, il est intéressant d'opérer une légère digression vers les conséquences de la faute inexcusable dans la procédure de constitution d'un fonds de limitation. La Convention de 1976 ne détermine pas clairement dans quelle mesure une faute inexcusable peut faire obstacle à la constitution d'un fonds de limitation. Une première interrogation porte tout d'abord sur le fait de savoir si la constitution du fonds de limitation est une condition préalable à l'invocabilité du bénéfice de la limitation de responsabilité. Les arrêts Moheli du 20 février 2001 et Stella Prima du 7 décembre 1999 [617] posent comme principe l'absence de subordination de la limitation de responsabilité à la constitution d'un fonds.[618]

522. La qualification d'une faute inexcusable a donc d'importantes conséquences sur la suite de la procédure. Dans l'affaire du navire Stella Prima, au cours de l'opération de déchargement d'une grue, celle-ci a pivoté puis a chuté sur les installations portuaires. L'armateur du navire Stella Prima a constitué un fonds de limitation afin de libérer son navire, droit qui lui a été accordé, puis retirer, au motif que le propriétaire du navire avait commis une faute inexcusable. Dans un arrêt du 7 décembre 1999, la Cour d'appel de Montpellier juge que « *la société JUMBO NAVIGATION a fait preuve de carence et de négligence présentant l'apparence d'une faute inexcusable, et faisant obstacle à ce qu'elle soit autorisée à constituer un fonds de limitation, comme le premier juge en a décidé, étant précisé que les risques pris lors des opérations de déchargement, du fait du matériel utilisé, ne sont pas suffisamment établis pour être retenus*. » Dans un arrêt du 3 avril 2002, la Cour de cassation confirme la décision des juges d'appel en considérant que *« la Cour d'appel avait pu retenir que l'armateur avait fait preuve de carence et de négligence présentant l'apparence d'une faute inexcusable ».*

Si les caractéristiques de cet arrêt ne permettent pas de lui attribuer une valeur d'arrêt de principe, il est néanmoins intéressant de voir les ressorts utilisés par les tribunaux pour réaménager le concept de faute inexcusable selon leurs propres impératifs de politique juridique. La Cour de cassation se contente de « l'apparence » d'une faute inexcusable alors qu'il ressort de sa propre

---

[616] DMF 2006, supplément n° 10, Navire Txarrena et Eros

[617] VIALARD Antoine, L'apparence » de faute inexcusable comme cause de déchéance « provisoire » du droit à limitation de responsabilité, DMF 2000, n° 608

[618] Ibidem

jurisprudence que la qualification d'une faute inexcusable doit être justifiée par des faits. Il n'y a donc pas lieu d'introduire une théorie de l'apparence qui rend incertaine l'issue d'un litige.

Une seconde question apparaît lorsque le créancier tente de faire échec à la constitution d'un fonds par le jeu de la faute inexcusable. Dans un arrêt du 5 janvier 1999, portant sur le navire « Gure Maiden », une application littérale de la Cour de cassation l'a conduit à conclure que la constitution d'un fonds de limitation entraîne la mainlevée automatique de la saisie sans vérifier l'existence d'une faute inexcusable. Elle apporte néanmoins dans cette affaire une précision : « *si la constitution d'un fonds de limitation permet d'obtenir la mainlevée de la saisie conservatoire d'un navire, encore faut-il que le fonds de limitation ait été constitué dans l'un des ports mentionnés à l'article 13 de la Convention de Londres de 1976 sur la limitation de responsabilité en matière de créances maritimes.* » [619] La Cour de cassation opère une distinction entre les ports mentionnés par la Convention et les autres pour lesquels elle laisse l'autorisation de mainlevée à l'appréciation des juges.

Dans l'affaire du navire Heiberg,[620] la Cour de cassation a décidé que la mainlevée de la saisie était automatique et devait être ordonnée par le juge du provisoire sans avoir à porter d'appréciation sur la licéité de la constitution du fonds, notamment, sans qu'une contestation, fut-elle sérieuse, sur l'existence d'une faute inexcusable de l'armateur put l'empêcher.[621] Elle dissocie le droit d'invoquer le bénéfice de la limitation de responsabilité prévu par la convention de 1976 des modalités de constitution du fonds.

La Cour de cassation impose qu'un juge autorise la mainlevée de la saisie si les conditions de l'article 13 sont remplies sans devoir s'interroger sur le droit de l'armateur à la limitation. Cette position tranchait avec certaines jurisprudences qui avaient requis la vérification de la commission ou non par le requérant d'une faute inexcusable le privant du droit de constituer un fonds.[622]

La Cour de cassation, qui reste maître du concept de faute inexcusable, exige des juges du fond une claire argumentation pour la caractériser. Elle ne doit pas être assimilée ni à la faute lourde ni à la faute intentionnelle.[623] Par ailleurs, la qualification de cette faute apparaît fortement influencée par le contexte dans lequel la convention internationale est mise en cause.

---

[619] VIALARD Antoine, De quelques interprétations nouvelles ou complémentaires de textes relatifs à la saisie conservatoire des navires, DMF 1999, n° 590

[620] VIALARD Antoine, Faute inexcusable de l'armateur : la marée monte !, DMF 2005, n° 663

[621] VIALARD Antoine, De quelques interprétations nouvelles ou complémentaires de textes relatifs à la saisie conservatoire des navires, DMF 1999, n° 590

[622] DMF 2001, supplément n° 5

[623] DMF 2005, supplément n° 9

3. L'appréciation de la faute inexcusable en fonction de la convention internationale

523. Avec la nouvelle convention de 1976, le législateur a voulu imposer une appréciation *in concreto* de la notion de faute inexcusable, c'est-à-dire rechercher si l'intéressé a eu personnellement conscience qu'un dommage résulterait probablement de son acte ou de son omission.[624] Cette approche s'oppose à l'appréciation i*n abstracto* qui se fonde sur la conscience qu'une personne normalement avisée aurait dû avoir. Malgré l'intention des rédacteurs de la convention, la jurisprudence s'est orientée vers une approche in abstracto, ouvrant plus facilement les possibilités de refuser la limitation de responsabilité, institution atypique, qui, pour beaucoup, est devenue obsolète.

Isabelle Corbier reprend une réflexion du Professeur Sériaux qui expliquait les divergences existantes entre l'appréciation *in concreto* et *in abstracto* : « *il conduit à déplacer l'éclairage de la notion de conscience vers celle de probabilité pour que le dommage survienne, celle de prévisibilité. Pour savoir si le transporteur devait avoir conscience de la probabilité du dommage, les magistrats sont conduits à se demander : le transporteur avait-il des raisons de prévoir que l'événement dommageable surviendrait s'il adoptait telle ou telle conduite ? On reconnaît, très exactement, l'appréciation concrète de la prévisibilité, critère de la notion de diligence normale, d'une diligence appréciée a priori* ». [625]

524. En matière de plaisance, la Cour de cassation a clairement pris le parti pour une appréciation in abstracto de la faute. Dans une affaire impliquant le voilier Moheli, qui à l'occasion de son amarrage, du fait de la marée descendante, avait endommagé le voilier Virus, elle a jugé dans sa décision du 20 février 2001 *« qu'en se prononçant ainsi, sans rechercher si, en sa qualité de professionnel du nautisme, le capitaine du Moheli devait avoir conscience qu'un dommage résulterait probablement d'un tel comportement, la cour d'appel n'a pas donné de base légale à sa décision »*.[626]

525. Les tribunaux ont longtemps retenu une appréciation stricte de la faute inexcusable. La qualification de la faute inexcusable dans l'affaire du navire Heidberg a fait l'objet d'une longue procédure mettant en lumière les évolutions de cette notion. Au delà de l'identification

---

[624] CORBIER Isabelle, La faute inexcusable de l'armateur ou du droit de l'armateur à limiter sa responsabilité, DMF 2002, n° 626

[625] CORBIER Isabelle, La faute inexcusable de l'armateur ou du droit de l'armateur à limiter sa responsabilité, DMF 2002, n° 626

[626] TASSEL Yves, L'exclusion de la limitation de responsabilité est subordonnée à une faute inexcusable dont l'appréciation se fait *in abstracto,* DMF 2005, n° 662

des critères permettant la qualification de cette faute, il ressort de cette jurisprudence le rappel au droit essentiel et fondamental de l'amateur à pouvoir limiter sa responsabilité.[627] Quelle que soit l'appréciation retenue de la faute, la Cour de cassation contrôlera que les faits soient suffisamment justifiés pour caractériser un lien de causalité entre le dommage causé et le comportement de l'armateur.

526. La sévérité des tribunaux peut s'expliquer par celle qui gouverne la conception de la faute inexcusable en droit aérien. Aussi rigoureuse soit-elle, la jurisprudence a pourtant démontré qu'elle n'entendait pas anéantir le principe de limitation de responsabilité mais seulement le réserver aux armateurs qui ont respecté parfaitement leurs obligations de sécurité.[628]

527. La position des juges laisse parfois penser qu'un glissement vers une obligation de sécurité s'opère. Les juges du fond peuvent être tentés d'imputer toute faute liée à la sécurité du navire à l'armateur.[629] Une tendance se dessine visant à durcir les conditions d'octroi du droit à limitation et, exige de l'armateur, que son comportement soit irréprochable en termes de sécurité maritime. La jurisprudence s'éloigne de la volonté du législateur en démontrant une plus grande sévérité à l'égard de ce principe qui, pour elle, doit demeurer exceptionnel. Isabelle Corbier se demande si « *la jurisprudence ne serait-elle pas tentée de faire peser sur l'armateur « une obligation de sécurité maritime de résultat »* ?».[630]

Une faute liée à la sécurité du navire est de nature à priver l'armateur de son droit à limitation. C'est ce qu'illustre la décision du 10 octobre 2001 rendue par la Cour d'appel d'Aix-en-Provence dans l'affaire du navire chimiquier Multitank Arcadia. A la suite d'une défaillance du propulseur d'étrave, ce navire avait heurté les installations d'un complexe pétrochimique lors d'une manœuvre d'accostage de nuit.[631] Les juges du fond retiennent la faute inexcusable de l'armateur lui reprochant de ne pas avoir tout mis en œuvre pour garantir les conditions optimales de sécurité de la manœuvre d'accostage, un des deux groupes électrogènes étant tombé en panne. Cet arrêt a

---

[627] BONASSIES Pierre, La faute nautique commise par le capitaine en tant qu'il a quitté la passerelle pour une opération de ballastage ne prive pas l'armateur du droit à limitation de responsabilité, DMF 2015, n° 775

[628] DMF 2002, supplément n° 6

[629] CORBIER Isabelle,Double faute inexcusable personnelle de l'armateur d'une pilotine, DMF 2005, n° 662

[630] CORBIER Isabelle, La faute inexcusable de l'armateur ou du droit de l'armateur à limiter sa responsabilité, DMF 2002, n° 626

[631] CORBIER Isabelle, La faute inexcusable de l'armateur ou du droit de l'armateur à limiter sa responsabilité, DMF 2002, n° 626

connu la censure de la Cour de cassation dans son arrêt du 8 octobre 2003 [632] qui a jugé que les motifs retenus par les juges du fond étaient insuffisants pour déterminer que «*le propriétaire, l'affréteur et le gérant du navire ainsi que le capitaine, commandant ce navire ès qualités* » avaient agi témérairement et avec conscience qu'un dommage en résulterait probablement.[633]

La doctrine soulève qu'avec l'application du Code ISM, la question se pose de savoir si la notion de faute inexcusable personnelle de la « personne désignée » pourrait être invoquée. [634]

Dans l'affaire Heidberg ayant donné lieu à l'arrêt de la Cour d'appel de Bordeaux du 31 mai 2005, le comportement général de l'armateur, qui n'a pas suffisamment porté attention aux conditions d'exploitation du navire, a été condamné.[635] Le respect des exigences réglementaires ne semble plus suffire. La faute inexcusable doit également être appréciée au regard de la cohésion de l'équipage qui, même s'il est réglementaire, doit être suffisamment compétent pour faire face aux difficultés imprévues d'une expédition maritime. Cette attitude s'explique par l'évolution de la composition des équipages dont la compétence peut varier au gré des lois de pavillon.[636]

Finalement, la Cour de cassation, dans sa décision du 22 septembre 2015, juge qu'aucune faute inexcusable ne pouvait être reprochée à l'armateur.[637] Cependant elle n'a pas tranché en faveur d'une conception in abstracto ou in concreto, ce qui laisse la question toujours ouverte, mais quelque peu relayée au second plan car le débat se déplace sur le terrain de la causalité.

528. L'exigence de la Cour de cassation porte davantage sur le contrôle d'un lien de causalité plutôt que sur la nature de la responsabilité du propriétaire. Par la rigueur de son contrôle, la Cour de cassation rappelle qu'en matière de limitation de responsabilité, il ne s'agit pas de juger la responsabilité même de l'amateur mais plutôt d'analyser son droit de faire valoir les limitations de responsabilité prévues par la convention en vigueur.[638] Les juges avaient cru pouvoir réintroduire une certaine souplesse dans l'admission de la déchéance du droit de limitation, telle que connue sous l'empire de la convention de 1957. Mais c'était sans compter l'intervention régulatrice

---

[632] BONASSIES Pierre, Contrôle disciplinaire par la Cour de cassation de l'appréciation par le juge de la faute inexcusable DMF 2003, n° 643

[633] DMF 2004, supplément n° 8

[634] CORBIER Isabelle,Double faute inexcusable personnelle de l'armateur d'une pilotine, DMF 2005, n° 662

[635] DMF 2006, supplément n° 10

[636] VIALARD Antoine, Faute inexcusable de l'armateur : la marée monte !, DMF 2005, n° 663

[637] DMF 2016, supplément n° 20

[638] BONASSIES Pierre, La faute nautique commise par le capitaine en tant qu'il a quitté la passerelle pour une opération de ballastage ne prive pas l'armateur du droit à limitation de responsabilité, DMF 2015, n° 775

de la Cour de cassation qui tente de pondérer la sévérité jusque-là exercée dans l'appréciation de la faute inexcusable.

529. La faute inexcusable souvent étudiée au regard de la convention de 1976 est une notion qui se retrouve dans d'autres domaines du droit maritime. La qualification de faute inexcusable ne doit pas être automatique et la Cour de cassation ne s'impose aucune ligne de conduite rigide, se réservant la possibilité d'assouplir sa jurisprudence en tenant compte du contexte du dommage. L'attitude du juge est influencée par le texte en cause applicable. Dans une décision du 29 avril 2014, le propriétaire du navire de plaisance qui laisse sous tension sa borne électrique pendant quelques semaines, et qui est à l'origine d'un incendie à bord de son navire, est une négligence et non une faute inexcusable. Il semble dès lors difficile de déceler le curseur fixé par la Cour de cassation dans ce qu'elle attend du comportement de l'armateur. Certes, ici, seuls des dommages matériels devaient être déplorés.[639]

Pour détourner le caractère incassable que la convention de 1976 a voulu lui donner, les juridictions françaises n'ont pas manqué de faire varier ce principe au gré des espèces. Il est tout de même déroutant de constater que l'interprétation prétorienne puisse conduire à des appréciations divergentes de la faute inexcusable, celle-ci faisant l'objet de la même définition dans la plupart des textes de droit maritime.

530. La conception de la faute inexcusable suivant les faits de l'espèce sera soumise à la matière qui la met en œuvre. Il faut ainsi se demander si la jurisprudence rendue en matière de limitation de responsabilité de l'armateur sous le régime de la convention de 1976, pourra être transposée au transporteur, exploitant du navire. La sévérité dont les tribunaux ont fait preuve peut amener à répondre par la négative, mais certaines espèces tempèrent cette approche. En matière de transport en pontée, à la suite de dommages causés à une marchandise sensible à l'eau du fait des conditions météorologies difficiles, la Cour d'appel avait refusé tout bénéfice de la limitation de responsabilité au transporteur et au commissionnaire. En cassation, dans une décision du 14 mai 2002, la Cour suprême censure la Cour d'appel pour défaut de base légale au motif que les arguments retenus étaient *« insuffisants à établir que le transporteur avait agi témérairement et avec conscience qu'un dommage en résulterait probablement »*.

Il ressort des faits de l'espèce que le transporteur n'avait pas recueilli le consentement du chargeur pour le transport en pontée de sa marchandise. La Cour de cassation avait donc tous les

[639] DMF 2015, supplément n° 19

éléments en mains pour retenir, avec la même rigueur dont elle a fait preuve dans les décisions précédentes, la faute inexcusable. Or, ce n'est pas le cas et cette flexibilité pourrait trouver sa justification dans deux raisons. D'un côté, la Cour rappelle que les juges du fond doivent motiver de manière précise les circonstances qui permettent la qualification de la faute inexcusable. D'autre part, il faut tenir compte de la nécessité pour la Cour de cassation de faire évoluer sa conception en fonction de la réglementation applicable. Le régime juridique applicable à un armateur ne peut être complètement comparable, en termes de limitation de responsabilité, à celui définissant les obligations du transporteur de marchandises. Ces deux professions ne s'inscrivent pas dans le même type de relations contractuelles. Alors que le premier doit répondre de ces actes face à des tiers, le second aura préalablement eu l'occasion de définir ses obligations dans le contrat de transport.[640]

531. En matière de transport de marchandises, le transporteur a encore la possibilité d'opposer la limitation de responsabilité. Par exemple, la disparition inexpliquée de la marchandise ne constitue pas une faute inexcusable du transporteur maritime.[641] Le vol d'un véhicule alors que toutes les précautions d'usages avaient été prises ne constitue pas non plus une faute inexcusable.[642] Les tribunaux doivent donc suffisamment la caractériser et ne doivent pas se reposer sur de simples hypothèses. Depuis plusieurs années maintenant, le juge s'appuie sur les circonstances en accord avec l'appréciation in concreto « *pour établir que le transporteur ne pouvait ignorer que l'absence de mesure de protection rendait prévisible le dommage*. ».[643]

532. Armateur ou transporteur, ces activités seront certainement un facteur d'influence dans la jurisprudence de la Cour de cassation. Il ne faut pas oublier la force de l'aspect psychologique dans certaines affaires, notamment dans les cas où les juges sont saisis pour des faits portant sur la responsabilité d'un transporteur maritime qui est à l'origine de pertes humaines.

L'institution de la limitation de responsabilité devient socialement de plus en plus difficile à justifier, malgré le bien fondé des raisons qui conduisent à son maintien. Faire valoir la limitation de responsabilité dans le cadre d'un contentieux relatif à un dommage matériel aura plus de sens et de cohérence, compte tenu de ses justifications historiques, que de l'opposer à des victimes de

---

[640] DMF 2003, supplément n° 7

[641] REMOND-GOUILLOUD Martine, La disparition inexpliquée de la marchandise ne constitue pas une faute inexcusable du transporteur maritime, DMF 2006, n° 671

[642] DMF 2006, supplément. n° 10

[643] HUMANN Claire, La faute inexcusable du transporteur maritime exclut toute exonération, DMF 2016, n°783

dommages corporels. C'est d'ailleurs peut-être ce facteur sociétal qui explique la position des juges.[644]

533. En matière de transport de passagers, la rigueur dans l'appréciation de la faute inexcusable est manifeste chez les juges. La Cour de cassation, dans un arrêt du 18 juin 2014, conforte la conception stricte retenue par les juges. Le fondement dans cette affaire est le droit français, et les faits portent sur une excursion maritime en Corse durant laquelle, à la suite d'une traversée difficile, un des passagers se blesse gravement à la jambe. La Cour de cassation rejette le pourvoi du transporteur formé à l'encontre d'un arrêt de Cour d'appel qui avait retenu sa faute inexcusable. Il a en effet été jugé que celui-ci avait manqué à son obligation de sécurité en s'abstenant de prévenir les passagers des dangers de la traversée.

Il doit donc être noté toute l'amplitude de l'appréciation de la faute inexcusable et l'usage que les juges peuvent en faire en fonction des faits litigieux. Les juges replacent le comportement de la partie responsable dans son contexte et peuvent moduler leur interprétation en fonction de l'activité de ce dernier, s'il est armateur, transporteur de marchandise ou transporteur de passagers.

L'interprétation prétorienne de la faute inexcusable empêche de l'enfermer dans des critères immuables. C'est en effet toujours la question du moyen et de la finalité. Parfois, comme c'est le cas avec le contentieux de l'assistance, les juridictions nationales n'auront pas d'autres choix que de fixer plus précisément les conditions d'application d'une convention.

B) Le rôle déterminant du juge dans la délimitation du contentieux de l'assistance

534. Le juge occupe une place décisive pour apprécier les modalités de mise en œuvre de l'assistance (1), ce qui se justifie par la nature atypique de l'institution (2).

1. Les modalités de mise en œuvre de l'assistance

535. Il est des conventions où le juge est plus qu'un simple organe exécutant, il est au centre du dispositif mis en place par le régime conventionnel. C'est notamment le cas de la Convention de 1989 sur l'assistance. Initialement régi par la convention de 1910, ce domaine relève désormais de la convention de 1989, entrée en vigueur le 14 juillet 1996 et publiée au Journal Officiel du 30 avril 2002. Le nouveau système n'a pas bouleversé les principes juridiques de l'institution de l'assistance mais marque une nette évolution du système dans la préservation de

[644] VIALARD Antoine, L'évolution de la notion de faute inexcusable et la limitation, DMF 2002, n° 628

l'environnement. Certes en France, la doctrine avait noté que la pratique française était déjà dotée des outils et principes de responsabilité offerts par la Convention de 1989 mais l'instrument n'en demeure pas pour le moins d'un grand intérêt pour les États dont la richesse du droit maritime pourrait faire défaut.[645]

536. L'essence même du rôle du juge dans le domaine de l'assistance réside dans son pouvoir de qualification du contrat. En effet, une fois qu'il a observé que les conditions de l'assistance sont remplies, le juge procède à la requalification du contrat en un contrat d'assistance. Cette opération juridique échappe à la volonté des parties.[646]

537. L'une des principales distinctions entre les contrats conclus pour des opérations d'assistance maritime et les contrats de remorquage par exemple, contrats de droit commun, se caractérise par la présence d'un aléa, résidant dans le succès de l'opération. La question s'est alors posée de savoir si, lorsqu'une obligation préexiste (à l'exemple du contrat de remorquage) en l'absence de dépassement des conditions du contrat[647], il peut être identifié une convention d'assistance. Pour certains, l'aide perdant son caractère spontané, il ne peut y avoir convention d'assistance.[648] En l'absence de danger pour le navire, sa cargaison ou l'environnement, l'intervention d'un remorqueur ne peut pas être requalifiée en acte d'assistance.[649] L'appréciation du péril est donc au cœur de la qualification de l'assistance. Il revient en effet au juge de déterminer si le péril est réel au moment des opérations de sauvetage.[650] Il n'est pas possible de renoncer par convention au bénéfice de l'assistance et, en présence d'un péril caractérisé, l'assistance est automatiquement reconnue entre le navire en danger et le remorqueur. [651]

538. La définition de la notion de danger dans l'assistance est absente des textes. Certes, autant dans l'article 9 de la loi du 7 juillet 1967 que dans l'article 1er a) de la Convention du 28 avril 1989, il est exigé que le navire, ou bien assisté, soit en danger. Toutefois, ces textes ne

---

[645] BONASSIES Pierre, La convention internationale de 1989 sur l'assistance, DMF 2003, n° 635

[646] DELEBECQUE Philippe, Peut-on par convention renoncer au bénéfice de l'assistance maritime ?, DMF 2007, n° 680

[647] Tel que prévu par l'article 17 de la convention de 1989 sur l'assistance

[648] LAPOYADE-DESCHAMPS Aude, La Convention de Londres sur l'assistance maritime et le droits français des contrat*s,* DMF 1993.533

[649] Sentence 1135 du 26 février 2007 - second degré, CAMP, DMF 2008, n° 691

[650] MONTAS Arnaud, Echange remorquage contre assistance : la qualification en droit maritime, Sur l'arrêt de la Cour d'appel de Papeete du 10 septembre 2009, Navire Vaeanu, DMF 2010, n° 712

[651] DELEBECQUE Philippe, Peut-on par convention renoncer au bénéfice de l'assistance maritime ?, DMF 2007, n° 680

définissent pas le danger auquel le navire doit être exposé. Cette notion relève de la pure appréciation des tribunaux qui auront la charge de rétablir les principes applicables sans prendre en considération la volonté des parties. La portée de la volonté des parties a été le sujet d'une affaire dans laquelle un contrat d'assistance, le contrat Villeneau, avait été conclu pour le renflouement d'un navire. Une fois l'opération accomplie avec succès, l'assistant présente sa demande en paiement d'indemnité, laquelle est refusée par l'armateur. L'assistant n'a pas d'autre choix que de porter l'affaire devant les tribunaux. En l'absence de texte maritime indiquant le sens à donner à la notion de danger, les arbitres s'appuient sur la tradition française classique qui requiert généralement que le danger soit certain, ou sérieusement probable, mais pas nécessairement imminent.[652] L'analyse des faits permet d'identifier la nature du danger et entraîne la qualification de l'opération entreprise d'assistance. Les juges doivent donc faire preuve de vigilance dans la qualification du péril. Cette même attention se retrouve dans la prise en compte de l'équité, notion en filigrane du texte mais traditionnellement prise en compte par la pratique pour l'évaluation de la rémunération d'assistance.

539. La notion d'équité n'a pas disparu du domaine de l'assistance avec l'entrée en vigueur de la convention de 1989. Le tribunal est toujours guidé par l'esprit d'équité quand il s'agit de traiter d'une opération d'assistance. L'article 2 de la Convention de 1910 énonçait que tout fait d'assistance ayant eu un résultat utile donne lieu « *à une équitable rémunération* ». La loi du 7 juillet 1967 reprenait la même formulation. La Convention de 1989, quant à elle, affirme simplement que « *les opérations d'assistance qui ont eu un résultat utile donnent droit à une rémunération* ». Cette formule n'est donc pas reprise dans les mêmes termes mais se retrouve à différents niveaux de lecture de la convention, et notamment dans la révision de l'indemnité de l'assistance ou dans le droit du sauveteur de vies humaines à une part équitable du paiement alloué à l'assistant pour avoir sauvé le navire.[653]

La disparition de la notion d'équité est loin d'être acquise, et son concours se justifie pleinement eu égard au rôle fondamental que le droit maritime lui a assigné depuis l'origine dans ce domaine. Les tribunaux devront donc en faire application. La différence de rédaction avec la convention antérieure ne doit pas présager du contraire, surtout dans une matière où le juge a un large pouvoir d'appréciation. Rien n'interdit donc à la jurisprudence de poursuivre dans la lignée des décisions précédentes et de fixer la rémunération en prenant en compte de l'équité.[654]

---

[652] Sentence 1042 du 10 novembre 2000, DMF 2001, n° 615

[653] Article 16 de la convention de 1989

[654] BONASSIES Pierre, La convention internationale de 1989 sur l'assistance, DMF 2003, n° 635

540. La notion d'équité est en revanche expressément citée pour la mise en œuvre de l'indemnité spéciale de la convention de 1989. L'évolution du transport et les dernières avancées législatives mettent en lumière l'attention portée à la prévention des événements en mer.

C'est la raison pour laquelle la convention a intégré une disposition marquant un changement notable avec le système existant sous l'empire de la convention de 1910. La convention de 1989 a introduit l'article 14 qui permet aux tribunaux d'allouer une indemnité dans la mesure où l'assistant aurait prévenu, ou même limité, les dommages à l'environnement.

Cet article renforce le pouvoir des juges dans l'octroi d'indemnisations en faveur d'entreprises spécialisées afin d'encourager la prévention des dommages de pollution. Il le fait tout en régulant le montant de ces indemnités à un niveau raisonnable de manière à ne pas trop susciter de réticence de la part des armateurs à recourir à l'assistance.[655] La doctrine appelle à une interprétation extensive de cet article afin de l'appliquer aux opérations d'assistance en haute mer pouvant constituer une menace pour les eaux territoriales.[656]

Le pouvoir d'appréciation du juge est donc un élément essentiel de la mise en œuvre de la convention, qui se traduit en particulier dans l'évaluation de l'indemnité d'assistance.[657]

541. Les critères d'évaluation de la rémunération de l'assistant sont fixés à l'article 13 de la convention de 1989 qui appelle à encourager les opérations d'assistance. Sans égard à l'ordre dans lequel ils apparaissent, ils incluent, entre autres, la valeur du navire et des biens sauvés, le succès de l'opération, le temps passé et les dépenses effectuées, la promptitude des services rendus et la nature et l'importance du danger. Certains de ces critères, tels que la valeur du navire ou les dépenses de l'assistant, ne posent pas de difficulté en termes d'interprétation. Malgré l'énumération théorique des différents critères par les textes, la pratique démontre que les juges ne retiennent en général que 3 critères, à savoir les risques encourus par le navire assistant, l'appropriation spéciale du navire assistant, et le montant des biens sauvés. Les juges usent de leur pouvoir discrétionnaire pour déterminer le montant de l'indemnité qui s'exprime en général en un pourcentage de la valeur des biens sauvés.

---

[655] Sentence 1076 du 5 novembre 2002, DMF 2003, n° 642

[656] BONASSIES Pierre et SCAPEL Christian, Traité de droit maritime, L.G.D.J, 3è édition, 2016, p. 436

[657] BONASSIES Pierre, La convention internationale de 1989 sur l'assistance, DMF 2003, n° 635

2. La nature de l'opération d'assistance

542. La nature juridique de l'assistance maritime est atypique. Il est difficile de savoir si l'assistance maritime est une institution contractuelle ou légale.[658] La structure de la convention de 1989 ouvre la voie à ces deux hypothèses en ce qu'elle accorde, d'un côté, une large part à la liberté contractuelle, tout en posant, d'un autre côté, des limites à cette liberté contractuelle en édictant des restrictions légales.

543. Il est, en tout cas, acquis que l'assistance est un régime autonome qui ne doit pas être assimilé à un autre régime juridique existant en droit commun, tel que l'enrichissement sans cause ou la gestion d'affaires. La raison principale menant à ce rejet tient au montant de l'allocation de l'indemnité, qui, dans ces deux régimes, ne peut être une somme supérieure à celle effectivement dépensée ou perdue.[659] Le régime de l'assistance est donc d'application exclusive et c'est ce qui a été rappelé dans un arrêt Tevera de la Cour de cassation en date du 14 octobre 1997. La Haute Juridiction rejette l'argument de l'assistant fondant sa demande d'indemnité sur la gestion d'affaires ou l'enrichissement sans cause pour la réévaluation de l'indemnité.

544. La part réservée à la liberté contractuelle dans la convention de 1989 interroge sur l'évolution de la nature de l'assistance. [660] Elle prévoit à son article 6 que les dispositions de ce texte sont d'application supplétive et peuvent être écartées par la volonté des parties. L'autonomie des parties trouve sa limite dans ce même article qui stipule par la suite que cette mesure ne porte pas atteinte au pouvoir du juge de modifier ou d'annuler les contrats et à l'obligation de prévenir ou limiter les dommages à l'environnement. Hormis ces deux exceptions, la convention de 1989 admet le recours à des clauses dérogatoires. C'est la raison pour laquelle les contrat-types d'assistance ont pu développer leur propre méthode d'évaluation de la rémunération d'assistance, comme c'est le cas avec la clause dite Scopic.

545. En matière d'assistance, les parties auront souvent recours aux contrats types, étant généralement représentés par le Loyd's open form (1990 et 2000), et la formule Villeneau dans une moindre mesure. La Scopic clause (Special Compensation P&I Clause) a été adoptée dans le but d'encadrer contractuellement l'indemnité due à l'assistant en facilitant la méthode retenue par

---

[658] Ibidem

[659] Cour de cassation, (Ch. com), 14 octobre 1997, Sté Nazairienne de remorquage c/ Sté Cob Line International, DMF 1997, n° 577

[660] BONASSIES Pierre, Les principes et règles applicables à l'assistance maritime, DMF 1997, n°577

l'article 14 tirant les conséquences de l'arrêt Nagasaki rendu par la Chambre des lords.[661] Dans cette décision du 6 février 1997, la Chambre des lords a eu à juger de l'indemnité spéciale de l'article 14 accordée à l'assistant à la suite d'une opération d'assistance sur un pétrolier en feu. La juridiction anglaise a rejeté la prétention de l'assistant qui demandait à inclure un élément de profit augmentant la somme allouée pour le remboursement des dépenses effectuées. Elle n'interprète pas le terme de « *fair rate »,* contenu dans la version anglaise de l'article 14, comme incluant un élément de profit. [662] Cette appréciation semble pourtant en contradiction avec la version française qui se réfère à une somme équitable, laquelle paraît admettre que ce profit puisse être réintégré dans l'indemnité spéciale accordée au titre de l'article 14.

546. La clause Scopic est assez complexe dans sa mise en œuvre et la question de sa portée a récemment été posée aux tribunaux. Elle illustre la liberté contractuelle en prévoyant une alternative à la méthode de calcul de l'indemnité prévue dans la convention de 1989. Elle a récemment fait l'objet d'une décision de la Cour de cassation du 14 juin 2016 dans l'affaire du navire Athena. Après l'échouement de ce dernier, l'armateur du navire et un assistant conclut un contrat d'assistance sous la forme d'une Lloyd's Open Form intégrant une clause Scopic. Le navire n'avait pu être sauvé, et en l'absence de résultat utile, la question était de savoir si les assureurs corps pouvaient prendre en charge une partie de l'indemnité versée au titre de la Scopic clause. La Cour de cassation déclare que la clause Scopic a une portée semblable à l'article 14 « *en ce qu'elle permet d'allouer à l'assistant, même en l'absence de résultat utile, une indemnité qui couvre l'ensemble des dépenses engagées sans opérer de distinction entre celles engagées pour sauver le navire et celles engagées pour éviter un dommage à l'environnement* ». Elle rectifie alors l'affirmation de la Cour d'appel de Paris qui, saisie de cette affaire, avait considéré dans son arrêt du 11 septembre 2014 que la clause Scopic ne saurait être assimilée à l'article 14 de la convention sur l'assistance. [663] La Cour de cassation opère une lecture stricte de la clause Scopic en reprenant la logique des dispositions conventionnelles pour en déterminer sa portée. Elle en déduit que *«l'indemnité payée en vertu de cette clause à [l'assistant] est exclue de la garantie de l'assureur corps ».*

La décision rendue par la Cour de cassation sur la clause Scopic porte sur un sujet suffisamment rare pour être citée. Elle est aussi très intéressante en ce qu'elle clarifie la prise en charge de l'indemnité versée au titre de la clause Scopic, même si certaines critiques sur son bien-

---

[661] REBORA Jean François, Portée et effet de la SCOPIC dans un contrat d'assistance LOF *« no cure no pay »* sous le régime de la Convention internationale de 1989, DMF 2014, n° 764

[662] MIRIBEL Stéphane, Journée Ripert 2016 : Revue de la jurisprudence maritime, DMF 2016, n° 784

[663] Cour d'appel de Paris, 11 septembre 2014, Navire Athena, No 12.05684

fondé ont pu être émises.[664] Désormais les assureurs de responsabilité sont responsables pour l'indemnisation de la clause Scopic sans que les assureurs corps ne puissent être appelés à contribuer. Ces derniers prennent en charge l'indemnité de la clause 13 de la convention lorsqu'elle est caractérisée. La Cour de cassation ne distingue pas les dépenses encourues pour préserver l'environnement de celles engagées pour préserver le navire. Dès lors que les frais subis par l'assistant n'ont pas été indemnisés en vertu de l'article 13, les assureurs responsabilité devront payer l'indemnité de l'article 14 ou SCOPIC.[665]

547. Cette question soulève l'opportunité du caractère supplétif des dispositions d'une convention internationale. C'est une pratique qui est certes en phase avec la modernisation des instruments juridiques actuels, mais il faut rappeler que l'intérêt primordial d'une convention est d'imposer des règles impératives de manière à atteindre l'uniformisation du droit applicable. Or, écarter par voie contractuelle les avancées réalisées au niveau international conduit à se demander quel intérêt subsiste encore dans le maintien des conventions. Pour ce qui est de la convention sur l'assistance, la doctrine a rappelé que cette position se justifie par la volonté de doter cet instrument d'un fort universalisme et éviter que certains Etats hésitent à l'adopter en raison du régime de l'indemnité spéciale. [666] Cette convention présente l'avantage d'instaurer un cadre juridique uniforme en l'absence d'accord contractuel. Elle a aussi le mérite d'imposer à tous l'obligation de prévenir les dommages à l'environnement.

Les concepts de droit commun seront fondamentaux dans le cadre de l'appréciation d'une convention internationale et la mise en œuvre de ses dispositions. Le juge national a la charge complexe de juger un litige en combinant ses contraintes de politique juridique tout en devant s'inscrire dans une politique plus globale qui consisterait à s'ouvrir sur la place du traité au niveau international et éventuellement sur l'assimilation de concepts de droit comparé pour tendre vers une uniformisation internationale du droit.

Quand bien même cette idée serait reçue au sein des juridictions nationales, des contraintes extérieures à leur ordre juridique national atténuent l'influence que les juges sont susceptibles d'avoir sur l'unification du droit international.

---

[664] DMF 2017, supplément n° 21

[665] GAUTIER Gilles, Les frais d'assistance engagés en application d'une SCOPIC sont à la charge du P&I, DMF 2016, n° 783

[666] BONASSIES Pierre et SCAPEL Christian, Traité de droit maritime, L.G.D.J, 3è édition, 2016, p. 416

548. La faculté du juge à contribuer à l'unification du droit n'est possible que dans la mesure où il en a les moyens. Les contraintes inhérentes à l'adoption d'un texte international privent le juge de participer efficacement à la cohésion du droit international. Certains mécanismes sont prévus pour éviter les conflits de conventions mais aucun système n'existe pour s'assurer que les différents textes adoptés forment un tout cohérent répondant à l'objectif d'uniformisation. Ce sont donc principalement les *moyens* qui font l'objet d'une uniformisation plutôt que la *finalité* du texte. Les efforts d'harmonisation du droit international sont accompagnés par la mise en place d'outils au service de la cohésion des instruments internationaux (A) qui se voient menacés par l'évolution de l'utilisation des conventions internationales (B).

Section I : Les outils au service de la cohésion des instruments internationaux

549. Il n'existe pas de hiérarchie entre les sources du droit international. Ce schéma est inexistant dans la convention de 1969, qui s'attache plutôt à déterminer les principes généraux d'articulation des traités entre les États parties (A), alors que la pratique s'oriente vers une conciliation des normes comme le démontre le domaine de la limitation de responsabilité (B).

A) Les principes généraux d'articulation avec les autres conventions, l'influence de la Convention de Vienne du 23 mai 1969

Consciente de la vertu reconnue au droit international, la Commission du Droit International avait réuni à Vienne la majorité des États afin d'adopter cet instrument considéré comme un moyen de développer une coopération pacifique entre les nations.

La Convention de Vienne de 1969 fixe les règles relatives à l'application des traités de droit international. Elle codifie l'ensemble des règles d'origine coutumière relatives au droit des traités. Elle prévoit les conditions et modalités dans lesquelles les sujets de l'ordre juridique international pourront exprimer leurs engagements par voie contractuelle.

Le domaine de cette convention reste cependant limité aux conventions écrites conclues entre les États, excluant les traités passés par les organisations internationales intergouvernementales entre elles ou avec des États.[667] Bien qu'elle soit soumise au principe de l'effet relatif des traités qui ne peuvent lier que les États l'ayant ratifié, la portée de ce texte s'étend au-delà du simple nombre d'États parties. Ce texte codifie des règles coutumières admises par

[667] Articles 1 et 2 de la convention de 1969

l'ensemble de la communauté internationale, qui ont, à ce titre, une valeur obligatoire. Il sert de référence en matière d'application des traités pour les juges et offrent des pistes de résolution des litiges dans l'articulation des traités.

Cette convention n'a pas été ratifiée par la France mais les principes qu'elle contient font partie du droit coutumier relatif à l'articulation des textes internationaux applicable en droit français.

550. En matière de contentieux de droit maritime, il est plutôt rare de voir citer une disposition de la Convention de Vienne. Une des raisons de ce silence se trouve, pour certains, dans son champ d'application qui semble restreint aux seules relations entre les États. Cette position doctrinale consiste à la priver de toute vocation à pouvoir régir des litiges de droit privé mettant en cause des particuliers. Mais cette approche ne fait pas l'unanimité et certains auteurs soutiennent que les directives reconnues à l'article 30 de la Convention de Vienne s'appliquent aux conflits de conventions en matière maritime. [668] La question incidente renvoie inévitablement à la notion de l'effet direct. Il s'agit de savoir si les dispositions de cette convention peuvent être invoquées par un particulier devant les tribunaux au soutien de sa prétention. Toutefois, ne s'agissant pas d'un traité ratifié mais d'un texte de référence codifiant le droit applicable, la théorie développée ci-dessus par la doctrine ne peut pas totalement être validée.

551. Les règles inscrites dans la convention de 1969 sont utiles pour la compréhension de l'articulation des conventions de droit maritime. La multiplication des normes de droit international en matière maritime entraîne des problèmes de conciliation de traités et les principes établis dans la Convention de Vienne constituent un outil au service des juridictions pour appréhender l'autorité de chacun des textes. Il a notamment été consacré la solution de la supériorité du traité postérieur sur le traité antérieur. L'article 30 de la convention précise les modalités de cette articulation en admettant que les traités antérieurs ne peuvent s'appliquer que dans la seule mesure où ils ne portent pas atteinte aux traités postérieurs. Cet article détermine également les relations entre les États parties aux traités antérieurs avec les États parties aux traités postérieurs. Un mécanisme préventif est fixé de manière à préserver le droit de chaque État d'être lié aux seules dispositions auxquelles il a consenti.

Les relations avec les autres conventions internationales sont un aspect important de la cohésion internationale et la convention des Nations Unies sur le droit de la mer du 10 décembre 1982 (CNUDM) y a consacré son article 311. Celui-ci autorise les États parties à conclure des

[668] BLOCH Cyril, Conflit d'application entre la version originelle et la version amendée de la Convention de Bruxelles du 25 août 1924. Conflit d'antériorité entre un appel en garantie et un déclinatoire de compétence, sur un arrêt de la chambre commerciale de la Cour de cassation du 16 octobre 2012, DMF 2013, n° 744.

accords dérogatoires sous réserve qu'ils ne soient pas incompatibles ni avec la réalisation de son objet ou de son but, ni avec les droits des autres États parties.

552. Les dispositions de la convention des Nations Unies sur le droit de la mer ont été étudiées dans leur relation avec l'article 4 de la convention MARPOL. La Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, dont l'objectif était d'instituer un ordre juridique pour les mers et les océans, n'a pas remis en cause l'ordonnancement défini par la convention MARPOL, mais l'a, au contraire, confirmé et conforté. Les deux conventions se complètent notamment pour la détermination des personnes responsables en cas d'infraction au texte de MARPOL. Une confrontation des textes a notamment eu lieu au sujet de l'extension des personnes responsables par la loi française. [669]

La Convention de Montego Bay a pour objectif de réglementer les droits et compétences des États. Outre les normes techniques qu'elle édicte, la Convention MARPOL prévoit elle aussi une disposition relative à la compétence des États en cas de contravention aux normes posées par ce texte.[670]

553. Que ce soit la Convention MARPOL ou la Convention des Nations Unies sur le Droit de la Mer, l'État côtier peut reconnaître la compétence de l'État du pavillon pour juger des infractions commises dans les eaux sous sa juridiction. Seulement, les conditions de ce dessaisissement diffèrent d'un texte à l'autre. Aussi, lorsque la Convention MARPOL prévoit le principe de la sanction par l'État côtier de la violation d'une de ses dispositions, la CNUDM envisage ce principe comme une exception. Si l'État côtier dispose du choix de renvoyer l'affaire à l'État du pavillon avec la Convention MARPOL, c'est l'État du pavillon qui reste maître de l'engagement des poursuites avec la CNUDM.[671]

554. L'enjeu du conflit entre ces deux textes ne vaut d'être étudié que sous l'angle de la pollution commise en ZEE. Les dispositions de ces textes internationaux s'opposent et il est

---

[669] GRELLET Luc, Légalité de la directive 2005/35/CE au regard des conventions Montego Bay et Marpol, Cour de justice des communautés européennes (Grande chambre) – 3 juin 2008 n° C 308/06, DMF 2008, n° 697 : « *Etendre le nombre des personnes susceptibles d'être poursuivies en cas d'infraction à MARPOL revient à modifier l'équilibre du système mis en place par ces deux conventions et d'autre part à sanctionner des perronnes qui n'ont aucune responsabilité dans la mise en conformité du navire aux dispositions de MARPOL matérialisées par le certificat IOPP, ce qui est contraire à la lettre et à l'économie de la convention.* »

[670] Article 4, alinéa 2 : « *Toute violation des dispositions de la présente Convention commise dans la juridiction d'une Partie à la Convention est sanctionnée par la législation de cette partie. Chaque fois qu'une telle infraction se produit, la Partie doit : soit engager des poursuites conformément à sa législation ; soit fournir à l'Autorité dont dépend le navire les preuves qui peuvent être en sa possession pour démontrer qu'il y a eu infraction.* »

[671] MARQUES Christophe, Le dépaysement des procédures intentées contre les navires pollueurs : quelles hypothèses en droit ?, DMF 2006, n° 670

intéressant d'étudier l'accueil qu'il leur est réservé dans les droits internes. En matière de pollution maritime par hydrocarbures, la Convention MARPOL est intégrée par la loi de 1983 dans le Code de l'environnement. Pour la procédure pénale, il est renvoyé aux dispositions du Code de procédure pénale,[672] lequel ne connaît pas la CNUDM.[673]

555. En présence d'un conflit de textes internationaux, le droit international applique la théorie de l'obsolescence et fait prévaloir le texte le plus récent. En effet, l'article 30 du traité de Vienne sur le droit des traités reprend l'adage « *lex posteriori derogat* ». Ainsi, l'article 228 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, signée en 1982 et ratifiée en 1996, primerait sur l'article 4 de la Convention MARPOL, signée en 1974 et ratifiée par la France en 1981. Le doute peut néanmoins subsister sur la fiabilité de l'analyse comparative, du fait de la constante réactualisation de la Convention MARPOL. Cette technique ne pourra pourtant pas être utilisée en raison de l'absence d'identité de l'objet des conventions internationales et des parties contractantes.

D'autre part, un paramètre à prendre en compte pour la recherche de la solution peut se trouver dans l'article 237 CNUDM qui dispose que « *la présente partie* [partie de la convention incluant l'article 228] *n'affecte pas les obligations particulières qui incombent aux États en vertu de conventions et d'accords spécifiques conclus antérieurement en matière de protection et de préservation du milieu marin, ni les accords qui peuvent être conclus en application des principes généraux énoncés dans la Convention.* » Aux termes de cet article, il ressort que la Convention MARPOL devrait être la seule compétente car elle vise spécialement la répression de la pollution causée par les navires, ce qui participe à la protection et de la préservation du milieu marin.[674]

556. En conclusion, il faut relever que la procédure de dépaysement ne met pas en jeu la règle « non bis in idem ». L'arrêt du 27 septembre 2007 rendu par la cour d'appel de Rennes explique que l'article 692 du Code de procédure pénale prévoit que les sanctions prononcées par les juridictions étrangères n'ont l'autorité de la chose jugée en France que lorsqu'elles concernent des faits commis en dehors du territoire de la République.[675] Lorsqu'un étranger a commis en France un crime et a été condamné définitivement dans son pays pour cette infraction à la suite d'une

---

[672] Articles 706-107 et suivants du Code de procédure pénale

[673] Conventions des Nations Unis sur le droit de la mer du 10 décembre 1982 (CNUDM)

[674] MARQUES Christophe, Le dépaysement des procédures intentées contre les navires pollueurs : quelles hypothèses en droit ?, DMF 2006, n° 670

[675] NICOLAS Christophe, De l'application nuancée par la Cour d'appel de Rennes de l'article 228 de la Convention de Montego Bay (compétence de l'Etat côtier en cas de pollution dans sa zone économique exclusive), DMF 2008, n°688

dénonciation officielle des faits par les autorités judiciaires françaises, l'action publique en France n'est pas éteinte par la chose jugée.

Cette jurisprudence déstabilise la souveraineté nationale des États en matière pénale. La priorité généralement accordée à la répression pénale par la France est freinée. Une partie de la procédure est amputée de la phase finale de jugement : le prononcé de la condamnation du pollueur. L'État dont les côtes ont été polluées se retrouve déchu de sa compétence naturelle à sanctionner la personne ayant porté atteinte à la protection de l'intérêt général.

557. Ces observations pourraient être nuancées. L'harmonisation des sanctions pénales au niveau européen a pour effet de condamner l'auteur de la pollution de la même manière. Le fossé créé par la législation française avec les autres États européens dément pourtant cette hypothèse.

La Convention de Vienne, bien qu'elle règle d'importantes questions de droit international public, sera rarement appliquée aux conventions de droit maritime, celles-ci prévoyant leurs propres mécanismes de conciliation et d'articulation des traités.

B) L'articulation des principes de limitation dans les différentes conventions

558. Les domaines dans lesquels les conventions internationales de droit maritime sont adoptées sont divers et, compte tenu du défaut d'identité de leur objet, leur articulation ne pose pas de difficultés. Néanmoins, certains principes innervent l'ensemble du droit maritime, tels que le principe de limitation de responsabilité. Cette omniprésence a rendu nécessaire la prévention de conflits dans les conventions. En effet, historiquement réservé au propriétaire de navire, la convention LLMC de 1976 doit désormais s'articuler avec les autres textes applicables. Pour cela, elle a écarté de son champ d'application certaines matières spécifiques.

559. En ce qui concerne les conventions antérieures à l'adoption de la Convention LLMC, la crainte d'un conflit de conventions est dissipée à la lecture de ses dispositions. L'ambition de la Convention LLMC est d'avoir une portée générale en élargissant non seulement le champ des personnes bénéficiaires de cette limitation de responsabilité, mais aussi les créances auxquelles la limitation est opposable.

Toutefois, afin de prévenir tout conflit avec une réglementation déjà en vigueur, la convention prévoit expressément à l'article 3 l'exclusion de certaines créances qui relèvent d'un régime de droit spécial. Ainsi, tout conflit relatif aux créances prévues par la Convention de 1969 sur la responsabilité civile de la pollution par hydrocarbures ou la Convention sur l'assistance ou des

dommages nucléaires est écarté par la Convention elle-même.[676] Il semble que le régime spécifique de certaines créances emporte la mise à l'écart de l'application de la convention LLMC mais, en l'absence d'une claire mention dans le texte, le doute est permis.

560. En matière de transport de marchandises, la jurisprudence ne s'est pas révélée être suffisamment abondante pour pouvoir développer une réflexion. En cas de dommages à la marchandise, le transporteur de marchandises bénéficie de la limitation de responsabilité au titre de la convention de 1924. Toutefois, il est possible de se demander s'il ne peut pas également bénéficier de la limitation telle que prévue dans la convention LLMC.

En effet, cette dernière n'exclut pas clairement le transport de son champ d'application. Par ailleurs, l'article 8 de la convention de Bruxelles prévoit que *«les dispositions de la présente convention ne modifient ni les droits, ni les obligations du transporteur, tels qu'ils résultent de toute loi en vigueur en ce moment relativement à la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires en mer. »* Certes, cette référence, tout autant anachronique soit-elle, ne peut atténuer la force que les rédacteurs ont entendu accorder à ce principe.

La jurisprudence semble divisée sur ce point. Les solutions dégagées par les juridictions ne permettent pas de clarifier de manière définitive les doutes en la matière. Alors que la cour d'appel de Paris dans un arrêt du 31 octobre 1984, refuse au transporteur le bénéfice de la limitation de responsabilité, quelques années plus tard, la cour d'appel d'Aix en Provence adopte la position inverse dans un arrêt du 31 octobre 1988 en acceptant que celui-ci puisse s'en prévaloir. [677]

Pour la doctrine, les règles de responsabilité ne sont pas forcément exclusives l'une de l'autre et, du fait de la différenciation de leur objet, elles doivent être envisagées comme des règles complémentaires. Aucune disposition des deux conventions ne vise à exclure ce mécanisme et ce silence peut s'entendre comme une acceptation tacite de l'absence de conflit entre ces textes. La différence de nature des institutions conduit à admettre le cumul des systèmes de limitations de responsabilité. [678]

561. L'approche de la responsabilité du transporteur de passagers fut modernisée avec la Convention d'Athènes de 1974. Même si ce dernier texte a été adopté avant la convention LLMC de 1976, le régime de limitation de responsabilité des propriétaires de navires était déjà bien connu au niveau international puisqu'il faisait déjà l'objet d'une convention de 1957. C'est la raison

---

[676] CACHARD Olivier, Le commissionnaire de transport face aux « limitations » des Conventions maritimes de 1924 et de 1976, DMF 2008, n° 690

[677] Ibidem

[678] COURTOIS Bertrand, LE BERRE Frédérique, La limitation de 1976 peut-elle être invoquée par le commissionnaire de transport ? L'affaire Almania, DMF 2009, n° 707

pour laquelle, les rédacteurs de la convention d'Athènes ont précisé à l'article 19 qu'elle « *ne modifie en rien les droits et obligations du transporteur, du transporteur substitué et de leurs préposés ou mandataires tels qu'ils résultent des conventions internationales sur la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer.* »

Ces différents textes ont évolué depuis, dans le sens d'un rehaussement des plafonds de limitations. L'article 7 de la Convention LLMC 1976 amendée par le protocole de 1996 prévoit que « *dans le cas de créances résultant de la mort ou de lésions corporelles des passagers d'un navire et nées d'un même événement, la limite de la responsabilité du propriétaire du navire est fixée à un montant de 175 000 unités de compte multiplié par le nombre de passagers que le navire est autorisé à transporter conformément à son certificat* ».[679]

La suppression de la limitation à 25 millions d'unités de compte a été reçue favorablement car elle redonne un peu plus de sens à l'évolution engagée avec la convention d'Athènes de 2002 qui prévoit une limitation à 400 000 DTS par passager. En effet, il a été remarqué que sous l'empire de la convention de 1976, le montant maximum fixé à 25 millions d'unités de compte ne permettait l'indemnisation que de 62 passagers à 400 000 DTS.[680]

Il en résulte que s'appliquera aux créances de passagers la limite de responsabilité la plus basse calculée en application de la Convention d'Athènes ou de la Convention LLMC. Ainsi, dans les cas où la limite de responsabilité du transporteur de passagers prévue par la Convention d'Athènes s'avérerait supérieure au plafond fixé dans la Convention LLMC, le transporteur pourra se prévaloir de la limite de responsabilité prévue à l'article 7 de la Convention LLMC.[681]

Dans le système envisagé, le principe de limitation a été respecté en offrant au propriétaire responsable la limite la plus avantageuse. Mais les plafonds de limitation évoluent et, face à un événement maritime plus global, il a été relevé que cette limitation prévue par la Convention LLMC risquait de paralyser les plafonds de la Convention d'Athènes de 2002 qui resteront purement théoriques.[682] Toutefois, avec la récente modification des plafonds de limitation de responsabilité de la convention LLMC en 2012,[683] cet effet de paralysie des mécanismes de responsabilité devrait être atténué, même si la perversité de ce système peut toujours rejaillir compte tenu de l'augmentation constante de la capacité des navires de passagers.

---

[679] Décret n° 2007-1379 du 22 septembre 2007 portant publication du protocole modifiant la Convention de 1976 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes, fait à Londres le 2 mai 1996

[680] DMF 2003, supplément n° 7

[681] Rapport fait au nom de la commission des affaires étrangères sur le projet de loi adopté par le Sénat, autorisant l'adhésion de la France au protocole à la convention d'Athènes de 1974 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages, par M. Didier QUENTIN, Sénat n° 3694

[682] Pour une application pratique, DMF 2003, supplément n°7

[683] Résolution LEG.5 (99) du 19 avril de l'OMI, voir infra

562. Le parti pris des conventions internationales de droit maritime est alors d'anticiper tout conflit pour parvenir à une conciliation des différents instruments en vigueur. Cet esprit de construire une législation coopérative est présent depuis les premières conventions, avec notamment la convention de l'abordage de 1910 [684] et se retrouve jusque dans les récentes règles de Rotterdam où le principe de suprématie de cette convention a été rejeté. En effet, lors des discussions du projet de Convention CNUDCI sur le transport de marchandises entièrement ou partiellement par mer, la question de la primauté de cette convention sur les autres conventions de transport éventuellement applicables a été évoquée, ayant même intégré un article à cet effet.[685] Toutefois, cet article fut supprimé au profit d'un « système réseau » qui rend applicable la convention de transport spécifique (CMR, CIM) de la même manière que si la convention CNUDCI sur le transport de marchandises n'avait pas été applicable.

Le contenu des textes internationaux prend soin d'organiser les relations que les différentes conventions doivent avoir entre elles. Cette initiative est indispensable compte tenu du nombre important de traités adoptés. Ils doivent pouvoir s'appliquer en parfaite harmonie sans devoir faire appel à des principes de droit international public dont l'interprétation peut mettre en péril la cohérence du droit applicable. Toutefois, les conventions internationales de droit maritime commencent à être victimes de leur succès et l'accroissement du nombre de ces normes, aussi bénéfique soit-il, tend à menacer la cohésion souhaitée au niveau international.

Section II : Les menaces de la cohésion du cadre législatif international de droit maritime

563. La législation internationale est désormais composée de (peut-être trop) nombreux textes qui doivent coexister et il est difficile de donner une certaine cohérence à ce corps normatif en perpétuelle mutation. Les espoirs d'une unification sont désormais bien lointains, notamment du fait de la parcellisation internationale des règles de droit matériel (A) mais aussi du fait de l'altération de l'effectivité des dispositions de la convention internationale (B).

---

[684] Art. 10 de la convention sur l'abordage de 1910 : « *Sous réserve de conventions ultérieures, les présentes dispositions ne portent point atteinte aux règles sur la limitation de responsabilité des propriétaires de navires, telles qu'elles sont établies dans chaque pays, non plus qu'aux obligations résultant du contrant de transport ou de tous autres contrats.* »

[685] DELEBECQUE Philippe, Le projet de Convention CNUDCI sur le transport de marchandises entièrement ou partiellement par mer, DMF 2007, n° 680

A) La parcellisation internationale des règles de droit matériel

564. La construction du droit international s'est accompagnée d'un constant renouvellement des normes applicables. La vertu reconnue à l'harmonisation des règles au niveau international a encouragé la multiplication de l'adoption des traités qui, paradoxalement, participe au morcellement des règles de droit matériel au niveau international. Deux facteurs de modernisation peuvent faire obstacle à l'uniformité du droit applicable avec d'une part l'adoption de protocoles réévaluant généralement les montants de limitation de responsabilité (1) et d'autre part l'adoption successive de deux conventions internationales de même nature (2).

1. Les protocoles portant révision des conventions internationales

565. La faveur accordée, et reconnue à juste titre, aux instruments internationaux a motivé la communauté maritime à régulièrement moderniser la réglementation internationale par l'adoption de conventions internationales. Le processus d'élaboration d'une convention se distingue totalement de la ratification et de l'entrée en vigueur du texte international et n'a pas pas pour effet, sauf à ce que les textes le prévoient expressément, la dénonciation automatique d'une convention préexistante.

566. Les conventions modifiées par les protocoles apportent un peu plus de confusion à la lecture du droit applicable. C'est en effet une des possibilités offertes par le droit international que de faire évoluer le contenu de certaines dispositions bien spécifiques par voie de protocole additionnel. Celui-ci est généralement entendu comme un acte de droit international qui complète ou modifie un traité.

Derrière le terme de protocole se cache plusieurs significations selon la fonction qui lui est assignée. Les instruments auxquels le terme renvoie généralement sont : un protocole de signature, un protocole facultatif, un protocole fondé sur un traité-cadre, un protocole d'amendement ou un protocole supplémentaire. Véritable outil d'évolution du texte, il est néanmoins soumis à la même procédure de ratification et son applicabilité demeure subordonnée à la volonté de chaque État déjà partie au texte originel.

Les protocoles additionnels sont généralement des protocoles d'amendement, c'est à dire modifiant un ou plusieurs traités antérieurs. En revanche, un protocole supplémentaire est un instrument contenant des dispositions complétant celles d'un traité antérieur.

567. Les protocoles peuvent être utilisés pour élargir le champ d'application du texte. En matière de pollution par hydrocarbures, la forme actuelle de la Convention MARPOL 73 / 78 se

compose du texte même de la convention, de protocoles et d'annexes édictant des normes techniques pour lutter contre des formes spécifiques de pollution. Elle est accompagnée du Protocole de 1978 précité et de deux protocoles additionnels. Le Protocole I relatif aux dispositions concernant l'envoi de rapports sur les événements entraînant ou pouvant entraîner le rejet de substances nuisibles et le Protocole II sur l'arbitrage ont été adoptés en même temps que la Convention de 1973. Le protocole de 1997 modifiant la Convention internationale de 1973 a permis d'intégrer la sixième annexe de la Convention MARPOL. Les règles relatives aux types spécifiques de pollution sont contenues dans six annexes. L'annexe I et l'annexe II ont été adoptées en même temps que la Convention de 1973. La ratification des autres annexes repose sur le système du volontariat.

568. En matière maritime, les protocoles sont principalement utilisés pour rehausser les plafonds de limitation de responsabilité. Ils ont en effet été largement utilisés dans des domaines aussi variés que le transport de passagers ou de marchandises, l'assistance et le sauvetage, la limitation de responsabilité des propriétaires de navires ou la pollution par hydrocarbures. Cet avantage historique spécifique aux opérateurs maritimes est soumis à l'érosion monétaire ce qui rend indispensable une réévaluation périodique. En effet, les montants des plafonds jugés parfois trop avantageux à leurs bénéficiaires sont également revus à la hausse au gré des catastrophes ou de la montée en puissance des pays essentiellement de « chargeurs ».

Dans le domaine du transport de marchandises, la convention de Bruxelles du 25 août 1924 a été une première fois modifiée avec le protocole du 23 février 1968 (Règles de Visby)[686] qui actualise certaines dispositions ciblées essentiellement sur les limitations de responsabilité et la prise en compte de l'évolution de la « conteneurisation croissante » des marchandises. Il insère un nouveau critère pour le calcul du montant de la limitation de responsabilité, en ajoutant le kilo comme unité aux côtés de la limitation basée sur le colis ou l'unité. Ce protocole est pourtant ratifié par seulement un tiers des États parties à la Convention de 1924.

Le protocole du 21 décembre 1979 était indispensable du fait de la réforme du système monétaire international du 1er avril 1978. Uniquement ouvert à l'adhésion des pays ayant déjà ratifié le protocole de 1968, il est entré en vigueur le 18 mai 1986 et a été rendu nécessaire du fait de l'abandon de la référence à l'or en matière monétaire. Une nouvelle unité de compte a du être

[686] Entré en vigueur le 23 juin 1977

adoptée, le DTS se substituant ainsi à toute monnaie rattachée à l'or car il était impossible de faire référence à l'or pour les pays membres du FMI.

En matière de limitation de responsabilité des propriétaires de navires, il a été vu que le protocole de 1996 a abouti à une réévaluation des montants de limitation de responsabilité dont le propriétaire de navire pouvait se prévaloir.[687]

569. Conscients de l'importance de la révision régulière des limitations de responsabilité, les rédacteurs des conventions ont intégré un mécanisme simplifié de révision des montants fixés dans les textes. Présent dans la convention CLC 1969/1992[688], il l'est également dans la convention de 1996 sur la limitation de responsabilité qui prévoit à son article 8 § 7 que : « *Tout amendement adopté conformément au paragraphe 4 est notifié par l'Organisation à tous les États contractants. L'amendement est réputé avoir été accepté à l'expiration d'un délai de dix-huit mois après la date de sa notification, à moins que, durant cette période, un quart au moins des États qui étaient des États contractants au moment de l'adoption de l'amendement ne fassent savoir au Secrétaire général qu'ils ne l'acceptent pas, auquel cas l'amendement est rejeté et n'a pas d'effet*. »

L'intérêt pour la France d'adhérer à ce protocole réside dans le relèvement des seuils de limitation de la responsabilité au profit des créanciers des propriétaires de navires ainsi que dans l'introduction d'un mécanisme simplifié de réévaluation des montants de limitation, permettant d'éviter la convocation périodique de conférences diplomatiques.

Cette procédure de révision tacite a été utilisée en 2012 lorsque le comité juridique de l'OMI a décidé d'augmenter les plafonds existants. Les plafonds prévus par le protocole de 1996 étaient devenus obsolètes car ils n'étaient plus en phase avec les montants d'indemnisation qu'impliquerait un évènement de mer global. Par conséquent, il a été adopté lors de la session du comité en avril 2012 la résolution LEG.5 (99) du 19 avril 2012 portant adoption des amendements aux montants de limitation prévus dans le Protocole de 1996 modifiant la Convention de 1976 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes. Ces nouveaux montants sont réputés être en vigueur trois ans après l'adoption de la résolution, soit en 2015.

570. Toutefois les avancées réalisées dans la réévaluation des plafonds se trouvent vite anéanties par l'impact de l'érosion monétaire. Le Professeur Antoine Vialard rappelle les

---

[687] Voir tableau, document « Projet de loi autorisant l'adhésion au protocole modifiant la convention de 1976 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes ; rapport Sénat n° 395, session ordinaire 2005-2006 »

[688] DMF 2012, supplément n° 16

conséquences limitées de l'évolution de la limitation de responsabilité. Il estime que les nouveaux montants sont en général trop bas car un même montant va voir sa valeur diminué le temps qu'il soit effectivement applicable. Il met en avant la neutralisation des progrès du fait du décalage temporel entre l'adoption d'un protocole et son entrée en vigueur et estime les plafonds trop bas.[689] L'érosion monétaire aura raison des augmentations des montants qui auront davantage pour effet de compenser l'inflation.

Les protocoles répondent au coup par coup, notamment lors des pollutions maritimes, et entraînent le rehaussement des plafonds sans pour autant permettre la réparation intégrale des dommages.

571. L'effet pervers de l'adoption de protocoles successifs est de multiplier les régimes juridiques applicables créant des divergences entre États parties ayant ratifié une même convention originelle. Deux normes juridiques coexistent et sont susceptibles d'être invoquées en tant que convention internationale. Cette situation entraîne un risque de conflits de conventions réglé par chaque juridiction selon leur propre droit national.

Une autre preuve du morcellement des règles de droit matériel se trouve dans l'adoption successive de conventions internationales de même nature, c'est à dire portant sur le même objet.

2. L'adoption successive de conventions internationales de même nature

572. Soumise à la volonté souveraine des États à en devenir partie, l'avenir d'une convention est difficile à prévoir. En cas de succès mitigé, c'est à dire si le texte requiert le nombre de ratifications nécessaires pour son entrée en vigueur sans entraîner pour autant l'adhésion de l'ensemble de la communauté internationale, deux conventions internationales régiront chacune de leur côté un même domaine d'activité. Par exemple, en matière de saisie, la convention internationale du 12 mars 1999 sur la saisie conservatoire des navires est entrée en vigueur le 14 septembre 2011 et coexiste au niveau international avec la populaire convention de 1952. Le transport de marchandises est également une matière illustrant parfaitement la complexité de l'objectif d'unification du droit.

573. Les Règles de La Haye-Visby ont été adoptées dans un contexte économique et géopolitique qui a subi de profondes mutations. Ce texte, même s'il est toujours en vigueur dans de nombreux pays, a lui-même été modifié par voie d'amendement et se voit aujourd'hui fortement

[689] VIALARD Antoine, La limitation de responsabilité, clé de doute pour le droit maritime du 21e siècle, DMF 2009, n° 699

concurrencé par l'adoption de nouvelles conventions réglementant le domaine des transports de marchandises. Les opérateurs maritimes sont issus de pays aussi différents juridiquement qu'économiquement et les nouvelles forces et relations commerciales incitent à renouveler les règles applicables en harmonie avec les évolutions de la société.

Le contrat de transport de marchandises, objet du commerce international généralement accessoire du contrat de vente, est souvent un accord complexe faisant intervenir une multitude d'acteurs. Le système originellement mis en place par la Convention de Bruxelles était élaboré à la faveur des armateurs. Avec l'essor des pays d'exportateurs, la recherche d'un rééquilibre des règles applicables entre chargeur et transporteur a été menée ces dernières décennies.

574. La révision nécessaire des Règles de La Haye / Convention de Bruxelles de 1924 vient de l'inadaptation de ce texte au transport moderne de marchandises. Jugé inadapté face aux évolutions techniques et pratiques de la matière, le principe de faveur accordé au transporteur devenait injustifiable auprès des chargeurs. C'est d'ailleurs la délégation du Chili, pays essentiellement exportateur, qui a soulevé pour la première fois, lors de la première session de la CNUDCI en 1968, la question de révision de cette réglementation. En 1970, la CNUCED et la CNUDCI prirent l'initiative d'élaborer une convention prenant en compte les intérêts des pays en voie de développement. De cette volonté de rééquilibrer les rapports entre chargeurs et transporteurs est née la Convention des Nations Unies sur le transport de marchandises par mer, entrée en application le 1er novembre 1992 entre les pays l'ayant ratifiée, et communément dénommée Règles de Hambourg.

Le mécanisme de la mise en œuvre de la responsabilité du transporteur est conservé mais certains de ses avantages ont été diminués afin d'alourdir la responsabilité du transporteur. Les évolutions renforçant la protection des chargeurs peuvent s'observer par la perte de nombreux cas exceptés, dont la symbolique faute nautique, ou l'allongement de la prescription de l'action en responsabilité (passant d'un à deux ans), ou bien encore l'allongement du délai d'émission de réserves de 3 à 15 jours.

575. Les Règles de Hambourg opèrent une extension de la réglementation applicable puisqu'elles régissent les domaines exclus de la convention de 1924, tels que les transports d'animaux vivants et le chargement en pontée. Elles allongent également la période durant laquelle le transporteur peut être tenu responsable, mettant à sa charge le transport depuis le moment où les marchandises sont sous sa garde au port de chargement jusqu'au port de déchargement.

Le fondement de la responsabilité repose sur le principe de la faute ou de la négligence présumée. La Convention s'applique qu'un connaissement soit émis ou non et opte pour une approche plus contractuelle que documentaire.

Pourtant, il faut croire que ces avancées n'aient pas convaincu la communauté maritime qui n'a pas adhéré massivement au nouveau texte. En ce qui concerne plus précisément la France, le Parlement français a adopté le 15 avril 1981 une loi autorisant l'approbation de la Convention mais aucun décret correspondant n'a été pris par les gouvernements. La France n'est donc pas liée juridiquement par la Convention de Hambourg et cette option ne semble plus être envisagée à la suite de la signature des Règles de Rotterdam. En effet, face au succès mitigé des Règles de Hambourg, la CNUDCI s'est attaquée à un autre projet visant à uniformiser et moderniser le régime juridique des transports de marchandises.[690]

576. L'ambition affichée de ce projet de convention était d'établir des règles adaptées aux besoins modernes du transport maritime et d'accomplir l'uniformité des règles applicables. La Commission des Nations Unies a eu l'initiative de ce projet à la suite du constat que de nombreux domaines du transport maritime n'étaient pas régis par les conventions internationales et les lois nationales existantes.[691] Certaines critiques ont été émises à l'égard de ce projet, portant notamment sur le risque de discordances des règles applicables du fait de la coexistence de plusieurs textes en la matière. Ce projet a également été critiqué par la doctrine en France car il complexifiait les relations juridiques dans le contrat de transport en introduisant une succession de contrats et en distinguant le contrat physique du contrat juridique.[692]

577. Les Règles de Rotterdam, adoptées le 23 septembre 2009 mais non encore entrées en vigueur, constituent un cadre juridique moderne qui tient compte des nombreuses évolutions technologiques et commerciales qu'a connu le transport maritime. Elles régissent les droits et obligations des chargeurs, transporteurs et destinataires en vertu d'un contrat de transport de porte à porte comprenant une phase de transport maritime. La Convention donne suite et fournit une alternative moderne aux conventions antérieures en reprenant les principes généraux de responsabilité dégagés par les précédents instruments en incluant, entre autres, dans son champ

---

[690] Adoptée par la Commission des Nations unies pour le droit commercial international (CNUDCI) lors de l'assemblée générale du 11 décembre 2008. La Commission des NU a autorisé la tenue d'une cérémonie d'ouverture à la signature le 23 septembre 2009 à Rotterdam.

[691] Transport law: possible future work, Report of the Secretary-General, UNCITRAL 33è session, New York, 12 June-7 July 2000, file:///C:/Users/leslie/Desktop/THESE/A%20LIRE/PAR%20THEMES/Règles%20de%20Rotterdam/Travaux%20preparatoire%20%20(2000)%20convention%20transport%20maritime.pdf

[692] TASSEL Yves, Projet CNUDCI, une double critique de fond, DMF 2004, n° 644

d'application, le développement de la conteneurisation et le développement des documents électroniques de transport.

Le système général de responsabilité de l'article 17 renvoie à la règle générale de la présomption de responsabilité du transporteur conformément à la tradition maritime. Toutefois, le système est complété par le principe déjà prévu par les Règles de Hambourg, à savoir la possibilité pour le transporteur maritime de rapporter la preuve qu'une certaine cause de perte, de dommage ou de retard ne lui est pas imputable.[693]

De plus, il n'est plus question de se focaliser sur l'émission du connaissement mais de prendre en compte les différents modes de conclusions du contrat de transport, en maintenant toutefois l'exclusion des chartes parties.

578. Les Règles de Rotterdam reflètent la modernité des nouvelles conventions non seulement de par l'étendue des dispositions qu'elles prévoient mais également par le degré de précisions des définitions auxquelles elle renvoie. Bien qu'il ne soit pas encore entré en vigueur, le texte a déjà fait l'œuvre d'amendements par rapport à la rédaction originelle afin de rectifier certaines erreurs.[694] Si certains États, qu'ils soient pro-transporteurs ou pro-chargeurs, ont déjà ratifié les Règles de Rotterdam, beaucoup de pays restent dans l'attente de la position des principales nations commerçantes.

Plus particulièrement, la position des États-Unis est très attendue.[695] Ce texte est toujours à l'étude de la part du gouvernement américain qui n'a pour l'instant opposé aucune objection. L'accueil fut beaucoup plus spontané du côté du continent africain. Cette convention a fait l'objet d'une intégration de ses dispositions dans le Code CEMAC qui regroupe les législations du Cameroun, du Congo, du Gabon et de la Guinée équatoriale.[696]

579. Il devient paradoxal alors de rechercher l'unification du droit international en adoptant un nouveau régime juridique se rajoutant à ceux déjà existants. La diversité de législations maritimes s'est accrue et ce nouveau projet se superpose aux réglementations nationales

---

[693] DE WIT Ralph, Le conteneur dans les Règles de Rotterdam, DMF 2013, n° 749

[694] STURLEY F. Michael, Les règles de Rotterdam à la Conférence de Pékin, DMF 2013, n° 744

[695] Ibidem

[696] DMF 2014, supplément n° 18

et conventions internationales déjà en vigueur. [697] Mais l'idée est de faire ratifier la convention internationale aux grandes puissances maritimes telles que la Chine et les Etats-Unis dont les positions sont très attendues.[698]

580. Contrairement aux précédentes conventions, il est important de noter que les Règles de Rotterdam n'ont pas cherché à favoriser les transporteurs ou les chargeurs, ces derniers ayant d'ailleurs hérité de la mise en place d'une responsabilité assez lourde à leur égard. [699] L'un des enjeux des Règles de Rotterdam était d'atteindre un équilibre entre les intérêts des différentes nations maritimes. Le Professeur Philippe DELEBECQUE, membre de la délégation française, rappelle l'objectif d'assurer les trois équilibres suivants : *« entre tradition et modernité, les exigences de sécurité de la navigation et de la protection de l'environnement, si importantes soient-elles, ne devant pas entraîner un bouleversement du droit positif ; entre les intérêts des chargeurs et des armateurs ; entre les différents systèmes de droit et plus précisément entre le système anglo-américain et la famille romano-germanique.* »[700]

Les conventions internationales sont donc adoptées pour mettre en place un cadre juridique uniforme, c'est-à-dire poursuivre une ambition de voir des règles communes appliquées quelque soit la juridiction nationale saisie. Toutefois, si la multiplication des textes internationaux peut mettre à mal cet objectif, il sera amplifié par le risque que les dispositions élaborées ne soient jamais appliquées.

B) L'altération de l'effectivité des dispositions de la convention internationale

581. Une convention internationale, pour espérer pouvoir produire ses effets, doit être mise en œuvre par un juge national qui souvent, ne pourra pas trouver de solution dans le texte international, soit parce que celui ne sera pas encore entré en vigueur (1), soit parce qu'il devra se conformer à l'autonomie de la volonté des parties qui est de plus en plus reconnue par les conventions internationales de droit maritime (2).

---

[697] DELEBECQUE Philippe, Le projet CNUDCI d'instrument sur le transport de marchandises par mer, DMF 2003, n° 642

[698] CACHARD Olivier, La Convention des Nations Unies sur le contrat de transport international de marchandises effectué entièrement ou partiellement par mer (Règles de Rotterdam), Journal du droit international (Clunet) n° 2, Avril 2012, doctr. 5

[699] DE WIT Ralph, Le conteneur dans les Règles de Rotterdam, DMF 2013, n° 749

[700] DELEBECQUE Philippe, La Convention sur les contrats internationaux de transport de marchandises effectué entièrement ou partiellement par mer : *« a civil law perspective »,* DMF 2009, n° 702

1. Le délai ente adoption et ratification

582. Issue du droit international, la convention est soumise aux principes et contraintes d'entrée en vigueur soumis au droit international. Cette cause extérieure à la volonté de chaque État et du législateur international peut également faire obstacle à l'unification du droit. Les conventions suivant les évolutions de la société, un trop long processus d'entrée en vigueur pourrait déconnecter les avancées réalisées des attentes des États parties.

583. De nombreuses années peuvent s'écouler avant qu'une convention ne puisse trouver application devant les tribunaux. Ainsi, la toute première application jurisprudentielle de la Convention de 1989 en France s'est faite avec la sentence arbitrale de la Chambre Arbitrale Maritime de Paris du 5 novembre 2002 dans une affaire d'assistance portée à un pétrolier au large de Brest.[701] Ce n'est d'ailleurs pas en raison de son entrée en vigueur que les arbitres ont pu s'y référer mais par renvoi du contrat d'assistance (formule Villeneau) à ses dispositions. Cette décision arbitrale se prête parfaitement au jeu des nouvelles dispositions de la convention de 1989 en qualifiant l'opération d'assistance d'après les critères relatifs aux efforts de l'assistant, la nature et l'importance du danger couru mais n'omet pas de se référer à l'équité pour l'évaluation de la rémunération, bien que cette notion ne soit plus exigée dans le texte de 1989.[702]

Sauf à ce que ces dispositions soient intégrées dans un contrat d'assistance, le défaut d'entrée en vigueur empêchait les assistants français de la possibilité de faire prendre en compte leurs efforts pour prévenir ou limiter les dommages à l'environnement. L'effet incitatif reconnu à cette Convention ne pouvant être mis en œuvre, les assistants étrangers et français étaient moins encouragés à intervenir car ils couraient le risque de se voir opposer la règle « no cure no pay » de l'article 2 de la Convention de 1910 et de l'article 10 de la loi du 7 juillet 1969.[703]

Finalement, la loi du 30 janvier 2001 a autorisé le Gouvernement de la République française à adhérer à la Convention du 28 avril 1989 sur l'assistance[704], qui a finalement été publiée par un décret du 23 avril 2002, soit près de treize ans après l'adoption de cette convention.[705]

---

[701] NDENDE Martin, La position du droit français au regard des conventions internationales de droit maritime privé, DMF 2006, n° 676

[702] Sentence 1076 du 5 novembre 2002, DMF 2003, n° 642

[703] BONASSIES Pierre, Les principes et règles applicables à l'assistance maritime, DMF 1997, n°577

[704] JORF 31 janvier 2001

[705] DMF 2001, supplément n° 5

584. Le délai important entre l'adoption d'un texte et son entrée en vigueur en France est un processus habituel mais qui comporte le risque d'en dénaturer les effets. Par exemple, il a été précédemment soulevé l'importance de l'adoption des amendements d'une convention telle que la convention LLMC qui est justifiée par la revalorisation des plafonds de limitation de responsabilité. S'ils n'entrent pas rapidement en vigueur, les amendements se trouvent vidés de leur sens et de leur portée.

Parallèlement, un autre phénomène, à caractère économique, touche l'efficacité des révisions des montants de limitation. Il s'agit de l'érosion monétaire, la doctrine ayant démontré que le DTS perdant de sa valeur, les montants révisés, lorsqu'ils seront appliqués, représenteront seulement un pourcentage de l'augmentation escomptée. [706]

Ainsi, le projet de loi autorisant l'adhésion au protocole du 2 mai 1996 de la convention de 1976 n'a été adopté par l'Assemblée nationale que le 4 avril 2006, sa publication intervenant le 25 septembre 2007. Au niveau international, le protocole n'est lui-même entré en vigueur qu'en 2004 du fait de la faible mobilisation des États. C'est la raison pour laquelle il n'a pas été appliqué au cas du naufrage du chimiquier Ievoli Sun qui a eu lieu le 31 octobre 2000, mettant en évidence les insuffisances du régime de la convention de 1976.[707]

585. Le décalage dans l'adoption de ces amendements pose nécessairement la question de l'entrée en vigueur du protocole de 1996. La doctrine relève un arrêt de la cour de cassation du 28 mai 1999 qui déclare que le fonds de limitation est régi par la loi en vigueur au jour où le juge statue, et non au jour de l'événement.[708] Cette position est favorable aux victimes qui, avec le temps, peuvent bénéficier de plafonds de limitation de responsabilité plus importants, mais ne fait pas l'unanimité. Les avocats Guillaume Brajeux et Xavier McDonald doutent que ce principe puisse être maintenu. Ils précisent que l'article 9 du protocole dispose que « *la Convention telle que modifiée par le présent Protocole ne s'applique qu'aux créances nées d'événements postérieurs à l'entrée en vigueur, pour chaque État, du présent Protocole* ».

Or, les instruments de ratification ont été déposés le 25 juillet 2007 faisant courir le délai de 90 jours pour son entrée en vigueur. Ce n'est qu'à partir de cette texte, que, conformément aux termes du protocole, celui-ci pouvait trouver à s'appliquer. [709] Toutefois, une nuance doit être

---

[706] BONASSIES Pierre, Problèmes et avenir de la limitation de responsabilité, DMF 1993, n° 524

[707] Rapport fait au nom de la commission des affaires étrangères sur le projet de loi n° 2154, autorisant l'adhésion au protocole modifiant la convention de 1976 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritime

[708] DMF 2008, supplément n° 12

[709] BRAJEUX Guillaume, McDONALD Xavier, Entrée en vigueur du Protocole de 1996 à la Convention de 1976 sur la limitation de responsabilité, DMF 2007, n° 687

apportée. C'est le décret du 25 septembre 2007 qui publie le protocole de 1996 au Journal Officiel, et il semble que d'un point de vue de droit interne, c'est cette date qui détermine sa date d'entre en vigueur.

L'unification du droit pâtit alors de ce long processus dans l'adoption des textes, puisque les mêmes règles ne seront pas appliquées en même temps, d'autant que les divergences risquent de s'accentuer avec l'intégration de la liberté contractuelle, notion présente dans les dernières conventions internationales.

2. L'ouverture à la liberté contractuelle

586. La mutation opérée par les conventions internationales ces dernières années s'est orientée vers une reconnaissance de la volonté contractuelle des parties. Les conventions internationales tendent à devenir un véritable instrument de droit aux services des particuliers prenant de plus en plus en considération les réalités des pratiques professionnelles. Les rapports de force entre les chargeurs et les transporteurs se sont rééquilibrés ce qui a permis d'accepter que les parties puissent convenir elles-mêmes du cadre juridique applicable à leurs relations contractuelles, sans leur imposer de régime impératif.[710]

587. Cette innovation, déjà présente dans la convention de 1989, a été largement débattue lors de la rédaction des Règles de Rotterdam, qui prévoient sous certaines conditions, des dérogations contractuelles au régime conventionnel.[711] Ce principe a été admis pour les contrats de volume, qui sont définis dans les règles de Rotterdam comme « *le contrat de transport qui prévoit le déplacement d'une quantité déterminée de marchandises en plusieurs expéditions pendant une durée convenue. La quantité peut être exprimée sous la forme d'un minimum, d'un maximum ou d'une fourchette* »[712]. Également dénommés contrats de service (service *contract* en anglais), ces contrats sont négociés entre professionnels de l'activité maritime. Il s'agit d'établir une stabilité des relations commerciales en s'assurant, pour le chargeur, d'avoir un espace garanti sur les navires pour chacune de ses exportations, et, pour le transporteur, de sécuriser le paiement d'un fret régulier. Ce type de contrat est particulièrement utilisé pour les transports touchant les ports des Etats-Unis, ce pays ayant mis en place des tarifs publics. Pour déroger à ces taux de fret standards,

[710] BAMBA Bakary, La liberté contractuelle : instrument juridique convergent des règles de Rotterdam de 2009 et des INCOTERMS 2010 ?, DMF 2015, n° 771

[711] KOZUBOVSKAYA-PELLE Anastasiya, Le contrat de volume et les Règles de Rotterdam, DMF 2010, n°712

[712] Article 1.2 de la Convention des Nations Unies sur le contrat de transport international de marchandises effectué entièrement ou partiellement par mer (CNUDM), dite Règles de Rotterdam

les parties doivent conclure des « service contracts » prévoyant les tarifs spécifiques auxquels sont soumises leurs relations contractuelles.

588. L'enjeu des négociations des Règles de Rotterdam résidait dans la précision de la notion de contrat de volume et du cadre de ces conditions d'admission.[713] Certes limitée, la Convention reconnaît tout de même ce principe à son article 13-2 qui permet aux parties de mettre à la charge des intérêts marchandises des obligations relevant habituellement de la responsabilité du transporteur.[714]

589. La liberté contractuelle intégrée au Règles de Rotterdam n'est pourtant pas totale et se trouve enserrée dans certains principes, intangibles, inhérents à l'activité de transport maritime. Les obligations impératives seront la navigabilité du navire ou l'obligation de livraison des marchandises (article 14).[715] De plus, l'article 80 des Règles de Rotterdam, s'il ne fixe pas de seuil de protection *a minima*,[716] prévoit des conditions très strictes pour que les parties puissent déroger aux dispositions conventionnelles. Il prévoit qu'une dérogation n'a de force obligatoire que si le contrat de volume en dispose expressément et qu'il est soumis à une négociation individuelle. La dérogation ne doit pas non plus être incorporée par référence ou contenue dans un contrat d'adhésion, non soumis à négociation. Ces nombreuses conditions ont conduit la doctrine à en déduire que ce contrat de volume est soumis au régime partiellement impératif des Règles de Rotterdam. [717]

590. Dans une moindre mesure, la Convention de Bruxelles de 1924 prévoyait déjà que les parties puissent déroger aux dispositions impératives de la convention. Mais cette dérogation était circonscrite à l'aménagement d'une situation plus favorable aux parties, et plus particulièrement au chargeur. La Convention était donc le socle minimum de protection imposée de manière impérative et seule une meilleure protection pouvait faire déroger aux plafonds de limitation.

591. La possibilité pour les parties d'aménager leurs relations contractuelles était déjà prévue dans la convention de 1989 sur l'assistance. Les règles posées par le texte international sont

---

[713] DELEBECQUE Philippe, Le projet CNUDCI, suite et fin, DMF 2008, n° 690

[714] DELEBECQUE Philippe, La Convention sur les contrats internationaux de transport de marchandises effectué entièrement ou partiellement par mer : « a civil law perspective », DMF 2009, n° 702

[715] Ibidem

[716] Article 80 - Règles spéciales pour les contrats de volume : « (…)*dans les relations entre le transporteur et le chargeur, un contrat de volume auquel s'applique la présente Convention peut prévoir des droits, obligations et responsabilités plus ou moins étendus que ceux énoncés dans cette dernière.* »

[717] KOZUBOVSKAYA-PELLE Anastasiya, Le contrat de volume et les Règles de Rotterdam, DMF 2010, n°712

majoritairement supplétives puisque les dispositions de la convention sont écartées dès lors qu'un contrat d'assistance est conclu. La convention de 1989 ne se conçoit plus comme une réglementation impérative, mais davantage comme un corps de texte dont il pourra être fait l'usage afin de faciliter les accords entre les parties intéressées à l'opération d'assistance. [718]

Toutefois, la nature de la convention internationale permet d'imposer l'interdiction d'une dérogation dans deux situations possibles : la protection de l'environnement et la révision ou l'annulation des contrats.

La Convention de 1989 donne ainsi une large place à la liberté contractuelle, basculant d'un régime imposé, comme c'était le cas sous l'empire de la Convention antérieure de 1910, à un régime souhaité. Certes, il peut être regretté que les dispositions d'une convention internationale, issues d'un consensus international, peuvent se voir aussi facilement écartées par le jeu de la volonté des parties. Cela remet en perspective l'utilité de recourir à un instrument juridique international. Mais l'avantage non négligeable est de prévoir un cadre juridique applicable a minima avec l'introduction de l'obligation impérative de protection de l'environnement.

L'unification du régime juridique se trouve fragilisée. Même si le respect de la volonté des parties est un principe largement répandu, et accepté, le but des textes internationaux est de prévoir des règles communes encadrant les évènements maritimes. Certains auteurs craignaient que « *la révision des règles de droit privé de l'assistance si elle a quelques mérites, notamment en prenant en considération la préservation de l'environnement marin, risque de n'être pas toujours d'une grande efficacité.* » [719]

592. De manière plus large, il est intéressant de se demander dans quelle mesure les parties peuvent déroger par voie contractuelle aux règles spécifiques de droit maritime. En matière de remorquage, l'Assemblée plénière de la Cour de cassation dans un arrêt du 25 mars 1999 a mis fin au débat de savoir si les dispositions légales avaient un caractère impératif ou supplétif. Reprenant la solution adoptée en 1993, elle affirme le caractère supplétif de ces dispositions. Pour ce faire elle se réfère à l'ancien article 1134 du Code civil et au principe de liberté contractuelle. [720]

Les conventions internationales se montrent plus disposées à reconnaître aux parties la possibilité de choisir la loi applicable. Les conditions fixées contractuellement auront pour effet de

---

[718] DOUAY Claude, Le régime juridique de l'assistance en mer selon la Convention de Londres du 28 avril 1989, DMF 1990, n° 493

[719] DOUAY Claude, Le régime juridique de l'assistance en mer selon la Convention de Londres du 28 avril 1989, DMF 1990, n° 493

[720] BONASSIES Pierre, L'entrée du Droit Maritime Français dans le troisième millénaire, DMF 1999, n° 591

déroger du régime général, ce qui, bien évidemment, minimisera l'uniformité des solutions souhaitées. Ce n'est donc pas vers une uniformité des règles que s'oriente la communauté internationale mais plutôt vers l'harmonisation des moyens utiles à la résolution d'un contentieux de droit maritime. Les conventions internationales s'attachent davantage à respecter les pratiques des professionnels plutôt que d'imposer des règles précises dont l'avenir sera plus qu'incertain.

CONCLUSION GENERALE

593. Les défis que le droit maritime international aura à relever sont nombreux. Cette étude tente de démontrer que la matière impose de dépasser les branches de droit auxquelles chaque norme est rattachée. Il n'est plus possible de raisonner en termes de droit national ou de droit international, l'un étant définitivement interdépendant de l'autre. La matière doit s'appréhender sous un angle transversal et le législateur devra être vigilant dans l'adoption de nouvelles règles afin d'anticiper les risques de divergences dans l'interprétation des traités.

594. L'application des conventions internationales de droit maritime en droit français illustre l'évolution du droit international de ces dernières années. Dotées d'une forte autorité normative, capable de prévaloir sur n'importe quelle norme de droit national, elles n'en sont pas moins soumises à l'appréciation du juge qui les met en œuvre selon sa propre tradition juridique. Il ressort de l'analyse des jurisprudences une volonté de la part des juridictions de se conformer à l'esprit des conventions internationales de droit maritime. Dans le contexte international, l'approche française se montre plus respectueuse des engagements conclus au niveau international.

595. Le juge national est le juge commun du droit international mais, compte tenu des divergences auxquelles peuvent conduire l'interprétation autonome des juridictions nationales, il n'est pas tout à fait satisfaisant d'attendre du droit interne qu'il soit la base de l'interprétation d'une convention internationale.[721]

596. Les méthodes utilisées par chaque juridiction nationale peuvent avoir une influence positive ou négative sur l'uniformité des conventions internationales.[722] Les différences de perception dans l'application d'une convention internationale, si elles sont atténuées en France par l'interprétation régulatrice de la Cour de cassation, sont, au niveau international, inévitables. Le système mis en place par les traités de droit maritime ne prévoit pas de mécanisme de sanction. Ainsi, la bonne application d'une convention internationale repose sur la seule volonté des États.

[721] MICHALEK Patrick, L'allégation de créance prévue par la convention de 1952 doit-elle être certaine liquide et exigible et requérant l'urgence, Actes du colloque franco-belge AFDM-ABDM, DMF 2010 n° 716
[722] ANTAPASSIS Antoine et BERLINGIERI Francesco, Mise en œuvre et interprétation des conventions internationales, DMF 2009, n° 702

C'est la raison pour laquelle la communauté internationale promeut la ratification des instruments internationaux. Une meilleure communication entre les différents acteurs est essentielle.

Il a d'ailleurs été regretté le manque de collaboration entre spécialistes de chaque pays. Les seuls échanges relatifs à l'application des conventions internationales se produisent à l'occasion de colloques et séminaires, dont la tenue ne suffit pas pour engager une réflexion à long terme sur les progrès à réaliser.[723] Certains auteurs ont déjà engagé des travaux visant à étudier l'application des conventions internationales dans différents pays.[724] Ces initiatives devraient être encouragées et reproduites au niveau des institutions compétentes.

597. Par ailleurs, Patrick GRIGGS proposait de réfléchir sur une nouvelle méthode qui consiste à mener une étude préalable des différents droits nationaux avant l'adoption de nouvelles règles afin d'éviter tout conflit de normes.[725] Le temps de l'article 16 de la loi du 18 juin 1966 est révolu et seule une conception internationale du droit maritime peut répondre aux besoins de la matière. Le degré de précision dans la rédaction des dernières conventions et, l'augmentation du nombre de ses dispositions, démontre la vocation des conventions internationales à dépasser le droit national. D'ailleurs, les prochaines évolutions législatives auront probablement pour origine des initiatives communautaires, qui puiseront elles-mêmes leurs sources dans le droit international.

598. Aussi indispensable soit-elle, l'adoption de conventions internationales ne permet pas à elle seule d'assurer l'unification du droit souhaitée. Compte-tenu des dernières évolutions du droit international en droit maritime, il y a autant de raisons d'espérer que de douter que ce projet d'unification puisse aboutir.

599. Pour ce qui est des doutes, il est maintenant reconnu que le droit du transport maritime connaît un éclatement de sa réglementation avec la multiplication de réglementation nationale, régionale ou internationale.[726] Il faudra donc prêter une attention particulière aux futures ratifications des règles de Rotterdam, entraînant par voie de conséquence les dénonciations des

---

[723] Activités maritimes et espaces marins, DMF 2016, n° 783

[724] Voir supra

[725] GRIGGS Patrick, 100th Session of the IMO Legal Committee – Seminar. Thursday April 18th 2013, site du CMI, ressource en ligne, disponible sur : http://comitemaritime.org/Uploads/Publications/Documents%20of%20Interest/Comite%20Maritime%20International%20and%20the%20Legal%20Committee%20-%20working%20together-2.pdf , extrait : *« I suggest that this committee should be attempting to produce instruments which states can implement without finding that its terms conflict with their national laws. I wonder whether we should consider a new method of work which would involve carrying out an initial careful survey of national laws on the proposed subject in member states? A draft built on this firm foundation of knowledge of existing national law stands a chance of achieving harmony rather than creating the conflicts which states are experiencing. »*

[726] BONASSIES Pierre, L'entrée du Droit Maritime Français dans le troisième millénaire, DMF 1999, n° 591

conventions ultérieures. Ce ne sera pas en effet son entrée en vigueur qui sera décisive mais le nombre des ratifications, qui, faut-il l'espérer, sera important, sans quoi, ce ne sera qu'un instrument international supplémentaire se juxtaposant aux autres systèmes déjà existant.

600. Pourtant l'espoir vient du côté des conventions internationales imposant une réglementation technique, telles que SOLAS ou MARPOL. Largement ratifiées, elles sont reconnues comme les normes standards à respecter à bord des navires et participent à une meilleure prévention des accidents de navires. En effet, si la majorité des règles juridiques traitent de l'indemnisation et de la responsabilité des opérateurs du transport maritime, les règles techniques relatives à la sécurité des navires œuvrent pour la prévention des accidents. Il est dont essentiel qu'elles soient admises pour le plus grand nombre.

601. La qualité normative de la convention internationale n'est pas remise en question mais elle n'est plus suffisante pour réaliser l'objectif d'unification. Les institutions internationales en ont pris conscience et proposent de nouvelles méthodes d'unification. Le CMI a d'ailleurs déjà évoqué que son rôle pourrait évoluer vers l'élaboration de normes moins contraignantes telles que des directives ou des recommandations qui pourraient guider les États dans l'application des normes internationales.[727]

602. Il faut souhaiter que la coopération internationale continue de manifester son attachement au système multilatéral. Le choix d'une autre voie aurait des conséquences préjudiciables, non seulement sur l'unification du droit maritime, mais également sur tout le système économique et commercial. La promotion du multilatéralisme pratiqué par l'ONU ou l'UE doit être défendue plus vigoureusement surtout face à la menace d'initiatives unilatérales, qui au-delà du droit maritime, peuvent mettre en danger la coopération internationale sur la poursuite d'objectifs communs de paix et de sécurité.

603. L'objectif auquel tend la majorité des initiatives législatives est l'harmonisation des règles applicables. Harmonisation ne signifie pas unification. Il est en effet trop ambitieux pour l'avenir d'espérer qu'un régime juridique uniforme aboutisse. D'autant que le nombre d'Etats prenant part aux négociations des traités s'élargit. Mais une meilleure interaction entre les différents acteurs peut certainement assurer une harmonisation de la réglementation internationale.

[727] HETHERINGTON Stuart, traduit et annoté par FEDI Laurent, L'avenir du Comité Maritime International, DMF 2013, n° 744

Bibliographie

Ouvrages généraux

ALEDO Louis-Antoine, Le droit international public, Dalloz, Connaissance du droit, 3ème édition, 2014

AUDIT Bernard, D'Avout Louis, Droit international privé, Paris, Economica, 7ème édition, 2013

BONASSIES Pierre et SCAPEL Christian, Traité de droit maritime, L.G.D.J, 3è édition, 2016

DAVID René, JAUFFRET-SPINOSI Camille, GORE Marie, Les grands systèmes de droit contemporains, Précis Dalloz, 12ème édition, 2016

DELEBECQUE Philippe, Droit maritime, Dalloz, Précis Dalloz, 13ème édition, 2014

DUPUY Pierre-Marie, KERBRAT Yann, Droit international public, Précis Dalloz, 12ème édition, 2014

LECLERC Stéphane, Les institutions de l'Union européenne, Mementos LMD, 3è édition, 2010

MAYER Pierre et HEUZE Vincent, Droit international privé, Montchrestien, Lextenso éditions, 10è édition, 2010

PANCRACIO Jean-Paul, Droit de la mer, Précis Dalloz, 1ère édition, 2010

Ouvrages spéciaux

LAMY Droit Pénal des Affaires – 2008 Partie 10 – n° 4035 Construction progressive d'un droit communautaire de l'environnement

LE LAMY, Environnement, L'eau, n° 560-12

LAMY Transport, Tome 2

PICOTTE Jacques, Juridictionnaire, Universtié de Moncton, ressource en ligne, disponible sur : http://www.cttj.ca/documents/juridictionnaire.pdf

SALMON Jean, Dictionnaire de droit international public, Universités francophones, édition Bruylant , 2001

BERLINGIERI Francesco, Berlingieri on Arrest of ships, LLP, LMT, 1996

Articles de doctrine

ACHARD R., Nonobstant l'assurance complémentaire qu'il a pu souscrire, le consentement du chargeur à un transport en pontée ne peut être « supposé donné » au sens de l'art. 22 de la loi du 18 juin 1966, dès lors qu'il a requis un transport en cale, DMF 2002, n° 627

ACHARD Raymond, Arrimage en pontée d'un conteneur sur un navire muni d'installations appropriées. La Cour refuse toute passerelle entre la convention de droit uniforme et notre loi interne (Article 22 al. 2), DMF 2003, n° 636

AKANDJI-KOMBE Jean-François, De l'invocabilité des sources européennes et internationales du droit social devant le juge interne, revue droit social, n° 11-12 Novembre Décembre 2012

ALLAND Denis, Consécration d'un paradoxe : primauté du droit interne sur le droit international, Réflexions sur le vif à propos de l'arrêt du Conseil d'Etat, Sarran, Levacher et autres du 30 octobre 1998, RFDA 1998 p. 1094

ANTAPASSIS Antoine et BERLINGIERI Francesco, Mise en œuvre et interprétation des conventions internationales, DMF 2009, n° 702

ANTAPASSIS Antoine, ANNEXE III Brève analyse de certaines règles tirées de la convention internationale de 1993 sur les privilèges et hypothèques maritimes, DMF 2009, n° 702

BAMBA Bakary, La liberté contractuelle : instrument juridique convergent des règles de Rotterdam de 2009 et des INCOTERMS 2010 ?, DMF 2015, n° 771

BARY Marion, L'arrêt Erika : un arrêt novateur à plus d'un titre, Revue Lamy Droit Civil, 2013, n° 102

BARY Marion, Responsabilité civile et préjudice écologique, Responsabilité civile et assurances n° 6, Juin 2016, étude 8

BERGE Jean-Sylvestre, Interactions du droit international européen - Approche du phénomène en trois étapes dans le contexte européen, Journal du droit international (Clunet) n° 3, Juillet 2009, chronique 4

BERGE Jean-Sylvestre Bergé, FORTEAU Mathias, Interactions du droit international européen - Contribution de l'Union européenne au développement du droit international général. Combinaison et hiérarchisation du droit national et hiérarchisation du droit national européen, Journal du droit international (Clunet) n° 3, Juillet 2010, chron. 4

BERLINGIERI Francesco, DELEBECQUE Philippe, Analyse des critiques aux règles de Rotterdam, DMF 2011, n° 731

BEURIER Jean-Pierre, Portée de l'article 121§ 3 de la Convention de Montego Bay et infraction au droit des pêches en ZEE, DMF 2001, n°616, sur l'arrêt de la Cour de cassation (ch. com.) du 19 décembre 2000 – Navire Explorer

BEURIER Jean-Pierre, CHAUMETTE Patrick, L'Ocean Jasper, source d'une régression ? Les conflits de compétence juridictionnelle en cas d'abordage en haute mer, DMF 2013, n°746

BILLET Philippe, Préjudice écologique : les principales propositions du rapport Jégouzo, Environnement n° 11, Novembre 2013, alerte 187

BLOCH Cyril, Conflit d'application entre la version originelle et la version amendée de la Convention de Bruxelles du 25 août 1924. Conflit d'antériorité entre un appel en garantie et un déclinatoire de compétence, sur un arrêt de la chambre commerciale de la Cour de cassation du 16 octobre 2012, DMF 2013, n° 744.

BLOCH Cyril, Des multiples facettes du contentieux de l'action en responsabilité pour dommages aux marchandises, DMF 2011, n° 727

BOHIC-SOURBET Amélie, Application du régime de responsabilité pour faute prouvée en matière de transport maritime de passagers, DMF 2016, n° 782

BOISSON Philippe, La convention SNPD de 1996 et l'indemnisation des dommages causés par le transport maritime de marchandises dangereuses, DMF 1996 n° 565

BOISSON Philippe, Du Titanic au Concordia : 100 ans de droit de la sécurité des navires de croisière – Les grandes étapes, DMF 2012 n° 735

BOISSON Philippe, Avenir du CMI, DMF 2016, n° 784

BONASSIES Pierre, La compétence du juge français ne peut être fondée sur les Règles de Hambourg », Navire *«Teesta »,* DMF 1998, n° 583

BONASSIES Pierre, Multiples réponses à des questions multiples : du transport en pontée irrégulier à l'action en garantie contre un P&I Club, DMF 1998, n° 585, Navire *« Atlantic Island »*

BONASSIES Pierre, Le droit positif français en 1989, DMF 1990, n° 491

BONASSIES Pierre, Le droit positif français en 1991, DMF 1992, n° 513

BONASSIES Pierre, Créance maritime. Fonds de limitation. Décision passée en force de chose jugée ayant refusé le droit à limitation. Condamnation non exécutée. Possibilité de constituer le fonds (non), DMF 1993, n° 531

BONASSIES Pierre, Le droit positif français en 1992, DMF 1993, n° 523

BONASSIES Pierre, Le droit positif français en 1992, DMF 1993, n° 524

BONASSIES Pierre, Problèmes et avenir de la limitation de responsabilité, DMF 1993, n° 524

BONASSIES Pierre, Le droit positif français en 1993, DMF 1994, n° 534

BONASSIES Pierre, Le droit positif français en 1994, DMF 1995, n° 545

BONASSIES Pierre, Le droit positif français en 1994, DMF 1995, n° 546

BONASSIES Pierre, Les principes et règles applicables à l'assistance maritime, DMF 1997, n° 577 (Navire « Tevera »)

BONASSIES Pierre, Saisie conservatoire d'un navire alors même que la créance alléguée n'est que pour partie de nature maritime, Navire « Vendredi 13 », DMF 1998, n° 580

BONASSIES Pierre, L'entrée du Droit Maritime Français dans le troisième millénaire, DMF 1999, n° 591

BONASSIES Pierre, Notion de faute inexcusable de l'armateur, DMF 2001, n° 621

BONASSIES Pierre, Rapport de synthèse, DMF 2002, n° 632

BONASSIES Pierre, La convention internationale de 1989 sur l'assistance, DMF 2003, n° 635

BONASSIES Pierre, Sentence du 5 novembre 2002, DMF 2003, n° 635

BONASSIES Pierre, Contrôle disciplinaire par la Cour de cassation de l'appréciation par le juge de la faute inexcusable, DMF 2003, n° 643

BONNASSIES Pierre, Un jet-ski maritime peut-il être assimilé à un navire? Interrogation née à l'occasion de la détermination du droit applicable à un abordage entre deux jet-skis en eaux fluviales, DMF 2004, n° 647

BONASSIES Pierre, La saisie conservatoire d'un navire qui a fait l'objet d'une vente judiciaire à l'étranger ne peut être autorisée que si le créancier se prévaut d'une créance privilégiée, DMF 2006, n° 666, Navire *R One*

BONASSIES Pierre, De l'indemnité d'assistance, quand le navire assisté n'est plus qu'une épave à valeur « négative », DMF 2006, n° 674

BONASSIES Pierre, Interprétation positive de la réserve faite par la France à la Convention de 1976 sur la limitation de responsabilité, DMF 2006 n° 675

BONASSIES Pierre, Le domaine d'application de la loi française sur l'assistance maritime après l'arrêt *Jerba* (ou,« la peau de chagrin »), DMF 2006, n° 675

BONASSIES Pierre, Transport maritime « interne » soumis à la Convention de 1924 et clause attributive de juridiction inopposable au chargeur, DMF 2008, n° 698

BONASSIES Pierre, Les conventions de droit maritime privé et le problème de l'effet direct des traités, Annuaire de droit maritime et océanique, 2008

BONASSIES Pierre, Le droit du transport maritime de conteneurs à l'orée du 21ème siècle, DMF 2009, n° 699

BONASSIES Pierre, De l'obligation pour le juge français de constater l'extinction des poursuites pour pollution dans la zone économique exclusive par un navire tiers quand l'État du pavillon a entamé des poursuites menées à leur terme, DMF 2009, n° 706

BONASSIES Pierre, La loi maritime du doyen Rodière doit-elle être réformée, DMF 2009, n° 707

BONASSIES Pierre, L'indisponibilité d'une créance maritime ne fait pas obstacle à la saisie conservatoire d'un navire, DMF 2010, n° 719

BONASSIES Pierre, Sur l'Erika, ou « avant qu'il ne soit trop tard… », DMF 2012 n° 736

BONASSIES Pierre, Du connaissement comme représentant la marchandise et de l'incendie d'origine inconnue, DMF 2012 n° 742

BONASSIES Pierre, De l'application de la Convention internationale de 1952 sur la compétence civile en cas d'abordage, DMF 2013, n° 746

BONASSIES Pierre, De divers problèmes nés d'un abordage entre chalutiers, et de l'absence d'effet direct de l'article 15 alinéa 2 de la Convention de 1976 sur la limitation de responsabilité, DMF 2013, n° 752

BONASSIES Pierre, Nouvelle application de la Convention internationale de 1952 sur la compétence civile en cas d'abordage, DMF 2013, n° 753.

BONASSIES Pierre, Du Code des transports à la Convention d'Athènes : observations sur la responsabilité du transporteur maritime de passagers, DMF 2014, n° 761

BONASSIES Pierre, Encore la Convention internationale de 1952 sur la compétence civile en cas d'abordage, Rapport, DMF 2014, n° 764

BONASSIES Pierre, Conflit de lois dans le temps en matière de limitation de responsabilité, DMF 2015, n° 774

BONASSIES Pierre, La faute nautique commise par le capitaine en tant qu'il a quitté la passerelle pour une opération de ballastage ne prive pas l'armateur du droit à limitation de responsabilité, DMF 2015, n° 775

BONASSIES Pierre, Code des transports, DMF 2016, n° 779

BONASSIES Pierre, Saisie conservatoire d'un navire affrété et redélivré refusée à un créancier « maritime » non privilégié, en application de l'article 9 de la Convention de 1952, DMF 2017, n° 795

BOULANGER François, Applicabilité directe de la Convention de New-York et intérêt supérieur de l'enfant, Recueil DALLOZ 2006, p. 554

BOULOC Bernard, Substitution de la prescription décennale à la prescription biennale du Code des transports dans une affaire d'abordage, DMF 2014, 762

BOULOC Bernard, Irrecevabilité d'une QPC visant l'article L. 218-11 du Code de l'environnement relatif à la répression des rejets en mer, DMF 2015, n° 766

BOURAYNE Cyril, Qu'il est bon de se prévaloir d'une créance maritime sous le ciel de la Convention de Bruxelles du 10 mai 1952 !, DMF 2015, n° 772

BOUTONNET Mathilde, L'Erika : une vraie-fausse reconnaissance du préjudice écologique, Revue Environnement n° 1, Janvier 2013, étude 2

BOUTONNET Mathilde, L'après Erika devant les juges du fond, La Semaine Juridique Édition Générale n° 19, 12 Mai 2014, 557

BRAJEUX Guillaume, Mc DONALD Xavier, Entrée en vigueur du Protocole de 1996 à la Convention de 1976 sur la limitation de responsabilité, DMF 2007, n° 687

BRIERE Carine, Réflexions sur les interactions entre la proposition de règlement « Rome II » et les conventions internationales, Journal du droit international (Clunet) n° 3, Juillet 2005, doctr. 8

CACHARD Olivier, Le commissionnaire de transport face aux « limitations » des Conventions maritimes de 1924 et de 1976, DMF 2008, n° 690

CACHARD Olivier, Un demandeur peut-il obtenir du droit communautaire ce que le droit maritime lui interdit de demander ?, DMF 2008, n° 695

CACHARD Olivier, La Convention des Nations Unies sur le contrat de transport international de marchandises effectué entièrement ou partiellement par mer (Règles de Rotterdam) », Journal du droit international (Clunet) n° 2, Avril 2012, doctr. 5

CARRIER Renaud, Anti-Suit injunction : la prohibition du droit communautaire s'applique même en matière d'arbitrage, DMF 2009, n° 701

CHABERT Cyril, Acceptation judiciaire de l'applicabilité directe de la Convention de New York, La semaine juridique Edition générale n° 36, 7 Septembre 2005, II 10115

CHALAIN Hélène, *60ème anniversaire de l'OMI,* Une démarche de qualité innovante pour l'Organisation Maritime Internationale, DMF 2008, n° 692

CHARBONNEAU Alexandre et MARIN Marie, La Convention du travail maritime 2006 : vers une codification du droit du travail maritime international ? DMF 2007, n° 678 (rangé dans culture juridique)

CHARBONNEAU Alexandre, L'application de la Convention du travail maritime 2006 en Afrique francophone, DMF 2015, n°775

CHAUMETTE Patrick, Des compétences en cas d'abordage et du contrôle de la qualité de l'Etat du pavillon, SOKALIKE versus OCEAN JASPER, Université de Nantes, Centre de droit maritime et Océanique, Neptunus, revue électronique, Vol. 13, 2007

CHAUMETTE Patrick, L'Union européenne et la mer – Vers une politique maritime de l'Union européenne ?, DMF 2008, n° 688

CHAUMETTE Patrick, La Convention du travail maritime en mouvement, DMF 2012, n° 732

CHAUVAUX Didier et GIRARDOT Thierry Xavier, Les clauses d'un traité international dépourvues d'effet direct ne peuvent être invoquées à l'encontre d'un acte réglementaire, AJDA 1997 p.435

COLETTE Blandine, Transports de personnes, Bulletin des transports et de la logistique, 2010, n° 3334

CORBIER Isabelle, La faute inexcusable de l'armateur ou du droit de l'armateur à limiter sa responsabilité, DMF 2002, n° 626

CORBIER Isabelle, Droit applicable au dommage causé à un tiers par un navire en remorque, privé de force motrice et sans équipage, dans un port, DMF 2003, n° 642

CORBIER Isabelle, Y-a-t-il encore une place pour la faute nautique? Analyse des affaires récentes faisant état de ce cas excepté, Navire Ville de Tanya, DMF 2004, n° 650

CORBIER Isabelle, Double faute inexcusable personnelle de l'armateur d'une pilotine, DMF 2005, n° 662

CORBIER Isabelle, Affaire Erika : la Cour de cassation suit le juge européen, DMF 2009, n° 700

COURTOIS Bertrand, LE BERRE Frédérique, La limitation de 1976 peut-elle être invoquée par le commissionnaire de transport ? L'affaire *Almania,* DMF 2009, n° 707

CUDENNEC Annie, La Communauté européenne est compétente pour agir au plan pénal, DMF 2008, n° 690

DE CET BERTIN Cécile, Le « remorquage » n'est pas une opération de « transport maritime, DMF 2008, n° 688

DE CORBIERE Charles, Caractère extra territorial d'une décision sur la saisie conservatoire de navire au sein de l'espace judiciaire européen, DMF 2011, n° 727

DE SENTENAC Jérôme, Détermination du calcul de la limite de responsabilité applicable, DMF 2011, n° 727

DE SENTENAC Jérôme, Pontée irrégulière, pontée fautive, DMF 2012, 737

DE SENTENAC Jérôme, Le droit français du transport de conteneurs en « pontée », DMF 2013, 749

DEHAUSSY Jacques, Fascicule 11 : Sources du droit international, les traités (Conclusion et conditions de validité formelle), JurisClasseur Droit international, Cote : 11,1958

DEHAUSSY Jacques, Fascicule 12-5 : Sources du droit international, les traités (Interprétation. Modalités organiques et formelles de l'interprétation : procédés unilatéraux d'interprétation), JurisClasseur Droit

international, Cote : 05, 1994

MEHDI Rostane, Fasc. 196 : Ordre juridique de l'Union européenne - Primauté du droit de l'Union européenne, JurisClasseur Europe Traité

DELEBECQUE Philippe, Abordage maritime : le droit spécial déroge au droit commun, DMF 2000, n° 603

DELEBECQUE Philippe, La pontée irrégulière : une faute inexcusable du commissionnaire, mais une faute simple du transporteur, DMF 2002, n° 628

DELEBECQUE Philippe, Le projet CNUDCI d'instrument sur le transport de marchandises par mer, DMF 2003, n° 642

DELEBECQUE Philippe, Navigation fluviale et limitation de responsabilité, DMF 2006, n° 667

DELEBECQUE Philippe, Peut-on par convention renoncer au bénéfice de l'assistance maritime ?, DMF 2007, n° 680

DELEBECQUE Philippe, Le projet de Convention CNUDCI sur le transport de marchandises entièrement ou partiellement par mer, DMF 2007, n° 680

DELEBECQUE Philippe, Questions d'actualité, DMF 2007, n° 684

DELEBECQUE Philippe, Le projet CNUDCI sur le transport de marchandises entièrement ou partiellement par mer : derniers pas avant une adoption ?, DMF 2007, n° 685

DELEBECQUE Philippe, Le projet CNUDCI, suite et fin, DMF 2008, n° 690

DELEBECQUE Philippe, L'évolution du transport maritime, DMF 2009, n° 699

DELEBECQUE Philippe, Quel régime juridique pour la responsabilité des chargeurs entre eux, DMF 2009, n°702

DELEBECQUE Philippe, La Convention sur les contrats internationaux de transport de marchandises effectué entièrement ou partiellement par mer : *« a civil law perspective »,* DMF 2009, n° 702

DELEBECQUE Philippe, Quelle portée et quelle validité reconnaître à une clause *FIOS* en droit français ?, DMF 2011, n° 723

DELEBECQUE Philippe, Aspects civils de la décision Erika, DMF 2012, n° 742

DELEBECQUE Philippe, Abordage entre navires de nationalité différente dans les eaux territoriales françaises : quel est le tribunal compétent ?, La semaine juridique, Edition générale n° 46-47, 10 novembre 2014, 1182

DELEBECQUE Philippe, L'acceptation de la clause Paramount, DMF 2016, n° 776

DE WIT Ralph, Le conteneur dans les Règles de Rotterdam, DMF 2013, n° 749.

DOUAY Claude, Le régime juridique de l'assistance en mer selon la Convention de Londres du 28 avril 1989, DMF 1990, n° 493

DUBOSC Dominique, Saisie de navire et limitation, DMF 2002, n° 632

EL BOUDOUHI Saïda, Le juge interne, juge de droit commun du droit international ? État des lieux de l'invocabilité du droit international conventionnel en droit interne, RFDA 2014, p. 371

ESNARD Laïla, Saisie conservatoire d'un navire affrété coque nue battant pavillon d'un Etat non contractant à la Convention de 1952, Navire Sargasso, DMF 2004, n °648

FONTAINE Emmanuel, Les sinistres de l'Amoco-Cadiz et du Tanio, DMF 1993, n° 527

GAUTIER Gilles, Le droit applicable en matière de saisie conservatoire d'un navire ne battant pas le pavillon d'un État contractant de la Convention de 1952 pour une créance non maritime, DMF 1997, n° 567

GAUTIER Gilles, Les frais d'assistance engagés en application d'une SCOPIC sont à la charge du P&I, DMF 2016, n° 783

GONSAELES Gwen, Réflexions sur la compétence européenne dans le domaine du transport maritime, DMF 2016, n° 777

GORECKI Delphine & NKOGHE Istovant, CHASSELOUP DE CHATILLON Vinvela, L'Union européenne de la mer, DMF 2007, n° 677

GRARD Loïc, Responsabilité en cas de rejets polluants accidentels, Revue de droit des transports n° 9, Septembre 2008, comm. 174 (support papier)

GRELLET Luc, Légalité de la directive 2005/35/CE au regard des conventions Montego Bay et Marpol, Cour de justice des communautés européennes (Grande chambre) – 3 juin 2008 n° C 308/06, DMF 2008, n° 697

GRELLET Luc, Sommes-nous armés en Europe face à un accident majeur d'installations pétrolières ou gazières en mer ?, DMF 2012 n° 734

GRELLET Luc, Compte rendu du colloque du CMI les 7 et 8 juin 2015 à Istanbul sur les activités offshore, DMF 2015, n° 775

GRIGGS Patrick, Le protocole d'Athènes, DMF 2002, n° 625

GRIGGS Patrick, 100th Session of the IMO Legal Committee – Seminar. Thursday April 18th 2013, site du CMI, ressource en ligne, disponible sur : http://comitemaritime.org/Uploads/Publications/Documents%20of%20Interest/Comite%20Maritime%20International%20and%20the%20Legal%20Committee%20-%20working%20together-2.pdf

GUEGUEN-HALLOUET Gaëlle et VERNIZEAU Diane, Vers une politique maritime de l'Union européenne, DMF 2008, n° 690 (ranger dans culture juridique)

HETHERINGTON Stuart, traduit et annoté par FEDI Laurent, L'avenir du Comité Maritime International, DMF 2013, n° 744

HÜBNER Christian, Erika III Règlement introduisant le Protocole de 2002 à la Convention d'Athènes en matière de transport fluvial, DMF 2006 n° 676

HUMANN Claire, De l'interprétation de la Convention de Bruxelles du 10 mai 1952, DMF 2001, n° 615

HUMANN Claire, Effective des « réserves » françaises quant à l'application de la Convention de Londres aux créances pour enlèvement d'épave, DMF 2003, n° 633

HUMANN Claire, Rien de nouveau sur la pontée, DMF 2016, n° 778

HUMANN Claire, La faute inexcusable du transporteur maritime exclut toute exonération, DMF 2016, n°783

ILLESCAS Rafael, L'Espagne ratifie les règles de Rotterdam : ce qui change au niveau du droit du transport international suite à ces règles, DMF 2011, n° 728

JACOBSSON Måns, L'indemnisation des dommages résultant des atteintes à l'environnement dans le cadre du régime international CLC/FIPOL, DMF 2010, n° 715

JACOBSSON Mans, Bridge over troubled water : the Legal Committee's in a changing world, 100 th Session of the Legal Committee of the International Maritime Organization, resource en ligne, disponible sur : http://comitemaritime.org/Uploads/Publications/Documents%20of%20Interest/Jubilee%20final%20corr.pdf

KENDE Christopher, Une nouvelle définition de la notion de navire en droit américain, DMF 2015, n° 775

KOZUBOVSKAYA-PELLE Anastasiya, Le contrat de volume et les Règles de Rotterdam, DMF 2010 n° 712

LECAROZ Jean, Extraits du rapport de M. Le Conseiller, « Transport en pontée : le transporteur ne peut échapper à une déclaration », DMF 2015, n° 765

LAGARDE Paul, "Sur La Non-codification Du Droit International Prive Français," Syracuse Journal of International Law and Commerce: Vol. 25 : No, Ressource en ligne, disponible sur : http://surface.syr.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1283&context=jilc

LAPOYADE-DESCHAMPS Aude, La Convention de Londres sur l'assistance maritime et le droits français des contrats, DMF 1993 n° 533

LATRON Pierre, Application de l'exclusion contractuelle des saisies et du retard en matière d'assurance sur facultés ainsi que la conception « in abstracto » de la notion de faute inexcusable, DMF 2001, n° 619

LE BIHAN GUÉNOLÉ Martine, Une cargaison d'hydrocarbure accidentellement déversée au cours de son transport maritime peut-elle être qualifiée de déchet ?, DMF 2007, n° 684

LEGROS Cécile, Les conflits de normes en matière de contrats de transport internationaux de marchandises, Journal du droit international (Clunet) n° 3, Juillet 2007, doctr. 7

LEGROS Cécile, Les conflits de normes juridictionnelles en matière de contrats de transport internationaux de marchandises (suite), Journal du droit international (Clunet) n° 4, Octobre 2007, doctr. 9

LEMAITRE P. Transport sous connaissement : de l'impossibilité de déroger conventionnellement aux dispositions impératives de la Convention de Bruxelles même si celle-ci a été rendu applicable par la convention des parties, DMF 1992, n° 516

LEMARIE Alexis, Le capitaine peut-il être reconnu responsable au plan délictuel alors que le transporteur a été exonéré de sa responsabilité pour la faute nautique de celui-ci ?, DMF 2015, n° 770

LILAR Albert, VAN DEN BOSCH Carlo, Le Comité maritime international 1897 – 1972, Ressource en ligne, disponible sur le site du CMI, http://comitemaritime.org/Uploads/History/LILAR-VAN%20DEN%20BOSCH-Le%20Comité%20Maritime%20International.pdf

LOOTGIETER Sébastien, En application de la Convention de 1952, une saisie conservatoire peut être fondée sur une allégation de créance, DMF 2015, n° 766

MARQUES Christophe, Le dépaysement des procédures judiciaires intentées contre les navires pollueurs : quelles hypothèses en droit ?, DMF 2006, n° 670

MAZIAU Nicolas, La réception du droit international (public) par la Cour de cassation, Journal du droit international (Clunet) n° 3, Juillet 2013, doctr. 8

MECARELLI Gabriele, L'article 10 de la loi du 3 janvier 1967 : une loi de police, DMF 2004, n° 651

MESNIL Pascale, Les tribunaux maritimes, DMF 2015, n° 775

MICHALEK Patrick, L'allégation de créance prévue par la convention de 1952 doit-elle être certaine liquide et exigible et requérant l'urgence, Actes du colloque franco-belge AFDM-ABDM, DMF 2010 n° 716

MIRIBEL Stéphane, L'impact de la révision du règlement 44/2001 sur le contentieux maritime, DMF 2012, n° 732

MIRIBEL Stéphane, Collision en mer entre deux jet-skis : Application du régime de l'abordage. Le jet-ski est-il pour autant un navire ?, DMF 2012 n° 741

MIRIBEL Stéphane, Nouvelle « faute nautique » confirmée, l'échafaud attendra..., DMF 2014, n° 756

MIRIBEL Stéphane, Évolution de la notion de navire en droit français, DMF 2015, n° 775

MIRIBEL Stéphane, « Assimilée à un navire », une planche à voile est soumise aux règles de l'abordage, DMF 2016, n° 779

MIRIBEL Stéphane, Journée Ripert 2016 : Revue de la jurisprudence maritime, DMF 2016, n° 784

MIRIBEL Stéphane, Résumé de l'intervention du député Arnaud Leroy sur la loi pour l'économie bleue du 20 juin 2016 dite « Loi Leroy », DMF 2016, n° 784

MONTAS Arnaud, Le rapport du droit maritime au droit commun, entre simple particularisme et véritable autonomie, DMF 2008, n° 691

MONTAS Arnaud, Droit maritime et force majeure, DMF 2009, n°709

MONTAS Arnaud, Echange remorquage contre assistance, la qualification endroit maritime, DMF 2010, n° 712

MONTAS Arnaud, Une « convention modificative » consentie par deux navires conformément aux usages d'un port prime-t-elle sur l'application des règles du RIPAM ?, DMF 2010, n° 717

MONTAS Arnaud, La portée normative des règles maritimes – Le cas du RIPAM, DMF 2010, n° 720

MONTAS Arnaud, La prochaine vague est peut-être la dernière, DMF 2011, n° 721

MONTAS Arnaud, Abordage pour faute commune, DMF 2015, n° 773

MÜLLER Walter, Faut-il réviser la Convention d'Athènes de 1974 sur le transport de passagers par mer, DMF 1999 n° 589

NAVARRE-LAROCHE Cécile, Conditions d'application de la loi française du 5 juillet 1934 relative à l'abordage fluvial, DMF 2001, n° 615

NDENDE Martin, Les épaves et la limitation de responsabilité DMF 2002, n° 632

NDENDE Martin, La position du droit français au regard des conventions internationales de droit maritime privé, DMF 2006, n° 676

NENGYE Liu et MAES Frank, Legal Constraints to the European Union's Accession to the International Maritime Organisation, Journal of Maritime Law & Commerce, Vol. 43, No. 2, April, 2012

NEYRET Laurent, La consécration du préjudice dans le code civil, Dalloz 2017.924

NICOLAS Christophe, De l'application nuancée par la Cour d'appel de Rennes de l'article 228 de la Convention de Montego Bay (compétence de l'Etat côtier en cas de pollution dans sa zone économique exclusive), DMF 2008, n°688

NICOLAS Christophe, Cour d'appel de Rennes (3e Ch.), 20 Janvier 2011, *Navire Vytautas* No 09-01673, DMF 2011 n° 728

NICOLAS Pierre-Yves, Première application des règles de Hambourg par une cour d'appel, Navire « Klim Voroshilov », DMF 1998, n° 578

NICOLAS Pierre-Yves, Les Règles de Hambourg devant les tribunaux français, DMF 1998, n° 583

NICOLAS Pierre-Yves Les Règles de Hambourg peuvent-elles prévaloir sur les Règles de la Haye, DMF 1998, n° 583

NICOLAS Pierre-Yves, Les règles de Hambourg ne sont pas « self-executing » en France, DMF 1999, n° 596

NICOLAS Pierre-Yves, La Convention de Bruxelles prévaut les Règles de Hambourg, DMF 2000, n° 603

NICOLAS Pierre-Yves, Conflit entre les Règles de La Haye et les Règles de Hambourg, DMF 2001, n° 614

NICOLAS Pierre-Yves, Le bénéfice de la limitation de responsabilité du propriétaire de navire n'est pas subordonné à la constitution du fonds de limitation en droit français, DMF 2002, n° 623

NICOLAS Pierre-Yves, Prévalence de la Convention de Bruxelles sur les Règles de Hambourg, DMF 2002, n° 628

NICOLAS Pierre-Yves, Les Règles de Hambourg peuvent-elles s'appliquer conjointement avec la Convention de Bruxelles, DMF 2013, n° 753

PELTZ D. Robert, Journal of Maritime Law & Commerce, The Athens Convention Revisited, Vol. 43, No. 4, October 2012

PESTEL-DEBORD Patrick, Nouvelle interprétation stricte de la liste des « créances maritimes » stipulée à l'article 1 (k) de la Convention de 1952, DMF 2003, n° 633

PIERRONNET François-Xavier, Action en responsabilité contre le transporteur maritime de passagers pour retard : juridiction compétente et droit applicable, DMF 2006, n° 668

PESTEL-DEBORD Patrick, Dépourvu de moyen de propulsion et de direction, un chaland n'est pas « un navire » : son propriétaire ne peut limiter sa responsabilité, DMF 2006, n° 674

PIETTE Gaël, La notion de créance maritime au sens de la Convention de 1952, DMF 2016, n° 780

PIETTE Gaël, Un code de la mer ?, DMF 2016, n° 785

PIETTE Gaël, L'étendue des droits d'un créancier faisant pratiquer une saisie conservatoire d'un navire affrété, DMF 2017, n° 790

PROUTIERE-MAULION Gwenaële, Détermination du droit applicable et des responsabilités suite au naufrage, dans les eaux internationales, d'un navire en mauvaise état de navigabilité battant pavillon de complaisance, DMF 2003, n° 643

QUENEUDEC Jean-Pierre, L'incidence de l'affaire du *Torrey Canyon* sur le droit de la mer, Annuaire français de droit international, Année 1968, Volume 14, numéro 1, p. 701-718

RAISON Olivier, Application de l'article 1384 alinéa 5 du Code civil à un abordage pour fixer la contribution à la dette, DMF 2006, n° 676

RAISON Olivier, Régimes applicables au transport en pontée : les confusions persistent, DMF 2013, n° 752

REBORA Jean François, Portée et effet de la SCOPIC dans un contrat d'assistance LOF *« no cure no pay »* sous le régime de la Convention internationale de 1989, DMF 2014, n° 764

REMERY Jean-Pierre, La détermination des domaines d'application respectifs de la loi du 18 juin 1966 et de la Convention de Bruxelles de 1924 modifiée et l'incidence de la clause Paramount, Rapport, DMF 1996, n° 559

REMERY Jean-Pierre, Droit applicable à la saisie conservatoire d'un navire et portée de la notion « avantages » de la Convention de 1952, DMF 2000, n° 610

REMERY Jean-Pierre, Interprétation restrictive de l'article 1er (1) de la Convention de Bruxelles du 10 mai 1952 fixant la liste des créances maritimes, DMF 2002, n° 622

REMERY Jean-Pierre, Saisie conservatoire de navire soumise au régime international : Effets de l'absence de délai d'assignation du débiteur au fond, DMF 2002, n° 631

REMERY Jean-Pierre, Une décision surprenante : l'application des règles du droit terrestre à la saisie conservatoire d'un navire ..., DMF 2003, n° 633

REMERY Jean-Pierre, Sur les raisons de non restitution d'un cautionnement bancaire suite à la mainlevée d'une saisie conservatoire après remise d'une garantie du P&I Club, DMF 2008, n° 690

REMOND-GOUILLOUD Martine, La disparition inexpliquée de la marchandise ne constitue pas une faute inexcusable du transporteur maritime, DMF 2006, n° 671

REMOND-GOUILLOUD Martine, Portée de l'article 3-3 de la convention de 1952 et dissociation d'une créance en créance pour provision et créance pour solde, DMF 2010, n° 710

REMOND-GOUILLOUD Martine, Contestation d'une saisie conservatoire de navire par un saisissant concurrent, DMF 2010, n° 711

REMOND-GOUILLOUD Martine, Saisie conservatoire de navire et insolvabilité ou faillite : incidences du droit européen, Cour d'appel d'Aix en Provence (2e Ch.) – 29 juin 2011, Navire Ital Roro I, n° 11.05895, DMF 2012, n° 733

RENARD Jean-Léopold, Peut-on constituer un fonds de limitation de responsabilité avant toute action judiciaire, DMF 2011, n° 730

ROHART Jean-Serge, Droit applicable et prescription de l'action en réparation d'un préjudice corporel subi par un passager, DMF 2000, n° 600

ROHART Jean-Serge, Le CMI aujourd'hui, DMF 2004, n° 652

ROHART Jean-Serge, Colloque 2006 du Comité Maritime International (CMI) : Liberté et sécurité des mers, DMF 2006, n° 673

RONDEAU-RIVIER Marie-Claude, La Convention des Nations unies sur les droits de l'enfant devant la Cour de cassation : un traité mis hors jeu, Recueil Dalloz 1993 p. 203

ROSSI Annabel, Saisies conservatoires de navire : droit applicable, condition de fond et compétence juridictionnelle, DMF 2006, n° 667

SANA-CHAILLE DE NERE Sandrine, Sur la loi applicable en cas d'avarie après déchargement et avant livraison : petit exercice de droit international privé, DMF 2005, n° 663

SANA-CHAILLÉ DE NÉRÉ Sandrine, En droit français, l'assureur ne bénéficie de la limitation que s'il existe un fonds, DMF 2013, n° 744

SANA-CHAILLÉ DE NÉRÉ Sandrine, Identification de la loi applicable à l'action en responsabilité contre le transporteur maritime, DMF 2014, n° 764

SANA-CHAILLÉ DE NÉRÉ Sandrine, Saisie conservatoire sur le fondement de la Convention de 1952 pour créance relative à la propriété contestée du navire, DMF 2016, n° 785

SCHLECHTRIEM Peter, WITZ Claude, Convention de Vienne sur les contrats de vente internationale de marchandises 2008, Dalloz, 2008

SIMON Patrick, Le jugement Erika met-il à mal le droit maritime, DMF 2008, n° 695

SIMON Patrick, XVIIIe Journée Ripert, DMF 2010, n° 718.

SOLEIHLAC Thibault, ERIKA, CLC, QPC : une exonération de responsabilité civile inconstitutionnelle ?, Bulletin du droit de l'environnement industriel, 2010, n° 27

SOULEZ-LARIVIERE Daniel, La procédure pénale française est-elle adaptée aux affaires maritimes complexes ?, DMF 2009, n° 701

STEFANIUK Dominika, La prévention des marées noires et leur indemnisation. Aspects de droit international et européen, Journal du droit international (Clunet) n° 4, Octobre 2003, doctr. 100031

STURLEY F. Michael, Les règles de Rotterdam à la Conférence de Pékin, DMF 2013, n° 744

TASSEL Yves, Du point de savoir si l'on peut saisir deux fois pour la même créance et si l'allégation d'un droit ou d'une créance est encore suffisante pour saisir un navire autre que celui auquel la créance se rapporte ?, Cour d'appel de Rouen (2e Ch.) 2 avril 1992, *Navire Repubblica-di-Amalfi,* DMF 1993, n° 526

TASSEL Yves, Saisie conservatoire du navire : Art. 3 (1), 3(4) et 9 de la Convention de 1952 Relecture, proposition et doutes, DMF 1993, n° 533

TASSEL Yves, Du fondement de la nullité de la clause livre sterling monnaie courante dans l'hypothèse où la Convention de Bruxelles est rendue applicable par la clause Paramount, DMF 1994, n° 541

TASSEL Yves, Une jurisprudence nouvelle sur la clause paramount , Cour d'appel d'Aix-en-Provence, 10 décembre 1993, DMF 1994, n° 543

TASSEL Yves, La loi applicable au contrat de transport sous connaissement non signé par le chargeur – Pourquoi donc torpiller la Convention de Bruxelles ?, DMF 2001, n° 614

TASSEL Yves, L'irresponsabilité du transporteur responsable d'une pontée irrégulière, DMF 2002, n° 622

TASSEL Yves, Condition d'opposabilité de la clause Paramount et effet de l'absence de réserves volontaire, DMF 2003, n° 639

TASSEL Yves, Projet CNUDCI, une double critique de fond, DMF 2004, n° 644

TASSEL Yves, L'exclusion de la limitation de responsabilité est subordonnée à une faute inexcusable dont l'appréciation se fait *in abstracto,* DMF 2005, n° 662

TASSEL Yves, Considération sur la loi applicable au transport sous connaissement, le chargement en pontée, la « fortune de mer », la faute dans l'appareillage du navire et la faute d'arrimage de la marchandise, DMF 2005, n° 664

TASSEL Yves, Le rappel à l'ordre de la chambre commerciale sur le droit français du chargement en pontée, DMF 2006, n° 671

TASSEL Yves, Le régime juridique de la « pontée » : un arrêt d'espèce malheureux, DMF 2008, n° 693

TASSEL Yves, Un chaland n'est pas un navire au sens du droit de la limitation de responsabilité du propriétaire de navire, DMF 2008, n° 695

TASSEL Yves, Portée de l'article 3-3 de la Convention de 1952, DMF 2011, n° 725, *navire Indian Empress*

THOMAS-CIORA Geneviève, Le transport de passagers par voie maritime, DMF 2006 n° 676

TSIAKLAGKANOU Dimitra, Le préjudice écologique après l'arrêt Erika, DMF 2017, n° 788

VAN DOOSSELAERE Guy, La saisie conservatoire et exécutoire de navire, DMF 2010, n° 716

VEAUX-FOURNERIE Paulette, Fasc. 1236 : Assistance Maritime – Conditions, JurisClasseur Transport

VERHOEVEN Joe, La notion d'applicabilité directe du droit international, Revue belge de droit international, vol. XV, 1980

VIAL Claire, Les doutes sur la validité de la directive 2005/35/CE sont levés, Revue du droit de l'environnement, n° 8, Août 2008, comm. 127

VIALARD Antoine, De quelques interprétations nouvelles ou complémentaires de textes relatifs à la saisie conservatoire des navires, DMF 1999, n° 590

VIALARD Antoine, Sisyphe et l'uniformisation internationale du droit maritime, DMF 1999, n° 591

VIALARD Antoine, Saisie conservatoire d'un navire « apparenté » battant pavillon d'un Etat non partie à la Convention de 1952, DMF 2000, n° 607

VIALARD Antoine, L'apparence » de faute inexcusable comme cause de déchéance « provisoire » du droit à limitation de responsabilité, DMF 2000, n° 608

VIALARD Antoine, Quand abordage et grutage ne font pas bon ménage, DMF 2002, n° 626

VIALARD Antoine, L'évolution de la notion de faute inexcusable et la limitation, DMF 2002, n° 628

VIALARD Antoine, Faut-il réformer le régime d'indemnisation des dommages de pollution par hydrocarbures ?, DMF 2003, n° 637

VIALARD Antoine, Faute inexcusable de l'armateur : la marée monte !, DMF 2005, n° 663

VIALARD Antoine, La limitation de responsabilité, clé de doute pour le droit maritime du 21e siècle, DMF 2009, n° 699

VIALARD Antoine, Saisies répétitives et, in fine, « saisie abusive », DMF 2009, n° 700

Périodiques - Anonymes

40 ans d'application des cas exceptés de responsabilité des Règles de La Haye-Visby, DMF 2005, n° 664

Activités maritimes et espaces marins, DMF 2016, n° 783

Systèmes juridiques - Droit continental. - « Kontinentaleuropäisches Recht », « continental law », « derecho continental », qu'est ce que ce « droit continental » ? - Adage par Jean-Marc Baïssus, La Semaine Juridique, Édition Générale n° 40, 28 Septembre 2009, 297

Installation du groupe de travail sur la réparation des préjudices écologiques, Revue Environnement n° 6, Juin 2013

Rejet de l'action écartant la loi maritime applicable au motif d'un prétendu fondement extracontractuel, DMF 2001, n° 617

La détermination de l'application de la Convention de 1952 relative à la saisie conservatoire des navires repose d'abord sur le pavillon du navire saisi, Cour d'appel de Rouen, (2e ch. civ.) 20 octobre 1994, DMF 1996, n° 559

DMF 1990, n° 491, le droit positif français en 1989

DMF 2001, supplément n° 5

DMF 2002, supplément n° 6

DMF 2003, supplément n° 7

DMF 2004, supplément n° 8

DMF 2005, supplément n° 9

DMF 2006, supplément n° 10

DMF 2007, supplément n° 11

DMF 2008, supplément n° 12

DMF 2009, supplément n° 13

DMF 2010, supplément n° 14

DMF 2011, supplément, n° 15

DMF 2012, supplément n° 16

DMF 2013, supplément n° 17

DMF 2014, supplément n° 18

DMF 2015, supplément n° 19

DMF 2016, supplément n° 20

DMF 2017, supplément n° 21

Jurisprudence

Jurisprudence internationale

Avis de la C.P.I.J, 3 mars 1928, Compétence des tribunaux de Dantzig, Rec. CPJI, série B n° 15

Sentences arbitrales

Sentence 1038 du 15 juin 2000, DMF 2001 n° 611
Sentence 1042 du 10 novembre 2000, DMF 2001, n° 615
Sentence 1076 du 5 novembre 2002, DMF 2003, n° 642
Sentence 1069 du 20 octobre 2002, DMF 2003, n°636
Sentence 1076 du 5 novembre 2002, DMF 2003, n° 642
Sentence 1090 du 24 juin 2003, DMF 2004, n° 651
Sentence 1111 du 28 mars 2005, DMF 2006, n° 666
Sentence 1108 du 5 avril 2005, DMF 2005, n° 660
Sentence 1131 du 31 juillet 2006, DMF 2007, n° 683
Sentence 1135 du 26 février 2007 - second degré, CAMP, DMF 2008, n° 691
Sentence 1142 du 10 septembre 2007, DMF 2008, n° 693
Sentence 1169 du 4 février 2010 Second degré, DMF 2011, n° 723

Tribunal Ajaccio 19 octobre 1999, DMF 2001, suppl. n° 5
Tribunal de grande instance de Quimper, 12 janvier 2010, Voiliers *VM* et *PRB,* N° 09-01368
Tribunal correctionnel de Brest, 7 juin 2006, n°927/2006 du *Navire Trans Artic*, Revue SCAPEL 2006, p.85
Tribunal de grande instance de Paris, 11e ch. corr., 4e sect., 16 janv. 2008, n° 9934895010

Cour d'appel d'Aix-en-Provence (2ème Ch.), 16 octobre 2014, Navire Martha Ann,No 13.23344

Cour d'appel de Nouméa, (ch. corr.), 25 févr. 2014, n° 11/00187

Cour d'appel de Paris, 9 janvier 1990, Navire Hilaire-Maurel, DMF 1991, n° 502

Cour d'appel de Paris, (17ème Ch. sec. A), 19 mai 1999, DMF 2001, suppl. N° 5

Cour d'appel de Paris, 11 septembre 2014, Navire Athena, No 12.05684

Cour d'appel de Poitiers, 16 décembre 2003, DMF 2005, supplément n° 9

Cour d'appel de Rouen (2ème ch.) 11 septembre 2003, Navire MSC Regina,Y-a-t-il encore une place pour la faute nautique? Analyse des affaires récentes faisant état de ce cas excepté, DMF 2004, n° 650

Cour d'appel de Rennes (3e Ch.) ,10 juin 2010, Navire Vytautas No 09-01673

Jurisprudence de la Cour de cassation

Cour de cassation (Ch. com.), 12 février 1991, DMF 1991, n° 505

Cour de cassation (Ch. com.), 14 octobre 1997, publié au DMF 1998 n° 578

Cour de cassation (Ch. com.), 28 mars 2000, Navire *Teesta,* n° 98-11.600

Cour de cassation (Ch.com.), 14 mai 2002, Someport Walton c/ Alsthom Energie, Juris-Data no 2002-014356

Cour de cassation (Ch. com.), 3 décembre 2003, Navire *Fort Fleur d'*épée, DMF 2004, n° 650

Cour de cassation (Ch. com.), 25 janvier 2005, n° 03-10.068

Cour de cassation (Ch. com.), 16 décembre 2008, n° 08-10.460

Cour de cassation (Ch. com.), 10 juillet 2012, Pourvoi n° 10-17.325

Cour de cassation (Ch. com.), 8 mars 2011, n° 09-70550, DMF 2011, n° 727

Cour de cassation (Ch. Com.), 16 octobre 2012, Navire *Aelian Sun,* n° 11.13658

Cour de cassation (Ch. com.), 1er octobre 2013, Navire *CMA CGM Claudel,* N° 12.21846

Cour de cassation (Ch. com.), 16 septembre 2014, Navires *El Delphin – Ultreia,* n° 13.13880

Cour de cassation (Ch. com), 27 septembre 2017, Navire Santa Catarina, n° 15-25927

Cour de cassation, (Civ. 1ère), 10 mars 1993, n° 91-11-310

Cour de cassation, (Civ. 1ère), 2 juin 1993, n° 91-17-487

Cour de cassation, (Civ. 1ère), 15 juillet 1993

Cour de cassation (Civ. 1ère), 10 décembre 1995, Bull. p. 327

Cour de cassation (Civ. 1ère), 19 décembre 1995, n° 93-20-424, Banque Africaine de développement

Cour de cassation, (Civ. 1ère), 18 mai 2005, n° 02-20.613, Bourdier contre Rainville épouse Herisset

Cour de cassation, (Civ. 1ère), 14 juin 2005, n° 04-16.942, Washington contre Washington

Cour de cassation (Civ. 1ère), 16 décembre 2008, n° 07-18.834

Cour de cassation (Ch. civ. 3Ème), 17 décembre 2008, Commune de Mesquer c/ Société TOTAL France, Navire *Erika,* N° 04-12315

Cour de cassation (Civ. 1ère), 2 avril 2014, n° 13-16.038

Cour de cassation, (Chambre sociale), 16 décembre 2008, n° 05-40.876

Cour de cassation (Assemblée plénière), 2 octobre 2015, n° 14-14.256

Jurisprudence du Conseil d'Etat

Conseil d'Etat, 22 décembre 1978, Syndicat des Hautes Graves de Bordeaux

Conseil d'Etat, 23 juin 1995, SA Lilly France

Conseil d'Etat, 22 septembre 1997, n° 161364

Conseil d'Etat, 14 janvier 1998, n° 174219 174220 176805

Conseil d'Etat, 30 oct. 1998, Sarran Levacher et autres

Jurisprudence du droit de l'Union européenne

CJCE, 5 février 1963, aff. 26/62, NV Algemene Transport en Expeditie Onderneming Van Gend et Loos c/ Adm. fiscale néerlandaise

CJCE, 15 juillet 1964, aff. 6/64, Costa c/ Enel

CJCE, 6 octobre 1970, Franz Grad

CJCE, 28 juin 1978, Simmenthal SpA c. Amministrazione delle finanze, aff. 70/77

CJCE, 6 déc.1994, Navire Tatry, Aff. C-406/92

CJCE, 9 novembre 2000, affaire C-387/98, Coreck Maritime GmbH, c/ Handelsveem BV e.a.

CJCE, 9 octobre 2001, C-377/98, Pays-Bas/Parlement et Conseil

CJCE, 23 octobre 2007, C-440/05 – Commission / Conseil

CJCE, 3 juin 2008, C-308/06, Intertanko e.a.

CJCE, 24 juin 2008, affaire C-188/07, Commune de Mesquer contre Total France SA et Total International Ltd

Sites Internet

Site du Conseil constitutionnel, http://www.conseil-constitutionnel.fr/

Site de l'Union européenne, EUROPA, www.europa.eu

Site de la Cour internationale de Justice, http://www.icj-cij.org/pcij/index.php?p1=9&lang=fr

Site de l'OMI, www.imo.org

Site Lexmaritima.net, pour un tableau des conventions internationales, voir http://www.lexmaritima.net/conventions.htm

Articles Internet

Communiqué CLIA (Cruise Lines International Association, association internationale des compagnies de croisières), 15 septembre 2014, ressource en ligne, disponible sur le site de la direction générale des entreprises (DGE) : http://www.veilleinfotourisme.fr/l-industrie-de-la-croisiere-poursuit-sa-croissance-mondiale-avec-plus-de-21-millions-de-passagers-en-2013-et-117-milliards-de-dollars-de-contribution-economique--128475.kjsp

Communiqué du Ministère de la Justice, 24 avr. 2013, communiqué, « Installation du groupe de travail sur la réparation des préjudices écologiques », Environnement n° 6, Juin 2013, alerte 112

Site du Conseil constitutionnel, PELLET Alain, la constitution en 20 questions : question n° 11, le droit international et la constitution de 1958, site internet du conseil constitutionnel, ressource en ligne, disponible sur : http://www.conseil-constitutionnel.fr/conseil-constitutionnel/francais/la-constitution/la-constitution-de-1958-en-20-questions/quelle-place-la-constitution-de-1958-fait-elle-au-droit-international.17499.html

Site Internet du CMI, « Ship » nomenclature, ressource en ligne, disponible sur http://comitemaritime.org/Ship-Nomenclature/0,27154,115432,00.html

Site Internet de la Commission du droit international, Questionnaire, Moyens de rendre plus accessible la documentation relative au droit international coutumier, ressource en ligne, disponible sur : http://legal.un.org/ilc/

Site Internet de la CNUCED, Etudes sur les transports maritimes, 2015, ressource en ligne, site disponible sur : http://unctad.org/fr/PublicationsLibrary/rmt2015_fr.pdf

Site Internet de la CNUDCI, Guide de la CNUDCI, L'essentiel sur la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international, ressource en ligne, disponible sur https://www.uncitral.org/pdf/french/texts/general/12-57492-Guide-to-UNCITRAL-f.pdf

Site de la CNUDCI, Guide de la CNUDCI, L'essentiel sur la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international, ressource en ligne, disponible sur : http://www.uncitral.org/pdf/french/texts/general/12-57492-Guide-to-UNCITRAL-f.pdf

Site de la CNUDCI, RECUEIL DE JURISPRUDENCE CONCERNANT LES TEXTES DE LA CNUDCI (CLOUT)
Guide de l'utilisateur, https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/V10/547/97/PDF/V1054797.pdf?OpenElement

Site Internet de la direction générale des entreprises (DGE), Communiqué CLIA (Cruise Lines International Association, association internationale des compagnies de croisières), 15 septembre 2014, ressource en ligne, disponible sur : http://www.veilleinfotourisme.fr/l-industrie-de-la-croisiere-poursuit-sa-croissance-mondiale-avec-plus-de-21-millions-de-passagers-en-2013-et-117-milliards-de-dollars-de-contribution-economique--128475.kjsp

Site Internet des Editions législatives, REMERY Jean-Pierre, Saisie des navires, enfin codifiée dans la partie réglementaire du Code des transports, publié le 10 février 2017, http://www.editions-legislatives.fr/content/saisie-des-navires-enfin-codifi%C3%A9e-dans-la-partie-r%C3%A9glementaire-du-code-des-transports

Site Internet de l'Express, l'expansion, Le canal de Panama inauguré après 9 ans de travaux titanesques, publié le 26 juin 2016, ressource en ligne disponible sur : http://lexpansion.lexpress.fr/actualite-economique/en-images-le-panama-devoile-un-canal-elargi-apres-9-ans-de-travaux-titanesques_1805033.html

Site Internet de l'International chamber of shipping, Promoting maritime treaty ratification, the ICS/IDF and CMI campaign, Ressource électronique, http://www.ics-shipping.org/docs/default-source/resources/policy-tools/PromotingMaritimeTreatyRatification.pdf?sfvrsn=34

Site Internet Le Marin, CMA CGM choisit le GNL pour ses futurs porte-conteneurs géants, publié le 7 novembre 2017, http://www.lemarin.fr/secteurs-activites/shipping/29844-cma-cgm-choisit-le-gnl-pour-ses-futurs-porte-conteneurs-geants

Site Internet des Nations-Unis, Questionnaire, Moyens de rendre plus accessible la documentation relative au

droit international coutumier, ressource en ligne, disponible sur le site de la Commission du droit international, http://legal.un.org/ilc/

Site Internet des Nations-Unis, Résolution 2205 (XXI) de l'Assemblée générale des Nations Unies en date du 17 décembre 1966, ressource en ligne, disponible sur : http://www.un.org/french/documents/view_doc.asp?symbol=A/RES/2205(XXI)&Lang=F

Site de l'OMI, communiqué du 8 février 2016, ressource en ligne, disponible sur : http://www.imo.org/fr/MediaCentre/PressBriefings/Pages/05-HNS2010.aspx

Site Internet de l'OMI, Status of ratifications - Excel chart listing ratifications by state – ressource en ligne, disponible sur : http://www.imo.org/fr/About/Conventions/StatusOfConventions/Pages/Default.aspx

Site Internet de l'OMI, L'OMI incite les Etats à ratifier le régime d'indemnisation relatif au transport de SNPD communiqué du 8 février 2016, ressource en ligne, disponible sur : http://www.imo.org/fr/MediaCentre/PressBriefings/Pages/05-HNS2010.aspx

Site Internet sentinelle-droit-international.fr, Entrée en vigueur de la Convention internationale de Nairobi sur l'enlèvement des épaves, ressource en ligne, disponible sur : http://www.sentinelle-droit-international.fr/?q=content/entr%C3%A9e-en-vigueur-de-la-convention-internationale-de-nairobi-sur-l%E2%80%99enl%C3%A8vement-des-%C3%A9paves-0#II

Rapports parlementaires

Étude d'impact, sur le projet de loi autorisant l'adhésion de la France au protocole à la convention d'Athènes de 1974 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages, NOR : MAEJ1310881L/Bleue-1, ressource en ligne, disponible sur : http://www.senat.fr/leg/etudes-impact/pjl13-270-ei/pjl13-270-ei.html

Rapport n° 67 (2014-2015) de M. André TRILLARD, fait au nom de la commission des affaires étrangères, de la défense et des forces armées, sur le projet de loi autorisant l'adhésion de la France au protocole à la convention d'Athènes de 1974 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages, déposé le 29 octobre 2014, ressource en ligne, disponible sur : http://www.senat.fr/rap/l14-067/l14-067.html

Rapport n° 519 (2012-2013) de M. Alain ANZIANI, fait au nom de la commission des lois constitutionnelles, de législation, du suffrage universel, du Règlement et d'administration générale (1) sur la proposition de loi M. Bruno RETAILLEAU et plusieurs de ses collègues visant à inscrire la notion de préjudice écologique dans le code civil, déposé le 17 avril 2013, ressource en ligne, disponible sur : http://www.senat.fr/rap/l12-519/l12-519.html

Rapport n° 2301 fait par Guy LENGAGNE, au nom de la commission des affaires étrangères sur le projet de loi n° 2154, autorisant l'adhésion au protocole modifiant la convention de 1976 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritime, déposé le 11 mai 2005, ressource en ligne, disponible sur : http://www.assemblee-nationale.fr/12/rapports/r2301.asp

Rapport fait par M. Alphonse ARZEL, au nom de la commission des Lois constitutionnelles, de Législation, du Suffrage universel, du Règlement et d'Administration générale sur le projet de loi complétant la loi n° 67-545 du 7 juillet 1967 relative aux événements de mer, Sénat n° 16, ressource en ligne, disponible sur : http://www.senat.fr/rap/1984-1985/i1984_1985_0016.pdf

Rapport d'information n° 705 déposé par la Commission des affaires européennes sur la mise en œuvre de la Convention de Hong Kong relative au recyclage des navires présenté M. Arnaud LEROY, ressource en ligne, disponible sur : http://www.assemblee-nationale.fr/14/europe/rap-info/i0705.asp

Rapport fait par M. Didier QUENTIN, au nom de la commission des affaires étrangères sur le projet de loi adopté par le sénat, autorisant l'adhésion de la France au protocole à la convention d'Athènes de 1974 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages, ressource en ligne, disponible sur : http://www.assemblee-nationale.fr/14/rapports/r3694.asp#P144_22309

Divers

CJCE, 3 juin 2008, C-308/06, Intertanko e.a., point 52 de l'arrêt, **Conclusions de l'avocat général Kokott présentées le 20 novembre 2007, ressource en ligne, disponible sur** http://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/?uri=CELEX:62006CC0308

Le préjudice écologique, une action en responsabilité reconnue explicitement dans le Code civil, 24 octobre 2016, ressource en ligne, disponible sur : ***https://www.lepetitjuriste.fr/droit-de-lenvironnement/prejudice-ecologique-action-responsabilite-reconnue-explicitement-code-civil/#_ftn2***

Projet de loi autorisant l'adhésion de la France au protocole à la convention d'Athènes de 1974 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages NOR : MAEJ1310881L/Bleue-1, ressource en ligne, disponible sur : http://www.senat.fr/leg/etudes-impact/pjl13-270-ei/pjl13-270-ei.pdf

Site sentinelle-droit-international.fr, Entrée en vigueur de la Convention internationale de Nairobi sur l'enlèvement des épaves, Bulltein 436 du 31 mai 2015, ressource en ligne, disponible sur : http://www.sentinelle-droit-international.fr/?q=content/entr%C3%A9e-en-vigueur-de-la-convention-internationale-de-nairobi-sur-l%E2%80%99enl%C3%A8vement-des-%C3%A9paves-0#II

Décision 2004/246/CE du Conseil du 2 mars 2004 autorisant les États membres à signer ou à ratifier le protocole de 2003 à la convention internationale de 1992 portant création d'un fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures

Décret n° 2014-615 du 13 juin 2014 portant publication de la convention du travail maritime (ensemble quatre annexes), adoptée à Genève le 7 février 2006

Décret n° 2016-615 du 18 mai 2016 portant publication de la convention internationale sur l'enlèvement des épaves adoptée à Nairobi le 18 mai 2007 (ensemble une annexe), signée par la France

Loi n°2001-380 du 3 mai 2001, décret n°2002-196 du 11 février 2002

Loi n° 2016-816 du 20 juin 2016 pour l'économie bleue

Règlement (UE) n° 1257/2013 du 20 novembre 2013 relatif au recyclage des navires et modifiant le règlement (CE) n° 1013/2006 et la directive 2009/16/CE

Recommandation de la Commission au Conseil visant à autoriser la Commission à ouvrir et à conduire des négociations avec l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) sur les conditions et les modalités d'adhésion de la Communauté européenne /* SEC/2002/0381 final */ Juin 2013, alerte 112, ressource en ligne, disponible sur : http://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/?uri=CELEX%3A52002SC0381(01)

Table des matières

TABLES DES ABREVIATIONS 4

INTRODUCTION 5

PARTIE 1: UNE AUTORITE NORMATIVE A VOCATION ABSOLUE 42

TITRE 1: LA SUPERIORITE DE L'AUTORITE DES CONVENTIONS INTERNATIONALES DE DROIT MARITIME EN DROIT INTERNE 45

Chapitre 1 : La présomption d'applicabilité directe des conventions internationales de droit maritime 46

Section I : L'évolution de l'invocabilité des normes de droit international devant le juge français 48

A) Le postulat classique du droit international public limitant l'usage des traités aux seules relations interétatiques 48

1. Le principe de l'absence de l'invocabilité des conventions par les particuliers 48
2. L'ouverture des juridictions à la reconnaissance de l'effet direct des conventions internationales 52

B) Critères de l'applicabilité directe d'une norme internationale 58

1. Le fondement de l'application directe des conventions internationales 58
2. Les conditions de l'effet direct d'une convention internationale en droit interne 62

Section II : L'admission implicite de l'invocabilité des conventions internationales de droit maritime 65

A) La remise en question de l'applicabilité directe de la Convention de Montego Bay 66

1. Les divergences d'interprétation de l'article 228 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer 66
2. Les difficultés liées à la reconnaissance de l'effet direct de l'ensemble des dispositions de la Convention sur le droit de la mer 72

B) Les certitudes quant aux conventions internationales harmonisant les relations de droit privé 74

1. Une problématique quasi inconnue du droit maritime 74
2. La confirmation par l'analyse des principales conventions internationales de droit maritime 78

Chapitre 2 : La dualité fonctionnelle de la loi dans son rapport avec les conventions internationales de droit maritime 86

Section I : La transposition des normes internationales en droit interne 87

A) L'harmonisation du régime national au regard des normes de droit international 87

1. Une législation autonome influencée par des normes internationales 87
2. Une confusion dans la lecture de l'application dans le temps des conventions internationales 92

B) La mise en œuvre des conventions internationales par la loi nationale 96

1. L'illustration du mécanisme complexe de la Convention MARPOL 96
2. Les difficultés d'articulation de la norme nationale avec la norme internationale 98

Section II : La coexistence des normes internationales avec les normes de droit interne.....103

A) Vers une réduction du champ d'application de la loi nationale.....103

B) La nécessité du maintien d'un régime national 106

TITRE 2 : L'AUTORITE DES CONVENTIONS INTERNATIONALES DE DROIT MARITIME RENFORCEE PAR LEUR INTEGRATION DANS LE DROIT COMMUNAUTAIRE.....112

Chapitre 1 : Le pouvoir contraignant de l'Union Européenne dans l'adoption de conventions internationales de droit maritime 117

Section I : Les principes fondamentaux des effets des normes de l'Union européenne.....117

A) L'invocabilité et l'applicabilité des normes du droit de l'Union européenne.....118

B) Le principe de primauté du droit de l'Union européenne 121

1. Le principe de primauté du droit de l'Union européenne posé par la Cour de justice.....121
2. Les divergences nationales sur le fondement de la primauté du droit communautaire.....123

Section II : Les normes européennes intégrant les normes conventionnelles de droit maritime.....125

A) Les décisions autorisant la ratification d'une convention 125

1. Le problème de la répartition des compétences entre les États membres et l'Union européenne.....126
2. Les limites des États membres dans l'adoption de nouveaux engagements internationaux 128
3. L'opportunité d'une adhésion de l'Union européenne à l'OMI 134

B) Le règlement intégrant les dispositions de la Convention d'Athènes sur le transport maritime de passagers.....136

1. La convention d'Athènes absente du régime national de responsabilité du transporteur maritime de passagers 137
2. La nécessité pour l'Union européenne d'intégrer les dispositions conventionnelles.....142

CHAPITRE 2 : Le risque de conflit de la réglementation communautaire avec les conventions internationales de droit maritime 146

Section I : La mise en cause de la validité d'une directive au regard du droit international.....146

A) La position de la Cour de justice de l'Union européenne pour l'examen de la validité d'une directive...146

1. Les divergences d'application entre la directive et la Convention MARPOL.....147
2. Les étapes de l'examen de l'incompatibilité d'une norme européenne au regard du droit international .150

B) Les difficultés de l'appréciation du droit international et du droit européen 154

Section II : La voie d'une coopération entre le droit communautaire et le droit international 156

A) L'anticipation de potentiel conflit des conventions internationales avec le règlement 44/2001 sur les questions de compétence.....156

1. La primauté des conventions internationales spéciales antérieures en matière de compétence 156
2. La conciliation des normes internationales avec les normes de droit communautaire 160

B) La complémentarité des systèmes favorisée dans le domaine de l'environnement.....165

PARTIE 2 : UNE AUTORITE CONDITIONNEE A L'APPRECIATION DES JUGES..... 169

TITRE 1 : LE JUGE NATIONAL, GARANT DE LA PORTEE DES DISPOSITIONS DES CONVENTIONS INTERNATIONALES 171

CHAPITRE 1 : Application par le juge des conventions ratifiées.....172

Section 1: Le risque de méconnaissance du principe d'application directe des conventions internationales 172

A) Le recours aux concepts de droit international public 173

1. La mise à l'écart d'une convention directement applicable 173
a) L'omission de la vérification du caractère impératif d'une convention 173
b) L'absence de principes régulant les conflits de conventions.....175

2. Les hésitations relatives à l'interprétation des réserves 178
a) Les réserves, pratique faisant varier le contenu d'un traité 178
b) L'interprétation des réserves en matière maritime.....180

B) L'approche nationale privilégiée par le juge 184

1. La portée limitée en présence de similitudes dans les régimes national et international 184
2. Une approche dénaturant les règles de droit international 187

Section 2 : Les critères d'applicabilité soumis à l'interprétation du juge.....190

A) Les divergences relatives à la notion de navire 192

1. Le navire, une notion fonctionnelle 192
2. Le navire, un concept évolutif.....197

B) La notion de faute inexcusable, condition indirecte de l'application de la convention de responsabilité civile en matière de pollution par hydrocarbures 201

C) La notion de pontée régulière, pivot de l'exclusion de la Convention de Bruxelles de 1924 205

1. Les conditions du régime de la pontée.....205
2. Les conséquences d'un transport en pontée.....210

CHAPITRE 2 : Application par le juge des conventions internationales en tant que loi applicable.....214

Section 1 : La recherche de la loi applicable en matière maritime 215

A) Les potentiels conflits de lois relatifs aux incidents de mer.....215

B) L'uniformisation des règles de conflits en matière contractuelle.....217

Section II : La détermination de la convention compétente en matière de transport maritime de marchandises 219

A) Les conditions d'application de la clause paramount 219

1. La validité de la clause paramount 220

2. La portée des dispositions de la clause paramount 222

B) Les conditions d'application des Règles de Hambourg 229

TITRE 2 : LE JUGE NATIONAL, GARANT DE L'EFFECTIVITE DES CONVENTIONS INTERNATIONALES 235

Chapitre 1 : La contribution du juge national dans l'évolution des dispositions des conventions internationales de droit maritime 236

Section I : L'émancipation des juges dans l'interprétation des conventions internationales 237

A) Une jurisprudence innovante, la reconnaissance du préjudice écologique 237

1. De la reconnaissance jurisprudentielle du préjudice écologique 237
2. A la consécration législative du préjudice écologique 241

B) Une jurisprudence pragmatique, les difficultés de mise en œuvre de la Convention de 1952 244

1. L'exigence d'une allégation de créance maritime clairement définie 245
2. Les apports de la jurisprudence face aux imprécisions de la convention 249
a) La saisie d'un navire à l'égard des États non contractants 249
b) La détermination du caractère saisissable du navire 254

Section II : Les carences des conventions internationales palliées par l'interprétation du juge 259

A) Le rôle régulateur du juge dans l'évolution de la notion de faute inexcusable 259

1. L'introduction de la notion de faute inexcusable en droit maritime 260
2. L'exigence de justification des faits fondant la faute inexcusable 262
3. L'appréciation de la faute inexcusable en fonction de la convention internationale 265

B) Le rôle déterminant du juge dans la délimitation du contentieux de l'assistance 270

1. Les modalités de mise en œuvre de l'assistance 270
2. La nature de l'opération d'assistance 274

Chapitre 2 : La position limitée du juge dans l'œuvre d'unification du droit maritime 277

Section I : Les outils au service de la cohésion des instruments internationaux 277

A) Les principes généraux d'articulation avec les autres conventions, l'influence de la Convention de Vienne du 23 mai 1969 277

B) L'articulation des principes de limitation dans les différentes conventions 281

Section II : Les menaces de la cohésion du cadre législatif international de droit maritime 284

A) La parcellisation internationale des règles de droit matériel 285

1. Les protocoles portant révision des conventions internationales 285
2. L'adoption successive de conventions internationales de même nature 288

B) L'altération de l'effectivité des dispositions de la convention internationale 292

1. Le délai ente adoption et ratification 293

2. L'ouverture à la liberté contractuelle.....295

CONCLUSION GENERALE..... 299

BIBLIOGRAPHIE 302

ANNEXE I.....33931

ANNEXE I

Tableau récapitulatif des principales conventions internationales de droit maritime adoptées par les organisations internationales

Conventions OMI	**Statut OMI**	**Statut en France**
Conventions relatives à la sécurité et à la sûreté maritimes, ainsi qu'à l'interface navire/port		
Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, telle que modifiée (SOLAS)	Adoption: 1er novembre 1974 Entrée en vigueur : 25 mai 1980	Instrument d'approbation : 25 mai 1977 Décret de publication nº 80-369 du 14 mai 1980
Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, telle que modifiée par les Protocoles de 1978 et de 1997 (MARPOL)	Adoption : 2 novembre 1973 (Convention), 17 février 1978 (Protocole de 1978) Entrée en vigueur: 2 octobre 1983 (Annexes I et II)	Ratifié le 25 septembre 1981 Décret de publication n° 83-874 du 27 septembre 1983 pour la convention 73/78
Convention internationale de 1978 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille, telle que modifiée (STCW), y compris les amendements de 1995 et les Amendements de Manille de 2010.	Adoption : 7 juillet 1978 Entrée en vigueur : 28 avril 1984 Révision complète en 1995 et 2010	Décret de publication n° 84-387 du 11 mai 1984 pour la convention Décret n° 97-754 du 2 juillet 1997 portant publication des amendements de 1995 et décret n° 2016-1526 du 14 novembre 2016 portant publication des amendements de 2010
Convention internationale de 1995 sur les normes de formation du personnel des navires de pêche, de délivrance des brevets et de veille (STCW-F)	Adoption: 7 juillet 1995 Entrée en vigueur: 29 septembre 2012	Décret n° 2015-723 du 24 juin 2015 relatif à la délivrance des titres de formation professionnelle maritime et aux conditions d'exercice de fonctions à bord des navires armés au commerce, à la plaisance, à la pêche et aux cultures marines. L'objet de ce décret est d'abroger plusieurs décrets et les regroupe en un seul. En outre, il prend en compte les amendements apportés à Manille le 24 juin 2010 à la convention internationale de 1978 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers STCW), mise en œuvre par le décret du 25 mai 1999. Il transpose la directive 2012/35/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012, qui a modifié la directive 2008/106/CE du Parlement européen et du Conseil du 19 novembre 2008 concernant le niveau minimal de formation des gens de mer, reprenant les dispositions de la convention STCW telle qu'amendée. Enfin, le décret prend

		en compte les dispositions de la convention internationale de 1995 sur les normes de formation des personnels des navires de pêche, de délivrance des brevets et de veille, dite convention STCW-F, qui constitue le pendant à la pêche de la convention STCW, tout en tenant compte, pour ce qui concerne le dispositif de reconnaissance des qualifications professionnelles, des dispositions de la directive 2005/36/CE modifiée.
Convention sur le Règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer (COLREG)	Adoption : 20 octobre 1972 Entrée en vigueur : 15 juillet 1977	Décret de publication n°77-733 du 6 juillet 1977
Convention visant à faciliter le trafic maritime international, 1965 (FAL)	Adoption: 9 avril 1965 Entrée en vigueur : 5 mars 1967	Notification d'approbation déposée le 29 novembre 1967 Décret de publication n°68-204 du 29 février 1968
Convention internationale de 1966 sur les lignes de charge (LL) Protocole du 11 novembre 1988 relatif à la Convention internationale de 1966 sur les lignes de charge	Adoption : 5 avril 1966 Entrée en vigueur : 21 juillet 1968	Décret n° 69-89 du 20 janvier 1969 portant publication de la Convention internationale sur les lignes de charge et de son annexe du 5 avril 1966 Décret n° 2001-73 du 24 janvier 2001 portant publication du protocole de 1988
Convention internationale de 1979 sur la recherche et le sauvetage maritimes (SAR)	Adoption : 27 avril 1979 Entrée en vigueur : 22 juin 1985	Décret de publication n° 85-580 du 5 juin 1985
Convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime, 1988 (SUA), et le Protocole de 1988 pour la répression d'actes illicites contre la sécurité des plates-formes fixes situées sur le plateau continental (ainsi que les Protocoles de 2005)	***Adoption: 10 mars 1988*** Entrée en vigueur: 1 Mars 1992 Protocoles du 14 octobre 2005 entré en vigueur le 28 juillet 2010	Décret de publication n° 92-178 du 25 février 1992 Projet de loi autorisant la ratification du protocole en date du 29 juin 2017
Convention internationale de 1972 sur la sécurité des conteneurs (CSC)	Adoption: 2 décembre 1972 Entrée en vigueur: 6 septembre 1977	Décret de publication n° 77-1043 du 9 septembre 1977
Convention portant création de l'Organisation internationale de télécommunications mobiles par satellites (Convention IMSO), 1976	Adoption : 3 septembre 1976 Entrée en vigueur : 16 juillet 1979	Décret de publication n° 76-294 du 24 mars 1976
Convention internationale de Torremolinos sur la sécurité des navires de pêche, 1977 (SFV), remplacée par le Protocole de Torremolinos de 1993, puis par	Non entrée en vigueur (aucune de ses versions)	La directive 97/70 CE du Conseil 11 décembre 1997, instituant un régime harmonisé pour la sécurité des navires de pêche de longueur égale ou supérieure à 24 mètres, modifiée par la

l'Accord du Cap de 2012 sur la mise en œuvre des dispositions du Protocole de Torremolinos de 1993 relatif à la Convention internationale de Torremolinos sur la sécurité des navires de pêche		directive 2002/35 CE de la Commission, fixe le cadre d'application du Protocole de Torremolinos par les Etats membres de l'Union européenne. Elle est entrée en vigueur le 1er janvier 1999. Le processus de l'adoption de l'accord de cap n'a pas encore été engagé en France. Pour le protocole seule une loi n° 2007-1200 du 10 août 2007 a autorisé l'adhésion au protocole relatif à la convention internationale de Torremolinos sur la sécurité des navires de pêche.
Accord de 1971 sur les navires à passagers qui effectuent des transports spéciaux (Accord STP)	Adoption : 6 octobre 1971 Entrée en vigueur : 2 janvier 1974	Décret de publication n° 75-143 du 3 mars 1975
Protocole de 1973 sur les emménagements à bord des navires à passagers qui effectuent des transports spéciaux	Adoption : 13 juillet 1973 Entrée en vigueur : 2 juin 1977	Décret de publication n° 77-595 du 3 juin 1977
Conventions relatives à la prévention de la pollution des mers		
Convention de 1972 sur la prévention de la pollution des mers résultant de l'immersion de déchets (Convention de Londres) (et le Protocole de Londres de 1996)	Adoption: 13 novembre 1972 Entrée en vigueur: 30 août 1975 1996 Protocoel: Adoption: 7 novembre 1996 Entrée en vigueur: 24 mars 2006	Décret de publication n° 2006-401 du 3 avril 2006 concernant le protocole de 1996 à la Convention de 1972 sur la prévention de la pollution des mers résultant de l'immersion de déchets
Convention internationale de 1990 sur la préparation, la lutte et la coopération en matière de pollution par les hydrocarbures (OPRC)	Adoption : 30 novembre 1990 Entrée en vigueur : 13 mai 1995	Décret de publication n° 96-663 du 22 juillet 1996 pour la Convention
Protocole de 2000 sur la préparation, la lutte et la coopération contre les événements de pollution par les substances nocives et potentiellement dangereuses (Protocole OPRC-HNS)	Adoption : 15 mars 2000 Entrée en vigueur : 14 juin 2000	Décret n° 2007-1128 du 24 juillet 2007 portant publication
Convention internationale de 2001 sur le contrôle des systèmes antisalissure nuisibles sur les navires (AFS)	Adoption : 5 octobre 2001 Entrée en vigueur : 17 septembre 2008	Principalement régi par le droit communautaire avec la directive 2002/62/CE, transposée par le décret 2003-879 du 8 septembre 2003, qui interdit la mise sur le marché et

		l'utilisation de composants dérivés de l'étain dans les systèmes antisalissures des navires, quelle que soit leur longueur. Le règlement 782/2003 du 14 avril 2003 complète les stipulations de la Convention et en préserve le calendrier d'application en interdisant l'application des biocides composés de dérivés de l'étain sur les navires à compter du 10 mai 2003 et en étendant cette interdiction aux navires de plus de 24 mètres n'effectuant pas de voyages internationaux.
Convention internationale de 2004 pour le contrôle et la gestion des eaux de ballast et sédiments des navires	Adoption: 13 février 2004; Entrée en vigueur: 8 septembre 2017	Décret de publication n° 2017-1347 du 18 septembre 2017
Convention internationale de Hong Kong pour le recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires, 2009	Adoption:15 mai 2009 Entrée en vigueur: 24 mois après sa ratification par 15 États, soit 40 % du tonnage brut de la flotte mondiale des navires de commerce, le volume annuel maximal de recyclage de navires représentant au total au moins 3 % du tonnage	Par une décision du 14 avril 2014 (Déc. Cons. UE, 14 avr. 2014, JOUE 30 avr., no L 128), le Conseil de l'Union européenne autorise les États membres à ratifier ou à adhérer à la Convention internationale de Hong Kong. Loi nº 2012-1290de ratification du 22 novembre 2012
International Convention for the Control and Management of Ships' Ballast Water and Sediments, 2004 (BWM 2004) (not yet in force)	Not yet in force	

Conventions portant sur la responsabilité et l'indemnisation		
Convention internationale de 1969 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (CLC) Protocole à la Convention Internationale sur la Responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (CLC PROT 1976) Protocole à la Convention Internationale sur la Responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, 1969 (CLC PROT 1992)	Adoption : 29 novembre 1969 Entrée en vigueur : 19 juin 1975 Adoption : 19 novembre 1976 Entré en vigueur: 8 avril 1981 Adoption : 27 novembre 1992 Entrée en vigueur : 30 mai 1996	Décret de publication n° 75-553 du 26 juin 1975 pour la convention Décret no 81-473 du 7 mai 1981 portant publication du protocole de 1976 Décret no 96-718 du 7 août 1996 portant publication du protocole de 1992

Protocole de 1992 modifiant la Convention internationale de 1971 portant création d'un Fonds international d'indemnisation de 1992 pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (Fonds de 1992) Protocole à la convention du 27 novembre 1992 portant création d'un fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures	Adoption : 27 novembre 1992 Entrée en vigueur : 30 mai 1996 Adoption : 16 mai 2003 Entrée en vigueur : 3 mars 2005	Décret n° 96-719 du 7 août 1996 portant publication du protocole de 1992 Décret n° 2005-689 du 16 juin 2005 portant publication du protocole de 2003
Convention de 1971 relative à la responsabilité civile dans le domaine du transport maritime de matières nucléaires (NUCLEAR 1971)	Adoption: 17 décembre 1971 Entrée en vigueur: 15 juillet 1975	Décret de publication n°75-693 du 23 juillet 1975
Convention d'Athènes de 1974 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages (PAL 1974) Protocole de 2002 de la Convention d'Athènes de 1974 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages (PAL PROT 2002)	Adoption: 13 December 1974 Entrée en vigueur: 28 avril 1987 Adoption: 1er novembre 2002 Entrée en vigueur : 23 avril 2014	Décret n° 2017-935 du 10 mai 2017 portant publication de la convention d'Athènes de 2002 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages (ensemble une annexe)
Convention de 1976 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes (LLMC) Protocole de 1996 modifiant la Convention de 1976 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes (LLMC PROT 1996)	Adoption : 19 novembre 1976 Entrée en vigueur: 1er décembre 1986 Adoption : 2 mai 1996 Entrée en vigueur: 13 mai 2004	Décret de publication n° 86-1371 du 23 décembre 1986 Décret n° 2007-1379 du 22 septembre 2007 portant publication du protocole modifiant la Convention de 1976
Convention internationale de 1996 sur la responsabilité et l'indemnisation pour les dommages liés au transport par mer de substances nocives et potentiellement dangereuses (Convention SNPD) (et son Protocole de 2010) Protocole de 2010 relatif à la convention internationale sur la responsabilité et l'indemnisation pour les dommages liés au transport par mer de substances nocives et potentiellement dangereuses (HNS PROT 2010)	Adoption : 3 mai 1996 ; pas en vigueur Remplacée par le Protocole de 2010 : Adoption: 30 avril 2010 pas encore en vigueur	

Convention internationale de 2001 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de soute	Adoption : 23 mars 2001 Entrée en vigueur : 21 novembre 2008	Décret de publication n° 2011-435 du 20 avril 2011
Convention internationale de Nairobi sur l'enlèvement des épaves, 2007	Adoption: 18 mai 2007 Entrée en vigueur : 14 avril 2015	Décret de publication n° 2016-615 du 18 mai 2016
Convention internationale de 1989 sur l'assistance (SALVAGE)	Adoption: 28 avril 1989 Entrée en vigueur : 14 juillet 1996	Décret de publication n° 2002-645 du 23 avril.2002
Convention internationale de 1969 sur le jaugeage des navires (Jaugeage 1969)	Adoption: 23 juin 1969 Entrée en vigueur : 18 juillet 1982	Décret n° 82-725 du 10 août 1982
Convention Internationale sur l'intervention en haute mer en cas d'accident entraînant ou pouvant entraîner une pollution par les hydrocarbures, 1969	Adoption : 29 Novembre 1969 Entrée en vigueur: 6 Mai 1975	Décret de publication n° 75-553 du 26 juin 1975

Convention ONU		
Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (CNUDM)	Adoption : 10 décembre 1982	Décret nº 96-774 du 30 août 1996
Conventions CMI	**Statut CMI**	**Statut France**
Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière d'Abordage et protocole de signature	Adoption : le 23 septembre 1910 Entrée en vigueur: 1er mars 1913	Décret de publication : 12 mars 1913
Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière d'Assistance et de sauvetage maritimes et protocole de signature	Adoption : le 23 septembre 1910 Entrée en vigueur: 1 mars 1913	Décret de publication : 12 mars 1913
Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de Connaissement et protocole de signature "Règles de La Haye 1924"	Adoption : le 25 août 1924 Entrée en vigueur: 2 juin 1931	Décret de publication du 25 mars 1937
Protocole portant modification de la Convention Internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissement, signée à Bruxelles le 25 août 1924 Règles de Visby	Adoption : 23 février 1968 Entrée en vigueur: 23 juin 1977	Décret 77-809 du 8 juillet 1977
Protocole portant modification de la Convention Internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissement	Adoption : le 21 décembre 1979 Entrée en vigueur: 14 février 1984	Décret de publication n° 87-235 du 3 avril 1987

telle qu'amendée par le Protocole de modification du 23 février 1968		
Convention internationale pour l'unification de certaines règles relatives aux Privilèges et hypothèques maritimes	Adoption : 10 avril 1926 Entrée en vigueur : 2 juin 1931	Décret de publication du 29 novembre 1935
Convention internationale pour l'unification de certaines règles concernant les Immunités des navires d'Etat et protocole additionnel	Adoption 10 avril 1926 et protocole additionnel, 24 mai 1934 Entrée en vigueur: 8 janvier 1937	Décret n° 55-1299 du 28 septembre 1955
Convention internationale pour l'unification de certaines règles relatives à la Compétence civile en matière d'abordage	Adoption : 10 mai 1952 Entrée en vigueur:14 septembre 1955	Décret de publication n°58-14 du 4 janvier 1958
Convention internationale pour l'unification de certaines règles relatives à la Compétence pénale en matière d'abordage et autres événements de navigation	Bruxelles, 10 mai 1952 Entrée en vigueur: 20 novembre 1955	Décret de publication n° 55-987 du 28 juin 1955
Convention internationale pour l'unification de certaines règles sur la Saisie conservatoire des navires de mer	Adoption : 10 mai 1952 Entrée en vigueur: 24 février 1956	Décret de publication n°58-14 du 4 janvier 1958
Convention internationale relative à la responsabilité des exploitants de Navires nucléaires et protocole additionnel	Adoption : 25 mai 1962 Pas encore en vigueur	
Convention internationale relative à l'inscription des droits relatifs aux Navires en construction	Adoption : 27 mai 1967 Pas encore en vigueur	
Convention internationale pour l'unification de certaines règles relatives aux Privilèges et hypothèques maritimes	Adoption : 27 mai 1967 Pas encore en vigueur	

Sources : Légifrance, Site Internet de l'OMI, Site Internet du CMI, Site Internet de l'Union européenne, Site lexmaritima.net

Résumé

Les conventions internationales sont adoptées par des organisations internationales dans le but d'imposer des règles uniformes dans un domaine spécifique. L'intégration du droit international dans l'ordre juridique de chacun des Etats parties dépend de la méthode choisie par leur propre droit national. En France, les conventions internationales de droit maritime occupent une place particulière qui leur permet d'avoir leurs dispositions directement invocables par les particuliers. Elles jouissent également d'une grande autorité lorsqu'elles sont reprises par les normes de l'Union européenne produisant des effets contraignants à l'égard des Etats membres. Le statut de la convention internationale au sein de l'ordre juridique français garantit la pleine effectivité des mesures qu'elle contient, sous réserve que leurs dispositions soient pleinement mises en œuvre par les tribunaux. Le juge aura alors un rôle fondamental dans l'application des conventions internationales puisqu'il pourra influencer sur les effets de ces normes internationales et choisir de participer à l'unification du droit. Mais il sera également tributaire de certaines contraintes inhérentes à l'adoption d'un acte de droit international, ce qui limitera les espoirs d'unification des règles de droit applicables en matière maritime.

Abstract

The main purpose of the international organization when adopting an international convention is to provide uniform rules for specific fields. The incorporation of international regulation into the legal system of States parties depends on the national laws. In France, the monism system leads to the possibility for every claimant to invoke the provisions of the treaties to support their claim. The authority of international maritime convention has increased when the EU regulation implemented them in EU system which implies that States members are obliged to comply with them. The legal status of international convention in the national French legal system guarantees the enforcement of their own provisions, provided that they are duly applied by the national Courts. The judge will have a significant impact in the enforcement of a treaty. His ruling can improve the unification of international law. However, the judge will be subject to some constraints that may threat the aim of unification of applicable rules in the shipping law.