



HAL
open science

Réflexions sur l'avenir du droit maritime: se dirige-t-on vers un amarrage du droit maritime au droit commun?

Matthieu Trabucatti

► To cite this version:

Matthieu Trabucatti. Réflexions sur l'avenir du droit maritime: se dirige-t-on vers un amarrage du droit maritime au droit commun?. *Neptunus*, 2017, 23 (1), pp.1-11. hal-01483922

HAL Id: hal-01483922

<https://hal.science/hal-01483922>

Submitted on 31 Aug 2022

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.

Réflexions sur l'avenir du droit maritime : Se dirige-t-on vers un amarrage du droit maritime au droit commun ?

Par Matthieu TRABUCATTI

*Doctorant en droit privé
GREDEG-CNRS UMR 7321
Université Côte d'Azur.
Rédacteur en chef de la RDPN*

Les relations entretenues entre le droit maritime et le droit commun ont fait l'objet d'un long débat doctrinal. A l'origine, ce débat opposait, selon les propres termes du doyen Rodière, les partisans d'un « *particularisme absolu* » aux tenants d'un « *particularisme relatif* ». Les partisans d'un « *particularisme absolu* », considéraient que le droit maritime constituait une branche autonome du droit en déniait l'existence d'une subordination de cette matière au droit civil et commercial terrestre. Cette thèse dont la paternité est traditionnellement attribuée à Pardessus a été brillamment défendue par le doyen Ripert. Ce dernier considère que « *le particularisme très accentué* » du droit maritime ne permet pas de l'envisager « *comme une application aux choses et aux gens de la mer du droit commercial terrestre* »¹, le droit maritime constitue en réalité « *une science principale et non subordonnée* ». Cette thèse a été également défendue par le doyen Chauveau qui considère le droit maritime comme une branche « *autonome du droit* » du fait de la spécificité de ses institutions et sa tendance à l'uniformité internationale². Quant aux tenants d'« *un particularisme relatif* »³, le droit maritime constitue une branche spécifique du droit qui ne saurait cependant être détachée du droit commun. Parmi les défenseurs de cette thèse se trouve le professeur Bonnacase qui précise que la physionomie du droit maritime doit être envisagée comme une simple « *originalité de nuances* » et non « *une originalité de nature* ». Selon ce dernier le droit maritime « *s'encastre dans le droit commercial général et puise toutes ses racines dans le droit privé* ».⁴

Ce débat a été vivement critiqué par le doyen Rodière qui le considère avant tout comme « *théorique* » sans véritable application pratique. Selon cet auteur, « *parler du particularisme relatif du droit maritime ne signifie rien, car l'admettre équivaut à un constat d'originalité que personne ne saurait nier. Quant au particularisme absolu, entendu en ce sens que le droit maritime formerait un système clos de règles et d'institutions imperméable au droit commun, il n'existe vraiment pas* ».⁵ A ce débat qu'il juge trop « *théorique* », le doyen Rodière va privilégier une approche expérimentale. Il va ainsi examiner, au regard du droit positif, les rapports entretenus entre les règles du droit maritime et celles du droit commun. Selon ce dernier, une seule question mérite d'être posée : « *Dans quelle mesure les règles énoncées par le droit maritime doivent-elles se combiner aux règles du droit général, s'effacer devant-elles ou au contraire les rebuter ?* ».⁶

¹ G.Ripert « Droit maritime », 4ème ed. T.I, Librairie Dalloz, 1930 n°44 et n°52

² P.Chauveau « Traité de droit maritime », Litec 1958 n° 9 et 10

³ Bonnacase, Traité de droit commercial maritime », n°209 p.209 : Selon cet auteur « *si l'on veut encore parler de particularisme en droit maritime, il ne peut s'agir que d'un particularisme relatif, vivace quant aux apparences, très atténuée quant au fond ; du particularisme absolu des institutions, il ne peut vraiment plus en être question.* ».

⁴ J. Bonnacase « Traité de droit commercial maritime », n°6 §2 p.6

⁵ Rodière « Traité général de droit maritime .Introduction. L'armement », Dalloz 1976 n°29 p.52

⁶ R. Rodière, op.cit n°27 p.47

C'est à cette question, très habilement posée par le doyen Rodière, que la doctrine moderne va s'attacher à répondre. La réponse la plus largement acceptée en doctrine⁷ nous a été apportée par le professeur Antoine Vialard. Cet auteur considère que le droit maritime est autonome « à chaque fois que la notion » ou la technique « qu'il utilise puise ses racines dans l'histoire spécifique du droit maritime ou (...) dans une convention internationale ou dans la pratique internationale ». En revanche « le droit maritime cesse d'être autonome lorsqu'il fait appel aux grandes techniques classiques du droit civil (...) ou, à plus forte raison, lorsqu'il fait appel à des institutions de droit terrestre pour les adapter au monde maritime. »⁸. La doctrine majoritaire semble aujourd'hui s'accorder sur l'absence d'autonomie absolue de cette branche spécifique du droit. Le droit maritime conserve un particularisme du fait de l'originalité de ses institutions, de ses acteurs et de son objet sans qu'il puisse cependant être perçu comme étant une branche du droit détachée de toute influence du droit terrestre.

Au-delà de ce débat, des interrogations persistent sur l'évolution du droit maritime. Le droit maritime se dirige-t-il vers son amarrage au droit commun ? Au contraire, le droit maritime se dirige-t-il vers son autonomie ? Force est de constater que cette branche spécifique du droit demeure traversée par ces deux mouvements contradictoires. Le processus d'unification du droit répond à la nécessité d'unifier les règles du commerce de terre et de mer qui participent désormais d'un même système économique. Le mouvement d'autonomisation du droit maritime relève quant à lui d'une volonté de détacher le droit maritime des législations commerciales étatiques afin de rendre possible l'unification internationale des différentes législations maritimes. Ces deux logiques, toujours présentes dans l'esprit du législateur et des experts du droit maritime, rendent extrêmement complexes et incertaines les anticipations qui peuvent être faites sur l'évolution du droit maritime dans les prochaines décennies. Sans rentrer dans une logique d'affrontement entre partisans d'une autonomisation du droit maritime et les tenants d'un rattachement du droit maritime au droit terrestre, il convient de reconnaître une tendance lourde et ancienne à l'unification du droit commun (I) qui doit être tempérée par une résurgence plus limitée de l'autonomisation du droit maritime (II).

I- Une tendance lourde à l'unification du droit commun :

L'unification du droit commun est une tendance lourde qui a débuté à la fin de l'ancien régime et qui n'a eu de cesse de se poursuivre jusqu'à nos jours. Cette remise en cause de l'autonomie du droit maritime s'explique à la fois par des causes juridiques (A) mais également économiques (B).

A- Les causes juridiques :

Le particularisme du droit maritime s'exprimait sous l'ancien régime par l'existence d'un corpus de règles autonomes organisées par l'ordonnance de la marine, d'institutions originales, ainsi que d'une juridiction spécialisée dans les litiges touchant aux contrats du commerce de mer. Néanmoins les réformes législatives qui font suite à la révolution française de 1789 vont constituer des facteurs importants d'affaiblissement de l'autonomie du droit maritime.

La Convention au travers d'une loi du 13 août 1791 va supprimer la juridiction d'exception de l'« amirauté »⁹, soumettant ainsi tous les litiges naissant du commerce qu'il soit réalisé sur mer ou sur

⁷ Dans ce sens : P. Delebecque, « *Droit maritime et régime général des obligations* », DMF 2005 n°633 ; A. Montas « *Le rapport du droit maritime au droit commun, entre simple particularisme et véritable autonomie* », DMF 2008 n°691.

⁸ A. Vialard, « *Droit maritime* », PUF 1997, n°22

⁹ J.Bonnecase, op.cit n°162 p.161 : « On désigne par juridiction des Amirauté l'ensemble des tribunaux qui, dans l'ancien droit, étaient chargés de trancher toutes les difficultés relatives au contentieux maritime. Sur le champ de la compétence des amirautés voir « *Observations sur l'organisation des tribunaux de commerce maritime, et leurs attributions : extrait d'un rapport fait en 1792, au comité de la marine de l'assemblée législative, projet de loi et réflexions par le citoyen Coppens* », 1802 p.30 §1 : Les amirautés étaient des juridictions spéciales chargées de l'ensemble des litiges relatifs au commerce de mer résultant des « *contrats d'association, chartes parties, affrètements, connaissements, polices d'assurance, obligations à la grosse aventure, et autres actes semblables, soit entre les négociants régnicoles, soit entre ceux-ci et des négociants étrangers.* ».

terre à la compétence des tribunaux de commerce de droit commun. La création d'une juridiction unique en matière de litiges commerciaux participe d'un rapprochement du droit maritime avec le droit commercial terrestre. En effet, les juges consulaires, peu spécialistes du droit maritime, auront tendance à traiter les litiges du commerce maritime en se basant sur des principes tirés du droit commercial terrestre¹⁰.

L'intégration dans le livre II du code de commerce de 1807 des dispositions du droit privé maritime contenues dans l'ordonnance de la marine de 1681 marque une seconde étape dans l'intégration du droit maritime dans la sphère du droit commercial terrestre. Cette codification amorce la disparition progressive de ce « véritable code »¹¹ de la marine que constituait l'ordonnance de Colbert, dont les règles vont progressivement être dispersées au travers de différents textes de lois.

Ce mouvement d'éclatement des règles du droit maritime qui a débuté au XIX^{ème} siècle s'est poursuivi jusqu'à nos jours. Ainsi les règles du droit civil et commercial maritime autrefois regroupées dans le livre II du Code de commerce vont être dispersées au milieu des années 1960 au sein de divers textes de loi¹². L'œuvre de codification en 2010¹³ de l'essentiel des règles du droit privé maritime ainsi que d'une partie des règles de droit public maritime marque la volonté du législateur de lutter contre ce phénomène d'éclatement du droit maritime. Ce dernier, va codifier presque à droit constant les règles relatives au statut du navire, aux gens de la mer, aux contrats de la navigation maritimes ainsi qu'une partie des règles régissant les ports maritimes au sein de la cinquième partie du Code des transports. Le processus de codification du droit privé maritime reste néanmoins inachevé. L'activité de pêche maritime demeure régie par les dispositions spéciales du Code rural et de la pêche maritime. En ce qui concerne le droit public et pénal maritime leurs règles sont réparties au sein de cinq codes différents¹⁴. Cependant, ce mouvement récent d'unification des règles du droit civil et commercial maritime, ne doit pas masquer le processus d'intégration du droit maritime au sein du droit commun. En effet, la transposition de règles du droit privé maritime au sein du « Code des transports » n'est pas neutre et marque une volonté du législateur de regrouper au sein d'un même texte l'essentiel des règles régissant les activités commerciales de transport terrestre, maritime et aérien. La codification du droit privé maritime au sein du code des transports constitue ainsi une étape vers la création d'un véritable droit commun des transports.

B- Les causes économiques :

La remise en cause du particularisme trouve également ses causes dans les évolutions de l'économie caractérisées par l'intégration au sein d'un même système économique du commerce de terre et de mer et par le progrès technique qui tend à réduire les risques de navigation maritime.

¹⁰ Sur le rapprochement entre le droit maritime et le droit commun opéré par la suppression des amirautés voir. G. Ripert, op.cit n°55 p.54 : Ripert reconnaît que la suppression des amirautés a participé à la remise en cause du particularisme du droit maritime. Selon lui, les juges consulaires sont « des magistrats qui n'ont aucune connaissance spéciale du droit maritime » et qui « seront naturellement portés à interpréter ce droit par les procédés de la technique juridique commune ». Dans le même sens voir. P. Chauveau, op.cit. n°13 P.18-19 : Pour le doyen Chauveau la suppression des amirautés a été « un facteur de rapprochement » entre le droit commercial terrestre et le droit maritime. Le juge consulaire « embarrassé par l'originalité » du droit maritime aura tendance « pour se guider » à se référer « à ses principes familiers du droit terrestre ». « Ainsi, plus ou moins placé sous la dépendance du droit terrestre, le droit maritime a subi une lente transformation qui, au prix de sa déformation, le plaçait plus ou moins dans le cadre du premier ».

¹¹ Sur l'assimilation de l'ordonnance de la marine à un véritable « code » de la marine voir. J.Bonnetcase, op.cit n°151 p.152 : « L'ordonnance de la marine de 1681 fait partie intégrante de la grande œuvre de codification de Louis XIV (...). On oublie trop souvent dans le droit moderne, quand on s'attaque à l'idée de codification, le modèle trouvé par les légistes de Napoléon dans les ordonnances de Louis XIV, tant en ce qui concerne leur contenu que leur élaboration. ».

¹² Sur le statut des navires : loi n°67-5 du 3 janvier 1967 relative au statut des navires et autres bâtiments de mer, Sur le transport et l'affrètement maritime : la Loi n°66-420 du 18 juin 1966 sur les contrats d'affrètement et de transport maritime. Sur l'armement et les ventes maritimes : Loi n°69-8 du 3 janvier 1969 relative à l'armement et aux ventes maritimes.

¹³ Ordonnance n° 2010-1307 du 28 octobre 2010 relative à la partie législative du code des transports.

¹⁴ Le code disciplinaire et pénal de la marine marchande, le Code de l'environnement, le Code du domaine de l'Etat, le Code des ports maritimes.

Le Doyen Ripert expliquait cette tendance à l'« *unification du droit* » par l'extension du commerce de mer à l'ensemble du pays qui n'est désormais plus « *l'affaire de certaines villes ou certaines classes* » mais celle « *de la nation toute entière* »¹⁵. Sans utiliser le terme, il parfaitement décrit le phénomène d'« *intégration* » du commerce maritime au sein de l'économie nationale. Le commerce de mer ne peut plus être envisagé indépendamment du commerce de terre en ce qu'ils constituent deux éléments d'un même système économique. Le développement des interdépendances entre l'activité de production terrestre et le transport maritime conduit le doyen Ripert à envisager le commerce maritime comme un simple « *prolongement sur la mer de l'activité [économique] nationale* ». Le commerce de mer et le commerce de terre ne formant plus qu'un même objet; le maintien de deux systèmes juridiques autonomes ne pouvait être justifié au regard des réalités économiques modernes.

Cette unification du commerce va avoir pour effet d'opérer un rapprochement entre les deux systèmes normatifs se traduisant par une « *pénétration* »¹⁶ de leurs institutions, notions et techniques. Deux exemples significatifs de ce phénomène d'interpénétration des institutions peuvent être trouvés au travers du recours généralisé à « *la société commerciale* » de droit terrestre par les commerçants du monde maritime et de l'introduction au sein du commerce terrestre de la technique juridique de l'« *assurance* » créée à l'origine pour les besoins du commerce maritime.

Traditionnellement le droit maritime n'envisageait pas l'exploitation du navire au travers de la personnalité juridique de ses acteurs. L'armateur propriétaire ou non propriétaire ne pouvait exercer son entreprise maritime qu'au travers de la constitution d'« *un patrimoine de mer* »¹⁷. Le patrimoine de mer présente l'originalité de ne pas être attaché à la personnalité juridique des exploitants du navire qu'il s'agisse d'un armateur-personne physique ou d'un groupement de quirataires. En effet, il a été conçu comme un « *patrimoine autonome* » devant répondre de ses dettes issues de son exploitation qu'elles soient souscrites par l'armateur propriétaire ou non propriétaire. Cette technique permettait ainsi aux armateurs de séparer leur patrimoine professionnel de leur patrimoine personnel sans avoir recours à la création d'une personnalité morale. Cette « *entité d'exploitation* »¹⁸ d'un navire s'oppose à la conception traditionnelle de l'entreprise au sens du droit commercial terrestre qui ne pouvait pas envisager son exercice en dehors de la personnalité juridique de ses acteurs comme le commerçant personne physique ou la société personne morale. Cette perception de l'entreprise trouve ses explications dans le refus de déroger au principe d'unité et d'unicité du patrimoine du droit civil pouvant être menacé par la consécration en droit terrestre de la technique juridique du patrimoine d'affectation. Ce principe fondamental du droit civil ne sera véritablement rompu qu'avec la consécration en droit commercial de l'entrepreneur à responsabilité limitée qui autorise pour la première fois un entrepreneur à isoler son patrimoine professionnel sans recourir à la création d'une personnalité juridique nouvelle.

La généralisation du recours à la personnalité morale de la société commerciale pour l'organisation de l'exploitation d'un navire¹⁹ va remettre en cause le concept même de « *patrimoine de*

¹⁵ G.Ripert op.cit n°56p.54

¹⁶ G.Ripert,op.cit n°58 p.55-56 .

¹⁷ P.Chauveau, op.cit n°9 p.14 : Le doyen Chauveau précisait que cette notion de patrimoine de mer répondait « *au concept de patrimoine d'affectation ou entité d'exploitation, c'est-à-dire à un ensemble de biens réunis en une universalité juridique à raison de leur origine ou de leur but commun (exercice d'une profession, succès d'une entreprise)* ». Cet auteur nous met en garde contre le risque de confusion entre le navire et le patrimoine de mer, le navire ne constituant que l'élément principal de cette masse de biens à côté du fret et des accessoires du navire. Voir également J.Bonnecase, op.cit. n°158, p.114 : Selon cet auteur « *la notion de patrimoine de mer évoque malgré tout l'idée d'un patrimoine, donc d'éléments disparates, réunis dans un tout, à raison de leur commune origine ou dans leur but commun, dans ce tout un élément domine en fait sur les autres : le navire* ».

¹⁸ P.Chauveau, op.cit, n°9 p.14

¹⁹Parmi les entreprises françaises de transport maritime et côtiers (fret ou passagers) organisées sous forme de SA : CMA-CGM (siège social : Marseille), LA COMPAGNIE ARMORICAINE DE NAVIGATION(Siège social : quimper-Guezennec) Parmi les entreprises françaises de transport maritime et côtiers de fret ou de passagers organisées sous forme de SAS : LA COMPAGNIE MARITIME NANTAISE (Siège social : Nantes), BOURBON MARITIME (Siège social : Marseille) et ses filiales et BOURBON OFFSHORE et BOURBON OFFSHORE SURF, BOLUDA FRANCE (siège social : Marseille) et sa filiale BOLUDA LEHAVRE (siège social : Le havre), CORSICA FERRIES FRANCE (Siège social : Bastia).Parmi les

mer » qui va être intégré au sein d'un « *patrimoine social* »²⁰. Le patrimoine de mer en intégrant le patrimoine social ne pourra plus être envisagé comme étant un véritable patrimoine autonome affecté à une entreprise maritime en ce qu'il sera directement rattaché à la personnalité morale de la société. Le recours à la technique sociétaire va ainsi changer la nature juridique du « *patrimoine de mer* » qui devra être considéré comme un simple élément du patrimoine social. Ce changement de nature juridique du « *patrimoine de mer* » remet en cause les fondements mêmes de la responsabilité civile maritime organisée autour de la limitation de la responsabilité de l'armateur.

Le concept de patrimoine de mer permet d'expliquer la limitation de responsabilité de l'armateur instituée par le droit maritime. En effet « *le patrimoine de mer* » constituant le gage unique des créanciers de l'entreprise maritime, les poursuites des créanciers ne peuvent être étendues au patrimoine personnel de l'armateur. L'armateur-propriétaire du navire bénéficiait ainsi d'une limitation légale de sa responsabilité en ce qu'il disposait d'un patrimoine personnel distinct du patrimoine affecté à l'exploitation du navire. Néanmoins, la consécration juridique de la société d'armement maritime ne permet plus d'envisager une telle séparation patrimoniale. Le patrimoine de mer étant intégré au sein du patrimoine de l'armateur personne morale, ce dernier est tenu responsable de ses dettes sur l'ensemble de son patrimoine qui s'étend bien au-delà du navire et de ses accessoires. Face à ce risque juridique, les armateurs vont recourir au montage sociétaire permettant de créer pour chaque navire une société dotée de la personnalité morale afin que les créanciers ne puissent étendre leurs poursuites à l'ensemble du patrimoine du groupe de sociétés. La technique de la « *single-ship compagnie* »^o permet ainsi de limiter la responsabilité du groupe d'armement et de transport maritime en lui permettant de bénéficier du « *voile de la personnalité morale* »²¹ séparant chacune de ses sociétés alors même qu'elles participent d'une seule et même entreprise maritime. Le droit maritime confronté aux risques de montages sociaux abusifs n'aura d'autres possibilités que de puiser ses solutions au sein même du droit commercial terrestre. L'exemple le plus marquant de cet emprunt est le recours par la Cour de Cassation à la théorie jurisprudentielle de l'« *apparence* » en matière de saisie conservatoire des navires²². Cependant cette solution fut rapidement abandonnée par la Cour de Cassation en ce qu'elle s'inscrivait en contrariété avec les règles du droit international maritime instaurant une limitation de cette mesure conservatoire au seul navire auquel la créance est rattachée ou à tout autre navire appartenant à « *celui qui était, au moment où est née la créance maritime, propriétaire du navire auquel cette créance se rapporte* »²³.

Il convient également de préciser que le « *droit commun* » ou « *droit terrestre* » n'a pas été imperméable à l'influence du droit maritime en ce qu'il a intégré dans son corpus de règles un certain nombre d'institutions du droit maritime dont la plus célèbre est « *l'assurance* » développée à l'origine pour les nécessités du commerce maritime²⁴. Le doyen Chauveau justifie l'introduction en

entreprises française d'armement maritime organisées sous forme de SAS: LOUIS DREYFUS ARMATEURS(SAS à associé unique, siège social : Suresnes) Parmi les entreprises françaises de transport maritime sous forme de SARL : KEOLIS MARITIME BREST (SARL a associé unique, Siège social : Brest).

²⁰ Sur le concept de patrimoine social : A. Constantin, « *droit des sociétés* », Memento Dalloz 2012: Le patrimoine de la société « *comprend l'ensemble de ses droits et biens (l'actif) et de ses obligations (passif)* ». Il doit être distingué du « *capital social* » qui correspond au seul montant des apports effectués par les associés.

²¹ Isabelle Corbier « *Armateur* », RTD.com 2002 n°102

²² Cass.com, 27 novembre 1991, n°90-16214, bull.1991 IV n°359 p.247, note P. Pestel-Debord»,DMF 1992 p.488 : La Cour de Cassation en 1991 a autorisé le juge des référés commerciaux « à prendre en considération l'apparence et la simulation pour apprécier si le navire, dont il lui est demandé d'autoriser la saisie conservatoire, est la propriété de la personne à l'encontre de laquelle une créance est invoquée ».Revirement jurisprudentiel: Cass.com 15 novembre 1994 « *Osiris I* » n°92-19155, bull. 1994 IV N° 338 p. 276, DMF 1995.135 : La Cour de cassation de cassation exige désormais que les juges du fond puissent démontrer la fictivité de la société débitrice pour pouvoir engager une saisie conservatoire sur navire appartenant à une autre société du groupe. Cass.com 19 mars 1996 « *Alexander III* » n°94-10832, Bull.1996 IV n°89 P.74, obs. Antoine VIALARD, DMF 1996 n°560 : L'absence d'autonomie d'une société filiale vis-à-vis de sa société mère, caractérisée par l'existence d'une adresse, d'un directeur et d'une banque unique à deux sociétés, demeure insuffisante pour caractériser la fictivité de la société filiale. Cass.com 21 janvier 1997 « *Cast Husky* » n°94-19585, note Antoine Vialard DMF 1997 n°572 : De même le fait qu'une filiale soit contrôlée à 100% par sa société mère et qu'elle ne dispose manifestement pas d'autonomie réelle dans la négociation de ses contrats ne peut suffire à caractériser la fictivité d'une société.

²³ Art. 3 de la Convention internationale sur l'unification de certaines règles en matière de saisie-conservatoire des navires.

²⁴ Voir. P. Bonassies et C.Scapel « *traité de droit maritime* » n°7 p.8. : Selon ces deux auteurs l'une des raisons de l'affaiblissement du particularisme est à rechercher dans la reprise par le droit civil d'institutions spécifiques au droit

1930²⁵ de l' « assurance terrestre » par le développement du « machinisme » dans l'activité économique terrestre introduisant des « risques nouveaux » d'une ampleur jusqu'alors inconnue²⁶. Le phénomène d'industrialisation de nos sociétés modernes va introduire des bouleversements majeurs en droit de la responsabilité civile délictuelle de droit commun. En effet l'impossibilité d'identifier les responsables des dommages causés par les machines industrielles a rendu le cadre traditionnel de la responsabilité fondée sur la faute trop étroit pour permettre l'indemnisation des victimes. Face à cette difficulté, la jurisprudence²⁷ et le législateur²⁸ sous l'influence de la doctrine²⁹ vont faire émerger de nouvelles formes de responsabilités objectives fondées sur le risque. Ces formes nouvelles de responsabilité vont désormais mettre à la charge de l'individu l'indemnisation des dommages causés par son activité sans qu'il soit nécessaire d'établir sa faute. La consécration légale du contrat d'assurance terrestre va jouer un rôle majeur dans le développement de la responsabilité objective. Le contrat d'assurance va permettre à un individu, que l'on nomme assuré, de confier à l'assureur la prise en charge financière des risques auquel il est susceptible d'être exposé dans le cadre de ses activités en contrepartie d'une rémunération versée sous forme de primes. Ainsi, cette institution spécifique du droit maritime va progressivement s'intégrer dans la sphère du droit terrestre et être généralisée par le développement des assurances obligatoires³⁰.

Une autre raison majeure de l'affaiblissement du particularisme du droit maritime est à rechercher du côté de l'évolution des techniques de la navigation maritime.³¹ L'introduction des techniques nouvelles de propulsion des navires³², le développement des technologies de télécommunication³³ et de géolocalisation ainsi que l'amélioration des matériaux de construction des navires³⁴ ont fortement réduit les risques de la navigation maritime. Le renforcement de la sécurité du transport maritime tend à remettre en cause les « raisons mêmes de la spécificité du droit maritime »³⁵. En effet, l'un des facteurs majeur permettant de distinguer le commerce de terre du commerce de mer réside dans l'existence des « risques, périls et dangers de la mer »³⁶ auxquels les marins et gens de mer doivent faire face au cours de l'expédition maritime. Le mouvement parallèle de développement de « risques industriels terrestres » tend à remettre en cause le critère du « risque » comme fondement

maritime comme l'assurance qui « est devenue une institution au moins aussi importante en droit terrestre qu'en droit maritime. »

²⁵ Loi du 13 juillet 1930 sur les assurances terrestres.

²⁶ Paul Chauveau, op.cit. n°12 §2 p.18

²⁷ Sur la consécration jurisprudentielle de la responsabilité objective : Cass.ch.réunies, « Jand'heur », 1930 : Le gardien de la chose est responsable de plein droit du dommage causé à la victime sans qu'il soit nécessairement fautif.

²⁸ Une responsabilité objective va être créée par le législateur en matière d'accidents de la circulation. Aux termes de la loi du 5 juillet 1985 dite « loi Badinter », le fait générateur de responsabilité réside dans l'implication du véhicule dans l'accident, sans qu'il soit besoin de rechercher l'existence d'une faute du conducteur.

²⁹ La théorie du risque-profit a été développée par Raymond Salleilles et Louis Josserand. Cette théorie consiste à admettre que celui qui tire profit d'une activité doit en supporter les charges, y compris l'indemnisation des dommages qu'elle provoque.

³⁰ Sur la souscription obligatoire d'une assurance logement par le locataire: Art. 7 g) de loi n° 89-462 du 6 juillet 1989 tendant à améliorer les rapports locatifs et portant modification de la loi n° 86-1290 du 23 décembre 1986. Sur la souscription obligatoire d'une assurance sur les véhicules à moteur: Art. L324-1 du Code de la route.

³¹ Voir. P. Chauveau n°12 §1 p.17 : Selon le doyen Chauveau « l'introduction du machinisme dans la navigation » constitue un facteur fondamental de remise en cause de « l'originalité des institutions maritimes ».

³² G. Ripert, op.cit. n°5 p.4-5 : Le doyen Ripert précisait que l'évolution des techniques de propulsion comme « le moteur à vapeur » ou « le moteur à explosion » constitue « un fait majeur » non seulement parce qu'elle va avoir pour effet de libérer le navire des « caprices des vents » mais aussi parce qu'elle est à l'origine en grande partie de « toutes les autres transformations du matériel ».

³³ Voir. P. Bonassies et C. Scapel, op.cit. n°7 §3 p.7 : « Le capitaine n'est plus isolé sur son navire, mais en contact direct avec son armateur, par radio, téléphone, télécopie (fax) et, aujourd'hui, courriel, tandis qu'il est accueilli presque dans chaque port du monde par un agent maritime représentant le même armateur, et lié à celui-ci par les mêmes moyens de communication ».

³⁴ Les navires traditionnellement construits en bois vont laisser leur place aux navires en fer et en acier améliorant ainsi la sécurité du navire confronté aux aléas de la mer. Voir. G. Ripert, op.cit. n°7 p.5 : Le doyen Ripert nous précise que « le premier navire en fer fut construit en 1820, c'est n'est qu'en 1860 que l'emploi du fer s'est généralisé à la fois dans la marine de guerre et dans la marine marchande. C'est à partir de 1880 seulement que l'abaissement du prix de l'acier a permis de construire des navires en acier, l'acier ayant le grand avantage d'être plus léger et à égalité de résistance ».

³⁵ P. Bonassies et C. Scapel « Traités de droit maritime », op.cit. n°7 §2 p.8

³⁶ Paul Chauveau, op.cit. n°2 §1 p.8.

de l'originalité du droit maritime³⁷. L'affaiblissement de la spécificité du risque maritime va se traduire par un rapprochement entre le droit commun et le droit maritime. Ce phénomène est tout particulièrement visible dans le domaine du droit social. L'affaiblissement de la spécificité du risque maritime, auquel le marin est confronté dans le cadre de ses activités professionnelles, va constituer un facteur majeur d'unification du droit du travail. En effet, en l'absence d'un risque ou contrainte spécifique de la navigation maritime, l'application d'un régime dérogatoire au droit commun du travail ne semble plus pouvoir être justifiée. C'est ainsi que le législateur va progressivement étendre le champ de la protection du droit social terrestre aux marins et autres gens de mer dont les règles sont généralement considérées comme étant plus protectrices de l'intérêt des salariés.³⁸ La codification des principales règles du droit privé maritime en 2010 et l'abrogation du Code du travail maritime en 2012³⁹ constitue deux événements majeurs dans l'harmonisation du droit du travail. Le législateur va désormais soumettre « *les entreprises d'armement ainsi que leurs salariés* » aux règles du droit commun du travail en l'absence d'une disposition spéciale du code des transports⁴⁰. Ce principe a notamment pu trouver une application concrète en matière de législation relative au salaire minimum des marins. En effet au travers d'un arrêt du 14 novembre 2012⁴¹, la chambre sociale de la Cour de Cassation a jugé qu'en l'absence d'une transposition dans le nouveau code des transports des dispositions spécifiques relatives au SMIC maritime, il conviendra d'appliquer les règles relatives au SMIC terrestre.

La remise en cause du particularisme du droit maritime français trouve ainsi ses causes profondes dans les réformes dans les mutations de l'économie opérées entre la fin du XIX^{ème} siècle jusqu'à nos jours. La réunion du commerce maritime au sein de l'économie terrestre ainsi que l'affaiblissement de la spécificité des risques maritimes ont tous deux permis la convergence entre la législation maritime et le droit commun. Le processus de convergence entre le droit maritime et le droit commercial terrestre n'est pas spécifique au droit français.

Le droit allemand a également mené cet effort d'unification de sa législation commerciale d'une manière encore plus poussée que le droit français. En effet, les règles du droit privé maritime allemand ont été conservées au sein du code de commerce depuis son entrée en vigueur en 1900 jusqu'à nos jours. Ainsi, le droit maritime n'a pas été soumis au phénomène d'éclatement de ses règles auquel a pu être confronté le droit maritime français au milieu des années 1960. De plus, le législateur allemand contrairement à son homologue français n'a pas entendu détacher les règles régissant les activités de transport de son code de commerce. Les principales règles du droit des transports maritimes ont été transposées en 2013⁴² au sein du livre cinquième du code de commerce allemand réunissant désormais l'ensemble des règles du droit commercial maritime. Dans l'ordonnancement juridique allemand, le droit des transports maritimes doit être envisagé comme une branche spécifique du droit commercial maritime, lui-même placé sous la dépendance du droit commercial terrestre.

La convergence entre les deux systèmes juridiques a eu pour effet de soumettre le droit maritime à la concurrence directe des institutions et des règles du droit terrestre. Cette mise en

³⁷ En ce sens voir. J. Lopuski « Comment codifier le droit maritime moderne : quelques réflexions au sujet de la réforme entreprise dans le droit maritime polonais », DMF 1990 n°498 : « *L'ingénierie moderne est la source de nouveaux risques en rapport avec les défaillances mécaniques ou les erreurs humaines, et ces nouveaux risques ne sont pas spécifiquement maritimes. On peut même soutenir que les risques liés aux technologies modernes ont assimilé les activités maritimes à celles effectuées sur terre ou dans les airs* ».

³⁸ Sur l'harmonisation entre le droit du travail maritime et le droit du travail terrestre : P. Chauveau, op.cit n°12 §2 p.12-13. Selon Chauveau cette harmonisation a débuté lorsque le législateur a pris conscience que le droit du travail terrestre « *bien que d'apparition plus récente* » que le droit du travail maritime, a accomplie des « *progrès si rapides qu'elle a procuré aux travailleurs terrestres des avantages plus importants que ceux dont bénéficier les gens de mer* ».

³⁹ L'Ordonnance n° 2010-1307 du 28 octobre a abrogé la majeure partie des dispositions du Code du travail maritime.

⁴⁰ Art.L1311-1 et L5541-1 du CDT.

⁴¹ Cass. Soc 14 novembre 2012 n°11-2077611 : la Cour de Cassation a jugé qu'en l'absence de transposition dans le nouveau code des transports des dispositions spécifiques relatives au SMIC maritime, il conviendra d'appliquer les règles relatives au SMIC terrestre. Sur ce point voir P. Chaumette, « *A droit constant, le SMIC maritime est rectifié et augmenté* », DMF 2013 n°744.

⁴² Voir.O. Hartenstein « *La réforme de 2013 du droit maritime allemand* », DMF 2014 n°757

concurrence va se traduire par la disparition d'un certain nombre d'institutions traditionnelles du droit maritime⁴³. A titre d'exemple, le prêt à la grosse aventure va être abandonné par les acteurs du commerce maritime au profit de l'emprunt hypothécaire largement répandu en droit terrestre. De même le groupement de quirataire va disparaître au profit de la société commerciale plus protectrice des intérêts des armateurs.

Ainsi l'étude de l'histoire du droit maritime nous renseigne sur l'existence d'une tendance lourde à un rattachement du droit maritime à la sphère du droit commun. Les évolutions de l'économie et des techniques de la navigation ont participés de l'affaiblissement du particularisme du droit maritime. Néanmoins ce phénomène d'amarrage du droit maritime au droit commun doit être relativisé au regard du processus d'unification internationale du droit maritime, débuté à la fin du XIXème siècle, qui a conduit à la résurgence d'une autonomisation du droit maritime de la sphère du droit commun des Etats.

II- Une résurgence de l'autonomie du droit maritime :

Cette résurgence de l'autonomisation des droits maritimes nationaux trouve ses principales justifications dans l'effort d'uniformisation internationale des règles du droit maritime qui, selon une part importante de la doctrine, ne saurait être atteint sans un détachement préalable des législations maritimes nationales du droit commun dans lequel elles sont insérées. Néanmoins cette logique d'« autonomisation-unification » du droit maritime (A); qui a été mise en œuvre avec un certain succès au cours du XXème siècle, tant aujourd'hui à être remis en cause (B)

A- Le processus d'autonomisation-unification du droit maritime :

Selon le Doyen Ripert, cette tendance à l'intégration du droit maritime au sein du droit commun a eu pour effet de renforcer les divergences entre les différentes législations maritimes étatiques. Le commerce maritime international est confronté à des risques importants de conflits de lois. L'importance du secteur du transport maritime dans le développement du commerce international a fait prendre conscience aux Etats de la nécessité d'élaborer un droit maritime international. C'est ainsi qu'à la fin XIXème siècle que les premiers congrès internationaux de droit commercial⁴⁴ ont adoptés des résolutions tant « pour unifier les solutions des conflits de lois que pour uniformiser les lois internes sur de nombreux points »⁴⁵. Les travaux importants des organismes non gouvernementaux comme l'« *International Law Association* » et le Comité Maritime International (CMI),⁴⁶ ont permis d'aboutir à l'élaboration des toutes premières conventions internationales maritimes dites « *conventions internationales de Bruxelles* » qui ont été signées par les Etats entre 1910 et 1967. Les « *conventions CMI* » ont rendu possible l'uniformisation des législations maritimes nationales dans des domaines aussi fondamentaux que la responsabilité civile des propriétaires et capitaines des navires⁴⁷, la saisie conservatoire et l'hypothèque des navires⁴⁸, l'abordage⁴⁹ ou encore le sauvetage et l'assistance maritime⁵⁰. Cet effort d'unification du droit maritime a été par la suite

⁴³G. Ripert, op.cit., n°57 p.54-55

⁴⁴ Notamment le Congrès international d'Anvers de 1885, de Bruxelles en 1888 et de Gênes en 1892.

⁴⁵ R. Rodière, op.cit. n°33 p.60-61

⁴⁶ R. Rodière, op.cit. n°36 p.63-64 Le Comité maritime international, dont la session inaugurale s'est déroulée le 6 juin 1897 à Bruxelles, a été conçu pour coordonner les travaux des associations nationales intéressées par l'entreprise d'unification internationale du droit maritime. Voir également G. Ripert, op.cit. n°80 p.76 : « *Ce comité constitue un organe permanent, servant de trait d'union aux associations nationales existant dans tous les pays (...) Chaque question est étudiée dans les associations nationales, puis dans les conférences tenues par le comité, et souvent par des commissions réunies dans l'intervalle des Conférences* ».

⁴⁷ Convention internationale de 1957 sur la limitation de la responsabilité des propriétaires des navires

⁴⁸ Convention internationale de 1952 sur la saisie conservatoire des navires en mer, Convention internationale de 1967 pour l'unification de certaines règles relatives aux privilèges et aux hypothèques maritimes

⁴⁹ Convention internationale du 23 septembre 1910 sur l'abordage

⁵⁰ Convention internationale du 23 septembre 1910 sur l'assistance et le sauvetage maritimes

poursuivi par les Nations-Unies au travers de l'Organisation Maritime Internationale (OMI)⁵¹, de la Conférence des Nations-Unies pour le Commerce et de Développement (CNUCED)⁵² et de la Conférence des Nations Unies sur le Droit Commercial International (CNUDCI)⁵³. L'action des nations unies a été tout particulièrement importante dans le domaine de la sécurité maritime⁵⁴ mais également en matière de prévention et de lutte contre les pollutions maritimes en réaction aux grandes catastrophes maritimes qui ont jalonné le XXème et XIXème siècle⁵⁵.

Cette volonté d'unification internationale du droit maritime a conduit certains pays à détacher leur législation maritime de la sphère du droit commun. Ce phénomène récent est particulièrement observable dans les législations maritimes étrangères classées dans le « *groupe français* » du fait de leur rattachement à l'ordonnance de 1681 et au code de commerce napoléonien de 1808.

Le Royaume d'Espagne au travers de sa réforme de 2014 a entendu détacher son droit privé maritime du livre III du code de commerce espagnol. Sur le modèle du code italien de la navigation maritime de 1954, la loi espagnole⁵⁶ sur la navigation maritime de 2014 réunie en son sein l'ensemble des dispositions de droit privé et public relatives à la navigation maritime. Le législateur espagnol au travers de cette loi a entendu consacrer l'« *autonomie juridique* »⁵⁷ du droit maritime vis-à-vis du droit commun. Dans la détermination de la règle applicable, il est désormais fait obligation légale aux juridictions espagnoles de faire primer « *les sources du droit maritime* » sur le droit commun.⁵⁸ Ce n'est qu'en l'absence d'une loi, d'un règlement, d'un usage ou d'une coutume relative à la navigation maritime que les juridictions espagnoles se devront de faire application du droit commun. Dans un souci de « *promouvoir l'uniformité* » de la législation espagnole au droit international maritime, le législateur va conditionner l'application des dispositions de la loi du 24 juillet 2014 à sa compatibilité avec les traités internationaux et européens maritimes⁵⁹. De plus, les juridictions espagnoles se devront de tenir compte des traités internationaux maritimes qui sont applicables en Espagne dans leur rôle d'interprétation des dispositions issues de ce texte de loi⁶⁰.

⁵¹ P.Bonassies et C.Scapel, op.cit. n°28 p.21-22 : Mise en place en 1958, cette organisation a été conçue comme une organisation internationale consultative, sous le sigle de l'OMCI (Organisation maritime consultative internationale). Elle devient par la suite une simple « *organisation intergouvernementale vouée à la seule navigation maritime* » tout en conservant son sigle originel. Ce n'est qu'en 1979 que l'OMCI devient l'OMI (organisation maritime internationale). Cet organe des Nations Unies est administré par un conseil composé des représentants de 32 Etats.

⁵² P.Bonassies et C.Scapel, op.cit. n°16 p.13 : « *Créée en 1964, et animée par les pays en voie de développement (dit groupe des 77), la CNUCED a très vite marqué sa volonté de ne pas abandonner aux seules nations développées, et en particulier aux grands pays maritimes, la maîtrise du droit international* » Elle a pris l'initiative de la rédaction de plusieurs conventions comme la convention internationale sur le transport multimodal, les règles de Hambourg ou encore de la Convention sur les hypothèques et privilèges maritimes.

⁵³ P.Bonassies et C.Scapel, op.cit., loc.cit.: « *La CNUDCI, conférence des nations unies sur le droit commercial international (en anglais UNICTRAL) est un organe des nations unies créée en 1966 qui a marqué dès 1970 sa volonté de s'intéresser à l'unification des règles du droit international maritime* ». Elle a notamment pris à la CNUCED (Conférence des Nations Unies sur le Commerce et le Développement) la « *maîtrise d'œuvre* » concernant la Convention sur le transport de marchandises par mer dite « *règles de Hambourg* ». Elle a également conduit l'élaboration des « *règles de Rotterdam* » de 2008 sur le transport maritime international.

⁵⁴ Voir. Notamment : Convention internationale pour la sauvegarde de la vie en mer (SOLAS) de 1960, Convention internationale sur la sécurité des conteneurs (CSC) de 1972

⁵⁵ Mesures préventives en matière de pollutions maritimes: Convention pour la prévention de la pollution des eaux de mer par les hydrocarbures, 1954 (OILPOL), Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (MARPOL) de 1973, Convention internationale de 1990 sur la préparation, la lutte et la coopération en matière de pollution par les hydrocarbures. Mesures curatives en matière de pollution: Convention sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (CLC) de 1969, Convention internationale portant création d'un fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par hydrocarbures (FIPOL) de 1971.

⁵⁶ Loi de la navigation maritime du 24 juillet 2014 (« *Ley de Navegación Marítima, 24 de julio 2014* ».)

⁵⁷ En ce sens : Ignacio Arroyo « *Espagne : regard sur le projet de loi générale sur la navigation maritime* », DMF 2009 n°699

⁵⁸ Article 2.1 al.2 de la loi sur la navigation maritime

⁵⁹ Art.2.1 al.1 de la loi sur la navigation maritime

⁶⁰ Article 2.2 de la loi sur la navigation maritime.

Les mêmes objectifs d'« *autonomisation* » et d'« *uniformisation* » du droit maritime ont guidé les travaux de la commission de droit maritime⁶¹ dans le projet de code belge de la navigation actuellement soumis à consultation publique. Le détachement du droit privé maritime du livre II code de commerce belge a pour objectif « *de restaurer l'autonomie du droit [belge] de la navigation* ». ⁶² vis-à-vis du droit commercial terrestre. Les rédacteurs du projet de code de la navigation refusent de considérer le droit privé maritime comme étant une branche du droit commercial. Il ressort de leurs propos introductifs que la conservation des règles du droit privé maritime au sein du code de commerce constitue un obstacle majeur à son adaptation aux réalités économiques modernes. Selon ces derniers, le Code de commerce ne permet pas la prise en compte de « *règlementation portant sur les activités de navigation non commerciales* » comme la « *navigation de plaisance* » qui est un secteur économique en plein développement⁶³ Plus largement, la commission belge du droit maritime est hostile à l'intégration du droit maritime au sein du code de commerce en ce qu'elle s'opposerait à l'objectif l'harmonisation du droit maritime belge avec le droit international au motif que « *la plupart des conventions internationales ne tiennent pas compte de l'éventuel but lucratif attaché au navire* ». ⁶⁴.

B- La remise en cause du processus d'autonomisation-unification :

Ce phénomène d'autonomisation du droit maritime n'est pas sans poser de difficultés quant à l'appréhension par le droit international et interne des interactions entre le commerce maritime et l'économie terrestre. Le mouvement d'autonomisation des législations maritimes nationales vis-à-vis du droit commercial terrestre s'inscrit en contrariété avec les nouvelles réalités du commerce international. Le phénomène de « *conteneurisation* » ⁶⁵ du transport de marchandises ainsi que le développement des transports multimodaux rendent nécessaire l'élaboration d'un droit commun des transports internationaux. Selon la CNUDCI, l'unification internationale du droit des transports maritimes est nécessaire pour favoriser le développement des échanges maritimes mais ne doit cependant pas aboutir à ce « *que les règles maritimes se singularisent trop* » ⁶⁶ par rapport au droit commun des transports. Cet objectif poursuivi par les institutions internationales se heurte néanmoins

⁶¹ Arrêté royal du 27 avril 2007 créant une commission chargée de la révision du droit maritime privé et public.

⁶² Premier livre bleu concernant la révision du droit maritime belge-Ebauche de code de belge de la navigation (Droit privé maritime)-Commentaire général n°1.79. §5 p.70 : « *En tout cas, l'intégration de la législation sur la navigation dans un code de commerce ne constitue pas une évidence d'ordre juridico-historique. Elle méconnaît l'autonomie du droit de la navigation à l'égard du droit civil commun et du droit commercial. Comme on l'énoncera ci-après, il est souhaitable de restaurer l'autonomie du droit de la navigation dans le Code belge de la navigation* ».

⁶³ Premier livre bleu, op.cit. n°1.81. §4 p.71 : « *Parce que le Code de commerce ne règle actuellement que les activités commerciales, il n'est pas apte à recevoir la réglementation portant sur les activités de navigation non commerciale. Déjà lors de la préparation de la loi maritime de 1879, l'on a formulé des critiques au Parlement en ce sens que cette loi devrait également régir la navigation de plaisance. Cette question a été rejetée par le Ministre, car le Code de commerce est réservé à la réglementation des activités de navigation avec but lucratif, présentant ainsi un caractère commercial ; il a ensuite fait part d'une initiative ultérieure concernant la navigation de plaisance, laquelle n'a toutefois jamais vu le jour* ».

⁶⁴ Premier livre bleu, op. cit.n°1.81§7 p.72 : « *L'intégration de la législation de la navigation dans le Code de commerce complique l'application des règles issues de conventions internationales d'unification. La plupart de ces conventions ne tiennent pas compte de l'éventuel but lucratif attaché à un navire. Les définitions du navire de mer et du bateau de navigation intérieure, intégrées dans la loi maritime et centrées autour du critère du but de lucre, qui déterminent le champ d'application de la loi, ne sont pas pertinentes dans le contexte de ces conventions. L'élargissement national du champ d'application des conventions d'unification opéré par le législateur belge, s'en trouve ainsi perturbé* ».

⁶⁵; Voir. R. Rodière, op.cit., n°45 p.83 Le doyen Rodière était un des premiers auteurs à avoir perçu les changements majeurs « *dans la structure du commerce des armateurs* » engendrés par l'apparition des navires porte-conteneurs. L'invention des conteneurs de marchandise va nécessiter de nombreuses adaptations des équipements portuaires afin de pouvoir les « recevoir », les « stocker » et les « redistribuer ».Ce dernier nie que le phénomène de conteneurisation puisse engendrer des « problèmes juridiques nouveaux ». La doctrine moderne s'accorde aujourd'hui pour reconnaître les nouveaux défis posés au droit maritime par l'introduction des conteneurs. Une difficulté se pose en matière de détermination de la responsabilité du transporteur et du chargeur en cas de pertes de marchandises. Voir en ce sens : G. Tarin « La responsabilité du chargeur », DMF 2013 n°749 : « *La responsabilité du chargeur est un sujet resté longtemps ignoré des textes maritimes qui n'accordaient de place qu'à la responsabilité du transporteur. Pourtant, ce thème fait l'objet de plus en plus d'études et de marques d'intérêt (...) C'est sans nul doute la conteneurisation qui rend cette question de plus en plus prégnante* ». Voir également. B. Mercadal, « *Les problèmes juridiques de la conteneurisation du transport maritime* », AFDM, 21 avril 1982.

⁶⁶Voir. P. Delebecque, Bulletin des Transports et de la Logistique 2002 n°2952

à l'autonomie des règles régissant le transport maritime, aérien et terrestre. Cette segmentation du droit des transports rend difficile l'élaboration de règles uniformes en matière de contrat de transport multimodal. Une tentative d'unification a néanmoins été menée par la CNUDCI au travers de la convention internationale sur le transport multimodal de 1980 qui faute d'une ratification suffisante par les Etats n'est toujours pas entrée en vigueur.

De même, il convient de relativiser la portée des conventions internationales comme sources formelles du droit maritime. Le processus d'unification des règles du droit maritime qui a débuté à la fin du XIX^{ème} se heurte désormais aux résistances des nouvelles puissances maritimes soucieuses de préserver de leurs intérêts économiques nationaux⁶⁷. Les règles du droit international maritime sont considérées par ces dernières comme étant trop favorables aux pays développés. Le principe de limitation de la responsabilité du transporteur consacré par le droit international était au centre des contestations des pays émergents dont l'économie maritime est principalement axée autour du chargement des navires. Cette opposition entre les « *pays de chargeurs* » et les « *pays de transporteurs* » va remettre en cause le processus d'unification du droit maritime. L'harmonisation du droit des transports maritimes de marchandises opérée les « *règles de La Haye* » va se heurter à une ratification hétérogène par les Etats des différents protocoles modificatifs et conventions qui lui ont succédé. A titre d'exemple les « *règles de Rotterdam* » de 2008⁶⁸ sur le transport de marchandises par mer censées remplacer les règles antérieures de « *La Haye-Visby* »⁶⁹ et de « *Hambourg* »⁷⁰, n'ont été ratifiées que par trois pays à savoir l'Espagne, le Congo et le Togo. Cette « *stratification-superposition* »⁷¹ des conventions est facteur d'instabilité juridique pour les acteurs du transport maritime confrontés à un « *éclatement* » des règles du droit international maritime. Enfin, le mouvement d'unification du droit maritime est également confronté à l'absence d'un « *mécanisme international d'unification de l'interprétation* » des conventions internationales⁷². Cette situation va conduire à une divergence d'interprétation des règles du droit internationales par les différentes juridictions nationales qui auront tendance à se référer à leurs législations nationales.

⁶⁷ Voir. Philippe Delebecque DMF 2003 n°642 « Le projet CNUDCI d'instrument sur le transport de marchandises par mer ».

⁶⁸ Convention des nations unies sur le contrat de transport international de marchandises effectué entièrement ou partiellement par mer, 2008.

⁶⁹ Convention de Bruxelles du 25 août 1954 pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance, modifiée par les Protocoles du 23 février 1968 et du 21 décembre 1979.

⁷⁰ Convention des nations unies sur le transport de marchandises en mer, 1978.

⁷¹ A. Vialard, « Sisyphé et l'uniformisation du droit maritime », DMF 1999 n°591 : « *La stratification est le phénomène par lequel les conventions internationales se trouvent naturellement en proie à un mécanisme d'aggiornamento permanent mais qui, s'il prouve la volonté d'adaptation aux conditions évolutives de l'économie maritime, se traduit par une superposition de conventions conférant à la matière juridique concernée la physionomie d'un mille-feuilles assez déconcertant, exclusif de toute uniformité internationale véritable.* »

⁷² P. Bonassies et C. Scapel, *op.cit* n°20 p.17 §2.