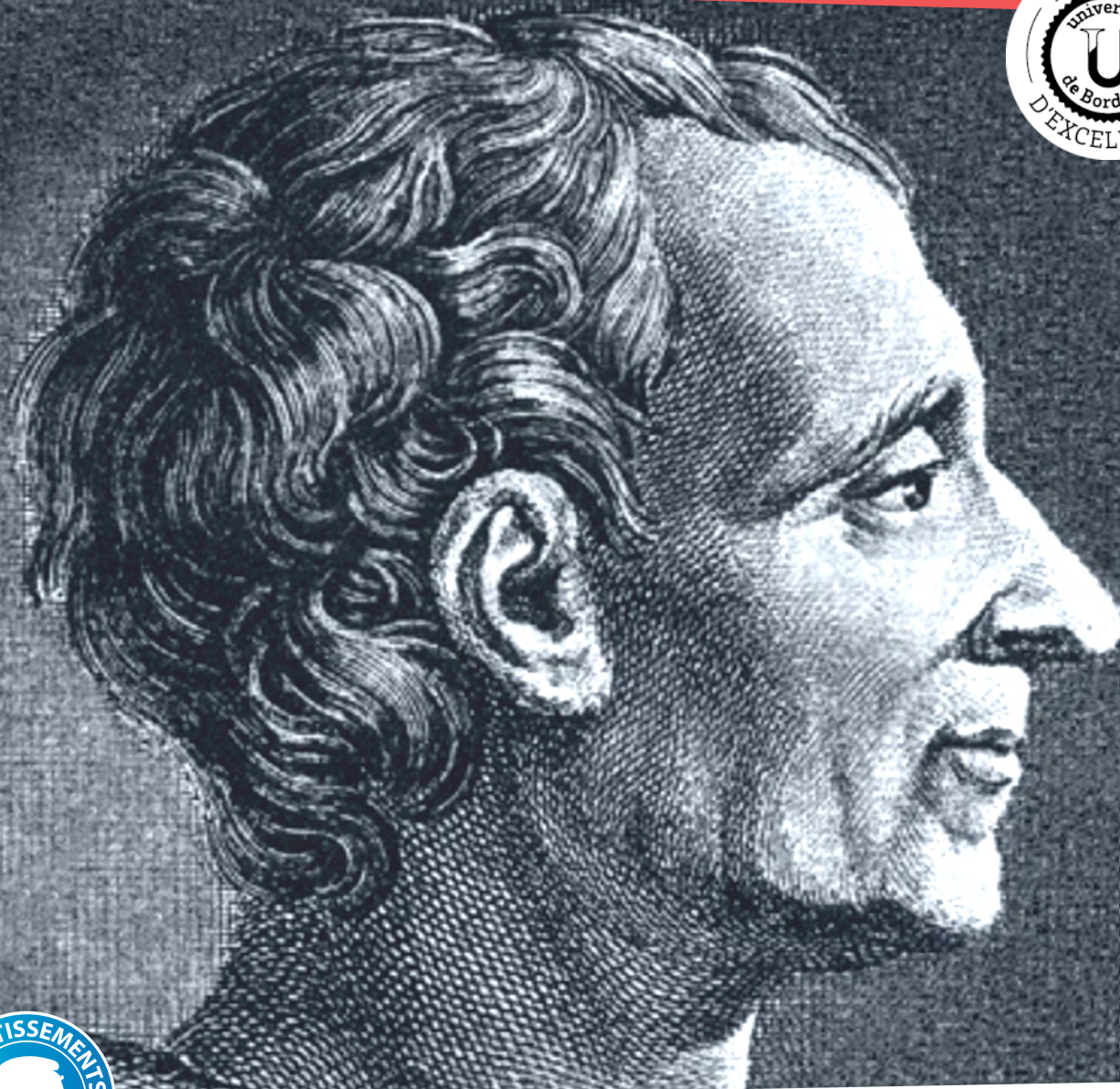


No. 5 | Mars
2017

Montesquieu Law Review

La notion de navire en droit français
Gaël Piette



Programme financé par l'ANR
n°ANR-10-IDEX-03-02

FORUM
MONTESQUIEU
Faculté de droit et science politique

université
de **BORDEAUX**

Droit maritime :

La notion de navire en droit français

Gaël Piette, Professeur à l'université de Bordeaux

S'interroger sur la notion de navire peut sembler incongru. En effet, tout le monde croit savoir ce qu'est un navire: c'est le *Titanic*, le *Karaboudjan*, le *Bounty*, ou encore la *Méduse*, peut-être d'ailleurs plus célèbre pour son radeau... En réalité, si chacun peut donner des exemples de navire, définir la notion n'est pas aussi simple qu'il y paraît de prime abord.

Pourtant, la notion de navire est déterminante en droit maritime. En effet, c'est de cette notion que dépend l'application des règles spéciales. De sa qualification dépend le jeu d'une série de règles qui s'appliquent à tout navire, mais seulement au navire. Il doit être immatriculé suivant des formes spéciales. Sa vente ne peut produire ses effets que si une formalité particulière, la mutation en douane, a été respectée. Il peut être grevé d'hypothèques et de privilèges maritimes qui obéissent à des conditions et un régime particuliers. La collision de deux navires, l'abordage, échappe au régime du droit commun. Le propriétaire du navire peut se prévaloir d'une limitation globale de responsabilité, à l'égard de tous ses créanciers. Ces divers exemples montrent que de nombreux problèmes maritimes supposent au préalable résolue une question: le bâtiment en cause est-il un navire ?

La doctrine se pose la question depuis longtemps (1). Et la réponse n'est pas simple: « *rien n'est plus difficile à cerner que la notion de navire* » (2). Certes, de nombreux indices, tels que la flottabilité, le lieu d'exploitation, la capacité de propulsion, paraissent caractériser le navire. Cependant, la plupart ne sont ni nécessaires, ni suffisants et peuvent également s'appliquer à d'autres engins, que le droit maritime n'a aucune raison de régir.

Certains éléments sont inopérants. L'intention des parties, telle qu'elle résulte de l'immatriculation administrative du bâtiment ne saurait être prise en compte: il n'appartient pas à une personne de choisir le statut légal d'un bien à partir d'une formalité administrative. La zone géographique dans laquelle est pratiquée la navigation n'est pas davantage probante. Le critère géographique ne règle pas le sort de certains lacs, qui sont aussi dangereux que la mer (3). Il ne permet pas plus de résoudre les difficultés qui s'élèvent dans les zones de rencontre entre mer et rivière, zones littorales où la navigation est la plus dense et les accidents les plus nombreux. L'incohérence du régime des engins de servitude portuaire et estuarien le montre bien (4). Il laisse également sans solution le problème posé par les bâtiments qui s'aventurent exceptionnellement en mer, ou remontent une rivière: le régime juridique d'un navire ne saurait varier au hasard d'une fantaisie de navigation. Il faudrait que soient définies au préalable les limites de la mer par rapport à la terre. Or ces limites, mouvantes au gré des saisons, de la lune, du progrès technique, n'ont pas la permanence requise d'une notion destinée à produire des effets de droit. Le degré de salinité de l'eau, critère proposé par certains, est difficilement utilisable, notamment au regard de l'existence d'eaux saumâtres: Océan Arctique lors de la fonte de la banquise, Est de la mer Baltique (golfe de Finlande notamment), Saint-Laurent, Tamise, Elbe, etc.

Enfin, le droit français rejette la taille comme critère de qualification du navire, contrairement à une idée reçue et à certains systèmes juridiques. Le droit belge, par exemple, définit les navires comme « *tous bâtiments d'au moins 25 tonneaux de jauge* » (L. 21 août 1879, réd. L. 10 fév. 1908, art. 1^{er} du Livre II du Code de commerce belge). Le droit chinois réserve la qualification de navire aux bâtiments supérieurs à 20 tonneaux (Code maritime chinois, art. 3). En droit français, il n'est pas de disposition identique. *Il était un petit navire...*

Ces imprécisions rendent la notion de navire mouvante. Le droit positif français a tendance à adopter une conception extensive de la notion de navire (I). Pourtant, le retour à une conception stricte de la notion semble souhaitable (II).

I. La conception extensive du navire en droit positif

La conception extensive du navire en droit maritime français est la conséquence de textes profondément disparates (A) et de solutions jurisprudentielles compréhensives (B).

A. Des textes disparates

Les textes de droit maritime applicables en droit français se divisent en deux sources: des textes de droit interne, et des textes internationaux.

En ce qui concerne les textes de droit interne, depuis la promulgation du code des transports, en 2010, le droit français s'est doté d'une définition du navire. Il faut noter que ni l'Ordonnance de Marine de 1681, ni le Code de commerce de 1807, ni la loi du 3 janvier 1967 portant statut du navire et autres bâtiments de mer ne définissaient le navire (5). Dans le même ordre d'idée, la loi du 7 juillet 1967 relative aux événements de mer énonce qu'en cas d'abordage « *tous engins flottants, à l'exception de ceux qui sont amarrés à poste fixe, sont assimilés aux navires de mer* » (art. 1^{er}, al. 2) et qu'en cas d'assistance, « *tous engins flottants sont assimilés aux navires de mer* » (art. 9, al. 2). Ainsi, le texte assimilait certains engins flottants à des navires, mais sans préciser la notion de navire!

Désormais, l'article L. 5000-2 du code des transports définit le navire comme « *Tout engin flottant, construit et équipé pour la navigation maritime de commerce, de pêche ou de plaisance et affecté à celle-ci* ».

Cette définition n'est cependant pas exempte de tout reproche. D'abord, elle s'appuie sur la notion de navigation maritime, qui souffre de certaines imprécisions. L'article L. 5000-1 énonce que la navigation maritime est la « *navigation de surface ou sous-marine pratiquée en mer, ainsi que celle pratiquée dans les estuaires et cours d'eau en aval du premier obstacle à la navigation des navires* », étant précisé que la liste de ces obstacles est fixée par voie réglementaire... Ensuite, la définition de l'article L. 5000-2 ne s'est servi ni de la construction jurisprudentielle, ni des réflexions doctrinales élaborées en plus d'un siècle. Enfin, l'article L. 5000-2 précise lui-même que sa définition ne vaut qu'en l'absence de dispositions contraires. En d'autres termes, cette définition ne peut en rien harmoniser la notion de navire. Cette définition apparaît ainsi insuffisante pour précisément déterminer ce qu'est un navire.

En ce qui concerne les textes internationaux, il n'est guère exagéré d'affirmer que chaque convention adopte sa propre définition du navire. Certaines sont très larges, telles que la Convention MARPOL (Londres, 2 nov. 1973), celle de Londres de 1989 sur l'assistance (art. 1-b),

celle de Nairobi de 2007 sur l'enlèvement des épaves (art. 1-2) ou encore celle de Hong-Kong de 2009 sur le démantèlement des navires (art. 2-7). Parmi les plus larges définitions conventionnelles, il est permis de citer celle adoptée par la Convention Bunker de 2001, sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de soude, qui voit dans le navire « *tout bâtiment de mer ou engin marin, quel qu'il soit* » (art. 1-1). Dans le même esprit, la Convention COLREG (Londres, 20 octobre 1972, règlement international pour prévenir les abordages en mer) stipule que « *le terme «navire» désigne tout engin ou tout appareil de quelque nature que ce soit, y compris les engins sans tirant d'eau, les navions (6) et les hydravions, utilisé ou susceptible d'être utilisé comme moyen de transport sur l'eau* » (Règle 3.a).

A l'inverse, certaines Conventions sont plus étroites. Un exemple intéressant est fourni par la Convention LLMC (Limitation of Liability of Maritime Claims) de Londres de 1976. Ce texte ne définit pas le navire. Néanmoins, il fournit quelques éléments intéressants. D'une part, il est prévu qu'un Etat partie peut étendre le régime de la limitation de responsabilité aux bateaux destinés à la navigation sur les voies d'eau intérieures (art. 15.2), ce qui révèle que la Convention opère la distinction entre navires et bateaux. D'autre part, la Convention exclut expressément de son champ d'application les aéroglisseurs et les plates-formes flottantes destinées à l'exploration ou à l'exploitation des ressources naturelles des fonds marins et de leur sous-sol (art. 15.5).

Ces quelques exemples révèlent toute la variété des définitions textuelles. Il convient néanmoins de noter que la plupart d'entre elles retiennent une acception fort large du navire, sans le définir précisément.

B. Une jurisprudence compréhensive

La Cour de cassation, dès 1844, avait tenté de définir le navire: « *Il faut entendre par bâtiments de mer, quelles que soient leurs dimensions et dénominations, tous ceux qui, avec un armement et un équipage qui leur sont propres, accomplissent un service spécial et suffisent à une industrie particulière* » (7). Cette définition paraît pourtant insuffisante. On imagine difficilement quel engin n'accomplit pas « un service spécial » et ne suffit pas à une « industrie particulière ». En outre, cette définition ne permet pas de différencier le bâtiment de mer du bateau de rivière, seul problème vraiment important à l'époque.

Par la suite, en 1898 et en 1919, vont être rendues deux décisions clefs, à propos de remorqueurs destinés à opérer en rivières et canaux. La Cour leur refuse la qualification de navires, en retenant que leur propriétaire « *les destinait à la traction de bateaux en rivière* », et qu'« *ils n'ont jamais servi à un autre usage* » (8). Ainsi, un tel bâtiment « *ne se trouvait exposé à aucun des risques particuliers que comportent les voyages en mer* » (9).

Ces décisions auraient pu laisser penser que la jurisprudence française allait adopter une conception étroite du navire. Mais l'évolution s'est faite en sens inverse, notamment sous l'effet du développement des sports et activités nautiques. La Cour de cassation a pu considérer qu'un zodiac de caoutchouc, accessoire d'un yacht, est soumis aux règles de l'abordage parce qu'il devait « *être utilisé uniquement en mer* » (10). La jurisprudence française est même allée plus loin, en assimilant au navire une simple planche à voile! Cette solution, déjà ancienne pour la Cour d'appel de Rennes (11), a été confirmée récemment par la Cour de cassation (12). Cette théorie dite de l'assimilation, qui consiste à ne pas qualifier un engin, mais à l'assimiler au navire, embrouille considérablement les choses.

A se fier aux textes et à la jurisprudence, il semblerait donc que la notion de navire peut englober des engins allant du paquebot de 350 mètres de long et coûtant 1 milliard d'euros à la planche à voile, et autres jet-skis ou pédalos, ou encore à la plate-forme de forage. Une telle conception du navire est peu judicieuse: à force de considérer que tout engin flottant est un navire, le droit maritime finira par perdre sa spécificité. En effet, la notion de navire, qui est au coeur même du droit maritime, doit conserver une certaine unité, « *faute de quoi une casserole dérivant au fil de l'eau se verra un jour appliquer les règles de l'abordage* » (13).

Il est donc nécessaire de réfléchir au retour à une conception stricte du navire.

II. Le retour souhaitable à une conception stricte du navire

Pour revenir à une conception stricte du navire, il est nécessaire de cerner précisément les critères du navire (A). Une conception stricte n'interdit cependant pas de faire application, ponctuellement, du droit maritime à d'autres engins flottants (B).

A. Les critères du navire

Pour être qualifié de navire, un engin devrait remplir trois critères.

Le premier critère est celui de la flottabilité. Pour qu'un engin puisse être qualifié de navire, il faut qu'il soit capable de flotter, à la surface de la mer ou en profondeur (hypothèse des sous-marins) (14). Ce critère est d'ailleurs le premier mis en avant par la définition contenue dans l'article L. 5000-2 du code des transports (« Tout engin flottant... »). Le critère de la flottabilité permet notamment d'exclure de la notion de navire les engins qui se déplacent sur les fonds marins, sans flotter.

Le deuxième critère est celui de l'autonomie de propulsion. Un navire est un moyen de transport. Sauf à dénaturer la notion de moyen de transport, il lui est par conséquent nécessaire de disposer d'un moyen de propulsion. Il peut s'agir d'un ou plusieurs moteurs, d'une ou plusieurs voiles, de rames, etc. Ne sont donc pas des navires les engins qui ne peuvent se mouvoir de manière autonome, c'est-à-dire qui ont besoin d'être remorqués pour être déplacés (15). C'est ainsi que la Cour de cassation a pu considérer qu'une barque de plongée, ponton flottant, ne peut être qualifiée de navire, puisque « *dépourvue de tout moyen de propulsion* » (16). La plate-forme pétrolière ne peut davantage être considérée comme un navire.

Le troisième critère est celui de l'aptitude à affronter les dangers de la mer. Il s'agit pour la doctrine maritime du critère le plus important (17). Est un navire l'engin apte à affronter (en principe victorieusement) les périls de la mer (18). Ce critère renvoie au particularisme même du droit maritime: ses règles s'expliquent et se justifient par les risques que présente la navigation maritime. Cette aptitude à affronter les dangers de la mer peut être présente ou future: un navire en cours de construction est un navire (19). La Cour de cassation utilise régulièrement ce critère, en retenant par exemple, à propos d'un canot, que: « *le faible poids de l'engin, son apparence frêle et le peu de hauteur de sa coque par rapport à la ligne de flottaison limitaient son emploi à celui d'un engin de plage ; ces éléments montraient qu'il n'était pas destiné à la navigation en mer* » (20).

Le navire est ainsi l'engin flottant, doté d'un moyen de propulsion, apte à affronter les dangers de la mer.

Dès lors, la péniche, l'engin de servitude portuaire (21) ou encore la planche à voile ne peuvent être qualifiés de navire. Il en est de même de l'hydroglisseur, qui flotte sur l'eau en étant propulsé par une hélice aérienne, mais qui ne peut être qualifié de navire, car sa légèreté, sa faible autonomie et son faible tirant d'eau le rendent inapte à affronter les périls de la mer.

Ces trois critères, et la définition qui en résulte, permettent de mieux cibler la notion de navire, qui doit être strictement entendue puisque la qualification de navire détermine l'application du droit maritime. Une telle conception stricte n'interdit pas, ponctuellement, de traiter comme un navire certains engins.

B. L'extension ponctuelle du droit maritime à d'autres engins flottants

Le point de départ de cette idée est très simple: les navires ne sont pas seuls sur mer. Ils doivent partager cet espace avec d'autres engins: engins de servitude portuaire, engins de plage, plateformes de forage (22), hydravions, aéroglisseurs (23), ekranoplans, terminaux pétroliers, hôtels flottants, etc. D'une part, ces divers engins doivent se conformer aux impératifs et aux règles de la navigation maritime. D'autre part, en cas d'événement « mixte », c'est-à-dire impliquant un ou plusieurs navires et un ou plusieurs de ces autres engins, il serait particulièrement difficile de faire une application distributive des textes, en appliquant le droit maritime au seul navire, et le droit commun pour l'engin qui n'en est pas un (24).

Ces bâtiments sont, comme les navires, isolés et exposés au péril marin. Aussi, certaines règles maritimes ont-elles vocation à les régir, notamment celles qui sont commandées par le péril marin : règlements de sécurité, règles pour prévenir les abordages, assistance, questions de pollution par hydrocarbures, etc. Inversement, d'autres règles du droit maritime n'ont pas lieu de les intéresser : ce sont celles qui sont justifiées par le rôle du navire, qui est de transporter des personnes et des biens. Il est donc permis de considérer que certaines règles du droit maritime peuvent s'appliquer à des « non-navires », par mesure de justice et de simplicité, sans pour autant que ces engins soient qualifiés de navire. C'est ce qu'Antoine Vialard résumait ainsi: « *ce n'est pas parce qu'un cycliste doit respecter les prescriptions du Code de la route que son engin devient, ipso facto, une automobile* » (25).

Ainsi, en cas de collision entre un navire et un engin de plage, force est bien d'appliquer le même régime, donc celui de l'abordage, aux deux engins. Mais qu'une disposition légale les traite comme des navires n'en fait pas des navires. Et sauf les cas où la loi en dispose autrement, ils devraient relever du droit commun, au même titre que toutes les activités qui s'exercent sur le littoral (jet-skis, pédalos, etc.).

Il doit en outre exister des limites, car certains engins ne sont pas des navires et ne devraient pas être traités comme tels. La Convention COLREG, par exemple, qualifie les hydravions de navires. Une telle solution est contestable. L'hydravion n'est pas conçu pour pratiquer la navigation maritime. Son domaine naturel d'évolution est les airs, non les flots. S'il peut lui arriver de se déplacer sur l'eau, ce n'est qu'à titre accessoire. Il en est de même de l'ekranoplan, qui est un avion à effet de sol, conçu pour évoluer à faible hauteur (deux ou trois mètres) au-dessus d'une surface plane et sans obstacle (mer, étendues de sable ou de neige). Il est difficile de qualifier pareil engin de navire: il évolue dans le ciel, même si c'est à très faible altitude. La mer, comme toute autre surface plane, ne lui sert qu'à assurer sa portance.

Enfin, le cas de l'aéroglesseur est particulier, puisque de nombreux textes tendent à l'assimiler au navire : quant au délit de fuite en cas d'accident occasionné par la navigation (26), en matière de douanes (27), d'organisation du travail (28), quant aux droits de port (29), ou encore pour la répression des rejets polluants (30). Quant à la jurisprudence, elle éprouve certaines difficultés. Une juridiction de l'ordre judiciaire a pu estimer que l'aéroglesseur n'est pas soumis à l'obligation de recourir au pilotage portuaire, ce qui semble refuser la qualification de navire à l'aéroglesseur. Mais le Conseil d'Etat a étendu aux aéroglesseurs les taxes portuaires prélevées sur les navires à passagers (31). Cette dernière décision est néanmoins rendue en matière fiscale, dont la spécificité interdit d'étendre les solutions en d'autres domaines.

Nous ne retiendrons finalement que l'affirmation de René Rodière: « *il n'est pas permis de qualifier d'engin flottant une structure dont on a dit (...) qu'elle s'élevait au-dessus de l'eau; ou bien, on appellera camion ou locomotive un hélicoptère qui s'élève par effet de pression sur la terre* ».

En conclusion, le navire est l'engin flottant, doté d'un moyen de propulsion, apte à affronter les dangers de la mer. Les autres engins flottants ou bâtiments de mer ne sont pas des navires, et ne devraient pas y être assimilés. Néanmoins, ils peuvent parfois se voir appliquer des dispositions de droit maritime, pour des considérations de justice et d'équité.

Notes :

- (1) V. notamment Rodière (René), « Navire et navigation maritime », DMF 1975. 323; « Faut-il réviser la définition classique du navire? », JCP 1977. I. 2880.
- (2) Bonassies (Pierre), « Le droit positif en 1992 », DMF 1993, n°523.
- (3) La navigation sur les grands lacs américains est d'ailleurs considérée comme navigation maritime.
- (4) Vialard (Antoine), « La qualification juridique des engins de servitude portuaire », in *Aspects du droit privé en fin du XXe siècle*, Mélanges en l'honneur de M. De Juglart, LGDJ Montchrestien, 1986, p. 339.
- (5) De nombreuses législations étrangères se sont dotées avant la France d'une définition du navire: Delebecque (Philippe), Rép. com. Dalloz, V° Navire, n°10.
- (6) Le navion est un « engin multimodal dont le principal mode d'exploitation est le vol à proximité de la surface sous l'effet de surface » (COLREG, Règle 3.m).
- (7) Cass. civ., 20 fév. 1844, S. 1844, I. 197.
- (8) Cass. req., 4 janv. 1898, S. 1898, I. 216.
- (9) Cass. req., 13 janv. 1919, S. 1920, I, 340; Autran, XXXI, 330.
- (10) Cass. com., 27 nov. 1972, n°70-12596, Navire *Gipsy II*, préc., DMF 1973. 160, note P. Lureau.
- (11) CA Rennes, 4 mai 1982, DMF 1983. 40, notes Y.-M. Le Jean et Y. Tassel; CA Rennes, 7 mai 1991, DMF 1992. 243, obs. R. Le Brun.
- (12) Cass. crim., 2 fév. 2016, n°15-80927, DMF 2016. 352, obs. S. Miribel.
- (13) Rémond-Gouilloud (Martine), « Navire et engin de plage », DMF 1984. 387.
- (14) Bonassies (Pierre) et Scapel (Christian), *Traité de droit maritime*, LGDJ, 2e éd. 2010, n°148; Vialard (Antoine), *Droit maritime*, PUF 1997, n°275.
- (15) Bonassies (Pierre) et Scapel (Christian), *Traité de droit maritime*, *Ibid.*, n°152; Delebecque (Philippe), Rép. com. Dalloz, V° Navire, n°67 et s.; Vialard (Antoine), *Droit maritime*, *Ibid.*, n°275.
- (16) Cass. civ., 22 déc. 1958, DMF 1959. 217. Adde, Cass. com., 11 déc. 1962, Bull. civ. III, n°510.
- (17) Bonassies (Pierre) et Scapel (Christian), *Traité de droit maritime*, *op. cit.*, n°151; Chauveau (P.),

Traité de droit maritime, Librairies techniques, 1958, n°151; Delebecque (Philippe), Rép. com. Dalloz, V° Navire, n°61 et s.; S. Miribel (Stéphane), « Qu'est-ce qu'un navire? », in *Mélanges en l'honneur de Ch. Scapel*, PUAM 2013, p. 279; Ripert (Georges), *Traité de droit maritime, op. cit.*, n°172; Rodière (René), *Traité général de droit maritime, Le navire*, Dalloz, 1980, n°5; Vialard (Antoine), *Droit maritime, op. cit.*, n°275.

- (18) Cass. req., 13 janv. 1919, préc., S. 1920, 1, 340; Cass. com., 6 déc. 1976, *Canot Poupin Sport*, DMF 1977. 513; CA Rouen, 30 nov. 2000, DMF 2001. 470, note C. Navarre-Laroche.
- (19) Delebecque (Philippe), Rép. com. Dalloz, V° Navire, préc., n°62.
- (20) Cass. com., 6 déc. 1976, *Canot Poupin Sport*, DMF 1977. 513, note R. Rodière. *Adde*, CA Caen, 12 sept. 1991, DMF 1993. 20, obs. P. Bonassies et p. 50, note A. Tinayre.
- (21) Vialard (Antoine), « La qualification juridique des engins de servitude portuaire », préc.
- (22) Rémond-Gouilloud (Martine), « Quelques remarques sur le statut des installations pétrolières en mer », DMF 1977, pp. 675 et 738.
- (23) Rodière (René), « Le statut des aéroglisteurs », D. 1969. chron. 83.
- (24) La Cour de cassation a même décidé d'appliquer le régime de l'abordage, spécifiquement maritime, à une collision entre deux jet-skis, c'est-à-dire sans qu'un navire soit impliqué: Cass. com., 3 juill. 2012, n°11-22429.
- (25) Vialard (Antoine), *Droit maritime, op. cit.*, n°281.
- (26) L. n°66-962 du 26 déc. 1966, D. 1967. 24.
- (27) décr. n° 67-276 du 23 mars 1967, JCP 67, II, 32950.
- (28) décr. n° 77-1529 du 28 déc. 1977, D. 1978. 76.
- (29) C. ports maritimes, art. R. 212-1.
- (30) C. environnement, art. L. 218-10.
- (31) C.E. 19 déc. 1979, D. 1980, 318, note R. Rodière ; DMF 1980. 231, note R. Rezenthel.