

## RAPPORT GÉNÉRAL

Jean-Pierre BEURIER  
*Professeur Émérite à l'Université de Nantes*

### LA LIBERTÉ DE NAVIGATION, DE L'ÉNONCÉ DU PRINCIPE À L'INVENTAIRE DU CONTENU

L'encadrement juridique de la navigation maritime laisse d'emblée supposer que l'on va traiter de la liberté de navigation, de l'immatriculation des navires, de la sauvegarde de la vie humaine en mer, de la sécurité et de la sûreté de la navigation et enfin du démantèlement des navires en fin de vie. Toutes questions prises en compte par le droit international et a priori fort éloignées du champ d'application du droit communautaire orienté comme on sait vers la libéralisation des échanges économiques intérieurs et extérieurs et la libre circulation des travailleurs. Historiquement le droit de la navigation est une affaire d'Etats souverains et sa régulation une lente et patiente victoire du droit international. En réalité, depuis 1957 il n'est pas de domaine d'intervention que la Communauté européenne n'ait pu atteindre, du moins lorsqu'elle en avait la volonté politique. L'Union Européenne (UE) n'a fait que renforcer cette tendance. Il en fût ainsi de la protection de l'environnement, il en est de même, bien que dans une bien moindre mesure, de la navigation maritime. Cependant alors que dans le domaine de l'environnement l'emprise du droit communautaire fût générale et a abouti à un cadre juridique omniprésent, inventif, parfois même avant-gardiste, il faut bien reconnaître que l'apport communautaire en matière de navigation maritime a été très tardif, modeste, limité et vient aujourd'hui plutôt en complément d'un corps de règles solide issu du droit international essentiellement à partir des travaux de l'OMI. Le libéralisme économique qui reste la pierre angulaire de l'UE s'accommode mal des contraintes que la sécurité et la sûreté maritimes imposent aux acteurs économiques. De toute façon, la Communauté européenne créée tardivement ne pouvait guère innover dans un domaine où le droit international dominait depuis 1914. Dès lors, même aujourd'hui, la place de l'Union dans l'encadrement de la navigation maritime reste modeste et tient plus du suivisme que de l'innovation. On est ici non pas dans une comparaison de deux ordres juridiques mais dans la constatation d'une cohabitation de deux systèmes représentant deux niveaux de droit : si le droit international a été la source d'un corps de règles concernant la navigation maritime, le droit communautaire, qui est venu se greffer par la suite, visera plus modestement la mise en œuvre de celui là. On est bien dans le cadre de compétences partagées, même si l'UE, regardant ailleurs, a longtemps laissé faire des pratiques contraires au droit au non de la libre entreprise.

La volonté de protéger la vie humaine en mer et la sauvegarde des marchandises n'est pas nouvelle, la lutte contre les mauvais navires et les crimes et délits maritimes occupaient déjà une bonne place en France dans le règlement du 24 octobre 1681 sur les navires et bien sûr dans le livre IV de l'ordonnance de 1681<sup>1</sup>. La dénonciation des abus

---

<sup>1</sup> De la police des ports, côtes, rades et rivages de la mer. Commentaire de Valin 1760, tome 2, p. 414 et suiv.

des propriétaires de navires est, elle aussi ancienne, ainsi dans les annales de 1866 de la Société Centrale de Secours des Naufragés, on peut lire que la moitié des 360 naufrages de l'année étaient due à des constructions de navires à moindre frais, à des défauts d'entretien ou de réparation, ou encore à un recrutement insuffisant en nombre ou en qualité des équipages. Un siècle et demi plus tard les mêmes causes produisent les mêmes effets<sup>2</sup> que l'on retrouve dans les conclusions des rapports du BEA-mer. La liberté de mouvement des flottes marchandes et la rentabilité des contrats de transport ont toujours été le fer de lance du transport maritime. Ce sont surtout les capitaines qui agiront pour la sécurité en mer (classification des navires). Les Etats de leur côté, montrant surtout un intérêt pour le respect du principe coutumier de la liberté de navigation aussi large que possible.

Dès lors on peut distinguer en matière de droit de la navigation, si l'on veut tenter de comparer l'action du droit international de la mer et celle du droit communautaire, tout d'abord un principe de liberté de navigation largement partagé, ensuite l'existence d'un consensus mou sur la sauvegarde de la vie humaine en mer qui a donné naissance à un corps de règles progressivement monté en puissance, enfin un mouvement affirmé mais tardif dans la lutte contre la criminalité en mer montrant une volonté politique certaine d'affirmation de la souveraineté.

### I. PRINCIPE LIBÉRAL PARTAGÉ

La liberté des mers, supposant pour les Etats la liberté de faire naviguer leur pavillon, a été très tôt affirmée et confirmée aussi bien par les théoriciens que par les Etats, tant ce principe fût indispensable au développement du commerce naval. A l'exception de quelques avatars (l'Angleterre de Cromwell, les Républiques de Gène et de Venise) le principe coutumier s'est imposé, comme corollaire de la liberté du commerce, de l'industrie et des communications. Les conventions sur le droit de la mer vont codifier ce principe en reconnaissant la liberté de navigation comme première des libertés de la haute mer et son corollaire direct : le droit pour un Etat riverain ou non de la mer de faire naviguer son pavillon. Ce principe historique apparaît dès le préambule de la CNUDM au 4<sup>o</sup> considérant qui souhaite que l'ordre juridique à créer puisse « *faciliter les communications internationales* ». Même dans sa mer territoriale le riverain ne doit pas entraver le libre passage innocent des navires (Article 24) ni percevoir de droits du seul fait du passage (Article 26). De la même façon, dans la zone économique d'un riverain, les Etats tiers jouissent de la liberté de navigation (Article 58) ; de même malgré ses compétences exclusives, le riverain ne peut porter atteinte à la navigation au-dessus de son plateau continental (Article 78). Evidemment, c'est dans la partie sur la haute mer que le principe est le plus affirmé : la liberté de la haute mer comporte tout d'abord la liberté de navigation (Article 87) et chaque Etat peut faire naviguer son pavillon (Article 90). Cette liberté exige en retour un contrôle de la part de l'Etat, car c'est lui qui fixe les conditions d'attribution de la nationalité, le navire immatriculé ne peut naviguer que sous le pavillon d'un seul Etat à la juridiction exclusive duquel il est soumis en haute mer (Articles 91 et 92).

Dans ce contexte issu de la coutume, l'OMI d'abord, l'UE beaucoup plus tard vont s'inscrire dans le cadre de ce principe fondateur. Leur œuvre consiste à réguler

---

<sup>2</sup> Archives de la SNSM de la station de Port -Tudy, île de Groix.