

LA NOTION DE NAVIRE EN DROIT CAMEROUNAIS ET CEMAC

Daniel BILONG BILONG

Doctorant en Droit des affaires /Université de Douala
Spécialiste des questions de Droit maritime et transport¹

Comment ne pas s'interroger sur la notion de « *navire* » en droit camerounais, alors que la dite notion a déjà fait l'objet d'intenses débats de par le monde². On peut donc être amené à s'interroger sur son existence en droit camerounais. Rappelons que cette notion est centrale en droit maritime, car le navire n'existe que pour la mer, qui est son lieu de mouvance ou de déplacement unique. Le navire permet donc le déplacement des personnes et des biens ou marchandises en mer³. C'est donc la définition du navire d'après sa finalité. Il est aussi un bâtiment de mer, sachant que tout bâtiment de mer n'est pas un navire, car il existe en mer une multitude de bâtiments ou engins pouvant aller en mer. Il est important de connaître ce qu'est un navire, car autour du navire s'élabore et gravite les règles de droit maritime⁴, dit : « *droit des contradictions* » et pouvant être défini comme : « l'ensemble des règles juridiques directement applicables aux activités que la mer détermine, un système normatif conçu pour répondre à des questions, dont la spécificité provient de l'hétérogénéité du volume sur et dans lequel il a vocation à s'appliquer »⁵. La définition de la notion de navire en droit maritime est un véritable casse-tête chinois, même le Comité Maritime International s'y est frotté sans véritable suite. Le CMI a constitué une commission ad hoc « *ship nomenclature* », à l'initiative de l'association de droit maritime des Etats-Unis⁶, afin de recenser, dans un premier temps, les pluralités du concept de navire dans les différents États qui le composent⁷. La première réunion du comité s'est déroulée à Istanbul les 7 et 9 juin 2015 à l'occasion d'un colloque sur les activités offshore⁸. Plusieurs méthodes de travail ont été adoptées jusqu'ici avec les experts et associations de droit maritime, mais n'ont pas permis de mettre fin au débat sur la définition du concept de navire. Nous ne cesserons donc en l'absence d'une définition commune de nous poser les questions suivantes :

Qu'est qu'un navire juridiquement ? Les textes éclairent-ils suffisamment sur la notion ? Qu'en est-il spécifiquement des textes camerounais en la matière ?

Le droit camerounais définit le navire comme : « *tout bâtiment, bateau, chaland, barge, radeau, drague, péniche, hydravion et autres engins flottants effectuant une navigation quelconque dans les*

¹ E-Mail : bilongbilongdaniel@yahoo.fr

² Voir PIETTE (G), « *La notion de navire en droit français* » *Montesquieu Law Review*, n° 5, mars 2017. p. 8.

³ Il s'oppose ainsi au bateau qui est fait pour aller dans les fleuves eau de navigation moins trouble ou ce dernier n'affronte pas le péril de mer.

⁴ Voir HEILIKMAN (J), « *La catégorie juridique des engins de plage* » mémoire de Master 1, Université de Nantes. Année 2008/2009 Sous la direction de M. NDENDE. p.1.

⁵ In BONASSIES (P) et SCAPEL (C), « *Traité de droit maritime* » LGDJ, 2006. p. 1 n° 1.

⁶ MLAUS, « *Maritime Law Association of the United States* ». La provenance de l'initiative n'est pas étonnante. Les Etats-Unis ont une jurisprudence conséquente et fragmentée, en tout cas peu cohérente au sujet de la qualification juridique des navires. Le dernier exemple retentissant a été l'arrêt rendu par la Cour suprême, *Lozman v. City of Riviera Beach*, US Supreme Court 11-626, 15 janvier 2013, 568 U.S. (2013), dont des conséquences a priori excessives ont pu être tirées, KENDE (C), « *Une nouvelle définition du navire en droit américain* », *DMF*, décembre 2015, pp. 995-999. Une étude plus rigoureuse de la situation mériterait d'être engagée afin de montrer que cet arrêt ne doit pas être sur interprété.

⁷ Voir la résolution instituant le comité ainsi que sa composition à <http://www.comitemaritime.org/Ship-Nomenclature/0,27154,115432,00.html>

⁸ Cf. « *Compte rendu du colloque CMI les 7 et 8 juin 2015 à Istanbul sur les activités offshore* », *DMF*, décembre 2015, pp. 1021-1026.

limites définies à l'article 2 ci-dessus soit par ses moyens, soit à la remorque d'un autre navire »⁹. A cette définition vient s'ajouter celle de la Communauté Économique et Monétaire d'Afrique Centrale (CEMAC)¹⁰, principalement le nouveau Code de la marine marchande, qui définit le navire comme : « tout bâtiment utilisé pour transporter les marchandises en mer »¹¹. L'ancienne définition de la notion de navire du même texte était la suivante : « tout bâtiment ou engin flottant de nature mobilière quel que soit son tonnage ou sa forme, avec ou sans propulsion mécanique et qui effectue à titre principal une navigation maritime. »¹².

La définition camerounaise du navire est une énumération de ce qui entre dans la notion de navire, sans toutefois dire ce qu'est un navire. Tout bâtiment de mer entrant dans l'énumération devient donc ipso facto navire ce qui est aujourd'hui en contradiction avec l'article 511 du Code Communautaire de la Marine Marchande CEMAC qui refuse l'application des règles de droit maritime à la location de certains bâtiments de mer¹³. C'est donc une rupture, voir une contradiction, avec le code CEMAC, car si l'ensemble des bâtiments cités par le législateur camerounais doit être considéré comme navire, il est curieux qu'on applique à ces bâtiments les règles du code civil en matière de location.

En visitant le législateur CEMAC de 2001, on peut constater qu'il avait puisé sa définition dans la législation et doctrine française de cette époque¹⁴, car avant 2010 il n'existait pas de définition du navire en droit français¹⁵. Onze ans après cette définition sera modifiée, mais loin d'avoir copié cette fois-ci la définition du législateur français, le législateur ira copier la définition donnée par les Règles de Rotterdam¹⁶ qui entendent régir uniquement le transport maritime des marchandises, et non des personnes, pourtant un navire a vocation à déplacer non seulement des marchandises ou biens, mais aussi des personnes.

Le constat est donc clair : les définitions données sur la notion de navire sont à notre sens vieilles, lacunaires et ne tiennent pas compte des avancées en la matière. La doctrine et la jurisprudence camerounaise et africaine ne s'étant pas assez penchée sur la question¹⁷, la majorité des écrits étant d'origine occidentale, c'est pour cette raison que l'on assiste non seulement aux lacunes existantes, mais aussi à un manque d'intérêt sur la question. Ces lacunes ne sont pas propres au législateur camerounais ou CEMAC, car on assiste à un éparpillement de la définition du navire de par les textes nationaux¹⁸, internationaux¹⁹ et communautaires.

⁹ Article 2 Décret n°85/1278 du 26 Septembre 1985 portant règlement de police et d'exploitation dans les domaines portuaires

¹⁰ Communauté Economique et Monétaire d'Afrique Centrale composée de pays tels : Cameroun, Centrafrique, Congo, Gabon, Guinée Equatoriale ; Tchad

¹¹ Article 2 alinéa 42 du Nouveau Code de la Marine Marchande de la CEMAC 2012.

¹² Article 2 alinéas 8 Ancien Code de la Marine Marchande CEMAC de 2001

¹³ Article 511 : « 1. Le louage de chalands, allège, mahonnes, citernes, grues flottantes et autres engins de servitude des ports maritimes, est régi par les règles du droit civil applicables au louage des biens meubles et par la convention des parties.

2. Les mêmes règles sont applicables au louage de tous bâtiments flottants non destinés à la navigation maritime. »

¹⁴ 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 » et qu'en cas d'assistance, « tous engins flottants sont assimilés aux navires de mer ». Ainsi, le texte assimilait certains engins flottants à des navires, mais sans préciser la notion de navire. Déjà, EMERIGON définissait le navire comme « tout bâtiment de charpenterie, propre à flotter et à être mené sur l'eau ». Avocat au Parlement de Provence, ancien conseiller au siège de l'amirauté de Marseille « Traité des assurances et des contrats à la grosse » - 1783.

¹⁵ Date de création du Code des transports français et de son article L. 5000-2.

¹⁶ Convention des Nations Unies sur le contrat de transport international de marchandises effectué entièrement ou partiellement en mer, dite Règles de Rotterdam, UNCITRAL-CNUDCI, Vienne 2009. Voir son article 1(25) qui définit exactement le navire comme : « tout bâtiment utilisé pour déplacer les marchandises en mer »

¹⁷ LACHUNOU MONGOUÉ (M.A), « l'originalité du statut juridique du navire » Mémoire de Master II Université de Douala sous la direction du professeur KENGUEP Ebenezer. 2013-2014.

¹⁸ L'Allemagne définit essentiellement le navire de manière jurisprudentielle. Le juge d'Outre-Rhin définit le navire comme : « un corps creux de taille non insignifiante qui est apte et destiné à être bougé dans l'eau ou

Malgré cet éparpillement, la jurisprudence et la doctrine s'accordent quant à l'existence de critères (II) permettant de définir la notion de navire. Mais avant de déterminer ces critères, il est important d'étudier au préalable les limites de la notion de navire en droit camerounais (I).

I- L'APPROCHE GLOBALISANTE, LARGE ET GENERALE DE LA NOTION DE NAVIRE EN DROIT CAMEROUNAIS

Très vieille, la notion de navire en droit camerounais date de 1985, son Décret n° 85/1278 du 26 septembre 1985 portant règlement de police et d'exploitation dans les domaines portuaires. On peut comprendre son caractère vieillissant (B), car jusqu'ici la notion de navire a tellement fait couler d'encre et son évolution tant sur le plan technique que technologique ne saurait échapper aux textes. Il est donc important de l'adapter aux évolutions. Mais avant d'aborder son caractère vieillissant, il faudrait relever que la notion de navire en droit camerounais est assez large et globalisante (A), ce qui ne permet pas de distinguer ce qu'est un navire de ce qui ne l'est pas.

A – Le caractère large de la notion de navire en droit Camerounais

A côté du navire existe une multitude d'engin et de bâtiment dans le paysage maritime. Il devient donc nécessaire de savoir ce qui peut être considéré comme navire ou pas. Le législateur camerounais de 1985 n'a pas aidé à cette distinction, il s'est contenté de faire une énumération de ce qui pourrait être qualifié de navire. Il a donc assimilé tout bâtiment de mer (1) et engin flottant (2) à un navire.

1- L'assimilation du navire à tout bâtiment de mer

Le navire est une catégorie de bâtiment de mer. « *Les bâtiments de mer* » étant multiples absorbent le plus souvent la notion de « *navire* » si bien que la particularité de ce bâtiment peine à être dégagée. Le bâtiment de mer est donc tout ce qui peut aller en mer, à condition de remplir un service spécial qui est pour la plupart du temps industriel. Cette définition a été donnée par un arrêt de la Cour de cassation

sous l'eau et transportant des personnes ou des biens ». Les Belges, Grecs et Chinois définissent le navire en fonction des critères de taille et dimensions. La récente définition de la loi fédérale canadienne (loi de 2001 sur la marine marchande au Canada) considère comme navire : « tout bâtiment, bateau ou embarcation conçu, utilisé ou utilisable exclusivement ou non pour la navigation sur l'eau, au-dessus ou légèrement au-dessus de celle-ci, indépendamment de son mode de propulsion ou de l'absence de propulsion ou du fait qu'il est encore en construction. Sont exclus de la présente définition les objets flottants des catégories prévues par règlement ». Le nouveau code civil néerlandais (art 1.1) définit le navire comme : « toute chose, autre qu'un aéronef, dont la construction fait apparaître une destination à flotter et qui flotte ou a flotté ». Pour le droit Belge par exemple, les navires sont considérés comme « *tous bâtiments d'au moins 25 tonneaux de jauge* » (loi du 21 Aout 1879, réd.L.10 Févr.1908. Article premier du Livre II du Code de Commerce belge.) Le droit chinois quant à lui réserve la qualification de navires aux bâtiments supérieurs à 20 tonneaux (Article 3 du Code Maritime Chinois). Le Nouveau Code Maritime Russe entré en vigueur le 1^{er} Mai 1999 en remplacement du Code de Navigation de URSS de 1968 définit le navire comme « *toute installation flottante dotée ou non d'un système de propulsion et exploitée pour les besoins de la navigation maritime commerciale* »

¹⁹La Convention de Londres du 20 Octobre 1972 sur les règles internationales pour prévenir les abordages en mer, est un navire « tout engin ou appareil de quelque nature que ce soit, y compris les engins sans tirant d'eau et les hydravions, utilisé ou susceptible d'être utilisé comme moyen de transport sur l'eau ». L'Article 2 de la Convention de 1969 sur le droit d'intervention des Etats en haute mer, déclare que le navire doit s'entendre « de tout bâtiment de mer quel qu'il soit, et de tout engin flottant, à l'exception des installations ou autres dispositifs utilisés pour l'exploitation des fonds de mer, des océans et de leur sous- sols ou l'exploitation de leurs ressources ». Selon la convention sur les conditions d'immatriculation des navires, signée à Genève le 7 Février 1986, il s'agit de « tout bâtiment de mer apte à naviguer par ses propres moyens qui est utilisé dans le commerce maritime international pour le transport de marchandises et de passagers ou de marchandises et de passagers, à l'exception des bâtiments de moins de 500 tonneaux de jauge brut ». La convention signée à Londres le 28 Avril 1989 sur l'assistance apporte une définition assez simpliste du navire. Elle dispose à cet effet à l'Article 1-b que le navire désigne : « tout bâtiment de mer, bâtiment ou engin ou structure capable de naviguer ». D'après le Droit Américain, particulièrement la définition adoptée par le Congrès il y a plus de 200 ans, le navire est : « *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 of otherartificialcontrivanceused, or capable of beingused, as a means of transportation on water.* »). Définition modifiée depuis l'affaire LOZMAN.

française en ces termes : « *il faut entendre par bâtiment 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* »²⁰. Peut donc entrer dans bâtiment de mer, les installations susceptibles de flotter, d'exploiter les fonds marins comme les plates-formes de forage, celles qui exercent une mission ponctuelle en mer comme les dragues, grues flottantes, chalands, remorqueurs.

Bien que certains de ces bâtiments soient capables d'aller en mer et d'affronter le danger que représente la mer, ils ne sauraient être confondus à un navire ; d'abord de par leur objectif qui n'est pas le déplacement des biens ou des personnes d'un point bien précis à un autre, ensuite par leur incapacité à se mouvoir seul, sans l'intervention d'un remorqueur, d'affronter le péril que représente la mer.

La définition donnée par le législateur camerounais est assez globalisante, le législateur considère comme navire : tout bâtiment, bateau, chaland²¹, barge²², radeau²³, drague²⁴, péniche²⁵, hydravion²⁶ et autres engins flottants²⁷ effectuant une navigation quelconque soit par ses moyens propres, soit à l'aide des remorqueurs.

On y retrouve même le bateau qui navigue généralement dans des eaux calmes à savoir les fleuves. Il n'est pas généralement conçu pour la mer qui est assez agitée. La capacité à affronter le péril de mer est assez importante car le navire est équipé pour cela, on ne saurait confondre un navire qui va en mer et un bateau, la distinction s'opère déjà au chantier naval. Dès leur construction on connaît les différentes destinations, les immatriculations étant différentes dans certains Etats. Ce n'est pas que le bateau ne peut pas traverser la mer lors d'une expédition, mais ce dernier bien que pouvant effectuer une navigation maritime assez courte n'est pas équipé à cet effet. Par contre le navire n'éprouvera aucune difficulté à se mouvoir en mer et d'échanger comme bon lui semble son lieu de navigation (mer/fleuve/lac navigable).

Les dragues, quant à elles, ne vont généralement pas en mer, mais effectuent un travail portuaire qui est celui d'enlever l'excédent de sable pour que les navires puissent accoster directement aux ports évitant ainsi les transbordements. Elles ne vont pas véritablement en haute mer, contrairement aux navires qui sont affectés spécialement à la navigation hauturière. Leurs situations restent complexes car bien qu'étant en mer effectuent uniquement une navigation côtière qui est leur destination.

Le législateur camerounais y met tout bâtiment de mer, on peut donc y voir les plates-formes de forage qui sont incapables de se déplacer sans remorqueur et n'effectuant pas de navigation maritime, et n'ayant pas de moyens de propulsions propres... Il est d'autant cohérent avec lui-même car pour lui le bâtiment se déplace ou pas seul (propre moyens de propulsion), il reste et demeure un navire à condition d'être un engin flottant

2- L'assimilation du navire à tout engin flottant

Tout ce qui flotte ne saurait être un navire comme l'assimile le législateur camerounais. En ne distinguant pas ce qui flotte en mer, il y a le risque d'y introduire même les engins de plage. Le terme

²⁰ Cass civ 20 Février 1844

²¹ Bateau à fond plat servant au transport de matériel à bord des navires souvent non ponté, employé sur les rivières, canaux, rades. Synonymes de péniche et bateau.

²² Bateau à fond plat dépourvu de moteur, généralement utilisé en convois poussés sur des rivières et canaux à grand gabarit.

²³ Embarcation basse sur l'eau formée de l'assemblage de poutre permettant juste de naviguer.

²⁴ Navire de service utilisé près des ports, dans les rivières ou en mer, soit pour lutter contre l'ensablement et l'envasement et maintenir la profondeur nécessaire pour les autres navires en extrayant les matériaux du fond, soit pour extraire des matériaux (sable, gravier...) pour les activités de travaux publics, la reconstitution de plage, le confortement des dunes. On distingue les dragues mécaniques et hydrauliques.

²⁵ Qui est un type de bateau effectuant un transport fluvial.

²⁶ Aéronef ayant la capacité de se poser ou de décoller sur l'eau

²⁷ La notion d'engin flottant est grande nous pouvons y mettre Construction marine fixe ou flottante qui sert à l'exploitation des ressources marines, les grues flottantes.

engin évoque une construction, « *un assemblage de pièces en vue de constituer un bâtiment de mer* »²⁸. L'engin de plage est donc un engin flottant, petite embarcation qui est généralement utilisé pour les sports nautiques et loisirs. Ils sont souvent interdits d'aller en haute mer et naviguent à proximité des côtes. On peut donc citer les kayaks, planche à voile...

La flottabilité du bâtiment ne suffit pas à qualifier un engin ou bâtiment de navire. EMERIGON définissait le navire comme « *tout bâtiment de charpenterie, propre à flotter et à être mené à l'eau* »²⁹. Le critère de flottabilité de l'engin pris à part ne peut constituer seul le navire, nous regrettons donc l'énumération du législateur camerounais qui y a introduit même les radeaux qui peuvent être artisanaux, les hydravions qui sont des aéronefs mais peuvent flotter avant de prendre leur envol ou en se posant sur l'eau mais ne sont pas des navires à proprement parler.

Il est donc important d'accompagner ce critère d'autres telle l'affectation à la navigation maritime, capacité à affronter le péril de mer et l'autopropulsion du bâtiment. Le terme « *tout engin flottant* » est donc inapproprié dans cette définition si on n'y ajoute pas des critères complémentaires au-delà de l'énumération faite. De ces constats, il ressort que la définition du législateur camerounais ne répond plus aux critères actuels donnés par la jurisprudence et la doctrine, car vieillissants.

B - Le caractère vieillissant de la notion de navire en droit Camerounais

Est vieux ce qui est avancé en âge ; un domaine en constante mutation comme celui maritime nécessite des constantes réadaptations et ajustements. La définition de navire en droit camerounais date de 1985 et la définition n'a pas changé d'une virgule. Le texte est vieux et ignore des critères actuels (1) de détermination de navire. Mais depuis 2001, la définition de navire en droit camerounais a connu des apports (2) du code de la marine marchande CEMAC, apports qui, au lieu de toiletter celle-ci, a contribué à créer davantage de flou.

1- L'ignorance des critères donnés par la doctrine et la jurisprudence

Une définition vieille de 34 ans dans un domaine qui a connu en ces dix dernières années des avancées techniques et technologiques, aujourd'hui nous sommes à l'ère des méga porte-conteneurs, des navires sans équipage, des communications satellites en mer, des navires solides et fiables... Le navire a aujourd'hui un autre visage et de nouvelles missions. C'est au regard de ces avancées qu'ont été mis sur pieds des critères permettant de déterminer ce qui doit être qualifié de navire.

Il n'existe pas donc un critère mais des critères qui sont donnés de part et d'autre par la doctrine et la jurisprudence. Certains considèrent comme navire la jauge de ce bâtiment ou sa capacité de transport, ce critère est apprécié par certains textes nationaux, c'est le cas du droit belge par exemple, les navires sont considérés comme « *tous bâtiments d'au moins 25 tonneaux de jauge* »³⁰. La dimension du navire est aussi souvent avancée comme critère. A côté de ces critères on y ajoute constamment la capacité du bâtiment à affronter le péril de mer, son affectation à la navigation maritime, sa capacité d'autopropulsion propre ou non et sa flottabilité. Voici donc une énumération faites de ce qui est avancé comme critère de détermination du navire.

2- Les apports du code de la marine marchande de la CEMAC

Le code de la marine marchande de la CEMAC s'applique à tous les Etats membres. Parce qu'il s'applique à tous ses Etats, les dispositions y sont aussi obligatoires, c'est le cas de la définition de

²⁸ RODIÈRE (R) et DU PONTAVICE (E), « *Droit Maritime* » voir aussi MIRIBEL (S), « *Evolution de la notion de navire en droit français* » DMF n° 775. décembre 2015. p.1002. Texte d'une allocution prononcée dans le cadre du programme XXII colloque de la « Journée Ripert » organisée par l'Association Française du Droit maritime (AFDM), Paris 29 Juin 2015.

²⁹ EMERIGON (B.M), avocat au parlement de Provence, ancien conseiller au siège de l'amirauté de Marseille « *Traité des assurances et des contrats à la grosse* » - 1783. Voir aussi HEILIKMAN (J), « *la catégorie juridique des engins de plage* » mémoire de Master 1. 2008/2009 sous la direction du professeur NDENDE (M) ; p. 14.

³⁰ Loi du 21 Aout 1879, réd.L.10 Févr.1908. Article premier du Livre II du Code de Commerce Belge.

navire. Parler de définition de navire dans ce code, nous impose d'étudier non seulement son ancienne approche (2001), mais aussi sa nouvelle (2012).

L'ancien code de la marine marchande de la CEMAC (2001) définissait le navire comme : « *tout bâtiment ou engin flottant de nature mobilière quel que soit son tonnage ou sa forme, avec ou sans propulsion mécanique et qui effectue à titre principal une navigation maritime* »³¹. Parmi les critères donnés par le législateur communautaire de 2001, on peut donc ressortir ceux donnés par la doctrine française, critères qui perdurent jusqu'à nos jours. Nous citerons entre autres : la flottabilité, la nature mobilière, l'indépendance ou la négligence du tonnage, la négligence d'une propulsion propre et enfin l'insistance quant à l'affectation à la navigation maritime. Parlant donc de la flottabilité, il faut dire qu'avant la date de 2010³², la législation française ne s'était pas dotée d'une définition de navire³³, si cela avait été le cas, peut être le législateur communautaire CEMAC l'aurait suivi entièrement ? Nous comprenons donc pourquoi il est allé puiser dans la doctrine de cette époque pour se faire une définition propre. Justement, en cette date, le critère de flottabilité faisait l'unanimité de la doctrine d'où 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 »³⁴ et qu'en cas d'assistance, « tous engins flottants sont assimilés aux navires de mer »³⁵. Ainsi, le texte assimilait certains engins flottants à des navires, mais sans préciser la notion de navire. Déjà, EMERIGON³⁶ définissait le navire comme « *tout bâtiment de charpenterie, propre à flotter et à être mené sur l'eau* ». En effet, le navire renvoie d'abord à l'idée de navigabilité et celle-ci se caractérise en fonction de la flottabilité de l'engin. Ainsi, selon la jurisprudence, le critère de flottabilité est indispensable à l'attribution de la qualité de navire. Or, cette restriction de la notion de navire aux seuls engins flottants n'ayant jamais été contestée, il semble en toute logique, possible de considérer par extension l'engin de plage comme un navire, ce qui pourrait être un fourre-tout³⁷, car les navires partagent l'espace maritime avec d'autres engins : engins de servitude portuaire, engins de plage, plates-formes de forage, hydravions, aéroglisseurs, ekranoplans, terminaux pétroliers, hôtels flottants, etc.

La nature mobilière du navire ne fait plus débat, car il est aujourd'hui admis que le navire est un bien mobilier, ce qui est évident, car l'immeuble étant tout ce qui est fixé au sol. Ce qui est fixé au sol, comment pourrait-il donc flotter ? Ce critère ne faisant plus débat la seule interrogation est celle de savoir pourquoi le législateur l'a intégré dans sa définition. Pour nous, c'est une répétition pure et simple sans véritable incidence sur la notion, car le code civil s'en est chargé³⁸. Il est admis aujourd'hui que le navire est un bien meuble, qui se voit appliquer certaines règles immobilières de part même sa grande valeur.

Quant au tonnage et à la dimension du navire, ce sont des critères qualifiés d'indifférents à la notion de navire³⁹. Un navire ne saurait être apprécié en fonction de sa capacité à porter une marchandise ou quant à sa dimension.

S'agissant de la propulsion mécanique propre, la doctrine s'est souvent opposée à ce critère. Selon Douaud, un navire doit avoir la possibilité de se déplacer d'une manière autonome grâce à ses propres

³¹ Article 2 alinéa 38

³² Date de création du Code des transports français et de son article L. 5000-2.

³³ 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

³⁴ Article. 1er, al. 2

³⁵ Article. 9, alinéa. 2. Voir aussi BONASSIES (P) et SCAPEL (C), « *Traité de droit maritime* », LGDJ, 2^{ème} éd. 2010, n° 148 ; VIALARD (Antoine), « *Droit maritime* », PUF 1997, n° 275.

³⁶ EMERIGON (B.M), Avocat au Parlement de Provence, ancien conseiller au siège de l'amirauté de Marseille « *Traité des assurances et des contrats à la grosse* », 1783.

³⁷ Cass. com. 5 novembre 2003, Bulletin 2003 IV n°159 p.178, Décision attaquée Cour d'appel de Nîmes, 11 octobre 2001.

³⁸ Voir article 516 à 580 du Code Civil Camerounais pour la distinction des meubles et immeubles.

³⁹ HEILIKMAN (J), « *La catégorie juridique des engins de plage* » mémoire op cit. p. 12. Voir aussi Cour de Cassation française, arrêt du 27 novembre 1972.

éléments propulsifs. Néanmoins, la majorité de la doctrine rejette cette éventuelle exigence et estime qu'il « importe peu que le bâtiment soit autopropulsé ou ne puisse se mouvoir qu'avec l'aide d'autrui »⁴⁰, et que « l'existence de moyens propres de propulsions »⁴¹ n'est pas indispensable. On comprend donc la posture prudente de l'esquive du législateur communautaire de ce temps car ne s'est pas prononcé sur la question faisant opposition, se chargeant tout simplement d'unifier.

Enfin le dernier critère ressortant de la définition du législateur communautaire CEMAC est celui de l'affectation à la navigation maritime, car toute la doctrine s'accorde à ce niveau puisque le navire est fait pour aller en mer et uniquement en mer. Pour le professeur NDENDE le concept de navire « *se trouve dans une chose* » affectée à une expédition en mer qui, par ses qualités propres, rend possible cette fonction⁴². A ce titre, un arrêt de la Cour de cassation française, a entériné cette position en refusant la qualification de navire à un engin qui par nature est inapte au voyage maritime⁴³.

Le législateur CEMAC se prononce donc en donnant de multiples critères ramassés soit auprès du législateur français ou de sa doctrine laissant ainsi le flou et le vide partout où le flou ou le vide existait auparavant.

La nouvelle définition du code survenue onze ans après, définit le navire comme : « *tout bâtiment utilisé pour transporter des marchandises en mer* ». Il convient donc d'analyser cette définition. Premièrement, cette définition courte sur la forme et apparemment simpliste laisse toujours planer sur la tête du législateur CEMAC son absence de position⁴⁴, car loin d'avoir copié le législateur français ou sa doctrine cette fois, il est allé copier les Règles de Rotterdam sur la définition du navire⁴⁵. Ceci est donc de nature à créer davantage de confusion dans l'esprit même des justiciables et des acteurs du milieu maritime puisque les Règles de Rotterdam ont été bien avant, largement critiqués non seulement par la doctrine africaine mais aussi par les chargeurs de par le monde⁴⁶. Pour la plupart, cette convention ne permettait pas un juste équilibre entre parties au contrat⁴⁷.

Sur le fond, la définition donnée par le législateur réduit le navire au seul déplacement des marchandises oubliant le transport de personnes. Il n'est plus à démontrer que les navires transportent non seulement les biens mais aussi les personnes non pas à titre gratuit sinon nous ne serons plus dans le contrat de transport, le transporteur étant un professionnel et son activité purement commerciale⁴⁸. Il

⁴⁰ REMOND-GOUILLOUD (M.) & RODIERE (R.), « *La mer. Droit des hommes ou proie des Etats ?* », Pédone, 1980, p 21.

⁴¹ LANGAVANT (E), « *Droit de la mer* » Tome III – « *Les moyens de la relation maritime* », Cujas 1983 p 11.

⁴² Cité par NDENDE (M.) in BEURIER (J-P.) (Dir.), *Droits Maritimes*, Titre 32 « Le statut du navire », Dalloz action 2006-2007.

⁴³ Cass, 13 Janvier 1919, D. 1920, I, 340. Voir aussi Cour d'appel de Caen, 3ème Chambre civile, 12 septembre 1991 SANZ c/ LEGOUBEY et société LA CONCORDE, DMF 1993, n°523, 01-1993. Notes sous A. TINAYRE.

⁴⁴ Dans cette posture de mélange, on peut citer le législateur Camerounais dans son Décret n°85/1278 du 26 Septembre 1985 portant règlement de police et d'exploitation dans les domaines portuaires. Il définit donc le navire en son article 2 en des termes suivants : « *désigne tout bâtiment, bateau, chaland, barge, radeau, drague, péniche, hydravion et autres engins flottants effectuant une navigation quelconque dans les limites définies à l'article 2 ci-dessus soit par ses moyens, soit à la remorque d'un autre navire* ». De part cette définition, on voit la prudence du législateur car n'ayant pas d'armement propre a fait un fourre-tout.

⁴⁵ Convention des Nations Unies sur le contrat de transport international de marchandises effectué entièrement ou partiellement en mer, Viennes 2009. Voir son article 1(25) qui définit exactement le navire comme : « *tout bâtiment utilisé pour déplacer les marchandises en mer* »

⁴⁶ Les chargeurs français - réunis au sein de l'AUTF (voir leur article « *3 bonnes raisons de ne pas ratifier les règles de Rotterdam* », le Conseil des Chargeurs Européens (ESC), les commissionnaires de transport et les commissionnaires agréés en douane européens, le Conseil des chargeurs asiatiques, de même que l'Union Internationale des transports routiers (IRU) la jugent défavorable.

⁴⁷ KENGUEP (E), « *Les règles de Rotterdam : dérives et servitude du législateur maritime de la CEMAC* » Juridis Périodique, numéro 97, Janv.Févr. Mars 2014.

⁴⁸ Article 2 Acte Uniforme Droit Commercial Général au terme duquel : « *sont commerçants ceux qui accomplissent des actes de commerce et en font leur profession habituelle* » voir aussi l'article 3 de cet Acte Uniforme révisé OHADA pour qui toute opération de transport consistant à un déplacement de personnes ou de marchandises, revêt toujours, un caractère commercial. KENGUEP (E.), « *Analyse critique des règles de*

y a donc incohérence avec le même code, car il entend encadrer non seulement le transport de personnes,⁴⁹ mais aussi des marchandises par mer.

Cette définition reste muette quant aux critères permettant de déterminer ce qu'est un navire. Dans l'ancienne définition, il y avait au moins des critères pouvant conduire à son identification même s'ils ne faisaient pas l'unanimité. Il est donc important au regard de ce flou de faire évoluer la notion de navire en droit Camerounais et CEMAC.

II- LA NECESSAIRE EVOLUTION DE LA NOTION DE NAVIRE EN DROIT CAMEROUNAIS ET CEMAC : L'ARRIMAGE AUX CRITERES DE DEFINITION DE NAVIRE

C'est à la jurisprudence qu'il faut reconnaître le mérite quant à la détermination des critères de définition du navire. Elle s'est donc investie à rechercher des critères que nous nous sommes permis de scinder en deux à savoir : ceux déterminants (A) ou indispensable et enfin ceux complémentaires (B) à l'attribution ou qualification de la qualité de navire.

A : LES CRITERES DETERMINANTS QUANT A LA QUALIFICATION DE NAVIRE

Par critères déterminants il faut entendre ceux sans lesquels nous ne saurons apprécier la qualité de navire. La quasi-totalité de la jurisprudence et doctrine est d'accord à ce niveau, parler de navire c'est évoquer principalement son aptitude à affronter le péril de mer (1) et son affectation à la navigation maritime (2). Ces critères permettront donc de ne pas s'aventurer sur de fausses pistes et seront déterminant pour la distanciation avec d'autres engins de mer.

1 : Aptitude à affronter le péril de mer

Tout ce qui flotte n'est pas navire sinon la distinction n'aura aucun sens. Pour la jurisprudence et doctrine, la capacité à affronter le péril de mer est l'un des critères les plus importants⁵⁰. Contrairement à la navigation sur les eaux fluviales, la mer est assez agitée, il ne faut pas s'y aventurer sans s'être préparé à l'avance d'où la configuration adéquate du bâtiment pendant sa construction.

La Cour de cassation française 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* »⁵¹. Ainsi, par cet arrêt, la Cour de cassation met en évidence le critère ultime définissant le navire, soit son « adaptation au péril de la mer ». Elle insiste sur le poids léger, apparence frêle, tout cela manifestant son incapacité à aller en mer de part même sa coque qui ne serait pas capable de tenir face au péril de mer⁵².

Bien que ce critère soit communément admis par toute la jurisprudence, il existe toujours des exceptions. Comme le souligne le professeur BONASSIES, bien que le critère d'aptitude à affronter les périls de la mer apparaisse aux yeux de tous comme fondamental, il est le seul à ne pas reposer sur des données techniques objectives et dont l'appréciation demeure en fin de compte laissée à la libre interprétation des magistrats⁵³. La cour d'appel de Rennes s'opposera à ce critère dans une célèbre

responsabilité du transporteur maritime de marchandises : contribution à la recherche au problème de l'équilibre contractuelle », thèse Université de Yaoundé II, P.4-6.

⁴⁹ Voir à partir des articles 542 et suivant du Nouveau Code Marine Marchande CEMAC 2012

⁵⁰ La Cour d'appel d'Aix en Provence a refusé dans un arrêt du 4 décembre 2007, (DMF 2008, 730) de qualifier une barge, le *Jean Maria*, de navire en raison de son inaptitude à affronter les périls de la mer.

⁵¹ Cass. com., 6 décembre 1976, *Canot Poupin Sport*, DMF 1977.513, note R. RODIERE. Adde, CA Caen, 12 sept. 1991, DMF 1993. 20, obs. P. Bonassies et p. 50, note A. TINAYRE.

⁵² PIETTE (G), « *la notion de navire en droit français* » *Montesquieu Law Review*. Mars 2017. p. 4.

⁵³ BONASSIES (P.), In « *Cours de Droit Maritime* », 2003 n°142 « *Navire et Aptitude à affronter les risques de la mer* ».

affaire créant ainsi une réaction instantanée à la doctrine pour fustiger cette décision. Ici, la cour a considéré la « planche à voile » comme un « navire à voile »⁵⁴.

Bien qu'étant un critère déterminant dans la qualification du navire, la capacité à affronter le péril de mer n'en demeure pas seul car il faut aussi citer celui de l'affectation à la navigation maritime.

2 : L'affectation à la navigation maritime

Bien que la jurisprudence soit souvent divisée sur l'engin affecté à la navigation maritime⁵⁵, il n'en demeure pas moins qu'il est le Second critère important de détermination de la qualité de navire, l'affectation du bâtiment à la navigation maritime permet une fois de plus de distinguer navire et bateau. Le navire, dès sa construction, est fait pour aller en mer, contrairement au bateau de rivière ou de navigation intérieure.

L'affectation à la navigation maritime suppose que la notion de navigation maritime précède celle du navire. Le navire est donc fait pour l'expédition maritime, c'est-à-dire aller en mer. A titre d'illustration, la qualification de navire avait été refusée à un engin de mer, car inapte ou incapable d'effectuer le voyage maritime⁵⁶. En France, tous les engins maritimes sont immatriculés auprès de l'administration maritime comme navire, tandis que ceux non maritime ou n'étant pas affecté à la navigation maritime sont immatriculés comme engins fluviaux, auprès de l'administration de l'équipement⁵⁷. Même si l'immatriculation ne peut pas être considérée comme critère pour déterminer la notion de navire, car dans certains Etats, comme aux Etats Unis, la navigation sur les grands lacs⁵⁸ est considérée comme navigation maritime. Cette distinction a été rendue possible au regard des dites procédures d'immatriculation dans certains Etats.

Le bateau de rivière, qui va en mer une fois par mois ne devrait pas être qualifié de navire. De même, le navire qui fait des navigations occasionnelles dans des eaux non maritimes ne devrait pas perdre sa qualité de navire, puisque cela est fait occasionnellement. Si toutefois, un navire décide de naviguer dans les eaux non maritimes, et ainsi abandonner la mer, l'on admettrait dans tel cas, que cet engin perdrait sa qualité de navire, et par ce chef, son propriétaire ne pouvait pas bénéficier de la limitation de responsabilité propre aux navires⁵⁹.

Comme dans le critère ci dessus, l'appréciation dépend d'un juge à l'autre, car la Cour d'appel de Caen dans un arrêt du 12 septembre 1991⁶⁰ a confirmé sa souveraineté vis à vis de ce critère.

Il est donc important de dire que l'affectation à la navigation maritime va de pair avec la capacité à affronter le péril de mer, car dès sa construction il est fait pour aller en mer, c'est-à-dire fait pour affronter tous les dangers. M. Van Den Mensbrugghe estime que le navire (ce qui le fait) est sa capacité ou son aptitude à la navigation maritime. Il affirme « *l'aptitude à la navigation maritime* » est « *le noyau de la notion de navire, la condition minimale de son existence* »⁶¹.

⁵⁴ Cour d'appel de Rennes, 4 mai 1982, Chambre 4 section 2, N° JurisData 1982-040725

⁵⁵ Récemment le TGI de Paris n'a pas hésité dans un jugement du 21 Octobre 2014 à assimiler indirectement un Zodiac de type *Medline* 650 (d'une longueur de 6,50 mètres donc) à un navire, en qualifiant son contrat de location de contrat d'affrètement coque nue régie par l'article L.5423-8 du Code des transports. La cour de cassation a aussi estimé dans un arrêt du 27 Novembre 1972 que le bateau de secours d'un yacht de plaisance destiné à la navigation en mer, devait être « *utilisé uniquement à la navigation en mer* » et, dès lors, être considéré comme un « *navire* ».

⁵⁶ Cass, 13 Janvier 1919, D. 1920, I, 340.

⁵⁷ La loi du 5 juillet 1917 relative à l'immatriculation des bateaux de rivière et hypothèque fluviale, elle-même, modifiée par la loi du 19 juillet 1934

⁵⁸ Michigan, Huron (Canada avec pour superficie 117 702Km²), Supérieur (Canada superficie 82 414 Km²).

⁵⁹ AHAMADA (A), « *Le droit maritime comorien : étude de droit comparé : droit français/droit comorien* » Université Paris Sorbonne 1. Thèse Soutenue le 22 Juin 2016 avec pour directeur DELEBECQUE (P). P 24.

⁶⁰ Cour d'appel de Caen, 3ème Chambre civile, 12 septembre 1991 SANZ c/ LEGOUBEY et société LA CONCORDE, DMF 1993, n°523, 01-1993. Notes sous A. TINAYRE.

⁶¹ VAN DEN MENSBRUGGHE, colloque Montpellier, Mai 1972 et cours EEAM ; BONASSIES (P), AFDM Mars 1977. Voir aussi LANGAVANT (E), « *Droit de la mer* » op. cit., p.12.

A côté de ces critères importants, nous pouvons citer des critères accessoires et complémentaires non négligeables, quant à la qualification du navire.

B : LES CRITERES COMPLEMENTAIRES A LA QUALIFICATION DE NAVIRE

Par critère complémentaire, il ne faut pas entendre critère inutile ou ne jouant aucun rôle dans la qualification du navire contrairement aux expressions utilisées par une certaine doctrine⁶². Ces critères ont un rôle important, mais s'avèrent secondaires quant aux critères cités plus haut. Ils sont assez discutés par la doctrine, mais surtout par la jurisprudence. Parmi ces critères complémentaires, nous pouvons citer : la propulsion propre (1) et la flottabilité (2) du navire.

1 : Propulsion propre

La propulsion propre du bâtiment est la possibilité pour le navire à se déplacer de manière autonome en mer grâce à ses propres éléments propulsifs. L'argument donné pour soutenir cette thèse est qu'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 déplacés⁶³. 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 »⁶⁴. La plate-forme pétrolière ne peut davantage être considérée comme un navire car a besoin de se faire remorquer pour son déplacement en mer.

De nombreuses juridictions ont soutenu cette position, c'est le cas de la cour d'Appel d'Aix en Provence dans un arrêt du 14 avril 1987⁶⁵. Cet arrêt a considéré qu'une barge dépourvue de moyen de propulsion n'est pas un navire mais un simple bâtiment de servitude portuaire et ne peut donc pas avoir de capitaine. Cette position fut également plus récemment celle du Tribunal de commerce de Marseille⁶⁶ dans un arrêt du 19 juillet 2006.

Cette notion est assez contestée car qu'il s'auto-propulse ou pas par ses moyens propres, cette qualité n'est pas indispensable⁶⁷. Le code de la marine marchande comorienne ne donne aucune importance au critère de propulsion propre du navire en ces termes : « tout bâtiment ou engin flottant de nature mobilière quel que soit son tonnage ou sa forme, *avec ou sans propulsion mécanique*, et qui effectue à titre principal une navigation maritime »⁶⁸. Cette thèse est soutenue par des auteurs tels RODIERE, REMOND-GOUILLOUD et LANGAVANT.

Certains arrêts considérés comme de principe, n'y font même pas mention ; c'est le cas de la Cour de cassation française lorsqu'elle déclare : « il faut entendre par bâtiment 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 »⁶⁹. Dans cette définition, la Cour française ne fait nullement mention de la propulsion du navire. Cela peut se comprendre puisque le navire existe même avant d'être capable de se déplacer c'est-à-dire dépourvu de moyen de propulsion propre s'il flotte même au chantier naval il a déjà la qualification de navire.

⁶² Voir HEILIKMAN (J), op. cit., p.12.

⁶³ BONASSIES (P) et SCAPEL (C), « *Traité de droit maritime* », Ibid., n°152; DELEBECQUE (P), Rép. com. Dalloz, V° *Navire*, n°67 et s.; VIALARD (A), « *Droit maritime* », Ibid., n°275.

⁶⁴ Cass. civ., 22 déc.1958, DMF 1959. 217. Adde, Cass. com., 11 déc. 1962, Bull. civ. III, n°510. Voir aussi PIETTE (G), « *La notion de navire en droit français* » op. cit., p. 4.

⁶⁵ CA Aix-en-Provence, 14 avril 1987, « *Barge UR 91* », DMF 1989, p469.

⁶⁶ Arrêt TC Marseille, 19 juillet 2006, DMF 2006 p798.

⁶⁷ La loi fédérale canadienne définit (la plus récente datant de la loi de 2001 sur la marine marchande au Canada) le navire comme « *un bâtiment, bateau ou embarcation ...indépendamment de son mode de propulsion ou de l'absence de propulsion ou du fait qu'il est encore en construction...* »

⁶⁸ Code de la Marine Marchande Comorienne., article 2, Titre II, Livre I.

⁶⁹ Cass. civ. 20 fév. 1844, s. 1844. 1. 197

En somme ce critère, tel celui sur la dimension de navire⁷⁰ est assez contesté par la doctrine et la jurisprudence. Il est donc qualifié d'accessoire puisqu'aller en mer que ce soit fait par une propulsion mécanique, humaine ou par le vent n'a pas d'influence véritable.

2 : La flottabilité

Le caractère flottant d'un engin en mer est analysé par GIDEL comme « *tout engin qui affronte directement la force d'inertie de l'eau, même si cet engin n'a pas été initialement conçu à cet effet* »⁷¹

Pour qu'un bâtiment de mer soit qualifié de navire, il doit flotter à la surface de la mer ou en profondeur, cas des sous-marins civils permettant de visiter les fonds marins. Cette hypothèse n'est pas soutenue par des auteurs tels PIETTE, EMERIGON pour eux, il n'est pas question de qualifier un engin de navire s'il ne flotte pas à la surface ou en profondeur, incluant ainsi les sous-marins⁷².

Qualifier le navire en fonction de sa flottabilité pris séparément revient à mélanger tous engins pouvant flotter, engins de plage et plates-formes de forage ou installations industrielles marines. Nous pouvons citer les hydroglisseurs et aéroglisseurs. Le premier est un bateau à fond plat qui est propulsé grâce à une hélice aérienne ou un réacteur. Le deuxième est un véhicule qui avance sur un coussin d'air, tous deux étant qualifiés de flottable⁷³.

A côté de la flottabilité il faut à tout prix prendre en compte des critères complémentaires sinon cela perdrait tout sens. A cet effet, nous pouvons évoquer une affaire rendue le 5 novembre 2003 par la Chambre commerciale de la Cour de cassation. Les juges ont considéré un jet-ski évoluant en eaux fluviales ou lacustres comme un « bateau ». Certainement aurait-il été qualifié de navire s'il évoluait en mer. En tout état de cause il existait un flou puisque la loi de 1934 énonçait que « sont compris, au sens de la présente loi, sous la dénomination de bateau : les hydroglisseurs, les radeaux, les bacs, les dragues, les grues, les élévateurs flottants, les sections mobiles de bateaux et tous engins et outillages flottants de nature analogue »⁷⁴.

La confusion est donc laissée face à la seule notion de flottabilité, car pris isolément, il ne définit pas le navire, mais ajouté à l'affectation maritime, au péril de mer, il revêt tout son sens. Parlant de flottabilité du navire, nous pensons que ce critère se répète avec celui d'affectation à la navigation maritime ; celui-ci laisse penser que ce dernier renferme la notion de flottabilité ce qui constitue à notre sens une répétition. Hormis les sous-marins qui peuvent se permettre de rester immergés totalement en mer, tous les autres bâtiments de mer doivent impérativement flotter. Cette idée conforte notre position quant à considérer le critère de flottabilité comme critère secondaire.

Le navire est donc ce bâtiment de mer flottant destiné à la navigation maritime, pouvant s'auto-propulser tout en étant capable d'affronter le péril de mer.

Il convient aussi de souligner que la notion de navire est spatio-temporelle, car elle s'adapte à son temps et son lieu. Le navire d'il y a vingt ans n'est pas semblable à celui d'aujourd'hui sur le plan du gigantisme et des techniques de construction. Ces évolutions n'influent en rien sur la qualification juridique de ce bâtiment de mer qu'est le navire, mais démontrent à suffisance l'utilité de clarifier juridiquement la notion. Pourquoi pas avoir une qualification universelle ?

⁷⁰ Cour de cassation, 20 Février 1844 « *Il faut entendre par bâtiments de mer quelles que soient leurs dimensions et leurs dénominations, tous ceux qui, avec un armement et un équipage qui leur sont propres, remplissent un service spécial et suffisent à une industrie particulière* »

⁷¹ GIDEL (G.) « Le droit international public de la mer, le temps de paix », Traité tome I « Introduction : la haute mer » 1132 p65.

⁷² PIETTE (G), op. cit., p .4.

⁷³ Le doyen RODIERE s'oppose en déclarant que « il n'est pas permis de qualifier d'engin flottant une structure dont on sait qu'elle s'élevait au-dessus de l'eau ; sinon, on appellera camion ou locomotive un hélicoptère qui s'élève par effet de pression sur la terre ».

⁷⁴ Article 9 de la loi française de 1934.