

Mer et transport de marchandises: une réglementation oscillant entre uniformisation spontanée et tentatives d'unification imposée

Gurvan Branellec

La mer a très tôt été un lieu d'activité pour l'homme, le monde de l'antiquité est ainsi né «des guerres et raids menés par des peuples de marins»¹. Ces marins utilisaient également la mer pour transporter des marchandises. Cette activité humaine a donc eu besoin de règles pour la réguler, le droit du transport maritime était né. Pardessus relevait une uniformité de ce droit dans le temps. «Indépendamment des variations qu'amènent les siècles ou les révolutions que produisent les rivalités nationales, ce droit, immuable au milieu des bouleversements des sociétés, nous est parvenu après trente siècles tel qu'on le vit aux premiers jours où la navigation établit des relations entre les peuples»². Cette uniformité naturelle était liée au fait que ce droit était par essence «le droit d'un certain milieu géographique et social, la mer avec ses rivages, et la communauté des hommes qui s'y aventurent»³. Ceux-là même qu'Aristote désignait comme une catégorie de l'humanité en considérant qu'«il y a trois sortes d'hommes: les vivants, les morts et ceux qui prennent la mer»⁴. Le droit maritime présentait pour ces raisons, sa relative permanence, son champ d'application ainsi que la nécessité de partager le risque de mer» entre les différents acteurs du transport maritime, une certaine originalité par rapport au droit terrestre⁵. Cette uniformité naturelle n'existe plus. Elle a été mise à mal par l'émergence des Etats producteurs de réglementation nationales ainsi que par les tentatives d'alignement du droit du droit des transports par mer sur le droit des transports terrestre. Cet éclatement de la réglementation internationale pèse sur les utilisateurs du transport international de marchandises par mer (qui concerne 90% des échanges mondiaux de marchandises). Les Etats cherchent donc à imposer une unification des règles applicables par le biais de conventions internationales alors que dans le même temps les usagers développent des outils contractuels afin d'échapper au désordre juridique de la matière.

Sa réglementation va donc se caractériser par mouvement de balancier entre, d'une part, la tendance des opérateurs à réaliser une uniformisation spontanée des pratiques contractuelles et, d'autre part, la tentative des Etats de réaliser une unification construite du droit du transport international de marchandises par mer. Il est donc intéressant d'étudier les interactions entre des normes en provenance des usagers du transport par mer (venues d'en bas) et des normes produites par les Etats (venues d'en haut).

¹ Carl Schmitt, *Terre et mer*, Editions du Labyrinthe, 1985, p. 24.

² Jean-Marie Pardessus, *Collection des lois maritimes*, Imprimeries royales, Paris 1825-1845, T 1, p. 2.

³ Paul Chauveau, *Traité de droit maritime*, Librairies techniques, 1958, introduction générale p. 7.

⁴ Cette citation est largement diffusée, pourtant, il ne semble pas qu'elle soit exacte (on l'attribue à Aristote, Platon, Socrate et même à Conrad !). Platon, dans le Critias, donne la géographie de l'Atlantide et divise le monde en trois : le monde des vivants, celui des morts et l'océan qui sépare les deux. Il semble vraisemblable qu'on puisse l'attribuer à Aristote évoquant la géographie de l'Atlantide décrite par Platon dans le Critias.

⁵ René Rodière et Emmanuel du Pontavice, *Droit maritime*, Dalloz, 11^{ème} ed. 1991, p. 5 et s. Le droit maritime est, pour le Doyen Chauveau, le « droit de la mer et des activités qu'elle engendre ». Cette définition permet d'insister sur le fait que cette branche du droit est concentrée sur un espace, la mer, et surtout sur son emploi. On aborde ainsi la mer comme un espace unitaire (théorie développée entre autres par Arvid Pardo) et non comme un territoire. Cf. cours pour le DEA de sciences juridiques de la mer, Véronique Labrot, *La mer entre espace et territoire(s)*...