

Loi n° 1.198 du 27 mars 1998 portant Code de la mer

<i>Type</i>	Texte législatif
<i>Nature</i>	Loi
<i>Date du texte</i>	27 mars 1998
<i>Publication</i>	Journal de Monaco du 17 avril 1998 ^[1 p.6]
<i>Thématiques</i>	Mer ; Maritime - Général

Lien vers le document : <https://legimonaco.mc/tnc/loi/1998/03-27-1.198@1998.04.18>

LEGIMONACO

www.legimonaco.mc

Article 1er

Voir les articles L. 110-1 à L. 770-7 du Code de la mer.

Article 2

Voir l'article 1939 du Code civil.

Article 3

Sont abrogées toutes dispositions contraires à la présente loi, et notamment :

- le livre II du Code de commerce ;
- l'ordonnance du 22 janvier 1891 sur la discipline maritime ;
- l'ordonnance du 2 juillet 1908 sur le service de la marine et la police maritime ;
- l'ordonnance du 15 octobre 1915 sur la naturalisation monégasque des navires ;
- l'ordonnance du 16 octobre 1915 sur l'hypothèque maritime ;
- l'ordonnance du 16 octobre 1915 concernant la sécurité de la navigation maritime et le travail à bord des navires ;
- l'ordonnance du 7 mars 1917 sur le courtage maritime ;
- l'ordonnance du 9 mai 1927 portant organisation du conseil maritime et sanitaire ;
- la loi n° 478 du 17 juillet 1948 concernant les tarifs appliqués par le service de la marine ;
- la loi n° 592 du 21 juin 1954 relative au mouvement et au stationnement des navires dans le port de Monaco ;
- la loi n° 814 du 24 janvier 1967 concernant les épaves maritimes ;
- la loi n° 954 du 19 avril 1974 concernant la lutte contre la pollution de l'eau et de l'air, article premier ;
- la loi n° 973 du 10 juin 1975 sur les navires, embarcations ou engins flottants laissés hors d'état de naviguer ou à l'abandon ;
- la loi n° 1018 du 29 décembre 1978 concernant les infractions à la police maritime ;
- la loi n° 1027 du 1er juillet 1980 concernant la répression des actes de pollution des eaux de la mer par des hydrocarbures provenant de navires.

Toutefois, en tant que de besoin et sous réserve qu'elles ne soient pas contraires aux prescriptions législatives, demeurent applicables, jusqu'à la promulgation des textes d'application de la loi, les dispositions des ordonnances souveraines et arrêtés ministériels pris en vertu des normes législatives abrogées aux termes de l'alinéa précédent.

Code de la Mer

Voir Code de la Mer, articles L. 110-1 et suivants.

Exposé des motifs

Les dispositions concernant le droit de la mer sont contenues dans des textes nombreux, fragmentaires et, pour certains, très anciens, ayant subi au cours des temps des modifications successives qui en rendent la portée incertaine et la lecture difficile.

Ces textes s'étalent sur une période qui va de 1867, date des dispositions du Code de commerce sur le commerce maritime, jusqu'aux lois les plus récentes.

Cette disparité dans le temps se double d'une disparité dans la substance des diverses règles de droit.

Il est à peine besoin de souligner que l'ancienneté de certains textes toujours en vigueur fait apparaître leur caractère suranné.

Pour prendre quelques exemples, les dispositions du Code de commerce déjà rappelées, qui traitent des navires et autres bâtiments de mer, de l'engagement et des loyers des gens de l'équipage, des nolisements, des contrats à la grosse, convenaient aux voyages à la voile ou aux premiers bateaux à vapeur ; celles de l'ordonnance du 22 janvier 1891 sur la discipline ou de l'ordonnance du 16 octobre 1915 concernant la sécurité de la navigation maritime sont mal adaptées aux exigences de la navigation moderne.

Il était donc nécessaire de procéder à une nouvelle lecture d'un ensemble de textes qui n'étaient plus en harmonie avec les progrès qui ont été accomplis, avec l'évolution de la société, les nouvelles relations entre les nations, et qui ne répondaient plus exactement aux besoins et aux projets du pays.

Ces considérations ne sont pas propres à la Principauté. Divers États du pourtour méditerranéen, l'Italie, la Grèce, la Tunisie, l'Algérie et le Maroc ont jugé nécessaire, avec d'autres raisons, de s'engager dans une œuvre de codification similaire. Mais les lois qu'ils ont promulguées ou qui, pour le Maroc, sont encore à l'étude, ont un domaine plus restreint que celui du projet monégasque.

Leurs titres, « Codice della navigazione » pour l'Italie, « Loi maritime » pour la Grèce, « Code de commerce maritime » pour la Tunisie, « Code maritime » pour le projet marocain, montrent que les gouvernements respectifs se sont attachés à la navigation et au commerce maritimes plutôt qu'aux autres aspects de la mer.

Le projet monégasque est plus ambitieux, dans la mesure où il prétend traiter dans un ensemble équilibré et complet de toutes les questions auxquelles doit répondre un État moderne ayant une frontière maritime.

C'est ainsi qu'il étudie successivement :

- les organismes et les autorités compétentes pour assurer l'application de la nouvelle législation ;
- la mer (eaux territoriales, lutte contre les diverses sources de pollution et leurs effets, exploration et exploitation du milieu marin, du fond de la mer et de son sous-sol) ;
- les navires et autres bâtiments de mer ;
- la navigation et la sécurité maritime ;
- l'exploitation des navires (armement, affrètement, assurances maritimes) ;
- les gens de mer (statut du marin, contrat d'engagement, protection sociale) ;
- la police des eaux territoriales et des eaux intérieures. Sont particulièrement examinées les difficultés posées par les épaves et les navires, embarcations ou engins flottants laissés hors d'état de naviguer ou à l'abandon.

L'importance, l'étendue et la variété de ces diverses matières ont dicté tout naturellement le titre du nouveau code, qui répond à la triple exigence d'être un code moderne, un code respectant la personnalité monégasque, un code utile.

- Un code moderne, car il est un des premiers qui suivent les recommandations de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer du 10 décembre 1982.

Il tient également compte des conventions internationales auxquelles la Principauté de Monaco est partie, offrant ainsi aux ressortissants monégasques comme aux étrangers un ensemble de textes cohérent, pratique et sûr.

Enfin, il n'hésite pas à anticiper les progrès.

- Un code respectant la personnalité monégasque.

Sans doute, les travaux préparatoires du projet ont-ils fréquemment puisé pour certaines matières dans la législation et la doctrine françaises.

Cette méthode de travail est restée conforme à une longue tradition qui résulte des liens privilégiés unissant les deux pays, à leur identité culturelle et à des coutumes maritimes communes.

Aussi bien les lois françaises des 3 janvier 1967 portant statut des navires et autres bâtiments de mer ; 3 janvier 1967 relative à l'armement ; 18 juin 1966 sur les contrats d'affrètement et de transport maritime ; 7 juillet 1967 relative aux événements de mer ; 3 juillet 1967 sur les assurances maritimes et leurs décrets d'application, sont, de l'avis unanime, d'excellents textes auxquels il a été fait largement appel.

Il ne s'est pourtant jamais agi d'une imitation servile. On a repris les dispositions dont la sagesse ou l'utilité ont paru démontrées par une expérience longue déjà d'une vingtaine d'années. Mais le fond en a été parfois modifié, pour tenir compte de certaines insuffisances ou des progrès accomplis depuis, pour répondre aux nécessités spécifiques de la Principauté et pour protéger son identité nationale.

La forme a également subi de fréquentes retouches, notamment dans la répartition des matières entre la loi et le règlement, dans un but de clarté et d'harmonie.

D'une manière générale, on n'a reculé ni devant les réformes ni devant les innovations jugées nécessaires ou simplement avantageuses.

- Un code utile, car il est adapté aux réalités économiques et technologiques en constante évolution. Il s'adresse à tous les usagers de la mer et régit, sauf exceptions, tous les types de navigation.

Son application à la navigation de plaisance, qui représente pour l'instant la part essentielle de l'activité maritime de la Principauté, mérite un examen particulier, la même question s'étant posée dans la plupart des pays, où elle a suscité des réponses parfois opposées.

C'est ainsi qu'en France, l'application de la législation maritime à la navigation de plaisance n'est pas définie d'une manière nette par les textes. D'où une jurisprudence, dont il faut souligner l'ancienneté, qui paraît plutôt favorable à l'assimilation sur ce point des deux types de navigation (par exemple, application à la plaisance de l'article 216 du Code de commerce qui interdisait la saisie des navires prêts à faire voile ; de l'article 262 du Code de commerce ordonnant le paiement de leurs loyers pendant leur maladie aux marins tombés malades au service du navire ; des règles du Code pénal et disciplinaire de la marine marchande, particulièrement au capitaine).

Cette jurisprudence n'est toutefois pas homogène et l'on est frappé par l'ambiguïté de certaines décisions tenant à l'extrême diversité de la plaisance. ce qui crée la difficulté (ainsi un arrêt de la Cour d'appel de Bordeaux du 19 février 1894, repoussant l'assimilation et se fondant surtout, semble-t-il, sur le fait que le bâtiment était trop petit pour être francisé).

La réforme de 1966-1969 n'a pas tranché la question. Les textes se bornent à exclure la plaisance de certaines dispositions (ainsi l'article 63 de la loi du 3 juillet 1967 sur les assurances maritimes).

La controverse reste donc ouverte, les partisans de l'assimilation soutenant que ces exceptions contiennent le principe de leur thèse.

Une proposition de loi affirmant ce principe, déposée en 1912, n'a jamais abouti. À l'opposé, un texte propre à la plaisance n'a pas davantage vu le jour malgré d'actifs soutiens. Certains auteurs, comme le professeur Rodière, prétendent qu'il n'est pas nécessaire de prévoir une législation spécifique, et ils se fondent sur le petit nombre de litiges soulevés par la plaisance.

À l'étranger, l'incertitude est générale et on trouve des solutions dans des sens opposés :

- ou bien la loi maritime exclut la plaisance de son champ d'application (Belgique, Pologne) ;
- ou bien elle l'inclut clairement (ex-URSS, Liban, Tunisie) ;
- ou bien elle l'inclut implicitement par la généralité de ses dispositions (Grèce, Madagascar, Argentine, Côte d'Ivoire, Sénégal).

Le présent projet rejette deux solutions extrêmes, l'une incluant la navigation de plaisance dans le Code de la mer, l'autre l'en excluant, et ce, dans toutes les règles.

Il n'a pas cru davantage pouvoir adopter une distinction fondée sur des « seuils » (tonnage, longueur, mode de propulsion, puissance de l'appareil moteur, type de navigation, nature de l'équipage...) en deçà desquels la réglementation maritime ne s'appliquerait pas. Tout choix à cet égard contiendrait une part d'arbitraire inacceptable, sans pour autant résoudre toutes les difficultés.

Il a estimé en définitive qu'il était plus opportun d'adopter un critère simple, fondé sur des considérations pratiques et qui apparaît tout naturellement à la lecture de la loi.

C'est ainsi :

- que les dispositions de fond du droit maritime qui tiennent à la nature de la navigation maritime s'appliquent à la plaisance ;
- que les dispositions de fond du droit maritime qui tiennent à ce que la navigation réalise une exploitation lucrative ne s'appliquent pas à la plaisance.

En faisant jouer ces principes, on trouve aisément que la navigation de plaisance est soumise aux dispositions qui régissent :

- la lutte contre la pollution ;
- la protection du milieu marin ;
- l'exploitation des ressources vivantes ;
- le statut du navire, sauf la limitation de responsabilité des propriétaires de navires de mer ;
- les événements de mer ;
- le capitaine (sauf ce qui touche à ses attributions commerciales) ;
- la navigation ;
- l'aptitude professionnelle ;
- le recrutement des personnels et leur protection sociale, compte tenu des conventions internationales ;
- les infractions en matière disciplinaire et pénale ;
- la police des eaux territoriales et des eaux intérieures ;
- l'assurance de responsabilité civile obligatoire.

Le Code de la mer est divisé en trois parties : la loi ; les ordonnances souveraines ; les arrêtés ministériels.

Il comprend sept livres, divisés chacun en titres et en chapitres.

Le procédé de numérotation constitue une innovation par rapport à celui des autres codes de la Principauté.

En effet, chaque article est identifié par un premier groupe de trois chiffres. Le premier chiffre indique le livre, le second, le titre et le troisième, le chapitre. Un second groupe, comportant un ou plusieurs chiffres, donne la numérotation de l'article à l'intérieur du chapitre.

La suite des chiffres est précédée de la lettre « L », « O », ou « A », qui permet de se référer à la partie du code où l'article a sa place.

Ce procédé de numérotation s'est montré extrêmement souple à l'usage, car il offre, entre autres avantages, celui de permettre d'incorporer facilement des modifications à un texte existant, sans bouleverser l'ordonnance du code.

Le présent projet traite uniquement de la partie législative du Code de la mer.

Il contient une très importante disposition abrogative, visant la plupart des textes actuellement en vigueur.

Cela ne signifie pas qu'on ait fait table rase de la législation existante. Mais on a préféré intégrer dans la nouvelle loi les dispositions anciennes qui méritaient d'être conservées, afin d'éviter des confusions toujours possibles entre deux textes concurrents sur la même matière.

Il n'y aura désormais plus qu'une seule loi de référence.

Notes

Liens

1. Journal de Monaco du 17 avril 1998

^ [p.1] <https://journaldemonaco.gouv.mc/Journaux/1998/Journal-7334>