

# CONSIDERATIONS LEGALES ET PRATIQUES VISANT LA NAVIGATION MARITIME COMMERCIALE ET LES NAVIRES DANS LA REPUBLIQUE DE MOLDOVA

**Craevscaia Cristina**, doctorante, lecteur universitaire, titulaire de la  
Chaire de Droit Public, Faculté de Droit, Université d'Etat "Alecus Russo" de  
Balti, République de Moldova

**Keywords:** principes généraux de la navigation maritime  
changements économiques et politiques  
Code de la navigation maritime commerciale  
droit maritime  
commerce extérieur

*Le présent article a pour but d'exposer les principes généraux de la navigation maritime commerciale qui fait la preuve de son importance croissante dans la pratique de Moldova. Les changements économiques et politiques que notre pays a connus les dernières années ont eu indiscutablement un impact majeur sur la vie juridique. Particulièrement, la Loi no 599-XIV du 30 septembre 1999 portant adoption du **Code de la navigation maritime commerciale** symbolise le début du droit maritime de Moldova. Cette codification répond à une nécessité évidente: l'économie moldave dépend de son commerce extérieur et celui-ci peut s'effectuer également par la voie maritime.*

Le Code de la navigation maritime commerciale et ses modifications ultérieures ont apporté une révolution dans le domaine de l'exploitation portuaire, englobent des dispositions relatives à l'immatriculation des navires, à leur équipage, aux fonctions du commandant, aux ports maritimes, aux transports maritimes (de marchandises, de passagers), à l'affrètement, à l'assurance maritime, et aux accidents maritimes. Aussi, le Code contenait, pour la première fois, des dispositions sur l'hypothèque de navire ou de navire en construction, largement inspirées de principes généraux du droit des sûretés consacrés dans le Code Civil. Quand même celles-ci ont été exclues par les modifications ultérieures.

Le transport maritime a constitué toujours une des plus importantes branches de l'économie des pays riverains. Cela s'explique par des considérations d'ordre économique et géographique, la flotte étant toujours une ressource stratégique du pays. C'est encore Winston Churchill qui avait pour habitude de qualifier la marine marchande de "quatrième arme". L'activité de la flotte marchande, internationale par définition, a toujours été plus ou moins fondée sur les principes de l'économie de marché, indépendamment du modèle économique choisi et du régime politique.<sup>1</sup>

Malgré le fait que l'activité de transport a un caractère en quelque sorte accessoire, on peut constater, à l'heure actuelle, que les services de transport maritime constituent un acteur indispensable de l'échange économique. Auprès de la croissance rapide de la marine marchande, on fait toujours face à des problèmes juridiques causés par les défaillances du système juridique sur le plan maritime.

La symbolisation d'une nationalité représentée par le fait d'un navire battant un pavillon national a été toujours une manifestation de la souveraineté étatique.<sup>2</sup> Ce fait est une perspective importante affirmant la puissance maritime d'un Etat. Or, ce dernier doit mettre en œuvre des règles afin d'exercer ses obligations. De ce point de vue, les législations nationales en matière de pavillon national sur les mers jouent un rôle important pour l'Etat et les ayants droits. L'Etat doit élaborer un droit national protégeant les navires porteurs du pavillon français mais aussi faire en sorte que ce droit respecte les différentes réglementations internationales tout en laissant une marge de manœuvre maximale aux acteurs du monde maritime.

L'élaboration d'un droit national spécifique joue également un rôle déterminant dans la condition internationale du navire. L'attribution du pavillon fait partie de la législation nationale maritime, elle constitue un moyen de contrôle étatique puisque l'Etat du pavillon est investi d'une mission de surveillance et de contrôle de ses navires.

Le transport maritime obéit à des règles particulières qui sont héritées du passé lointain remontant à l'époque des conquêtes du Nouveau Monde et qui relèvent parfois de la pure tradition ancestrale en mer. Un certain nombre de textes sont venus pour répondre à des besoins pratiques et particuliers et dont les Etats profitent pour exploiter les ressources navires.<sup>3</sup> La première particularité qui ressort de la lecture du Code de la navigation maritime commerciale de notre pays est son caractère internationaliste. Le législateur s'y est procédé en très nombreuses occasions par références directe aux règles des conventions internationales existantes. En plus, l'art. 12 indique sur la supériorité du droit international rapporté aux normes internes.

Ainsi, le Code démarre avec la notion de *navigabilité maritime commerciale*: "Au sens du présent Code, la navigation maritime commerciale signifie l'activité qui tient de l'utilisation des navires pour: 1) le transport des

marchandises, des passagers, des bagages et de courrier; 2) la pêche; 3) l'exploration et l'exploitation des minerais des fonds marines; 4) les opérations concernant le sondage, le sauvetage, le remorquage et le pilotage; 5) les travaux de sauvetage des biens bondés; 6) les travaux hydrotechniques, techniques; 7) les travaux de dragage maritime; 8) les services de control sanitaire et quarantaine; 9) la protection et conservation du milieu marin; 10) effectuer des recherches scientifiques dans la mer; 11) les besoins de la formation; 12) pour le sport et l'agrément. " Ainsi, la notion de besoins de la navigation maritime commerciale est assez large ainsi que la notion de la navigation maritime commerciale.

On peut mentionner, pour comparaison, l'article 161 du Code Maritime Algérien qui définit la navigation maritime comme celle qui est exercée sur mer et dans les eaux intérieures pour des navires et l'art. 162 qui stipule que la navigation maritime comprend :

- la navigation auxiliaire relative au transport de marchandises et des passagers;
- la navigation auxiliaire concernant le pilotage, le remorquage, l'assistance et le sauvetage, le chalandage, le dragage, le sondage ainsi que la recherche scientifique en mer;
- la navigation de pêche;
- la navigation de plaisance effectuée dans un but d'agrément;
- la navigation de servitude.<sup>4</sup>

Ou, par exemple, l'art. 2 du Code de la navigation commerciale de la Fédération de Russie de 1999 dispose que la notion de navigation maritime commerciale comprend l'activité liée à l'exploitation des navires pour le transport des marchandises, des passagers et de leurs bagages, l'exploitation des ressources biologique de l'eau, l'exploration des ressources en minerais des fonds marins.

En France la navigation de commerce a longtemps été considérée comme s'appliquant aux seuls navires exclusivement affectés à du transport rémunéré de personnes ou de marchandises des années 60 à 1993. Les grands yachts de plaisance n'entraient pas dans cette catégorie car le mode d'exploitation de ces bateaux n'est jamais effectué sous la forme d'un contrat de transport; c'est un contrat dit de "time charter": mise à disposition d'un bateau pendant une durée donnée avec un équipage, il n'y a pas de billets de passage matérialisant l'existence d'un contrat de transport.<sup>5</sup>

Naviguer c'est alors conduire son navire d'un point à l'autre. La navigation comporte des aspects matériels liés à la manœuvre, et "immatériels" liés au positionnement. Au sens large du terme, la navigation c'est l'action de naviguer, de conduire d'un point à un autre un véhicule maritime, fluvial, aérien ou spatial<sup>6</sup>. Ce déplacement peut se faire de façon

autonome ou non. Sur un itinéraire connu ou pas. Dans un espace balisé ou sans repère.<sup>7</sup>

Pour garder la continuité logique, il faut citer l'art. 17 du notre Code de la navigation, qui définit une notion aussi importante, celle de *navire*. Il faut entendre par navire "toute construction flottante dotée ou non d'un système de propulsion (exceptant les plateformes flottantes et les systèmes de collection de l'information océanique), exploitée dans la navigation maritime commerciale selon l'art. 1." La tendance du droit contemporain est donc d'étendre le domaine d'application des règles du droit maritime à tous les engins nautiques utilisés dans les eaux maritimes, à tous les "bâtiments de mer" autres que les navires.

Dans une manière semblable le navire est défini dans les législations roumaine et russe. Sur le plan juridique, il en existe plusieurs et de nombreux experts qui ont tenté de résoudre ce problème dans l'idée de donner une définition qui puisse être acceptée par l'ensemble de la communauté maritime.

Le Code maritime russe, entré en vigueur le 1er mai 1999, dispose, dans son article 7, qu'il faut entendre par navire toute installation flottante dotée ou non d'un système de propulsion et exploitée pour les besoins de la navigation maritime commerciale. C'est évident que le critère primordial permettant de désigner une installation flottante de navire est son exploitation pour la navigation maritime commerciale.

Il convient de mentionner que le droit maritime français ne donne pas non plus la définition du navire. Pourtant, la loi française sur la sauvegarde de la vie humaine en mer<sup>8</sup> énonce que : "sont considérés comme navires tous bâtiments de mer quel qu'il soit, y compris les engins flottants qui effectuent une navigation en surface ou sous-marine ou qui stationnent en mer (ou dans des eaux dépendants du domaine public maritime), à l'exclusion des engins de plage".

Selon P. Chauveau, le navire "est une entité qui est composée de plusieurs éléments". Il comprend la coque, les agrès, les appareils et accessoires, "c'est à dire toutes les machines et tous les instruments qui servent à sa propulsion, à sa manœuvre et à sa conduite".

Du point de vue juridique, les choses sont plus compliquées car le navire en droit moldave, ainsi que dans les autres pays, est un bien fortement individualisé soumis à un statut juridique original et dérogoire du droit commun. Le navire est un bien meuble quelque peu unique en son genre : meuble individualisé, naturalisé, et immatriculé. Il est pourvu d'un statut juridique original : le navire, incontestablement meuble, n'est pas soumis au statut mobilier ordinaire, tel qu'élaboré par le droit civil. Ainsi la règle selon laquelle en fait de meuble, possession vaut titre n'est pas applicable au navire, en effet seule une inscription sur un registre vaut titre de propriété. Suivant l'art. 21 du Code de la navigation maritime commerciale, le droit de propriété

sur le navire ou sur une partie de navire naît au moment de l'inscription dans le registre d'Etat des navires de la République de Moldova ou dans le catalogue naval de la République de Moldova. Le droit de propriété sur les navires en construction naît au moment de l'inscription dans le registre des navires en construction.

En outre la vente du navire doit être faite par écrit et non par le simple accord sur la chose et le prix comme en droit commun.

Le droit maritime a fait du navire un objet singulier par ce qu'il représente un élément extrêmement important du patrimoine de son propriétaire, parce qu'il est destiné à se déplacer dans des zones internationales ne relevant de la souveraineté d'aucun Etat, ou dans des zones relevant de la souveraineté d'un Etat étranger. L'un des éléments importants qui caractérise la spécificité du statut du navire est le fait qu'il est doté d'une sorte de nationalité.

Pas seulement le Code<sup>9</sup> mais aussi le droit international public impose l'attribution d'une nationalité à tous les navires. Ainsi, conformément au droit international un navire est tenu d'avoir une nationalité, sous peine d'être considéré comme un navire pirate et le pirate est l'ennemi commun. Par ailleurs, un navire ne peut avoir plusieurs nationalités, sous peine d'être assimilé à un navire sans nationalité. La nationalité, ou le « pavillon » correspond au lien de droit entre un navire et un Etat qui lui accorde sa nationalité.

La Convention internationale de Genève du 29 avril 1958 sur la haute mer (article 5) et la Convention internationale de Montego Bay sur le Droit de la Mer du 10 décembre 1982 (article 91, 94)<sup>10</sup> prévoient que chaque Etat fixe les conditions auxquelles il soumet l'attribution de sa nationalité aux navires, les conditions d'immatriculation des navires, mais imposent l'existence d'un lien substantiel entre l'Etat et le navire.<sup>11</sup> En outre les conventions internationales prévoient que chaque Etat doit d'une part délivrer aux navires auxquels il a accordé sa nationalité des documents à cet effet, et d'autre part tenir un registre maritime où figurent les noms et les caractéristiques des navires battant son pavillon.

Pour implémenter les conventions du droit de la mer, a été créé, par la Décision du Gouverne nr. 1128 du 29 septembre 2006, l'organe national – l'Institution Public " Le Capitanat du port Giurgiulesti", qui exerce les fonctions de control et surveillance de "l'Etat du port" et "l'Etat du pavillon".

En fin, on peut mentionner que la navigation maritime commerciale est une nouveauté pour la République de Moldova et le plus important but est lié à l'implémentation conforme de la législation nationale et des règlementations internationales en matière. Le tonnage des navires enregistrés sous le pavillon moldave est en augmentation (près que 140 navires), une croissance qui peut

offrir au notre pays la possibilité d'obtenir une implication importante dans le Conseil de l'Organisation Maritime Mondiale.

---

<sup>1</sup> Toporkova Anastasia. *Les sûretés maritimes et la saisie conservatoire du navire en droit russe*. CDMT, 2006, p. 5.

<sup>2</sup> A/CN.4/17, Extrait de l'Annuaire de la Commission du droit international, 1950, vol.II *Droit de la mer- le régime de la haute mer*, rapporteur François, J.P.A., pag. 4.

<sup>3</sup> Ma Li. *Etat de navigabilité du navire*. Marseille, 2005, p. 4.

<sup>4</sup> Neffous Mohamed Mankour. *Le nouveau code maritime algérien*. Marseille, 2000, p. 11.

<sup>5</sup> Le statut fiscal et douanier du yacht. Compte-rendu de la réunion du 9 février 2006 organisée par le Pôle Nautique Côte d'Azur - Plaisance et Yachting// [www.gepy.fr](http://www.gepy.fr)

<sup>6</sup> Tiré du Petit Larousse Illustré.

<sup>7</sup> Jean-Pierre Vieuxbled. *Les aides à la navigation maritime*. Marseille, 2004, p. 5.

<sup>8</sup> Loi nr 83-581 du 5 juillet 1983 modifiée par les lois du 12 juillet 1990, 16 décembre 1992, 26 février 1996, 16 janvier 2001.

<sup>9</sup> L'art. 31 et l'art. 34 du Code de la navigation maritime commerciale de la République de Moldova

<sup>10</sup> La République de Moldova a adhéré à la Convention de Montego Bay et à l'Accord visant la XIème Partie de la Convention sur le Droit de la Mer, du 28 juillet 1994.

<sup>11</sup> Séverine, Alençon. *Les pavillons bis en Europe* // <http://www.cdmt.droit.u-3mrs.fr/memoires/m98alse.html>