



Précis Dalloz

# droit maritime

René Rodière

Huitième édition



DALLOZ

**PRÉCIS DALLOZ**

# **DROIT MARITIME**

**René RODIÈRE**

Professeur de Droit maritime et des transports  
à la Faculté de Droit et des Sciences économiques  
de Paris

**Huitième édition**

**DALLOZ**

**11, rue Soufflot - 75240 PARIS Cedex 05  
1979**

# petits codes dalloz

---

Volumes brochés, 10,5 × 15

## publiés annuellement :

- Code civil
- Code de commerce
- Code pénal
- Code de procédure pénale  
et code de justice militaire (*un volume*)
- Nouveau code de procédure civile
- Code du travail

## publiés périodiquement :

- Code administratif
- Code des loyers et de la copropriété
- Code rural et code forestier (*un volume*)
  - Codes de la Sécurité Sociale,  
et de la mutualité (*un volume*)
  - Codes de la santé publique,  
de la famille et de l'aide sociale (*un volume*)
- Code général des impôts
  - Code des sociétés
  - Code de l'urbanisme



Downloaded from <http://ajphaphysocpharm.sagepub.com/> at 12:00 07 October 2014

- |                           |                                                                                                                                                      |
|---------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <i>Bull. transp.</i>      | <i>..... Bulletin des Transports.</i>                                                                                                                |
| <i>D.</i>                 | <i>..... Recueil de jurisprudence de Dalloz.</i>                                                                                                     |
| <i>D.M.F.</i>             | <i>..... Droit maritime français (depuis 1949).</i>                                                                                                  |
| <i>Dor. supp.</i>         | <i>..... Supplément à la Revue de droit maritime comparé, de 1923 à 1939.</i>                                                                        |
| <i>Dr. europ. transp.</i> | <i>.. Droit européen des transports (Anvers).</i>                                                                                                    |
| <i>J.C.P.</i>             | <i>..... Jurisclasseurs périodiques (La semaine juridique).</i>                                                                                      |
| <i>J.M.M.</i>             | <i>..... Journal de la Marine marchande.</i>                                                                                                         |
| <i>Leb.</i>               | <i>..... Lebon (Recueil des arrêts du Conseil d'Etat).</i>                                                                                           |
| <i>Rev.</i>               | <i>..... Revue internationale du Droit maritime, de F. Autran, quand le volume est marqué en chiffres romains.</i>                                   |
|                           | <i>Revue de Droit maritime comparé, de L. Dor (qui a remplacé la précédente), quand le volume est indiqué en chiffres arabes. Disparaît en 1939.</i> |
| <i>S.</i>                 | <i>..... Recueil de jurisprudence de Sirey.</i>                                                                                                      |

## INTRODUCTION

### SECTION I. — Objet et caractères du droit maritime.

**I. — Objet du droit maritime.** — Le droit maritime est, au sens large, l'ensemble des règles juridiques relatives à la navigation qui se fait sur la mer. Ce n'est pas la *nature* des règles qui détermine l'étendue de cette discipline juridique, mais leur *objet*. De tout temps on a considéré que les conditions particulières de cette navigation, et tout spécialement les risques qui y sont attachés, imposent des règles particulières. Alors que les transports sur les fleuves et les canaux sont régis en principe tout au moins par les règles générales des contrats, les transports par mer connaissent un régime propre.

Dans les différentes disciplines juridiques on étudie les rapports qui naissent de la navigation maritime. Ainsi le *droit international public* comprend une partie très importante relative aux relations maritimes en temps de paix et en temps de guerre <sup>1</sup>; le *droit administratif* s'occupe de la police de la navigation et des ports; le *droit pénal* connaît des délits qui peuvent être commis à bord des navires; le *droit fiscal*, des impôts pour l'usage des ports et la navigation. Il est naturellement impossible d'étudier dans un précis toutes ces règles.

Ce Précis exposera principalement les règles applicables aux rapports qui lient entre eux ceux qui exploitent les navires et ceux qui en usent.

Le droit maritime ne se borne pas à adapter les règles générales à l'objet particulier de certains contrats. Il

1. GIDEL, *Le droit international de la mer*, 3 vol. parus, 1932-1935.

contient un ensemble de règles originales conservées par la tradition ou créées pour des besoins pratiques et c'est justement par cette originalité qu'il mérite d'être connu.

**2. — Son importance pratique.** — L'importance pratique de cette branche du droit se mesure dans un pays au développement de la marine marchande ou à l'intensité du mouvement des ports et du commerce international.

La France est un grand pays maritime. Sa situation géographique sur deux mers est privilégiée; l'importance de ses territoires d'outre-mer imposait d'assurer des relations avec eux; elle a de grands chantiers de construction et des ports de mer bien outillés et bien reliés au reste du pays, des lignes de navigation régulières avec les pays étrangers et une belle flotte de navires de commerce <sup>1</sup>. Toutefois la marine marchande a toujours souffert de certaines causes d'infériorité, dues tant au genre de production du pays qui ne donne pas beaucoup de fret de sortie qu'à une politique qui fut longtemps protectionniste et aux charges fiscales et sociales qui l'accablent relativement plus que les flottes de pays concurrents. L'institution du Marché commun par le Traité de Rome si avantageux au commerce de notre pays dans d'autres domaines ne paraît pas devoir favoriser notre marine marchande parce que la plus grande facilité et le coût moins élevé des transports internes rendront plus vive la concurrence des ports d'Anvers et de Rotterdam. La désagrégation de l'ancien Empire colonial français n'a pas été non plus un facteur de développement.

1. Au 1<sup>er</sup> juillet 1978, la flotte française comprend 1 317 navires ayant un port en lourd de plus de millions de tonnes. V. *infra*, n° 235.

Le port de Marseille avec ses 109 millions de tonnes de trafic a dépassé de loin son ancien rival Gènes (52) et Londres, l'ancien premier port du Monde (56 millions de tonnes).

Les Chantiers de l'Atlantique occupent le 3<sup>e</sup> rang dans le monde.

**3. — Influence du droit public.** — L'Etat ne peut se désintéresser du développement de sa marine marchande ni des relations internationales établies par mer. Les préoccupations de la défense militaire et du ravitaillement en temps de guerre, les nécessités du commerce d'importation et d'exportation, le désir d'une influence internationale par des relations régulières le poussent à encourager la marine marchande par différents moyens.

D'autre part, l'Etat exerce la *police de la navigation* dans les *ports et rades* qui font partie du domaine public, dans la *mer territoriale* qui est soumise à sa souveraineté et, *en haute mer*, pour les navires qui portent son pavillon.

Enfin l'Etat se préoccupe de la situation des *marins* qui sont embarqués sur le navire et il s'efforce aussi d'améliorer leur condition sociale à raison de l'utilité et des dangers de la profession.

Cette nécessité de l'intervention de l'Etat, même sur des questions considérées comme de pur droit privé, donne au droit maritime un caractère spécial. Le droit public exerce une grande influence sur le droit privé. On en trouvera de nombreux exemples : le régime de la *propriété du navire*, influencé par l'idée que le navire a une nationalité; la réglementation de l'*engagement de l'équipage*, dominée par l'idée que le marin entre dans une société constituée à bord; le rôle du *capitaine*, considéré à la fois comme un mandataire de l'armateur et un représentant de l'autorité publique; l'*assistance en mer* déclarée obligatoire dans certains cas. Ces règles seront expliquées. On les cite pour montrer qu'il ne faut pas, dans l'étude du droit maritime, sacrifier à cette conception générale de la technique juridique que le droit public et le droit privé doivent être nettement distingués.

De tout temps, le droit maritime a, plus que le droit commun, sacrifié les intérêts privés à l'intérêt général. A notre époque où une politique d'intervention constante de l'Etat dans les rapports privés se manifeste dans toutes les branches de l'activité économique, il n'est pas

étonnant que cette politique ait eu pour conséquence la réglementation du transport maritime. Dans l'intérêt du commerce, la loi a même fini par restreindre la liberté contractuelle en imposant des règles impératives pour une partie du droit des transports.

**4. — Caractère commercial.** — Le Code de commerce (art. 633) classe parmi les actes de commerce tous les rapports juridiques qui ont trait à la navigation maritime. Il ne faut cependant pas confondre « maritime » et « commercial », ni « droit maritime » et « droit des actes de commerce ».

D'une part, on peut pratiquer la navigation sans se livrer à l'industrie des transports. Il y a, à côté de la *navigation commerciale*, une *navigation de plaisance*, une *navigation à la pêche* et une *navigation scientifique*. Il faut appliquer à ces navigations non commerciales les règles relatives à l'exploitation maritime, mais non celles relatives à l'exploitation commerciale et la distinction n'est pas toujours facile à faire.

D'autre part, le droit maritime ne comprend pas seulement l'étude des opérations juridiques auxquelles donne lieu le transport maritime, mais aussi l'étude des *biens* et des *personnes* qui y participent. Il faut étudier le régime de la propriété du navire et celui de l'engagement des marins. De plus, même en ce qui concerne les rapports juridiques, certaines règles n'ont pas leur équivalent dans le droit terrestre, par exemple la rémunération de l'assistance ou la contribution aux avaries communes, et pendant longtemps la navigation maritime seule a connu la pratique des assurances, laquelle y a d'ailleurs conservé un caractère particulier.

Pour toutes ces raisons on ne peut pas considérer le droit maritime comme une simple subdivision du droit commercial. Il s'applique, comme le droit civil, aux *personnes*, aux *biens* et aux *obligations*.

**5. — Originalité du droit maritime.** — Le droit maritime s'est formé au Moyen Age par la rédaction des usages suivis dans la navigation. Il n'a pas emprunté

grand'chose au droit romain et les « bonnes coutumes de la mer » n'avaient aucun rapport avec les coutumes générales du royaume. Les ports anciens étaient des entrepôts de richesses, bien défendus par le site naturel, mais par là-même isolés. Les navigateurs et les marchands y suivaient des usages communs à tous les ports de la même mer. Quand, sous l'ancien régime, ce droit fut codifié par ordonnance royale, il conserva son caractère traditionnel, et il l'a conservé également dans le Code du commerce qui n'a pas innové. Ainsi, par son origine, le droit maritime a un caractère particulier remarquable. Des institutions comme l'avarie commune, l'assurance, le prêt à la grosse n'avaient pas d'équivalent dans le droit commun.

Ce caractère s'est atténué au cours du XIX<sup>e</sup> siècle. L'insertion des règles maritimes dans le Code de commerce a conduit les interprètes à lui appliquer la technique générale de l'interprétation. Les affaires maritimes confiées autrefois à des juges particuliers, sont soumises en première instance aux tribunaux de commerce, et sur recours aux Cours d'appel et à la Cour de cassation. D'autre part, la plus grande sécurité qu'apporte une technique sans cesse perfectionnée et que réalisent surtout les télécommunications et les informations météorologiques paraissent avoir diminué les dangers de la mer.

Aussi a-t-on défendu cette idée que les transports et les assurances maritimes devraient être soumis aux règles générales qui gouvernent ces contrats <sup>1</sup>. Le droit maritime devrait perdre son autonomie, ou en tout cas être réduit à quelques règles relatives à l'exploitation des navires et à la navigation. Déjà on a pu voir certaines institutions anciennes comme le prêt à la grosse disparaître devant les formes modernes du crédit, et d'autres, comme l'assurance, qui étaient propres autrefois à la navigation, être étendues à toutes les branches de l'activité humaine.

1. V. BONNECASE, *Le particularisme du droit commercial maritime*, Bordeaux, 1931.

Pourtant le droit maritime ne pourra jamais perdre son caractère particulier et cela pour trois raisons.

En premier lieu, la tendance du droit contemporain est de faire, non pas des lois générales, mais des lois adaptées aux divers genres d'exploitation. Nous ne tenons plus au caractère général de la règle de droit. Le droit professionnel est souvent considéré comme un idéal désirable <sup>1</sup>. Or il est certain que le commerce de mer se fait dans des conditions qui motivent une législation spéciale. L'importance de l'instrument de transport, le genre de vie des travailleurs, les incidents et les risques de la navigation, le besoin de sécurité à raison de l'importance des risques, la variété et le caractère lointain de certaines opérations nécessitent des règles spéciales. Quand la navigation aérienne est devenue objet d'exploitation commerciale, il a fallu également créer un droit des transports aériens qui a, lui aussi, son originalité.

En second lieu, le transport maritime est presque toujours un transport international <sup>2</sup>. Pour éviter des conflits de lois quelquefois insolubles, pour calculer exactement leurs droits et leurs obligations, ceux qui participent aux transports maritimes désirent qu'une même loi s'applique dans toutes les eaux que les navires sont appelés à traverser. Cette loi uniforme obtenue par une bonne volonté commune, est naturellement rédigée sur la seule considération des nécessités pratiques et sans aucun respect des principes généraux du droit international. Alors se forme un droit maritime nouveau qui comme l'ancienne « *lex mercatoria* », a un caractère international et par là original.

Enfin, au progrès de la technique a répondu une audace croissante des hommes. A cause de la sécurité que donne le radar, les navires continuent de naviguer vite dans le brouillard ou la neige qui réduit la visibilité.

<sup>1</sup>. Georges RIPERT, « Ebauche d'un droit privé professionnel ». *Etudes Capitant*, 1938.

<sup>2</sup>. 95 % du trafic de nos ports intéresse des marchandises venant de l'étranger ou qui y partent; 5 %, le cabotage national.

La fermeture du canal de Suez a encouragé le gigantisme des navires qui atteindront le million de tonnes et dont les accidents sont infiniment plus graves pour eux, pour les autres et pour la pollution de la nature qu'autrefois les heurts de petits bateaux construits en bois.

Ainsi, tant par la conservation des usages anciens que par la création de règles nouvelles à caractère international, que par la persistance des périls de la mer (en moyenne 350 navires périssent accidentellement chaque année), le droit maritime a conservé ou acquis une véritable autonomie par rapport au droit commercial terrestre. C'est justement pour cela que l'étude de ce droit présente un grand intérêt juridique, en dehors même de son intérêt pratique <sup>1</sup>.

**6. — Caractère traditionnel.** — Pendant longtemps le droit maritime a conservé les anciens usages sans les modifier beaucoup. Le Code de commerce a reproduit l'Ordonnance de 1681, et l'Ordonnance elle-même était une compilation des règles coutumières.

Au début du XIX<sup>e</sup> siècle, la navigation maritime se faisait encore comme dans notre ancienne France et presque comme au Moyen Âge. Aussi le Code a-t-il recueilli les anciennes règles sur l'abordage, le jet à la mer, le prêt à la grosse, le caractère indemnitaire de l'assurance, l'affrètement.

La doctrine insiste volontiers sur le caractère traditionnel du droit maritime. « Il a traversé les âges sans vieillir », écrivait Pardessus. Aujourd'hui encore on retrouve dans ce droit d'anciennes expressions ou d'anciennes règles dont le caractère archaïque est remarquable. Les gens de mer forment un milieu professionnel presque séparé du reste de la nation; ils suivent ou acceptent des règles que les « terriens » ne connaissent pas.

1. Sur la fausse prétention au « particularisme du droit maritime », v. R. RODIÈRE, *Traité, Introduction et annement*, n<sup>os</sup> 23 à 29.

**7. — Evolution de ce droit.** — Mais ce qui était partiellement vrai il y a un siècle ne l'est plus aujourd'hui et déjà le Code de commerce ne répondait plus à l'état des faits en 1807.

Trois facteurs ont totalement modifié les conditions de l'exploitation maritime. Le premier date du XVII<sup>e</sup> siècle. Jusque-là il n'y avait pas d'armateurs de métiers, c'est-à-dire de commerçants en état d'offre permanente de fret; les armateurs étaient des marchands ou plutôt c'étaient les marchands qui se faisaient armateurs pour transporter outre-mer leurs produits; il n'y avait que des transports privés, les économistes diraient des transports intégrés. La division du travail social s'opère aux XVI<sup>e</sup> et XVII<sup>e</sup> siècles. L'entreprise maritime devient autonome. Désormais, les armateurs attendent les demandes de chargeurs, exportateurs ou importateurs avec lesquels ils ne sont pas unis par des liens d'association.

Le second s'exprime dans les progrès techniques qui se poursuivent de nos jours. La construction en acier substituée à la construction en bois a permis d'avoir des bâtiments considérables et d'une valeur très grande; la découverte de la machine à vapeur, de l'hélice, de la turbine, du moteur à explosion, l'adaptation des découvertes nucléaires permettent d'avoir des bâtiments rapides et d'une marche régulière.

Le troisième date assez précisément de la fin du XIX<sup>e</sup> siècle et ses effets sont allés croissant depuis. Les navires ont longtemps voyagé au gré des demandes de fret, suivant des itinéraires que chaque nouveau contrat façonnait; ils faisaient des transports « à la commande », du « tramping » (du mot anglais « tramp » = vagabond). A une époque où n'étaient guère industrialisés que les pays de l'Europe occidentale et les Etats-Unis, le reste du Monde fournissait ces pays industriels en produits bruts et recevaient d'eux des produits finis; mais surtout quand un navire chargeait une pleine cargaison pour l'Europe, il pouvait aussitôt repartir chercher une autre cargaison en un autre point quelconque du Globe car en tous lieux était demandé du charbon,

dont il pouvait emplir ses soutes notamment en Angleterre ce qui supprimait pour les « tramps », le lancinant problème du fret de retour. L'industrialisation du Monde et le moindre rôle joué par le charbon ont transformé les conditions de l'exploitation maritime. Sauf pour le pétrole et certaines cargaisons sèches (graines, charbon, minerais), les lignes régulières couvrent aujourd'hui presque toutes les relations qui correspondent à des courants de trafic stables.

Si l'on ajoute à ces facteurs les raisons de changement qui tiennent aux progrès de la législation sociale, à la modification dans la structure des entreprises, aux mœurs nouvelles du crédit, on comprend que le droit maritime longtemps protégé par son caractère particulariste ait considérablement évolué.

Pourtant, bien que les pratiques actuelles du droit maritime soient très différentes de la pratique ancienne, il n'y avait pas eu de 1808 jusqu'en 1966, de révision générale de nos lois maritimes. Mais comme les règles légales ne sont pas en général d'ordre public et que les contrats maritimes doivent être passés par écrit, il a été facile de remédier à l'archaïsme de la législation par le jeu des contrats types. Ainsi le droit avait pu suivre l'évolution économique.

## SECTION II. — Sources du droit maritime.

### § 1. — Sources historiques.

**8. — Droit romain.** — Le droit romain n'est presque d'aucune considération. Les Romains ont pratiqué un commerce maritime assez actif, mais il ne paraissent pas avoir bien connu, ni peut-être bien compris les règles maritimes suivies par les navigateurs de l'Orient. Venus tard à la vie juridique maritime, ils

ont, sans doute dès le Haut-Empire, recueilli la coutume rhodienne, ensemble de règles suivies en Méditerranée orientale et qui n'avaient pas toutes pour origine l'île de Rhodes <sup>1</sup>.

D'autre part, ils ont connu une forme de prêt, qui servait au commerce maritime, le *nauticum fœnus* contrat aléatoire où on a pu voir la première esquisse de l'idée de l'assurance.

Il y eut plus tard, sous les empereurs byzantins, un livre des *Basiliques*, consacré exclusivement au commerce maritime, devenu très actif en Orient, mais ce livre a été perdu.

Le droit romain ne fournit donc pas de règles formelles, et même la technique du droit romain n'a pas eu une grande influence sur la formation du droit maritime.

Pratiquement, la disparition de tout commerce maritime après les invasions et, pour l'Occident chrétien, jusqu'aux croisades, a pour conséquence la disparition de tout droit maritime. Le terrain sera vierge lors de l'éclosion du droit maritime avec les recueils d'usages des XII ou XIII<sup>e</sup> siècles.

**9. — Recueils d'usages.** — C'est seulement au Moyen Age que l'on trouve les éléments du droit maritime moderne. Deux recueils ont exercé, à cet égard, une influence considérable, non seulement en France, mais dans toute l'Europe <sup>2</sup>.

1° *Les Rôles d'Oléron*, recueil d'actes de notoriété remontant au XII<sup>e</sup> siècle, et attestant la jurisprudence maritime en vigueur sur les côtes françaises de l'Océan. On ne sait pas si cette jurisprudence émanait d'un tribunal siégeant dans l'île d'Oléron, ou si le recueil doit son nom au fait que les décisions avaient été copiées et certifiées par un greffier ou un notaire de cette île. L'autorité des *Rôles d'Oléron* s'étendit aux pays du Nord, et

1. Les études de droit maritime romain sont renouvelées en France par ROUGÉ. *L'organisation du commerce maritime en Méditerranée sous l'Empire romain*, 1966.

2. Tous les textes antérieurs au XVIII<sup>e</sup> siècle figurent dans la *Collection des lois maritimes de PARDESSUS* (six vol., 1828-1845).

jusqu'aux rives de la Baltique : les *Jugements de Damme* en Flandre, les *Lois de Westcapelle* en Zélande, les *Lois de Wisby* dans l'île de Gotland, en sont les traductions ou des adaptations.

2° *Le Consulat de la mer*, compilation des usages anciennement suivis dans la Méditerranée occidentale. C'était le nom du Tribunal maritime de Barcelone. Il est probable que le recueil est d'origine catalane bien que les Italiens en aient revendiqué la paternité. La première rédaction connue est en langue catalane et date du xiv<sup>e</sup> siècle. Les usages sont plus anciens. Le recueil est très complet, mais il est rédigé sans ordre, et, très vraisemblablement, il y a eu des apports successifs. Il a été traduit dans toutes les langues.

Les anciens auteurs croyaient que le *Consulat* et les *Rôles* étaient des ordonnances de princes souverains. Il n'en est rien : ce sont des recueils d'usages.

On peut citer encore le *Guidon de la Mer*, composé à Rouen au xvi<sup>e</sup> siècle, qui donne pour la première fois des règles détaillées sur l'assurance maritime. Il y avait aussi des usages particuliers à telle ville, à tel port.

**10. — Statuts des villes et des corporations. —** La différence entre l'usage et le statut, c'est que l'usage est suivi par la bonne volonté et l'opinion commune, tandis que le statut est imposé par une autorité. Les villes maritimes avaient un statut municipal, dans lequel on trouve beaucoup de règles sur le port, les gens de mer, les navires, et même sur la navigation. Les plus célèbres de ces statuts sont ceux des villes italiennes (Statuts de Trani, au xi<sup>e</sup> siècle, Tables d'Amalfi, au xii<sup>e</sup>...).

Les corporations avaient également leurs statuts, par exemple ceux des « *Merchant adventurers* » de Londres, ou ceux de la Ligue hanséatique.

**11. — Ordonnance de 1681. —** La première codification du droit maritime remonte au règne de

Louis XIV. Colbert en prit l'initiative : il fait nommer par le roi une commission qui, après de longues enquêtes dans les ports, élabora la grande *Ordonnance de la marine d'août 1681* <sup>1</sup>. Cette ordonnance, la plus remarquable de celles qui furent prises par Louis XIV, est une œuvre très étendue, comprenant à la fois le droit maritime public et le droit maritime privé. Elle acquit dans toute l'Europe une grande autorité et fut imitée par les nombreux pays qui, à l'exemple de la France, codifièrent cette branche de leur législation (Pays-Bas, Vénétie, Deux-Siciles, Espagne, Prusse, Suède, etc.).

**12. — Auteurs anciens.** — Il faut retenir quatre noms dans la doctrine française ancienne. Il arrive encore que l'on consulte ces auteurs pour connaître l'origine de nos règles maritimes.

*Cleirac*, avocat au Parlement de Bordeaux, a publié, en 1647, un volume intitulé *Les us et coutumes de la mer*; son œuvre est antérieure à l'Ordonnance.

*Valin*, conseiller à l'Amirauté de La Rochelle, a commenté au XVIII<sup>e</sup> siècle l'Ordonnance de 1681. Son commentaire est excellent et on continue de le citer. C'était un praticien, mais fort au courant des principes juridiques.

*Emerigon*, avocat au Parlement d'Aix et plus tard conseiller de l'Amirauté à Marseille, avait tenté lui-même de faire un commentaire de l'Ordonnance; mais quand il apprit que Valin en faisait un, avec un désintéressement louable, il lui envoya tous ses documents et renonça à commenter l'Ordonnance. Il a publié un traité des assurances et des contrats de grosse (1783).

*Pothier*, étudiant les différents contrats, a traité des louages maritimes. Il le fait avec sa finesse d'analyse juridique habituelle, mais il est bien moins renseigné que les auteurs que l'on vient de citer sur les usages maritimes.

1. Sur la préparation et la rédaction de l'Ordonnance, v. CHA-DELAT, *Revue historique du droit*, 1954, p. 74.

**13. — Droit révolutionnaire.** — La Révolution n'a pas beaucoup touché au droit maritime. Il y a eu pourtant deux réformes importantes. La première a été la suppression des *tribunaux d'Amirauté*, qui jugeaient uniquement les affaires maritimes, mais, en revanche les connaissaient toutes.

La deuxième réforme a consisté dans un Acte de la Convention du 21 septembre 1793, complété par un décret du 27 vendémiaire an II concernant la nationalité des navires et le transfert de la propriété.

## § 2. — Sources actuelles.

**14. — Le Code de commerce.** — Le Code de commerce rédigé en 1807, promulgué en 1808, contenait un livre II, qui est consacré au commerce maritime (art. 190 à 426). Les rédacteurs du Code de commerce copiant, ou à peu près, l'Ordonnance de 1681, l'avaient mutilée. L'Ordonnance touche à la fois au droit public et au droit privé et tout ce qui concerne l'organisation de la marine s'y trouve. Les rédacteurs du Code ont supprimé tout ce qui leur paraissait concerner de près ou de loin le droit public.

Les travaux préparatoires du code furent médiocres. Les tribunaux de commerce ont fait des observations intéressantes, mais le Conseil d'Etat n'a entendu que des discussions sans valeur. Très visiblement, les questions maritimes ne l'intéressaient pas.

Ce Code, qui est la reproduction du droit du xvii<sup>e</sup> siècle avait peu à peu beaucoup vieilli. Quand il a été rédigé, la navigation maritime était encore la même que deux siècles auparavant, mais les conditions de l'exploitation maritime avaient déjà changé.

Le Code laissait en vigueur les textes de l'ancien droit pour les matières qui n'étaient pas l'objet de dispositions nouvelles. L'Acte de 1793 sur la nationalité des navires, par exemple, est longtemps resté en vigueur.