



## Recensions du temps jadis

Jean-Louis Fillon

Délégué général de l'Institut français de la mer

*Même s'il est commodément rangé dans la rubrique « Histoire », cet article permettra aux lecteurs d'effectuer quelques lectures parallèles avec d'autres articles de La Revue maritime : au-delà de l'évolution des arts et techniques maritimes, de la sophistication des outils juridiques de notre temps, les questions de fond que se posaient nos anciens sont étrangement pérennes ; il en est de même, malheureusement, de la recherche et de la mise en œuvre des solutions que tout bon esprit appelle de ses vœux : au-delà du pessimisme de ce constat, satisfaisons-nous de relever que la continuité du regard porté sur la mer, avenir de l'humanité hier comme aujourd'hui, est un puissant aiguillon à persévérer dans la voie des efforts et du Progrès.*

Rien de tel qu'un temps de confinement pour flâner dans les rayonnages de sa bibliothèque et y (re)découvrir quelques documents oubliés et dignes d'être dépoussiérés, feuilletés voire lus, en tout cas parcourus. Des trésors, peut-être ? Ils étaient trois à sortir enfin du rang et connaître pendant quelques instants le regard d'un lecteur ingrat pour les avoir négligés depuis des lustres. Une petite plaquette de 90 pages placée pourtant sous le pavillon de « la Bibliothèque des capitaines de commerce », éditée en 1909 par Augustin Chalmel que tout le monde a oublié mais qui tenait boutique à la Librairie maritime et coloniale 17, rue Jacob à Paris. Et deux jolis livres reliés cuir qui devaient probablement plus à leur présentation qu'à leur contenu de côtoyer les Pléiades dont tout honnête lecteur est fier. Le premier date de 1842 et traite des « principes du droit public maritime » et en sous titre « et histoires de plusieurs traités qui s'y rapportent » ; son auteur est le comte italien Ferdinand Lucchesi-Palli. L'éditeur lui

aussi disparu depuis lurette était A. Leneuve, « librairie pour la Marine et (en petits caractères) l'art militaire ». L'autre est intitulé « le problème de la marine marchande » par Louis Fraissaingea, professeur de droit commercial et maritime à l'université de Toulouse. Il fut publié en 1909 par la société du Recueil Sirey qui continue son activité au 22, rue Soufflot dans le V<sup>e</sup> arrondissement de Paris.

## *Outillage et transports maritimes – Notions pratiques*

La plaquette porte un titre qui ne laisse pas augurer un fort tirage populaire : *Outillage et transports maritimes – Notions pratiques* Il est signé par un certain G. de Marqueissac, commissaire de la marine. Il appartient à une série d'ouvrages dédiée au long cours qui comprennent de nombreux titres techniques comme « chaudières et machines », « compensation du compas » ou juridiques comme « police de la navigation », « droit commercial et administratif » mais aussi des livres d'histoire maritime et de géographie. Les capitaines au long cours avaient une fort belle instruction. Une deuxième série était destinée au cabotage maritime.

« L'ouvrage modeste » selon les propres termes de l'auteur répond à la volonté de donner aux élèves des écoles d'hydrographie des connaissances maritimes générales appliquées au contexte de leur future profession. Des sept chapitres qui le composent nous citerons le premier consacré aux notions de base

que sont le jaugeage, le tonnage et la classification des navires. Puis l'auteur s'attache à « ce qu'est le transport maritime », véritable appel à la maritimisation avant la lettre : « le classement de marine marchandes donne à peu près l'échelle de l'activité économique d'un pays et de sa richesse. » Il dresse ensuite dans un gros chapitre important consacré au « fret » un panorama du commerce maritime et dénonce l'armateur français [dont] « *l'inertie naturelle se montre trop évidente toutes les fois qu'une prime ou une subvention ne lui est pas promise par l'État* ». À l'époque la France avait le 3<sup>e</sup> tonnage en Europe, à égalité avec la Norvège, devancée par l'Allemagne (le double) et le Royaume uni (13 fois le tonnage français !) Nos





voiliers étaient encore au nombre 1313. La valeur du fret fait l'objet de développements intéressants où l'on note en particulier que son « avilissement » n'est pas un signe de prospérité. Cet avilissement a pour origine l'énorme proportion de vapeurs tramp, à 80% britanniques, qui faisait baisser le fret général par l'exagération du tonnage offert et par les conditions anormales de concurrence à laquelle il se livrait. Et l'auteur dénonce les sociétés lancées par des *shippingmen* qui n'ont d'armateur que le nom et dont les gros actionnaires (souvent des fournisseurs de marchandises) comprennent très bien que le but de la société n'est pas de faire des recettes mais seulement des dépenses. Après cette diatribe vient l'énumération des frais accessoires de l'armement dont le courtage, ce qui nous vaut un rappel de l'institution des courtiers interprètes conducteurs de navires dont la charge était un office ministériel institué par l'Ordonnance de Colbert de 1681<sup>1</sup>. Parmi les nombreux frais l'auteur cite le pilotage, rappelle la règle toujours actuelle selon laquelle le capitaine n'est pas dessaisi de son commandement et demeure responsable des manœuvres. Puis vient un long chapitre IV consacré aux ports où l'on apprend qu'ils relevaient du ministre des travaux publics (et non de la marine marchande) et qu'ils étaient classés en trois catégories : « principaux » (navires de jauge brute supérieure à 500 000 tonnes), « secondaires » (entre 500 000 et 100 000) et « petits » où on ne pratique que le bornage (c'est-à-dire le cabotage), la pêche côtière et le petit cabotage. L'auteur salue au passage l'effort d'investissement (il n'emploie pas ce mot) consenti depuis 1879 par le gouvernement au profit des ports notamment à Dunkerque, Saint Nazaire et au Havre. Vient ensuite (enfin devrait-on dire puisqu'il s'agit du titre de l'ouvrage) la définition de l'outillage : « ensemble des services et organes utiles à l'exploitation », heureusement cette définition issue du droit administratif est illustrée par des exemples comme les ouvrages de radoub, les bigues à mâter et à démâter, les grues fixes et mobiles, les voies ferrées et autres entrepôts. L'auteur nous propose ensuite une comparaison<sup>2</sup> avec les ports étrangers (lire l'Europe) où l'on apprend que la gestion y est souvent partagée entre l'État et les collectivités locales ; il en conclut que « d'une façon générale on peut dire que la centralisation excessive (...) sévit sur les ports de commerce (...) et qu'elle est une cause de leur dépérissement ». Et de développer les projets d'autonomie des ports français, objet d'une résolution de la chambre des députés en date du 11 décembre 1906. M. de Marquessac prend l'exemple des « tribulations du port du Havre qui après 19 ans de projets et contre-projets, n'a reçu en 1908 que des améliorations déjà insuffisantes ... ». Qu'en dirait-il 110 ans après ? Après ces récriminations suivent de

1. L'article 1<sup>er</sup> de la loi du 16 janvier 2001 portant diverses dispositions d'adaptation au droit communautaire dans le domaine des transports a supprimé le privilège dont bénéficiaient les courtiers interprètes et conducteurs de navires.

2. Benchmark en globish

longues descriptions des outillages de divers ports dont ceux de Hambourg, Liverpool et Hong-Kong (port européen d'Asie ?)

Suit un chapitre consacré aux ports francs qui donne à nouveau à l'auteur de protester contre les retards de la France par rapport à l'Angleterre « qui n'est qu'un vaste port franc » (sans parler de Hong-Kong et Singapour) tandis que l'Allemagne en dispose de six. Il dénonce la commission des douanes du Parlement imbue de principes protectionnistes et l'obstruction faite par l'administration. Rien ne change : les navires passent sans escaler devant nos ports qui ne sont pas comme Hambourg ou Copenhague des ports francs.

Les deux derniers chapitres sont respectivement consacrés aux chemins de fer et canaux. Bien sûr, le terme multimodal n'est pas employé mais l'auteur célèbre la solidarité du cabotage national et de la navigation intérieure, regrettant d'être encore loin de la puissante organisation de la batellerie allemande même si le plan Freycinet<sup>3</sup> avait doté la France du nord et de l'est d'un nouveau système fluvial. Aussi appelle-t-il de ses vœux l'union entre la voie ferrée et les voies navigables. Par contre, les canaux internationaux sont peu abordés<sup>4</sup> comme si la dimension mondiale du commerce maritime échappait à l'auteur visiblement obnubilé par l'exemple allemand (comme nombre de ses concitoyens) et dans une moindre mesure britannique.

L'ouvrage s'achève sur un chapitre de deux pages consacrées au crédit maritime, brièveté que l'auteur justifie en indiquant sobrement que « le crédit maritime n'est pas organisé chez nous. ». Il dénonce la timidité des capitaux et la difficulté pour nos armateurs de trouver à bon compte le crédit nécessaire à l'armement et au « roulement » d'une entreprise maritime. Il propose de créer un crédit maritime analogue au crédit foncier qui serait destiné essentiellement au « moyen armateur » et non aux grandes sociétés anonymes. Il préfère les dégrèvements fiscaux qui ont l'avantage de la régularité alors que les subventions sont soumises au revirement dans les opinions du bureau du ministère. Il n'a pas tort !

Voici donc un court ouvrage qui en dit long sur la pérennité des caractéristiques de notre France maritime et en particulier sur sa lenteur à se réformer. Il serait bien sûr excessif de dire que rien n'a changé en 110 ans mais combien des descriptions et récriminations du commissaire de Marqueissac résonnent comme contemporaines ? Comment ne pas être surpris par le ton de cet officier qui certes intervient hors du cadre militaire mais ne trempe pas sa plume dans une prudence lénifiante : le propos est direct et la critique argumentée et sans

3. *Ministre des Travaux publics (1877–1879), son nom est attaché à la multiplication de lignes de chemin de fer comme projet d'aménagement du territoire dans le but de désenclaver les régions mal desservies. Il contribue également à la modernisation des voies fluviales par l'établissement d'une norme pour la taille des écluses, connue depuis sous le nom de gabarit Freycinet.*

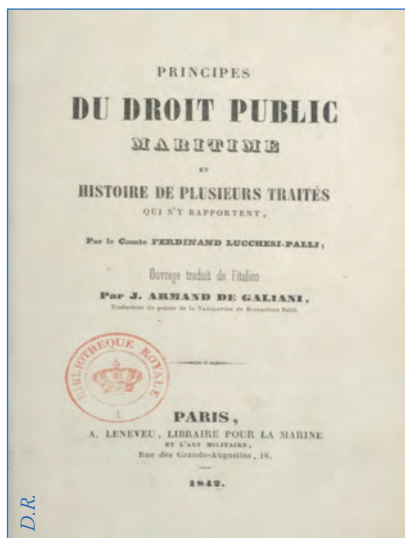
4. *Suez qui date de 1869 est exploité depuis 40 ans, le canal de Panama ne sera inauguré qu'en août 1914*



concession. On est moins dans l'esprit d'un manuel scolaire que dans un fascicule politique ce qui nous laisse de nous étonner sur la liberté dont pouvaient disposer (ou s'emparer) certains serviteurs de l'État<sup>5</sup>.

## *Les principes du droit public maritime*

Faisons maintenant un retour dans le temps, de 1909 à 1842 pour feuilleter *Les principes du droit public maritime*. Nous ne savons peu de choses de son auteur, l'éditeur n'ayant pas jugé utile de nous renseigner, sinon qu'il est italien et comte ; prestigieux intellectuel, apprend-on grâce à Internet, qui se pique d'économie comme de droit, en un temps où l'Italie n'est encore pas indépendante.



L'ouvrage de taille modeste (206 pages) s'ouvre par un avant-propos du traducteur, JA de Galliani qui mériterait d'être cité in extenso pour exprimer des idées qui nous paraissent aujourd'hui évidentes mais qui ne l'étaient probablement pas :

*« C'est la navigation que sont dues les relations politiques et commerciales entre les peuples séparés par l'intervalle des mers, celles-ci sont un domaine neutre<sup>6</sup>, sur lequel s'établissent les voies de communication qui relient l'une à l'autre les limites continentales des diverses parties du monde. Mais pour que*

*les mers conservent complètement ce caractère de neutralité qu'elles tiennent de la Providence ; pour qu'elles ne deviennent point, contrairement à leur nature, une source de discorde et d'oppression, il est nécessaire que, dans l'usage de la chose commune tous les peuples sans exception se soumettent religieusement à l'observation de certaines règles, conformément aux principes généraux de l'équité.*

*Ces règles qui constituent le droit naturel maritime ne pouvaient suffire à toutes les éventualités (...) comme interprétation et comme développement du droit naturel on a donc senti le besoin de lois positives qui assurassent pour la navigation, le maintien de l'ordre et de la bonne harmonie tant à l'égard des bâtiments de guerre qu'à celui des navires de la marine marchande. Ainsi s'est formé le droit public maritime ... »*

Le préfacier précise que si l'auteur n'a pas entendu faire un traité complet du « droit des gens de mer » il s'est efforcé de prouver la nécessité d'un

5. En 1909, année de publication de notre ouvrage, la marine marchande avait quitté depuis peu le giron de la Marine nationale et pris son indépendance par partition du département de la marine ; notre commissaire de la Marine devait appartenir à ce qui allait devenir le corps des administrateurs de l'Inscription maritime puis (et toujours) des affaires maritimes.

6. En italique dans le texte original



accord entre tous les gouvernants pour rédiger, dans l'intérêt de la justice et de l'humanité une *Charte maritime* dont il indique les bases.

L'ouvrage tiendra-t-il les promesses ambitieuses que l'avant-propos prête à l'auteur, il est trop tôt pour le dire mais comment ne pas être séduit par une approche de la mer qui en fait une chose commune à tous les peuples ? Comment ne pas voir dans ce projet l'esquisse de ce qui sera plus d'un siècle plus tard la première écriture (plus que la seule codification du droit de la mer) dans les quatre conventions de Genève de 1958, répondant enfin à l'esquisse de notre diplomate italien. On ne s'y est pas trompé, l'expression de droit public maritime recouvre ce qu'il est maintenant convenu d'appeler le droit de la mer. Mais les « Principes » du comte Lucchesi ne sauraient évidemment pas couvrir le champ de la discipline actuelle qui s'est considérablement enrichie au cours de la deuxième moitié du XX<sup>e</sup> siècle notamment du fait de l'exploitation des fonds marins et de la protection de l'environnement. Nous allons voir en le parcourant que l'ouvrage de notre aristocrate reste marqué par le droit de la guerre navale largement coutumier et qui a si fortement marqué le droit de la mer des origines ; ainsi accorde-t-il à la neutralité une importance majeure, mais ne faut-il pas porter notre regard au delà des conflits pour voir dans cette neutralité la manifestation voire l'institution de cette *chose commune* qu'est la mer ? L'auteur enfonce le clou en achevant la courte introduction de son ouvrage en répétant son acte de foi : « les mers ne peuvent être la propriété exclusive d'aucune nation »

La table des matières, permet d'avoir une vue d'ensemble, suivons le guide :

Dès le premier chapitre consacré à la communauté des mers, de la pêche et de la navigation, la couleur est annoncée : personne ne peut prétendre à une domination permanente en pleine mer ni empêcher qui que ce soit d'y naviguer à son gré, c'est l'idée centrale de son ouvrage. Notre auteur, précisons-le de suite, ne fait pas œuvre de juriste mais de politique au sens éthique du terme. Certes, après les développements qui suivent cette pétition de principe sont cités nombre de traités internationaux par lesquels les Parties se reconnaissent des droits de pêche à l'issue de conflit (traité de Paris de 1763 par exemple ou encore le traité de 1782 par lequel l'Angleterre reconnaît l'indépendance des États-Unis d'Amérique qui maintient les droits de pêche sur le Grand Banc et sur Terre Neuve) mais autant de références ne suffisent pas à faire œuvre de juriste. Si la liberté générale de pêche s'assortit d'une égale liberté de navigation, l'une et l'autre devant se respecter, l'auteur concède que les nations côtières sont légitimes à étendre leurs droits sur la mer qui les environne mais selon lui « pas au-delà du point où elle est nécessaire à [leur] sûreté ». Et il cite pour le dénoncer l'extension par les rois d'Angleterre « à raison de leurs forces navales » de leur souveraineté jusqu'aux côtes opposées de leur royaume<sup>7</sup>. Il préfère se référer à la théorie bien connue de la portée des canons.

Le chapitre II est consacré au « naufrage » entendu comme une opération volontaire. Il s'agit d'une dénonciation de ce « droit abusif » consistant à s'ap-  
*7. Selden est cité à l'appui de cette thèse britannique mais son adversaire Grotius ne semble pas connu du Comte.*



propre ce qui appartenait aux naufragés, navires et objets du bord étant séquestrés au profit du « souverain des côtes ». Il est intéressant de noter que cette question est abordée en premier lieu sous l'angle matériel de la captation des biens d'autrui et que les considérations humanitaires apparaissent ensuite : « les progrès de la civilisation ont non seulement fait abolir un si infâme droit par presque tous les gouvernements, mais donné aussi une plus grande impulsion aux lois de l'humanité ». En fait c'est la pratique maintenant oubliée mais d'usage courant des naufrageurs qui est visée en premier lieu avant le secours à la personne. L'auteur rappelle que dans l'Ordonnance de la marine de Louis XIV la sauvegarde des lois s'étend non seulement aux sujets, aux amis et aux alliés mais encore aux ennemis. Il était « enjoint [ajoute-t-il] aux habitants des lieux voisins de la mer où survenait la perte d'un navire de prêter secours aux malheureux qu'on voyait en péril ». Ce n'était donc pas si naturel que cela<sup>8</sup> ! Les objets résidus des naufrages font l'objet d'un commerce très réglementé et surveillé ce qui indique combien la pratique de « naufrage » était courante. Le chapitre s'achève sur quelques considérations relatives aux assurances et la diversité des solutions en Europe.

Les deux chapitres suivants sont consacrés aux détroits, baies (de peu d'étendue, est-il précisé) et aux ports, trois espaces considérés comme « propriété nationale » à l'instar des côtes. Si les termes d'eaux intérieures et de mer territoriale ne sont pas encore en vigueur on observera avec intérêt que l'actuelle réglementation des détroits internationaux est déjà contenue dans ces quelques lignes : « il est à considérer que lorsqu'ils servent de communication entre deux mers dont la navigation est commune à toutes les nations ou à plusieurs, le passage ne peut en être interdit toutes les fois qu'il ne doit en résulter rien de nuisible ou aucun dommage. La nation maîtresse du détroit, en refusant le passage, priverait les autres d'un droit concédé par la nature. Sa propre sûreté seulement pourrait l'autoriser à user de précautions, et à mettre en pratique des formalités établies par l'usage ». L'auteur donnant l'exemple du Sund considère comme légitime la pratique du péage. L'essentiel des développements de ces deux chapitres est ensuite consacré aux ports traités à travers une typologie classique : ports naturels et ports artificiels et trois classes de ports : de chargement et déchargement, ports francs et ports de guerre. Mais quelle que soit la catégorie, le principe de libre accès dans les ports des navires des nations amies est mis en exergue par l'auteur, disposition générale consacrée depuis par le droit international<sup>9</sup>. Plus d'un demi-siècle avant le commissaire de Marquessac, notre

8. *On sait maintenant qu'en distinguant le sauvetage des personnes et l'assistance aux biens la législation maritime internationale a bien séparé les questions, traitant le premier par la gratuité, ouvrant la possibilité d'une rémunération pour la deuxième. Mais est-ce avoir mauvais esprit de penser qu'il s'agissait peut être aussi d'encourager le sauvetage en rémunérant l'assistance, les deux opérations étant souvent confondues ?*

9. *Convention sur le régime international des ports maritimes conclue à Genève le 9 décembre 1923.*

comte italien est lui aussi le zéléateur des ports francs dont il loue la prospérité, il cite Ancône, Livourne et même Marseille. Quelques lignes seulement pour les ports de guerre afin de les distinguer radicalement du port de commerce et noter qu'en Méditerranée « la marine militaire est regardée comme un objet secondaire ». Seul véritable port de guerre à ses yeux, Toulon. Viennent ensuite des développements sur la police des ports, des rades et côtes, c'est-à-dire pour tout ce qui aux yeux de l'auteur relève de « la propriété nationale du pays qui les embrasse ». Nous sommes loin encore de la différenciation des espaces maritimes qui est un des sujets centraux du droit de la mer contemporaine.

La première prescription que rappelle l'auteur citant l'Ordonnance de 1681 qui semble être connue en Italie comme une référence, est celle de l'ordre public fait de propreté, de surveillance et de capacités d'intervention portuaire (remorquage, lamanage, réparations) ; les navires doivent pour leur part assumer leurs propres responsabilités pour le respect de ce bon ordre (sécurité incendie, débarquement des poudres de guerre, etc.) sous peine de sanctions. Il est rappelé que l'Ordonnance prévoit que les voleurs soient marqués au fer rouge d'une ancre à l'épaule. Les phares sont célébrés comme l'annonce au navigateur d'un peuple civilisé et le service des pilotes est une prestation pour l'entrée dans les ports qui relève plus de l'utilité pratique que de l'obligation juridique. Les rades qu'elles soient fermées ou ouvertes sont présentées comme une annexe des ports. Enfin les côtes maritimes (eaux territoriales dans notre vocabulaire) doivent faire l'objet d'une police aussi attentive que celle des ports : « une petite offense sur les côtes d'autrui peut être cause d'une guerre ». L'auteur s'appuyant sur la coutume esquisse enfin une sorte de réglementation de ce qui est devenu le passage inoffensif : « tout navire étranger qui veut jeter l'ancre ou passer près des côtes doit déployer le pavillon de sa nation pour être reconnu, c'est un usage ancien et juste ... » On remarquera que cette pratique ne suppose pas une autorisation préalable mais impose le respect de certaines formalités et prescriptions que la convention sur le droit de la mer de 1982 a maintenant développées dans ses articles 17 à 26.

Vient ensuite un très long chapitre, il couvre la moitié de l'ouvrage, consacré au pavillon et qui se divise en trois parties : de la neutralité – Traités de la neutralité armée et de leur histoire – récapitulation des principes naissant de la neutralité et des traités concernant le pavillon. Ainsi les deux tiers des « Principes du droit public maritime » sont-ils consacrés à la navigation en temps de conflit, sachant que les deux derniers chapitres (VI et VII) sont respectivement dédiés à la contrebande de guerre et au blocus. Jusqu'au droit écrit de la mer, maintenant droit du temps de paix, cette discipline se confondait pour l'essentiel avec le droit de la guerre navale ; d'origine coutumière et transcrit dans divers traités de paix circonstanciels, ce droit<sup>10</sup> consacrait à la navigation des neutres de

10. Dont nombre de dispositions sont maintenant utilisées par le droit de la sûreté maritime dans un cadre différent qui est celui de la police en mer : loi n° 94-589 du 15 juillet 1994 relative à l'exercice par l'Etat de ses pouvoirs de police en mer pour la lutte contre certaines infractions relevant de conventions internationale et code de la Défense





longs développements, nécessaires en raison de la particularité du théâtre maritime partagé entre nations belligérantes et non belligérantes alors que chacun a intérêt à la poursuite du commerce maritime. Il faudra attendre encore quelques années pour que ce droit prenne la forme conventionnelle avec les conventions de La Haye (1901 puis 1907) relatives au droit de la guerre et qui sont largement consacrées à la guerre sur mer. On ne reprendra pas dans le détail les longs développements que l'auteur consacre à la neutralité, souvent plus historiques que juridiques, nous l'avons dit, il est plus homme de culture générale que juriste. Le pavillon, question qui allait devenir si problématique au XX<sup>e</sup> siècle, est abordée par l'auteur sous un angle essentiellement politique : il doit nécessairement être porté par tout navire, « quel qu'il soit, [et] sert à indiquer la nation à laquelle il appartient ». Et l'auteur d'évoquer immédiatement le temps de guerre qui semble être pour lui la vraie justification de ce signe de nationalité. Il mentionne au passage que les deux tiers de l'équipage doivent être de la nation qui « délivre les patentes » - les temps ont changé ! - l'emploi des pavillons pour les signaux maritimes est signalé aussi mais l'auteur ne semble pas réaliser que le passage au pluriel change complètement son sujet ; il y revient pour rappeler le salut aux vaisseaux de guerre, selon lui une convention qui a acquis force de loi par une longue habitude. Cette mention implicite de la coutume pousse notre auteur à citer nombre de faits historiques, la prétention des Britanniques à recevoir le salut des navires de toutes les autres nations, l'importance que certains souverains lui accordaient (entre autres Philippe II d'Espagne mais le roi soleil n'était pas en reste<sup>11</sup>). Après cette mise en bouche un peu désordonnée du sujet, le comte souligne que le pavillon (auquel on doit un respect si sacré) semble être le point le plus intéressant du droit public maritime, objet de longues contestations portant sur plusieurs points qui seront ensuite abordées : neutralité, contrebande de guerre et donc trancher la question de savoir si le pavillon neutre couvre la marchandise ennemie. Voilà des questions qui nous semblent bien datées mais qui reflètent bien les préoccupations et seront au centre du droit de la guerre maritime<sup>12</sup>, réglées successivement par la Déclaration de Paris de 1856 et par la convention XII de La Haye du 18 octobre 1907. Il faut bien se rappeler qu'hormis des périodes exceptionnelles ou dans de rares espaces maritimes, la navigation commerciale était en permanence exposée à la rencontre de nations belligérantes, qu'il s'agisse de navires de guerre ou armés à la course. Les puissances maritimes, France, Angleterre, Espagne, Pays Bas étaient en guerre quasi permanente. Quand

11. « Pour marquer la prééminence française en Europe, Louis XIV avait ordonné que les commandants français exigent le salut de tous navires rencontrés. Mais, le 2 juin 1688, l'escadre française de Tourville rencontre au large d'Alicante une flotte espagnole qui refuse de saluer en premier. Tourville et Château-Renault attaquent aussitôt le navire amiral espagnol et, après plusieurs heures de bataille, le Carlos cesse le combat et salue le pavillon français de neuf coups de canon. » Gilles Mattera (La Baille Brèves 336 - juin 2017)

12. Le lecteur intéressé par cette question se reportera utilement au remarquable manuel « Le droit des conflits armés » de Charles Rousseau éditions Pédone 1983

l'ouvrage est publié au milieu du XIX<sup>e</sup> siècle la paix ne règne en Europe que depuis la fin de l'Empire. Naviguer en Atlantique, dans la Manche, la mer du Nord et même jusqu'en océan Indien revenait à affronter tempêtes, avaries et maladies mais aussi risquer de mauvaises rencontres, pirates certes mais encore navires belligérants ou corsaires avides de prises. Même dans ce mitan du XIX<sup>e</sup> apaisé depuis une trentaine d'années, la question du pavillon restait d'une importance majeure. Pour l'auteur, la nation neutre est celle qui « ne s'immisçant en rien dans les affaires de guerre conserve dans ses actions le caractère de l'impartialité et observe pour toutes les puissances belligérantes les mêmes égards ». Puis après avoir écarté pour inutiles les discussions des juristes il retient trois « axiomes » : 1° les neutres peuvent continuer librement leur commerce avec les belligérants. 2° Seul le transport d'armes peut faire l'objet de restrictions parce qu'elles accroitraient les forces ennemies, il s'agirait alors de *contrebande de guerre*. 3° Seul le blocus permet d'interdire la liberté de commerce des neutres à condition qu'il soit au préalable « dénoncé ».

Le respect de la neutralité s'impose aux belligérants comme un « devoir imposé par le droit des gens (...) et aucun peuple, quelque fort et indépendant qu'il soit, ne peut s'écarter du droit de la nature et se dispenser de faire ce qui est universellement juste ». Notre comte qui n'est pas à une solennité près en appelle au « droit universel, esprit créateur du Code des nations ». Mais tout cela n'interdit pas les considérations plus matérielles car la poursuite du commerce sert aussi les intérêts des belligérants comme des neutres. Le respect de la neutralité a comme contrepartie le droit de visite des navires neutres, sauf s'ils sont escortés par des navires de guerre de leur pavillon.

Puis l'auteur va consacrer une centaine de pages soit environ la moitié de l'ouvrage aux divers traités de la neutralité armée et à leur histoire. On épargnera au lecteur qui nous aurait suivi jusqu'ici le risque de le perdre et ce long développement sera seulement survolé. Le comte qui décidément a un faible pour l'Ordonnance de 1681 y revient pour lui reprocher son article 7 qui rejette le principe du pavillon couvrant la marchandise, pratique confirmée lors de la guerre de succession. Heureusement « la Grande Bretagne opposa un rempart à de tels excès » par le traité d'Utrecht (1713), puis profitant de sa supériorité sur les mers, elle oublia le traité de 1713 pour se rallier (sans l'avouer bien sûr) à l'Ordonnance auparavant décriée. Ce refus de la liberté du commerce par la nation britannique, désormais maîtresse des mers, provoquait évidemment la protestation des autres nations. Pour y répondre Catherine II de Russie qui se déclarait protectrice du commerce publia en 1780 une Proclamation dite de « la neutralité armée », armée dans la mesure où une flotte marchande neutre pouvait être placée sous la protection des navires de guerre du même pavillon. La France se rallia comme la plupart des États européens à cette politique qualifiée par notre comte d'« événement très agréable ». L'Angleterre sans reconnaître les termes de la Proclamation en prit fait son parti. La neutralité connut un prolongement la même année dans la décision du Danemark en accord avec la Suède de fermer la mer Baltique aux



nations belligérantes. Ce fut peut-être la première fois qu'une mer fut ainsi « pacifiée » pour des considérations marchandes mais on est encore loin de la convention de 1982 qui affectera la haute mer à des fins pacifiques (article 88). L'histoire déjà malmenée de la neutralité armée allait connaître des nouveaux développements avec la révolution française puis l'Empire (que le Comte ne cite pas) durant près de 25 années du blocus initié par le Royaume-Uni dès 1793 en interdisant aux nations neutres tout commerce avec la France. Notre auteur consacre ensuite de longues lignes aux aléas que connurent les relations de l'Angleterre avec le Danemark, la Russie et la Prusse sur la question de la liberté de commerce et le droit de visite jusqu'en 1801 où les puissances du nord s'accordèrent sur un nouveau code maritime qui reconnaissait aux neutres la liberté de navigation sauf pour la contrebande de guerre ; le pavillon ne couvrait donc plus la marchandise (interdiction au neutre de transporter des biens appartenant à l'ennemi). Où l'on constate que l'Angleterre a fini par « reprendre le mou ». Après toutes ces péripéties que le comte rapporte en détail et soupçonnant peut-être la lassitude du lecteur, il a jugé utile de rassembler les morceaux dans une troisième partie intitulée « récapitulation des principes naissant de la Neutralité et des traités concernant le pavillon ». L'énoncé est simple : la liberté de la navigation et du commerce est garantie au neutre sauf contrebande de guerre. Si ce principe n'est pas respecté, « la piraterie tient lieu de guerre et la force remplace la justice ». L'auteur place donc au-dessus de toutes « la liberté de commercer, et la navigation sur la mer commune à tous les peuples » ne saurait donc être entravée. Selden qui avait plaidé la cause britannique est à nouveau cité pour être mis au banc des accusés. La défense du libre commerce prend en fin d'exposé un tour pompeux et sentimental auquel le Comte se laisse volontiers aller : « les gouvernements (...) pour agir conformément aux principes du bien de l'humanité, qu'on proclame partout, devraient se réunir de bonne foi, et sanctionner comme règle générale la liberté des mers et l'inviolabilité du pavillon ... Quand les marchandises sont transportées librement et sûrement, les troubles de la guerre agitent moins les peuples ».

Le lecteur enthousiasmé par une perspective aussi exaltante retombe ensuite sur les considérations plus concrètes du chapitre VI relatif à la contrebande de guerre souvent évoquée auparavant par les citations de divers traités et qui méritait de faire l'objet d'un aperçu plus systématique. Il en existe de deux catégories : les armes munitions de guerre et de bouche, les troupes et les marins, les navires et leur matériel d'armement, les chevaux et mulets. Dans la seconde : le fer, le chanvre, la poix, les agrès, l'argent ... Bref, tout ce qui contribue de façon directe à l'effort de guerre. Pour autant, notre comte, décidément mercantile, loin de le condamner soutient le commerce de contrebande de guerre par une nation neutre car il représente un grand avantage et « on ne peut pas exiger d'elle un sacrifice absolu ». Suit un long plaidoyer pour le commerce (tous azimuts !) émaillé de belles formules que ne récuserait pas un lobbyiste contemporain : « pour les neutres il n'y a point de guerre, les belligérants

sont leurs amis, et c'est un devoir de leur accorder tout ce qu'on accorde aux autres peuples qui sont en pleine paix ».

Nous sommes presque au terme de cet ouvrage dont le dernier chapitre est consacré au blocus, parfois cité mais pas encore traité et a fortiori défini. : « acte par lequel on enferme un port en le faisant garder par des vaisseaux de guerre de manière à empêcher qu'aucun navire puisse entrer ou sortir sans être vu et arrêté. » L'auteur en appelle au droit des gens<sup>13</sup> pour condamner cette pratique qu'il qualifie de « monstrueux abus ». Il reproche à certaines nations belligérantes « par orgueil et avarice » de l'appliquer à l'ensemble des côtes ennemies, il s'agit alors du blocus de papier. Voilà qui porte atteinte à la liberté de commerce des nations neutres et l'on comprend l'indignation de notre auteur. Mais quand le blocus est déclaré et effectif, il le considère conforme au droit public maritime et toute tentative de le rompre est légitimement considérée comme un acte hostile, les neutres n'ont alors pas à s'en plaindre. Pour étayer son analyse il se réfère à nouveau à la Proclamation de Catherine II et à son exigence d'effectivité (« des vaisseaux suffisamment proches ») et à l'approbation des nations européennes : Danemark à nouveau, France et Espagne. Les Anglais bien sûr furent plus que réservés puisqu'ils mettaient la France sous blocus à partir de 1793 et qu'en réponse celle-ci remettait en question la neutralité armée. Sa réédition en 1798 à toute la France puis à l'Espagne et aux Provinces Unies lui vaut d'être curieusement qualifié d'« imaginaire ». Au nouveau blocus de 1807, Napoléon répondit par un décret qui dispose que tout navire qui aura respecté le blocus même contre son gré sera « dénationalisé » et perdant la garantie de son pavillon, il sera donc déclaré de bonne et valable prise. Et l'Empereur enfonce le clou en déclarant les Îles britanniques en état de blocus sur mer comme sur terre. Quand on connaît l'état respectif des flottes impériale et royale on voit de quel côté se trouve l'imagination ! L'auteur regrette enfin que le congrès de Vienne de 1815 n'ait pas réussi à mettre un terme à l'abus de blocus et il faudra attendre le congrès de Paris de 1856<sup>14</sup> pour que cette pratique soit enfin encadrée<sup>15</sup>.

La conclusion contient un appel grandiloquent pour l'établissement au cœur du droit public conventionnel d'un principe du droit des gens « inné dans le cœur humain » : « Que les nations doivent en temps de paix se faire réciproquement le plus de bien, et en temps de guerre le moins de mal possible » Le comte esquisse *in fine* une ouverture humanitaire en évoquant les guerriers vainqueurs qui « ne se sont point salis par la cruauté, et ont, au contraire, adouci en faveur de l'humanité les horribles maux de la guerre mais il ne délaisse pas ses convictions mercantiles auxquelles il revient très vite pour louer les nouveaux traités qui tendent à ôter toute entrave au commerce non sans tomber dans le recours à la morale, « cette loi de tous les peuples » et au droit universel des

13. Entendu à nouveau par l'auteur comme la coutume relative au droit de la guerre

14. Qui met fin à la guerre de Crimée (1853-1856)

15. Déclaration de Paris annexée au traité éponyme



peuples, « unique législation qui restera gravée dans le cœur humain ». Il regrette que le congrès de Vienne alors qu'il prenait des garanties contre la puissance continentale ait négligé le mal que les puissances maritimes avaient occasionnées. Et à nouveau il réclame l'établissement d'un code du droit public maritime dont il pose les principes « salutaires » : 1) liberté des mers, 2) secours aux victimes des naufrages et mise en sûreté des navires et cargaisons, 3) police des ports, rades et baies autant pour la protection de l'État côtier que pour la sûreté des bâtiments étrangers, 4) le pavillon couvre toute marchandise même ennemie, 5) visite des navires marchands sauf escorte par un navire de guerre, 6) la neutralité qui suppose l'impartialité des neutres permet la poursuite du commerce sauf blocus et contrebande de guerre, 7) Effectivité du blocus, lequel n'est applicable qu'aux ports « fortifiés », 8) pour une définition de la contrebande de guerre aux seules marchandises « qui constituent des secours militaires d'une application immédiate aux opérations de la guerre ».

Les derniers mots du comte sont pour déplorer l'incertitude du sort des neutres à la merci du bon plaisir des nations belligérantes, faute des bases d'un commun accord.

Quelques mots de commentaire : en ce milieu du XIX<sup>e</sup> siècle, le droit de la mer se comprend essentiellement dans un contexte de guerre<sup>16</sup> dont le cadre juridique se réduit à quelques principes coutumiers du « droit des gens » et le Code maritime que le comte appelle de ses vœux sera esquissé quelques années plus tard par la Déclaration de Paris déjà citée qui réglera notamment le blocus<sup>17</sup> (déclaré et effectif) et bannira la guerre de course. Mais nous sommes loin du droit conventionnel de la guerre et *a fortiori* du droit international humanitaire. On avait d'ailleurs observé que les considérations humanitaires semblent relever chez lui plus de la concession que de la conviction. Nous sommes encore plus loin du droit de la mer mais c'est une autre histoire...<sup>18</sup>

16. *Quasi interrompue sur mer depuis le XVII<sup>e</sup> jusqu'à 1815*

17. *En retenant essentiellement les règles d'effectivité et de déclaration préalable.*

18. *On ne résistera pas au plaisir de céder un instant la plume très critique au capitaine de frégate Théodore Ortolan (véritable pionnier du droit de la mer qui dans son ouvrage trop oublié « Règles internationales et diplomatie de la mer » (Paris 1856) règle son compte au comte : « Un diplomate et économiste italien, le comte Ferdinand Lucchesi-Palli, a publié récemment, sous le titre de Principes de droit public maritime, un livre qui a été accueilli avec faveur. On y trouve, outre certains détails, peut-être trop minutieux et vulgaires, sur les mesures d'ordre concernant la police locale des ports, quelques développements sur la communauté des mers, de la pêche et de la navigation, sur la neutralité et les traités publics qui s'y réfèrent, sur la contrebande de guerre et sur les blocus ; mais on y chercherait en vain les notions générales de droit international et l'exposition complète des principes qui doivent régir les relations maritimes de peuple à peuple. L'accueil favorable fait à cet ouvrage, qui se termine par l'énonciation d'un vœu souvent formulé, le vœu de la réalisation d'un Code universel de droit public maritime, cet accueil s'explique surtout par le mérite personnel de l'auteur- et par le besoin généralement senti d'une exposition des règles internationales de la mer ».*



## Le problème de la marine marchande

Revenons maintenant au millésime 1909 et au droit commercial maritime avec « *Le problème de la marine marchande* » par le professeur Fraissaingea. Bien que son auteur soit un universitaire, il s'agit encore d'un texte plus politique que juridique en tout cas pas de doctrine au sens de réflexion juridique universitaire à partir des sources du droit (lois, règlements et jurisprudence).

Plus politique dans le sens où notre professeur prend la plume pour décrire et rendre public la situation de la marine marchande qui en ce début de XX<sup>e</sup> siècle ne laisse d'être préoccupante pour de multiples raisons qu'il va décrire et démontrer dans les quelques 115 pages d'un texte écrit avec autant de clarté que de fermeté selon un plan binaire : situation de notre (*sic*) marine marchande, les moyens d'améliorer notre marine marchande. Notre homme s'affiche en politique qui expose son programme et comme tel il commence par souligner d'entrée son importance (introduction) et il met alors en exergue les rapports de la marine marchande et de la marine militaire, reprenant un thème que déjà Richelieu avait abordé<sup>19</sup> quatre siècles auparavant. Il s'agit d'ailleurs d'un apport réciproque d'une marine à l'autre, industriel, humain, technique et logistique d'une parfaite actualité, plus largement « l'industrie des armements maritimes est la condition d'une politique mondiale et d'une politique coloniale ».

Le bilan de la situation de notre marine marchande n'était déjà pas brillant en 1909 si l'on en croit le professeur Fraissaingea, un rôle de second plan, étant passée de la 3<sup>e</sup> à la 5<sup>e</sup> place. La situation de nos ports n'était pas plus brillante. Le classement des 10 premiers ports mérite d'être cité car il comporte des constantes, s'agissant de l'Europe du nord (Anvers, Hambourg, Rotterdam sont dans ce palmarès) et la présence des ports d'Extrême Orient était déjà majeure (Hong Kong, Shanghai et Singapour). Bref, une situation affligeante alors que la marine marchande a connu une révolution technologique en ce début de siècle dont la vitesse est la manifestation la plus visible. En une cinquantaine d'années le voyage à New York est passé d'une durée de 15 jours à 4 jours et 17 heures, record établi par le *Lusitania*<sup>20</sup> de la Cunard en 1908. L'importance croissante et accélérée des frais d'exploitation nécessite, outre des chargements importants, des capitaux



19. Philippe Masson, *Histoire de la marine tome 1 éditions Lavauzelle 1992*

20. *Qui fut torpillé le 7 mai 1915 au large de l'Irlande, 1 200 victimes sur 2 000 passagers*



que seules de grandes sociétés anonymes peuvent réunir. La flotte française a suivi ce mouvement général mais à distance pour deux raisons : d'une part, la faiblesse de nos exportations (« fret de sortie ») a pour conséquence que notre pavillon n'est pas assez présent pour charger nos importations qui se font pour les trois quarts sous pavillon étranger ; d'autre part, la géographie a placé les ports français sur la route des ports du nord permettant aux navires de ces pays de parfaire chez nous leur chargement et au retour de débarquer des denrées avant retour au port final. Cette optimisation à leur profit du chargement est d'autant plus précieuse que les frets subissent une baisse constante en raison de la productivité sans cesse meilleure des navires. Il faut réagir car le rappelle notre auteur « *trade follows flag* », qui voit dans la cherté de la construction navale française un des maux principaux auquel il faut remédier pour améliorer la compétitivité de notre flotte marchande. Faut-il compter sur l'intervention de l'État ou bien sur une réforme de l'organisation de l'industrie des transports maritime ? L'aide de l'État est ancienne et pratiquée par tous les pays ; le pacte colonial en fut une expression constante<sup>21</sup>. Petit à petit les accords et la pratique de la clause de la nation la plus favorisée<sup>22</sup> si elle accompagna l'expansion commerciale rendit la concurrence de plus en plus sensible. Pour se protéger les États pratiquaient des aides indirectes par le biais fiscal. La France offrit même une aide directe en créant la « subvention postale » au profit des paquebots qui chargeaient le courrier. Il y eut aussi par une série de lois de 1881, 1893, 1902 et 1906 des subventions que Louis Fraissinae analyse en détail mais qui ne produisirent pas les effets attendus car mal réparties entre constructeurs et armateurs et surtout parce que le shipping français souffrait d'une mauvaise organisation touchant ses deux piliers, les navires et les ports. La description rapide que fait l'auteur des divers types de navires marchands nous donne une idée de l'art en de début de XX<sup>e</sup> siècle. Il s'émerveille des cargos boats « à l'armature de vertèbres métalliques ... une sorte d'immense caisse ... dans laquelle entre deux cloisons est disposée une cale d'un seul tenant ... aux dimensions colossales... Dans la structure du navire existent aux angles latéraux des espaces vides [qui] reçoivent un *water ballast* très supérieur à tout autre lest ». L'aménagement du pont équipé de mâts de charge est salué. Quant au paquebot, ses traits caractéristiques sont le confort la sécurité et la rapidité. La vitesse n'a pas fini de progresser car la turbine va succéder aux machines alternatives chauffées au charbon en attendant « l'huile de pétrole ». Le *Lusitania* file à 25 nœuds. Trois ans avant le *Titanic* l'auteur a conscience du danger que courent des navires aussi rapides et il compare leur route Atlantique à « une voie ferrée unique sans signaux d'alarme et sans frein d'arrêt. Survienne un abordage et c'est

21. Dont a bénéficié notre flotte jusqu'à la fin de la guerre d'Algérie, qu'on se souvienne de l'importance des pinardiers qui firent la fortune de certains ports méditerranéens et dont la cargaison servait à doper le vin de table issu d'une production métropolitaine plus que médiocre.

22. L'auteur n'emploie pas cette expression contemporaine

la terrifiante catastrophe. » La flotte marchande française est qualitativement au niveau mais elle ne dispose pas d'un nombre suffisant de grands navires modernes pour affronter la concurrence anglaise et allemande, concurrence qui suscite parfois des pratiques douteuses comme ces « paquebots réclame » qui une fois établi le record de la traversée et gagnée la renommée sont désarmés et remplacés par des unités plus modestes. La Compagnie Générale Transatlantique qui ne mange pas de ce pain a la meilleure moyenne annuelle du service transatlantique. L. Fraissaingea ne le dit pas mais il semble qu'elle ne le fasse pas suffisamment savoir, confirmant l'adage selon lequel la vertu n'est pas toujours récompensée. Autre désavantage pour la flotte marchande nationale, les dimensions et l'équipement de nos ports, longueur des quais et profondeur d'eau ne sont pas toujours suffisants pour accueillir des grandes unités modernes et attirer les marchandises. Car « un port n'est rien en lui-même ; il n'a de raison d'exister que s'il est relié aux centres terrestres de production par des voies d'accès capables de dériver vers lui les courants commerciaux du continent. Il doit être le point terminus des voies ferrées et des voies navigables combinées<sup>23</sup> ... » Et l'auteur cite les efforts des gouvernements allemand et britannique qui ont investi considérablement pour assurer le rang de leurs ports de Hambourg et de Londres. Face à ces rivaux seul le port de Marseille « prédestiné à jouer sans éclipse le rôle de premier port du monde<sup>24</sup> » en dépit des investissements importants du plan Freycinet malheureusement « détournés au gré de complaisance ou de combinaisons politiques, afin de satisfaire des appétits locaux. La France électorale a réclamé la répartition des crédits sur tout le littoral et nous avons abouti à un éparpillement des ports contraire aux intérêts de la marine [marchande et de guerre] » Les armateurs, ajoute-t-il, se plaignent que les grands ports soient sous la dépendance de l'État et il cite les délais nécessaires pour mener à bien des travaux à Marseille comme au Havre qui ne possède pas de forme de radoub<sup>25</sup>. Les investissements importants prévus en 1909 au Havre et à Marseille permettront-ils à ces ports de rivaliser avec les ports modèles étrangers ? L'auteur semble prêt à le croire mais les armateurs demeurent sceptiques et réclament l'autonomie des ports que le gouvernement envisage mais du bout des lèvres en raison de « l'intérêt général. »

La conclusion permet à notre auteur de « se lâcher » et lui jusqu'alors froid et précis pour ne pas dire docte, recourt à un lyrisme patriotique qui cinq ans avant le déclenchement de la I<sup>re</sup> guerre mondiale ne saurait nous étonner. C'est en parfait disciple de Richelieu qu'il célèbre la puissance maritime et réduit à des « illusions » les grands empires créés par des conquérants qui furent uniquement des maîtres de la terre. Exemples historiques à l'appui et références

23. 110 ans après, il n'y a pas un mot à changer à cette citation : la lucidité de M. Fraissaingea doit être saluée et nos politiques ne peuvent pas dire qu'ils ne savaient pas.

24. Lucidité à éclipse de l'auteur !

25. Ce qui n'est pas exact mais il est vrai que la grande forme (n° 7) n'a été achevée qu'en 1927



contemporaines à l'empire britannique, aux États-Unis (il cite le « capitaine » Mahan), au Japon (la victoire de « Tsou-Tsima »), l'Allemagne (le Kaiser : « notre avenir est sur l'eau »), l'Italie (d'Annunzio (« la patrie est sur l'eau »). Quant à la France, « il nous appartient de lui assurer dans l'avenir un rang digne du passé et de montrer que sous les plis de son pavillon, s'abritent d'inépuisables réserves de grandeur nationale. » Fermez le ban !

Quelques mots pour rendre hommage au professeur Fraisaingea<sup>26</sup> et louer ses qualités de rédaction précise, étayée et documentée. Sa lecture est agréable et facile grâce à la clarté du style et à l'organisation de l'exposé. Nous avons pu mesurer combien ses enseignements sont hélas d'actualité ; on ne sait s'il faut louer ses qualités de visionnaire ou déplorer l'immobilisme auquel nous sommes encore confrontés sur nombre de questions.

Soyez rassurés, amis lecteurs, nous ne vous infligerons pas une dissertation conclusive sur le thème rebattu de la rupture et de la continuité dans la vie maritime du XIX<sup>e</sup> au XXI<sup>e</sup> siècle. Comment cependant ne pas déplorer après tant d'autres ces problèmes d'une désespérante pérennité : une politique maritime nationale aussi hésitante qu'incertaine, une administration cultivant à l'envi le juridisme et la surenchère normative, qui reste pour les entreprises un véritable boulet dont on voit, exemple parmi d'autres, les effets actuels dans l'émergence sans cesse contrariée des EMR (énergies marines renouvelables)<sup>27</sup>. Nous préférons célébrer sans retenue des progrès nombreux et indéniables : la sûreté de la navigation en temps de paix avec la disparition de la course et la quasi disparition de la piraterie<sup>28</sup>, la naissance d'une gouvernance maritime internationale<sup>29</sup> qui s'est substituée au concert des puissances maritimes européennes<sup>30</sup>, la construction d'un droit universel (ou presque) de la mer, équitable entre les nations et protecteur de l'environnement, l'inscription de la personne humaine au cœur du droit de la guerre dont on a vu qu'il était en mer essentiellement mercantile, l'existence enfin de notre organisation efficace de l'Etat en mer dont le besoin n'était pas même évoqué. Cette plongée passionnante et enrichissante dans un passé encore proche nous aura finalement aidé à garder la foi dans la capacité des hommes et singulièrement des marins à surmonter tant d'épreuves et à affirmer que le progrès n'est pas un vain mot.

26. *A cette époque les économistes n'existaient pas en tant que tel à l'université et portaient la toge des professeurs de droit. Il faudra attendre la loi sur l'autonomie des universités (1968) pour que l'économie prenne son indépendance.*

27. *Contrariée, il est vrai aussi, par la multiplication des recours que notre administration a fini par encadrer.*

28. *Sauf résurgence récente et relativement contrôlée dans la Corne de l'Afrique, encore vivace dans le golfe de Guinée et sporadique en Asie du sud-est (Malacca notamment)*

29. *Incarnée depuis 1948 par l'Organisation Maritime Internationale*

30. *Auxquelles on assimilait alors les États-Unis d'Amérique*