



HAL
open science

Les activités maritimes et la Thaïlande

Suchapai Aussavadegool

► **To cite this version:**

Suchapai Aussavadegool. Les activités maritimes et la Thaïlande. Neptunus, 2012, 18 (3), pp.1-21.
hal-03818203

HAL Id: hal-03818203

<https://hal.science/hal-03818203>

Submitted on 17 Oct 2022

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

« Les activités maritimes et la Thaïlande »

M. AUSSA VADEGOOL Supachai

Master II Droit et Sécurité des Activités Maritimes et Océaniques
Parcours Droit, 2011-12
Université de Nantes

SOMMAIRE

Introduction

CHAPITRE I : L'ÉVOLUTIONS DES ACTIVITÉS MARITIMES EN THAÏLANDE

Section I. Les activités maritimes sous le Royaume de Siam

Section II. Un chantier économique en développement continu

CHAPITRE II : LES CADRES JURIDIQUES ET ADMINISTRATIFS

Section I. Les textes juridiques applicables

Section II. Les organismes d'État responsables

Introduction

La Thaïlande, le pays où les Occidentaux nommèrent Siam ou appelée jadis par ses populations « Mûang-Thai » ou le Royaume des libres, sise dans la région de l'Asie du Sud-Est, tient une place non négligeable dans les relations économiques et commerciales non seulement dans la région mais aussi à l'échelle internationale et y joue un rôle important, notamment dans ses activités d'exportation des produits premiers et alimentaires. C'est à ces relations économiques et commerciales que tient une part importante de son économie. Se fait par la voie maritime 90% de ses commerces extérieurs. Ainsi, les activités maritimes, notamment le transport maritime ainsi que les activités portuaires et y afférentes, vecteur du commerce extérieur du pays, représentent un élément primordial dans le développement économique et commerciale du pays. Néanmoins, nonobstant son histoire ancienne, la Thaïlande ne s'est attelée à développer ses activités maritimes, notamment sur le plan des infrastructures portuaires, de la construction navale ainsi que de la création et du développement de sa flotte nationale, que depuis une époque récente, précisément vers la fin de la première guerre mondiale.

Les activités maritimes désignent, selon la définition donnée par la loi du 11 décembre B.E. 2521 (1978), modifiée par la loi du 10 novembre B.E. 2548 (2005), relative à la promotion des activités maritimes, « *tout transport par voie maritime, les assurances maritimes, la navigation maritime, le chantier de construction navale, les activités portuaires et toutes autres activités y afférentes directement ou y étant connexes telles que prescrites par les règlements* »¹. Elles englobent des activités économiques diverses. Aussi représentent-elles un secteur économique et commercial important dans lequel plusieurs mesures ont été adoptées en vue de sa promotion contribuant au développement économique comme social du

¹ La traduction non officielle de l'article 4 de la loi du 11 décembre B.E. 2521 (1978), modifiée par la loi du 10 novembre B.E. 2548 (2005), relative à la promotion des activités maritimes.

pays. Compte tenu de l'importance qu'accordent les autorités du pays à ces activités, en particulier et celles qui nous intéressent dans le développement qui suit, le transport maritime lié au commerce international effectué par voie maritime ainsi que les activités portuaires, nous tenterons de retracer à travers le **Chapitre I** son passé depuis l'époque du Royaume de Siam jusqu'à nos jours en vue d'examiner son évolution et aborderons par la suite dans le **Chapitre II** les cadres juridiques et administratifs en la matière.

CHAPITRE I : L'EVOLUTION DES ACTIVITES MARITIMES EN THAILANDE

Les activités maritimes, en particulier le transport et le commerce maritimes, se sont développés depuis l'époque du Royaume de Siam, toutefois de manière discontinue. Elles connurent un essor plus important à partir de l'époque de Rattanakosin, notre ère actuelle, en particulier à partir de la période de l'entre-deux guerres mondiales. Ainsi, nous aborderons dans un premier temps les activités maritimes sous le Royaume de Siam, avant de traiter dans un second temps, le développement de ces activités depuis le développement moderne du pays.

Section I. Les activités maritimes sous le Royaume de Siam

Dans cette section sera abordé le double aspect que représente la Thaïlande à l'époque du Royaume de Siam, dans ses activités maritimes. Sis à mi-chemin de la route commerciale maritime notamment sino-indienne, le Royaume de Siam fut au premier chef considéré comme un des ports les plus importants dans la région de l'Asie du Sud-Est (§1.). De même, compte tenu de l'abondance des matières premières et des produits agricoles que recélérent les terres du royaume, il joua un rôle non négligeable sous l'impulsion de la royauté dans le commerce maritime régional, voire international durant certaines périodes anciennes (§2.).

§1. Un port incontournable du Sud-Est asiatique

Établi vers 1238 en tant que royaume bouddhique puissant à l'issue de plusieurs conflits de conquête vis-à-vis des royaumes, existants et préexistants, de la péninsule indochinoise, le Royaume de Siam eut son premier centre de pouvoir à Sukhothai, une province sise au centre de la Thaïlande actuelle. Administré sous le régime monarchique, bien répandu dans la région de l'Asie du Sud-Est, le Royaume de Siam dont le rayonnement tant politique que territorial ne fut pas négligeable dans la région disposa d'une étendue territoriale relativement importante. Il s'étendit notamment à l'époque de Sukhothai jusqu'à l'extrémité de la péninsule malaise, là où sont à présent la Malaisie ainsi que Singapour comme en témoigne Monseigneur PALLEGOIX, qui vécut dans le royaume pendant une bonne période et qui décrit l'étendue territoriale du royaume de Siam durant cette période dans son ouvrage que, « *avant que les Portugais se fussent emparés de Malacca, la domination de Siam s'étendait sur toute la presque île jusqu'à Syngapore* »². Étant donné son étendue territoriale, le royaume bénéficia de deux façades maritimes importantes aussi bien du côté de la mer Andaman que du Golfe de Siam, qui ne fut guère l'objet des tempêtes ni des typhons dévastateurs, ce qui épargna les côtes du royaume des naufrages meurtriers. De ce fait, et compte tenu de l'emplacement du royaume sis à mi-chemin de la route commerciale maritime

² Il s'agit ici de la presque île malaise à l'extrémité de laquelle se situe Singapour. Pour Malacca, celui-ci fut soumis à la domination portugaise en 1511. (Voir PELLEGOIX (Mgr), *Description du royaume Thaï ou Siam*, Tome I, Paris, 1854, p.6).

notamment sino-indienne à l'époque, le royaume de Siam abrita l'un des ports les plus importants dans la région pour les navigateurs ainsi que les commerçants étrangers.

Il posséda un certain nombre d'excellents ports³, ce qui lui permit de recevoir des navires étrangers et facilita les échanges commerciaux non seulement avec les pays dans la région, mais aussi et en particulier l'Empire chinois avec lequel les relations furent anciennes. Les échanges commerciaux notamment avec ce dernier s'effectuèrent principalement par voie maritime, particulièrement à l'époque par l'intermédiaire des navires à voile. Ainsi, commencèrent à se développer les activités maritimes, notamment celles qui nous intéressent ici, à savoir le commerce ainsi que le transport maritimes.

Sis à mi-chemin de la route maritime, le royaume de Siam accueillit un nombre important des navires étrangers. Deux ports importants du royaume furent, d'une part, celui principal situé au centre du pouvoir du royaume, et d'autre part, celui situé dans la partie méridionale du royaume précisément à Patani, un sultanat tributaire et vassal du royaume, lequel fut établi dans la péninsule malaise dans la partie méridionale du royaume.

Il s'agit pour le premier port d'un des ports les plus importants en Asie du Sud-Est, qui se situa au centre du pays. Il sut accueillir un nombre important de navires de par de toutes les contrées du monde, comme en témoigna François Henri TURPIN, selon qui « *son port attirait les marchands de toutes les contrées du monde* »⁴. Toutefois, afin de s'y rendre, des navires durent naviguer à travers l'embouchure du fleuve « Chao Praya », jadis appelé par les commerçants ainsi que les navigateurs étrangers « *Më-Nam* »⁵, comme ce qui fut décrit par Monseigneur PALLEGOIX de la manière suivante :

« Au fond du Golfe et à l'embouchure du fleuve Më-Nam, les navires rencontrent une longue et large barre formée de boue et de sable, sur laquelle il n'y a que trois ou quatre pieds d'eau quand la mer est basse, mais avec l'aide d'un pilote et de la marée montante, un navire ordinaire passe aisément la barre en suivant le lit du fleuve ; il entre dans le Më-Nam et dans une demi journée il vient jeter l'ancre au milieu de la capitale, par une profondeur de cinquante à soixante pieds. Il est rare de trouver un port aussi vaste, aussi sûr et si commode ; car il n'y a à craindre ni bancs de sable, ni écueils, ni tempêtes, et il pourrait y tenir jusqu'à dix mille navires. Ajoutez à cela qu'on est à portée des boutiques flottantes, du bazar et des magasins, et que la provision d'eau est très facile à faire, puisque l'eau du fleuve est excellente. [...] Il faut observer néanmoins que les navires d'un fort tonnage sont obligés, pour pouvoir passer la barre, de décharger une partie de leur cargaison, et de la repasser à demi chargé ; la cargaison se complète en dehors de la barre au moyen de grosses barques de transport. »⁶

Il est à noter que, en sus des navires occidentaux, à savoir à titre d'exemples les navires portugais ou hollandais, venus commercer dans la région, ce port central accueillit également des navires en provenance de Chine, comme ce fut mentionné dans l'ouvrage du Monseigneur PALLEGOIX selon lequel « *à l'époque de la nouvelle année chinoise, on voit arriver de l'île d'Hainan, de Canton, du Fo-Kien et autres ports de Chine cinquante à soixante grosses jonques chargées de marchandises [...]* »⁷. De même, à ces navires s'ajoutèrent des navires venant du Moyen-Orient, soit qu'ils y firent une escale ou soit qu'ils y vinrent commercer⁸.

³ PALLEGOIX J. B. (Mgr.), op.cit., pp.9-10.

⁴ TURPIN François Henri, *Histoire civile et naturelle du royaume de Siam et des révolutions qui ont bouleversé cet Empire jusqu'en 1770*, Tome I, Paris, Costard Libraire, 1771, p.202.

⁵ Il est à noter que « Më-Nam » est le terme local, lequel signifie le fleuve.

⁶ PALLEGOIX J. B. (Mgr.), op.cit., pp.10-11.

⁷ Ibid.

⁸ Ibid., p.11.

Quant au port de Patani⁹, un sultanat tributaire et vassal parmi d'autres du Royaume de Siam, il se fit connaître progressivement par plusieurs navigateurs de même que des commerçants qui fréquentèrent cette région¹⁰, lesquels y implantèrent leurs entrepôts pour leur commerce avec les pays de la région, comme ce qui fut mentionné par Monseigneur PALLEGOIX, selon qui « *Patani fut divisé en cinq provinces, dont trois sur le littoral et deux dans l'intérieur. Patani est célèbre dans ses relations des anciens navigateurs ; car il leur servait jadis d'entrepôt principal dans leur commerce avec Siam, le Cambodge et la Chine.* »¹¹

Sur le plan commercial, Patani joua un rôle non négligeable et devint également un des ports importants dans cette région¹², qui fut fréquenté par plusieurs navigateurs et commerçants aussi bien de l'Occident que de l'Orient¹³. Ainsi, certains archéologues décrivent dans leurs articles sur Patani que :

« L'histoire de Patani s'inscrit dans l'histoire des grandes routes maritimes commerciales d'Asie du Sud-Est qui vont connaître un grand développement à partir du XV^e siècle, Patani deviendra un important sultanat qui va connaître son apogée entre la fin des années 1580 et les années 1620 »¹⁴.

Les raisons pour lesquelles le port central situé au centre du royaume ainsi que celui de Patani devinrent importants dans cette région sont d'une part, du fait de leur emplacement géographique favorable à la circulation maritime, car situé dans l'Est du littoral de la Péninsule malaise notamment pour le port de Patani et à mi-chemin de la route maritime commerciale internationale, fréquentée au fil des siècles par plusieurs navigateurs et commerçants tant de l'Occident que de l'Orient¹⁵, et d'autre part, du fait de la productivité des produits de matières premières du royaume.

§2. Une activité économique sous l'impulsion de la Royauté

S'étant développées depuis l'époque de Sukhothai, premier centre du pouvoir du royaume de Siam, les activités maritimes, en particulier le transport maritime, vecteur des échanges commerciaux, connurent un essor important à l'époque de « Joudia » ou Ayutthaya, deuxième centre du pouvoir établi vers 1350 faisant suite à Sukhothai, notamment durant le règne de Sa Majesté le Roi « Phra Narai », 1656-1688, pendant lequel il n'est pas peu pertinent d'estimer qu'il s'agit d'une ère de prospérité du royaume, y compris dans le domaine du commerce et du transport maritimes. Plusieurs navires chargés des marchandises ont été envoyés en vue de l'expédition maritime aussi bien avec d'autres pays de la région, à savoir à titre d'exemples Singapour¹⁶, Java, qu'avec l'Empire chinois et le Japon. La plupart des navires ainsi envoyés furent aussi bien ceux de Sa Majesté le Roi, comme ce qui est décrit dans l'ouvrage du Monseigneur PALLEGOIX : « *le Roi envoie à Syngapore, à Java et en*

⁹ Pattani est d'aujourd'hui une province méridionale du pays, sise à l'extrémité de la frontière avec la Malaisie.

¹⁰ HADDHA Krongchai, ประวัติศาสตร์ปัตตานีสันตมัยอาณาจักรโบราณถึงการปกครอง 7 หัวเมือง (Pattani : Histoire de l'Empire ancienne à sept provinces), Bangkok, Chula Presse, 2007, p.15.

¹¹ PALLEGOIX J. B. (Mgr), op.cit., p.25.

¹² WHEATLEY Paul, *The Golden Khersonese, Studies in the historical geography of the Malay Peninsula before A.D. 1500* (Le Golden Khersonese, Etudes sur la géographie historique de la péninsule malaise avant AD 1500), Kuala Lumpur, University of Malaya Press, 1961, p.45 ; HADDHA K., op.cit., p.35).

¹³ Pattani eut commerce à l'époque avec plusieurs commerçants venus de plusieurs endroits variés, à savoir de Chine, d'Inde, du Japon, du Portugal, de Holland etc. (Voir HADDHA (K.), op.cit., p.35).

¹⁴ PERRET Daniel, SRISUCHART Amara, SOMBATYANUCHIT Amnat, « Thaïlande. La mission « sites urbains anciens de la région de Pattani », in, *Bulletin de l'École française d'Extrême d'Orient*, Tome 86, 1999, pp. 387-393.

¹⁵ WHEATLEY (P.), op.cit., p. XVIII.

¹⁶ Il est à noter que d'après plusieurs ouvrages anciens ce pays fut appelé jadis « Syngapore ».

Chine de quinze à vingt navires »¹⁷, que ceux de certains commerçants, lesquels se virent accorder un monopole de commerce à l'extérieur, ce qui leur aura permis d'expédier également des navires de commerce. À cet égard, le transport maritime ainsi que les échanges commerciaux connurent une autre ampleur importante durant cette époque. Plusieurs expéditions maritimes furent envoyées durant son règne, parmi lesquelles celle à destination de l'Europe qui fut considérée comme étant la plus grande navigation qu'aient jamais faite les Siamois, comme le décrit Monseigneur PALLEGOIX de la manière suivante : « *du temps de Louis XIV, le Roi de Siam, appelé Phra-Narai, envoya un de ses navires en France, avec trois ambassadeurs [...]. C'est là la plus grande navigation qu'aient jamais faite les Siamois* ».¹⁸

Néanmoins, si certaines expéditions maritimes furent pour les contrées lointaines, elle demeura pour une partie importante à la hauteur de mille barques jaugeant de dix à soixante tonneaux entre les villes du royaume ou entre le royaume et les pays tributaires comme du reste, au sein de la région d'Asie du Sud-Est, sinon à destination de Chine ou de Ceylan ainsi que de Calcutta, qui « *occupa annuellement une centaine de gros bâtiments* »¹⁹.

Nonobstant la floraison économique à partir du règne du « Phra Narai », notamment sur le plan du développement du commerce maritime ainsi que du transport maritime, le royaume de Siam, affaibli par la succession de conflits vis-à-vis des royaumes limitrophes dut connaître une période relativement longue de fluctuation, voire d'immobilisme de son développement tant politique que commercial, ce qui mit également et inéluctablement un frein au développement des activités maritimes du royaume, comme le constata François Henri DUPIN, selon qui « *le commerce de ce royaume fut autrefois florissant. Mille vaisseaux, tant de la Chine que de l'Europe, y venaient aborder tous les ans et à peine en voit-on arriver aujourd'hui une douzaine* »²⁰. Qui plus est, compte tenu de certains accords bilatéraux conclus sous le coup de force avec les puissances étrangères, le royaume se vit imposer des contraintes, voire des entraves au développement du commerce maritime et du transport maritimes²¹.

Les activités maritimes du royaume connurent une autre ère de floraison à partir des années 1800 où y revint la stabilité politique et où il fut besoin de moderniser le royaume en vue de parer à la convoitise territoriale étrangère, ce qui aura facilité le développement du pays dans tous les domaines. Le commerce notamment avec l'Europe a pris des proportions considérables à partir des années 1864, à la faveur des richesses que posséda sa terre. Ces échanges commerciaux s'effectuaient principalement par voie maritime par le biais du port central du royaume²². Durant ces années, la valeur des échanges commerciaux à travers ce port avait atteint, estima GREHAN Amédée, 63 409 000 francs donc 34 024 000 francs à l'importation et 29 385 000 francs à l'exportation²³. Il ajouta que « *le mouvement maritime de*

¹⁷ PALLEGOIX J. P. (Mgr.), op.cit., p.325.

¹⁸ Ibid., p.350.

¹⁹ Ibid.

²⁰ TURPIN F. H., op.cit., p.204.

²¹ Certaines dispositions des accords, notamment celui du 22 août 1664 conclu sous le coup de force armée avec les Hollandais, proscrivirent le recrutement des marins et également des capitaines chinois, ce qui freinait inéluctablement et de manière importante le développement non seulement du commerce maritime, mais aussi du transport maritime du royaume, puisqu'il est à noter que la majorité des marins ainsi que capitaines présents à bord de navires siamois à l'époque furent étrangères, en particulier chinois, compte tenu du fait que, d'une part, leur compétence ainsi que leur expérience soient connues dans la région, et d'autre part, que n'étant pas une grande nation maritime dès son origine, peu de Siamois s'exercèrent dans cette activité. (Pour de plus amples développements voir THONGLEK Samran, *การจัดการพาณิชย์นาวี* (Gestion de la marine marchande en Thaïlande), Bangkok, Sangdao Publishing, 2008, pp. 25-37.)

²² Voir les annexes, le tableau présentant le volume des échanges commerciaux effectués durant cette époque via le port de Bangkok.

²³ GREHAN Amédée, *Le Royaume de Siam*, 3^e édition, Paris, Arthur Bertrand Éditeur, 1869, pp. 70-71.

port de Bangkok a compté, en 1867, 635 navires jaugeant 244 123 tonneaux »²⁴. Parmi les partenaires commerciaux du royaume figurèrent Singapour, Hong-Kong, la Chine, l'Inde et l'Europe.

Outre le commerce et le transport maritimes, une autre activité maritime dont le développement s'avéra également important à l'époque, fut la construction navale. Il s'agit d'une activité dans laquelle le royaume excella, comme le mentionna Amédée GREHAN, selon qui :

« l'art des constructions navales est certainement un de ceux dans lesquels excellent les Siamois. Ce n'est pas sans étonnement que l'on voit dans le pays de beaux navires de 800 à 1000 tonneaux entièrement construits par ouvriers indigènes, sous la direction d'un charpentier de leur nation. [...] et les navires qui sortent de leurs ateliers ne le cèdent guère à ceux fabriqués en Europe »²⁵.

Il ajouta de surcroît que « *la navigation à vapeur a aussi fait de grands progrès à Siam. Il y a peu d'années, aucun navire de ce genre n'existait sur le Mé-nam, et en ce moment on en voit en un grand nombre, tous construits à Bangkok* »²⁶. Fut même été créée au sein du royaume la première entreprise de la construction navale, « Bangkok Dock », laquelle fut mise sur pied en 1865 par une collaboration de John Bush, un investisseur britannique²⁷. Néanmoins, l'activité de la construction navale du royaume aussi bien commencée ne subsistera pas aussi longtemps que le gouvernement l'aurait souhaité à la concurrence féroce étrangère dont les navires furent plus performants du fait notamment des moyens économiques ainsi que du développement technologique plus importants.

En dépit des difficultés ainsi que des écueils auxquelles se heurtaient les efforts faits, le développement des activités maritimes n'a nullement manqué à se concrétiser, ce que nous aborderons ci-dessous dans la section II.

Section II. Un chantier économique en développement continu

Les activités maritimes, en particulier dans le domaine du transport maritime, de la Thaïlande commencent à se développer de manière structurelle, notamment sur le plan des infrastructures modernes à partir de la période après la première guerre mondiale. Les anciens ports sont aménagés au profit des nouveaux plus modernes dont la capacité sera plus importante afin de se préparer au développement économique dans la région. Quant à la flotte nationale, elle se développait tant sur le plan de son accroissement que de la modernisation. Ainsi, nous aborderons dans le (§1) le développement des infrastructures portuaires avant que l'évolution de la marine marchande nationale sera par la suite examinée dans le (§2).

§1. Le développement des infrastructures portuaires

Bénéficiaire d'un emplacement propice au commerce maritime, la Thaïlande disposa jadis d'un certain nombre de ports incontournables dans la région du Sud-Est asiatique, notamment celui de Bangkok. Or, leur développement tant sur le plan d'infrastructure que technologique moderne ne fut effectué qu'à partir des années 1932 avec l'appui de la Société

²⁴ GREHAN A., op.cit., p.72.

²⁵ Ibid., p.79.

²⁶ Ibid., p.80.

²⁷ Sous le contrôle de la Marine nationale notamment durant la deuxième guerre mondiale avant d'être reprise le 1 mars 1949 par le gouvernement, cette entreprise est devenue dès lors une entreprise d'État sous la supervision du Ministère de la Défense nationale.

des Nations, organisation internationale créée en 1919 dont le siège fut à Genève en Suisse et à laquelle se succède à partir de 1945 l'Organisation des Nations Unies (ONU). Néanmoins, interrompues durant le second conflit mondial, la construction des infrastructures portuaires a su reprendre et s'est achevée pour une grande partie en 1951. Dès lors, inauguré et opérationnel, le port de Bangkok est régi par la loi du 4 mai 1951 relative à l'Autorité des ports de Thaïlande²⁸. Le port de Bangkok se dresse sur une parcelle de terrain d'environ 941 acres dont 344 hectares sont à l'intérieur de la clôture des douanes et sont utilisés à des fins opérationnelles. Il se compose de hangars de transit, des entrepôts, des aires de stockage, des bâtiments de l'administration ainsi que des quais.

L'avènement de la conteneurisation dans le transport maritime en Thaïlande ainsi que, afin, d'une part, de s'apprêter au développement économique du pays dont la part importante relève du transport maritime et d'autre part, de multiplier la capacité des ports du pays, un projet de construction d'un nouveau port, « Laem Chabang », à l'emplacement situé à 120 kilomètres aux environs de Bangkok et destiné entre autres au transport maritime de conteneur, a vu le jour en 1982. À noter que l'idée de la construction d'un nouveau port au littoral oriental du pays apparut pour la première fois en 1948. Néanmoins, elle n'a pas été suivie d'effet compte tenu des circonstances peu favorables aussi bien sur le plan politique qu'économique dans le pays. Débutée en 1987, la construction s'est étalée en plusieurs phases dont la première et la deuxième se sont achevées et sont opérationnelle depuis le 21 janvier 1991.

Le port de Laem Chabang est un port commercial moderne en eau profonde situé sur la côte est du Golfe de Thaïlande, à 120 km au sud-est de Bangkok. Depuis son entrée en opération, le port de Laem Chabang dont quinze terminaux sont à présent en service régulier ne cesse de se développer et de se moderniser tant sur le plan de la capacité d'accueil des navires que de la technologie des équipements portuaires. Ainsi, y sont transportés chaque année plusieurs millions de conteneurs de part du monde entier²⁹, ce qui lui permet de se placer à la 22^{ème} position des ports les plus importants en matière de transport de conteneur³⁰.

Selon une étude réalisée par l'Autorité des ports de Thaïlande, il est estimé que le nombre de conteneurs transportés par le port de Laem Chabang dépassera probablement le seuil de dix millions annuel, ce qui excèdera la capacité d'alors du port. Ainsi, la perspective d'agrandissement est en vue. Aux quinze terminaux actuels s'ajouteront prochainement plusieurs terminaux de plus, ce qui accroîtra de manière importante la capacité du port et favorisera la croissance économique du pays ainsi que de la région³¹.

Outre les ports situés à la côte Est du pays, un autre port maritime a été construit en 2000 à la côte Ouest du pays, visant à devenir un port important dans la route commerciale du Moyen-Orient, du sous continent indien et de l'Asie central au Sud-Est asiatique sans qu'il soit besoin de parcourir le détroit de Malacca, où la densité de trafic ainsi que les risques plus que probables des attaques pirates ne suscitent pas moins de l'inquiétude. Il s'agit du « port de Ranong », sis dans la province de Ranong, une province méridionale de la côte Ouest du pays, dont la mise sur pied fait, du reste, partie de la politique du développement économique de la façade Ouest du pays, ce qui propulsera le développement économique et commercial de la partie méridionale du pays dont le tourisme prend part de manière non négligeable à l'économie de la région. Le projet d'agrandissement du port de Ranong a été adopté en vue de

²⁸ Pour plus ample de renseignements voir le site officiel de Port Authority of Thailand, disponible sur <http://www.port.co.th/>

²⁹ Il est à noter que la capacité du port de Laem Chabang en matière de transport de conteneur s'élève à dix millions de conteneurs annuel.

³⁰ Le site officiel de World Shipping Council, disponible sur : <http://www.worldshipping.org/>, consulté le 15 avril 2011.

³¹ Pour de plus amples de développements voir le site officiel de la phase troisième du Port de Laem Chabang, disponible sur : <http://www.laemchabangportphase3.com/index.html>

doubler sa capacité d'accueil pour faire face au développement du port. Ce projet s'est achevé depuis juillet 2006. Ainsi, la deuxième phase du port de Ranong est opérationnelle.

Outre des infrastructures portuaires, nécessaires pour le développement des activités maritimes, un autre secteur important dont le développement est patent depuis plusieurs années est la marine marchande nationale qui sera examinée ci-dessous.

§2. La marine marchande nationale

L'état de la flotte nationale de la Thaïlande avant la première guerre mondiale était jeune et relativement vétuste. Ceci résultait sans doute, d'une part, de la passivité de l'économie du pays, à savoir que pour la Thaïlande, ayant eu des ressources importantes des matières premières, sinon des produits alimentaires de base, elle n'avait intérêt à l'époque qu'à attendre la venue des commerçants étrangers, et qu'en outre, n'étant pas habituées à la vie en mer, les populations ne se complaisaient pas dans ce métier, et d'autre part, des entraves imposées par certains accords conclus avec les puissances étrangères précitées contre lesquelles le pays butait ainsi que du caractère peu moderne de l'ensemble, sinon la plupart, des navires de commerce.

La flotte nationale se développa concrètement à partir des années 1917, l'année durant laquelle une entreprise d'État, dénommée « Marine marchande de Siam »³², fut mise sur pied. Neuf navires de commerce dont la capacité de port en lourd respective fut équivalente entre mille et cinq mille tonnages, furent à sa disposition. Bénéficiaire durant les cinq premières années, l'entreprise dut dès lors observer des déficits compte tenu, d'une part, de l'inexpérience tant des équipages que des administrateurs, et d'autre part, de la concurrence féroce, notamment de la part des entreprises japonaises, ce qui eut contraint à sa cession au profit de ces dernières et enfin à sa fermeture en 1924.

Le redressement de la situation fut constaté à partir des années 1939 durant lesquelles le gouvernement estima propice pour se relancer dans le développement de la flotte de commerce nationale en créant le 28 mai 1939 « Navigation maritime de Thaïlande »³³, une nouvelle d'entreprise d'État, laquelle disposa des navires de 1 800 à 5 000 tonnages desservant notamment des trajets de Bangkok, Afrique du Sud et États-Unis en particulier du côté de l'Océan pacifique. Cependant, impactée par le second conflit mondial, l'entreprise fut contrainte à la mutation fonctionnelle en se convertissant dans les activités de la commission de transport maritime³⁴.

La création en 1979 de la commission des affaires maritimes, devenue Bureau des affaires maritimes intégré dans le Département de la Marine³⁵ du Ministère des Transports, jouant un rôle de charnière dans le développement de la marine marchande ainsi que des affaires maritimes, un des objectifs importants dans le plan national du développement économique, a propulsé de manière importante à travers les mesures fiscales, ainsi que les subventions éventuelles d'État, l'ensemble de la marine marchande nationale. Représentant progressivement entre 1974 et 1979 en termes de tonnes de fret 180 000 en 1974, 200 000 en 1975 et 328 442 en 1978, la flotte nationale connaissait un prompt essor depuis sa création. L'ensemble de la marine marchande atteignait la capacité de transport de 648 773 de tonnes de fret en 1986 et 931 921 en 1991. Néanmoins, ces capacités étaient, en dépit des efforts

³² Une traduction non officielle du nom thaïlandais de l'entreprise « พาณิชยนาวิสัยยาม » [Pha-nit-na-wee-siam].

³³ La traduction non officielle du nom de l'entreprise d'État « ไทยเดินเรือทะเล » [thai-dern-rua-tha-lé].

³⁴ A noter que certains navires de l'entreprise furent immobilisés aux ports de certains États des Alliés et malheureusement ne furent jamais restitués.

³⁵ Le Département de la Marine fera l'objet de plus amples développements dans le Chapitre II.

faits, en dessous de celles prévues, à savoir équivalent à 900 000, voire 1 000 000 de tonnes de fret en 1986.

En essor continu, à la faveur non seulement de la promotion de la part des autorités, conscientes de l'importance capitale de disposer de la marine marchande nationale puissante en vue de décroître progressivement la dépendance économique du pays en particulier sur le plan de transport maritime international, domaine dans lequel la marine marchande nationale assurait une part encore peu importante, la marine marchande nationale ne cessait d'augmenter ses capacités de transport. En ces termes, elle enregistre le nombre croissant de tonnes de fret des navires battant pavillon national : de 648 773 de tonnes de port en lourd en 1986 à 3 793 556 en 2010.

En termes de nombre de navires de commerce, la flotte nationale s'accroissait progressivement. Selon les statistiques officiellement réalisées par la Conférence des Nations Unies sur le Commerce et le Développement (CNUCED), la Thaïlande dispose en 2007 pour les navires de commerce de 298 navires dont 38 sont toutefois sous pavillon étranger et en 2010 de 343 navires, ce qui représente 3 793 556 de tonnes de port en lourd³⁶.

CHAPITRE II: LES CADRES JURIDIQUES ET ADMINISTRATIFS

Les activités maritimes étant promues et développées, les cadres juridiques ainsi que les administrations responsables ont évolué afin que le développement dans ces activités ne s'opère pas dans l'insécurité juridique, moins encore dans l'absence d'encadrement de la part des autorités. De la sorte, nous nous intéresserons dans un premier temps aux textes juridiques principaux dans le système juridique thaïlandais, relatifs aux activités maritimes en particulier le commerce et le transport maritimes, ainsi que dans un second temps aux administrations et organes publics chargés d'assurer la gestion et la promotion des activités maritimes en Thaïlande. De surcroît, l'organe judiciaire dont la compétence est de statuer sur les contentieux relatifs au transport ainsi qu'au commerce maritimes seront également traités.

Section I. Les textes juridiques applicables

Dans le système juridique thaïlandais, plusieurs textes juridiques relatifs au commerce maritime ainsi qu'au transport maritime encadrent et régissent ces activités économiques. Les principaux seront dans cette section présentés : du cadre juridique général aux dispositions spécifiques. À cet égard, les dispositions générales du Code civil et commercial (§1.) seront abordées, avant que d'autres dispositions spécifiques (§2.) ne fassent par la suite l'objet de notre développement.

§1. Le Code civil et commercial

Divisé en six livres, à savoir le premier portant sur les principes généraux, le deuxième relatif aux obligations, le troisième les contrats, le quatrième la propriété, le cinquième la famille et la succession pour le sixième, le Code civil et commercial, rédigé de manière à ce que les traditions du pays ainsi que les dispositions juridiques éparpillées dans plusieurs textes juridiques anciens soient substantiellement prises en compte, fut promulgué et entré en vigueur pour les livres premiers et deuxième en 1925 (B.E. 2468), en 1969³⁷ pour le livre

³⁶ UNCTAD, document : UNCTAD/RMT/2010, *Étude sur les transports maritimes 2010*, Publication des Nations Unies, p. 50.

³⁷ Il est à noter que le livre troisième du Code civil a été codifié et adopté postérieurement aux autres livres.

troisième, en 1932 pour le livre quatrième et en 1935 pour les livres cinquième et sixième. 1755 articles régissant les relations civiles et commerciales sont contenus dans ce Code.

S'agissant des activités maritimes, le Code civil et commercial, en ayant un caractère général et s'appliquant dans les cas où n'existent pas les dispositions spécifiques, renvoie en vertu de son article 609 alinéa 2 en matière de transport de marchandises par mer, y compris de cabotage maritime entre les ports du pays, aux dispositions spécifiques, qu'il s'agisse de la loi du 14 novembre B.E. 2537 (1994) relative au transport de marchandises par mer, que nous aborderons dans le (§2). Néanmoins, il n'en va pas de même pour le contrat de travail maritime ainsi que le contrat d'assurances maritimes.

Pour le premier, n'étant pas régi par les dispositions spécifiques en matière de droit du travail maritime, le contrat de travail maritime ainsi que les relations en découlant entre les contractants, y compris les contentieux, relèvent jusqu'à présent aux dispositions du droit du travail terrestre, à savoir entre autres ledit Code civil et commercial, en particulier dans ses articles 575 à 586, ainsi que la loi du 19 août B.E. 2541 (1998) relative à la protection des travailleurs. À cet égard, la codification d'un texte spécifique en matière de droit du travail maritime est nécessaire et c'est pourquoi le projet de loi est en codification. Il ne découle pas pour autant de cette carence juridique que le travail maritime n'est nullement réglementé et que les droits des gens de mer ne sont pas protégés. Ces derniers sont protégés et accordés au même titre que les travailleurs terrestres, ce qui ne soulève pas moins la question de l'abstraction éventuellement faite du particularisme du droit maritime et en l'occurrence des conditions de travail maritime, certes et à juste titre, distincte de celles de travail terrestre.

Quant à l'assurance maritime, l'article 868 du Code civil et commercial renvoyant aux dispositions spécifiques, en cours de la codification et partant, de la promulgation, qu'il s'agisse de la loi relative à l'assurance maritime, les articles 861 à 888 dudit Code, sont alors appelés à régir cette matière en vertu de l'article 4 dudit Code destiné à combler des lacunes juridique.

Aux dispositions de caractère général, s'ajoutent pour constituer un cadre juridique en matière d'activités maritimes plusieurs textes juridiques spécifiques les réglementant.

§2. Les dispositions spécifiques

Plusieurs textes juridiques relatifs aux activités maritimes sont codifiés et promulgués au fil des années suivant l'évolution de ces activités au sein du pays. Certains textes principaux seront présentés dans notre développement.

Le premier, parmi les textes anciens en matière de navigation, codifié durant le règne de Sa Majesté le Roi Rama VI, réglemente la navigation dans les eaux thaïlandaises, siamoises à l'époque. Il s'agit de la loi du 25 juin B.E. 2456 (1913) relative à la navigation dans les eaux thaïlandaises, promulguée et entrée en vigueur le 1^{er} septembre 1913 et amendée dès lors à plusieurs reprises. Elle vise à travers ses 312 articles à réglementer l'utilisation des eaux relevant de la souveraineté nationale aussi bien que la navigation et la sécurité de la navigation dans lesdites eaux. Son article 1 définit le terme « eaux thaïlandaises » de manière à ce qu'il s'entende des eaux relevant non seulement de sa souveraineté, mais également de sa juridiction nationale aussi bien que les eaux adjacentes, ce qui s'étend de sa mer territoriale jusqu'à la zone économique exclusive.

En 1938, un autre texte est adopté, qu'il s'agisse de la loi du 4 août B.E. 2481 (1938) relative aux navires battant pavillon national. Elle contient 70 articles visant à déterminer les critères ainsi que les conditions juridiques de l'octroi du pavillon national et de l'immatriculation des navires de commerce au registre national. Les droits ainsi que les obligations des navires battant pavillon national sont de surcroît réglementés par ladite loi.

En matière d'abordage, avant l'adoption de la loi du 16 avril B.E. 2522 (1979) relative à la prévention des abordages de navires, actuellement en vigueur, cette matière fut réglementée par la loi B.E. 2497 (1954) relative à la prévention des abordages de navires à laquelle la première est appelée à suppléer. La raison pour laquelle cet amendement s'avère nécessaire est l'adoption en 1972 par l'Organisation Maritime Internationale (OMI) du Règlement international pour prévenir les abordages en mer ou « Collision Regulations » (COLREG72), auquel la Thaïlande est partie. Ainsi, les dispositions de ladite loi sont en conformité avec ce règlement. Elle trouve son application à tous navires étrangers naviguant dans les eaux thaïlandaises, ainsi qu'aux navires battant pavillon national lors de leur navigation dans la haute mer. Composée seulement de dix articles, cette loi de 1979 confère au Ministre des Transports la compétence d'adopter des règlements ministériels en la matière. D'où l'adoption de trois règlements ministériels. Il s'agit du règlement de 1979 prévoyant les règles visant d'une part, à prévenir les abordages de navires dans leur navigation dans les eaux thaïlandaises, et d'autre part, à imposer les règles aux navires battant pavillon national dans leur navigation en haute mer, de celui de 1981 réglementant la prévention des abordages de navires dans les eaux autres que celles règlementées par ledit règlement et de celui de 1990 visant à amender les règlements précédents.

Pour compléter ladite loi, notamment sur le plan de la responsabilité civile ainsi que la réparation, est adoptée la loi du 31 janvier B.E. 2548 (2005) relative à la responsabilité civile et la réparation de l'abordage visant à réglementer l'abordage des navires ainsi que les actions en découlant tant sur le plan de la responsabilité civile que de la réparation. Les cas multiples de l'abordage des navires y sont traités. Il en va de même des dommages pouvant être réclamés ainsi que des modalités de réparation.

À ces textes susmentionnés viennent s'ajouter trois autres textes, qu'il s'agisse de la loi du 28 octobre B.E. 2534 (1991) relative à la saisie conservatoire des navires de mer contenant 31 articles, de celle du 14 novembre B.E. 2534 (1991) relative au transport des marchandises par mer, 61 articles, ainsi que celle du 22 janvier B.E. 2537 (1994) relative aux hypothèques et privilèges maritimes, 30 articles.

Pour la première loi, eu égard à la carence juridique en matière de saisie conservatoire des navires, si les armateurs, dont la plupart étrangers et n'ayant pas de domicile dans le territoire national, pouvaient être poursuivis pour les dommages occasionnés aux ressortissants nationaux comme aux non ressortissants domiciliant en Thaïlande au titre de la responsabilité civile, qu'elle soit contractuelle ou délictuelle, il n'est pas pour autant manifeste que les dommages soient indemnisés dans la mesure où les navires étrangers ne pouvaient faire l'objet de la saisie conservatoire, contrairement aux navires battant pavillon national, ce qui créait une situation de décalage pour ces derniers. D'où la codification de la loi du 28 octobre B.E. 2534 (1991) relative à la saisie conservatoire des navires de mer visant à remédier à cette situation³⁸.

Quant à la loi du 14 novembre B.E. 2534 (1991) relative au transport de marchandises par mer, elle est le premier texte spécifique réglementant le transport des marchandises par mer³⁹. Son application porte sur le transport de marchandises par mer d'un port du pays à un autre situé à l'étranger sous réserve de stipulation contraire dans le connaissement, ainsi que le cabotage entre les ports du pays dont le contrat stipule clairement son application. Or, dans le premier cas, nonobstant la stipulation contraire, ladite loi est applicable dans la mesure où une partie contractante est de nationalité thaïlandaise.

³⁸ Il est à noter que certaines dispositions de cette loi s'inspirent de celles de la Convention internationale pour l'unification de certaines règles sur la saisie conservatoire des navires de mer de 1952 à laquelle la Thaïlande n'est pas partie.

³⁹ Avant son adoption, les juges pour trancher les contentieux en découlant recouraient aux dispositions du Code civil et commercial, notamment aux articles réglementant le transport de marchandises.

Malgré le fait que la Thaïlande ne soit pas partie à aucune convention internationale en matière de transport des marchandises par mer, à savoir la Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissement 1924 et ses protocoles, appelés Règles de La Haye-Visby ainsi que la Convention des Nations Unies sur le transport des marchandises par mer, appelée Règles de Hambourg, ses influences ne sont pas moins importantes. De là, l'énumération dans son article 52 des cas d'exonération de responsabilité du transporteur.

Quant à la loi du 22 janvier B.E. 2537 (1994) relative aux hypothèques et privilèges maritimes, elle vise d'une part, à contribuer au développement des activités maritimes dans le pays, notamment dans le transport maritime dont le vecteur, à savoir le navire, exige un investissement considérable, et d'autre part, à combler une carence juridique en la matière, à laquelle s'appliquaient auparavant les dispositions du Code civil et commercial. Elle prévoit dans la section première, articles 6 à 21, les modalités ainsi que les conditions d'inscription des hypothèques maritimes et dans la seconde section, articles 22 à 28, des dispositions relatives aux privilèges maritimes.

Enfin, codifiée en 2007, la loi du 15 juin B.E. 2550 (2007) relative au sauvetage et à l'assistance maritimes est un dernier texte juridique en matière de droit maritime dans le système thaïlandais. Elle a pour but entre autres d'encourager des personnes et des navires à apporter leur assistance aux navires, y compris aux personnes, dans une situation de détresse en mer. 37 articles visent à conformer les pratiques anciennes existantes dans le pays aux règles existantes dans les conventions internationales en la matière, notamment les dispositions de la Convention internationale de 1989 sur l'assistance maritime, auxquelles la Thaïlande n'est pas partie⁴⁰. De surcroît, cette loi met en œuvre entre autres les conditions d'application du régime de l'assistance et du sauvetage, les critères de la détermination du montant d'indemnité en cas des résultats utiles.

Section II. Les organismes d'État responsables

Les activités maritimes, et notamment le transport et le commerce maritimes, sont régies et promues par les administrations compétentes, (§1.), à savoir en sus du Ministère de Commerce chargé des relations commerciales ainsi que les affaires commerciales, le Département de la Marine et l'Autorité des ports de Thaïlande, tous deux relevant du Ministère des Transports.

En cas de contentieux découlant des contrats de transport maritime ainsi que de commerce international la juridiction compétente ressortit à la Cour centrale de propriétés intellectuelles et de commerce international (§2.).

§1. Les administrations publiques compétentes

Les activités maritimes, notamment le transport maritime et les activités y afférents, relèvent principalement de la compétence et de la responsabilité du Département de la Marine (a.). Quant aux activités portuaires, il revient à l'Autorité des ports de Thaïlande qui s'en charge (b.).

⁴⁰ Il est à noter que plusieurs dispositions de la loi du 15 juin B.E. 2550 (2007) relative au sauvetage et à l'assistance maritimes s'inspirent de cette Convention internationale de 1989 sur l'assistance maritime, malgré le fait que le pays n'y soit pas partie.

a. Le Département de la Marine⁴¹

Le transport maritime, vecteur du commerce maritime, se fut développé depuis l'époque ancienne du Sukhothai, premier centre de pouvoir du royaume. Cette activité du commerce maritime fut sous le contrôle d'une agence publique, jadis appelée soit « เจ้าท่า » [djao-tha] ou « officier des douanes »⁴², soit « นายขนอมตลาด » [nai-ka-nhom-ta-lat] ou « officier à la frontière »⁴³ en fonction des époques et laquelle fut supervisée dans ses fonctions par le Trésor royal. Furent entre autres ses fonctions le contrôle de l'accostage des navires ainsi que de la perception des droits de douanes pour les navires entrant comme quittant le royaume. L'existence de cette agence date alors dès cette époque. De surcroît, compte tenu des relations commerciales avec les pays occidentaux, lesquelles connurent un essor important notamment depuis l'époque d'Ayutthaya, deuxième centre du pouvoir du royaume, il releva de sa compétence d'assurer un contrôle de certaines marchandises dont la commercialisation fut restreinte et assurée par le monopole de l'État. En d'autres termes, il n'est alors pas impertinent d'estimer que certaines de ses fonctions relèvent des autorités de douanes.

De l'ère de Rattanakosin, ère actuelle, sous le règne de Sa Majesté le Roi Rama IV, plusieurs assouplissements notamment concernant la monopolisation de certaines marchandises ainsi que la perception des droits de douanes furent accordés en vertu des accords commerciaux conclus avec les pays étrangers, notamment occidentaux, dont la Grande Bretagne fut la première bénéficiaire, ce qui implique une réforme aussi bien fonctionnelle que structurelle de cette agence, renommé Département de port.

Après plusieurs réformes administratives visant à améliorer le système de la fonction publique, un changement important s'est effectué au sein du Département de port. Le nom a donc été changé en Département de la Marine à partir de 2002, relevant du Ministère des Transports. Il s'est vu confié en raison de la restructuration du système de la fonction publique plusieurs nouvelles fonctions résultant de cette réforme, qu'il s'agisse de la promotion des activités maritimes, fonction auparavant conférée à l'Office de la Commission de la promotion des activités maritimes⁴⁴. Le Département de la Marine se charge dès lors pour maintenir le développement économique de la promotion des activités maritimes, à savoir à titre d'exemples le développement des réseaux de voies navigables et du commerce maritime afin de connecter avec d'autres moyens de transport, la construction navale, le développement des ports et de la marine marchande nationale ainsi que d'autres activités connexes. Aussi le Département apporte-t-il son appui au développement du secteur de l'exportation du pays afin qu'il soit plus compétitif face à la concurrence féroce.

Afin d'accomplir ses fonctions, le Département de la Marine est composé de plusieurs services au sein de son administration interne, à savoir entre autres un service d'enregistrement de navire, un centre de la formation de la marine marchande, un service de sécurité maritime et un bureau de l'environnement marin.

b. L'Autorité des ports de Thaïlande⁴⁵

⁴¹ « กรมเจ้าท่า » [krom-djao-tha] ou « Marine Department », site officiel disponible sur :

http://www.md.go.th/index_eng.php

⁴² La traduction non officielle du terme.

⁴³ La traduction non officielle du terme.

⁴⁴ Office of the Maritime Promotion Commission (OMPC).

⁴⁵ « การท่าเรือแห่งประเทศไทย » [kan-tha-rua-hègn-pra-thét-thai] ou « Port Authority of Thailand », site officiel disponible sur : <http://www.port.co.th/>

Entreprise publique gérée sous forme de régie d'État, l'Autorité des ports de Thaïlande est créée en 1951 par la loi du 4 mai 1951, loi qui lui confère les compétences administratives et économiques en matière de gestion comme organisation des ports principaux du pays, à savoir entre autres le port de Bangkok, le port de Laem Chabang, ainsi que celui de Ranong. L'Autorité des ports de Thaïlande est destinée à suppléer l'Agence portuaire de Bangkok, organisme administratif mis sur pied en 1940, chargé de la gestion ainsi que de l'organisation des ports de Bangkok, lequel étant sous la supervision du Département des transports du Ministère des Transports. La création de ladite Autorité est intervenue au moment où le port de Bangkok, port principal du pays, a fait l'objet de la modernisation et des travaux d'agrandissement pour accueillir un nombre plus important des navires de grands tonneaux.

L'Autorité des ports de Thaïlande, une des entreprises d'État les plus performantes sur le plan des bénéficiaires, tient une place incontournable dans le développement économique du pays lié pour une partie non négligeable au commerce international dont la voie maritime est l'un des vecteurs importants comme les activités portuaires. Elle fait partie des rouages de l'économie du pays dont les activités d'exportations et d'importations des marchandises par voie maritime sont non négligeables.

§2. La Cour de propriété intellectuelle et de commerce international

Il va de soi dans le commerce et le transport maritimes que le caractère international est un élément caractéristique bien présent. Les contrats commerciaux ainsi que les documents y afférents sont rédigés principalement et majoritairement dans une langue étrangère, en particulier en anglais, ce qui nécessite, lorsqu'il en découle des contentieux dont les parties ne sont pour la plupart des cas autres que les ressortissants de nationalités différentes, des juges compétents non seulement sur le plan juridique mais également linguistique afin que la justice soit rendue et ne soit pas mise en cause. D'où l'idée de la création d'une cour spécialisée en matière de commerce international et de transport maritime.

Après des années d'élaboration du projet tant sur le plan réglementaire, procédural qu'administratif, est mise sur pied le 1^{er} décembre 1997 la Cour Centrale de propriété intellectuelle et de commerce international dont le ressort s'étend dans tout le royaume, en attendant la création des Cours Régionales de propriétés intellectuelles et de commerce international. En vertu de la loi du 14 octobre 1996 relative à la création de la Cour Centrale de propriété intellectuelle et de commerce international et à la procédure des litiges relatifs à la propriété intellectuelle et au commerce international, la Cour est compétente pour les contentieux aussi bien pénaux que civils.

Outre ses compétences dans les contentieux relatifs à la propriété intellectuelle, en matière de transport maritime et de commerce international, la Cour est appelée à statuer les contentieux relatifs au transport maritime international, à la saisie conservatoire des navires, aux assurances maritimes ainsi que, autres litiges telles que le Président de la Cour de cassation statue qu'il relève de son ressort.

Sur le plan procédural, novateurs sont entre autres l'utilisation des vidéos conférences dorénavant autorisée dans le procès, ainsi que l'assouplissement de certaines règles procédurales généralement strictes en vue de favoriser le commerce international dont la rapidité des actions n'est pas à négliger. Au demeurant, la composition de la Cour comprend trois magistrats, dont deux magistrats professionnels et un magistrat sélectionné des professionnels compétents en matière de propriété intellectuelle, comme de commerce et transport international. Ce dernier est nommé pour un mandat de cinq ans⁴⁶.

⁴⁶ La loi du 14 octobre 1996 relative à la création de la Cour Centrale de propriété intellectuelle et de commerce international et la procédure des litiges relatifs à la propriété intellectuelle et au commerce international

Depuis sa création, elle contribue considérablement au développement économique et commercial du pays, ainsi que suscite de la confiance chez des commerçants étrangers sur la procédure équitable, rapide et à la hauteur des exigences du commerce international dont le transport maritime joue un rôle essentiel.

- Annexe I : Carte du Royaume de Siam en 1809⁴⁷.
- Annexe II : Carte du cours du fleuve « Chao Phraya » ou « Mě-nam » en 1691⁴⁸.
- Annexe III : Plan de la capitale du royaume de Siam en 1691⁴⁹.
- Annexe IV : Carte actuelle du Royaume de Thaïlande⁵⁰.
- Annexe V : Tableau présentant le volume des échanges commerciaux via le port de Bangkok en 1987⁵¹.

⁴⁷ HADDHA (K.), *ibid.*, p.99.

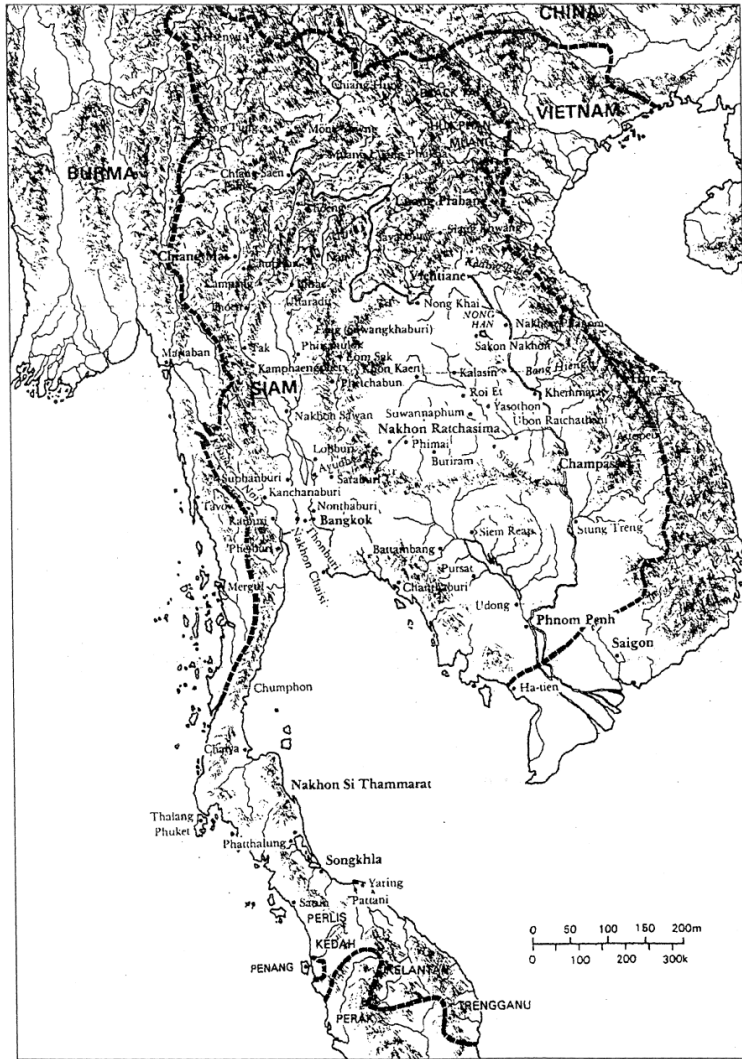
⁴⁸ DE LA LOUBERE Simon, *Du Royaume de Siam*, Tome I, Paris, Chez Jean-Baptiste COIGNARD, 1691, p.4.

⁴⁹ DE LA LOUBERE S., *op.cit.*, p.16.

⁵⁰ International Crisis Group, « Southern Thailand : Insurgency, not Jihad » (Le Sud de la Thaïlande : Insurrection, non Jihad), in, *Rapport sur l'Asie*, n°170, 22 juin 2009, p.73.

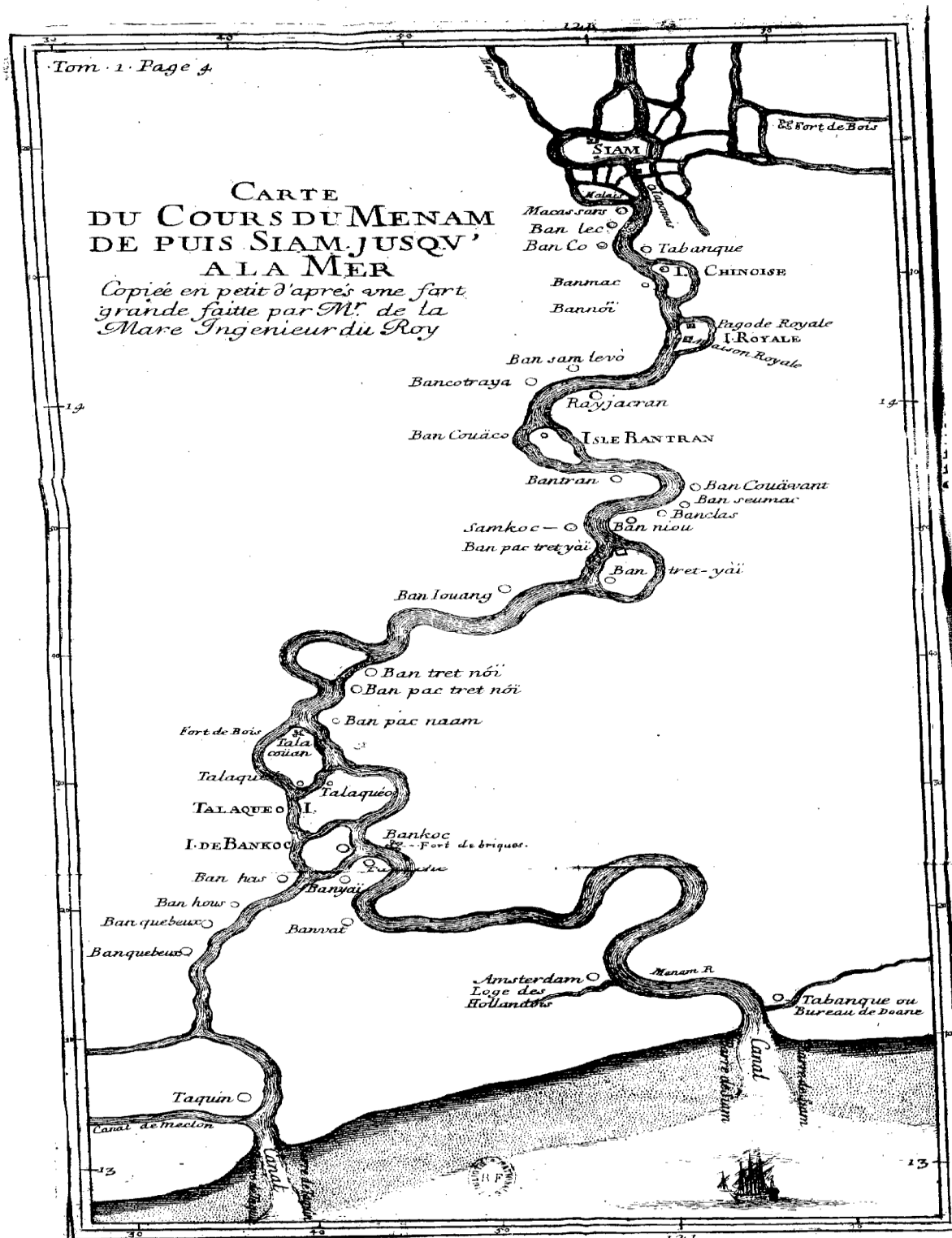
⁵¹ GREHAN A., *op.cit.*, p.73.

ANNEX I : La carte du Royaume de Siam en 1809.



ภาพ 16 แผนที่ราชอาณาจักรสยาม ปี พ.ศ. 2352 ปลายรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระพุทธยอดฟ้าจุฬาโลก (Wyatt, 1984 : 159)

ANNEXE II : Carte du cours du fleuve « Chao Phraya » ou « Më-nam » en 1691.



ANNEXE IV : Carte actuelle du Royaume de Thaïlande.



Map No. 3853 Rev. 1 UNITED NATIONS
January 2004

Department of Peacekeeping Operations
Cartographic Section

ANNEXE V : Tableau présentant le volume des échanges commerciaux via le port de Bangkok

— 75 —

MOUVEMENT DU PORT DE BANGKOK POUR L'ANNÉE 1867

ENTRÉES

PROVENANCES	NAVIRES SIAMOIS		NAVIRES DE PAYS DE PROVENANCE		NAVIRES SOUS PAVILLON TIERS		TOTAUX	
	OMBRE	TONNAGE	OMBRE	TONNAGE	OMBRE	TONNAGE	OMBRE	TONNAGE
Amérique	»	»	»	»	»	»	»	»
Angleterre	»	»	»	»	»	»	»	»
Chine	15	5.082	»	»	18	0.443	33	12.125
France	»	»	»	»	»	»	»	»
Hambourg	»	»	»	»	»	»	»	»
Hong-Kong	75	25.982	50	23.113	41	17.105	166	61.200
Indes	»	»	2	937	»	»	2	937
Java	7	1.863	»	»	»	»	7	1.863
Saigon	3	1.570	»	»	3	031	6	2.516
Singapore	40	17.425	38	12.532	19	7.610	97	37.573
Provenances et destinations diverses	5	1.703	»	»	3	1.708	8	3.471
TOTAUX PAR PAVILLON	145	54.204	90	56.582	84	33.403	319	124.685

SORTIES

DESTINATIONS	NAVIRES SIAMOIS		NAVIRES DU PAYS DE DESTINATION		NAVIRES SOUS PAVILLON TIERS		TOTAUX	
	OMBRE	TONNAGE	OMBRE	TONNAGE	OMBRE	TONNAGE	OMBRE	TONNAGE
Amérique	»	»	1	398	4	1.875	5	2.271
Angleterre	»	»	4	2.214	3	1.450	7	3.673
Chine	12	4.512	»	»	32	13.250	44	17.768
France	»	»	1	320	»	»	1	320
Hambourg	»	»	2	858	»	»	2	858
Hong-Kong	65	24.250	52	25.360	33	14.071	152	64.277
Indes	»	»	3	1.191	»	»	3	1.191
Java	14	3.364	0	1.007	2	584	23	5.345
Saigon	»	»	»	»	1	68	1	68
Singapore	44	13.243	23	0.485	5	1.903	72	24.651
Destinations diverses	5	1.121	2	752	»	»	7	1.876
TOTAUX	140	46.393	91	3.925	82	33.614	316	119.458

BIBLIOGRAPHIE

Textes juridiques

- Code civil et commercial de la Thaïlande
- Loi du 25 juin B.E. 2456 (1913) relative à la navigation dans les eaux thaïlandaises
- Loi du 4 août B.E. 2481 (1938) relative aux navires battant pavillon thaïlandais
- Loi du 16 avril B.E. 2522 (1979) relative à la prévention de l'abordage des navires
- La loi du 11 décembre 1978 relative à la promotion des activités maritimes
- Loi du 28 octobre B.E. 2534 relative à la saisie conservatoire des navires en mer
- La loi du 14 novembre B.E. 2534 (1991) relative au transport des marchandises par mer
- Loi du 22 janvier B.E. 2537 (1994) relative aux hypothèques et privilèges maritimes
- La loi du 14 octobre 1996 relative à la Cours Centrale de propriété intellectuelle et de commerce international.
- Loi du 31 janvier B.E. 2548 (2005) relative à la responsabilité civile et la réparation de l'abordage des navires
- Loi du 15 juin B.E. 2550 (2007) relative au sauvetage et à l'assistance maritimes

Ouvrages

- HADDHA Krongchai, ประวัติศาสตร์ปัตตานีสี่หมื่นอาณาจักร โบราณถึงการปกครอง 7 หัวเมือง (Pattani : Histoire de l'Empire ancienne au statut de sept provinces), Bangkok, Chula Presse, 2007, 240 pages.

- NATSUPHA Chatthip, MANARANGSUN Somphop, *ประวัติศาสตร์เศรษฐกิจไทย จนกระทั่งถึง พ.ศ. 2484* (Histoire économique de la Thaïlande jusqu'en 1941, Bangkok, The Foundation for the Promotion of Social Sciences and Humanities Textbooks Projects, 1984, 675 pages.
- REUNGSIL Chai, *ประวัติศาสตร์ไทยสมัย พ.ศ. 2352-2453 ด้านเศรษฐกิจ*, (Histoire économique de la Thaïlande de 1809 à 1909, Bangkok, The Foundation for the Promotion of Social Sciences and Humanities Textbooks Projects, 1979, 361 pages.
- THONGLEK Samran, *การจัดการพาณิชย์นาวี* (Gestion de la marine marchande), Bangkok, Sangdao Publishing, 2008, pp. 25-37.
- WHEATLEY Paul, *The Golden Khersonese, Studies in the historical geography of the Malay Peninsula before A.D. 1500* (Le Golden Khersonese, Etudes sur la géographie historique de la péninsule malaise avant AD 1500), Kuala Lumpur, University of Malaya Press, 1961, pp.1-45.

Articles

- DABPHET Siriporn, « การพาณิชย์นาวีและพิพิธภัณฑ์พาณิชย์นาวี » (La marine marchande et le musée de la marine marchande), in, *วารสารโลกประวัติศาสตร์* (Revue Monde de l'histoire), Vol. 2, 2005.
- PERRET Daniel, SRISUCHART Amara, SOMBATYANUCHIT Amnat, « Thaïlande. La mission « sites urbains anciens de la région de Pattani », in, *Bulletin de l'École française d'Extrême d'Orient*, Tome 86, 1999, pp. 387-393.
- SUKDANONE Sumalee, « ท่าเรือแหลมฉบัง » (Le port de Laem Chabang), août 2011 article non édité, disponible en langue thaïe sur : <http://www.tri.chula.ac.th/triresearch/leamchabang/leamchabang.html>

Travaux de recherche

- HONGRWAM Jongruk, ANGVARAWONG Choeunchit, *Importance and Problems in Thai Maritime Business*, Khon Kaen, Université Khon Kaen, 1997, pp. 9-15.
- PITTAYAPREECHANON Narayu, *A study on factors effecting Thai maritime promotion*, Bangkok, Université Dhurakij Pundit 2006.

Ressources électroniques

- Site officiel du Département de la marine, disponible sur : http://www.md.go.th/main_page/index.php
- Site officiel de l'Autorité des ports de Thaïlande disponible sur : <http://www.port.co.th>
- Site officiel de la Cour Centrale de propriété intellectuelle et de commerce international, disponible sur : <http://www.ipitc.coj.go.th/index.php>
- Site officiel de l'Association des armateurs thaïlandais, disponible sur : <http://www.thaishipowners.com/V2/home.php>
- L'association des gens de mer en Thaïlande, disponible sur : <http://thaiseafarer.org/Home.htm>
- Marine knowledge hub, disponible sur : <http://www.mkh.in.th/index.php/home>
- Informations sur la logistique en Thaïlande : <http://www.logisticsthaiclub.com/index.php>
- Informations relatives à la marine marchande en Thaïlande : <http://www.marinerthai.com/mrthome.php>