



# LE RENDEZ-VOUS DE L'ASSURANCE TRANSPORTS

CANNES

28-29 AVRIL 2009



# Comment le droit maritime actuel doit-il évoluer ?

*How should evolve maritime law ?*

Modérateur : Philippe DELEBECQUE  
Professeur à l'Université de  
Paris I Panthéon Sorbonne



**SCAPEL & Associés**  
Société Civile Professionnelle d'Avocats

# Le gigantisme et le Transport Maritime de Marchandises

*Ultra-Large and carriage of goods by sea*

Droit positif

**Christian SCAPEL**

Avocat au barreau de Marseille

Directeur du Centre de Droit Maritime et de Transports

Président de l'Institut Méditerranéen des Transports Maritimes



**SCAPEL & Associés**

Société Civile Professionnelle d'Avocats

# Le gigantisme et le Transport Maritime de Marchandises

- A la période récente, le gigantisme s'est manifesté de la façon la plus significative dans le transport par conteneurs. A la recherche des économies d'échelle, les armateurs font croître la taille de leurs navires de façon spectaculaire.



**Emma MAERSK**  
**Sept 2006**

- Le cap des 10.000 TEU a été franchi en 2006. Depuis, les transporteurs reçoivent de semaine en semaine des navires de plus de 13.000 boîtes.

# Le gigantisme et le Transport Maritime de Marchandises

- Ce phénomène d'échelle est, à première vue, sans incidence juridique directe. La taille n'est pas, dans le principe, un élément significatif dans l'établissement ou l'application de la règle de droit.
- Cependant, à l'épreuve de l'expérience des quelques années écoulées, il se révèle que l'effet-taille entraîne des effets pervers souvent inattendus. Il est possible d'en isoler trois dont l'étude induit à se demander : le droit maritime actuel du contrat de transport maritime doit-il évoluer ?



# Le droit du transport maritime du conteneur doit-il évoluer ?

La question se pose sur :

- Le statut de la pontée ;
- Le statut du conteneur à la mer ;
- La responsabilité du chargeur.



**SCAPEL & Associés**

Société Civile Professionnelle d'Avocats

## *I – Le statut de la pontée*

- **Le problème : les Megaships transportent une part importante des conteneurs au-dessus du pont.**
- **Les textes : Convention de Bruxelles, Loi française, articles 22 et 30, loi du 18 juin 1966.**
- **La jurisprudence « Ville de Tanya ».**

- **Les conséquences.**
- **Il faut modifier le texte. Voir Règles de Rotterdam.**



**SCAPEL & Associés**

Société Civile Professionnelle d'Avocats

## *II – Le statut du conteneur à la mer*

- **Le problème** : les désarrimages, souvent massifs, se multiplient à bord des porte-conteneurs géants. Les conteneurs à la mer sont devenus un véritable problème maritime.
- **Les textes** : loi du 24 novembre 1961 – Décret du 26 décembre 1961, Articles 1382 et suivants : Code civil
- **La jurisprudence SHERBRO** (Cass. Com. 16 décembre 2008).
- **Faut-il modifier les textes ?**



### *III – La responsabilité du chargeur*

- Le problème : le gigantisme des navires accroît démesurément l'importance des sinistres possibles. Ainsi en va-t-il des risques dus à un incendie, une explosion à bord d'un megaship. Il en existe déjà plusieurs exemples : Hyundai Fortune, CMA Djakarta... Le chargeur d'un conteneur peut-il être considéré comme responsable de la totalité d'un tel dommage ?
- Les textes : Article 25, loi du 18 juin 1966.  
Convention de Bruxelles, article 4 3.



### *III – La responsabilité du chargeur*

- La jurisprudence Panther, Paris, 16 janvier 2007, Cass. Com. 10 mars 2009.
- Les conséquences : la responsabilité du chargeur, contrairement à celle du transporteur ne fait l'objet d'aucune limitation.
- Il faut modifier les textes.



# Merci de votre attention



**SCAPEL & Associés**

Société Civile Professionnelle d'Avocats

# LE RENDEZ-VOUS DE L'ASSURANCE TRANSPORTS

*Cannes*  
*28<sup>th</sup> and 29<sup>th</sup> April 2009*



CESAM



LE  
RENDEZ-VOUS  
DE CANNES