

UNIVERSITÉ DE BRETAGNE OCCIDENTALE
FACULTÉ DE DROIT ET DE SCIENCES POLITIQUES

Master 2 Sciences de la Mer et du Littoral
Option Droit des Espaces et des Activités Maritimes

LES CONTENEURS TOMBÉS A LA MER : UN ENJEU DE LA SÉCURITÉ MARITIME

Présenté par CHEMINEAU Pauline

Sous la direction de Monsieur Arnaud MONTAS
Maître de conférences en droit privé et sciences criminelles

Année 2013 - 2014

SOMMAIRE

PARTIE I - L'encadrement juridique pour limiter la menace représentée par le conteneur tombé à la mer	14
CHAPITRE 1 - Les mesures de prévention pour minimiser le risque représenté par la chute de conteneurs à la mer	14
CHAPITRE 2 - L'intervention pour faire cesser le danger représenté par les conteneurs tombés à la mer	42
 PARTIE II - Le régime de responsabilité applicable en matière de conteneur tombé à la mer	66
CHAPITRE 1 - Le régime de responsabilité applicable pour les créances découlant de la chute du conteneur à la mer	66
CHAPITRE 2 - Le régime de responsabilité applicable pour les dommages matériels causés par le conteneur tombé à la mer	91

ABREVIATIONS

- ♦ **CEDRE** : Centre de Documentation, de Recherche et d'Expérimentation
- ♦ **CMB/CNUDM** : Convention des Nations Unies sur le Droit de la mer/
Convention de Montego Bay
- ♦ **Code CTU** : code de bonne pratique pour le chargement des cargaisons
dans des engins de transport
- ♦ **Code IMDG** : Code International des Marchandises Dangereuses
- ♦ **CROSS** : Centres Régionaux et Opérationnels de Surveillance et de Sauvetage
- ♦ **CSC** : Convention sur la Sécurité des Conteneurs
- ♦ **D.M.F.** : Revue Droit Maritime Français
- ♦ **MARPOL** : Convention internationale pour la prévention contre la pollution
marine par les navires
- ♦ **OMI** : Organisation Maritime Internationale
- ♦ **P&I** : Protective and Indemnity Club
- ♦ **POLMAR** : Plan d'intervention français déclenché en cas de pollution maritime
- ♦ **SOLAS** : Convention internationale pour la sauvegarde de la vie en mer
- ♦ **VIGIPOL** : Syndicat mixte de protection du littoral breton
- ♦ **ZC** : Zone Contiguë
- ♦ **ZEE** : Zone Economique Exclusive

INTRODUCTION

«This is the Virginia Jean, with an S.O.S call. Over. This is the Virginia Jean, with an S.O.S call. Over...»

Tirées du film *«All is lost»*, voici les paroles du marin qui, après avoir découvert les dégâts sur son voilier, suite à une collision avec un conteneur flottant à la dérive, tente désespérément de rentrer en contact avec la terre.

Facilité d'embarquement et de débarquement, gain d'espace sur le navire grâce à la possibilité d'empilement, simplification des opérations de manutention ou encore possibilité de passer d'un mode de transport à un autre, l'usage des conteneurs présente indéniablement un certain nombre d'avantages et notamment celui de simplifier les échanges de marchandises. On comprend ainsi l'engouement actuel pour leur utilisation et le développement toujours plus important de nouveaux porte-conteneurs.

Toutefois, ces derniers temps, les titres des journaux sont alarmants: *«Le Havre, comment limiter la chute des conteneurs ?»*¹, *«Le grand danger des conteneurs à la dérive»*², *«Le Svenborg aurait perdu plus de 500 conteneurs dans le golfe de Gascogne»*³. En ce début d'année 2014, proche des côtes françaises, les pertes des conteneurs en mer semblent se succéder et s'ajouter à une liste de plus en plus longue.

¹ *«Le Havre, comment limiter la chute des conteneurs ?»*, France 3 régions, Haute-Normandie, Richard Plumet, 05/02/2014

² *«Le grand danger des conteneurs à la dérive»*, Le Figaro Nautisme, 25/02/2014

³ *«Le Svenborg aurait perdu plus de 500 conteneurs dans le golfe de Gascogne»*, Mer et Marine, 20/02/2014

Malheureusement, ces «boîtes» perdues en mer, ne représentent pas uniquement une perte financière pour les intérêts cargaison. En effet, elles s'avèrent être également un danger pour l'environnement, jusqu'à parfois devenir, comme illustré par le film de J.C Chandor, une menace pour la navigation maritime et donc pour l'homme. Face à ces réalités, on peut affirmer que les conteneurs perdus en mer sont un véritable enjeu de la sécurité maritime.

Pour mieux comprendre l'étude de notre sujet, il convient, dans un premier temps, d'en définir les termes.

Selon le dictionnaire Larousse, le conteneur est une *«caisse de dimensions normalisée, utilisée pour la manutention, le stockage ou le transport de matières ou de lots d'objets dont elle permet de simplifier l'emballage»*⁴. De façon plus pragmatique, il s'agit d'une boîte de forme parallélépipédique, de dimensions généralement normalisées et de volume généralement supérieur au m³. Plus encore, la Convention sur la Sécurité des Conteneurs⁵ en fait *«un engin de transport»* possédant un certain nombre d'avantages tels que:

- ♦ Son caractère perenne et sa résistance permettant son usage répété
- ♦ Sa conception permettant le transport de marchandises sans rupture de charge par un ou plusieurs moyens de transport
- ♦ Son dispositif facilitant l'arrimage et la manutention
- ♦ Sa conception permettant de le vider et de le remplir.
- ♦ Son volume intérieur d'au moins 1 m³

Il existe différents types de conteneurs⁶. Un critère de caractérisation est la taille, on distingue ainsi les grands conteneurs, d'un volume intérieur supérieur à 3 m³, et les petits conteneurs, d'un volume intérieur compris entre 1 et 3 m³. On distingue également les conteneurs par leurs caractéristiques techniques adaptées aux spécificités des marchandises transportées, à savoir, les conteneurs standards, pour les marchandises ne réclamant pas de conditions particulières de conservation, de protection ou de manutention. Les conteneurs frigorifiques, permettant de stocker des denrées périssables.

⁴ <http://www.larousse.fr/dictionnaires/francais/conteneur/18565?q=conteneur#18463>

⁵ Convention Internationale sur la Sécurité des Conteneurs du 2 décembre 1972, décret n°77-1043 du 9 septembre 1977.

⁶ Lamy Transport, Tome 3, «629 – Capacité des conteneurs»

Les conteneurs «*open top*» destinés au transport de marchandises dont les dimensions ou la nature ne permettent pas leur empotage dans un conteneur classique. Ou encore les conteneurs «*flat Rack*» utilisés pour le transport de colis lourds ou encombrants dont les dimensions totales ne permettent pas son empotage à l'intérieur d'un conteneur.

Néanmoins si le conteneur peut être envisagé comme un engin de transport, il convient également de l'appréhender sous un autre angle, celui de son contenu. En effet, si le conteneur permet de transporter tout en protégeant, la marchandise devient au cours de son transport indissociable du conteneur en lui-même. D'ailleurs, cette perception du conteneur «contenant/contenu» prend toute son ampleur dans le cadre de notre étude, puisque, matériellement, la chute à la mer du «conteneur/contenant» entraînera inévitablement celle du «conteneur/contenu». Raison pour laquelle il conviendra d'envisager au cours des futurs développement le conteneur dans son ensemble.

Par l'utilisation des termes «*tombé à la mer*», on entendra le conteneur chargé sur une cargaison qui volontairement ou involontairement ferait l'objet d'une chute à la mer. En effet, si la plupart du temps, la chute du conteneur sera accidentelle, nous verrons que dans certains cas, bien que plus rares de nos jours, celle-ci résultera d'une décision du capitaine dans le cadre de la procédure des avaries communes. Par ailleurs, on entend également par cette expression, les suites et conséquences de cette éventuelle désolidarisation du conteneur du navire, à savoir sa dérive dans la mer, le fait pour celui-ci de couler ou encore son échouement sur le littoral ainsi que les éventuels dommages qu'il pourrait causer.

Il est vrai que les conteneurs tombés à la mer, représentent un risque de dommages, d'où la justification du titre «*enjeu de la sécurité maritime*».

L'encyclopédie Wikipédia fait d'un enjeu «une valeur matérielle ou morale que l'on risque dans un jeu, une compétition, une activité économique ou une situation vis-à-vis d'un aléa» et ajoute que c'est donc «ce que l'on peut gagner ou perdre en faisant ou en évitant de faire quelque chose»⁷. Cette définition est celle que l'on doit entendre dans notre sujet. En

⁷ <http://fr.wikipedia.org/wiki/Enjeu>

effet, le transport de conteneurs par voie maritime est un enjeu dans le sens où la chute de ces conteneurs à la mer représenterait un certain nombre de risques pour la sécurité maritime. Néanmoins, ces risques de par leur caractère aléatoire ne sont pas certains, le transport maritime de conteneurs n'implique pas nécessairement la chute à la mer de ces derniers. Dès lors, en tenant compte d'une part le gain qu'est censé procurer l'expédition, et, d'autre part, les dommages auxquels pourraient conduire la chute de conteneur à la mer, il convient de s'attacher à maîtriser cet éventuel phénomène de chute, ce qui pourra prendre la forme de contrôles, de mise en œuvre de procédure d'intervention, ou bien encore d'engagement de responsabilité pour réparer les éventuels dommages causés. L'enjeu final étant donc, d'assurer la sécurité maritime.

Pour finir, il convient donc de s'attacher à l'expression de «*sécurité maritime*». Tandis que la notion de sécurité fait appel à une situation dans laquelle «*quelqu'un, quelque chose n'est exposé à aucun danger, à aucun risque*»⁸, la notion de maritime fait appel à l'espace maritime, à savoir «*ce qui est au bord de la mer*», «*ce qui relève de la navigation sur mer*»⁹. Par ailleurs, on relève que, selon la convention de Montego Bay, l'espace maritime est divisé en plusieurs zones : la haute mer, la zone économique exclusive, la zone contiguë, la mer territoriale ou encore les eaux intérieures. La chute d'un conteneur à la mer pourrait intervenir dans chacune de ces différentes zones et nous engloberons donc, dans cette espace maritime, chacun de ces secteurs. La sécurité maritime telle qu'envisagée dans notre sujet doit donc être entendue comme tout ce qui attrait à ne pas exposer l'environnement, les biens ou les personnes présentes sur l'espace maritime, à des dangers ou à des risques. La sécurité maritime peut donc se matérialiser par des mesures de protection par le biais d'obligation de faire ou de ne pas faire, par des mesures de prévention, ou encore par des mesures de «réaction», à savoir des procédures que l'on mettra en œuvre lorsque que le risque menacerait de se réaliser, ou une fois que celui-ci se serait réalisé, pour en éviter ou en limiter les conséquences.

En l'espèce, les conteneurs tombés à la mer représentent un risque pour la navigation maritime, puisqu'ils pourraient, d'une part, rentrer en collision avec des

⁸ Dictionnaire Larousse - <http://www.larousse.fr/dictionnaires/francais/s%C3%A9curit%C3%A9/71792>

⁹ Dictionnaire Larousse - <http://www.larousse.fr/dictionnaires/francais/maritime/4952>

navires, engins flottants, biens publics, etc, et, d'autre part, représenter un risque de croche pour les pêcheurs. Ils représenteraient également un risque pour l'environnement dans l'hypothèse où ces derniers contiendraient des marchandises dangereuses qui seraient déversées dans la mer une fois la chute survenue. Au vu de tous ces éléments il est donc possible d'affirmer que les conteneurs tombés à la mer représentent un enjeu de la sécurité maritime. Ils sont un risque qu'il convient de maîtriser pour empêcher la réalisation d'éventuels dommages.

En 1960, la rotation d'un cargo de ligne de 10000 tonnes de capacité déployée, sur le trajet Europe-Japon-Europe prenait cinq mois¹⁰, soit environ 150 jours. En 2014, le «*CMA-CGM Marco Polo*», plus grand porte-conteneurs français, peut transporter jusqu'à 165 000 tonnes de marchandises conteneurisées et effectuer une rotation Ningbo-Hambourg-Ningbo en 77 jours¹¹. Au cours des quatre dernières décennies, le chiffre total des échanges par mer est passé de 2,5 milliards de tonnes en 1970 à 8,4 milliards de tonnes en 2010¹². Depuis 2000, le marché ne cesse de croître et augmenterait d'environ 12% par an. On note également qu'à eux seuls, les conteneurs représentent 80% de la valeur totale des marchandises transportées par voie maritime.

C'est sous l'impulsion de l'entrepreneur américain *Malcolm Mac Lean* qu'est né, en 1956, le transport maritime conteneurisé. Cet entrepreneur à succès, fondateur à l'époque de l'un des principaux groupes de transport routier des Etats-Unis, souhaitait transporter des remorques de camion par voie maritime. Pour fluidifier les opérations il commença par adapter 4 navires au transport des remorques de camion. L'expérience se révélant positive, et pour obtenir un gain de place supplémentaire, *Mac Lean* décidait d'approfondir cette démarche en dissociant «la boîte» contenant les marchandises, du châssis de la remorque, donnant ainsi naissance au conteneur. Le 26 avril 1956, le «*Ideal X*» quittait ainsi le port de Newark dans le New Jersey avec à son bord 58 «boîtes» métalliques.

¹⁰ Note de synthèse n°49 de l'ISEMAR, novembre 2002

¹¹ <http://www.slate.fr/story/66935/conteneurs-cma-cgm-marco-polo>

¹² <http://www.armateursdefrance.org/la-marine-marchande-dans-le-monde> ¹³ Marc Levinson, «*The box : comment le conteneur a changé le monde*», Max Milo Edition, Paris, 2011.

«Le conteneur est la pierre angulaire d'un système hautement automatisé permettant de transporter des marchandises d'un bout à l'autre du globe, à moindre coût et sans aucun risque»¹³. Le système mettra une dizaine d'année à se répandre dans le monde, grâce à deux événements, de natures très différentes, qui permettront ce développement à l'échelle mondiale. Le premier est la normalisation, en 1961, via les normes ISO qui fixent, cette année-là, les dimensions standard des conteneurs à 20, 30 et 40 pieds. Le second événement est historique, à savoir la guerre du Vietnam, qui fit connaître le conteneur, grâce à son utilisation pour l'expédition de matériel militaire américain vers l'Asie du Sud-Est.

C'est une approche pratique qui a conduit au développement des conteneurs. C'est une approche économique qui va asseoir leur extension car leur utilisation génère d'importantes réductions des coûts. Les prix de revient des transports maritimes sont réduits d'une part par l'augmentation significative des quantités de marchandises transportées sur un même navire, d'autre part par la réduction de la durée des escales de 4 à 5 jours en moyenne. Ainsi le prix du transport maritime se voit divisé par trois ou quatre. Le conteneur a donc «changé la face de l'économie mondiale», en permettant de rendre «l'exportation aussi accessible que le marché intérieur»¹⁴.

Par ailleurs, aujourd'hui encore, le phénomène ne cesse de croître avec la construction de navires capables de transporter toujours plus de conteneurs. Pour répondre à la demande et réaliser des économies d'exploitation, les armements pratiquent une massification navale de plus en plus importante¹⁵. Pour exemple, en 1969, l'*Encounter Bay* avait une capacité de 1 572 EVP¹⁶, il fût rattrapé, en 1972, par des navires tels que le *Tokyo Bay* avec 2 961 EVP, soit une capacité doublée en seulement 3 ans. Cette dernière sera triplée en 20 ans, avec les 4 639 EVP du *Hannover Express*, en 1991, et, multipliée par 7 en 40 ans, avec le *Emma Maersk* dont l'EVP atteignait le chiffre de 11 000 en 2006. Aujourd'hui, les porte-conteneurs tels que le *Marco Polo*

¹³ Marc Levinson, «The box: comment le conteneur a changé le monde», Max Milo Edition, Paris, 2011

¹⁴ Marc Levinson, «The box : comment le conteneur a changé le monde», Max Milo Edition, Paris, 2011

¹⁵ Note de synthèse n°99 de l'ISEMAR, «Conteneurs et porte-conteneurs, nouvel enjeu de la sécurité maritime», 2007

¹⁶ Un EVP est équivalent à un conteneur de 20 pieds.

ou le *Maersk MC Kinney Moller* offrent des capacités toujours plus impressionnantes, 16 020 EVP pour le premier et 18 270 EVP pour le second, capacité qui est encore susceptible d'évoluer dans les prochaines années, voir les mois à venir. Sachant qu'un conteneur peut loger 900 PC portables, 7 200 jeans, 340 aspirateurs ou encore 14 000 bouteilles de vins, la valeur d'un seul conteneur peut atteindre des sommes importantes, et le calcul de la richesse transportée à bord d'un porte-conteneurs peut atteindre des montants astronomiques.

Parallèlement à cette course à la consommation et à la rentabilité, la législation, elle, a du s'adapter. C'est ainsi qu'en égard à la Convention Internationale sur la Sécurité des Conteneurs de 1972¹⁷, les conteneurs doivent périodiquement faire l'objet d'une certification et d'un suivi par des organismes agréés tels que la Société de Classification ou le Bureau Veritas¹⁸. En effet, si d'un côté l'utilisation des conteneurs a permis de réduire considérablement le coût global du transport de marchandise pour les sociétés, la course à la rapidité et à la rentabilité est bien trop souvent faite au détriment de la sécurité. Ainsi, si le conteneur n'est, la plupart du temps, appréhendé qu'en tant «*qu'emballage*» ou «*protection*» de la marchandise, il peut également devenir un risque de dommages. Les cadences de transport étant toujours revues à la hausse et se faisant au détriment d'un certain nombre de contrôles et de manœuvres, la maniabilité dans le mauvais temps des porte-conteneurs pouvant être problématique, chaque année, un nombre important de conteneurs tombent à la mer au cours du transport maritime. Ainsi, les chiffres de ces pertes en mer varient, selon les sources, de 5 à 15 000 par an.

Un certain nombre d'événements, plus ou moins récents, permettent de venir illustrer ces propos. On pense bien évidemment au *MSC Napoli*, qui, en 2007, alors qu'il transportait 2 318 conteneurs, voit 120 de ses «boîtes» s'échapper de sa cargaison et s'échouer sur les côtes anglaises. Dernièrement, c'est le *Svendborg Maersk* qui, en février 2014, en perd 517 dans le golfe de Gascogne en raison de la tempête *Ulla*. On pourrait

¹⁷ Convention Internationale sur la Sécurité des Conteneurs, Genève du 2 décembre 1972, décret 9 septembre 1977, JO 18 septembre 1977

¹⁸ Martin DIT-NEUVILLE, Mémoire, «*Les conteneurs tombés à la mer*», 2008-2009

également citer le cas du *CMA-CGM Otello* qui, en février 2006, laissait s'échapper une cinquantaine de conteneurs, ou encore le porte-conteneurs *Maersk Salina* qui, en octobre 2013, signalait la chute de 45 conteneurs au large des côtes bretonnes.

Les conteneurs tombés à la mer représentent, d'une part, un risque pour la navigation maritime, et, d'autre part, un risque pour l'environnement. Sans oublier qu'ils représentent également un certain coût économique, pour l'armateur, lui-même, et vis-à-vis de son client chargeur. D'autant plus que nous l'avons vu précédemment, la valeur des marchandises transportées par un conteneur peut atteindre des sommes élevées. L'Etat est lui aussi un acteur important lorsqu'il met en œuvre des mesures de récupération du conteneur tombé à la mer pour éviter que celui-ci ne commette des dommages.

Dès lors que la chute des conteneurs à la mer représente un risque pour la sécurité maritime, il convient donc d'encadrer cet événement. Et si un certain nombre de textes ont, de près ou de loin, un impact plus ou moins important sur la chute des conteneurs à la mer, il est important de noter, qu'en matière juridique, un certain nombre de textes internationaux, européens ou nationaux gravitent autour du transport maritime de conteneurs. Néanmoins, les conteneurs tombés à la mer ne disposent pas d'un statut juridique propre et il convient, par conséquent, de s'accommoder des textes existants. Parmi ces textes on relève donc la Convention sur la Sécurité des Conteneurs¹⁹, la Convention de Bruxelles de 1924²⁰, ou encore le décret n°61-1547 du 26 décembre 1961 fixant le régime des épaves maritimes²¹, qui permettent d'encadrer le contrôle des conteneurs, leur empotage, arrimage et saisissage à bord des navires ou encore leur récupération dans l'hypothèse d'une chute. De plus, on s'aperçoit que le conteneur tombé à la mer serait apparemment assimilé à une épave en vertu des articles L.5142-1 du code des transports

¹⁹ Convention Internationale sur la Sécurité des Conteneurs, Genève du 2 décembre 1972, décret 9 septembre 1977, JO 18 septembre 1977

²⁰ Convention de Bruxelles pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance, Bruxelles, 25 août 1924, décret du 25 mars 1937, JO 8 avril 1937.

²¹ Version consolidée au 1er décembre 2010

²² Convention qui rentrera en vigueur un an après la 10^{ème} ratification. Le Danemark dixième pays ayant déposé le 14 avril 2014 ses instruments de ratification devant l'OMI, la Convention entrera en vigueur le 14 avril 2015. La France ne fait pas partie de ces 10 pays, en revanche un projet de loi de ratification a été déposé en conseil des ministres le 10 juillet 2013 et désormais le texte attend d'être examiné par le Parlement.

et de la Convention de Nairobi sur l'enlèvement des épaves²². Néanmoins, nous verrons que ce statut juridique apparaît dans certains cas inadapté au cas du conteneur tombé à la mer.

De plus, comme nous l'avons évoqué précédemment, si le transport maritime de marchandises par conteneurs est encadré, les cadences imposées par les exigences du commerce international de nos jours ne permettent pas de s'assurer du respect des règles imposées, ni de mettre en place un certain nombre de procédures. On s'aperçoit que de nombreuses chutes sont la conséquence, soit de mauvais plans de chargement, soit de mauvaises déclarations du poids des marchandises, ou encore, de conduites du navire inadaptées, dûes, la plupart du temps, à une précipitation dans la gestion du transport maritime. Tous ces éléments conduisent, aujourd'hui, à s'interroger, sur le défaut de statut juridique propre au conteneur à la mer, ainsi que sur le besoin d'un renforcement de l'encadrement juridique applicable en matière de transport maritime de conteneur.

De quelle manière le droit va-t-il s'attacher à encadrer la chute des conteneurs à la mer pour empêcher que ces derniers ne viennent compromettre la sécurité maritime ?

Il conviendra ainsi de s'attacher à étudier le régime juridique applicable permettant, d'une part, d'empêcher la réalisation des dommages suite à une potentielle chute du conteneur à la mer, qu'il s'agisse de mesures prévenant la chute ou de mesures permettant la récupération du conteneur tombé à la mer (Partie I), et, d'autre part, en cas de réalisation des dommages, des mécanismes de responsabilité applicables pour obtenir réparation (Partie II).

PARTIE I

L'encadrement juridique pour contourner le risque que représente le conteneur tombé à la mer

La chute de conteneurs à la mer peut représenter une menace importante pour les utilisateurs de l'espace maritime, il est donc important de respecter les règles permettant de minimiser le risque de chute (Chapitre I).

Toutefois, si malgré tout une chute viendrait à se produire, des règles, ainsi qu'une procédure d'intervention seront à observer pour empêcher que les risques représentés par le conteneur perdu en mer, ne se réalisent (Chapitre II).

Chapitre I

Les mesures de prévention pour minimiser le risque représenté par le conteneur tombé à la mer

Un certain nombre de mesures relatives au chargement du navire, permettent, lorsqu'elles sont mises en œuvre, de prévenir la chute des conteneurs (Section 1), cependant compte tenu des statistiques élevées relatives au nombres de ces chutes, cet encadrement juridique est parfois remis en cause et se pose la question d'un besoin de le renforcer (Section 2).

Section 1

L'encadrement juridique en matière de chargement du navire, un moyen de prévenir la chute du conteneur à la mer

A défaut de règles spécifiquement destinées à la prévention de la chute de conteneurs à la mer, un certain nombre de mesures, lorsqu'elles sont respectées, permettent de les éviter. Il s'agit notamment de règles relatives au chargement des marchandises dans leurs conteneurs respectifs (Paragraphe 1) et au chargement des conteneur à bord du navire (Paragraphe 2)

Paragraphe 1 - Les mesures de prévention pour éviter la chute de conteneurs à la mer relatives au chargement des marchandises dans leur conteneur

Un mauvais empotage de la marchandise dans son conteneur peut conduire à le déstabiliser, voir à perturber la stabilité de l'expédition maritime (A), par ailleurs, une déclaration exacte du contenu permettra un chargement adapté et préviendra la chute du conteneur à la mer (B).

A- Le bon empotage des marchandises, comme mesure de prévention de la chute de conteneurs à la mer

Pour prévenir la chute de conteneurs à la mer, un des premiers objectifs à atteindre avant le départ de l'expédition maritime est la stabilité du navire. Ainsi, aucune étape du chargement ne doit être négligée, qu'il s'agisse du choix du conteneur (1) comme de son empotage (2).

1 - L'importance du choix du conteneur

En tant que support logistique adapté à presque tous les modes de transports, le conteneur a permis de fluidifier les échanges de marchandises. Toutefois pour que celui-ci puisse remplir parfaitement sa fonction, il doit être le premier élément à prendre en compte dans l'étape de chargement du navire. Et même si, à première vue, son choix pourrait sembler anodin, il est important que celui-ci soit adapté à la nature de la marchandise,

à son poids, ou encore à sa destination. En effet, si le conteneur n'est pas approprié, les intérêts marchandises pourraient se voir remettre une marchandise endommagée, voire même, ne pas se voir remettre de marchandise du tout, dans l'hypothèse où le conteneur serait passé par-dessus bord.

Il est vrai que la vision du conteneur en tant que «boîte de protection» pourrait conduire à négliger cette étape, n'envisageant celui-ci qu'en tant qu'élément protecteur, à savoir un mode d'emballage et de conditionnement. Néanmoins, pour assurer ce rôle de «protection» de la marchandise, il est important qu'avant tout chose ce conteneur soit à son tour «sécurisé». En effet, il est vrai qu'un conteneur qui ne saurait supporter les efforts s'exerçant sur lui lors de la traversée maritime, pourrait céder et déséquilibrer les autres conteneurs en conduisant ainsi à leur chute à la mer.

Le chargeur est responsable du type de conteneur choisi, ainsi, s'il semble logique que ce choix soit guidé par des exigences de nature de la marchandise (conteneur reefer, conteneur dry...), il doit également s'attacher au poids ainsi qu'à la taille de la marchandise à emporter, car chaque type de conteneur admet une charge maximale à ne pas dépasser (indiquée sur chaque conteneur).

Aussi, les conteneurs mis en circulation doivent obéir à de nombreuses normes techniques de construction et de maintenance comme les normes ISO 668²³ et 6346²⁴ codifiées par l'Organisation Internationale de Normalisation²⁵ ou la Convention sur la Sécurité des Conteneurs (CSC)²⁶ ou encore la Convention Douanière relative aux Conteneurs²⁷. La Convention CSC impose notamment dans son article 3 que tous les conteneurs, neufs ou existants, soient agréés et qu'une plaque d'agrément soit fixée

²³ «Conteneurs de la série 1 - Classification, dimensions et masses brutes maximales»

²⁴ «Conteneurs pour le transport de marchandises - Codage, identification et marquage»

²⁵ L'ISO est une organisation non gouvernementale. Il s'agit d'un réseau d'instituts nationaux de normalisation de 162 pays. Les normes ISO sont de nature volontaire et peuvent devenir des exigences du marché comme c'est le cas pour les normes relatives aux conteneurs pour marchandises.

²⁶ Il s'agit d'un traité international multilatéral conclu sous l'égide de l'OMI le 2 décembre 2012 et entrée en vigueur le 6 septembre 1977

²⁷ Convention conclue à Genève, le 2 décembre 1972 sous les auspices de l'OMI et entrée en vigueur le 6 décembre 1975.

à un endroit bien visible. Cette plaque sera en quelque sorte «la carte d'identité» du conteneur, puisqu'elle devra porter un certain nombre d'informations le concernant. On retrouve une liste de ces informations dans l'annexe I de la Convention (date de construction, masse brute maximale de service...). Toutes les parties contractantes à cette convention devront désigner une administration responsable de cet agrément. Aussi, la date à laquelle le conteneur devra faire l'objet d'un nouvel examen sera indiquée sur la plaque d'agrément²⁸.

Enfin, il va sans dire que le conteneur devra être fourni en bon état. La responsabilité du chargeur et du transporteur pourrait en effet être recherchée à ce niveau selon qu'ils auront, ou non, fourni le conteneur. On note d'ailleurs qu'en 2007, 15% des conteneurs semblaient présenter des défauts de centre de gravité²⁹.

Une fois le choix du conteneur effectué, la seconde étape du chargement est donc celle de l'empotage, étape également non négligeable étant donné qu'une mauvaise répartition des charges pourrait conduire à un déséquilibre et donc à la chute des conteneurs à la mer.

2 - L'opération d'empotage du conteneur

Selon la définition donnée par le Lamy Transport, l'empotage consiste au «chargement de marchandises dans un conteneur, une caisse mobile ou une citerne». Nous nous concentrerons sur l'empotage du conteneur.

L'un des objectifs principaux à atteindre lors de l'empotage est celui de la stabilité au cours du transport. Cette étape est d'une telle importance qu'il n'est pas rare que les P&I Clubs et les sociétés de classification, par le moyen de notes d'informations aux transporteurs maritimes leur rappellent les procédures à respecter ainsi que les risques encourus. On peut, pour exemple, citer la vidéo publiée par le UK P&I club, «*Any fool can stuff a container*»³⁰. En effet, fragilisé par les forces transversales et longitudinales

²⁸ Règle 2, 3), Annexe I de la Convention sur la Sécurité des Conteneurs

²⁹ Note de synthèse n°99 de l'ISEMAR, novembre 2007, «Conteneurs et porte-conteneurs: nouvel enjeu de la sécurité maritime»

³⁰ <http://www.ukpandi.com/loss-prevention/videos/any-fool-can-stuff-a-container/>

auquel il sera confronté tout au long de l'expédition maritime, le conteneur est fortement susceptible d'être déstabilisé, ce qui pourrait, dans le pire des cas, conduire à entraîner sa chute.

Un bon empotage consistera donc à placer les marchandises ayant une résistance appropriée côte à côte, veiller à la compatibilité des marchandises entre elles ou encore s'assurer à «caler» les marchandises lourdes pour éviter leur mouvement. On rappelle également, que la charge de marchandises à empoter ne devra pas dépasser la charge maximale prévue pour le conteneur.

C'est dans ce sens que le code de bonne pratique OMI/OIT/CEE pour le chargement des cargaisons dans des engins de transport (ou code CTU) a été publié en 2014³¹. Ce document, à caractère non contraignant, porte sur les principes essentiels de la sécurité de l'empotage que doivent appliquer les personnes préposées au chargement et à l'assujettissement des cargaisons dans des engins de transport, ainsi que les personnes chargées de la formation à ces tâches.

Aussi des lignes de bonne conduite sont régulièrement publiées telle que celles de la Internationale Chamber of Shipping (ICS)³², qui en 2012, a publié un guide intitulé «*Safe transport of Containers by Sea*». On retrouve notamment dans ce document des conseils relatifs à l'empotage tel que «*Never load by weight above the road regulations applicable on the transit*», ou encore «*do not stow heavy goods on top of light goods*».

Il est important que l'empotage des marchandises dans leur conteneur soit effectué de manière appropriée, car, comme le soulève le VIGIPOL³³, «*l'arrimage des marchandises dans les conteneurs n'apparaît pas dans la déclaration du chargeur et n'est garanti par aucun transporteur. Un mauvais arrimage peut être à l'origine d'avaries à la marchandise, à d'autres conteneurs et générer des désarrimages*»³⁴.

³¹ Remplaçant les directives OMI/OIT/ONU/CEE relative au chargement des cargaisons dans des engins de transport ont été publiées en 1997

³² L'ICS est une des principales associations d'armateurs internationales.

³³ Le VIGIPOL est le Syndicat Mixte de Protection du Littoral Breton

³⁴ Rapport d'étape sur le transport maritime de marchandise par conteneur, mars 2007

On note également qu'en matière de marchandises dangereuses, des règles particulières doivent être suivies au cours de leur empotage dans le conteneur. Ces règles sont principalement dictées par le code International Maritime Dangerous Goods (ou code IMDG)³⁵ et consiste, par exemple, à s'assurer que le conteneur était propre, sec et en état de recevoir les marchandises, ou encore que tous les colis aient été examinés antérieurement en vue de déceler tout problème éventuel.

Un mauvais empotage des marchandises dans leur conteneur étant, comme nous l'avons vu, susceptible d'influencer la stabilité de l'expédition maritime, il s'agit donc en matière de prévention de la chute des conteneurs à la mer, d'une étape importante à ne pas négliger. Néanmoins, le choix du conteneur et son empotage ne sont pas suffisants en eux-mêmes, il faudra également que la déclaration faite par le chargeur, relative au contenu du conteneur, soit exacte.

B - La déclaration exacte par le chargeur du contenu du conteneur, comme mesure de prévention de la chute de conteneurs à la mer

Nous venons de l'étudier, un des éléments clés permettant de prévenir la chute de conteneurs à la mer est la bonne répartition des charges pour permettre la «stabilité» du navire au cours du transport maritime. Préalablement au chargement et pour permettre un arrimage correct des conteneurs à bord, le chargeur va donc devoir effectuer une déclaration exacte du poids des marchandises (1) ainsi que s'attacher à signaler les marchandises dangereuses de manière à assurer la sécurité du transport maritime (2).

1 - La déclaration exacte du poids des conteneurs, nécessaire à l'établissement d'un plan de chargement conforme aux exigences de stabilité.

L'obligation pour le chargeur de déclarer le poids exact des conteneurs se trouve principalement dans la Convention de Bruxelles de 1925³⁶ et dans les protocoles de La

³⁵ Adopté par la résolution A31 de l'OMI le 27 septembre 1965 et rendu obligatoire à partir de janvier 2004 par un amendement à la Convention SOLAS, Chapitre VII, Transport de marchandises dangereuses, adopté en mai 2002

³⁶ Convention de Bruxelles pour l'unification de certaines règles en matière de connaissement, Bruxelles, 25 août 1924

Haye Visby³⁷. En effet l'article 3, 3) énonce que le transporteur délivrera au chargeur, à partir de l'écrit que celui-ci lui aura fourni, un connaissance portant l'identification des marchandises. Aussi, l'article 3, 5) précise que *«le chargeur sera considéré avoir garanti au transporteur au moment du chargement, l'exactitude des marques, du nombre, de la quantité, et du poids tels qu'ils sont fournis par lui, et le chargeur indemniserà le transporteur de toutes pertes, dommages et dépenses, provenant ou résultant de l'inexactitudes sur ces points»*. Ainsi, en rendant responsable le chargeur qui aurait effectué une déclaration inexacte du contenu du conteneur qu'il aurait confié au transporteur, la Convention érige une obligation de déclaration exacte de la part du chargeur.

«Le conteneur impose un écran entre les yeux et les choses embarquées»³⁸, souligne justement Monsieur Y. TASSEL, c'est pourquoi le transporteur maritime, incapable de connaître réellement le contenu du conteneur, doit pouvoir faire confiance au chargeur. D'où la possibilité d'engager sa responsabilité en cas de mauvaise déclaration.

Cette étape préalable au chargement pourrait, elle aussi, sembler anodine, pourtant, dans de nombreuses affaires, la déclaration inexacte a été pointée du doigt comme cause de la chute de conteneurs à la mer. L'Institut Supérieur d'Economie Maritime relevait d'ailleurs en 2007, que, selon les estimations, 18% des conteneurs présentaient une surcharge de plus de 6 tonnes³⁹... Or, on imagine parfaitement, que le risque de déstabilisation d'un empilement de conteneur est plus important lorsqu'un conteneur d'une charge inférieure serait saisi en bas d'une pile de conteneurs d'un poids supérieur. C'est ce à quoi une déclaration faussée du chargeur pourrait conduire, puisque celle-ci conditionne l'arrimage du navire. On imagine également qu'un seul conteneur en surcharge sur tout un chargement pourrait encore être maîtrisable, mais qu'en est-il lorsque la déclaration de nombreux conteneurs s'avérerait être inexacte ? On peut citer le cas du **CMA CGM Otello**, qui en février 2006, avait vu une cinquantaine de ses conteneurs tomber à la mer et pour lequel le rapport d'enquête avait conduit à soulever un problème de mauvaise déclaration du poids des conteneurs.

³⁷ Protocole du 23 février 1968 et du 21 décembre 1979 ou règles de La Haye-Visby, modifiant la Convention de Bruxelles de 1925

³⁸ Y. TASSEL sous Cass. Com., 8 juin 1993, navire « Neptune Garnet », DMF 1994, p. 359 et DMF n°664 – nov. 2005, p. 919

³⁹ Note de synthèse n°99 de l'ISEMAR, novembre 2007, «Conteneurs et porte-conteneurs : nouvel enjeu de la sécurité maritime»

Le cas du **CMA GCM Otello** nous montre bien l'importance que revêt la déclaration exacte du poids des conteneurs avant leur arrimage. Aussi, en complément de cette déclaration de poids, le chargeur devra également déclarer les marchandises dangereuses que le transporteur maritime pourrait être amené à acheminer. En effet celles-ci devront être prises en compte lors de l'établissement du plan de chargement pour permettre d'assurer la sécurité de l'expédition maritime.

2 - La déclaration des marchandises dangereuses, nécessaire à l'établissement d'un plan de chargement conforme aux exigences de sécurité.

La déclaration préalable des marchandises dangereuses est nécessaire pour l'établissement du plan de chargement, car en effet, selon les propriétés physiques et chimiques de la cargaison, des règles seront à observer pour le chargement du navire. Il faudra notamment faire en sorte que deux marchandises incompatibles ne se retrouvent pas côte à côte. La déclaration des marchandises dangereuses s'inscrit dans notre thème de prévention de la chute des conteneurs à la mer, car prenons l'exemple du **MSC Flamina** : en 2012, suite à une explosion à bord du navire, de nombreux conteneurs, dont des conteneurs contenant des marchandises dangereuses, étaient tombés à la mer compromettant la sécurité maritime. On peut aussi imaginer qu'un problème rencontré à bord suite à un incendie, ou des marchandises menaçant la cargaison, puisse conduire le Capitaine à procéder au jet à la mer de certains conteneurs.

Ainsi l'article 3 de la Convention de Bruxelles pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance prévoit que le chargeur doit faire une déclaration spéciale pour les marchandises dangereuses.

Le code IMDG quant à lui, établi une classification des produits dangereux selon leur dangerosité puisqu'il distingue entre 9 classes de marchandises. Par ailleurs ce code détermine les conditions de transports des marchandises dangereuses (emballage, étiquetage, arrimage à bord...) et oblige notamment les responsables de l'empotage à joindre au document de transport, un certificat d'empotage indiquant le ou les numéros d'identification du conteneur, en attestant que cet empotage a été réalisé selon les conditions appropriées. Le code IMDG prévoit également aux articles 5.2 et 5.3 des étiquettes et des plaques pour chaque classe de marchandises dangereuses. Il va également sans dire, que lorsque plusieurs marchandises dangereuses sont empotées dans un même

conteneur, celui-ci doit porter les étiquettes conformément aux prescriptions pour toutes les marchandises.

Le transport de marchandises dangereuses risquant de compromettre la sécurité du navire et pouvant être l'une des raisons de la perte de conteneurs à la mer, il est important que celles-ci aussi, en plus de la déclaration du poids du conteneur, soit effectuée convenablement. Ainsi, une fois les étapes d'empotage et de déclaration effectuées, des règles relatives à l'arrimage et au saisissage des marchandises vont également devoir être observées pour prévenir la chute des conteneurs à la mer.

Paragraphe 2 - Les mesures de prévention pour la chute de conteneur à la mer relatives au chargement des conteneurs à bord du navire

Après le chargement de la marchandise au sein de leurs conteneurs respectifs, il faut ensuite procéder au chargement du navire à savoir à l'arrimage (A) et au saisissage (B), deux étapes cruciales pour la prévention de la chute de conteneurs à la mer.

A - Le mauvais arrimage des conteneurs à bord du navire, comme cause éventuelle de la chute de conteneurs à la mer.

La question du chargement en pontée fait l'objet de dispositions particulières car les marchandises ainsi transportées sont plus exposées au risque de mer (1), cependant il est possible et il est important de s'assurer que celui-ci soit conforme aux exigences de stabilité requises pour le transport maritime (2).

1 - La question du chargement en pontée

Un conteneur chargé en pontée est beaucoup plus exposé aux forces transversales et longitudinales de la mer. Par conséquent celui-ci est plus susceptible de subir des dommages voir même de tomber à la mer. Ainsi, son encadrement juridique diffère de celui-applicable aux conteneurs transportés en cale. On remarque notamment qu'il devra faire l'objet d'une autorisation expresse du chargeur.

L'article 1,c) de la Convention de Bruxelles de 1925 s'applique pour le transport de marchandises que l'on doit entendre comme *«biens, objets, marchandises et articles de nature quelconque, à l'exception des animaux vivants et de la cargaison, qui par le contrat*

de transport, est déclarée comme mise sur le pont et, en fait, ainsi transportée». Sont donc exclus du champ d'application de cette convention les conteneurs déclarés comme mis sur le pont par le contrat de transport et en fait ainsi transportés. En revanche, les deux conditions étant cumulatives, la convention s'appliquera si le conteneur voyage sur le pont sans autorisation du chargeur.

Cette exigence de déclaration de mise sur le pont est également reprise en droit français par l'article L.5422-7 du code des transports qui précise qu'un transporteur qui arrimerait la marchandise sur le pont du navire en l'absence de consentement du chargeur commettrait une faute. Par ailleurs, la Cour d'Appel de Paris a eu l'occasion de préciser dans un arrêt du 20 novembre 1980 que la déclaration doit s'entendre de *«l'expression écrite destinée à faire connaître d'une façon manifeste que le transport d'une partie de la marchandise sera effectué en pontée»*⁴⁰.

On note néanmoins que ce même article L.5422-7 du code des transports dans son alinéa 2 précise que *«le consentement du chargeur est supposé donné en cas de chargement en conteneur à bord de navires munis d'installations appropriées pour ce type de transport»*. En effet, comme le précisent Maîtres W. FRANSEN et A. VAN CUTSEM, avocats à Anvers, ce type de disposition prend en compte l'évolution technique, qui amène à considérer que dès lors que les conteneurs sont transportés en ponté à bord de navires spécialement conçus pour ce type de transport, ces derniers ne sont pas plus exposés au risque de mer que les conteneurs chargés en cales⁴¹. Le fait pour le transporteur de ne pas indiquer sur le connaissement *«ship on deck»* mais seulement *«liberty clause»* ou *«deck option clause»* devient donc suffisant et le transporteur pourra en cas de dommage continuer de se prévaloir de l'avantage des exonérations et des limitations de responsabilité.

Aussi, bien qu'ayant une portée moindre car peu ratifiée par les Etats, les règles de Hambourg⁴² et les règles de Rotterdam⁴³ quant à elles inclues dans leur champ

⁴⁰ CA Paris, 20 novembre 1980, BT 1981, p. 87

⁴¹ W. FRANSEN et A. VAN CUTSEM, *«Le cas des conteneurs chargés en pontée»*, DMF n°749, 2013

⁴² Convention des Nations-Unies sur le transport de marchandises par mer du 31 mars 1978, art. 9.1.

⁴³ Convention sur le transport de marchandises effectué entièrement ou partiellement par mer adoptées le 11 décembre 2008, art.25.

d'application, le cas du chargement des conteneurs en pontée lorsque celui-ci a fait l'objet de l'accord du chargeur, est conforme aux usages ou est imposé par la réglementation en vigueur.

Le chargement en pontée qui était au départ le plus souvent appréhendé comme une «faute» de la part du transporteur, tend aujourd'hui, grâce aux innovations techniques, à devenir une «normalité» en matière de transport maritime. En effet, la création de porte-conteneurs est aujourd'hui en pleine expansion, et ces navires présentent des capacités de chargement et notamment de chargement en pontée de plus en plus surprenantes. On le voit notamment avec les navires tel que le *Marco-Polo* ou encore le *Maersk Mc-Kinney Moller*. Pour autant, en parallèle, le nombre de conteneurs tombés à la mer ne cesse d'augmenter et l'on peut alors s'interroger sur le bien fondé d'articles tel que l'alinéa 2 du L.5422-7 du code des transports. En effet, les conteneurs chargés en pontée seront toujours plus susceptibles de tomber à la mer que ceux chargés en cale. Mais la question de ces chutes n'est pas seulement une question de chargement en pontée, il s'agit principalement d'une question d'arrimage et de saisissage des marchandises. En effet, malgré les évolutions techniques en la matière, si ces opérations ne sont pas suffisamment bien effectuées, le risque de chute de conteneurs à la mer est toujours présent.

2 - L'arrimage des conteneurs ou la recherche de la stabilité et de la sécurité du navire.

Les règles de La Haye Visby disposent dans leur article 3.2) que «le transporteur procédera de façon appropriée et soigneuse au chargement, à la manutention, à l'arrimage [...] des marchandises transportées».

L'arrimage des conteneurs à bord du navire est l'opération qui va consister à répartir les conteneurs à bord du navire. Cette étape va devoir être étudiée méthodiquement en fonction des poids et des marchandises déclarées par le chargeur, mais elle va également devoir permettre d'atteindre facilement les conteneurs à décharger lors des escales suivantes du navire. Nous le voyons, un certain nombre de paramètres entrent en compte pour mener à bien un arrimage, l'objectif premier étant bien entendu d'assurer la sécurité du navire, et notamment sa stabilité.

En matière de stabilité justement, après l'achèvement du navire, la Convention Safety of Life at Sea⁴⁴ (SOLAS) prévoit une expérience de stabilité. Comme le précise Emmanuelle BILLY, dans son mémoire dédié à l'arrimage, la stabilité du navire est sa faculté à revenir naturellement à son état d'équilibre lorsqu'il en est écarté par une perturbation⁴⁵. Aussi la stabilité est un critère pris en compte par les sociétés de classification lorsque celles-ci attribueront une classe au navire. Cependant, malgré cette faculté que doit avoir le navire utilisé pour le transport de conteneurs, un certain nombre de facteurs est susceptible de compromettre cette capacité, c'est notamment le cas du chargement et plus précisément la répartition des poids à bord ou encore la hauteur excessive des piles de conteneurs. Un navire stable à quai pourrait rapidement voir sa stabilité remise en cause sous l'effet du roulis paramétrique (mouvements non-linéaires), d'autant plus que des coups de roulis ne sont pas nécessairement prévisibles et pourraient conduire les conteneurs à basculer.

Dans ce sens, l'Organisation Maritime Internationale a adopté le 6 novembre 1991 un code intitulé «*Code of Safe Practice for Cargo Stowage and Securing*». Aussi, chaque navire ayant ses spécificités, la circulaire MSC/Circ. 745 de l'OMI⁴⁶ dispose que, chaque navire neuf d'une jauge brute ou supérieure à 500, devra détenir à son bord un manuel d'assujettissement de la cargaison. Par ailleurs, ce manuel établissant les spécificités du navire, sera utilisé pour dresser le plan de chargement du navire, qui, quant à lui, prendra en compte le poids des conteneurs, leurs caractéristiques (taille, marchandises dangereuses ou non), pour permettre un arrimage stable et sécuritaire en harmonie avec les caractéristiques du navire.

Au terme de la Convention de Bruxelles⁴⁷ et de la législation française, les opérations de chargement et d'arrimage incombent au transporteur maritime qui doit exécuter ces missions de manière «appropriée et soigneuse». Ainsi, le Capitaine, en tant que «maître de la sécurité» doit veiller au chargement et au bon arrimage du navire, sous peine de quoi il engage la responsabilité de l'armateur. Cependant il est à noter que, de plus en

⁴⁴ Convention Internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, adoptée le 1er novembre 1974 et entrée en vigueur le 25 mai 1980.

⁴⁵ E. Billy, «*L'arrimage des conteneurs*», mémoire Aix-Marseille, 2006-2007

⁴⁶ MSC/Circ. 745 de l'OMI, «*Guidelines for the preparation of the cargo securing manual*», 13 juin 1996

⁴⁷ Article 3, 2) de la Convention de Bruxelles pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance, Bruxelles, 25 août 1924

plus, les plans d'arrimage sont en réalité fait par des ships-planners, et que le rôle du Capitaine se limite à surveiller le chargement effectif de la marchandise⁴⁸. Ce qui, nous le verrons aura un impact sur le régime de responsabilité.

L'arrimage des conteneurs, nous venons de l'étudier, est une étape essentielle du transport maritime, puisqu'il va, en grande partie, conditionner «la stabilité» du navire ainsi que sa «résistance» aux forces de la mer une fois chargé. Cette opération va également permettre d'assurer la sécurité de l'expédition, en prenant soin de disposer les marchandises dangereuses stratégiquement, pour que celles-ci ne menacent pas le transport. Ainsi, les conteneurs une fois arrimés, il va désormais s'agir de les «saisir».

B - Le mauvais saisissage des conteneurs à bord du navire, comme cause éventuelle de la chute de conteneurs à la mer.

Le saisissage des marchandises à bord du navire va consister à fixer les conteneurs une fois que ceux-ci auront été convenablement arrimés. Cette technique de saisissage prend donc également toute son ampleur dans notre étude des méthodes de prévention de la chute des conteneurs à la mer, puisqu'elle doit permettre de les fixer sur les navires et ainsi faire en sorte qu'ils ne bougent pas lors du transport maritime. Nous nous pencherons sur le saisissage des conteneurs en pontée, et écarterons la question du saisissage des conteneurs en cale, ces derniers ne présentant pas un risque de tomber à la mer suite à une chute éventuelle.

Les conteneurs chargés en pontés sont maintenus en place par du matériel de saisissage qui pourra s'avérer plus ou moins élaboré selon les navires. Aussi ce système variera en fonction du nombre de couches de conteneurs, ainsi que du poids des piles. Toutefois le système de saisissage en pontée est souvent le même et la plupart des navires utilisent un matériel analogue. On peut notamment citer les pontets, les cônes intermédiaires, les sabots d'ancrage ou encore les tiroirs à vis. Les conteneurs seront fixés sur le pont et seront saisis entre eux par des cônes verrouillables (twistlocks) ou non verrouillables, automatiques ou semi-automatiques.

⁴⁸ Lamy transport, tome 2, 2014, «625 - Chargement et arrimage»

Le matériel de saisissage est conçu et réalisé par des entreprises spécifiques et fera l'objet d'un contrôle à la fois par le fabricant et par la société de classification.

Il n'y a pas, en la matière, de texte imposant un type de matériel de saisissage et une technique précise à mettre en œuvre, on trouve cependant un certain nombre de recommandations parmi lesquelles on peut citer un recueil de l'OMI.

En effet, le recueil de l'OMI sur les règles pratiques pour la sécurité de l'arrimage et de l'assujettissement des cargaisons, émet un certain nombre de recommandations en matière de saisissage. Il s'agit pour la plupart de recommandations techniques, telles que : *«rendre le dispositif de verrouillage facilement accessible et bien visible», «faire en sorte que les bâtons de verrouillage soient aussi léger que possible», s'assurer que «la conception des attaches des extrémités des ridoirs soit harmonisée avec celle des barres de saisissage»...*

Aussi le recueil de l'OMI fait référence à certaines règles. Il évoque notamment la norme ISO 3874:1997 relative aux *«conteneurs de la série 1 : manutention et fixation»* qui élabore des recommandations en matière de *«verrous tournants, verrous à loquet, dispositifs de gerbage et système de barres de saisissage pour la fixation des conteneurs»* dans ses annexes A à D. Il se réfère également au manuel d'assujettissement de la cargaison et à l'obligation d'inspection périodique, ainsi qu'au plan d'entretien qui devra être mis en place en matière de matériel de saisissage, et selon lequel les éléments non conformes devront alors être retirés pour réparation ou élimination.

L'encadrement juridique en matière de chargement du navire, on le voit, permet lorsque toutes les étapes sont aussi bien respectées les unes que les autres, de réduire, voire d'empêcher que les conteneurs ne tombent à la mer. Cependant, la météo n'est pas une science exacte, des coups de roulis peuvent se produire sans préavis et entraîner la chute, voir l'écroulement de piles entières de conteneurs. Aussi, le capitaine, maître de la sécurité à bord devra tout mettre en œuvre pour permettre de prévenir leur chute, notamment en déroutant son navire ou en adaptant sa vitesse... Toutefois, ces derniers temps, les événements en matière de chute de conteneurs à la mer ne cessent de se multiplier. C'est d'ailleurs ce que la fin d'année 2013, ainsi que ce début d'année 2014, ont bien illustré. Fin octobre, le *Maersk Salina* laisse s'échapper 45 conteneurs, suivi peu de temps après par le *Cosco-Nagoya*, qui, surpris par la tempête Dirck, en perd pour sa part 79. Ou encore le *Svenborgs-Maersk*, qui en février, laissa s'échapper de son chargement pas moins de 517

conteneurs. Le rythme effréné imposé par des contraintes économiques semble prendre le dessus sur les mesures applicables en matière de transport maritime, et le danger que représente les conteneurs perdus à la mer conduit à la remise en cause de l'encadrement juridique applicable.

Section 2

Le besoin de renforcement des règles applicables en matière de transport de marchandises pour prévenir la chute des conteneurs à la mer

La chute des conteneurs à la mer ne cessant d'augmenter, les revendications relatives au régime juridique applicable en matière de transport maritime de marchandises par conteneurs sont de plus en plus importantes (Paragraphe 1), et conduisent petit à petit à le renforcer (Paragraphe 2).

Paragraphe 1 – Un régime juridique insuffisant pour prévenir la chute des conteneurs à la mer

La prise de conscience qu'un conteneur tombé à la mer représente une menace tant pour la navigation maritime que pour l'environnement (A) a conduit à la création de projets visant à analyser les causes de ces accidents et à revendiquer un renforcement de l'encadrement juridique applicable en matière de transport maritime de marchandises par conteneurs (B)

A – La prise de conscience de la menace représentée par la chute des conteneurs à la mer

Bien que la chute des conteneurs à la mer représente une réelle menace (1), compte tenu de la demande du marché et de la pression économique, les statistiques relatives à ces accidents ne cessent d'augmenter (2).

1 – La menace représentée par la chute des conteneurs à la mer

En 2013, selon le World Shipping Council, environ 120 million de conteneurs ont transité sur les océans de la planète, représentant un total de plus de 4 mille milliards de dollars⁴⁹. Par ailleurs, selon les statistiques des années 2011, 2012 et 2013, ce conseil relève que la chute de conteneurs à la mer concernerait tous les ans environ 2683 «boîtes». Chiffre qui, au vu du nombre de conteneurs transitant chaque année représente un pourcentage insignifiant de 0,02 %. Pour autant, compte tenu de la menace représentée par les conteneurs tombés à la mer, ces données sont alarmantes et l'objectif ultime reste de réduire entièrement ces chutes.

En effet, comme le précisait Gilbert le Bris dans une question au gouvernement en 2008⁵⁰, la chute des conteneurs à la mer représente, d'une part, un fort risque de collision pour les autres navires, et, d'autre part, un risque de croche pour les bateaux de pêche s'ils coulent et restent flotter à la surface, *«et cela sans compter le risque de pollution selon la nature des produits contenus»*.

Un conteneur perdu en mer représente un risque pour la navigation maritime. En effet, comme l'illustre le film de J.C CHANDOR, *«All is lost»*, un navire n'est pas à l'abri de rentrer en collision avec un conteneur, qui peut parfois dériver durant plusieurs jours voir plusieurs mois. Or on imagine facilement qu'un conteneur de plus de 40 pieds, soit plus de 12 mètres de long puisse commettre des dommages irréparables à un navire, notamment lorsque sa coque s'avèrerait être endommagée. Ainsi, à la lecture des titres des journaux, on note qu'il est arrivé à plusieurs reprises qu'une course telle que *«La Transat Jacques Vabres»* ait dû reporter son départ lorsqu'un navire venait de perdre, non loin de là, certains de ces conteneurs. Pour l'anecdote, bien qu'aucun élément n'ait jamais permis de l'étayer, l'hypothèse selon laquelle un choc avec un conteneur aurait été l'une des causes à l'origine du naufrage du *TITANIC*, avait été émise par RINA, la société de classification du navire⁵¹. On imagine également qu'un conteneur perdu dans un couloir de circulation important sera d'autant plus dangereux. On pense notamment à l'espace Manche, l'un des couloirs de circulation les plus denses au monde.

⁴⁹ World Shipping Council, "Survey results for containers lost at sea – 2014 Update".

⁵⁰ http://www.gilbertlebris.net/index.php?option=com_content&view=article&id=103:perte-de-conteneurs-en-mer&catid=51:questions-au-gouvernement&Itemid=56

⁵¹ Luc GRELLET, "Les conteneurs perdus en mer", DMF n°749, 2013.

Un conteneur perdu en mer représente également un danger pour l'environnement, selon la marchandise empotée dans celui-ci. Aussi, les problématiques pourront être différentes selon que le conteneur est perdu en mer ou échoué sur un rivage. Dans tous les cas, le Code International des Marchandises Dangereuses sera essentiel pour la prise en charge d'un conteneur transportant des marchandises dangereuses, car il permettra, notamment, d'identifier le «degré de dangerosité» du contenu, et donc d'agir en circonstance. D'où l'importance que la déclaration et le marquage des conteneurs soient effectués scrupuleusement. On peut citer pour exemple, l'explosion à bord du *MSC Flamina* en 2012, qui a conduit à la perte de 2 876 conteneurs dont 37 à contenu hautement toxique.

Enfin, on précise que la chute des conteneurs à la mer pourrait également représenter une menace pour le personnel embarqué. En effet, un marin ne serait pas à l'abri d'être blessé par un conteneur au cours de sa chute.

La chute des conteneurs à la mer représente donc une double, voir une triple menace. Malheureusement, la demande du marché, et par conséquent la pression économique reposant sur le transport maritime de marchandises par conteneurs, impose une cadence toujours plus vive des échanges, et conduit parfois à faire preuve de négligences dans l'application des règles juridiques en la matière...

2 – La difficile mise en œuvre des règles juridiques relatives à la prévention de la chute des conteneurs face à la demande du marché

A mesure que les capacités de transport des navires augmentent, le problème de la chute des conteneurs à la mer se fait de plus en plus important. Aujourd'hui, avec une capacité maximale de 18 270 boîtes, le *Mærsk Mc-Kinney Møller* est le porte-conteneurs le plus important au monde. La capacité de transport a été multipliée par 11 depuis la création du conteneur.

Ainsi, ce n'est pas sans fondement que lors de l'inauguration du *Jules Verne* à Marseille, l'un des plus grands porte-conteneurs au monde appartenant à la CMA-CGM, la CGT des marins du grand ouest avait qualifié celui-ci de «moyen de gagner plus rapidement de l'argent en minimisant les frais de transport mais aussi en multipliant les risques»⁵².

⁵² Figaro Nautisme, «Le grand danger des conteneurs à la dérive», 25 février 2014

En effet, la vitesse des rotations et les impératifs d'horaires mis en place pour permettre un rendement toujours plus important se font au détriment de la sécurité maritime. Négligences dans la procédure de chargement, vitesse trop importante au cours du transport maritime, contrôles et vérifications aléatoires...

On conçoit notamment qu'une vitesse trop élevée au cours du transport maritime entraîne une résistance du chargement moins importante. Si l'on ajoute à cela des conditions météorologiques difficiles, on imagine facilement les dégâts que cela pourrait provoquer et notamment l'effet dominos qui pourrait jouer sur les piles de conteneurs. Et si le RIPAM⁵³, qui dans un tout autre cadre, prévoit que les navires doivent maintenir en permanence une vitesse de sécurité pour éviter un abordage, cette notion de vitesse reste à l'appréciation du Capitaine du navire selon des critères tel que la visibilité, la densité du trafic ou encore les conditions météorologiques.

Concernant la procédure de chargement, nous l'avons vu, celui-ci doit se faire en respect d'un certains nombres de règles. Toutefois, ici encore, le rythme imposé aux navires entre le chargement, le déchargement et le départ en mer est souvent millimétré, et ne permet pas de réaliser un contrôle strict de tout le processus d'arrimage et de saisissage des conteneurs à bord du navire. Souvent même, alors que le plan de chargement n'est pas définitif, les opérations de chargement des conteneurs à bord du navire commencent en ne se basant que sur la première ébauche de plan, alors que celui-ci reste encore à même de subir des modifications.

Quantité ou qualité, voici en quelque sorte la question à laquelle les acteurs du transport maritime sont confrontés. Or les chutes de conteneurs à la mer, ne représentant finalement qu'une faible perte pour les transporteurs maritimes, on comprend facilement que c'est bien souvent au détriment de la sécurité maritime que la cadence effrénée des échanges internationaux s'impose. Néanmoins, compte tenu de la menace représentée par les accidents en matière de conteneurs, de plus en plus de revendications prennent le pas pour renforcer le régime juridique en matière de transport maritime de marchandises par conteneurs.

⁵³ Règlement International pour Prévenir les Abordages en Mer de 1972 entrée en vigueur le 15 juillet 1977, Partie B «Règles de barre et de routes», règle 6.

B – Les revendications pour un renforcement du régime juridique en matière de transport maritime par conteneurs

Compte tenu de la menace, et face à l'augmentation des chiffres en matière de chute de conteneurs à la mer, des projets visant à analyser les causes de ces accidents et chercher des moyens de les éviter ont vu le jour, tels que le Lashing@Sea project (1) ou encore le rapport d'étape VIGIPOL(2).

1 – La remise en question de l'encadrement juridique en matière de transport maritime par conteneurs par le Lashing@Sea Project

En 2006, les chiffres relatifs aux nombres d'incidents impliquant des dommages ou la perte de cargaison et notamment la chute de conteneurs à la mer sont alarmants. L'institut de recherche marine néerlandaise prend donc l'initiative de monter le projet «Lashing@Sea» pour étudier et évaluer, d'une part, la résistance du matériel utilisé ,et, d'autre part, le régime juridique applicable en matière de chargement des conteneurs à bord des navires. L'objectif final étant de soumettre des recommandations à l'OMI, ainsi qu'à l'International Association of Classification Societies (IACS). Vingt trois participants, représentant tout un panel d'acteurs du transport maritime prennent également part à ce projet, parmi lesquels on peut citer, les armateurs MAERSK et CMA-CGM, les sociétés de classification Bureau Veritas et ABS, des industriels spécialisés dans la fabrication de matériel de saisissage tel que German Lashing ou MacGregor, ou bien encore des organismes gouvernementaux tels que le « Maritime and Coast Guard Agency » du Royaume-Uni ou le « Swedish Transport Agency ». Pour mener à bien ce projet, plusieurs types d'études sont mises en place : simulations, tests physiques, questionnaires aux équipages, entretiens.... Et l'on découvre que sur le total des marins interrogés, 30% déclarent avoir rencontré ce problème de dommages ou de perte de conteneurs par-dessus bord !

Au cours de ce projet, on retient également que les causes de la chute des conteneurs à la mer sont toutes différentes les unes des autres. En effet, la chute peut être entraînée par jour de mauvais temps, mais elle peut également se produire face à une mer calme. Elle peut survenir dans le port, comme en haute mer ou en mer territoriale. Elle peut-être due à un problème de surcharge comme à un problème de défectuosité du matériel de saisissage ou encore une conduite inadaptée du navire. Des conteneurs vides comme

des conteneurs pleins peuvent tomber à la mer. Les conteneurs peuvent chuter d'un navire Ro-Ro, d'un navire transporteur de colis lourds tout comme ils le peuvent d'un porte-conteneurs. On ne peut pas retenir de « modèle unique » et par conséquent pas de solution unique.

Pour autant, le projet mis en œuvre permet de déceler certaines lacunes relatives à l'insuffisance de l'encadrement juridique applicable en matière de chargement des conteneurs à bord des navires. Il met notamment en exergue le problème du pesage des conteneurs. En effet, nous l'avons vu, le transporteur maritime, la plupart du temps, se repose sur une déclaration du chargeur pas nécessairement fiable. L'une des propositions principales retenue par le *lashing@sea* project est donc le pesage obligatoire à l'entrée et à la sortie des terminaux pour permettre une meilleure élaboration des plans de chargements. Il préconise également que des expertises aléatoires soient organisées pour évaluer le plan d'arrimage et la procédure de saisissage mise en œuvre. Il conseille également que le design et la fabrication du matériel de saisissage soit d'autant plus étudié pour éviter que celui-ci ne lâche en cours de transport et que des standards relatifs à l'utilisation d'un matériel type soient fixés.

Le *Lashing@sea* project s'arrête également sur un problème particulier, celui du besoin d'unification du standard applicable pour le manuel d'assujettissement de la marchandise. Car si la Convention SOLAS, le code CSS ou encore la circulaire MSC 745 de l'OMI prévoient que les conteneurs seront chargés à bord selon le manuel d'assujettissement de la marchandise, le soin de fixer les règles en matière de sécurisation de la marchandise à bord est laissé à l'Etat du pavillon. En effet, ces règles internationales ne dressent qu'une liste de ce que la méthode de chargement devrait prendre en compte, mais laisse à l'Etat du pavillon l'interprétation de ces éléments pour fixer les conditions de rédaction du manuel d'assujettissement de la marchandise.

Toutefois, comme le mentionne le projet dans ses conclusions : «*the project did not actually solve or improve anything directly*»⁵⁴. En effet, les recommandations énoncées ne sont pas contraignantes et par conséquent ne modifient pas le régime juridique applicable en matière de chargement des conteneurs à bord du navire. Même si, nous le verrons par la suite, elles seront le moteur d'un certain nombre d'initiatives pour amender la Convention SOLAS.

⁵⁴ *Lashing@sea* executive summary, report n°19717-20-TM, septembre 2009

Dans la même lignée que le projet Lashing@Sea, mais à portée plus restreinte, on peut également citer le rapport d'étape du VIGIPOL.

2 - La remise en question de l'encadrement juridique en matière de transport maritime par conteneurs par le groupe de travail du VIGIPOL

Le VIGIPOL, syndicat mixte de protection du littoral breton, regroupant 109 communes, a pour mission de protéger le littoral Nord de la Bretagne contre les risques de pollution et les effets liés au transport maritime. Ainsi, en 2007, dans le cadre de son action, ce syndicat a lancé un projet d'étude relatif à l'étude des «*événements de mer qui surviennent régulièrement en matière de perte de conteneurs*», ceux-ci risquant d'avoir des «*répercussions possibles sur la sécurité du trafic maritime et sur les atteintes à l'environnement*».

A plus petite échelle que le Lashing@Sea Project, le rapport d'étape VIGIPOL, émis à la fin des études menées, a toutefois permis d'obtenir une vision plus globale des besoins d'évolution du régime juridique relatif au transport maritime de marchandises par conteneurs, pour permettre de réduire les chutes de conteneurs à la mer. Par ailleurs, les recherches effectuées en la matière devraient servir pour la conférence de VIGIPOL, devant le Parlement Européen qui portera sur les nouveaux risques liés au transport maritime et à la conteneurisation. Conférence initialement prévue le 17 décembre 2013 mais finalement reportée courant 2014.

Dans son rapport d'étape, le VIGIPOL s'arrête sur 11 points particuliers, à savoir 11 éléments susceptibles d'avoir des répercussions sur le transport maritime de marchandises par conteneurs, et notamment d'entraîner la chute de conteneurs à la mer. Ayant étudié les problèmes relatifs au chargement du navire à travers le lashing@sea project, nous nous concentrerons sur les autres éléments soulevés par le rapport d'étape du VIGIPOL.

Le premier point du rapport d'étape est consacré aux marchandises dangereuses, pour lesquelles il demande que l'Etat côtier, potentielle victime de la chute de conteneurs à la mer transportant des marchandises dangereuses, puisse restreindre les mouvements du navire, lui imposer un itinéraire déterminé ou encore exiger des compléments d'informations sur le contenu de la cargaison.

Dans un second point, le VIGIPOL demande à ce que la responsabilité du Capitaine soit adaptée aux réalités économiques et techniques du trafic moderne, et que ce dernier soit réellement maître des décisions qu'il est amené à prendre. En effet, maître de la sécurité maritime, il décide de l'appareillage ou non du navire et prend toutes les décisions qui s'imposent en mer pour lesquelles il engage sa responsabilité. Or la pratique actuelle rend le Capitaine sous influence permanente de l'armateur et du chargeur, et par conséquent, ses décisions ne reflètent plus toujours sa propre évaluation.

Le point 10 émet aussi le problème de la vitesse du navire, évoqué un peu plus tôt. Ainsi le VIGIPOL propose que les organisations de contrôles côtiers, puissent, via le système AIS⁵⁵ avoir le pouvoir de signaler aux navires leur vitesse excessive eu égard aux conditions météorologiques, voir envisager des réductions de vitesse autoritaires.

Dans son 4ème point, le VIGIPOL se penche également sur la question de la formation des effectifs. Sur la qualification professionnelle, le code STCW⁵⁶ prévoit en effet, que chaque membre de l'équipage doit être qualifié dans son propre domaine de compétence. De plus, un problème de sous-effectifs est souvent constaté à bord des navires, rendant impossible d'assurer pleinement la sécurité de l'expédition maritime et, dans le cas qui nous intéresse, l'entretien à apporter quotidiennement au système de saisissage des conteneurs. C'est pourquoi le rapport préconise un renforcement du contrôle de la mise en œuvre de la législation applicable en matière d'effectifs.

Le rapport d'étape remet également en cause le rôle des sociétés de classification, qui selon lui, n'apportent pas toujours des garanties suffisantes.

Les besoins d'amendements de la législation en vigueur en matière de transport maritime de marchandises par conteneurs, envisagés par le rapport d'étape du VIGIPOL viennent, en quelque sorte, compléter les éléments mis en exergue dans le Lashing@Sea Project. Aussi nous allons voir que certaines des revendications étudiées vont petit à petit permettre l'évolution du régime juridique applicable.

⁵⁵ Il s'agit du Système d'identification Automatique (ou Automatic Identification System), prévu par le chapitre V de la Convention SOLAS pour les navires de jauge brute supérieure à 300, il permet de connaître l'identité, le statut, la position et la route du navire

⁵⁶ La convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (STCW) a été adoptée le 7 juillet 1978

Paragraphe 2 – La prise en compte du besoin de renforcement du régime juridique pour prévenir la chute des conteneurs à la mer

Pour pallier les «lacunes» du régime juridique applicable en matière de transport maritime de marchandises par conteneurs, et notamment en matière de règles permettant de prévenir les chutes des conteneurs à la mer, des guides et lignes directrices non contraignantes ont, dans un premier temps, été publiés (A), aussi, progressivement, le régime juridique a connu des évolutions (B).

A – La publication de guides et de lignes directrices non contraignantes pour parer les lacunes du régime juridique applicable

Nous venons de l'étudier, les chutes de conteneurs à la mer, sont principalement dues à un manque de rigueur dans le respect des étapes préalables au transport maritime, voir au cours du transport en lui-même, celles-ci n'étant pas nécessairement contrôlées, voir obligatoires. Ainsi pour pallier ces lacunes, des guides adressés aux transporteurs maritimes sont publiés, et l'on constate que les P&I club jouent à ce niveau un rôle important à travers les recommandations qu'ils adressent à leurs membres.

En effet, régulièrement, les P&I Club adressent à leurs membres des recommandations pour les aider à assurer, du mieux possible, la sécurité au cours de l'expédition maritime, telles que des instructions permettant de réduire le risque de chute de conteneurs à la mer. Pour illustrer ces propos, nous prendrons l'exemple du UK P&I Club, à travers le guide sur le saisissage et l'arrimage des conteneurs, adressé à ses membres en date du 1er janvier 2008. Ce dernier, insistant sur l'importance de ne rien négliger au cours du chargement, le problème principal étant que le conteneur *«has the ominous characteristic of looking exactly the same when ladden with lead ingots as it does when filled with rattan furniture»*.

Bien que de nombreux transports maritimes n'aient pas conduit à des accidents de conteneurs, alors que le navire était en surcharge et faisait l'objet de nombreuses négligences dans son arrimage, le club rappelle que ce n'est pas pour autant que les transporteurs peuvent se permettre de baisser leur garde. Le capitaine d'un porte-conteneurs devrait toujours utiliser tous les moyens en sa possession pour vérifier l'arrimage et la sécurité de son navire. Aussi, ce n'est pas parce que le système de saisissage sur les navires modernes

est désormais souvent automatisé, et se résumant à l'action sur un bouton, que celui-ci doit être négligé. Il faut au contraire redoubler de vigilance, et ne pas faire une confiance aveugle dans les nouveaux moyens technologiques.

Le club relève notamment le problème selon lequel, trop souvent, le chargement du navire débute alors que le plan de chargement n'est pas définitif. Il insiste ainsi sur le fait que chaque modification intervenant au cours de ces opérations, soit notifiée au second capitaine pour que celui-ci puisse étudier ces changements et aviser en conséquence.

Le club émet également une liste de conseils dans l'hypothèse où le navire rencontrerait des conditions météorologiques difficiles, car en effet nous l'avons vu, il n'y a pas réellement en la matière d'encadrement juridique strict. Le Capitaine devra ainsi utiliser tous les moyens pour s'informer des conditions météorologiques prévisibles. Il devra également bien connaître le navire qu'il dirige et évidemment ajuster sa vitesse en fonction des conditions rencontrées. Le club se permet même de rappeler à ses membres que de telles manœuvres conduiront peut être à certains retard sur les horaires initialement prévus, mais qu'au final, en les suivant, ils éviteront un accident et par la même occasion, une perte de temps et d'argent...

Enfin, il s'arrête également sur l'importance relative à la qualification des ship-planner et à leur expérience. Il constate notamment qu'il est arrivé que des ship-planners, lors de l'organisation du plan de chargement, comportant un nombre trop important de conteneurs lourds, changent délibérément le poids indiqué des conteneurs, pour éviter que l'ordinateur ne rejette les données. Il note également le problème de l'arrivée tardive de certains conteneurs, alors que le chargement a commencé, ces derniers seront alors, le plus souvent, placés en haut des piles de conteneurs, au détriment parfois de l'équilibre du navire. Le club insiste donc sur l'importance cruciale de respecter le plan de chargement.

Pour pallier les lacunes dans la mise en œuvre des règles applicables, dans le manque de contrôle, ou encore face à l'absence de législation, les guides à l'attention des acteurs du transport maritime jouent un rôle important. D'ailleurs un guide publié par ce même P&I, en 2006, indiquait que ce genre d'instructions était susceptibles de servir de base en matière d'expertise, et qu'elles pouvaient également servir d'appui au cours d'audience. On imagine donc facilement que les membres d'un P&I ont tout intérêt à suivre les instructions adressées par leur club.

Toutefois, les revendications pour un renforcement de l'encadrement juridique ne sont pas restées sans voix et ont conduit à faire évoluer le régime en vigueur.

B – L'impact des revendications sur le régime juridique applicable en matière de transport maritime par conteneurs

Progressivement, les revendications en matière de transport maritime de marchandises par conteneurs font leur chemin, et conduisent, petit à petit, à faire évoluer le régime juridique applicable. C'est ainsi que l'OMI a pris en compte le besoin de pesage des conteneurs (1) et que le code CTU, bien que n'ayant pas de valeur contraignante, a fait l'objet de modifications (2).

1 – La prise en compte du besoin d'amendement de la Convention SOLAS en matière de pesage des conteneurs

L'une des propositions particulièrement mise en avant dans l'étude menée par le «Lashing@Sea project» est celle du pesage préalable des conteneurs. Celle-ci va d'ailleurs faire l'objet d'un certain nombre de revendications.

En 2010, la World Shipping Council (WSC)⁵⁷ et la International Chamber of Shipping (ICS)⁵⁸ publient conjointement une déclaration relative au problème du surpoids des conteneurs et dans la lignée du projet lashing@Sea, évoquent la nécessité pour l'OMI de trouver une solution internationale en la matière. Le surpoids devant le plus souvent être entendu comme le poids du conteneur surpassant le poids déclaré par le chargeur. Elles se reportent notamment à la publication de leur guide en 2008, «*Safe Transport of Containers By Sea*», présenté au Comité de la Sécurité Maritime de l'OMI, et insistent sur l'importance d'intégrer dans la Convention SOLAS, une obligation de pesage des conteneurs à leur arrivée sur le terminal maritime, ainsi qu'avant leur chargement sur le navire.

En 2011, ces deux mêmes associations soumettent ainsi à l'OMI une proposition officielle pour que celle-ci fasse en sorte que le pesage des conteneurs avant leur chargement

⁵⁷ Fondée en 2000, la WSC est une association de commerce internationale représentant les groupes mondiaux de transport maritime de conteneurs.

⁵⁸ Fondée en 1929, l'ICS est une association de commerce internationale intéressée par la sécurité des navires.

à bord, devienne un préalable obligatoire⁵⁹. Aussi, en décembre 2011, la International Association of Ports and Harbor (IAPH) se joint au mouvement, ayant pour objectif d'encourager l'OMI à amender la Convention SOLAS⁶⁰.

En juin 2012, ce sont les gouvernements du Danemark, des Pays-Bas et des Etats-Unis, qui prennent part à l'action, et qui, devant l'OMI et aux côtés des associations renouvellent la proposition d'amendements de la Convention SOLAS. La présentation de ce projet s'intitule d'ailleurs «*development of measures to prevent loss of containers – Verification of container weights*». Ainsi, leur proposition consisterait à amender la Règle VI/2 de la Convention SOLAS, en exigeant que la déclaration du poids du conteneurs soit signée par le chargeur, et que ce poids ait été obtenu, soit par le pesage du conteneur en entier, soit par le pesage de toutes les marchandises chargées dans le conteneur ajoutées au poids du conteneur. Aussi, dans l'hypothèse où le chargeur ne fournirait pas de documents attestant la vérification du poids du conteneur, les opérateurs de terminaux ou transporteurs maritimes devraient avoir la possibilité d'entreprendre eux-mêmes le pesage du conteneur au frais du chargeur. Le sous-comité de l'OMI renvoya cette proposition d'amendement à l'étude lors de leur prochaine session de 2013.

Entre le 16 et le 20 septembre 2013, la 18^{ème} session de la DCS met à l'ordre du jour l'étude de la proposition d'amendements à la Convention SOLAS. Lors de cette session, elle approuve les changements proposés, et renvoie à son tour leur examen à la session de mai 2014, pour une adoption finale en novembre 2014.

Même s'il est difficilement envisageable que tous les conteneurs fassent l'objet d'un pesage avant leur chargement sur le navire, l'OMI a progressivement reconnu ce besoin, qui peut être, fera l'objet d'une modification de la Convention SOLAS au cours de l'année. Aussi, nous allons le voir, les organisations internationales intéressées par le transport maritime de marchandises par conteneur, ont également reconnu la nécessité d'amender les directives OMI/OIT/ONU/CEE relatives au chargement des cargaisons dans des engins de transport.

⁵⁹ Proposition soumise au Sous-comité de l'OMI sur les marchandises dangereuses, les cargaisons solides ainsi que les conteneurs, 16^{ème} session, Agenda Item 14, DSC 16/14, 15 juillet 2011

⁶⁰ http://www.worldshipping.org/press-room/IAPH_support_for_container_weighing_for_release_-_Web_version.pdf

2 – La publication d'un nouveau code de pratique pour le chargement des cargaisons dans leurs engins de transport.

En 1997, l'Organisation Maritime Internationale, l'Organisation Internationale du Travail (OIT)⁶¹ et la Commission Economique pour l'Europe des Nations Unies (UNECE)⁶² publiaient les directives OMI/OIT/ONU/CEE relatives au chargement des cargaisons dans des engins de transport, concernant la pratique à adopter, pour assurer le bon empotage des marchandises dans leurs conteneurs. En 2011 ces trois organisations décident d'amender ces directives et de les remplacer par un code, le code pour le chargement des cargaisons dans des engins de transport ou code CTU. L'objectif étant de réadapter les indications aux besoins actuels, et notamment contribuer à renforcer la sécurité des travailleurs et du public en général, pendant la manutention et le transport des conteneurs en mer et sur terre.

Le nouveau code CTU est plus détaillé que les directives qu'il remplace et fournit des renseignements théoriques sur l'emballage et l'arrimage des marchandises, ainsi que des mesures pratiques de nature à garantir la sécurité du transport, ces directives permettant la prévention de la chute des conteneurs à la mer. Aussi, il s'adresse à tous les acteurs de la chaîne d'approvisionnement, et aborde notamment la question de la formation des personnes chargées de l'emballage des marchandises et plus particulièrement des marchandises dangereuses.

Pour rédiger ce nouveau code, un groupe d'experts a été mandaté pour étudier les besoins d'évolution de la pratique, parmi lesquels on peut citer le World, Shipping Council. Aussi, déjà approuvé par l'OMI et l'UNECE, l'approbation de l'OIT devrait quant à elle intervenir courant novembre 2014, à la suite de quoi, l'OMI sera chargé de publier cette nouvelle version du code. On note, par ailleurs, qu'en accord avec la suggestion du groupe d'experts, et avec la recommandation du sous-comité DSC de l'OMI, le code sera mis à disposition sur internet, gratuitement, pour faciliter son utilisation et favoriser sa diffusion.

⁶¹ L'OIT est une agence spécialisée de l'ONU dont l'objectif est de promouvoir le travail décent

⁶² L'UNECE est l'une des cinq commissions régionale du Conseil Economique et Social des Nations Unies, composée de 56 membres et dont l'objectif est d'encourager la coopération économique entre les Etats membres.

Néanmoins, ce code n'a pas de force obligatoire. Toutefois, de par sa vocation internationale, on imagine qu'il sera largement utilisé et mentionné à titre de référence par les gouvernements, les professionnels du transport et d'autres intervenants dans les transports internationaux de conteneurs⁶³. On peut également imaginer qu'il pourrait devenir un élément important des contrats d'assurance, qui, pour fonder le droit à indemnisation, pourraient se baser sur la pratique conforme ou non au CTU.

Aussi en matière d'évolution du régime juridique, on peut noter que le 1^{er} juillet, des amendements à la convention CSC de 1972 sont entrées en vigueur, parmi lesquels l'introduction d'une période de transition pour les conteneurs qui, bien que ne nécessitant pas d'être mis hors service, requerront la mise en œuvre de mesures de sécurité supplémentaires pour assurer la sécurité de l'expédition maritime.

Concernant le régime juridique permettant la prévention de la chute des conteneurs à la mer, des évolutions sont notables, même si celles-ci s'avèrent, à ce jour, encore un peu trop discrètes. Néanmoins, ces progrès concernent, pour la plupart, les étapes de chargement, et on constate que le transport maritime en lui-même est en grande partie laissé à l'appréciation du Capitaine. En effet, réglementer strictement l'opération de transport maritime semble difficile, notamment en matière de comportement à adopter face à des conditions météorologiques dures. Car si il est possible de donner des lignes directrices, telles que de diminuer la vitesse du navire, les situations rencontrées par les navires sont rarement les mêmes, d'où l'impossibilité d'imposer une règle précise et unique. Aussi, nous l'avons vu, la pression économique pesant sur le transport maritime est un frein dans la démarche d'adaptation du régime juridique. De plus, de par l'importance que représentent les échanges internationaux, il est d'autant plus difficile de faire accepter, aux acteurs du transport maritime de réduire la cadence pour procéder à plus d'étapes et de contrôles. Et c'est en grande partie la raison pour laquelle les statistiques relatives au nombre de chute de conteneurs à la mer, par année, ne semblent décroître.

Le risque zéro n'existant pas en matière de chute de conteneurs à la mer et pour éviter que les risques représentés par ces boîtes à la dérive ne se réalisent, une procédure d'intervention est prévue pour la récupération de ces conteneurs.

⁶³ 76^{ème} session de la Commission Economique pour l'Europe, Genève, du 25 au 27 février 2014, point 4,f) de l'ordre du jour provisoire.

Chapitre 2

L'intervention pour faire cesser le danger représenté par le conteneur tombé à la mer

Averti de la chute d'un conteneur ou face à la découverte d'un conteneur à la dérive une attitude est à observer pour permettre l'intervention des autorités compétentes (Section 1), aussi nous étudierons le processus d'intervention prévu pour les autorités françaises (Section 2).

Section 1

La «découverte» du conteneur tombé à la mer, entre compétence et attitude à observer

Pour pouvoir appréhender le processus de récupération du conteneur, il faut dans un premier temps se pencher sur la question de compétence en la matière (Paragraphe 1). Aussi, qu'il s'agisse du Capitaine ou d'une tierce personne, la personne qui découvrira le conteneur tombé à la mer va avoir un rôle à jouer et des obligations à observer (Paragraphe 2).

Paragraphe 1 - La compétence en matière de conteneurs tombés à la mer

Pour asseoir une intervention de récupération d'un conteneur tombé à la mer, il est nécessaire, dans un premier temps, de connaître son statut juridique pour appréhender les textes qui lui sont applicables(A). Dans un second temps il faudra se pencher sur la compétence, à savoir la possibilité d'intervenir, selon la zone maritime concernée où le conteneur est découvert (B).

A - Le statut juridique du conteneur tombé à la mer

Il n'existe pas, dans la législation, de statut juridique propre au conteneur tombé à la mer, dès lors, la question se pose de savoir s'il faut plutôt préciser comme un déchet (1), ou comme une épave (2).

1 - Le conteneur tombé à la mer, un déchet

Un conteneur tombé à la mer, peut-il être appréhendé comme un déchet, à savoir comme un débris, un reste sans valeur de quelque chose ?⁶⁴ Pour appréhender cette notion et savoir si celle-ci est susceptible de s'appliquer à notre cas, il convient de se pencher sur les textes juridiques relatifs aux déchets.

La Convention de Bâle de 1992 sur le contrôle des mouvements transfrontaliers de déchets dangereux et de leur élimination, entend les déchets comme «*les substances ou objets qu'on élimine, qu'on a l'intention d'éliminer ou qu'on est tenu d'éliminer en vertu des dispositions du droit national*». La réglementation communautaire, quant à elle, à travers sa directive 2008/98/CE du 19 novembre 2008 relative aux déchets et abrogeant certaines directives, qualifie le déchet de «*toute substance ou tout objet dont le détenteur se défait ou dont il a l'intention ou l'obligation de se débarrasser*». Enfin, la législation française dans le code de l'environnement à son article L.541-1 retient le déchet comme «*tout résidu d'un processus de production, de transformation ou d'utilisation, toute substance, matériau, produit ou plus généralement tout bien meuble abandonné ou que son détenteur destine à l'abandon*».

Que l'on soit en droit international, en droit communautaire ou en droit national, l'un des éléments centraux de la définition de déchet est «l'intention». En effet, pour que le conteneur perdu à la mer soit appréhendé comme tel, il faudrait que son détenteur ait eu la volonté de s'en débarrasser. Or, comme nous l'avons étudié, la chute des conteneurs n'est pas volontaire, bien au contraire même, puisque l'objectif est justement de tout mettre en œuvre pour éviter que ceux-ci ne passent par-dessus bord. On imagine d'autant plus que le conteneur échappera à la notion de déchet, si son propriétaire se manifeste par la suite pour le récupérer.

⁶⁴ Martine LE BIHAN GUENOLE, «Conteneurs à la mer et action en recouvrement des frais engagés par l'État pour leur récupération», DMF n°726, 2011

La décision de la Cour de Justice des Communautés Européennes, rendue le 24 juin 2008, concernant l'affaire «Commune de Mesquer contre Total France SA» pourrait cependant nous amener à nous interroger sur la qualification de déchet pour le conteneur tombé à la mer. En effet, dans cette affaire, la partie de la cargaison de fioul déversée en mer suite au naufrage du pétrolier *Erika*, avait conduit à qualifier ce fioul de déchet. Or il est évident qu'en l'espèce, l'intention de se débarrasser du pétrole ne pouvait pas être retenue. Pourtant, de par son caractère menaçant pour l'environnement, la notion de déchet avait été retenue par les juges. Pour autant on peut se demander si un conteneur menaçant l'environnement ne pourrait pas à son tour être qualifié de déchet...

On peut également se demander s'il ne serait pas possible de qualifier de déchet le conteneur à la dérive lorsqu'il intervient dans le cadre d'une décision d'avaries communes du Capitaine du navire qui, pour assurer la sécurité de son navire, décide de procéder au jet à la mer de certains conteneurs. Car, si le Capitaine n'est pas le propriétaire de la marchandise, il en est le détenteur au cours de l'expédition maritime, or, il est possible de fonder dans cette hypothèse son intention de se débarrasser du conteneur menaçant son expédition...

Néanmoins, malgré ces suppositions, la qualification de déchet ne semble pas être retenue pour le conteneur, et l'on semble privilégier sa requalification en épave, lorsque celui-ci est tombé à la mer.

2 - Le conteneur tombé à la mer, une épave

La Convention de Nairobi sur l'enlèvement des épaves signée en mai 2007⁶⁵ fait entrer dans la notion d'épave « *tout objet perdu en mer par un navire et qui est échoué, submergé ou à la dérive en mer* », qui présente « *un danger ou un obstacle pour la navigation* » et « *dont on peut raisonnablement attendre des conséquences préjudiciables graves pour le milieu marin ou des dommages pour le littoral* ». Quant au code des transports, dans son article L.5142-1 relatif aux épaves, celui-ci englobe dans son champ d'application les

⁶⁵ Convention qui rentrera en vigueur un an après la 10^{ème} ratification. Le Danemark 10^{ème} pays ayant déposé le 14 avril 2014 ses instruments de ratification devant l'OMI, la Convention entrera en vigueur le 14 avril 2015. La France ne fait pas partie de ces 10 pays, en revanche un projet de loi de ratification a été déposé en conseil des ministres le 10 juillet 2013 et désormais le texte attend d'être examiné par le Parlement.

«épaves de navires ou autres engins maritimes flottants, aux marchandises et cargaisons et aux épaves d'aéronefs trouvés en mer ou sur le littoral maritime...». Il précise par ailleurs que cet état d'épave doit résulter *«de la non-flottabilité, de l'absence d'équipage à bord et de l'inexistence de mesures de garde et de manœuvre »*.

Selon la définition donnée par le code des transports on peut dès lors considérer que le conteneur tombé à la mer est une épave puisque la définition englobe les marchandises et cargaisons. Néanmoins, comme le soulève Martine LE BIHAN GUENOLE⁶⁶ le conteneur n'est pas en lui-même une marchandise, sauf dans l'hypothèse où celui-ci serait livré en tant que tel, vide, à un acquéreur. Toutefois, utilisé pour le transport de marchandise à bord du navire, il semble, en quelque sorte, se fondre lui-même à la marchandise. Et si tel n'était pas le cas, on pourrait également considérer le conteneur en tant *«qu'engin maritime flottant»*, assimilé en quelque sorte à un débris du navire.

Aussi, il est important de s'interroger sur la notion de non flottabilité soulevée par le code des transports. Un conteneur qui serait tombé du chargement du navire et qui ne coulerait pas immédiatement, pourrait-il tout de même revêtir la notion d'épave, lorsque celui-ci se trouverait à la dérive, et par conséquent continuerait de flotter ? En effet, le Tribunal Administratif de Montpellier avait jugé, le 10 octobre 1977, dans une affaire Frances⁶⁷, qu'un navire abandonné par son équipage et à moitié immergé, n'avait pas vocation à recevoir la qualification d'épave car, à défaut d'être navigable, il était encore flottable... Conduisant par ailleurs le législateur à créer une nouvelle catégorie juridique : celle des navires abandonnés. En effet, les navires abandonnés se voient appliquer, dans le code des transports, un régime particulier. Par ailleurs l'article L.5141-1 du code des transports précise qu'un navire abandonné doit s'entendre comme *« tout engin flottant ou navire en état de flottabilité »*.

Face à ces éléments tirés de la jurisprudence et de la législation, le conteneur tombé à la mer, à défaut de posséder son propre statut juridique, semble pouvoir revêtir différentes qualifications selon l'état dans lequel il se trouve. Toutefois, malgré certaines incohérences, on constate que la tendance, en matière de conteneur tombé à la mer, est de leur attribuer le statut juridique d'épave.

⁶⁶ Martine LE BIHAN GUENOLE, *«Conteneurs à la mer et action en recouvrement des frais engagés par l'État pour leur récupération»*, DMF n°726, 2011

⁶⁷ TA Montpellier, 10 oct. 1977, Frances : DMF 1978, p. 220, conclusion Meyerhoeffler

Néanmoins, connaître le statut juridique applicable au conteneur perdu en mer pour fonder l'intervention des autorités étatiques en matière d'intervention pour la récupération du conteneur ne suffit pas, il faut également se pencher sur la «compétence d'intervention» selon les zones maritimes concernées.

B – La compétence d'intervention pour la récupération du conteneur tombé à la mer selon les espaces maritimes

L'intervention pour la récupération d'un conteneur tombé à la mer s'inscrit dans un objectif, celui d'empêcher que la menace représentée par le conteneur ne se réalise, à savoir, qu'il ne commette de dommages à l'environnement ou qu'il ne devienne un risque pour la navigation maritime. En France, il s'agit principalement d'une mission relevant de l'action de l'Etat en mer⁶⁸. Par conséquent il convient de se pencher sur les zones maritimes dans lesquelles l'Etat a la possibilité d'exercer ce type de mission, dont la récupération de conteneurs fait partie. En effet, l'espace maritime étant «découpé», la compétence d'intervention en mer varie selon la zone dans laquelle le conteneur tombé à la mer se trouve.

La Convention des Nations Unies sur le Droit de la mer (CNUDM) ou Convention de Montego Bay (CMB)⁶⁹, procède à un découpage de l'espace maritime en imaginant une régulation des compétences étatiques selon la zone maritime concernée. Ainsi, plus l'on se trouve proche des côtes d'un Etat, plus la souveraineté de celui-ci est importante. Les eaux intérieures et la mer territoriale sont les zones maritimes les plus proches des côtes, elles sont suivies par la zone contiguë et la zone économique exclusive (ZEE) pour enfin arriver à la haute mer. Dans notre étude, il convient d'étudier la compétence des Etats en matière de récupération des conteneurs tombés à la mer dans ces zones.

Selon l'article 8.1 de la CMB, *«les eaux situées en deçà de la ligne de base de la mer territoriale font partie des eaux intérieures de l'Etat »*. L'article 2 de cette même convention

⁶⁸ L'action de l'Etat en Mer (AEM) recouvre des missions d'intérêt public que l'Etat exécute en mer. Ces missions consistent principalement au maintien de l'ordre public, à la sauvegarde des personnes et des biens ou encore à la protection de l'environnement.

⁶⁹ Entrée en vigueur le 16 novembre 1994, ratifiée par la France le 11 avril 1996 (D. no 96-774 du 30 août 1996, JO no 209 du 7 septembre 1996, p. 13307).

précise quant à lui, en parlant de la mer territoriale que «*la souveraineté de l'Etat côtier s'étend, au-delà de son territoire et de ses eaux intérieures* », et nous permet de déduire que dans les eaux intérieures, la souveraineté des Etats est complète. D'ailleurs la raison pour laquelle ces eaux ne sont pas directement envisagées par la CMB est que celles-ci sont hors du champ du droit international (souveraineté). Ainsi pas de problème en matière d'intervention pour des conteneurs tombés à la mer dans les eaux territoriales, l'Etat côtier sera, en l'espèce, entièrement fondé à intervenir pour procéder à leur récupération.

Concernant la mer territoriale, nous venons de le voir à travers l'étude de la souveraineté applicable dans les eaux intérieures, l'article 2 de la CMB prévoit que la souveraineté de l'Etat côtier s'étend à cet espace. Aussi, l'article suivant précise que cette zone maritime pourra s'étendre jusqu'à 12 milles marins mesurés à partir des lignes de bases. Dès lors, comme pour les eaux intérieures, pas de problème concernant une intervention dans cette zone.

Après la mer territoriale, il convient de s'arrêter sur la compétence des Etats au sein de la zone contiguë, qui est une zone de transition pouvant s'étendre jusqu'à 24 milles marins. Il s'agit d'un espace dépendant de la haute mer, au-delà de la mer territoriale mais où l'Etat côtier exerce certaines compétences. En effet, dans cet espace les Etats exercent des compétences en matières douanière, fiscale, sanitaire ou encore d'immigration. Ils disposent aussi d'une compétence de prévention et de répression des infractions éventuellement commises sur leur territoire ou dans leur mer territoriale. Aussi on constate qu'une fiction a été créée, à partir de la CMB et notamment des articles 303 et 149, conduisant, pour certains auteurs, à considérer qu'une épave trouvée dans la zone contiguë aurait été trouvée dans la mer territoriale. Toutefois, en appréhendant strictement les dispositions de la CMB, la marge d'action sur les conteneurs tombés à la mer en zone contiguë semble restreinte.

Dans la Zone Economique Exclusive, qui peut s'étendre jusqu'à 200 milles marins à partir de la ligne de basse mer⁷⁰, on reconnaît à l'Etat côtier des droits souverains aux fins d'exploitation, de conservation et de gestion des ressources naturelles. Ainsi, on imagine, qu'un conteneur et notamment un conteneur qui transporterait des marchandises

⁷⁰ Article 57 de la Convention des Nations Unies sur le Droit de la Mer de 1982

dangereuses, permettrait de fonder une intervention de l'Etat lorsque celui-ci menacerait l'environnement. On note également que la Convention de Nairobi sur l'enlèvement des épaves (qui bien que n'ayant qu'une faible portée et n'étant pas encore entrée en vigueur), crée un droit international pour l'enlèvement des épaves. Dès lors, sous réserve que le statut juridique du conteneur tombé à la mer reste appréhendé comme celui des épaves, l'Etat côtier serait parfaitement fondé à intervenir pour procéder à la récupération du conteneur.

La haute mer quant à elle, doit s'entendre comme représentant « *toutes les parties de la mer qui ne sont comprises ni dans la zone économique exclusive, la mer territoriale ou les eaux intérieures d'un Etat, ni dans les eaux archipélagiques d'un Etat* »⁷¹. Pour cette zone l'article 87 de la CMB prévoit « *la liberté de la haute mer* » et l'article 88 prévoit son « *affectation à des fins pacifiques* ». Ainsi il s'agit d'une zone ouverte à tous les Etats et dans laquelle, par conséquent, un certain nombre de lois cohabitent, les lois du pavillon, et où les Etats disposent d'un pouvoir de juridiction à l'égard de leurs navires (contrôle et sanction).

On note également qu'en cas de risque de pollution, l'article 221 de la CNUDM prévoit, en matière de « *mesures visant à empêcher la pollution à la suite d'un accident de mer* », que les Etats pourront, même au-delà de leur mer territoriale, « *prendre et faire appliquer des mesures proportionnées aux dommages* » qu'ils auraient subis ou dont ils seraient menacés, « *afin de protéger leur littoral ou les intérêts connexes [...] contre la pollution ou une menace de pollution résultant d'un accident de mer [...] dont on peut raisonnablement attendre des conséquences préjudiciables* ». Ainsi, ici encore, la menace de pollution éventuelle représentée par le conteneur à la mer, pourrait permettre à l'Etat côtier menacé par celui-ci, d'intervenir quel que soit la zone où celui-ci se trouverait.

L'intervention en matière de conteneur à la mer, nous le voyons, est encadrée et ne sera pas permise, dans toutes les situations, par n'importe quel Etat. Cependant avant d'entreprendre une quelconque intervention et pour éviter que les risques représentés par ce conteneur ne se réalisent, il est, dans un premier temps, essentiel que la personne ayant découvert ce conteneur tombé à la mer, en informe les autorités compétentes.

⁷¹ Article 86 de la Convention des Nations Unies sur le Droit de la Mer de 1982

Paragraphe 2 - Les rôles et obligations découlant de la découverte d'un conteneur tombé à la mer

Avant de permettre une intervention pour la récupération du conteneur tombé à la mer, le Capitaine, ayant connaissance de cette chute, est le premier à devoir respecter certaines règles pour minimiser la menace représentée par ce conteneur(A). Aussi en appréhendant le conteneur en tant qu'épave, on considère que le «découvreur» du conteneur tombé à la mer aura également un rôle à jouer dans ce sens (B).

A - Le capitaine du navire, premier protagoniste de la procédure à mettre en œuvre face à la chute de conteneurs à la mer

En tant que garant de la sécurité maritime à bord de son navire, le capitaine qui s'apercevrait de la chute d'un conteneur de son navire à la mer devra suivre une procédure pour faire en sorte que ce conteneur ne devienne une menace (1), aussi il convient de se pencher sur le cas particulier du jet à la mer volontaire de conteneurs de la part du capitaine (2).

1 - L'attitude à observer par le capitaine face à la chute de conteneur à la mer.

Le capitaine est le garant de la sécurité maritime qui vise autant la protection de la vie humaine et de l'environnement que l'écoulement sécurisé du trafic maritime. Ainsi face à un conteneur que la cargaison de son navire viendrait de perdre, celui-ci devra observer certaines obligations, puisque nous l'avons vu, ce conteneur pourrait remettre en cause la stabilité de son navire, comme il pourrait devenir une menace pour l'environnement et la sécurité du trafic maritime.

Avant d'étudier le comportement à adopter par le capitaine du navire face à la chute de conteneurs à la mer, on précise qu'un tel événement doit être appréhendé comme un accident de mer, tel que défini par la Convention de Bruxelles de 1969⁷². A savoir «*un abordage, échouement ou autre incident de navigation ou autre événement survenu à bord ou à l'extérieur du navire dont pourrait être victime un navire ou sa cargaison*».

⁷² Convention du 29 novembre 1969, dite Convention de Bruxelles, sur l'intervention en haute mer en cas d'accident entraînant ou pouvant entraîner une pollution par hydrocarbures (D. no 75-553, 26 juin 1975 portant publication de la Convention)

Le premier comportement à observer lorsque l'équipage ou le capitaine lui-même auraient constaté la perte de conteneur à la mer est, logiquement, le signalement aux autorités maritimes de l'Etat concerné pour permettre une intervention efficace de leur part. La règle I/11 de la convention SOLAS prévoit en effet que face à un accident survenu à un navire ou un défaut constaté à bord, qui compromettrait sa sécurité, il devra en être fait rapport dès que possible. Le capitaine devra ainsi donner toutes les informations utiles à la localisation du conteneur perdu, à savoir dans la mesure du possible, les informations relatives à son contenu, à son immatriculation, à son aspect tel que sa couleur, sa forme ou encore sa nature. Bien entendu il devra également se signaler lui-même, à savoir faire connaître son navire ainsi que son armateur. Ce signalement devra être fait dès le constat de la disparition d'un conteneur, même si celui-ci intervient plusieurs heures après la chute effective du conteneur à la mer. En effet, il arrive que de nuit, ou par temps de tempête, le personnel embarqué ne s'aperçoive pas de la survenance d'un tel accident et ne le réalise que plusieurs heures après.

Dans le même sens, en droit de l'Union Européenne, la directive 2002/59/CE, article 17, prévoit que tout accident susceptible de porter atteinte à la sécurité du navire, tout accident qui compromettrait la sécurité de la navigation ou encore toute situation susceptible de conduire à une pollution des eaux, devra être signalée. Le message de signalement devra comporter: l'identité du navire, sa position, son port de départ et de destination ainsi que des informations sur les éventuelles marchandises dangereuses ou polluantes transportées à bord.

Par ailleurs, relativement à l'obligation de signalement du conteneur tombé à la mer, on note que la règle 31 du chapitre V de la Convention SOLAS prévoit également une obligation, pour tous les capitaines de navires qui se trouvent en présence d'une épave dangereuse pour la navigation, d'en informer par tous les moyens, les autorités compétentes pour mener les actions appropriées, et les autorités compétentes de l'Etat côtier le plus proche. En appréhendant le conteneur tombé à la mer comme une épave on imagine donc que le capitaine sera soumis à cet article de la convention SOLAS

Dans les eaux territoriales ou intérieures française, on note par ailleurs que le capitaine qui n'informerait pas les autorités étatiques de la survenance d'un accident de mer dont son navire aurait été victime pourra être sanctionné, au titre de l'article 63 bis du code pénal et disciplinaire de la marine marchande (CDPMM).

Le capitaine doit également selon l'article L.5412-7 du code des transports, «*tenir régulièrement le journal de mer et le livre de bord qui font foi jusqu'à preuve contraire des événements et des circonstances qui y sont relatés*». Par ailleurs l'article 43 du CDPMM sanctionne tout capitaine qui refuserait, ou négligerait de remplir ces documents. Un conteneur tombé à la mer au cours du transport maritime devra donc être reporté par le Capitaine dans ces documents.

On note également que face à un tel évènement, le capitaine pourra décider de faire escale dans un port pour arrimer de nouveau sa cargaison. D'ailleurs, force est de constater qu'il sera dans la plupart des cas, mis en demeure par les autorités maritimes, de prendre les mesures nécessaires afin de faire cesser le danger que représente la perte de conteneur à la mer, tel que le re-arrimage de sa cargaison.

Le capitaine face à la chute involontaire de l'un des conteneurs de son navire doit donc procéder à un certain nombre de mesures pour empêcher que la menace, représentée par celui-ci, ne se réalise, aussi, on se demande ce qu'il en est lorsque cette chute résulte d'un choix délibéré du capitaine.

2 - L'attitude à observer par le capitaine compte tenu de sa décision de procéder au jet à la mer de conteneurs.

Selon la doctrine, pour que l'avarie commune soit retenue, quatre conditions doivent simultanément exister, à savoir :

- Un sacrifice ou une dépense. Dans notre cas, le jet à la mer de conteneurs
- Que celui-ci ait été décidé volontairement. Le jet à la mer devra donc être une décision du capitaine
- Que ce sacrifice ait été consenti pour éviter un péril réel.
- Que celui-ci soit effectué pour le salut commun du navire, de la cargaison et éventuellement du fret. Le jet à la mer de conteneurs devra donc permettre, en quelque sorte, d'assurer la sécurité maritime, d'enlever une menace pesant sur le navire et sa cargaison.

Par ailleurs, les règles d'York et d'Anvers⁷³ ainsi que le Code des Transports⁷⁴,

⁷³ Règle C des règles d'York et d'Anvers - Règles conventionnelles privées adoptées par l'International law association à York (1864) puis Anvers (1877), promulguées en 1890 et souvent révisées depuis ; sans caractère obligatoire mais référence usuelle des connaissances, elles expriment la pratique internationale pour le règlement des avaries communes

⁷⁴ Article L. 5133-4 du code des transports

précisent que seules seront admises en avaries communes «*les dépenses qui sont la conséquence directe de l'acte d'avarie commune décidé par le capitaine*».

Ainsi juridiquement constituées, dès lors que toutes les conditions citées précédemment sont remplies, on imagine que le capitaine, en tant que garant de la sécurité maritime, devra procéder aux mêmes mesures que nous venons d'étudier précédemment, pour éviter que la menace représentée par les conteneurs ne se réalise. Aussi, il devra en aviser l'armateur, à qui il reviendra de déclencher, ou non, la procédure d'avarie commune, pour que soit désigné un expert-répartiteur. Aussi cette procédure devra être notifiée dans les plus brefs délais aux propriétaires des marchandises, aux assureurs marchandises, au P&I du navire, aux affréteurs si le navire est en affrètement au temps ou au voyage, aux agents au port de déchargement (pour permettre d'informer les réceptionnaires si il y a un retard et de commencer la procédure des contributions)...

Compte tenu de tous ces éléments, on constate que face à la chute de conteneurs à la mer, ou au jet à la mer de ceux-ci, de part la menace qu'ils représenteraient pour le navire, pour l'homme ou pour l'environnement, le capitaine a un certain rôle à jouer, pour que des mesures d'intervention puissent être mises en œuvre le plus rapidement et efficacement possible. Aussi, nous allons le voir, une personne tierce à l'expédition maritime, qui découvrirait l'un de ses conteneurs tombé à la mer, aura, elle aussi, une attitude à observer dans ce même objectif d'assurer la sécurité maritime.

B - Le rôle de «la personne qui découvre» l'épave.

En appréhendant le conteneur tombé à la mer comme une épave, on s'aperçoit que son «découvreur», à savoir la personne qui le découvre, a, à cet égard, une obligation de mise en sûreté (1) ainsi qu'une obligation d'information (2).

1 - L'obligation de mise en sûreté lors de la découverte du conteneur tombé à la mer

Nous l'avons vu, l'article L.5142-1 du code des transports, appréhende les conteneurs tombés à la mer comme des épaves. Or en l'espèce, un régime particulier est prévu pour la personne qui découvrirait une épave. En effet, l'article 2 du décret

n°61-1547 du 26 décembre 1961 fixant le régime des épaves maritimes⁷⁵, prévoit que : *«toute personne qui découvre une épave est tenue, dans la mesure où cela est possible, de la mettre en sûreté, et notamment de la placer hors des atteintes de la mer»*. Toute personne, navigateur confirmé, plaisancier ou simple promeneur sur la plage, qui se retrouverait face à un conteneur tombé à la mer, aura donc une obligation de moyen, à l'égard de l'administration, de mise en sûreté de celui-ci, puisque l'article précise que cela devra être fait *«dans la mesure du possible»*.

L'obligation de mise en sûreté est une règle dont la finalité est d'empêcher que les risques liés au conteneur tombé à la mer ne se réalisent. Aussi cette règle a vocation à s'appliquer, tant pour le conteneur qui se trouverait à la dérive en mer, que pour le conteneur échoué sur une plage. Concernant le conteneur échoué sur une plage, l'obligation de mise en sûreté du conteneur doit être entendue comme un moyen de faire en sorte que celui-ci ne se fasse remporter par le jeu des courants et des marées et ne redevienne un danger pour la circulation maritime. Nous étudierons également, plus tard, qu'en cas de succès de l'opération, la personne découvrant le conteneur (en mer ou échoué sur une plage) et qui réussirait à le mettre en sûreté sera fondé à réclamer une rémunération sur le fondement du «sauvetage».

Néanmoins, cette obligation reste à nuancer, il ne s'agit pas d'une obligation «absolue», puisque ce même article prévoit également, que lorsque ce conteneur représenterait un danger pour la personne qui le découvrirait *«tant de l'épave elle-même ou de son contenu»*, ce dernier devra *«s'abstenir de toute manipulation»*. Ce danger devra notamment être considéré existant dans le cas où le conteneur serait *«identifié comme dangereux ou ne peut être identifié»*.

A la lecture de cet article relatif à l'obligation de mise en sûreté de l'épave par la personne qui la découvrirait, et en l'appliquant à la situation du conteneur tombé à la mer, on peut cependant imaginer que celle-ci sera difficile à mettre en œuvre. En effet, on suppose que le conteneur étant «fermé», il sera impossible, sans manipulation, et à moins que les chocs qu'il aurait subi aient conduit à son ouverture, de connaître son contenu et donc de discerner son caractère dangereux ou non. Aussi on imagine

⁷⁵ Version consolidée au 01 décembre 2010

difficilement la possibilité de le mettre en sûreté sans des moyens adaptés. Il est probable qu'un promeneur sur la plage ou un petit plaisancier ne soit pas en mesure de répondre à cette obligation. Toutefois, il restera soumis à l'obligation d'information.

2 - L'obligation d'information lors de la découverte du conteneur tombé à la mer

La personne qui découvre une épave, et donc un conteneur tombé à la mer «doit, dans les quarante-huit heures de la découverte ou de l'arrivée au premier port si l'épave a été trouvée en mer, en faire la déclaration à l'administrateur des affaires maritimes ou à son représentant». En effet, en plus de l'obligation de moyen de mise en sûreté de l'épave, son «découvreur» est tenu d'une obligation d'information, qui cette fois est une obligation de résultat que l'on décèle à travers l'utilisation de l'impératif : «doit».

La déclaration de la découverte de l'épave pourra être écrite ou verbale avec établissement d'un procès-verbal signé du déclarant. Aussi, dans l'hypothèse où le conteneur tombé à la mer serait ramené par un navire, cet événement devra faire l'objet d'une mention dans le journal de bord du navire ainsi que dans le manifeste douanier.

Aussi, chaque épave susceptible de représenter un danger pour la navigation devra être signalée aux autorités compétentes, pour procéder à la diffusion de l'information, tels que les Centres Régionaux et Opérationnels de Surveillance et de Sauvetage (CROSS). La finalité de cette diffusion dans notre étude étant notamment de permettre de réduire les risques d'abordage entre le conteneur et un navire en reléguant les informations relatives à sa position. Même si l'on imagine que le risque zéro ne pourra être atteint, le conteneur étant à la dérive et ses mouvements n'étant pas prévisibles.

Si l'obligation de mise en sûreté du conteneur semble être difficile à mettre en œuvre, l'obligation d'information est quant à elle tout à fait réalisable et cohérente dans le sens où la transmission d'information permettra d'éviter que certains risques relatifs au conteneur perdu en mer ne se réalisent. Aussi, après avoir étudié les attitudes à observer, il est désormais bon de s'attacher au dispositif qui sera mis en œuvre pour prendre en charge le conteneur tombé à la mer, pour lequel nous prendrons l'exemple de la France.

Section 2

Le dispositif français de prise en charge du conteneur tombé à la mer

La récupération du conteneur tombé à la mer relève d'une des missions de l'action de l'Etat en mer puisque cette action est menée avec pour objectif d'assurer la sécurité maritime et la protection de l'environnement (Paragraphe 1). Aussi une fois récupéré, il convient de s'interroger sur le sort du conteneur tombé à la mer (Paragraphe 2).

Paragraphe 1 - La prise en charge du conteneur tombé à la mer comme mission de l'action de l'Etat en mer

L'objectif de l'intervention pour la récupération du conteneur tombé à la mer est d'assurer la sécurité maritime (A) ainsi que la protection de l'environnement (B)

A - La prise en charge du conteneur tombé à la mer pour assurer la sécurité maritime

En présence d'un conteneur perdu en mer et pour assurer la sécurité maritime, la première étape à mettre en œuvre est la diffusion de l'information (1) puis l'intervention à proprement parler (2).

1 - L'analyse et la diffusion de l'information relative au conteneur tombé à la mer à la dérive.

Après avoir été informé par le capitaine du navire duquel le conteneur est tombé, ou par la personne qui l'aurait découvert, les CROSS vont mettre en œuvre un certain nombre de mesure en application pour permettre, en collaboration avec différentes institutions, de récupérer le conteneur le plus rapidement possible, et de la façon la mieux appropriée pour éviter que celui-ci ne cause de dommages.

Les CROSS, Centre Régionaux Opérationnels de Surveillance et de Sauvetage assurent une mission de sécurité maritime dans le cadre de l'action de l'Etat en mer.

La récupération des conteneurs tombés à la mer entre donc dans leur champ d'action, l'objectif de l'intervention étant d'assurer la sécurité maritime, en limitant les éventuelles conséquences que le conteneur pourrait engendrer.

C'est dans le cadre de la Convention Internationale sur la Recherche et le Sauvetage Maritime de 1979 que les CROSS ont été institués. Cette convention prévoyant la nécessité d'instituer une autorité responsable pour ce type de missions, et notamment la création de centres de coordination de sauvetage et de centres secondaires de sauvetage⁷⁶. Ces centres assurent ainsi des fonctions telles que la recherche et le sauvetage maritimes, la surveillance de la navigation maritime (SURNAV), la surveillance et la police des pollutions maritimes (SURPOL) ou encore la diffusion des renseignements relatifs à la sécurité maritime (RSM).

Dans le cadre de leur mission RSM, en présence d'un conteneur tombé à la mer signalé ou qu'ils auraient découvert dans le cadre de leur mission SURNAV, les CROSS vont diffuser aux navires qui font route dans la zone où le conteneur dérive des informations relatives au conteneur en fonction de celles qu'ils auront pu recueillir ainsi que des informations relatives au contexte météorologique. Compte tenu de la nature du conteneur et de l'impossibilité de prévoir précisément ses mouvements, l'objectif de la diffusion de l'information aux navires de la zone concernée sera donc de faire en sorte que ces derniers puissent, dans la mesure du possible, anticiper une éventuelle rencontre avec celui-ci.

Aussi, avant de prévoir une quelconque intervention, les CROSS essaieront de récolter le plus d'informations possible relatives au conteneur et notamment à son contenu pour connaître sa nature et prévoir les outils les plus adaptés pour sa récupération. Pour mener cette action, en plus des éventuelles informations recueillies par le capitaine, ils pourront demander la transmission du connaissance, ou encore recueillir des informations complémentaires auprès des acteurs de la chaîne de transport (chargeur, réceptionnaire, fabricants, agents....).

Les CROSS se pencheront également à analyser le comportement du conteneur

⁷⁶ Chapitre 2, 2.3) Convention de la Convention Internationale sur la Recherche et le Sauvetage Maritimes de 1979 - Décret n° 2011-1599 du 21 novembre 2011

dans le milieu marin (coule, flotte, distance parcourue...) et ainsi essayer d'établir une cartographie pour planifier les mouvements du conteneur. Ils pourront ainsi passer à l'étape suivante dans le processus de récupération du conteneur tombé à la mer, à savoir sa localisation et son balisage.

2 - La localisation et le balisage du conteneur tombé à la mer

Pour localiser le conteneur tombé à la mer, les CROSS vont devoir collaborer avec diverses institutions et notamment Météo France qui grâce à son logiciel MOTHY va permettre de prévoir, à partir de données vent, marées, bathymétrie, la dérive des objets en mer⁷⁷. L'intervention de la marine nationale ou de la douane française pourra également être demandée pour la méthode de recherche proprement dite du conteneur tombé à la mer et encore à la dérive.

Concernant le conteneur tombé à la mer qui aurait coulé, la collaboration de la marine, d'océanographes, archéologues navals ou encore d'entreprises spécialisées en détection subaquatique pourra être sollicitée. Comme le guide opérationnel du CEDRE relatif au conteneur et colis perdus en mer le précise, en France, la Marine Nationale, le Service Hydrographique et Océanographique de la Marine (SHOM), ou encore l'Institut Français de Recherche pour l'Exploitation de la Mer (IFREMER), sont compétents pour ce type d'intervention, pour lesquelles ils utiliseront des capteurs acoustiques ou magnétométriques.

Une fois le conteneur tombé à la mer repéré, l'étape suivante sera son marquage pour permettre de le suivre plus facilement et de le retrouver lors de l'intervention de récupération. Ce marquage sera la plupart du temps réalisé à l'aide d'une bouée éventuellement équipée d'une balise satellite ou radio.

En la matière on peut également mentionner, qu'en 2008, le projet LOST CONT a permis une coopération entre la France, le Royaume-Uni et l'Espagne pour répondre aux problèmes posés par la perte de conteneurs en mer, en matière de sécurité maritime, dans le golfe de Gascogne. L'objectif de ce projet était la mutualisation des savoirs, notamment

⁷⁷ Mathilde DECARNIN, «MOTHY ou comment prévoir la dérive des objets en mer», mémoire 2009

en matière de suivi, pour améliorer les capacités de réaction. Pour la réalisation de ce projet, un conteneur de 20 pieds, équipé d'une balise ARGOS, avait été mis à la mer et récupéré 24h plus tard, permettant ainsi d'analyser plus précisément le processus de dérive et de suivi des conteneurs.

Une fois toutes ces informations recueillies, trois solutions s'ouvriront aux CROSS :

- ♦ Une intervention directe
- ♦ Une intervention retardée en raison des risques trop importants présentés par le conteneur, ou lorsqu'au contraire celui-ci ne présenterait pas de risque immédiat
- ♦ Une intervention impossible due au délai et au comportement du conteneur.

Aussi il convient de se pencher sur le cas des conteneurs tombés à la mer qui représenteraient une menace pour l'environnement pour lequel la prise en charge devra prendre une tournure particulière.

B - La prise en charge du conteneur tombé à la mer pour assurer la protection de l'environnement

«Partie à la convention des Nations Unies sur le droit de la mer signé à Montego Bay le 10 décembre 1982, la France a obligation de protéger et préserver le milieu marin»⁷⁸ en vertu de l'article 192 de cette Convention. C'est notamment dans ce cadre que le plan POLMAR, plan d'intervention français en cas de pollution marine accidentelle, sera déclenché vis à vis de conteneurs tombés à la mer qui menaceraient l'environnement.

L'article 194 de la CNUDM relatif aux «mesures visant à prévenir, réduire et maîtriser la pollution du milieu marin» prévoit également que les Etats prendront «séparément ou conjointement toutes les mesures [...] qui sont nécessaires pour prévenir, réduire et maîtriser la pollution du milieu marin qu'elle qu'en soit la source». Quant à l'article 198, celui-ci impose une obligation de notification, pour l'Etat qui aurait connaissance de risque imminent de dommage ou de dommage effectif, aux autres Etats qui pourraient être également exposés, ainsi qu'aux organisations internationales compétentes. Un conteneur tombé à la mer qui représenterait une menace imminente pour l'environnement devra donc faire l'objet d'une telle notification.

⁷⁸ Plan POLMAR/Mer Atlantique

Enfin l'article 199 de la CNUDM, relatif quant à lui, aux «plans d'urgence contre la pollution» prévoit que «les Etats situés dans la zone affectée» devront coopérer entre eux et avec les organisations internationales compétentes en vue «d'éliminer les effets de la pollution et de prévenir ou réduire à un minimum les dommages».

Institué en 1978 à la suite de la catastrophe de l'*Amoco Cadiz*, le plan POLMAR va s'appliquer en France lorsque le littoral sera menacé par une pollution venant de la mer. C'est le cas des conteneurs à la mer contenant des substances dangereuses, polluantes. Il va ainsi permettre à l'Etat de mobiliser ses différents moyens afin de mettre fin à la pollution, après diffusion des informations par le CROSS. Pour déclencher le plan POLMAR/mer, le préfet maritime est la seule personne habilitée sous l'autorité du premier ministre, l'autorisant ainsi à diriger les opérations dans les limites de sa zone de compétence en mer. Par ailleurs, le plan POLMAR se décline en deux volets. Le plan POLMAR/Mer, dans le cas où seule la mer serait menacée, et le plan POLMAR/terre dans le cadre où la pollution commencerait à menacer les côtes.

Dans le cadre du plan POLMAR, à la demande de l'Etat, un certain nombre de contributeurs seront amenés à prendre part à la lutte contre la pollution. Parmi eux, on peut citer le Centre de Documentation, de Recherche et d'Expérimentation sur les Pollutions Accidentelles des Eaux (CEDRE), qui interviendra principalement et dans un premier temps pour procéder à l'analyse des substances rejetées par le conteneur, afin de déterminer de quel type de pollution il s'agit, et ainsi choisir la méthode la plus adaptée pour la mission. La Direction du Transport Maritime, des Ports et du Littoral (DTMPL), qui a pour mission d'organiser les moyens de lutte contre les pollutions accidentelles et de développer des actions de prévention dans le cadre du plan POLMAR/Terre. Le Centre d'Expertise Pratique de Lutte Anti-Pollution (CEPPOL), qui interviendra dans le cadre de la lutte contre la pollution et qui est également responsable de l'instruction et de l'entraînement des personnels chargés de la mise en œuvre des matériels et produits de lutte. Ou encore le Centre d'Etudes Techniques Maritimes et Fluviales (CETMEF), chargé notamment, de conseiller et centraliser les achats de matériels.

Une fois les risques présentés par le conteneur tombé à la mer analysés et contrôlés, il convient de procéder à la récupération, à l'enlèvement ou à la destruction de ce dernier.

Paragraphe 2 - Le sort réservé au conteneur tombé à la mer

Le fait d'appliquer le statut d'épave au conteneur tombé en mer se répercute sur le régime relatif à sa récupération, son enlèvement ou sa destruction(A) aussi, le sort de ces conteneurs suscite un certain nombre de questions, notamment en matière de pillage lorsque ceux-ci sont échoués sur la plage (B).

A - L'application du régime des épaves pour la récupération, l'enlèvement ou la destruction des conteneurs tombés à la mer

«Le propriétaire de l'épave à l'obligation de procéder à la récupération, l'enlèvement, la destruction ou toute autre opération en vue de supprimer le caractère dangereux de l'épave», voici la disposition de l'article 5 du décret fixant le régime des épaves maritimes⁷⁹. Ainsi, pour que le propriétaire du conteneur tombé à la mer, appréhendé en tant qu'épave, puisse procéder à ces obligations, il convient que celui-ci ait été averti de sa présence, d'où le besoin de le mettre en demeure.

Selon la localisation du conteneur tombé à la mer, la mise en demeure pourra émaner de différentes entités. Du directeur général ou président du directoire pour les conteneurs situés dans les grands ports maritimes (GPM). Du président du Conseil général pour les conteneurs situés dans les ports départementaux. Du préfet maritime pour les conteneurs situés dans les ports non militaires autre que les GPM, dans les estuaires, baies fermées ou rivages ou dans la limite de sa région maritime à partir de la laisse de basse mer, etc.

Aussi cette notification variera selon que le propriétaire possède ou non la nationalité française. Dans le cas où celui-ci serait français, la notification lui sera faite directement, autrement, elle sera, en plus de lui être adressée, dirigée au consul de l'Etat dont il est ressortissant.

Pour procéder à ses obligations, le propriétaire se verra tout de même impartir un délai, qui selon l'article 8 du décret, prendra en compte *«la situation de l'épave ou la difficulté des opérations à entreprendre»*. Toutefois l'article 9 de ce même décret prévoit

⁷⁹ Décret n°61-1547 du 26 décembre 1961 fixant le régime des épaves maritimes, version consolidée au 01 décembre 2010

que dans le cas où l'épave, dans notre cas le conteneur tombé à la mer, présenterait un caractère de danger grave et imminent, sans même avoir procédé à la notification de la mise en demeure du propriétaire, l'autorité compétente pourra procéder à «la récupération, l'enlèvement, la destruction ou à toutes opérations nécessaires en vue de supprimer le caractère dangereux de tout ou partie de l'épave» au frais du propriétaire.

L'article 10 quant à lui se penche plus précisément sur le cas des épaves constituées par des conteneurs et notamment sur l'hypothèse dans laquelle il ne serait pas possible d'identifier son propriétaire. On imagine en effet facilement qu'un état défectueux du conteneur, ou une absence de plaques de celui-ci puisse empêcher son identification. Ainsi dans ce cas, *«l'administrateur des affaires maritimes, chef de quartier, fera procéder à l'ouverture du conteneur»*, et selon la nature dangereuse, toxique ou polluante du contenant, ou non, celui-ci sera traité comme une épave ordinaire, ou à l'inverse, permettra la mise en œuvre de l'article 9 du décret fixant le régime des épaves.

Dans le cadre de la mise en demeure du propriétaire du conteneur tombé à la mer pour procéder à sa récupération, son enlèvement ou sa destruction, on pourrait néanmoins se questionner sur le bien-fondé de ces articles. En effet, on se demande notamment si le «propriétaire du conteneur» doit être appréhendé comme le propriétaire du contenant à proprement parler, comme le propriétaire de la marchandise, ou encore comme le transporteur du conteneur et donc gardien de celui-ci au moment de sa chute, puisqu'il s'agit en réalité d'entités différentes. S'il semblerait logique que l'article vise le transporteur maritime chargé du transport du conteneur, en tant que «responsable de son bon acheminement», le terme «propriétaire» empêche d'appréhender ce dernier comme visé par le décret fixant le régime des épaves maritimes. Pourtant on imagine difficilement le propriétaire du contenu ou du contenant (sauf dans l'hypothèse où le contenant appartiendrait au transporteur maritime) responsable propriétaires du contenant et l'un ou l'autre des propriétaires, à moins que le propriétaire soit, on imagine aisément que ce propriétaire ait été totalement étranger à la chute du conteneur à la mer...

Une fois le conteneur repéré, le danger qu'il représente mesuré, et le propriétaire identifié mis en demeure, il convient de procéder à l'enlèvement de celui-ci. Selon que le propriétaire du conteneur tombé à la mer a pu être identifié ou non, il convient, dans tous les cas, de procéder à l'enlèvement de celui-ci, puisque nous l'avons vu, l'article 5 du

décret fixant le régime des épaves impose une obligation de récupération, d'enlèvement ou de destruction du conteneur.

Un propriétaire identifié qui ne procèderai pas, dans le délai imparti par l'administration, à exécuter les mesures prescrites, ou lorsque l'épave remontera à plus de cinq ans, celui-ci pourra par décision du Ministre chargé de la Marine Marchande se voir déchu de ses droits⁸⁰. Par ailleurs, nous l'avons vu, l'administration pourra se substituer au propriétaire pour les faire effectuer, elle pourra également intervenir à la demande de ce propriétaire à ses frais et risques. Seront notamment utilisés pour l'enlèvement de ces conteneurs, des bâtiments de soutien déployé par l'Etat et armés pour procéder au grutage de conteneurs à la dérive tels que le *Jason* ou l'*Alcyon*. Ces conteneurs seront alors stockés dans des zones où le conteneur sera hors d'atteinte de nuire. Ils pourront également être détruits ou faire l'objet d'une vente lorsque ceux-ci n'auront pas été revendiqués par leur propriétaire dans les trois mois, ou lorsqu'ils auront préalablement fait l'objet d'une déchéance. On constate toutefois que souvent, les propriétaires préféreront ne pas revendiquer leurs conteneurs, ces derniers ayant subis des dommages les rendant inexploitable, et pour lesquels, les frais de récupération s'avéreront être une perte d'argent.

La récupération, l'enlèvement ou la destruction sont donc les dernières étapes du processus permettant de limiter la menace que représentent les conteneurs tombés à la mer. Néanmoins, concernant les conteneurs échoués sur le littoral, il arrive souvent qu'avant d'arriver à ces étapes, ces derniers aient déjà fait l'objet de pillage par les populations alentours...

B - La question du pillage des conteneurs tombés à la mer

En matière de relèvement des conteneurs tombés à la mer, une question se pose régulièrement, celle du pillage des conteneurs échoués sur les plages. En effet, avant que les étapes de mise en sûreté du conteneur ou d'enlèvement de celui-ci ne se mettent en œuvre, ceux-ci se retrouvent régulièrement à la merci des riverains ou promeneurs qui n'hésitent pas à se servir parmi les marchandises transportées au sein du

⁸⁰ Article 1 de la loi n° 61-1262 du 24 novembre 1961 relative à la police des épaves maritimes, version consolidée au 01 décembre 2010

conteneur. Mais peut-on appréhender les marchandises de ces conteneurs comme des res nullius, à savoir des choses sans maître, susceptibles d'appropriation ?

Le cas du *MSC Napoli* nous permettra d'illustrer cette problématique. A la mi-janvier 2007, pris dans une tempête à l'entrée de la Manche, ce navire voit, en effet, 103 de ses conteneurs s'échapper, dont une cinquantaine s'échouer sur le littoral, et plus particulièrement sur la plage de Branscombe au Royaume-Uni. Motos, croquettes pour chien, couches pour bébés, pièces automobiles, ou encore biscuits font dès lors l'objet de pillage par les riverains et suscite, à l'époque, la question de droit, ou non, de récupérer le contenu de ces conteneurs échoués sur les plages.

En 2011 le débat est relancé, mais cette fois-ci en prévision de pillages, avec le cas du *Rena*, au large des côtes de Nouvelle-Zélande, et en 2007 avec le *MSC Napoli*. C'est alors que *«les autorités font passer le message: toute personne surprise à interférer avec les cargaisons échouées seront passibles de poursuites pénales»*⁸¹.

Si pendant l'ancien régime, le «droit de bris» était le droit donnant la propriété des épaves et des cargaisons des navires naufragés, au seigneur sur les terres duquel elles s'échouaient, en 1681, une ordonnance de la Marine supprime ce droit. Désormais en France, les épaves, dont les conteneurs tombés à la mer sont placées sous la protection de l'administrateur des affaires maritimes qui peut prendre toutes les mesures utiles pour leur sauvegarde et veille à la conservation des objets sauvés⁸². Néanmoins, cet article dégage l'administration de toute responsabilité, puisque ces conteneurs demeureront aux risques des propriétaires, ainsi leur détérioration, altération ou déperdition ne pourront donner lieu à des dommages et intérêts, et ce, quel que soit la cause du dommage.

«Demeureront aux risques des propriétaires», cette phrase permet d'écarter la théorie de la res nullius qui est une chose qui n'appartient encore à personne, mais qu'il est possible de s'approprier. En l'espèce il est sous-entendu que ces conteneurs, ainsi que leur contenu ont un propriétaire, dès lors il s'agit de res propria, et prendre ces choses serait assimilable à du vol.

⁸¹ *«Rena, la «pire catastrophe maritime» du pays»*, <http://www.greenetvert.fr/2011/10/17/rena-la-pire-catastrophe-maritime-du-pays/35737>

⁸² Article 3 du décret n°61-1547 du 26 décembre 1961 fixant le régime des épaves maritimes, version consolidée au 01 décembre 2010

D'ailleurs, le 15 mai 2007, marqué par les événements ayant conduit au pillage des conteneurs échappés du *MSC Napoli*, le parlementaire Jacques Domergues soumet à l'Assemblée nationale une question pour attirer l'attention du ministre de la justice et lui demande de bien vouloir préciser la législation en vigueur sur le territoire français⁸³. Ce à quoi le Garde des Sceaux rappelle que le statut des épaves maritimes est régi par la loi n°61-1262 du 24 novembre 1961, relative à la police des épaves maritimes⁸⁴ dont les dispositions sont applicables aux conteneurs tombés à la mer. Il rappelle également l'obligation, pour la personne qui le découvrirait, d'en faire la déclaration dans les 48h à l'administrateur des affaires maritimes, ainsi que son obligation de mise en sûreté. Par ailleurs il fait figurer la possibilité, pour son propriétaire, de le revendiquer dans les trois mois à compter de la date de publication, ou de la notification de la découverte, ou du sauvetage de l'épave. Ainsi il précise qu'une personne surprise à piller un conteneur à la mer pourra, sur la base des articles 311-1 et 311-3 du code pénal, être punis jusqu'à trois ans d'emprisonnement et 45 000 euros d'amendes pour soustraction frauduleuse de la chose d'autrui (ou vol).

L'interdiction du pillage des conteneurs se fonde donc principalement sur la possibilité pour les propriétaires, de réclamer la propriété de leur conteneur dans les trois mois (sauf danger ou denrée périssable), rendant donc impossible l'appropriation par une autre personne, dans ce délai, du contenant ou de son contenu. Il se fonde également sur le danger que représentent ces conteneurs tombés à la mer pour les personnes s'en approchant : contenus toxiques, morceaux de ferrailles...

L'étude que nous venons de mener, nous permet de constater qu'il n'existe pas d'encadrement juridique propre applicable aux conteneurs tombés à la mer. Néanmoins, ce défaut n'est pas pour autant synonyme de vide juridique puisque de nombreuses règles vont permettre de réduire, voire d'empêcher la chute de ces conteneurs ainsi que de protéger l'environnement, l'homme et la sécurité maritime, dans l'hypothèse où une chute viendrait malgré tout à se produire. Il peut s'agir de règles relatives à l'arrimage et au saisissage des conteneurs, de règles relatives au transport maritime en lui-même ou

⁸³ Assemblée Nationale, 15 mai 2007, p.4602, Justice, Mer et littoral

⁸⁴ Modifiée par la loi n° 96-151 du 26 février 1996, et par le décret n° 61-1547 du 26 décembre 1961, modifié par le décret n° 2005-1514 du 6 décembre 2005

encore de règles relatives à l'encadrement juridique des épaves. Aussi, dans cette même hypothèse de chute des conteneurs, il convient désormais de se pencher sur le régime de responsabilité, et notamment d'indemnisation applicable, non seulement pour les victimes (navire abordé, intérêts marchandises, environnement), mais également pour les personnes ayant participé au relèvement du conteneur tombé à la mer.

PARTIE II

Le régime de responsabilité applicable en matière de conteneur tombé à la mer

La chute du conteneur à la mer lorsqu'elle n'aura pu être évitée va induire des créances, ainsi, il convient de se pencher sur la possibilité de réclamer une indemnisation et donc sur le régime de responsabilité applicable. Il conviendra donc de se pencher sur le régime applicable, d'une part, pour les dommages «économiques» (Chapitre I), et d'autre part, pour les dommages «matériels» (Chapitre II)⁸⁵.

Chapitre 1

Le régime de responsabilité applicable pour les créances découlant de la chute du conteneur à la mer

Le conteneur tombé à la mer suscite, sur plusieurs plans, une question d'indemnisation, non seulement pour les intervenants ayant participé à sa mise en sécurité (Section 1), mais également pour les intérêts marchandises pour qui cette chute représente une perte économique (Section 2).

⁸⁵ On entendra dans notre étude par dommage économique ceux qui découlent du fait de la chute du conteneur mer puisque celui-ci entraînera nécessairement des créances (frais de relèvement, créances des intérêts marchandises). Quant à dommage matériel, on entendra cela comme les éventuels dommages causés par le conteneur tombé à la mer à l'environnement, à des personnes ou encore à des biens privés ou publics.

Section 1
***L'indemnisation pour participation au relèvement du conteneur
tombé à la mer***

L'assistant intervenu dans le processus de mise hors d'atteinte de nuire du conteneur tombé à la mer va être fondé à réclamer une indemnisation (Paragraphe 1), il en va de même pour l'Etat intervenu dans le cadre de sa mission de préservation de l'intérêt général (Paragraphe 2).

Paragraphe 1 - La question du droit à indemnisation de l'assistant intervenu pour le relèvement du conteneur tombé à la mer

Il existe en droit maritime un principe de rémunération de l'assistant, par le propriétaire du navire ou l'armateur(A), ce droit existe également en matière d'assistance à une épave, mais dans ce cas, la rémunération sera due par le propriétaire de l'épave, donc du conteneur dans notre cas (B).

A - Le principe de rémunération par le propriétaire du navire à l'assistant du conteneur tombé à la mer

La récupération, l'enlèvement ou plus particulièrement la mise hors d'atteinte, d'un conteneur, de nuire, peut être appréhendé à un acte d'assistance (1) et peut, par conséquent, donner lieu, plus qu'à un droit à indemnisation mais à un droit à rémunération (2).

1 – Le relèvement du conteneur tombé à la mer, un acte assimilable à une opération d'assistance

En application des dispositions de la Convention de 1989 sur l'assistance⁸⁶, et des articles L. 5132-3 et suivant du code des transports, l'assistance peut donner lieu à rémunération, dès lors que celle-ci a eu un résultat utile. Dès lors, pour savoir si le

⁸⁶ Convention Internationale de 1989 sur l'assistance, faite à Londres le 28 avril 1989 – Application en France par le décret n°2002-645 du 23 avril 2002

relèvement d'un conteneur tombé à la mer peut faire l'objet d'une telle rémunération, il convient de se demander si celui-ci entre, ou non, dans le champ de l'opération d'assistance.

Selon la Convention Internationale sur l'assistance, l'opération d'assistance doit s'entendre comme *«tout acte ou activité entrepris pour assister un navire ou tout autre bien en danger dans des eaux navigables ou dans n'importe quelles autres eaux»*. Ainsi, à défaut de pouvoir être assimilé à un navire; on se demande si le conteneur peut être appréhendé comme *«tout autre bien en danger»* dès lors que celui-ci est tombé à la mer. Il est en effet bon de se poser la question car la Cour Administrative d'Appel (CAA) de Nantes, le 4 novembre 2008 dans une affaire «Ministre de la défense c/ Compagnie China Shipping Container Lines et autres»⁸⁷ avait écarté toute référence à cette convention considérant que celui-ci ne prévoyait une indemnité spéciale qu'en cas d'assistance à un navire⁸⁸, ce que le conteneur n'était pas. Cependant, le Conseil d'Etat quelques années plus tard⁸⁹, censure cette décision de la CAA de Nantes, considérant que la Convention de 1989 avait vocation à s'appliquer dès lors que l'assistance avait eu un résultat utile. On relève d'autant plus que l'article 14, de cette même Convention, relatif à «l'indemnité spéciale», appréhende l'assistance «à l'égard d'un navire qui par lui-même ou par sa cargaison, menaçait de causer des dommages à l'environnement». Or, ne peut-on pas considérer, comme le relevait justement le Conseil d'Etat en 2011, qu'un conteneur tombé à la mer «présentait un grave danger pour la navigation et exposait les côtes françaises, en cas de collision avec un navire à un risque de pollution»? En effet, il semblerait que le conteneur tombé à la mer puisse dans tous les cas représenter un danger de pollution :

- ♦ Par son contenu potentiellement dangereux, toxique ou polluant
- ♦ Par son risque de rentrer en collision avec un navire et de lui causer des dommages qui pourrait conduire au rejet par celui-ci de matières polluantes.

Dès lors on imagine facilement la censure par le Conseil d'Etat de la décision rendue précédemment par la Cour d'Appel Administrative de Nantes, et par conséquent,

⁸⁷ Cour Administrative d'Appel de Nantes, 2ème chambre, 4 novembre 2008, N° 07NT00511 - Ministre de la défense c/ Compagnie China Shipping Container Lines et autres

⁸⁸ P. Bonasies, «Du régime applicable au relèvement de conteneurs perdus en mer, ou «l'horizon s'éclaircit», DMF n°726, 2011.

⁸⁹ Conseil d'Etat, 4ème et 5ème sous sections réunies, 15 avril 2011, navire Xing Qing Dao, n°324984

l'assimilation de l'action de relèvement, de mise en sûreté, d'un conteneur tombé à la mer à une opération d'assistance.

Concernant les dispositions relatives au code des transports, l'article L. 5132-1 précise que la qualification d'assistance peut être donnée pour les opérations se déroulant *«dans toutes les eaux, aux navires et biens»* avec la condition cumulative que soit *«les opérations se déroulent en tout ou partie dans les eaux maritimes»*, soit qu'*«un navire soit concerné soit comme assisté soit comme assistant»*. De plus cet article précise que pour l'application des dispositions relatives à l'assistance, devront être assimilés aux navires ou aux bateaux, *«tout engin flottant»*.

Au vu de toutes ces dispositions et de la jurisprudence actuelle, il semblerait que l'on puisse assimiler le relèvement d'un conteneur tombé à la mer à une opération d'assistance et que par conséquent, l'assistant soit fondé à réclamer une rémunération sur cette base juridique.

2 – Le droit à rémunération pour opération d'assistance au conteneur tombé à la mer

Pour que l'opération d'assistance donne droit à rémunération, celle-ci doit avoir conduit à un résultat utile. C'est la règle *«no cure, no pay»*. C'est notamment ce que précise les articles 12-2 de la Convention de 1989 ainsi que l'article L.5132-3 du code des transports. En revanche, la jurisprudence a tendance à considérer qu'un résultat partiellement atteint pourra également entraîner un droit à rémunération. Aussi, les efforts des assistants pour prévenir ou limiter les dommages à l'environnement pourront, selon l'article 13 paragraphe B de la Convention de Londres, être pris en compte et même déroger à la règle *«no cure, no pay»*. En effet, un assistant qui ne parviendrait, ni à préserver le navire, ni à préserver sa cargaison (donc pas de résultat utile) pourrait tout de même bénéficier d'une rémunération, dans l'hypothèse où il parviendrait véritablement à préserver l'environnement, ou pourrait du moins, bénéficier d'une indemnisation calculée en fonction des dépenses qu'il aurait engagé à cet égard. Aussi, on note que dans l'hypothèse où l'assistance aurait eu un résultat utile mais que l'environnement aurait été négligé, l'assistant pourrait se voir privé de tout ou partie de sa rémunération.

Par ailleurs, on note que cette rémunération sera due par le propriétaire du navire et que l'assistant aura un privilège maritime sur cette créance. Aussi, la rémunération due ne pourra pas dépasser la valeur totale de l'expédition.

Néanmoins, l'assistance maritime, bien que très encouragée par la promesse d'une forte rémunération, n'est pas obligatoire. Ce qui semble rentrer en contradiction avec ce que nous avons étudié plus tôt, notamment relatif à l'obligation de mise en sûreté du conteneur tombé à la mer, appréhendé en tant qu'épave, par la personne qui l'aurait découvert.... Cependant, il convient de noter que si les épaves sont exclues du champ de l'assistance maritime et donc de la Convention de Londres ainsi que des articles L. 5132-3 et suivants du code des transports, ces dernières relèvent, en droit français, d'une législation distincte, selon laquelle, le relèvement ou la mise en sûreté donnera également droit à une rémunération.

B - Le principe de rémunération par le propriétaire de l'épave à l'assistant du conteneur tombé à la mer

Dans le chapitre IV relatif aux «*droits du sauveteur*», l'article 17 du décret n°61-1547 du 26 décembre 1961 fixant le régime des épaves maritimes prévoit que «*le sauveteur d'une épave a droit à une indemnité*». Cette dernière sera fixée en fonction des frais exposés, de l'habileté déployée, du risque couru, de l'importance du matériel de sauvetage utilisé, ou encore de la valeur en l'état de l'épave sauvée. Le conteneur tombé à la mer étant assimilable à une épave, son relèvement ou sa mise en sûreté, devrait donc permettre à la personne ayant procédé à cette action, de se fonder sur cette règle juridique pour réclamer une indemnisation.

Par ailleurs, contrairement au régime de l'assistance, on note ici que cette indemnité sera due par le propriétaire de l'épave. En effet, l'article 18 du décret énonce que «*si le propriétaire réclame l'épave dans le délai imparti, la rémunération est fixée entre lui et le ou les sauveteurs*», sous entendant que c'est ce propriétaire de l'épave qui sera débiteur envers le sauveteur de celle-ci. Par conséquent, le propriétaire du conteneur tombé à la mer sera débiteur envers la personne ayant participé à sa mise en sûreté. Mais ici encore, doit-on entendre ce propriétaire du conteneur comme le propriétaire du contenu ou du contenant ? Et est-il normal que ce propriétaire devienne débiteur pour un événement survenu

auquel il était probablement étranger. En effet, il est peu probable que le propriétaire de la marchandise soit responsable de la chute de ce conteneur à la mer, à moins qu'il se soit chargé lui-même de l'empotage de la marchandise au sein du conteneur, et que la cause de cette chute ait été due à un mauvais équilibre du conteneur conséquence d'un mauvais empotage... Quant au propriétaire du contenant, c'est à dire du conteneur en lui-même, à moins d'être également le transporteur maritime, il semblerait que celui-ci ne puisse être responsable de la chute de ce conteneur à la mer. En d'autres termes, il semblerait injustifié, dans la plupart des cas, que le propriétaire de l'épave, étranger à la chute du conteneur, soit débiteur envers la personne ayant participé à sa mise en sûreté en matière de conteneur tombé à la mer.

D'autre part, on constate qu'entre le régime prévu pour l'assistance maritime et l'assistance maritime pour les épaves, il est fait utilisation de termes différents. Alors que le premier prévoit une «rémunération» et sous-entend un enrichissement, il semblerait que le second ne soit pas clair entre les termes «indemnisation» et «rémunération». Doit-on dès lors considérer que l'intervention en matière de conteneur tombé à la mer, appréhendé en tant qu'épave, ne pourra donner lieu qu'à une indemnisation ? Apparemment, l'article 17 est le seul à faire mention d'un droit à indemnité, le reste des articles retiennent pour leur part le terme de rémunération... Ce qui pourrait apparaître comme un faisceau d'indices relevant une volonté de prévoir une rémunération pour le sauveteur. Par ailleurs, tandis que le décret de 1961 fait référence à une action de «sauvetage», la convention de 1989 et le code des transports ont tendance à retenir la notion «d'assistance»...

Paragraphe 2 - La question du droit à indemnisation de l'Etat dans sa mission d'intérêt général de relèvement d'un conteneur tombé à la mer

L'assistant a droit à une rémunération dans le cadre de son action de relèvement ou de mise en sûreté du conteneur à la mer, cependant, quand cet assistant s'avère être l'Etat, la question du droit à rémunération a suscité bien des problèmes (A), néanmoins elle est aujourd'hui considérée possible et a notamment conduit à modifier l'article L. 218-72 du code de l'environnement (B).

A - La rémunération de l'Etat pour son intervention de relèvement d'un conteneur tombé à la mer, une question complexe

Nous avons vu que l'assistant ayant participé à la récupération ou la mise en sûreté d'un conteneur tombé à la mer est, en principe, fondé à demander une rémunération sur la base de la Convention de 1989 sur l'assistance maritime, ou sur le décret de 1961 fixant le régime des épaves. Pour autant, la question se pose de savoir si l'Etat, pourrait être fondé à réclamer une telle rémunération pour avoir participé à la récupération du conteneur tombé à la mer. En effet, la réponse ne semble pas si évidente, et a fait l'objet de diverses décisions en la matière.

Dans une décision de la Chambre Commerciale de la Cour de Cassation du 16 novembre 2008⁹⁰ il était reconnu le droit à l'Etat de se fonder sur l'article 1382 du code civil pour réclamer le recouvrement de ses frais, à l'armateur du navire. Il relevait en effet que *«la perte des conteneurs par le navire avait eu pour origine une faute imputable à l'armateur qui n'avait pas mis en œuvre un arrimage et un saisissage permettant d'assurer la stabilité des conteneurs en pontée même par gros temps»*. Par la suite, dans une affaire **Xing Qing Dao**, les juges administratifs avaient rejeté cette possibilité de recouvrement, par l'armateur, des frais engagés par l'Etat.

Dans cette affaire, un navire battant pavillon chinois, le navire **Xing Qing Dao**, avait le 27 octobre 2004, perdu en Haute mer, à environ 120 mille marins au sud-est de la pointe du Raz, 20 conteneurs. Le préfet maritime avait alors mis en demeure l'armateur de faire cesser le danger représenté pour la sécurité maritime, mais celle-ci était restée sans suite. Le 2 novembre, l'un de ces conteneurs avait été repéré par l'**Argonaute**, un navire affrété par la marine nationale à la Société SURF et avait procédé à sa récupération. Le 26 novembre 2004, il était demandé à l'armateur de régler les sommes utilisées pour l'opération, à savoir environ 349, 257. 39 euros, ce à quoi ce dernier avait procédé. Par la suite le Tribunal Administratif de Rennes annulait cet ordre de paiement et demandait, par conséquent, le remboursement de cette somme à l'armateur. Les motivations du Tribunal Administratif étaient par ailleurs confirmées un peu plus tard par une décision de la Cour d'Appel Administrative de Nantes qui fondait sa décision sur plusieurs éléments.

⁹⁰ Cour de Cassation, Com., 18 décembre 2008, Navire Sherbro no 07-21943

Selon ces deux juridictions, il n'était pas possible d'invoquer l'article 221 de la Convention sur le droit de la mer, car bien que prévoyant la possibilité pour un Etat d'agir en haute mer pour protéger son littoral, il ne prévoyait pas la possibilité, pour celui-ci, de récupérer les dépenses engagées en la matière⁹¹. De même que pour l'article 1er de la Convention internationale du 29 novembre 1969, sur l'intervention en haute mer en cas d'accident entraînant ou pouvant entraîner une pollution par les hydrocarbures selon lequel l'intervention des Etats est justifiée lorsque celle-ci tend à «prévenir, atténuer ou éliminer les dangers graves et imminents que présentent pour leurs côtes une pollution ou une menace de pollution...». En effet, la légitimation de l'intervention proposée par cet article ne permettait pas pour autant de fonder un droit à récupérer les frais dépensés.

Quant à la question de savoir si l'Etat pouvait se fonder sur la convention de 1989 sur l'assistance maritime, et, à l'époque, sur la loi du 7 juillet 1976, abrogée et désormais remplacée par les articles L. L. 5132-3 et suivants du Code des transports, la CAA de Nantes confirmait la décision rendue par le Tribunal Administratif de Rennes selon laquelle, la mise en œuvre des moyens par la Marine Nationale, au cours de l'intervention, relevaient de la nécessité publique et ne pouvaient être regardée comme une prestation spécifique assimilable à un service rendu donnant lieu à une rémunération⁹². Ces juridictions considéraient notamment que l'administration devait avoir à sa charge les dépenses nécessaires au fonctionnement des services publics administratifs à caractère obligatoire, et évoquaient ainsi, que le fait d'avoir engagé des dépenses pour les services de secours ne pouvaient donner lieu à une indemnisation que si cela était prévu par la loi. Cette décision allait notamment dans le sens d'une jurisprudence antérieure du Conseil d'Etat de 1998, selon laquelle, des travaux effectués sur une propriété privée dans un but de police générale étant d'intérêt collectifs, ces derniers devaient rester à la charge de la commune. En l'espèce, la «repêche» des conteneurs tombés à la mer s'effectuait également dans un but de police générale et d'intérêt collectif, puisqu'il s'agissait d'assurer la sécurité maritime... De plus une jurisprudence du Conseil d'Etat du 30 octobre 1996, avait tranché que, dans le cadre de la mission de police de récupération des conteneurs,

⁹¹ P. BONASSIES, «Du régime applicable au relèvement de conteneurs perdus en mer», ou «l'horizon s'éclaircit», DMF 726, 2011.

⁹² M. LE BIHAN GUENOLE, «Conteneurs à la mer et action en recouvrement des frais engagés par l'Etat pour leur récupération», DMF 726, 2011

celle-ci ne pouvait être facturée aux usagers sauf dans l'hypothèse où celle-ci n'aurait été exécutée que dans leur intérêt exclusif et personnel.

D'autre part, pour rejeter le droit pour l'Etat d'obtenir le remboursement de ses frais, le Tribunal Administratif de Rennes ainsi que la Cour Administrative d'Appel de Nantes relèvent que l'article L.218-72 invoqué par la défense ne trouve pas à s'appliquer...

B - L'article L.218-72 du code de l'environnement, fondement du droit de réclamation à rémunération

L'article L.218-72 du code de l'environnement permet à l'Etat de recouvrer le montant engagé par celui-ci, pour son intervention lorsqu'un risque grave de pollution menaçait ses côtes (A), cependant, cet article était insuffisant pour fonder la demande de l'Etat de recouvrer le montant engagé dans sa mission de recouvrement du conteneur tombé à la mer, conduisant à sa modification (B).

1 - L'insuffisance de l'ancien article L.218-72 du code de l'environnement

A la lecture de l'article L.218-72 du code de l'environnement, évoqué devant le Tribunal Administratif de Rennes et la Cour Administrative d'Appel de Nantes dans l'affaire du navire *Xing Qing Dao*, qui permet à l'Etat de «faire exécuter les mesures nécessaires aux frais, risques et périls de l'armateur, du propriétaire ou de l'exploitant ou recouvrer le montant de leur coût auprès de ces derniers», on s'aperçoit que celui-ci ne s'applique qu'aux avaries ou accidents de mer survenus aux navires, aéronefs, engin ou plateforme transportant des substances nocives ou dangereuses ou des hydrocarbures, et pouvant créer un risque grave pour le littoral ou aux intérêts connexes.

En l'espèce, nous l'avons vu, il y avait bel et bien eu mise en demeure de l'armateur de procéder à la récupération des conteneurs tombés de la cargaison de son navire, pour faire cesser la menace et le danger représentés par ces derniers. Ainsi, la mise en demeure restée vaine, les services publics et dans cette affaire la préfecture maritime de l'Atlantique et la Marine Nationale, avaient déployé un certain nombre de mesures, dont un survol de la zone de chute pour localiser les conteneurs et l'appareillement d'un navire pour enlever le conteneur et le ramener à Brest. Néanmoins bien que les conditions de la mise en demeure avaient été respectées, l'article n'avait pas pour autant vocation à

s'appliquer, celui-ci étant restreint au cas d'avaries ou d'accident en mer pour les navires, aéronefs, engin ou plateforme transportant des substances nocives ou dangereuses ou des hydrocarbures...

Le seul fait, pour le conteneur, de menacer l'environnement n'était donc pas suffisant pour invoquer l'ancien article L.218-72 du code de l'environnement. De plus, nous l'avons vu, le juge administratif refusant l'application de l'article 14 de la convention de 1989 sur l'assistance maritime, à savoir pour le droit à une indemnité spéciale pour l'assistance apportée à un navire qui par sa cargaison menace de causer des dommages à l'environnement, la nécessité de réviser l'article L.218-2 du code de l'environnement c'est fait sentir, et le 7 août 2009, une proposition de loi a été déposée devant le bureau de l'assemblée nationale, visant à compléter cet article.

2 - L'extension par le législateur des dispositions de l'article L.218-72 permettant le recouvrement de ses frais par l'Etat.

La proposition déposée devant le bureau de l'assemblée nationale, relative à la disposition de l'article L.218-72 du code de l'environnement, vise à permettre à l'Etat de mettre en demeure, l'armateur ou le propriétaire d'un navire de récupérer les éléments de cargaison perdus en mer et pouvant présenter un risque pour la sécurité de la navigation⁹³, ainsi que de recouvrer les frais engagés pour la récupération en mer des conteneurs même si ces derniers ne contiennent pas de substances dangereuses. Dès lors cette article aurait vocation à permettre à l'Etat de recouvrer les frais engagés par lui et ce, pour toutes les actions visant à relever le conteneur perdu en mer. Il permettrait en quelque sorte de mettre fin à l'incertitude pesant pour celui-ci de se voir interdire de recouvrir ces frais, comme ce fut le cas dans les jurisprudences antérieures que nous avons cité.

Le premier alinéa de l'article L.218-72 du code de l'environnement est donc modifié et précise désormais «...qu'il en est de même dans le cas de la perte d'éléments de cargaison d'un navire, transportés en conteneurs, en colis, en citerne ou en vrac, susceptibles de créer un danger grave, direct ou indirect pour l'environnement».

⁹³ M. LE BIHAN GUENOLE, «Conteneurs à la mer et action en recouvrement des frais engagés par l'Etat pour leur récupération», DMF 726, 2011

En plus d'introduire la notion de conteneur, cet article a désormais vocation à s'appliquer en cas de danger grave direct ou indirect. Ainsi le conteneur qui ne serait pas polluant en lui-même mais qui pourrait risquer de rentrer en collision avec un autre navire, pourrait représenter un danger grave indirect, puisque nous l'avons cité plus haut, il pourrait endommager le navire qui à son tour pourrait menacer de rejeter des substances polluantes, dangereuses ou toxiques pour l'environnement. L'article L.218-72 du code de l'environnement englobe donc le risque d'accident que représente le conteneur tombé à la mer.

Désormais, grâce à l'introduction de cette nouvelle mesure dans le code de l'environnement, il semble que la demande par l'Etat, d'obtenir le recouvrement des dépenses engagées dans le cadre de son action de récupération du conteneur tombé à la mer, ne devrait plus poser de question, ni même être contesté. Et même si cette nouvelle règle se fonde d'avantage sur le risque de pollution, que sur le risque que le conteneur pourrait représenter pour la navigation maritime, ces deux hypothèses sont néanmoins toutes deux encadrées par la loi, par l'introduction de la mention «*danger grave indirecte pour l'environnement*».

Une indemnisation, voir une rémunération peut-être réclamée par les personnes intervenues pour la récupération du conteneur tombé à la mer, qu'il s'agisse de l'Etat ou d'une personne lambda. Cependant se pose désormais la question de l'indemnisation des personnes touchées «économiquement» par cette perte de conteneurs, à savoir les intérêts marchandises⁹⁴.

⁹⁴ Dans notre étude, nous entendons par la notion d'intérêt marchandise, les personnes détenant la propriété de la marchandise (contenu du conteneur ou contenant) ou ayant un intérêt sur celle-ci (chargeur, réceptionnaire, propriétaire...).

Section 2

La question de l'indemnisation des intérêts marchandises en matière de chute du conteneur à la mer

La perte de conteneur à la mer va représenter pour les intérêts marchandises une perte économique. Cependant, en appliquant à ces conteneurs le régime des épaves, ces intérêts marchandises semblent, dans certaines hypothèses devoir répondre de cette chute, ce qui nous conduit à nous demander si ces derniers sont toutefois fondés à réclamer une indemnisation (Paragraphe 1). Néanmoins, il semble qu'en matière de dommages subis par leurs marchandises, ces derniers disposent d'un recours contre le transporteur maritime (Paragraphe 2).

Paragraphe 1 - Les intérêts marchandises en matière de conteneur tombés à la mer: créancier ou débiteur?

Selon le régime applicable, il semblerait que pourront être responsables tantôt l'armateur ou le propriétaire du navire, tantôt les propriétaires du conteneur (A), aussi il convient de se pencher sur ce qui doit être entendu par «propriétaire du conteneur» (B)

A - La responsabilité du propriétaire du conteneur ou du transporteur maritime selon le régime juridique retenu

Comme en matière d'indemnisation pour l'assistance, selon que l'on appréhende le conteneur tombé à la mer comme une épave, le propriétaire du conteneur sera responsable de celui-ci, cependant, le régime commun de responsabilité semble prévaloir sur le régime spécifique des épaves (1) et rend l'armateur débiteur à l'égard des intérêts marchandises qui auraient subi une perte économique du fait de la chute du conteneur à la mer (2)

1 - La prédominance du régime commun de responsabilité sur le régime spécifique des épaves.

Nous l'avons vu plus tôt, en appréhendant le conteneur comme une épave, la personne responsable, et donc débitrice pour les éventuels dommages causés par celui-ci

sera son propriétaire. En appliquant ce régime juridique au conteneur tombé à la mer, son propriétaire ne serait donc pas fondé à réclamer une indemnisation pour la perte ou les dommages causés à son bien, puisque cela reviendrait à se réclamer à lui-même une certaine somme d'argent...

Néanmoins, il semble que dans cette hypothèse on privilégiera l'application du régime commun de responsabilité, et que par conséquent, l'armateur pourra être retenu responsable des dommages subis par les intérêts marchandises, qui seront fondés à lui réclamer le versement d'une indemnisation.

En effet, comme le relevait P. BONASSIES dans un article publié dans le DMF n° 701, en 2009⁹⁵, le fait pour les épaves maritimes de se voir appliquer un régime juridique spécifique et rendant, éventuellement, le propriétaire d'une marchandise tombée à la mer débiteur des frais de récupération ou de ceux destinés à supprimer les dangers que représente ce conteneur, ne fait pas pour autant obstacle à rechercher la responsabilité de l'armateur, dont la faute est à l'origine du sinistre sur la base de l'article 1382 du code civil... Ainsi il avait été jugé par la Cour de Cassation⁹⁶, que l'Etat pouvait, en invoquant cet article, être fondé à réclamer le recouvrement des dépenses engagées pour le relèvement du conteneur tombé à la mer. On imagine que cet article est également applicable pour le propriétaire du conteneur (contenant ou contenu) qui aurait subi une perte économique du fait de la chute de celui-ci à la mer.

2 - La responsabilité de l'armateur pour la chute de conteneur à la mer en vertu de l'article 1382 du code civil

«Tout fait quelconque de l'homme, qui cause à autrui un dommage, oblige celui par la faute duquel il est arrivé à le réparer»⁹⁷.

Dans l'affaire jugée par la Cour de Cassation en 2008, le navire **Sherbro** avait vu certains de ses conteneurs tomber à la mer, conduisant l'administration maritime à faire procéder à leur relèvement et à demander à l'armateur le remboursement des frais engagés. En effet, la faute de l'armateur ayant été préalablement relevé par la Cour d'Appel de Versailles, en raison de sa faute dans l'arrimage et dans le saisissage des conteneurs,

⁹⁶ Cour de Cassation, Com., 18 décembre 2008, Navire Sherbro no 07-21943

⁹⁷ Article 1382 du code civil

celui-ci avait été condamné, au titre de l'article 1382 du code civil, à rembourser l'Etat pour la mise en œuvre de sa part, des opérations de récupération des conteneurs tombés à la mer. Par ailleurs, les propriétaires de ces conteneurs n'ayant pu être identifiés, le régime commun de responsabilité avait prévalu sur le régime spécifique, à savoir, celui applicable aux épaves, qui prévoyait la responsabilité des propriétaires de ces conteneurs. On imagine qu'en vertu de ce même article 1382 du code civil, les intérêts marchandises seront donc fondés à demander, de la part de l'armateur qui aurait commis une faute, d'être indemnisés pour la perte ou l'endommagement de leurs conteneurs (contenu ou contenant).

En l'espèce la Cour de Cassation relevait que rien, ni dans la loi du 24 novembre 1961, ni dans le décret no 61-1547 du 25 décembre 1961 fixant le régime des épaves maritimes, ne faisait obstacle au fait de rechercher la responsabilité de celui qui était à l'origine du sinistre. Comme le relève P.BONASSIES, rien ne faisait apparaître dans ces deux textes, la moindre intention du législateur de limiter les droits de l'Etat aux seuls droits qu'ils prévoient. De plus, même si, dans l'hypothèse d'un conflit entre un régime général et un régime spécifique venait à se présenter, et si l'on appliquera en principe, prioritairement, le régime spécifique, aucun texte ne résout ce problème, et il peut apparaître légitime de faire prévaloir le régime général. D'autant plus qu'en l'espèce le propriétaire du conteneur était totalement étranger à sa chute, ce qui n'était pas le cas de l'armateur qui avait commis des fautes en matière d'arrimage et de saisissage.

Par ailleurs, on pourrait s'interroger sur le choix de se baser sur l'article 1382 du code civil, puisque cette décision semble pouvoir également s'appliquer en invoquant l'article 1383 de ce même code, qui quant à lui, prévoit que *«chacun est responsable du dommage qu'il a causé par son propre fait mais encore par sa négligence ou par son imprudence»*, à savoir le quasi-délit. En effet, bien que n'ayant pas l'intention de conduire à la chute de la cargaison de son navire certains conteneurs, en commettant des fautes, tant dans l'arrimage que dans le saisissage des marchandises, on pourrait appréhender la négligence, ainsi que l'imprudence du transporteur maritime...

Dès lors, le propriétaire de l'épave, et donc dans notre cas, du conteneur tombé à la mer, qui dans un premier lieu ne semble pas fondé à réclamer une indemnisation pour les pertes subies, celui-ci étant, en application du régime spécifique, responsable de ce conteneur, semble toutefois fondé à obtenir, de la part de l'armateur une indemnisation

si celui-ci est sur la base de l'article 1382 du code civil, déclaré fautif. Néanmoins, une fois encore, se pose la question de connaître l'identité du propriétaire de ce conteneur, et notamment connaître les personnes qui, à ce titre, seront fondées à réclamer une indemnisation.

B - Les propriétaire du contenant et du contenu du conteneur, titulaires d'une créance à l'égard du transporteur maritime

Le propriétaire du conteneur semble donc fondé à réclamer une indemnisation, de la part de l'armateur, pour la perte économique subie suite à la chute de son conteneur, cependant, il convient de distinguer entre propriétaire du contenant (le conteneur) (1) et propriétaire du contenu (la marchandise) (2).

1 - L'intérêt à agir du propriétaire du contenu pour la chute du conteneur à la mer

L'expéditeur et le réceptionnaire, selon le contrat de vente conclu entre eux, pourront être tous les deux fondés à réclamer une indemnisation au titre de la chute du conteneur à la mer, et par conséquent, de la perte de leurs marchandises. En la matière, c'est l'incoterm choisi qui permettra de connaître, qui de l'expéditeur ou du réceptionnaire, sera fondé à réclamer cette indemnisation. En effet, les incoterms déterminent les obligations réciproques du vendeur et de l'acheteur dans le cadre d'un contrat d'achat/vente international, et permettent donc de connaître à partir de quel moment s'effectuera le transfert de la marchandise, et qui en sera propriétaire, et donc, titulaire du droit d'agir contre le transporteur maritime. On peut ainsi classer les incoterms selon deux types de catégories :

- + Les ventes à l'arrivée pour laquelle les marchandises voyagent aux risques de l'expéditeur/l'acquéreur.
- + Les ventes au départ, qui comprend notamment les ventes CIF et FOB et pour lesquelles les marchandises voyagent aux risques de l'acquéreur/du réceptionnaire

Concernant les ventes à l'arrivée, dans lesquelles les risques du transport maritime incombent au vendeur jusqu'au point d'arrivée, c'est ce dernier qui dans l'hypothèse

de la chute de conteneurs à la mer, sera fondée pour porter une réclamation devant le transporteur maritime.

Concernant les ventes au départ, la vente CIF⁹⁸ est une vente de marchandise dont la livraison s'effectue au port d'embarquement, mais dans laquelle le vendeur se charge, à ses frais du transport et de l'assurance. Les marchandises voyageant aux risques de l'acquéreur, le réceptionnaire qui constaterait à l'arrivée des marchandises des avaries, ou dans notre hypothèse, ne verrait pas arriver ses marchandises pour cause de chute à la mer du conteneur, devra donc faire son affaire personnelle de ces avaries⁹⁹. Dans la vente FOB¹⁰⁰, le vendeur s'engage à délivrer la marchandise à bord d'un navire désigné par l'acheteur qui aura à sa charge les frais du transport et de l'assurance. La livraison s'effectuant au port de chargement, comme dans la vente CIF les marchandises voyagent aux risques de l'acquéreur, ce dernier fera donc son affaire personnelle des éventuelles avaries subies par la marchandise telle que sa chute à la mer.

Néanmoins, le passage de risque à l'acheteur n'entraîne pas automatiquement l'absence d'intérêt à agir du chargeur¹⁰¹. En effet, les conditions substantielles de la vente normales subsistent et le vendeur n'est libéré qu'autant que la marchandise livrée est conforme. Ainsi, suite à la chute de conteneurs en mer, l'acheteur refusera la marchandise et l'assureur du chargeur sera alors recevable dans son action contre le transporteur prouvant les pertes et débours pour réparation¹⁰².

Après avoir étudié l'intérêt à agir des propriétaires du contenu du conteneur, à savoir les intérêts marchandises, il convient désormais de se pencher sur l'intérêt à agir du propriétaire du contenant.

2 - L'intérêt à agir du propriétaire du contenant pour la chute du conteneur à la mer

Si la chute d'un conteneur à la mer, va indéniablement représenter pour les propriétaires de la marchandise une perte économique, il en va de même pour le

⁹⁹ Cour d'Appel de Rouen, 27 oct. 1982, AIC c/ Cie française de Raffinage, DMF 1983, p. 352

¹⁰⁰ FOB signifie «Free On Board» ou «Franco à Bord»

¹⁰¹ Lamy Transport, Tome 2, Partie 2, 2014, «354 - Transfert des risques en vente CAF ou CIF»

¹⁰² Tribunal de Commerce de Marseille, 29 avr. 2003, CMA CGM c/ Anciens Ets Bisson et a. BTL 2003, p. 369

propriétaire du contenant, à savoir la «boîte» en elle-même. Le conteneur étant destiné à protéger la marchandise au cours du transport maritime, on aurait tendance à oublier, que celui-ci aussi a un propriétaire, et que bien que conçu pour supporter un certain nombre de conditions météorologiques fortes, ce dernier n'est pas pour autant «indestructible». Soumis à des chocs ou des mouvements trop importants, le conteneur peut également céder. On imagine que cela sera notamment le cas dans l'hypothèse de sa chute à la mer. A la dérive pendant plusieurs jours, voire plusieurs mois, coulé ou encore échoué sur la plage, on imagine difficilement que le conteneur soit encore intact au moment de sa récupération. Il devra soit faire l'objet de réparation, soit deviendra inutilisable et sera détruit.

Or, l'achat d'un conteneur reste coûteux, c'est d'ailleurs la raison pour laquelle il n'est pas rare que les transporteurs maritimes n'ayant plus suffisamment de trésorerie pour l'achat d'un conteneur se tournent vers la location¹⁰³. Ainsi on imagine que le propriétaire de ce conteneur subira du fait de la perte de ce conteneur, voire de plusieurs de ses conteneurs, une certaine perte économique, qui le conduira certainement (lui ou ses assureurs), à réclamer de la part de l'armateur une indemnisation.

Mais qui se cache derrière ce conteneur, qui en est le propriétaire? Nous venons de les citer, les transporteurs maritimes et les sociétés de location. Mais, on se demande si les chargeurs, à savoir les personnes expédiant la marchandise, ne pourraient pas également être propriétaire de leur propre conteneurs? Il semblerait toutefois, à l'exception de certains commissionnaires de transport important, que cela soit rarement le cas¹⁰⁴.

Par ailleurs, on note qu'en matière de location de conteneurs, un certain nombre de contrats sont dénombrables, parmi ceux-ci :

- ♦ Le «long-term lease»: ce contrat est le contrat de base, celui qui va permettre de louer pendant une longue durée une flotte entière de conteneurs.
- ♦ Le «master lease»: ce contrat met quant à lui à disposition des conteneurs pendant une période plus courte selon les besoins du transporteur maritime.
- ♦ Le «flexi»: ce contrat est également un contrat de location de longue durée mais

¹⁰³ O. Raison, «*Le propriétaire de conteneurs*», DMF n°749, 2013.

¹⁰⁴ O. Raison, «*Le propriétaire de conteneurs*», DMF n°749, 2013.

qui laisse tout de même la possibilité pour le transporteur de le restituer quand il le souhaite. Bien entendu, plus il le conserve, moins le prix sera élevé.

• Le «purchase lease»: ce contrat est un contrat avec une option d'achat pour le transporteur maritime.

Un certain nombre de possibilités s'offrent donc au transporteur maritime qui souhaiterait louer des conteneurs. Cependant ces schémas, plus variés les uns que les autres, compliquent également la mise en œuvre du régime de responsabilité. Qui sera fondé à réclamer une indemnisation au titre de la chute du conteneur à la mer ? Le transporteur ? Le loueur ? C'est donc la plupart du temps au «cas par cas» qu'il faudra procéder pour déterminer le véritable propriétaire du conteneur, en se penchant par exemple, dans le cadre d'une location, sur les termes du contrat signé.

Les propriétaires du conteneur, contenu comme contenant, nous le voyons ont un intérêt à agir contre le transporteur maritime ou la personne responsable de la chute, lorsque celui-ci viendrait à tomber à la mer au cours du transport maritime. En effet, responsable du bon acheminement des marchandises, les intérêts marchandises seront fondés à réclamer de ce transporteur maritime une indemnisation.

Paragraphe 2 - Le recours des intérêts marchandises contre le transporteur maritime en matière de conteneurs tombés à la mer

En cas de chute à la mer des conteneurs, il convient de se pencher sur l'indemnisation à laquelle pourront prétendre les intérêts marchandises selon que cette chute résulte du chargement en pontée (A), ou d'une autre cause imputable au transporteur maritime ou autres acteurs de ce transport (B).

A - La responsabilité du transporteur maritime compte tenu de la chute de conteneurs à la mer causé par le chargement en ponté.

Les conteneurs exposés au risque de chute à la mer sont les conteneurs chargés en pontée, néanmoins la responsabilité du transporteur maritime différera selon que ce chargement était régulier (1) ou irrégulier (2).

1 - La responsabilité du transporteur maritime compte tenu du chargement en pontée régulier

Les intérêts marchandises subissant un dommage du fait de la chute de conteneurs à la mer, nous l'avons vu, vont être fondés à réclamer une indemnisation. Ainsi il convient d'étudier le régime de responsabilité du transporteur maritime, lorsque celui-ci avait chargé les conteneurs en pontée, mais que ce chargement était régulier. On entend par pontée régulière, le chargement sur le pont avec l'accord du chargeur ou le chargement sur le pont des conteneurs sur un navire spécialement conçu pour.

La Convention de Bruxelles de 1924 écarte de son champ d'application, dans son article 1, le transport de marchandises en pontée. Ainsi un conteneur chargé de la sorte avec l'accord du chargeur permet de déroger aux dispositions impératives de la Convention, et par ailleurs, permet aux parties de fixer librement leurs droits et obligations de façon contractuelle. Ainsi le transporteur peut valablement stipuler une clause d'exonération ou de limitation de responsabilité pour les marchandises régulièrement chargées en pontée¹⁰⁵.

Comme le relèvent Wim FRANSEN et Alexis VAN CUTSEM *«la situation a changé en raison de l'importance prise par la conteneurisation et la pratique généralisée consistant à placer des conteneurs sur le pont des navires spécialement équipés pour ce type de transport que l'on appelle les "full container vessels"»*¹⁰⁶. Nous l'avons vu plus tôt, auparavant considéré comme une faute du transporteur maritime, le chargement en pontée tend aujourd'hui à se banaliser grâce à l'évolution technologique assurant désormais la «même» sécurité pour les conteneurs chargés en cale, que pour les conteneurs chargés en pontée. Dès lors, le chargement en pontée de conteneurs sur des navires spécialisés ne constitue plus une faute dolosive ou inexcusable et il n'y a donc, par conséquent, aucune raison d'enlever au transporteur maritime le bénéfice de la limitation de responsabilité prévue par les Règles de La Haye Visby.

Néanmoins, les clauses exonératoires de responsabilité en cas de chargement en pontée, même si celles-ci ont été acceptées par le chargeur, ne dispensent pas le transporteur

¹⁰⁵ J. DE SENTENAC, *«Pontée irrégulière, pontée fautive»*, DMF n°737, 2012

¹⁰⁶ W. FRANSEN et A. VAN CUTSEM, *«Le cas des conteneurs chargés en pontée»*, DMF n°749, 2013

maritime de soigner la marchandise. Aussi lorsque ce type de chargement serait aléatoire pour la marchandise, le transporteur devra prendre un surcroît de précaution voir y renoncer¹⁰⁷. On imagine par exemple que le transporteur maritime qui chargerait en pontée des marchandises dangereuses, sachant qu'une tempête était prévue aurait dû renoncer, ou prendre plus de précaution pour ce type de marchandise susceptible, non seulement de menacer l'expédition, mais également l'environnement, et ce, notamment, en cas de chute... D'ailleurs, en la matière, la Cour de Cassation a jugé que les clauses équivoques ou limitatives de responsabilité, en cas de chargement en pontée ne doivent «tomber» qu'en cas de dol ou de faute inexcusable, ce que constituait le chargement sur le pont de 2 remorques citernes, contenant des produits chimiques alors qu'une forte tempête était prévue¹⁰⁸.

2 - La responsabilité du transporteur maritime compte tenu du chargement en pontée irrégulier

En cas de chargement en pontée irrégulier des conteneurs et dans l'hypothèse où l'un d'entre eux chuterait à la mer, cela nous conduira à l'application d'un régime de responsabilité plus strict pour le transporteur maritime. On entend par chargement en pontée irrégulier, le chargement sur le pont de marchandises, dans notre cas de conteneurs, à défaut d'accord du chargeur et d'informations spécifiques quant à l'effectivité de ce type de chargement¹⁰⁹.

Nous l'avons vu, la Convention de Bruxelles de 1925 ne s'appliquera par pour «la cargaison, qui par contrat de transport, est déclarée comme mise sur le pont et est en fait ainsi transportée», ainsi en l'absence de cette déclaration, la Convention reprend naturellement son empire. Les dispositions de cette Convention prévoient que le transporteur est présumé responsable des dommages subis par les marchandises transportées, sauf à rapporter la preuve d'une cause exonératoire, et du lien de causalité entre cette cause et le dommage subis. Aussi, sous l'influence de cette même Convention, dans l'hypothèse où les marchandises auraient été arrimées irrégulièrement sur le pont, constitutive d'une

¹⁰⁷ CA Versailles, 26 nov. 1992, Artim et SCAC c/ New Hampshire Insurance

¹⁰⁸ Cass. com., 24 mai 1994, no 92-13.632, BTL 1994, p. 608

¹⁰⁹ Cour de cassation, Chambre commerciale, 7 juillet 1998, navire « Atlantic Island », no 96-15724

faute du transporteur maritime, ce dernier ne pourra pas s'exonérer de sa responsabilité. En effet, le fait pour le transporteur maritime de placer en pontée la marchandise, sans effectuer la déclaration requise par la Convention de Bruxelles, est constitutif d'une faute, et le prive par conséquent de la possibilité de s'exonérer même partiellement de la présomption de responsabilité pesant sur lui, en faisant la preuve des cas exceptés prévus à l'article 4, 2)¹¹⁰. Néanmoins, la gravité de la faute pourra avoir une incidence sur le régime d'indemnisation des intérêts marchandises. Alors qu'une faute lourde permettra tout de même au transporteur maritime de se prévaloir des limitations de responsabilité, une faute inexcusable ou dolosive exclura pour sa part la possibilité de les invoquer¹¹¹. Comme le relève J. DE SENTENAC, le fait par exemple de placer une marchandise en pontée sur un navire roulier n'est pas en soit constitutif d'une faute inexcusable¹¹². Ainsi le transporteur ne pourra pas s'exonérer de sa responsabilité mais il pourra néanmoins bénéficier d'une limitation.

D'autre part, pour que les intérêts marchandises se prévalent du chargement irrégulier pour obtenir une indemnisation de la part du transporteur maritime, faut-il encore qu'il existe un lien de causalité entre les dommages, ici la chute du conteneur et le fait que le conteneur ait été chargé en pontée. Pour illustrer ce principe, on retient un arrêt de la Cour d'Appel d'Aix en Provence du 14 septembre 2011, dans lequel il avait été jugé que la pontée non déclarée (et donc irrégulière), n'était pas la cause exclusive des dommages. En effet, la marchandise avait également été endommagée en raison de son mauvais saisissage par le chargeur sur les remorques, et par conséquent, la décision de la juridiction avait été d'effectuer un partage de responsabilité entre le chargeur et le transporteur. On imagine donc qu'une chute de conteneur à la mer en cas de chargement en pontée irrégulier ne conduira donc pas nécessairement à la condamnation unique du transporteur maritime. Il est même arrivé qu'une décision exonère totalement le transporteur maritime, alors que l'avarie provenait de la faute du chargeur et était étrangère au chargement en pontée¹¹³. Néanmoins, un arrêt de la chambre commerciale

¹¹⁰ J. DE SENTENAC, «Pontée irrégulière, pontée fautive», DMF n°737, 2012

¹¹¹ CA Versailles, 12e ch., 30 mars 2000, AGF c/ Saga, BTL 2000, p. 541

¹¹² CA Aix en Provence, 14.09.2011 - SA Cie Maritime Marfret c/SA Allianz Global n°10-01309

¹¹³ CA Montpellier, 2e ch., 23 janv. 2001, no RG : 99/03428, GIE Generali Transports c/ France Euro Tramp et a., BTL 2001, p. 93

de la Cour de Cassation prévoir que *«le transporteur qui a mis en pontée une marchandise sans l'accord du chargeur ne peut s'exonérer de sa responsabilité pour perte ou avarie en se prévalant des périls, dangers ou accidents de mer si la marchandise a été perdue parce qu'elle est tombée en mer»*¹¹⁴, précisant ainsi que la fortune de mer ne pourra être retenue comme cause exonératoire de la responsabilité du transporteur, qu'en cas d'absence de faute du transporteur à l'origine des dommages.

Il convient également de noter que si la Convention de Bruxelles ne rend pas le chargement en pontée «fautif», le code des transports parle, pour sa part, de faute lorsque le transporteur arrime la marchandise sur le pont, en l'absence de consentement du chargeur (sauf s'il s'agit d'un navire spécialement conçu pour). En revanche la Convention de Hambourg et les règles de Rotterdam étendent, pour leur part leur champ d'application au chargement en pontée.

B - L'exonération de responsabilité du transporteur maritime en matière de chute de conteneurs à la mer en raison de la faute des autres intervenants au transport

Le transporteur maritime est responsable de la marchandise qu'il transporte, ainsi, il verra cette responsabilité engagée à l'égard des intérêts marchandises en raison de la chute des conteneurs à la mer, néanmoins il pourra en être exonéré, en raison de la faute des diverses personnes intervenues au cours du transport maritime. La faute du chargeur, celle du commissionnaire de transport, ou encore celle du ship-planner pourront donc conduire à l'exonération de responsabilité totale ou partielle du transporteur maritime.

L'expéditeur est la personne responsable de l'empotage de la marchandise. Par conséquent, si celui-ci est mal réalisé, conduit à déstabiliser le chargement du navire et entraîne la chute du conteneur à la mer, sa responsabilité pourrait se voir engagée. En effet, il s'agit d'une des causes exonératoire prévue par la Convention de Bruxelles de 1924¹¹⁵ ainsi que par l'article L. 5422-12, 6) du code des transports qui précise que *«le transporteur*

¹¹⁴ Cass. com., 18 mars 2008, no 07-11.777, BTL 2008, p. 315, DMF 2008, p. 539

¹¹⁵ Convention de Bruxelles 25 août 1924 Pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance et protocole de signature, art. 4. 2. i): *«Ni le transporteur ni le navire ne seront responsables pour perte ou dommage résultant ou provenant [...] d'un acte ou d'une omission du chargeur ou propriétaire des marchandises, de son agent ou représentant»*

est responsable des pertes ou dommages [...] à moins qu'il prouve que ces pertes ou dommages proviennent : [...] des fautes du chargeur, notamment dans l'emballage, le conditionnement ou le marquage des marchandises». Doit ainsi s'analyser en une faute exonératoire pour le transporteur, le mauvais état du conteneur fourni par le chargeur¹¹⁶. Néanmoins, cette décision ne doit pas être appréhendée comme ayant une portée absolue. En effet, le transporteur étant tenu de vérifier le conteneur et notamment son état, sa responsabilité pourra toutefois être retenue lorsque celui-ci aurait délivré un connaissance net de réserves¹¹⁷. Selon une décision de la Cour d'Appel de Montpellier du 23 janvier 2001¹¹⁸, doit également s'analyser en une faute exonératoire pour le transporteur maritime, l'absence de tout calage transversal, par le chargeur propre à assurer les socles des machines sur les cornières «de pied» d'un conteneur, qui était indispensable pour la bonne tenue d'un ensemble capable de résister au roulis habituel en période hivernale¹¹⁹. De même, la chute des conteneurs à la mer résultant d'une mauvaise déclaration par le chargeur pourra exonérer le transporteur maritime.

Le chargeur peut exonérer le transporteur maritime de sa responsabilité, néanmoins, le chargeur peut, à son tour, être exonéré de la sienne en raison d'une faute commise par le commissionnaire de transport. Le commissionnaire de transport est un intermédiaire entre l'expéditeur et le transporteur, il est la personne en charge de l'exécution de tout ou partie du transport, moyennant un prix déterminé, qu'il organise sous son nom et sous sa responsabilité¹²⁰. Selon les article L. 132-4 et suivant, le commissionnaire de transport est tenu à l'égard de son client d'une obligation de résultat le conduisant ainsi à répondre de la mauvaise exécution du transport.

Nous avons étudié dans notre première partie que la chute des conteneurs à la mer pouvait être le résultat d'un mauvais empotage de la marchandise dans son conteneur. Alors que la plupart des contrats applicables aux transports de plus de trois tonnes, mettent à la charge de l'expéditeur, la responsabilité de l'empotage de la marchandise

¹¹⁶ Cass. com., 27 oct. 1998, no 96-15.654, BTL 1998, p. 803

¹¹⁷ CA Aix-en-Provence, 2e ch., 10 avr. 2006, no RG : 2006/246, Menorah Insurance c/ Marfret, BTL 2006, p. 683

¹¹⁸ CA Montpellier, 2e ch., 23 janv. 2001, Gie Generali Transports c/ France Euro Tramp, BTL 2001, p. 93

¹¹⁹ Lamy Transport, Tome 2, 2014, «Fautes du chargeur»

¹²⁰ Lamy Transport, Tome 2, 2014, «256 - Statut juridique comparé du transitaire et du commissionnaire de transport»

au sein du conteneur, à qui il incombe de conditionner la marchandise en vue de son transport, la responsabilité du commissionnaire pourra également être recherchée sur ce terrain, ce dernier ayant un devoir de conseil à l'égard de l'expéditeur¹²¹.

La responsabilité du commissionnaire pourra également être recherchée lorsque celui-ci aurait omis de répercuter au transporteur maritime, l'interdiction prévue dans le contrat de commission (conclu entre lui et l'expéditeur), de charger la marchandise en pontée¹²². On imagine qu'une telle omission conduisant à la chute du conteneur à la mer conduira donc à la condamnation du commissionnaire de transport. Dans cette affaire, la responsabilité avait toutefois été partagée entre le commissionnaire à 75% et entre le transporteur maritime à 25%.

Nous avons également étudié un peu plus tôt qu'un mauvais arrimage de la marchandise, dans notre cas des conteneurs, à bord du navire pourrait être une des causes de la chute des conteneurs à la mer. Toutefois, la question de la responsabilité de l'arrimage, qui appartient normalement au transporteur maritime est venue se compliquer avec le développement de la conteneurisation, l'accroissement des échanges commerciaux et la modification dans l'organisation du travail, qui permet notamment désormais d'avoir recours à des ships-planners.

En effet, si le rôle de ces ships-planners n'est pas de remplacer le commandant ou son second-capitaine¹²³, il doit néanmoins leur apporter un appui pour satisfaire aux exigences spécifiques de la ligne régulière conteneurisée. Ce dernier a pour mission la planification des horaires, la gestion et l'optimisation des allocations, la consolidation des réservations et le suivi du remplissage des navires et plus particulièrement la préparation des chargements et des escales. Et si au terme de la Convention de Bruxelles de 1924¹²⁴ et du Code des transports, les opérations de chargement et d'arrimage incombent au transporteur maritime qui doit les exécuter de façon soigneuse et appropriée, l'intervention

¹²¹ P. PESTEL-DEBORD, «Responsabilité du commissionnaire de transport pour manquement à son devoir de conseil et choix d'une police inadaptée», DMF n°611, 2001.

¹²² C. Paris, 5e ch., sect. C, 21 mai 1999 ; SA Someport Walon contre SA Gec-Alsthom Electromécanique et autres

¹²³ M. LE LUYER, «Le Ship-planner», Gazette de la chambre, n°8, Automne 2005

¹²⁴ Convention de Bruxelles 25 août 1924 Pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance et protocole de signature, art. 3.2.

du Ship-planner dans la réalisation de ces missions est venue poser question en cas de faute de sa part. Néanmoins, pour le moment, il semblerait que cette évolution n'ait rien changé au régime de responsabilité existant, le ship-planner n'intervenant que pour le compte du transporteur. Dès lors, on imagine que pour la chute d'un conteneur entraîné par un mauvais chargement, celui-ci n'exonèrera pas le transporteur maritime de sa responsabilité. Il a d'ailleurs été jugé par la Cour d'Appel de Rouen en 2012¹²⁵ que la responsabilité du transporteur devra être engagée en raison d'une erreur dans le plan de chargement car celui-ci était en mesure de contrôler ce document par le biais du second Capitaine et du Ship-planner.

Les intérêts marchandises peuvent être indemnisés pour le dommage subi par le transporteur maritime, néanmoins, ce dernier pourra être exonéré totalement ou partiellement de sa responsabilité, lorsque l'élément ayant conduit à la chute du conteneur à la mer ne relevait pas de lui ou pas seulement de lui.

Toutefois, le conteneur tombé à la mer, ne représente pas un risque de dommage uniquement pour les intérêts cargaison. En effet, ce dernier menaçant la sécurité maritime, il représente également un risque de dommage pour l'environnement, mais également pour les autres navires ou encore le domaine public. Par conséquent, lorsque l'assistant ou l'Etat n'ont pu intervenir à temps, et que le conteneur tombé à la mer devient le fait générateur il convient de se pencher sur le schéma d'indemnisation ou de responsabilité découlant du risque représenté par ce conteneur tombé à la mer.

¹²⁵ CA Rouen, ch. civ. et com., 26 janv. 2012, no RG : 10/05881, OOCL France et a. c/ CPS no 5 Ltd et a., DMF 2012, p. 832

Chapitre 2

Le régime de responsabilité applicable pour les dommages matériels causés par le conteneur tombé à la mer.

Les conteneurs tombés à la mer peuvent être le fait générateur de dommages à l'environnement ainsi que de dommages à des biens privés et publics, dont il convient d'étudier le régime de responsabilité (Section 1), par ailleurs la chute de conteneurs à la mer, étant un évènement maritime, on constate que ce régime de responsabilité fait l'application d'un certain nombre de règles «spécifiques» au droit maritime (Section 2)

Section 1

Le régime de responsabilité applicable pour les dommages causé par les conteneurs

Un mécanisme de responsabilité pourra être engrangé dans l'hypothèse où le conteneur tombé à la mer aurait été la cause de dommage à l'environnement (Paragraphe 1), à des biens privés ou à des biens publics (Paragraphe 2)

Paragraphe 1 - La responsabilité en matière de dommages causés à l'environnement par le conteneur tombé à la mer

La chute d'un conteneur à la mer peut être la cause de dommages à l'environnement pour lesquels un régime de responsabilité va être mis en œuvre pour les préjudices économiques (A) et le dommage environnemental pur (B).

A - La réparation du préjudice écologique causé par la chute du conteneur tombé à la mer

Le préjudice écologique provoqué par la chute conteneurs à la mer va pouvoir donner lieu à réparation devant les juridictions civiles (1) et faire l'objet de sanctions pénales (2).

1 - La responsabilité civile en matière de préjudice écologique causés par la chute des conteneurs à la mer

La pollution marine provoquée par le chute de conteneurs à la mer semble exclue de la Convention de 1992 sur la Responsabilité civile, pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, et de la Convention de 1992 portant création d'un fonds international pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, qui comme leurs noms l'indiquent sont applicables pour les pollutions par hydrocarbures. Néanmoins cela n'exclut pas pour autant la possibilité d'obtenir réparation, sur le fondement de la responsabilité civile, puisque, comme le prévoit l'article 1382 du code civil, *«tout fait quelconque de l'homme, qui cause à autrui un dommage, oblige celui par la faute duquel il est arrivé à le réparer»*.

Le préjudice écologique est appréhendé classiquement par le droit de la responsabilité civile du fait de ses conséquences matérielles ou morales¹²⁶. Ainsi pour être reconnu réparable par le droit de la responsabilité civile, le dommage doit être certain, direct et personnel.

Dans un premier temps, alors que seules les conséquences personnelles des atteintes à l'environnement étaient prises en compte, petit à petit, les juridictions judiciaires ont reconnus un principe de réparation des atteintes de l'environnement, en recourant à la notion de préjudice moral. Prenons l'exemple d'un conteneur tombé à la mer qui polluerait les eaux d'une station balnéaire, un préjudice moral pourra être dégagé en considérant, par exemple, que ce conteneur atteindrait la réputation des stations touristiques du littoral, ou encore qu'il provoquerait un trouble de jouissance.

Les titulaires de l'action en responsabilité civile peuvent donc être, aussi bien les personnes physiques que les personnes morales, dès lors que celles-ci subissent personnellement le dommage pour lequel elles demandent réparation. Imaginons un pêcheur dont l'activité serait dépendant d'une ressource halieutique, et pour qui, il deviendrait impossible d'exercer son activité de pêche suite à une pollution résultant de la chute d'un conteneur à la mer, ce dernier deviendrait ainsi fondé à engager la responsabilité civile en raison de son préjudice économique¹²⁷.

¹²⁶ Rapport Sénat sur le projet de loi environnementale - SESSION ORDINAIRE DE 2007-2008, n° 348

¹²⁷ Pour illustration, une décision de la Cour d'Appel de Grenoble va dans ce sens. Dans cette affaire, suite à une pollution, un pêcheur avait subi un préjudice économique - CA Grenoble, 1^{re} ch. civ., 21 juin 2004, SARL d'exploitation de la laiterie du col Bayard c/ Fédération des Hautes-Alpes pour la pêche

Aussi on note que le responsable de la pollution pourra également faire l'objet de sanctions pénales.

2 - La responsabilité pénale en matière de préjudice écologique causé par la chute des conteneurs à la mer

Si la Convention MARPOL 73/78¹²⁸ vise au travers de son annexe 3 la prévention de la pollution par les substances nuisibles transportées en colis ou en conteneurs (citernes et conteneurs par exemple), l'article 4 de cette même Convention laisse aux Etats la responsabilité de sanctionner toute violation de ses dispositions commises par leur propre navire.

En France, les articles L.218-11 et suivants du code de l'environnement définissent les sanctions encourues par les auteurs de rejets polluants, que ces derniers soient liés à l'exploitation normale des navires (ce qui n'est bien entendu pas le cas des conteneurs tombés à la mer) ou qu'ils résultent d'imprudence, négligence, inobservation des lois et règlements ou encore accidents de mer¹²⁹.

S'il peut sembler étrange de parler de rejet en matière de conteneurs tombés à la mer, qui pourrait nous évoquer dans un premier temps les pollutions par hydrocarbures, ou rejet opérationnels du navire, rien, dans la loi ne nous limite à cette hypothèse, et l'on ne voit pas pourquoi ces dispositions ne pourraient pas s'appliquer à notre cas de pollution marine par les conteneurs tombés à la mer. On peut d'ailleurs citer à ce titre la Convention MARPOL qui entend par rejet *«tout déversement provenant d'un navire quelle qu'en soit la cause, et comprend tout écoulement, évacuation, épanchement, fuite, déchargement par pompage, émanation ou vidange»*.

D'autre part, l'article L.218-18 du code de l'environnement prévoit que les sanctions prévues pourront être applicables *«soit au propriétaire, soit à l'exploitant, soit à toute autre personne que le capitaine exerçant de droit ou en fait, un pouvoir de contrôle ou de direction dans la gestion ou la marche du navire»* lorsque ces derniers auraient été à l'origine du rejet.

¹²⁸ Convention du 2 novembre 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, telle que modifiée par le Protocole du 17 février 1978

¹²⁹ Lamy Environnement, Léau, «576-1 - Fondements juridiques»

Il faudra dès lors s'attacher à identifier la personne à l'origine de la chute du conteneur et ainsi déterminer la façon de le rattacher à cet article. On précise par ailleurs, qu'une définition donnée par l'article L. 160-1 du code de l'environnement fait de l'exploitant *«toute personne physique ou morale, publique ou privée, qui exerce ou contrôle effectivement, à titre professionnel, une activité économique lucrative ou non lucrative»*.

Les pollutions marines résultant de la chute d'un conteneur à la mer peuvent donc faire l'objet de poursuites pénales et civiles. Aussi, en matière de pollution de l'environnement marin, il est également possible d'être tenu à réparation pour «dommage causé à l'environnement».

B - La réparation du dommage environnemental pur causé par la chute du conteneur tombé à la mer.

Le conteneur tombé à la mer qui engendrerait une pollution est donc la cause de dommages à l'environnement pour lequel on pourra appliquer le principe de réparation du dommage écologique pur (1) qui conduira à une obligation de remise en état du milieu marin (2)

1 - L'appréhension du dommage environnemental pur causé par la chute du conteneur à la mer

En droit français, la Charte de l'environnement donne une assise constitutionnelle à l'obligation de réparation des dommages causés à l'environnement. Elle consacre d'une part le droit de chacun à un environnement équilibré et respectueux de la santé (article 1), le devoir de prendre part à la préservation, à l'amélioration de l'environnement (article 2), et d'autre part le devoir de contribution à la réparation des dommages pour toute personne qui causerait des dommages à l'environnement (article 4)¹³⁰.

Par ailleurs, la loi du 1er août 2008¹³¹ qui transpose, en droit français, la directive 2004/35/CE du Parlement Européen du 12 avril 2004 sur la responsabilité

¹³⁰ Marie-Pierre BLINFRANCHOMME, *«Le préjudice environnemental dans tous ses états»*, Revue Lamy Droit des Affaires, n°78, 2013

¹³¹ Loi n°2008-757 du 1er août 2008 relative à la responsabilité environnementale et à diverses dispositions d'adaptation au droit communautaire dans le domaine de l'environnement, JORF n°0179 du 2 août 2008.

environnementale et intégrée au code de l'environnement dans sa partie VI (article L.160-1 et s.) répond à cette exigence constitutionnelle et pose, pour la première fois, le principe de réparation du dommage écologique «pur». Son intérêt étant d'instituer un nouveau régime de prévention et de répartition de certains dommages causés à l'environnement, bien plus que d'instituer une véritable responsabilité.

Il est ainsi très important de distinguer le dommage environnemental en tant qu'atteinte factuelle à l'environnement, du préjudice environnemental qui pour sa part, a une répercussion sur le sujet de droit, son patrimoine, ses avoirs¹³²... Et si cette loi empêche la victime de réparation sur le fondement des dommages environnementaux, elle n'exclue pas pour autant le droit à réparation des préjudices issus de ces dommages.

En effet, le «dommage écologique pur», doit être appréhendé comme un préjudice totalement désolidarisé du seul préjudice économique, selon lequel il convient de réparer les dommages causés à l'environnement en lui-même. Le cas du dommage écologique pur s'entend ainsi comme *«toute atteinte non négligeable à l'environnement naturel, à savoir, notamment l'air, l'atmosphère, l'eau, les sols, les terres, les paysages, les sites naturels, la biodiversité et l'interaction entre ces éléments, qui est sans répercussions sur un intérêt humain particulier mais affecte un intérêt collectif légitime»*¹³³.

Aussi concernant la qualité pour agir des parties civiles, si celles alléguant avoir personnellement et directement souffert d'un préjudice matériel économique ou moral (relatif à une pollution) ne soulève guère de difficultés de principe, le préjudice écologique a posé, quant à lui, un délicat problème de représentation¹³⁴. Les ressources naturelles se trouvant sans maître et n'étant pas sujet de droit habilités à demander réparation pour leur dégradation, on se demande qui détiendra la faculté d'exercer les droits reconnus à la partie civile. Ce à quoi la Cour d'appel, dans sa décision du 30 mars 2010¹³⁵, énonce que seront compétentes, les associations de défense de l'environnement et les collectivités territoriales, dès lors que celles-ci auraient subies un préjudice, direct ou indirect, aux territoires sur lesquels ces dernières exercent leurs compétences.

¹³² Marie-Pierre CAMPROUX-DUFFRÈNE, «Le contentieux de la réparation civile des atteintes à l'environnement après la loi du 1er août 2008 sur la responsabilité environnementale», Revue Lamy Droit Civil, n°71, 2010

¹³³ Cour d'appel de Paris (corr.), 30 mars 2010, Pôle 4 chambre 11E, n° 08/022787

¹³⁴ Martine REMOND-GOUILLOUD, «Le préjudice écologique, version française», DMF °719, 2010

¹³⁵ Cour d'appel de Paris (corr.), 30 mars 2010, Pôle 4 chambre 11E, n° 08/022787

Prenons ainsi l'hypothèse d'un conteneur tombé à la mer qui serait la cause de dommages à l'environnement, en raison notamment de son contenu polluant ou toxique, ou à la suite de son abordage avec un autre navire conduisant au déversement par celui-ci de produits polluants. Désormais et en vertu de la consécration du dommage écologique pur, la responsabilité de «l'exploitant» pourra également être engagée sur la base de ces articles, et conduira notamment à une obligation de remise en état.

2 - L'obligation de remise en état pour le dommage à environnemental pur causés par le conteneur tombé à la mer

Si une réparation monétaire semble satisfaisante dans la sphère individuelle, en matière environnementale, et plus précisément dans le cadre du dommage écologique pur, ces dommages et intérêts peuvent sembler insuffisants et, s'est imposé un principe de «réparation en nature», à savoir de remise en état. Ce principe vise ainsi à remettre le site endommagé dans un état aussi proche que possible de celui dans lequel il se trouvait avant que ne se produise l'acte dommageable¹³⁶, c'est notamment ce que précise l'article L 162-9 du code de l'environnement¹³⁷. Ainsi, au nom de ce principe le juge ne devra ordonner qu'une réparation en nature (réintroduction de spécimens, restauration du milieu...) à l'exclusion de l'indemnisation¹³⁸.

Après avoir envisagé des mesures de cessation du risque à l'article L.162-8 du code de l'environnement, l'article L.162-9 envisage des mesures de réparation qui viseraient «à rétablir ces ressources naturelles et leurs services écologiques dans leur état initial et à éliminer tout risque d'atteinte grave à la santé humaine». Par ailleurs cette disposition envisage plusieurs types de mesures, la réparation primaire, la réparation complémentaire et la réparation compensatoire, excluant clairement une éventuelle compensation financière. Seule la réparation en nature pourra être source de compensation même si le retour à l'état initial ou la remise en état à l'identique est impossible¹³⁹.

¹³⁶ Lamy Environnement L'eau, «564-56 - Indemnisation des mesures de remise en état de l'environnement»

¹³⁷ «...l'état initial désigne l'état des ressources naturelles et des services écologiques au moment du dommage, qui aurait existé si le dommage environnemental n'était pas survenu, estimé à l'aide des meilleures informations disponibles»

¹³⁸ Marie-Pierre CAMPROUX-DUFFRÈNE, «Le contentieux de la réparation civile des atteintes à l'environnement après la loi du 1er août 2008 sur la responsabilité environnementale», Revue Lamy Droit Civil, n°71, 2010

¹³⁹ Lamy Droit de la Responsabilité, «375-56 - Méthodes de réparation en nature»

Néanmoins, force est de constater que ces articles obligent «l'exploitant» à prévenir et lutter contre les dommages environnementaux. Mais que doit-on entendre par exploitant dans le cadre des conteneurs tombés à la mer ? Si dans le cadre d'un rejet d'hydrocarbures à la mer, il n'est pas fait de grande difficulté à analyser le transporteur maritime comme l'exploitant, dans le cadre de la chute du conteneur à la mer, nous l'avons étudié, ce dernier n'est pas nécessairement la personne «responsable». Par conséquent, pourrait-on également appréhender le chargeur ou le commissionnaire comme les exploitants et les obliger à réparer les dommages environnementaux éventuellement causés par le conteneur ? Cette question ne semble pas avoir été résolue à l'heure actuelle... Mais on imagine que cet exploitant sera assimilé au responsable de la chute du conteneur.

Dans l'hypothèse d'un conteneur tombé à la mer et qui aurait déversé son contenu toxique/polluant, l'exploitant devra donc réparer de manière à retrouver l'état antérieur du site. Aussi pour ce faire, les articles L.162-6 et suivants du code de l'environnement prévoient un certain nombre de mesures indiquant la façon dont cette réparation devra être mise en œuvre . Il pourra être demandé à l'exploitant d'effectuer une évaluation de la nature et des conséquences du dommage (L.162-6), l'exploitant devra soumettre ses observations concernant les mesures de réparation à adopter (L.162-11), etc.

Si la chute des conteneurs à la mer est parfois constitutive de dommages à l'environnement, elle peut également être la cause de dommages à des biens privés et publics pour lesquels il convient également d'étudier le mécanisme de responsabilité.

Paragraphe 2 -La responsabilité en matière de dommage à des biens privés et publics par le conteneur tombé à la mer

Les mouvements du conteneurs tombés à la mer sont incertains et si celui-ci n'est pas récupéré à temps, il peut être la cause de dommages à des biens privés (A) comme il peut l'être au domaine public (B) pour lesquels il convient d'étudier les mécanismes de responsabilités applicables pour obtenir réparation.

A - Le régime de responsabilité applicable pour le conteneur, objet de dommage à des biens privés

En droit maritime, c'est à juste titre que la question de dommages à des biens privés

nous évoque le régime de responsabilité en matière d'abordage (1), aussi dans le cas du conteneur tombé à la mer causant des dommages à des biens privées, on s'interroge sur la possibilité, pour obtenir réparation, d'invoquer l'article 1384 alinéa 1 du code civil (2).

1 – L'hypothèse de l'application du régime de l'abordage au conteneur tombé à la mer

La collision accidentelle entre navires est ce que l'on appelle un abordage. Il s'agit donc d'un fait juridique propre au droit maritime comprenant ses propres mécanismes de responsabilité. Cette institution du droit maritime repose en droit international, sur la Convention de Bruxelles de 1910¹⁴⁰ et sur la Convention de 1972 sur le règlement international pour prévenir les abordages en mer¹⁴¹. En droit français, l'abordage est régi par les articles L.5131-3 à 7 du code des transports.

Si par accidentel on entend l'absence de volonté de causer, il est dès lors possible de faire entrer dans cette catégorie, le conteneur tombé à la mer qui causerait des dommages à un bien privé. Néanmoins c'est l'utilisation du terme «navire» qui dans notre étude semble poser le plus de problèmes. En effet, un conteneur tombé à la mer peut-il être appréhendé à un navire et notamment lorsque celui-ci se voit attribuer la qualification d'épave. Une épave se distinguant principalement par son état de non flottabilité et donc par son inaptitude à affronter les risques de la mer, celle-ci ne peut désormais plus se voir appliquer la définition du navire... Néanmoins, la convention de Bruxelles et le code des transports admettent que l'abordage soit caractérisé dès lors qu'un navire serait impliqué. Et dans ce sens on comprend qu'un conteneur tombé à la mer qui rentrerait en collision avec un navire privé serait constitutif d'un abordage. Par ailleurs, le code des transports précise que pour l'application des dispositions relatives à l'abordage sera assimilé au navire ou au bateau «tout engin flottant non amarré à poste fixe». Selon cette disposition, la collision entre un conteneur tombé à la mer et un engin flottant pourrait donc également être qualifiée d'abordage.

¹⁴⁰ Convention de Bruxelles du 23 septembre 1910 pour l'unification de certaines règles en matière d'abordage

¹⁴¹ Convention du 20 octobre 1972 sur le règlement international pour prévenir les abordages en mer ou RIPAM (COLREG en anglais)

Le droit de l'abordage repose avant tout sur la faute prouvée. Ainsi, la personne victime de l'abordage devra prouver que l'abordage est dû à une faute qui a causé le dommage. Il s'agit en l'espèce de prouver la faute d'une chose, à savoir celle du navire abordeur. De cette façon, on considère qu'il y aura faute si l'on prouve le comportement anormal ou illicite du navire abordeur, ou dans notre cas du conteneur tombé à la mer. Le simple fait pour lui d'être tombé à la mer et de se trouver à la dérive sera-t-il suffisant pour caractériser son comportement illicite ou anormal et donc fautif?

Concernant le régime de responsabilité instauré en matière d'abordage il est prévu que «si l'abordage est causé par la faute de l'un des navires, la réparation des dommages incombe à celui qui l'a commise». Aussi ici, en matière de conteneur tombé à la mer, que doit-on entendre par «celui qui a commis la faute»: le propriétaire du conteneur perdu en mer, le propriétaire du navire dont le conteneur est tombé à la mer ?

S'il semble possible d'appliquer le régime de l'abordage pour le conteneur tombé à la mer qui rentrerait en collision avec un navire, les questions relatives à son application ne semblent néanmoins pas encore résolues. De plus, le régime de l'abordage ne permet pas de couvrir toutes les catégories de dommages que le conteneur tombé à la mer pourrait causer à des biens privés puisque celui-ci ne vaut que dans l'hypothèse où le conteneur endommagerait un navire. Pour autant, cette institution du droit maritime n'est pas la seule permettant d'obtenir réparation en cas de dommages provoqués à des biens privés, et dans le cadre du conteneur tombé à la mer, on pense notamment à l'article 1384 du code civil.

2 – L'hypothèse de l'application du régime de responsabilité du fait des choses au conteneur tombé à la mer

Nous l'avons étudié un peu plus tôt, il est possible pour demander réparation en raison d'un dommage causé par le conteneur tombé à la mer de se fonder sur l'article 1382 du code civil. Nous avons également étudié les causes de la chute des conteneurs à la mer, aussi, si souvent une faute se cache derrière ces chutes, celle-ci peut être parfois difficile à identifier et il n'est pas improbable qu'un conteneur tombe à la mer sans erreur de la part d'un des acteurs du transport maritime. Dès lors, dans l'hypothèse où ce conteneur serait la cause de dommages à un bien privé, on se demande si, lorsqu'il n'aurait pas été possible de fonder la responsabilité sur la faute prouvée, il ne serait pas possible d'appliquer l'article

1384 du code civil au terme duquel «*on est responsable des choses que l'on a sous sa garde*». Ce régime permettant d'engager la responsabilité sans qu'il y ait lieu de démontrer la faute. Il suffira juste de démontrer que la personne était bien gardienne de cette chose et que celle-ci ait été la cause génératrice du dommage.

Cet article crée une responsabilité pour le gardien et on se demande si la responsabilité, pour les dommages causés par le conteneur tombé à la mer, ne pourrait pas également être appréhendée de la sorte, rendant ainsi le transporteur maritime responsable des éventuels dommages causés par ce conteneur. On note par ailleurs que selon ce régime, le gardien ne pourra s'exonérer de sa responsabilité qu'en prouvant que le dommage était dû à une cause étrangère ou que la chose n'aurait joué qu'un rôle passif dans la réalisation du dommage.

Selon la Haute juridiction¹⁴², le gardien de la chose est celui qui dispose, au moment du dommage des pouvoirs «*d'usage, de direction et de contrôle*» sur celle-ci. Le gardien serait donc en quelque sorte la personne ayant le contrôle de la chose et qui pourrait empêcher que le dommage se produise. Toutefois s'il est indéniable que le transporteur maritime dispose au cours du transport maritime de l'usage, de la direction et du contrôle, est-il vraiment capable d'empêcher que la chute se produise et commette de dommage à des biens privés ?

De plus, nous avons étudié que le conteneur tombé à la mer sera la plupart du temps appréhendé en tant qu'épave. Or la définition même d'épave, prévoit que celle-ci ait été abandonnée par son propriétaire ou son équipage la rendant ainsi dépourvue de garde ou de surveillance. Si dans le cadre du jet à la mer, la volonté d'abandon par le capitaine du conteneur semble bel et bien caractérisée, ce n'est pas vraiment le cas dans le cadre de la chute du conteneur à la mer. Pourtant, l'application de la terminologie d'épave à ce conteneur semble rendre le transporteur maritime dénué de toute maîtrise de la chose, et supprimerait sa qualité de gardien... Or l'article 1384, alinéa 1 du code civil s'applique précisément aux gardiens de la chose, et donc dans notre cas, au gardien du conteneur.

¹⁴² Arrêt Franck, Cour de Cassation, Chambres réunies, 2 décembre 1941

Toutefois, comme commenté par Mr Arnaud Montas à propos d'un arrêt «*SA Produits de revêtements c/Société mer et vent*», dans cette affaire où une épave avait été la cause de dommages à un navire, les juges avaient accepté de qualifier son propriétaire de gardien pour engager la responsabilité du propriétaire du navire. C'est donc à juste titre que l'on s'interroge sur la possibilité pour le juge, d'accueillir une demande de réparation pour des dommages causés à des biens privés par le conteneur tombé à la mer sur le fondement de l'article 1384 du code civil.

En se fondant sur les articles 1382 et 1384 du code civil ou encore sur le régime de l'abordage, il est possible pour la personne dont les biens privés auraient fait l'objet de dommages, d'obtenir réparation. Toutefois, la dérive du conteneur tombé à la mer est incertaine, et si celui-ci peut être l'objet de dommages à des biens privés, il peut également l'être au domaine public.

B - Le régime de responsabilité applicable pour le conteneur, objet de dommage au domaine public

L'article L.211-1 du code général de la propriété des personnes publiques (CGPPP) appréhende le domaine public d'une personne publique comme étant «*constitué des biens lui appartenant qui sont soit affectés à l'usage direct du public, soit affectés à un service public pourvu qu'en ce cas ils fassent l'objet d'un aménagement indispensable à l'exécution des missions de ce service public*». Par ailleurs dans notre étude, nous nous attacherons plus particulièrement aux dommages que le conteneur tombé à la mer pourrait causer au domaine public maritime naturel ou au domaine public maritime artificiel. Ainsi selon l'article L.211-4 du CGPPP est appréhendé comme relevant du domaine public maritime naturel, le sol et sous-sol de la mer, le rivage, les lais et relais, la zone bordant le littoral ou encore les terrains réservés. Le domaine public maritime artificiel, est pour sa part, composé des équipements et installations portuaires ainsi que des ouvrages et installations relatifs à la sécurité et la facilité de la navigation maritime.

Le domaine public maritime devant être utilisé conformément à son affectation et à l'utilité publique, le conteneur à la mer à la dérive ou échoué sur une plage pourrait venir compromettre cette affectation. L'article L.2132-3 du CGPPP précise notamment que «*nul ne peut en outre sur ce domaine, procéder à des dépôts ou à des extractions, ni se*

livrer à des dégradations». Quant à l'article L.332-1 du code des ports maritimes, celui-ci prévoit que *«les propriétaires et armateurs des navires, bateaux ou engins flottants qui se trouvent hors d'état de naviguer ou de faire mouvement sont tenus de procéder à leur remise en état ou à leur enlèvement»*. Or, dans ce sens, on sait que des autorités de police chargées de pouvoir de police générale pour assurer la préservation et l'intégrité matérielle du domaine public exercent des pouvoir de police générale sur ce domaine. De cette façon, la police de la conservation, sera habilitée à constater des infractions de grande voirie.

Les contraventions de grande voirie sont prévues par l'article L.2132-2 du CGPPP qui prévoit leur institution pour manquements aux textes ayant pour objet *«la protection soit de l'intégrité ou de l'utilisation de ce domaine public»*. Bien entendu, il n'existe pas de texte général incriminant la présence de conteneurs à la dérive ou échoué sur le littoral¹⁴³. Par conséquent il convient de se pencher sur la possibilité, pour les autorités administratives de constater une contravention de grande voirie pour le conteneur tombé à la mer qui compromettrait le domaine public maritime.

En matière de dommage au domaine public maritime, il est prévu que si le dommage résulte d'une chose, la responsabilité incombe au propriétaire de la chose ou à celui qui la détient en vertu d'un contrat. Dans le cadre du conteneur tombé à la mer, se poserait donc une fois encore la question de connaître l'identité de la personne qui devra répondre du dommage. Le transporteur maritime ou le propriétaire du conteneur, qui implique en plus de savoir contre qui se retourner à savoir le propriétaire du contenant ou du contenu?

Pour ce type d'infraction, le préfet de département est le seul habilité à saisir le juge administratif en vue d'une condamnation pour contravention de grande voirie¹⁴⁴. Par ailleurs, l'administration a l'obligation d'exercer les poursuites et son refus, son abstention ou son retard pourront être constitutifs de faute, sauf à être justifiés par des raisons d'intérêt général¹⁴⁵. Par ailleurs on note que les poursuites auront pour point de départ

¹⁴³ G. MARTIN-DIT-NEUVILLE, Mémoire *«Les conteneurs tombés à la mer»*, sous la direction de C. SCAPEL, 2008-2009

¹⁴⁴ Conseil d'Etat, 6 février 1981 Comité de défense des sites de la Forêt de Fouesnant.

¹⁴⁵ Dans ce sens : décision du Conseil d'Etat du 30 septembre 2005 *«Cacheux»*

l'établissement d'un procès-verbal. Ainsi, pour le cas du conteneur tombé à la mer, un procès-verbal sera dressé par la police de la conservation compétente dans la zone où se trouve le conteneur puis sera transmis au préfet du département concerné. Par la suite ce procès-verbal et une invitation à comparaître devant le tribunal administratif devront être notifiés au contrevenant dans les 10 jours.

Les sanctions pourront consister en des amendes et des obligations de réparer. Néanmoins, selon l'article L.2123-28 du CGPPP, ces amendes ne pourront normalement excéder le montant prévu par l'article L.131-13-5 du code pénal pour la contravention de grande voirie de 5ème classe. On note que le juge pourra ordonner des mesures d'exécution d'office.

Qu'ils soient la cause de dommages au domaine public ou aux biens privés, il n'existe pas de textes spécifiques incriminant précisément les dommages causés par les conteneurs tombés à la mer. Et si l'application de textes plus généraux permettent toutefois d'engager la responsabilité pour obtenir réparation, la spécificité représentée par les conteneurs tombés à la mer, engendre un certain nombre de questions relatives à l'application de ces textes. On pense notamment à la problématique du responsable du dommage (propriétaire du conteneur, transporteur maritime... ?). Ainsi les nombreuses questions suscitées par l'application du mécanisme de responsabilité en la matière, nous laisse nous interroger sur la nécessité de créer un régime propre aux conteneurs tombés à la mer.

Aussi, après avoir étudié les moyens de rebondir sur des régimes juridiques plus généraux pour engager la responsabilité en matière de conteneurs à la mer, il convient de s'interroger si ces derniers vont faire l'objet de l'application des mécanismes propres au droit maritime, tel que la limitation de responsabilité ou encore la saisie conservatoire...

Section 2

Le régime de responsabilité en matière de chute de conteneurs à la mer, un régime juridique présentant les spécificités du droit maritime ?

Le droit maritime connaît des mécanismes de sécurité qui lui sont propres, permettant de protéger les intérêts tant des intérêts marchandises que du transporteur maritime (Paragraphe 1), par ailleurs le risque de mer permet de justifier des mécanismes tels que les avaries communes ou la limitation de responsabilité (Paragraphe 2). Pour terminer l'étude de notre sujet il convient donc de s'attacher à regarder si ces derniers vont pouvoir s'appliquer à la chute de conteneurs à la mer.

Paragraphe 1 – La chute de conteneur à la mer, fait juridique objet de l'application des mécanismes de sécurité spécifiques du droit maritime?

Le péril de mer auquel s'expose l'expédition maritime impose en droit maritime un mécanisme d'assurance qui lui est propre et selon lequel la chute de conteneur à la mer peut-être couvert (A). Par ailleurs, le mécanisme de saisie conservatoire permet de sécuriser certaines créances maritime, il convient donc de se pencher sur la possibilité de les invoquer dans le cadre de la chute de conteneurs à la mer (B).

A - La chute de conteneur à la mer, un évènement assurable

Tandis que la souscription d'assurances maritime va permettre aux intérêts engagés dans l'expédition maritime de se protéger pour le transport des conteneurs (1), devenir membre d'un P&I Club va également permettre aux transporteurs maritimes de se protéger contre les réclamations dont ils pourraient faire l'objet en matière de chute de conteneurs à la mer (2).

1 – La chute du conteneur à la mer, un risque de mer entrant dans le champ d'application des assurances maritimes

Pour qu'il y ait assurance maritime, il faut que le dommage ait une cause maritime, à savoir que les risques considérés soient des risques de mer. On entend par risque de mer, l'ensemble des périls de la navigation qui peuvent atteindre l'expédition quelque en soit la cause. La chute du conteneur à la mer est donc sur ce point un risque «assurable» par l'assurance maritime.

Pour la réalisation du transport de marchandises par voie maritime, on peut distinguer plusieurs sortes de police d'assurances, parmi lesquelles, l'assurance faculté, l'assurance sur corps de navire ou encore l'assurance couvrant la responsabilité du propriétaire de navire de mer.

L'assurance faculté permet de couvrir, au mieux, les marchandises au cours de leur transport maritime et de leurs déplacements accessoires. Souscrite par les intérêts marchandises, elle jouera donc pour les éventuelles pertes et avaries, à savoir les pertes financières, commerciales et matérielles, et sera assurée par celui qui a les droits sur la marchandise au moment du dommage. Pour le cas du conteneur à la mer, on est donc tenté de penser que ce dernier pourra par le mécanisme des assurances obtenir une indemnisation pour son dommage. En revanche, il ne s'agit pas d'une assurance de responsabilité par conséquent elle ne couvrira pas les dommages causés. Elle sera donc exclue dans l'hypothèse de l'abordage du conteneur avec un navire que nous avons étudié un peu plus tôt. Par ailleurs les assurés auront la possibilité de conclure une clause additionnelle, la clause 64¹⁴⁶ qui permettra de couvrir les frais de retirement engagés «*par suite de chute à la mer d'un ou plusieurs colis assurés*» quand ce dernier aurait reçu une injonction de retirement par l'autorité compétente.

L'assurance sur corps de navire est, quant à elle, souscrite par le propriétaire du navire et assure le navire, ses accessoires (coque, appareil, moteur), le fret, les frais d'armements ainsi que les frais d'approvisionnement. Selon la clause 1 de la police de 2002, elle garantit «*les dommages, pertes, recours de tiers et dépenses résultant de fortunes de*

¹⁴⁶ Clause en date du 1er janvier 2002

mer et d'accidents qui arrivent au navire assuré». Cette assurance bénéficiera par ailleurs aux préposés de l'assuré, le capitaine exclu. Par ailleurs on constate la possibilité de conclure une clause additionnelle qui s'appliquera *«aux frais de retirement, enlèvement, destruction et balisage de l'épave auxquels l'assuré serait tenu par une décision de l'autorité compétente à la suite d'un évènement garanti»*¹⁴⁷. On se demande si le conteneur tombé à la mer ne pourrait donc pas faire l'objet de cette garantie lorsque souscrite par l'assuré, ce conteneur étant devenu une épave...

Enfin l'assurance couvrant la responsabilité du propriétaire de navire de mer, semble quant à elle faire rentrer dans son champ d'application les dommages causés par la chute du conteneur à la mer. En effet, toujours en appréhendant le conteneur tombé à la mer en tant qu'épave, cette police *«a pour objet de garantir les recours, ainsi que les dommages, les pertes et les préjudices ci-après énumérés [...]»* dont font partie *«les frais de retirement, enlèvement, destruction et balisage de l'épave du navire, auxquels l'assuré serait tenu aux termes d'une décision de l'autorité compétente»*. Par ailleurs cette même police fait également entrer dans son champ d'application *«la contribution définitive d'avarie commune»* qui pourrait être applicable dans le cas où le conteneur tombé à la mer résulterait d'une décision de la part du capitaine du navire.

Sur la base de ces trois assurances, les pertes et frais de relèvement relatifs engendrés par la chute du conteneur à la mer semblent être un évènement «assurable» par le mécanisme des assurances maritimes. De plus, ce schéma semble parfaitement s'adapter à la difficulté suscitée par le statut du conteneur et les mécanismes de responsabilité en découlant, puisque tant le propriétaire de l'épave (les intérêts marchandises) que le propriétaire du navire pourront se couvrir pour ce type de risque maritime. Néanmoins, ces assurances ne couvrent pas pour autant tous les dommages que pourrait engendrer le conteneur tombé à la mer, et c'est ici qu'interviendront les P&I clubs....

¹⁴⁷ Police française d'assurance maritime sur corps de tout navires - Tout risques. Clause additionnelle frais de retirement, 1er janvier 2012

2 – La chute du conteneur à la mer, un risque de mer entrant dans le champ d'application des P&I clubs

Les Protective and Indemnity Club, plus communément appelés P&I Clubs, représentent une véritable spécificité du droit maritime. Existants depuis le milieu du XIX^{ème} siècle après leur création en Angleterre, ces clubs couvrent la responsabilité civile des armateurs et des affréteurs de navires que les assurances traditionnelles que nous venons d'étudier, ne garantissaient pas.

Si d'un côté, les assurances permettent de faire entrer dans leur champ d'application, les dommages « directs » subis par leurs assurés, les P&I clubs vont permettre d'assurer les recours dirigés contre leur membre, à savoir l'affréteur, l'armateur ou l'opérateur du navire. En effet, les intérêts marchandises et/ou leurs assureurs ou encore les victimes de la chute de ces conteneurs à la mer (personnes privées, personnes publiques...) et/ou leurs assureurs, pourront se retourner contre le transporteur maritime qui aurait perdu au cours de l'expédition le conteneur litigieux. C'est là qu'interviendront les P&I club appuyés par leurs correspondants.

En l'espèce, on note que le UK P&I Club déclare que 11% des affaires qu'il gère concernent la perte par-dessus bord de conteneurs¹⁴⁸.

Les P&I clubs interviendront donc auprès de leurs membres pour assurer les recours éventuels qui pourront être dirigés contre eux. Ces clubs fournissent également conseil et assistance à leurs membres, via leur important réseau de correspondants à travers le monde, permettant une intervention réactive pour prendre toutes les mesures nécessaires à la gestion du sinistre.

Ainsi, dans l'hypothèse d'un conteneur tombé à la mer, le P&I de l'armateur ou de l'affréteur pourra, à ses côtés, organiser non seulement les mesures de relèvement du conteneur, mais également organiser une expertise, dans le cas où ce dernier aurait commis des dommages à l'environnement, à des biens privées ou encore au domaine public, pour lui permettre, par la suite, d'accompagner son membre lors de la réception de la réclamation et pourquoi pas, lors de la procédure judiciaire ou arbitrale engagée contre lui.

¹⁴⁸ UK P&I Club, «*Container matters*»

Par ailleurs, on note que les P&I clubs pourront intervenir dans l'hypothèse où ses créanciers auraient déclenché à son égard un des autres mécanismes de sécurité qui leur est offert en droit maritime, à savoir, la saisie conservatoire.

B - La question de la saisie conservatoire du navire, garantie pour la créance relative au conteneur tombé à la mer

En droit maritime, en plus de la possibilité de souscrire une assurance, il est possible de recourir à un mécanisme de sécurité spécifique pour le demandeur *«invoquant à son profit, l'existence d'une créance maritime»*¹⁴⁹, la saisie conservatoire. Ce mécanisme est une saisie à caractère provisoire qui conduira à l'immobilisation du navire d'un débiteur et donc à une garantie du créancier puisque tant que la créance ne sera pas payée, le navire ne sera pas susceptible de reprendre la mer. En droit international la saisie conservatoire est régie par la convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de saisie conservatoire de 1952. En droit interne, c'est l'article L.5114-22 du code des transports qui autorise la saisie conservatoire. Par ailleurs, une autorisation judiciaire devra être préalable avant toute saisie conservatoire¹⁵⁰. Il convient donc de se demander si la perte du conteneur à la mer peut ainsi être appréhendé comme une créance maritime et ainsi permettre la saisie du navire.

La saisie conservatoire est admise pour les créances à caractère maritime. L'article 1 de la convention de 1952 précise que sont admises les créances relatives à des *«pertes ou dommages aux marchandises et bagages transportés par un navire»* ainsi que celles relatives aux *«avaries communes»*¹⁵¹. Ces deux points laissent donc supposer que la chute de conteneurs à la mer pourra faire l'objet d'une saisie conservatoire pour les créanciers.

¹⁴⁹ Article 1, 4) de la Convention Internationale pour l'Unification de Certaines Règles sur la saisie conservatoire des navires du 10 mai 1952, décret n°58-14 du 4 janvier 1958, publication au JO du 14.01.1958

¹⁵⁰ Art. 4 et Art. 6, alinéa 2 de la Convention Internationale pour l'Unification de Certaines Règles sur la saisie conservatoire des navires du 10 mai 1952, décret n°58-14 du 4 janvier 1958, publication au JO du 14.01.1958

¹⁵¹ Article 1, 1) f) et g) de la Convention Internationale pour l'Unification de Certaines Règles sur la saisie conservatoire des navires du 10 mai 1952, décret n°58-14 du 4 janvier 1958, publication au JO du 14.01.1958

Ce type de mesure est coûteuse pour les opérateurs du transport maritime puisqu'elle consiste en «*la paralysie de l'outil essentiel de l'entreprise d'armement*»¹⁵², et les privent dès lors des bénéfices d'exploitation du navire, alors que ses coûts continuent à courir. Il s'agit donc d'une véritable mesure de pression contre le débiteur et donc d'une véritable garantie puisque ce dernier doit agir au plus vite pour récupérer l'utilisation de son navire.

Dans cette hypothèse, les P&I Clubs auront alors, ici aussi, un véritable rôle à jouer. En effet, le droit international¹⁵³ comme le droit interne¹⁵⁴ permettent la mainlevée amiable de la saisie. Ainsi le P&I pourra proposer pour son membre la fourniture d'une garantie qui prendra la forme d'une garantie bancaire ou d'une lettre de garantie en échange de quoi le créancier s'engagera à libérer le navire. La mainlevée de la saisie conservatoire conduira donc l'offre d'une garantie financière au créancier en lieu et place du navire.

La saisie conservatoire est donc une véritable garantie offerte aux créanciers justifiant d'une créance maritime justifiée en son principe qui pourra s'appliquer pour les créances nées de la chute des conteneurs à la mer.

Le droit maritime offre des mécanismes qui lui sont propres permettant de donner une certaine sécurité à tous les acteurs du transport maritime et ce également dans notre hypothèse de chute des conteneurs à la mer. Le risque de mer induit par ce type de transport conduit à la création de mécanismes bénéfiques aux entreprises d'armement tels que la procédure d'avaries communes ou encore la limitation de responsabilité...

Paragraphe 2 – La chute du conteneur à la mer, un fait juridique induisant la mise en œuvre d'un schéma de responsabilité propre au droit maritime

La chute des conteneurs à la mer lorsqu'elle résulte d'une décision du capitaine du navire va faire l'objet de l'application d'un régime particulier propre au droit maritime,

¹⁵² VIALARD Antoine, note sous CA Pau, 17 décembre 1985, DMF 1987

¹⁵³ Art. 5 de la Convention de 1952: «*le Tribunal ou toute autre Autorité Judiciaire compétente dans le ressort duquel le navire a été saisi, accordera la mainlevée de la saisie lorsqu'une caution ou une garantie suffisantes auront été fournies*»

¹⁵⁴ Article L5114-21 du code des transports: «*le navire qui fait l'objet d'une saisie ne peut quitter le port, sauf autorisation donnée par le juge de l'exécution pour un ou plusieurs voyages déterminés, sur justification d'une garantie suffisante*».

à savoir celui des avaries communes (A). Aussi que cette chute résulte de la volonté ou non du Capitaine, on se demande s'il sera possible d'invoquer pour ce fait la limitation de responsabilité, mécanisme également spécifique du droit maritime (B).

A – Le principe de partage des dommages entre les personnes intéressées à l'expédition selon le régime des avaries communes.

En 1932, BONNECASE définit l'avarie commune comme «*le dommage ou la dépense émanée de la libre volonté du capitaine et destinée à écarter un danger sérieux de perte, soit totale, soit partielle, qui paraissait menacer l'ensemble du navire et de la cargaison*»¹⁵⁵. Il est donc possible de faire entrer dans ce régime le jet volontaire à la mer de conteneurs par le capitaine lorsque ces derniers menaceraient le navire ou sa cargaison. Mr Victor-Emmanuel BOKALLI précise d'ailleurs que dès l'Antiquité, lorsque la stabilité du navire était compromise, le capitaine procédait déjà au jet par-dessus bord de certaines marchandises dont le propriétaire était dédommagé par toutes les personnes intéressées à l'expédition¹⁵⁶.

De nos jours encore, la procédure d'avarie commune a pour objet la répartition des frais et dommages entraînés par des mesures de sauvetage décidées dans l'intérêt commun. Il convient par ailleurs de préciser que cette procédure est indépendante de la procédure judiciaire tendant à établir la responsabilité des participants à l'opération de transport maritime¹⁵⁷. L'article L.5133-3 du code des transports prévoit ainsi que «*les avaries communes sont décidées par le capitaine et constituées par les dommages, pertes et dépenses extraordinaires exposées pour le salut commun et pressant des intérêts engagés dans une expédition maritime*». Au vu de tous ces éléments, le jet à la mer de conteneurs décidé par le capitaine devra donc faire l'objet d'une procédure de règlement d'avaries communes lorsque celles-ci auraient été réalisées pour le salut commun du navire.

Dans le cadre de cette procédure, il est admis que même dans le cas où l'avarie serait la conséquence d'une faute commise par l'une des parties engagées dans l'expédition; il y

¹⁵⁵ BONNECASE, « Précis élémentaire de droit maritime », 1932, no 664

¹⁵⁶ Victor-Emmanuel BOKALLI, « L'avarie commune: réflexion critique sur une institution traditionnelle du droit maritime », DMF n°559, 1996

¹⁵⁷ Marc Bernie, « Avarie commune: procédure indépendante de l'avarie particulière, effet sur le contrat de transport et droit applicable aux frais de réexpédition des marchandises », DMF n°710, 2010

aura lieu d'engager une procédure de règlement d'avaries commune «*sauf recours contre celui auquel cette faute est imputable*»¹⁵⁸. On imagine donc que dans l'hypothèse du jet à la mer de conteneurs par le capitaine et lorsque la faute d'une des parties engagées dans l'expédition pourrait être déterminée, il n'y aura certainement pas de procédure de règlement d'avarie communes, les intérêts engagés préférant ne pas avoir à supporter les frais engagés et se retourner contre le responsable.

D'autre part, dans l'hypothèse du chargement en pontée irrégulier, à savoir en l'absence de consentement du chargeur, si ce conteneur venait à faire l'objet d'un jet à la mer par le capitaine, la valeur des marchandises jetées ne serait pas admise en avaries communes¹⁵⁹. Il en va de même pour les marchandises pour lesquelles il n'aurait pas été établi de connaissance ou de reçu du capitaine (néanmoins, elles contribueront si elles sont sauvées)¹⁶⁰.

En droit international, ce sont les règles d'York et d'Anvers qui organisent toute la procédure des avaries communes. Adoptées pour la première fois en 1864 à New-York et complétées à Anvers en 1877, ces règles font désormais l'objet de régulières adaptations sous l'impulsion du Comité Maritime International. Fixant les règles d'utilisation de la procédure des avaries communes, aujourd'hui la quasi-totalité des contrats de transports et d'affrètement s'y réfèrent.

La «chute» de conteneurs à la mer, permet donc dans certains cas de faire application d'un des mécanismes particuliers du droit maritime, à savoir la procédure d'avaries communes, permettant ainsi de protéger le transporteur maritime qui ne sera pas débiteur de toutes les pertes engagées en la matière. Ainsi si les frais découlant de la perte du conteneur pourront être dans cette hypothèse, répartis entre les divers intérêts engagés dans l'expédition, lorsque les conditions de la procédure d'avarie commune ne sont pas réunies, on se demande s'il ne serait tout de même pas possible pour le responsable de la chute de limiter sa créance en invoquant le mécanisme de limitation de responsabilité.

¹⁵⁸ Article L.5133-5 du code des transports.

¹⁵⁹ Article L.5133-13 du code des transports.

¹⁶⁰ Article L.5133-12 du code des transports

B - La question de l'application de la limitation de responsabilité au responsable de la chute du conteneur à la mer

«Clé de voute du droit maritime» selon Ripert, on observe que pour les activités maritimes, plus que dans d'autres domaines, les professionnels du transport maritime bénéficient d'un régime spécifique : la limitation de responsabilité. En effet, le péril des mers auquel s'expose l'expédition maritime et les risques encourus constituent le fondement classique de ce principe. La limitation devenant la contrepartie du risque de mer. En effet, comme le note Antoine Viallard, cette limitation était justifiée historiquement pour encourager les investissements nécessaires à la pratique de la navigation commerciale. Ainsi l'acteur maritime était assuré qu'il ne perdrait jamais plus que la fortune qu'il avait accepté d'exposer au risque de mer. «Sans doute l'institution la plus originale du droit maritime»¹⁶¹, il convient donc dans l'étude de notre sujet de nous pencher sur la possibilité d'invoquer la limitation de responsabilité en cas de chute du conteneur à la mer.

Régie en droit international par la Convention de Londres du 19 novembre 1976 sur la limitation de responsabilité en matière de créances maritimes (dite convention LLMC), en droit français, c'est l'article L.5121-3 du code des transports qui dispose que le propriétaire d'un navire peut limiter sa responsabilité *«envers des contractants ou des tiers, même s'il s'agit de l'État, si les dommages se sont produits à bord du navire ou s'ils sont en relation directe avec la navigation ou l'utilisation du navire (...)*». Toutefois il est précisé qu'il ne sera pas en droit de limiter celle-ci s'il est prouvé que le dommage résulte de son fait ou de son omission personnelle¹⁶². Par ailleurs ce bénéfice est réservé aux armateurs, affréteurs, armateurs-gérants ainsi qu'au capitaine du navire ou à leurs préposés¹⁶³. Dès lors peut-on faire entrer la chute des conteneurs à la mer dans cette catégorie en tant que dommage en relation directe avec la navigation ou l'utilisation du navire ?

A première vue, le fait de se prévaloir de la limitation de responsabilité semble applicable pour le transporteur maritime qui serait redevable d'une réparation envers les intérêts marchandises pour leur perte de marchandise. La question se complique néanmoins en matière de créances relatives à la récupération du conteneur tombé à

¹⁶¹ P. BONASSIES et C. SCAPEL, «Traité de droit maritime», LGDJ, Edition 2006, n°402 et s.

¹⁶² L.5121-3 du code des transports : «...commis avec l'intention de provoquer un tel dommage ou commis témérement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement »

¹⁶³ L.5121-2 du code des transports et article 4 de la Convention de Londres.

la mer lorsque celui-ci est assimilé à une épave. Si l'article 2 de la convention LLMC énumérant «les créances soumises à limitation» évoque dans un point d) et dans un point e) «les créances pour avoir enlevé, détruit ou rendu inoffensive la cargaison du navire», l'article 18 émet des réserves quant à ces deux éléments. En effet, il précise que tout Etat pourra « lors de la signature, de la ratification, de l'acceptation, de l'approbation ou de l'adhésion, réserver le droit d'exclure l'application des al. d) et e)». Pour sa part, l'article L.5121-4 du code des transports prévoit que cette limitation ne sera pas opposable aux créances de l'Etat ou de toute autre personnes qui serait intervenue en lieu et place du propriétaire pour enlever, détruire ou rendre inoffensif «un navire coulé, naufragé, échoué ou abandonné, y compris tout ce qui se trouve ou s'est trouvé à bord». Ces dispositions semblent justifiées par le fait que si le “sauveteur d'épaves” envisageait que sa rétribution puisse être amenuisée par une limitation de responsabilité, celui-ci pourrait décider de ne pas intervenir. Ainsi comme le rappelle à juste titre M. REMOND GOUILLOU, l'exclusion de cette limitation est donc guidée par le bon sens¹⁶⁴. Par ailleurs, comme le relève Mr NDENDE “cette exclusion de la limitation est conçue comme une réponse de l'administration et du législateur français à l'indélicatesse des propriétaires de navires, qui lorsque leur navire fait naufrage ou s'échoue tendent à esquiver leurs responsabilité et à laisser à la charge des pouvoirs publics le coût souvent exorbitant des opérations de relèvement, de renflouement ou de neutralisation de ces épaves”¹⁶⁵.

La limitation de responsabilité, en tant que mécanisme fondamental du droit maritime trouve donc à s'appliquer dans certaines hypothèses de chute des conteneurs à la mer, mais trouve néanmoins ses limites, dans l'intervention mise en œuvre pour assurer la sécurité maritime.

¹⁶⁴ M. REMOND GOUILLOU, “Droit maritime”, Pedone 1998, n°319, p.178.

¹⁶⁵ Martin NDENDE, “Les épaves et la limitation de responsabilité», DMF n°632, 2002

CONCLUSION

Le régime des conteneurs tombés à la mer est, aujourd'hui encore, fait de mystères et d'ombres. A défaut de régime juridique propre, ces derniers se voient par défaut appliquer le régime des épaves maritimes. Néanmoins, ce régime qui ne leur est pas propre présente un certain nombre d'incohérences lors de sa mise en application aux cas des conteneurs tombés à la mer. De plus, de par la multiplicité des types de dommages (créances pour les intérêts marchandises, dommages à l'environnement, dommages aux biens privés, dommages au domaine public...), des potentielles victimes (Etat, intérêts marchandises, personnes privées, environnement...) ainsi que des éventuels fautifs (chargeur, commissionnaire, transporteur maritime, armateur, propriétaire de l'épave), le régime de responsabilité applicable aux conteneurs tombés à la mer engendre un certain nombre de problématiques. En outre le manque de jurisprudence dans ce domaine laisse une part d'incertitude quant à l'application de ce régime de responsabilité. Bien que la chute des conteneurs à la mer permette l'application de certains des mécanismes spécifiques au droit maritime et ne fait aucun doute quant à la teneur "maritime" du sujet, des questions restent encore pendantes aujourd'hui.

Au carrefour de tous les droits, la chute des conteneurs à la mer est une problématique relativement récente. Elle apparaît comme une sorte d'effet secondaire du gigantisme des porte-conteneurs et du phénomène de conteneurisation que le droit maritime n'a pas encore eu l'opportunité de prendre en considération. Enjeu de la sécurité maritime, dès lors, et compte tenu de ce "flou" juridique, il convient, d'une part, de s'attacher à améliorer la prévention de la chute de ces conteneurs (par tous les moyens que nous avons étudié dans notre première partie), et, d'autre part, de s'interroger aujourd'hui sur la nécessité de développer un statut juridique propre aux conteneurs tombés à la mer...

BIBLIOGRAPHIE

I - Conventions internationales et droit communautaire

A - Conventions internationales

- + Convention de Bruxelles pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance, Bruxelles, 25 août 1924, décret du 25 mars 1937, JO 8 avril 1937.
- + Protocole portant modification de la convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance signée à Bruxelles le 25 août 1924, telle qu'amendée par le protocole de modification du 23.02.1968, fait à Bruxelles le 21.12.1979, ou Règles de la Haye-Visby, décret du 3 avril 1987, JO 5 avril 1987.
- + Convention de Bruxelles de 1969 dite Convention de Bruxelles, sur l'intervention en haute mer en cas d'accident entraînant ou pouvant entraîner une pollution par hydrocarbures - Décret 26 juin 1975, JO 3 juillet 1975.
- + Convention internationale sur la sécurité des conteneurs, Genève du 2 décembre 1972, décret 9 septembre 1977, JO 18 septembre 1977
- + Règlement International pour Prévenir les Abordages en Mer (RIPAM) de 1972 entrée en vigueur le 15 juillet 1977, décret 6 juillet 1977, JO 8 juillet 1977
- + Convention Internationale sur la Recherche et le Sauvetage Maritime du 24 avril 1979 - décret 5 juin 1985, JO 10 juin 1985
- + Convention internationale de Londres relative à la prévention de la pollution, complétée par le Protocole du 17 février 1978, dite «Convention MARPOL 73/78», transposée par la loi du 5 août 1981, JO 6 août 1981
- + Convention Internationale pour la Sauvegarde de la Vie Humaine en Mer dite «Convention SOLAS», Londres, 1er novembre 1974, décret 14 mai 1980, JO 23 mai 1980
- + Convention Internationale sur le Droit de la Mer faite à Montego Bay, le 10 décembre 1982, décret 30 août 1996, JO 7 septembre 1996
- + Convention Internationale de 1989 sur l'assistance, faite à Londres le 28 avril 1989, décret 23 avril 2002, JO 30 avril 2002
- + Convention sur le transport de marchandises effectué entièrement ou partiellement par mer adoptées le 11 décembre 2008 ou règles de Rotterdam
- + Convention de Nairobi sur l'enlèvement des épaves signée en mai 2007, entrée en vigueur prévue le 14 avril 2015

B - Droit communautaire

- ✦ Directive 2004/35/CE du Parlement européen et du Conseil du 21 avril 2004 sur la responsabilité environnementale en ce qui concerne la prévention et la réparation des dommages environnementaux.

II - Loi interne

- ✦ Loi constitutionnelle n° 2005-205 du 1er mars 2005 relative à la Charte de l'environnement.
- ✦ Loi n°2008-757 du 1er août 2008 relative à la responsabilité environnementale et à diverses dispositions d'adaptation au droit communautaire dans le domaine de l'environnement, JORF n°0179 du 2 août 2008
- ✦ Loi 04-589 du 15 juillet 1994 relative aux modalités de l'exercice par l'Etat de ses pouvoirs de contrôle en mer
- ✦ Décret n°61-1547 du 26 décembre 1961 fixant le régime des épaves maritimes, version consolidée au 01 décembre 2010
- ✦ Code civil 2014, 111ème édition, Dalloz, Paris 2013
- ✦ Code de l'environnement 2014, 17ème édition, Dalloz, Paris 2012
- ✦ Code des Transports 2012, 3ème édition
- ✦ Code Général de la Propriété des Personnes Publiques 2012, 2ème édition

III - Ouvrage

- ✦ B. KERGUELEN-NEYROLLES, «*Lamy Transport, tome 2*», éd. 2014
- ✦ C. PAULIN, «*Lamy logistique*», éd. 2014
- ✦ X. KREMER, «*Conteneurs et colis perdus en mer*», guide opérationnel du CEDRE, éd. 2011

IV - Thèses et Mémoires

- ✦ A. JUDE, «*L'enlèvement des épaves*», mémoire, Aix-Marseille, Master 2 Droit Maritime et des Transports, 2007/2008
- ✦ E. Billy, «*L'arrimage des conteneurs*», mémoire Aix-Marseille, Master 2 Droit Maritime et des Transports, 2006-2007

- ✦ G. MARTIN-DIT-NEUVILLE, «*Les conteneurs tombés à la mer*», mémoire Aix-Marseille, Master 2 Droit Maritime et des Transports, 2008-2009
- ✦ R. GEORGEVIA, «*La saisie conservatoire des navires*», mémoire Aix-Marseille, Master 2 Droit Maritime et des Transports, 2010-2011

V - Articles

- ✦ C. DE CET BERTIN, «*Mauvais plan de chargement et chute de conteneurs à la mer*», DMF 2012, n°740
- ✦ E. DUBUIS, «*Des containers à la mer*», Le temps, 22 juin 2013
- ✦ G. TARIN, «*La responsabilité du chargeur*», DMF 2013, n° 749
- ✦ L. GRELLET, «*Les conteneurs perdus en mer*», DMF 2013, n°749
- ✦ O. RAISON, «*Le propriétaire de conteneurs*», DMF 2013, n°749
- ✦ M. BLINFRANCHOMME, «*Le préjudice environnemental dans tous ses états*», Revue Lamy Droit des Affaires, n°78, 2013
- ✦ M-P. CAMPROUX-DUFFRÈNE, «*Le contentieux de la réparation civile des atteintes à l'environnement après la loi du 1er août 2008 sur la responsabilité environnementale*», Revue Lamy Droit Civil, n°71, 2010
- ✦ M. LE BIHAN GUÉNOLÉ, «*Conteneurs à la mer et action en recouvrement des frais engagés par l'Etat pour leur récupération*», DMF 2011, n°726
- ✦ M. LE LUYER, «*Le Ship-planner*», Gazette de la chambre, n°8, Automne 2005
- ✦ P. BONASSIES «*Primauté des règles générales de responsabilité délictuelle sur le régime spécifique des épaves maritimes*», DMF n°701, 2009
- ✦ P. BONASSIES, «*Echec d'une action de l'administration en recouvrement des frais de relèvement d'un conteneur perdu en mer, - ou de l'importance de bien choisir sa ligne d'attaque*», DMF 2010, n°711
- ✦ P. BONASSIES, «*Du régime applicable au relèvement de conteneurs perdus en mer, ou l'horizon s'éclaircit*», DMF 2011, n°726
- ✦ P. BONASSIES, «*La saga des conteneurs perdus en mer continue*», DMF 2012, n°732
- ✦ P. DEVOS, «*Les conteneurs perdus en mer*», DMF 2013, n°749
- ✦ P. PESTEL-DEBORD, «*Responsabilité du commissionnaire de transport pour manquement à son devoir de conseil et choix d'une police inadaptée*», DMF n°611, 2001
- ✦ R. DE WIT, «*Le conteneur dans les règles de Rotterdam*», DMF 2013, n°749

- ✦ O. MÉLENNEC, «Perte de conteneurs en mer: la France saisit l'OMI», *Le Marin*, n°3502, 22.08.2014
- ✦ W. FRANSEN et A. VAN CUTSEM, «Le cas des conteneurs chargés en pontée», *DMF* 2013, n°749

VI - Actes de colloques

- ✦ Colloque «Le transit de la marchandise en Méditerranée port, industrie, territoire quelles synergies ?», Marseille, juin 2014

VII - Guides, rapports d'enquête et documents professionnels

- ✦ SURFRIDER FOUNDATION, «Livre blanc pour la sécurité maritime, vers un paquet Erika IV», décembre 2013
- ✦ UK P&I CLUB, «Containers lashing and stowage», 01.01.2008
- ✦ INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION, «Revised guidance for the preparation of the cargo securing manual», MSC.1/CIRC.1353, 30 juin 2010
- ✦ ORGANISATION MARITIME INTERNATIONALE, «Recueil CSS: recueil de règles pratiques pour la sécurité de l'arrimage et de l'assujettissement des cargaisons», 2011
- ✦ Note de synthèse n°99 de l'ISEMAR, novembre 2007, «Conteneurs et porte-conteneurs: nouvel enjeu de la sécurité maritime»
- ✦ Rapport Sénat sur le projet de loi environnementale - SESSION ORDINAIRE DE 2007-2008, n° 348

VIII - Sites internet

- ✦ Débat du Parlement Européen (Strasbourg) du 21 octobre 2010: HYPERLINK «<http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?pubRef=-//EP//TEXT+CRE+20101021+ITEM-004+DOC+XML+V0//FR&language=FR>»

TABLE DES MATIERES

SOMMAIRE	3
ACRONYMES ET ABREVIATIONS	4
INTRODUCTION	5
 <i>PARTIE I - L'encadrement juridique pour limiter la menace représentée par le conteneur tombé à la mer</i>	14
 CHAPITRE 1 - Les mesures de prévention pour minimiser le risque représenté par la chute de conteneurs à la mer	14
 <i>Section 1 - L'encadrement juridique en matière de chargement du navire, un moyen de prévenir la chute de conteneurs à la mer</i>	14
 <u>Paragraphe 1 -Les mesures de prévention pour la chute de conteneurs à la mer relatives au chargement des marchandises dans leur conteneur</u>	15
<u>A- Le bon empotage des marchandises, comme mesure de prévention de la chute de conteneurs à la mer</u>	15
1 - L'importance du choix du conteneur.....	15
2 - L'opération d'empotage du conteneur.....	17
<u>B - La déclaration exacte par le chargeur du contenu du conteneur, comme mesure de prévention de la chute de conteneurs à la mer</u>	19
1 - La déclaration exacte du poids des conteneurs, nécessaire à l'établissement d'un plan de chargement conforme aux exigences de stabilité.....	19
2 - La déclaration des marchandises dangereuses, nécessaire à l'établissement d'un plan de chargement conforme aux exigences de sécurité.....	20
 <u>Paragraphe 2 - Les mesures de prévention pour la chute de conteneur à la mer relatives au chargement des conteneurs à bord du navire</u>	22
<u>A - Le mauvais arrimage des conteneurs à bord du navire, comme cause éventuelle de la chute de conteneurs à la mer</u>	22
1 - La question du chargement en pontée.....	22
2 - L'arrimage des conteneurs ou la recherche de la stabilité et de la sécurité du navire.....	24

B - Le mauvais saisissage des conteneurs à bord du navire, comme cause éventuelle de la chute de conteneurs à la mer	26
 Section 2 – Le besoin de renforcement des règles applicables en matière de transport de marchandises pour prévenir la chute des conteneurs à la mer.....	28
 Paragraphe 1 – Un régime juridique insuffisant pour prévenir la chute des conteneurs à la mer.....	28
A – La prise de conscience de la menace représentée par la chute des conteneurs à la mer	28
1 – La menace représentée par la chute des conteneurs à la mer	28
2 – La difficile mise en œuvre des règles juridiques relatives à la prévention de la chute des conteneurs face à la demande du marché.....	30
B – Les revendications pour un renforcement du régime juridique en matière de transport maritime par conteneurs	31
1 – La remise en question de l'encadrement juridique en matière de transport maritime par conteneurs par le Lashing@Sea Project.....	32
2 - La remise en question de l'encadrement juridique en matière de transport maritime par conteneurs par le groupe de travail du Vigipol.....	34
 Paragraphe 2 – La prise en compte du besoin de renforcement du régime juridique pour prévenir la chute des conteneurs à la mer	35
A – La publication de guides et de lignes directrices non contraignantes pour parer les lacunes du régime juridique applicable.....	36
B – L'impact des revendications sur le régime juridique applicable en matière de transport maritime par conteneurs	38
1 – La prise en compte du besoin d'amendement de la Convention SOLAS en matière de pesage des conteneurs.....	38
2 – La publication d'un nouveau code de pratique pour le chargement des cargaisons dans leurs engins de transport.....	39
 CHAPITRE 2 - L'intervention pour faire cesser le danger représenté par les conteneurs tombés à la mer	42
 Section 1 - La «découverte» du conteneur tombé à la mer, entre compétence et attitude à observer.....	42

Paragraphe 1 - La compétence en matière de conteneurs tombés à la mer	42
A - Le statut juridique du conteneur tombé à la mer	43
1 - Le conteneur tombé à la mer, un déchet	43
2 - Le conteneur tombé à la mer, une épave	44
B – La compétence d'intervention pour la récupération du conteneur tombé à la mer selon les espaces maritimes	46
Paragraphe 2 - Les rôles et obligations découlant de la découverte d'un conteneur tombé à la mer	48
A - Le capitaine du navire, premier protagoniste de la procédure à mettre en œuvre face à la chute de conteneurs à la mer	49
1 - L'attitude à observer par le capitaine face à la chute de conteneur à la mer	49
2 - L'attitude à observer par le capitaine compte tenu de sa décision de procéder au jet à la mer de conteneurs	51
B - Le rôle de «la personne qui découvre» l'épave	52
1 - L'obligation de mise en sûreté lors de la découverte du conteneur tombé à la mer	53
2 - L'obligation d'information lors de la découverte du conteneur tombé à la mer	54
Section 2 - Le dispositif français de prise en charge du conteneur tombé à la mer	55
Paragraphe 1 - La prise en charge du conteneur tombé à la mer comme mission de l'action de l'Etat en mer	55
A - La prise en charge du conteneur tombé à la mer pour assurer la sécurité maritime	55
1 - L'analyse et la diffusion de l'information relative au conteneur tombé à la mer à la dérive	55
2 - La localisation et le balisage du conteneur tombé à la mer	57
B - La prise en charge du conteneur tombé à la mer pour assurer la protection de l'environnement	58
Paragraphe 2 - Le sort réservé au conteneur tombé à la mer	60
A - L'application du régime des épaves pour la récupération, l'enlèvement ou la destruction du conteneur tombé à la mer	60
B - La question du pillage du conteneur tombé à la mer	63

PARTIE II - Le régime de responsabilité applicable en matière de conteneur tombé à la mer	66
CHAPITRE 1 - Le régime de responsabilité applicable pour les créances découlant de la chute du conteneur à la mer	66
Section 1 - L'indemnisation pour participation au relèvement du conteneur tombé à la mer	66
Paragraphe 1 - La question du droit à indemnisation de l'assistant intervenu pour le relèvement du conteneur tombé à la mer	67
A - Le principe de rémunération par le propriétaire du navire à l'assistant du conteneur tombé à la mer	67
1 - Le relèvement du conteneur tombé à la mer, un acte assimilable à une opération d'assistance	67
2 - Le droit à rémunération pour opération d'assistance au conteneur tombé à la mer	69
B - Le principe de rémunération par le propriétaire de l'épave à l'assistant du conteneur tombé à la mer	70
Paragraphe 2 - La question du droit à indemnisation de l'Etat dans sa mission d'intérêt général de relèvement d'un conteneur tombé à la mer	71
A - La rémunération de l'Etat pour son intervention de relèvement d'un conteneur perdu en mer, une question complexe	71
B - L'article L.218-72 du code de l'environnement, fondement du droit de réclamation à rémunération	74
1 - L'insuffisance de l'ancien article L.218-72 du code de l'environnement	74
2 - L'extension par le législateur des dispositions de l'article L.218-72 permettant le recouvrement de ses frais par l'Etat	75
Section 2 - La question de l'indemnisation des intérêts marchandises en matière de chute du conteneur à la mer	76
Paragraphe 1 - Les intérêts marchandises en matière de conteneur tombés à la mer : créancier ou débiteur	77
A - La responsabilité du propriétaire du conteneur ou du transporteur maritime selon le régime juridique retenu	77
1 - La prédominance du régime commun de responsabilité sur le régime spécifique des épaves	77
2 - La responsabilité de l'armateur pour la chute de conteneur à la mer en vertu de l'article 1382 du code civil	78

<u>B - Les propriétaires du contenant et du contenu du conteneur, titulaires d'une créance à l'égard du transporteur maritime</u>	79
1 - L'intérêt à agir du propriétaire du contenu pour la chute du conteneur à la mer	80
2 - L'intérêt à agir du propriétaire du contenant pour la chute du conteneur à la mer	81
 Paragraphe 2 - Le recours des intérêts marchandises contre le transporteur maritime en matière de conteneurs tombés à la mer	83
<u>A - La responsabilité du transporteur maritime compte tenu de la chute de conteneurs à la mer causé par le chargement en ponté</u>	83
1 - La responsabilité du transporteur maritime compte tenu du chargement en pontée régulier	83
2 - La responsabilité du transporteur maritime compte tenu du chargement en pontée irrégulier	85
<u>B - L'exonération de responsabilité du transporteur maritime en matière de chute de conteneurs à la mer en raison de la faute des autres intervenants au transport</u>	87
 Chapitre 2 - Le régime de responsabilité applicable pour les dommages matériels causés par le conteneur tombé à la mer	91
 <i>Section 1 - Le régime de responsabilité applicable pour les dommages causés par les conteneurs</i>	91
 Paragraphe 1 - La responsabilité en matière de dommages causés à l'environnement par le conteneur tombé à la mer	91
<u>A - La réparation du préjudice écologique causé par la chute du conteneur tombé à la mer</u>	91
1 - La responsabilité civile en matière de préjudice écologique causés par la chute des conteneurs à la mer	92
2 - La responsabilité pénale en matière de préjudice écologique causé par la chute des conteneurs à la mer	93
<u>B - La réparation du dommage environnemental pur causé par la chute du conteneur tombé à la mer</u>	94
1 - L'appréhension du dommage environnemental pur causé par la chute du conteneur à la mer	94
2 - L'obligation de remise en état pour le dommage à environnemental pur causés par le conteneur tombé à la mer	96

Paragraphe 2 - La responsabilité en matière de dommage à des biens privés et publics par le conteneur tombé à la mer	97
A - Le régime de responsabilité applicable pour le conteneur, objet de dommage à des biens privés	98
1 – <i>L'hypothèse de l'application du régime de l'abordage au conteneur tombé à la mer</i>	98
2 – <i>L'hypothèse de l'application du régime de responsabilité du fait des choses au conteneur tombé à la mer</i>	99
B - Le régime de responsabilité applicable pour le conteneur, objet de dommage au domaine public	101
 Section 2 - Le régime de responsabilité en matière de chute de conteneurs à la mer, un régime juridique présentant les spécificités du droit maritime	104
 Paragraphe 1 – La chute de conteneur à la mer, un fait juridique induisant la mise en œuvre d'un mécanisme de sécurité propre au droit maritime	104
A - La chute de conteneur à la mer, un évènement assurable	104
1 – <i>La chute du conteneur à la mer, un risque de mer entrant dans le champ d'application des assurances maritimes</i>	104
2 – <i>La chute du conteneur à la mer, un risque de mer entrant dans le champ d'application des P&I clubs</i>	106
B - La question de la saisie conservatoire du navire, garantie pour la créance relative au conteneur tombé à la mer	108
 Paragraphe 2 – La chute du conteneur à la mer, un fait juridique induisant la mise en œuvre d'un schéma de responsabilité propre au droit maritime	109
A – Le principe de partage des dommages entre les personnes intéressées à l'expédition selon le régime des avaries communes	109
B - La question de l'application de la limitation de responsabilité au responsable de la chute du conteneur à la mer	111
 CONCLUSION	114
 BIBLIOGRAPHIE	116
 TABLE DES MATIERES	120