



LE RENDEZ-VOUS DE L'ASSURANCE TRANSPORTS

CANNES
28-29 AVRIL 2009



Comment le droit maritime actuel doit-il évoluer ?

How should evolve maritime law ?

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



SCAPEL & Associés
Société Civile Professionnelle d'Avocats

Le gigantisme et le Transport Maritime de Marchandises

Ultra-Large and carriage of goods by sea

Droit positif

Christian SCAPEL

Avocat au barreau de Marseille

Directeur du Centre de Droit Maritime et de Transports

Président de l'Institut Méditerranéen des Transports Maritimes



SCAPEL & Associés

Société Civile Professionnelle d'Avocats

Le gigantisme et le Transport Maritime de Marchandises

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



Emma MAERSK
Sept 2006

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

Le gigantisme et le Transport Maritime de Marchandises

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



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

La question se pose sur :

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



SCAPEL & Associés

Société Civile Professionnelle d'Avocats

I – Le statut de la pontée

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

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



SCAPEL & Associés

Société Civile Professionnelle d'Avocats

II – Le statut du conteneur à la mer

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

III – La responsabilité du chargeur

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



III – La responsabilité du chargeur

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



Merci de votre attention



SCAPEL & Associés

Société Civile Professionnelle d'Avocats

LE RENDEZ-VOUS DE L'ASSURANCE TRANSPORTS

Cannes
28th and 29th April 2009



CESAM



LE
RENDEZ-VOUS
DE CANNES