

UNIVERSITE DE DROIT ET SCIENCES POLITIQUES  
AIX-MARSEILLE III

*MASTER II – Droit Maritime et des Transports (C.D.M.T.)*



# LES CONTENEURS TOMBÉS À LA MER



*Mémoire présenté par*

**Grégory MARTIN-DIT-NEUVILLE**

*Sous la direction de*

**Maître Christian SCAPEL**



**Année universitaire  
2008 / 2009**

Au terme de cette étude, je tiens à remercier Maître Christian SCAPEL, pour ses conseils qui m'ont permis de mener à bien ce travail.

De même, je souhaite remercier Monsieur le Professeur Pierre BONASSIES, Monsieur Michel BOTTALLA-GAMBETTA et Monsieur le Professeur Robert REZENTHEL pour la qualité de leurs enseignements respectifs.

Au cours de mes recherches, j'ai eu l'honneur de m'entretenir avec différents acteurs du monde maritime et notamment, Monsieur Bruno CELERIER, Directeur Régional Adjoint à la Sécurité maritime.

Qu'ils trouvent ici toute ma reconnaissance pour leur écoute, leur disponibilité, leur patience, nos échanges...

Enfin, j'adresse mes derniers remerciements à mes camarades de la promotion 2008-2009 du MASTER II – Droit Maritime et des Transports.

*« Il ne faut pas lier un navire à une seule ancre, ni une vie à un seul espoir »*

***EPICTETE***

# SOMMAIRE

SOMMAIRE.....	2
ACRONYMES et ABREVIATIONS.....	4
ENTRETIENS ET INTERVIEWS.....	5
◆	
INTRODUCTION.....	7
<u>PARTIE PRELIMINAIRE</u>	
QUALIFICATION JURIDIQUE DU CONTENEUR TOMBE A LA MER.....	22
<u>PARTIE PREMIERE</u>	
NEUTRALISATION DU DANGER	
QUE REPRESENTENT LES CONTENEURS TOMBES A LA MER.....	35
<u>Chapitre Premier</u> : La découverte du conteneur tombé à la mer.....	38
<u>Chapitre second</u> : La prise en charge du conteneur tombé à la mer.....	49
<u>PARTIE SECONDE</u>	
LA REPARATION DES DOMMAGES	
CAUSES PAR LES CONTENEURS TOMBES A LA MER.....	69
<u>Chapitre premier</u> : Le remboursement des frais engagés par l'Etat afin de supprimer le danger que représente le conteneur tombé à la mer.....	73
<u>Chapitre second</u> : Les autres responsabilités encourues en cas de dommage causé par un conteneur tombé à la mer.....	94
CONCLUSION.....	105
◆	

BIBLIOGRAPHIE.....	109
ANNEXES.....	114
TABLE DES MATIERES.....	154

# ACRONYMES et ABREVIATIONS

<b>Cass.</b>	Cour de cassation ;
<b>C.E.</b>	Conseil d'Etat ;
<b>CEDRE</b>	Centre de Documentation, de Recherche et d'Expérimentation ;
<b>C.N.U.D.M.</b>	Convention des Nations-Unies sur le Droit de la Mer (Convention de MONTEGO BAY) signée en 1982 ;
<b>C.R.O.S.S.</b>	Centres Régionaux Opérationnels de Surveillance et de Sauvetage ;
<b>D.R.A.M.</b>	Direction Régionale des Affaires Maritimes ;
<b>D.M.F.</b>	Revue Droit Maritime Français ;
<b>E.V.P.</b>	Equivalent Vingt Pieds ;
<b>H.N.S.</b>	<i>Convention Hazardous Noxious Substances</i> ;
<b>IFREMER</b>	Institut Français de la Mer ;
<b>O.M.I.</b>	Organisation Maritime Internationale ;
<b>O.N.U.</b>	Organisation des Nations-Unies ;
<b>POLMAR</b>	Plan d'intervention français déclenché en cas de Pollution Maritime ;
<b>SASEMAR</b>	<i>Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima</i> / Société espagnole de Sauvetage et Sécurité Maritime ;
<b>Z.E.E.</b>	Zone Economique Exclusive.

# ENTRETIENS et INTERVIEWS

*Précisions liminaires* – Dans le cadre de cette étude, différents acteurs intéressés par la question des conteneurs tombés à la mer ont été rencontrés.

Avant de les présenter<sup>1</sup>, il convient d'adresser, une nouvelle fois, mes remerciements à toutes ces personnes qui ont, par leurs commentaires, remarques, échanges – souvent passionnants – contribué à la réalisation de ce travail. Lors de la réalisation de ce mémoire, différents acteurs du monde maritime ont accepté d'éclairer recherches et plan d'étude. Toutes ces informations – particulièrement précieuses - qui ont été recueillies, ont été intégrées au présent mémoire.

➤ **24 avril 2009** – **Monsieur Michel OLAGNON**, IFREMER, Centre de Brest, est impliqué dans le Projet LOST CONT de suivi des conteneurs à la dérive. Auteur d'un article dans la revue Sciences Ouest (Décembre 2008 – « Un conteneur à la mer ! »), Monsieur OLAGNON a évoqué le Projet LOST CONT dans ses finalités et ses derniers développements.

➤ **Mois de juin 2008 (stage)** – **Monsieur Bruno CELERIER**, Directeur adjoint à la Sécurité maritime (Direction Régionale des Affaires Maritimes – Marseille) m'a reçu en stage pendant un mois, stage au cours duquel toutes les dimensions de la sécurité maritime ont été abordées : lutte contre les rejets illicites en mer, Mémorandum de PARIS (M.O.U. et contrôles effectués par l'Etat du port), contrôle de sécurité des navires, Commission Régionale de sécurité, et bien entendu, le fonctionnement des C.R.O.S.S.

Plus particulièrement, et concernant la question des conteneurs tombés à la mer, Monsieur Bruno CELERIER a présenté le rôle de l'Etat en la matière afin de me permettre de confronter mes connaissances théoriques à la réalité, et d'identifier les lacunes du dispositif législatif en matière de conteneurs-épaves.

---

<sup>1</sup> Présentation chronologique des différents acteurs interrogés.

- **Mois de juin 2008 (stage) – Monsieur Emeric FAURE**, Inspecteur du Centre de sécurité des navires de Marseille (Direction Régionale des Affaires Maritimes) a évoqué les problèmes relatifs à la prévention de la chute en mer des conteneurs, et notamment le contrôle des navires et de leur matériel de saisissage. Il m’a permis de le suivre dans certaines de ses missions d’inspections de navires, afin d’approcher le travail fait en amont, en matière de sécurité maritime.
  
- **1<sup>er</sup> juillet 2009 – Monsieur Régis GAILLARD**, Directeur adjoint du C.R.O.S.S. – La Garde (83) est au cœur de la question de la sécurité maritime. Après avoir présenté le C.R.O.S.S. dans sa composition et ses missions, il a abordé la question de la sécurité maritime en amont (prévention des accidents) et en aval (intervention sur un accident).
  
- **1<sup>er</sup> juillet 2009 – Monsieur François PARTHIOT**, CEDRE (Antenne de la Seyne-sur-Mer (83)), a présenté l’implication du CEDRE dans la question de la dérive des conteneurs. Toute la partie scientifique a également été abordée : projet LOST CONT, prélèvements effectués sur les matières échappées des conteneurs, analyse des mesures à prendre en fonction des résultats obtenus... Enfin, le cas de l’enlèvement des épaves, en général, a été envisagé.
  
- **22 juillet 2009 – Monsieur Jacques MANGOLD**, Directeur général du syndicat Mixte de protection du littoral breton VIGIPOL, a évoqué le cas des pollutions accidentelles venues de la mer et du rôle du syndicat notamment en matière d’information sur les risques du transport maritime de marchandises et notamment l’importance de la transparence en cas de chute à la mer de conteneurs.  
Des propositions concernant une redistribution des responsabilités en cas d’incident causé par un conteneur tombé à la mer ont également été émises.
  
- **17 août 2009 – Monsieur Stéphane MAJOR**, Chef de la Subdivision du Centre Interdépartemental de Stockage et d’Intervention POLMAR du Verdon-sur-Mer (33) a présenté le Plan POLMAR dans sa division Terre, et plus généralement, les moyens de lutte et de stockage en matière de pollution maritime, avant d’ouvrir les portes des hangars de stockage des moyens que peut réquisitionner le préfet pour intervenir sur les domaines touchés.



# INTRODUCTION

« *De semblables cadavres errants se rencontrent assez fréquemment dans l'Atlantique Nord, qui est hanté par toutes les terreurs de la mer...*<sup>2</sup> »

Joseph CONRAD – *Lord JIM* (1900)

« *Des cadavres errants...* » – Si Joseph CONRAD, dans son œuvre « *Lord JIM* », publiée en 1900, ne pouvait pas évoquer la question des conteneurs tombés à la mer – après tout, il s'agit là d'une question bien contemporaine – la métaphore méritait d'être filée à l'aube de cette étude, tant elle décrit les problèmes posés par de tels objets errants.

Les conteneurs à la dérive sont autant de « terreurs » qui hantent les mers ; des « fantômes » que le marin peine à repérer et tente d'éviter, que l'homme à terre s'efforce de suivre et de signaler, et que le juriste souhaite vêtir d'un régime juridique.

*Et voguent les conteneurs...* – A chaque époque ses « terreurs marines » ! Si les marins d'hier ne connaissaient pas les conteneurs en tant que tel, ils n'étaient certainement pas à l'abri de barriques et autres marchandises lourdes dérivant à la surface des mers.

Les conteneurs tombés à la mer sont des obstacles nouveaux, aux caractéristiques spécifiques, et donc méritent une attention particulière d'un point de vue maritime, mais également juridique.

---

<sup>2</sup> Joseph CONRAD – *Lord JIM* (1900)



C'est donc bien parce qu'ils constituent des obstacles d'un genre nouveau que les conteneurs à la dérive inquiètent.

***Un obstacle à la navigation, un problème à situer*** – Le conteneur tombé à la mer « hante » donc l'expédition maritime de tous les marins.

Qu'il s'agisse du petit plaisancier, du navigateur chevronné engagé dans une course à la voile<sup>3</sup>, du « patron » d'un chalutier ou du capitaine servant sur un imposant navire de commerce, le conteneur à la dérive représente un obstacle qu'il est difficile – mais pas impossible – de contourner.

Mais cela invite à se rappeler que, désormais, et plus que de tout temps, le monde maritime est le lieu de toutes les activités de commerce, d'échanges, de loisirs.

Aussi, le phénomène des conteneurs à la dérive s'inscrit dans un contexte mondial économique (et politique) important : un tel risque n'est pas le même selon le lieu où il se trouve, selon les côtes aux larges desquelles il dérive ou sur les plages desquelles il s'échoue. Les politiques de sécurisation de la navigation, de lutte contre les risques maritimes, humains, environnementaux...ne sont évidemment pas les mêmes d'un pays côtier à l'autre, d'un continent à l'autre, d'une mer à l'autre.

Et c'est déjà là retenir que, derrière la question des conteneurs tombés à la mer, résonne celle d'un transport maritime de marchandises en pleine évolution.

***L'évolution du transport maritime de marchandises*** – Plus de 80% des échanges mondiaux sont réalisés par voie maritime. On parle aisément d'une « révolution pour le transport maritime ». Dans un sens littéral, le mot « révolution » désigne un renouveau. Ce renouveau a sommé tous les acteurs du transport maritime (et bien au-delà) de s'adapter à cette modalité de transport.

Le transport par conteneur est apparu dès la fin des années soixante<sup>4</sup> et s'est considérablement développé en quelques décennies.

---

<sup>3</sup> A titre anecdotique, il est permis de rappeler que de célèbres skippers ont dû abandonner la course à laquelle ils participaient suite à une collision avec un conteneur affleurant à la surface de la mer.

Ainsi, les équipiers du trimaran « ORANGE PROJECT » dont Steve RAVUSSIN, ont dû abandonner la Route du Rhum en 2006 suite à une collision avec un conteneur à la dérive.

De même, les navigateurs québécois Georges LEBLANC et Marc NADEAU, lors de la Transat Jacques VABRE (course LE HAVRE – SALVADOR DE BAHIA (BRESIL)), ont vu la quille de leur bateau arrachée par un conteneur à la surface qu'ils venaient de percuter.

<sup>4</sup> Les premiers porte-conteneurs furent mis en service en 1967, par la Compagnie Générale Transatlantique : en effet, le *SUFFRE* et le *ROCHAMBEAU* avaient vu leurs cales aménagées pour le transport de conteneurs. C'est en octobre 1968 que la Compagnie NYK LINE met en service le *HAKONE MARU*, premier porte-conteneurs jamais construit.

Le phénomène est d'autant plus remarquable que la capacité des navires en conteneurs ne cesse de croître: des bâtiments pouvant contenir près de 14 500 « boîtes »<sup>5</sup> naviguent sur les eaux du globe.

*Le gigantisme : constat et conséquences* – Lors des « *Rendez-vous de l'assurance maritime* », colloque<sup>6</sup> organisé à Cannes au début de l'année 2009, les différents participants<sup>7</sup> ont, dans un premier temps, constaté le gigantisme des navires porte-conteneurs et mis en lumière les effets sur le droit du transport maritime de marchandises (dans toutes ses dimensions, et notamment en matière d'assurance), contraint de s'adapter.

Parmi les thèmes évoqués, les chutes à la mer de conteneurs et les risques que cela comporte. La question des conteneurs tombés à la mer n'est qu'une conséquence logique, effet pervers, de cette évolution.

*Approche du phénomène des conteneurs tombés à la mer* – L'étude des différentes données sur la chute en mer de conteneurs conduit au constat suivant : environ 10 000 à 15 000 conteneurs passent chaque année par dessus bord, notamment à proximité des « autoroutes de la mer », cadre propice à la chute de ces « boîtes ».

En effet, les routes maritimes les plus fréquentées sont, plus que n'importe quel autre endroit maritime du globe, le lieu où sévissent enjeux et contraintes du commerce maritime international : rapidité et rentabilité y sont souvent préférées à la sécurité.

Le risque de rencontrer un conteneur à la dérive est donc très élevé en Atlantique / Manche / Mer du Nord.

De plus, et comme il sera développé plus loin dans cette étude, un conteneur tombé à la mer adopte un comportement qui le conduit, notamment, à « se déplacer » de plusieurs dizaines voir centaines de kilomètres, laissant parfois la marchandise contenue « se faire la malle ».

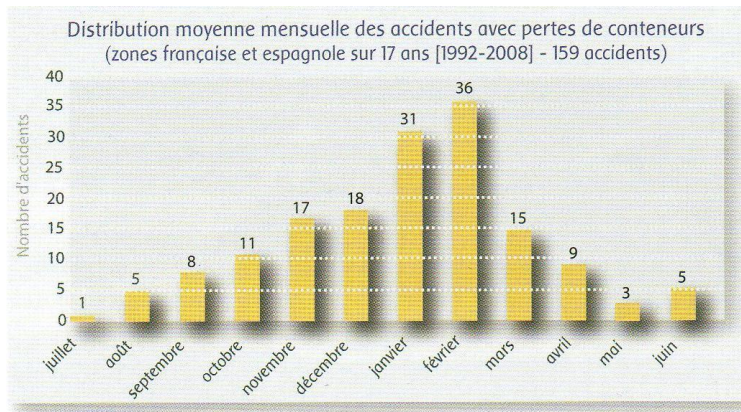
Mais c'est déjà envisager la particularité du conteneur tombé à la mer, dont l'étude nous invite à en saisir toutes les dimensions.

---

<sup>5</sup> Le EMMA MAERSK (construit en 2006), le ELEONORA MAERSK, le EVELYN MAERSK, le ESTELLE MAERSK et le EBBA MAERSK sont les 5 plus gros porte-conteneurs en terme de capacité (14500 EVP). Ils sont tous affrétés par AP. MELLER-MAERSK.

<sup>6</sup> Rapporté par Marie TILCHE, dans un article intitulé « Les Goliath des mers » et paru au Bulletin des Transports et de la Logistique, le 11 mai 2009, N°3271, le colloque a été organisé à l'initiative des assureurs du transport de la FFSA et mis en œuvre par le Cesam.

<sup>7</sup> Au premier rang desquels Maître Christian SCAPEL et Monsieur le Professeur Philippe DELEBECQUE.



**Le conteneur : un ensemble contenant / contenu** – Lorsque l'on parle de « conteneur », il y a trois choses à envisager :

- ☐ un conteneur dans son ensemble, vide ou non,
- ☐ mais également une armature (« la boîte » proprement dite) ;
- ☐ et le contenu qu'il protège, abrite, recèle.

Dans le cadre de cette étude, *Les conteneurs tombés à la mer*, sera envisagé le conteneur dans son ensemble, dans toutes ses dimensions, aussi bien le conteneur en lui-même, la « boîte », que le contenu qui en révèle parfois la dangerosité particulière (produits toxiques transportés, par exemple).

**Le conteneur : l'approche technique** – Le conteneur est une boîte de forme parallélépipédique et composée de<sup>8</sup> :

- 4 longerons longitudinaux, deux ouvertures étant aménagées dans ceux du bas pour entrer les fourches de chariots élévateurs ;
- 4 longerons transversaux ;
- 4 longerons verticaux (ils assurent l'essentiel de la charge à l'empilement) ;
- 8 pièces de coin situées à l'assemblage de ces longerons et qui sont destinées à la manutention des conteneurs, à leur assemblage et à leur saisissage ;
- 2 parois latérales longitudinales en « tôles ondulées » ;
- 1 plancher et un plafond ;
- et 1 double porte à une extrémité.

Concernant leur taille, il existe quatre dimensions : de 20, 40, 45 et 48 pieds. Les conteneurs de 40 pieds sont, à ce jour, les plus utilisés.

<sup>8</sup> Cf. La page 11 du *Rapport d'enquête technique suite à la perte à la mer de conteneurs en pontée par le CMA-CGM OTELLO le 17 février 2007*. Le Bureau d'enquêtes sur les événements de mer (BEA Mer) est à l'origine de ce rapport.

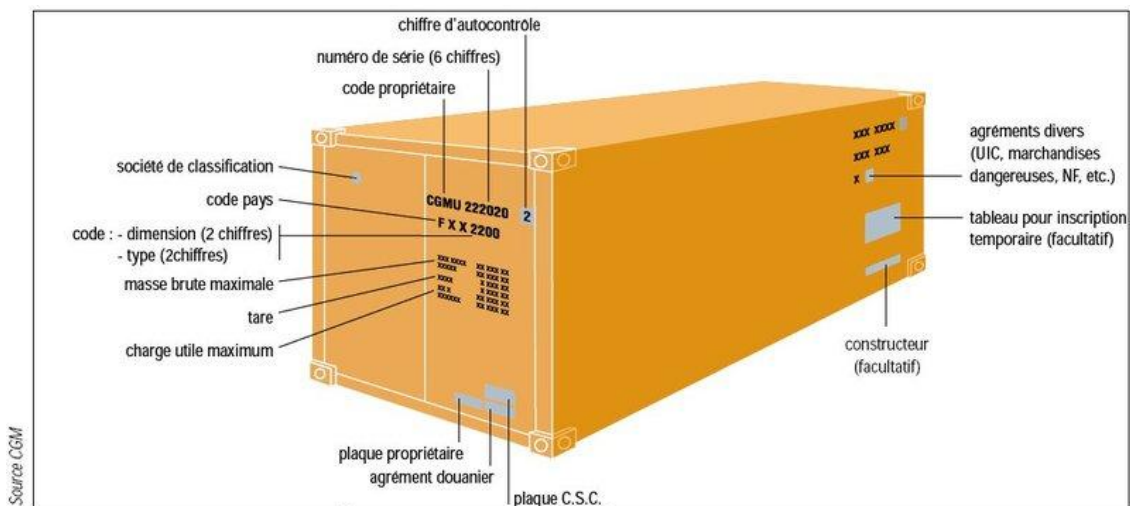
Concernant, enfin, leur typologie, il existe trois grandes sortes de conteneurs : le conteneur divers (*dry, open top, open side, base, flat...*), le conteneur isotherme<sup>9</sup> (ventilé, réchauffé ou réfrigéré – pour fonctionner, ce type de conteneur nécessite, soit d’être relié par une prise à un groupe électrogène sur le navire, soit comprend directement un groupe électrogène accolé à sa paroi) et enfin, les conteneurs citernes.

Eu égard aux dispositions de la Convention Internationale sur la Sécurité des Conteneurs (Convention CSC 72) les conteneurs font périodiquement l’objet d’une certification et d’un suivi par des organismes agréés et notamment le Bureau VERITAS, Société de classification.

A l’ors que la certification concerne la résistance aux efforts, levage saisissage, charge, rigidité et autres sollicitations éventuelles que peut subir la structure même du conteneur, l’inspection permet un suivi de l’état du conteneur, tous les 5 ans, puis, sauf en cas de réparation importante, tous les 30 mois.

L’entretien d’un conteneur est effectué par son propriétaire et, en cas d’avarie telle que son utilisation devient impossible ou peut mettre en danger la sécurité du navire (début d’écrasement du conteneur, détectable sur la courbure des parois...), il peut être détruit et remplacé<sup>10</sup>.

En pratique, le contrôle de l’entretien des conteneurs est difficile à réaliser. En cause, la mondialisation du transport maritime de marchandises qui ne permet pas toujours à un propriétaire, de suivre tous ses conteneurs éparpillés sur les cinq continents.



Informations apposées sur le conteneur (marquages, identification...).

<sup>9</sup> Ce type de conteneur isotherme est particulièrement étanche ; sa flottabilité est donc assez étendue, accroissant d’autant le danger lorsqu’il chute à la mer.

<sup>10</sup> Le rapport du BEA Mer concernant le CMA CGM OTELLO souligne les remarques faites par les assureurs qui déplorent « le laxisme des armateurs en matière d’entretien et d’acceptation des conteneurs ».

**Le conteneur : l'approche juridique** – Au regard de toutes ces données techniques, deux sources juridiques définissent le conteneur :

✚ La Convention Internationale sur la Sécurité des Conteneurs (Convention CSC, signée à Genève le 2 décembre 1972) dans son Article 2 précise :

« On entend par « conteneur » un engin de transport :

- a) de caractère permanent et, de ce fait, assez résistant pour permettre un usage répété ;
- b) spécialement pour faciliter le transport des marchandises, sans rupture de charge, pour un ou plusieurs modes de transport ;
- c) conçu pour être assujéti et/ou manipulé facilement, des pièces de coin étant prévues à cet effet ;
- d) de dimensions telles que la surface délimitée par les 4 angles inférieurs extérieurs soit :
  - i. d'au moins 14 m<sup>2</sup> (150 pieds carrés) ou
  - ii. d'au moins 7 m<sup>2</sup> (75 pieds carrés) si le conteneur est pourvu de pièces de coin aux angles supérieurs. »

✚ Le Code I.M.D.G. (International Maritime Code for Dangerous Goods)<sup>11</sup> opère une distinction entre les conteneurs ne recelant pas de matières radioactives, et ceux qui en contiennent :

Pour les conteneurs ne contenant pas de matières radioactives, le Code I.M.D.G. prescrit (1.1.2) :

« Un engin de transport de caractère permanent, et, de ce fait, assez résistant pour permettre un usage répété ; spécialement conçu pour faciliter le transport des marchandises, sans rupture de charge, pour un ou plusieurs modes de transport ; conçu pour être assujéti et/ou manipulé facilement, des accessoires étant prévus à cet effet, et approuvé conformément à la Convention [CSC], telle que modifiée ».

Et le Code IMDG de rajouter :

« Un conteneur peut être :

- un conteneur utilisé pour le transport de marchandises dangereuses en colis ;
- un emballage de vrac pour les marchandises dangereuses solides ;
- ou une citerne mobile utilisée pour le transport de matière dangereuses liquides et solides, de gaz liquéfiés réfrigérés ou non réfrigérés ».

---

<sup>11</sup> Code I.M.D.G. : Code élaboré en 1965 par l'O.M.I. et formulant des recommandations pour le transport des marchandises dangereuses. Il a pour objet de faciliter la mise en œuvre du Chapitre VII de la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie en mer (SOLAS) relatif au transport de marchandises dangereuses. Obligatoire en France depuis 1987, ce Code doit être conservé à bord de tout navire susceptible de transporter des marchandises dangereuses.

Concernant les matières radioactives, le Code IMDG précise<sup>12</sup> que, dans ce cas, la définition d'un conteneur est différente.

*« Il s'agit d'un article conçu pour faciliter le transport de marchandises, quelles soient emballées ou non, par un ou plusieurs modes de transport sans rechargement intermédiaire. Le conteneur doit avoir le caractère d'une certaine permanence, rigide et assez résistante pour être utilisé de façon répétée. Il doit être équipé de dispositifs qui en facilitent la manutention, en particulier lors du transfert entre moyens de transport et d'un mode de transport à un autre. Les petits conteneurs sont ceux dont les dimensions extérieures hors tout sont inférieures à 1,50 m ou dont le volume intérieur est inférieur à 3 m<sup>3</sup>. Tous les autres conteneurs sont considérés comme étant de grands conteneurs. »*

**Le conteneur, engin « secret, inadéquat et criminogène » : l'approche critique** – Dans une note sous jurisprudence publiée dans le Droit Maritime Français, en 1994<sup>13</sup>, le Professeur Yves TASSEL propose une approche critique du conteneur, réfutant la fameuse exclamation du Doyen RODIERE : *« Le conteneur, un faux problème ! »*.

Pour Monsieur TASSEL, le conteneur présente trois particularités qui se posent aux soubassements de tous les problèmes rencontrés par le transport de tels engins : le conteneur serait *« secret, inadéquat parfois et d'une certaine façon criminogène »*.

**Secret**, tout d'abord, en ce qu'il *« interpose un écran entre les yeux et les choses embarquées »*. Le conteneur ne précise que peu de choses sur la marchandise transportée (sauf s'il s'agit d'un conteneur de type citerne, qui accuse nécessairement une certaine dangerosité des matières qui y sont contenues) ; et l'observateur est soumis aux marques qui sont inscrites sur la « boîte » (numéro d'immatriculation – qui ne dévoile en rien la nature de la marchandise) et aux déclarations du chargeur. Aussi, les possibilités des fraudes sont-elles facilitées.

C'est sur ce premier constat du caractère secret du conteneur que Monsieur Y. TASSEL propose de ne pas regarder le conteneur comme un simple emballage.

**Inadéquat**, ensuite, et parfois, en ce qu'il peut ne pas être approprié au transport d'une marchandise dont il précipitera la survenance de dommages. Par exemple, la mauvaise qualité de la marchandise, l'imprécision du thermostat dans le conteneur réfrigéré, aération quelquefois insuffisante...

---

<sup>12</sup> Code I.M.D.G., article 2.7.2.

<sup>13</sup> Note sous COM. 8 juin 1993, *« Transport de marchandises par conteneur : principes et mise en œuvre des responsabilités du chargeur et du transporteur »*, D.M.F. 1994, N° 538.

**Criminogène**, enfin, parce qu'il s'intègre dans un processus économique, une chaîne de transport, marquée par la rapidité, le gigantisme, la diversité. Le caractère secret ajoute à cette dimension criminogène (fraude...).

Reste qu'à ces trois aspects critiques, l'on pourrait en ajouter un quatrième qui en découlerait directement : **la dilution des rôles** des différents acteurs intervenant dans le voyage du conteneur, de sa fabrication à sa livraison ou sa dérive.

En effet, et comme le souligne Monsieur TASSEL, le capitaine ne se contente que d'observer l'empilement des conteneurs sur son navire (devant le nombre de « boîtes » qui sont chargées, comment peut-il faire autrement ?). Le transporteur n'est que rarement présent<sup>14</sup> lors des vérifications du contenu des conteneurs, contenu empoté loin du port, dont les agents sont chargés de les disposer sur les zones d'attente.

*Notion de « conteneur » retenue dans le cadre de cette étude et, plus largement, délimitation du sujet* – Toutes ces approches (techniques, juridiques, critiques), et la volonté de saisir toutes les dimensions du problème que constituent les conteneurs tombés à la mer, conduisent à retenir une conception large du conteneur : un contenant, un contenu, l'un, l'autre, les deux ensembles.

On le verra, le régime juridique applicable aux conteneurs tombés à la mer peut différer selon le type de marchandise transportée. En conséquence, nier la marchandise recelée, c'est occulter une partie importante de la question des conteneurs à la dérive, ou échoués.

Reste que le sujet de la présente étude - « Les conteneurs tombés à la mer » – implique que l'on procède à des exclusions et des précisions quant au contenu de ce qui va retenir notre attention.

Aussi, un conteneur tombé à la mer est un engin qui s'est désolidarisé du navire qui le transportait. Il peut donc être à la dérive, coulé ou échoué.

L'emploi de l'adjectif « tombé » révèle que la chute s'est produite, le désarrimage aussi. Ces deux points ne méritent donc pas ici plus de développements que ceux effectués à titre de rappel ou au soutien des propos développés à titre principal dans ce mémoire<sup>15</sup>.

Enfin, un conteneur échoué sur le littoral est un conteneur considéré comme « tombé à la mer ». Cette hypothèse retiendra également notre attention.

---

<sup>14</sup> Ce sont ses agents qui vont sommairement faire les contrôles d'usages, pressés par une cadence commerciale toujours plus contraignante.

<sup>15</sup> Pour envisager ces questions relatives à la prévention de la chute à la mer des conteneurs, il est renvoyé aux différentes études citées en bibliographie.

**Le conteneur : le moyen d'un transport continu** – Le conteneur a été pensé pour satisfaire à différents impératifs<sup>16</sup>, au premier rang desquels la protection de la marchandise transportée qui pourra, dans le cadre d'un transport multimodal par exemple, ou de transports par différents navires, passer de « main en main », de navire en navire, de moyen de transport en moyen de transport. Cette continuité répond à une exigence de rapidité imposée par les cadences infernales du monde du transport et ses enjeux économiques.

Par ailleurs, le conteneur permet une certaine organisation du moyen de transport, surtout visible sur les navires porte-conteneurs, afin de transporter un maximum de marchandises. C'est par le jeu d'un empilement savant que chaque espace du navire sera utilisé et que les conteneurs seront placés en fonction de leur destination, de leur contenu (et notamment de leur poids et/ ou de la dangerosité de la marchandise qui y est empotée).

**Les conteneurs sur le navire** – Les conteneurs peuvent être transportés en cale d'un navire porte-conteneurs ou en pontée.<sup>17</sup>

Lorsqu'ils sont transportés *en cale*, les conteneurs sont emprisonnés par des glissières.

Lorsqu'ils sont transportés *en pontée*<sup>18</sup>, les conteneurs sont saisis entre eux suivant deux méthodes<sup>19</sup> :

- ✘ A la base de la pile, les premiers conteneurs font l'objet d'un système de saisine (*lashing bars*) par des barres, disposées en croix ;

- ✘ Au dessus, des verrous tournants disposés à chaque coin des « boîtes », permettent aux conteneurs de se maintenir entre eux.

En effet, et sur cette seconde méthode, c'est par le jeu de « twist lock », disposés à chaque pièce de coin, que les conteneurs sont saisis entre eux. Les « twist lock » peuvent être enclenchés manuellement ou être automatiques. C'est souvent dans ce dernier cas que le système présente certaines défaillances (les « twist lock » ne sont pas correctement enclenchés) ; faute de temps pour une inspection minutieuse, la chute d'un conteneur par dessus bord (voir même de la pile qu'il soutient, et s'il est situé en pontée) est alors envisageable au premier « coups de mer ».

---

<sup>16</sup> Les avantages liés à l'utilisation des conteneurs sont nombreux : rapidité pour le client et l'armateur, économies diverses (emballage, temps, assurance, stockage...), et sécurité (un conteneur diminue d'autant le vol de marchandises, les dégâts lors de la manutention...)

<sup>17</sup> La société de classification délivre un agrément lequel détermine le matériel de saisissage à utiliser ainsi que les capacités du navire à charger en pontée.

<sup>18</sup> Rappelons que la pontée fait l'objet d'un régime particulier qui sera, brièvement, exposé plus loin.

<sup>19</sup> A bord de chaque porte-conteneurs, il existe un manuel d'assujettissement de la cargaison (*cargo securing manual*), contenant des instructions détaillées propres au navire et approuvées.



***Le choix de la disposition des conteneurs sur le navire : le BAY PLAN ou les premiers signes d'un risque de chute de conteneurs à la mer*** – Chaque conteneur a une place bien spécifique sur le navire, place déterminée par la réunion de différentes contraintes : la nature de la marchandise transportée, le port de chargement, le port de déchargement, le poids (en fonction de la marchandise déclarée).

Aussi, la disposition des conteneurs sur le navire fait l'objet d'un BAY PLAN réalisé par un SHIP PLANNER (à l'aide d'un logiciel dans lequel il entre différents paramètres).

C'est à ce stade que se dessine déjà la question des conteneurs tombés à la mer ; en effet, de la déclaration de la marchandise opérée par le chargeur, va naître la fiche d'identité du conteneur lorsqu'il va intégrer la chaîne de transport par le porte-conteneurs. Le poids déclaré par le chargeur va conditionner, en grande partie, la place du conteneur : en toute logique, le risque de déstabilisation de l'empilement est grand lorsqu'un conteneur lourd est saisi en haut d'une pile de conteneurs d'un poids inférieur.

***Pour illustrer : le cas du CMA CGM OTELLO*** – Le Navire CMA CGM OTELLO, porte-conteneurs d'une capacité de 8238 EVP, faisait route de Malaisie au Havre. Au cours de son voyage, en février 2006, le navire affronte une mer forte et des conditions météorologiques délicates au cours desquelles il laisse échapper 50 conteneurs de 40 pieds.

Le rapport d'enquête technique produit par le BEA Mer – Bureau d'enquêtes sur les événements de mer impute la chute des conteneurs tant aux mouvements de la plate-forme du navire, provoquant ainsi des avaries dans les systèmes de tenue de la pontée (et donc, déstabilisation des piles), qu'à la surcharge de quelques conteneurs, dont le poids dépassait de façon significative les données annoncées par les chargeurs. Le rapport précise, en effet, que 18% des conteneurs dépassent la charge déclarée de plus de 6 Tonnes.

Aussi, les efforts réels supportés par les conteneurs placés en dessous du conteneur dont le poids a été minimisé, conjugués aux mouvements et donc aux contraintes supplémentaires infligées, sont une des causes de basculement des conteneurs à la mer.

A toute cela, il convient d'ajouter l'état vieillissant et non remplacé des verrous automatiques qui n'ont pas permis à tous les conteneurs d'être suffisamment fixés.

Au terme du rapport, diverses recommandations techniques, réglementaires et juridiques sont données de la part du BEA Mer.

***Des causes de la chute en mer des conteneurs : chute involontaire, jet volontaire*** – Le cas du CMA CGM OTELLO permet de faire la liaison entre un chargement imparfait et la chute en mer des conteneurs.

En effet, si dans le cas de l'OTELLO, la chute résulte de la disposition même des conteneurs sur le navire, d'autres causes méritent d'être exposées.

L'aspect vieillissant d'un navire et donc du matériel permettant son exploitation ajoute au risque de chute des conteneurs.

Par ailleurs, les contraintes commerciales et les cadences de chargement, de saisissage effectué par les dockers et contrôlé par l'équipage constituent autant de facteurs de chutes.

Restent d'autres cas et notamment le cas particulier du jet à la mer de la cargaison.

***Les comportements d'un conteneur tombé à la mer*** – Si la plupart des conteneurs que perd un navire coulent aussitôt ou dans un temps relativement proche de la chute à la mer, le suivi des « boîtes » oblige à constater qu'elles peuvent dériver quelques semaines voir quelques mois<sup>20</sup>.

Trois comportements sont donc à envisager :

■ *soit le conteneur coule*, et se pose sur le fond, représentant un danger variable selon la profondeur de stabilisation ;

■ *soit le conteneur flotte à la surface* : une partie du conteneur émerge, rendant ainsi la « boîte » visible à l'œil nu ;

■ *soit, enfin, le conteneur flotte entre deux eaux* : il est indétectable à l'œil nu.

Ces différents comportements du conteneur tombé à la mer trouvent une explication physique : les masses conjuguées du contenant et de son contenu sont souvent supérieures à la masse d'eau déplacée. Quand tel n'est pas le cas, les espaces vides autour du contenu se remplissent progressivement d'eau (absence d'étanchéité totale des conteneurs) et la flottabilité positive initiale se transforme progressivement en flottabilité négative. Le conteneur s'enfonce donc peu à peu dans l'océan, dérivant entre deux eaux. Cette situation est, de loin, la plus dangereuse car indétectable à l'œil nu, même en cas de mer calme, le conteneur peut se trouver en contact direct avec la coque d'un navire qui le croise.

***Lorsque la mer rend les conteneurs qu'elle baladait... ou la médiatisation relative du phénomène des conteneurs tombés à la mer*** – Parmi les comportements envisageables des conteneurs tombés à la mer, il convient de s'intéresser au cas, peu fréquent mais, lorsqu'il survient, toujours impressionnant, de l'arrivée des conteneurs et de leurs marchandises sur les côtes.

---

<sup>20</sup> Le CEDRE, notamment, a pu constater la dérive de 3 mois d'un conteneur, avant qu'il ne coule.

Les exemples sont relativement nombreux, plus ou moins anecdotiques, plus ou moins graves, reflets de la diversité<sup>21</sup> des marchandises transportées par conteneurs.

Ainsi, au lendemain d'une tempête au large d'Ouessant, survenue dans la nuit du 8 au 9 décembre 2007, les habitants du littoral breton ont eu la surprise de découvrir diverses marchandises, sur leurs plages, marchandises échappées de conteneurs à la dérive, perdus par les navires chahutés par une houle formant des creux de près de 8 mètres : ananas, boîtes de lait, tabac à rouler<sup>22</sup>...

On le comprend, c'est souvent lorsque la mer dépose sur le littoral les conteneurs qu'elle baladait pendant quelques temps, avec ou sans leur contenu, que le grand public prend conscience du phénomène des conteneurs tombés à la mer. Parce que, dépassée la curiosité des riverains, c'est bien vite l'attitude des autorités locales (mais pas seulement), qui attire l'attention : la sécurisation des sites ainsi souillés passe bien souvent par la fermeture pure et simple des accès aux zones concernées.

***La pollution des côtes par l'arrivée de marchandises dangereuses*** – S'il est une des grandes actualités juridiques qui a retenue l'attention du « maritimiste » en 2008, c'est bien le dénouement concernant l'affaire du SHERBRO, dont nous n'exposerons, dans ces propos introductifs que les grands traits. En 1991, le Navire SHERBRO perd 91 conteneurs recelant des matières dangereuses et toxiques, lors d'une tempête au large du Cotentin. L'Etat, après mise en demeure du propriétaire, procédera à l'enlèvement de quelques conteneurs à la dérive et surtout au ramassage des marchandises (pesticides) échappées des « boîtes ».

Un célèbre article publié par le *Nouvel observateur* le 24 décembre 1993, intitulé « *Sous la nitro, la plage* », relatait la colère du Ministre de l'environnement de l'époque Michel BARNIER<sup>23</sup> et avançait très rapidement les problèmes de chargement des porte-conteneurs dont la cargaison ne serait, faute de temps, pas suffisamment arrimée.

Reste qu'il ressort de tout cela un sentiment mitigé entre une identification (grossière mais néanmoins pertinente) des causes de chutes de conteneurs à la mer et un étonnement quant

---

<sup>21</sup> Ainsi, par exemple, en 1992, un conteneur tombé dans l'Océan Pacifique s'est éventré laissant s'échapper une multitude de petits canards en plastiques, une flottille suivie par un océanographe américain (Curtis EBBESMEYER). Les jouets ne gagneront les côtes américaines qu'en 2003.

<sup>22</sup> Produit fortement fiscalisé, le transport et la revente du tabac en grande quantité peuvent être assimilés à du trafic illicite (Article 414 du Code des douanes) et ainsi exposer ceux qui le ramassent sur les plages à engager leur responsabilité pénale. Souvent, quand de telles marchandises sont constatées sur les plages, l'accès à celles-ci est momentanément interdit le temps que douaniers et autres gendarmes ramassent une grande partie des marchandises.

<sup>23</sup> Le Ministre déclarait sur une célèbre radio d'information : « *J'en ai ras le bol que les plages françaises soient un dépotoir pour tous ces bateaux qui sont irresponsables, et dont les capitaines sont irresponsables* ». Cibler les capitaines peut paraître étonnant quand l'on sait qu'ils sont les préposés d'armateurs pressés par les cadences commerciales de navires et que, surtout, le dispositif étudié ci-après applicable aux conteneurs tombés à la mer ne vise absolument pas le capitaine du navire dans le cas de conteneurs tombés à la mer.

aux conséquences de ces négligences dans l'arrimage, le tout conjugué à un sentiment d'impuissance, dans le bras de fer qui oppose les deux intérêts en présence (sécurité maritime / contraintes commerciales).

***L'identification d'une multitude de risques et de dommages*** – Aussi, convient-il d'identifier les risques potentiels et les dommages survenus ou à venir à l'origine des conteneurs tombés à la mer.

Evidemment, un conteneur tombé à la mer est un danger pour la navigation.

Tout d'abord, il peut heurter la coque d'un navire qui croiserait sa route, la déchirer et faire sombrer le bâtiment, provoquant ainsi une catastrophe plus grande, humainement parlant bien sûr (et d'autant plus si ledit bâtiment est un navire à passagers), mais également, d'un point de vue commercial et, selon le type de marchandises, d'un point de vue écologique<sup>24</sup>.

Ensuite, s'il coule, le conteneur peut être à l'origine d'une croche, entravant l'exercice de leur métier par les pêcheurs, qui voient alors leur chalut déchiré. Dans les hypothèses les plus pessimistes, le conteneur croché par un chalut peut entraîner le chalutier et son équipage au fond de la mer (lors de la tentative de remontée du chalut, cédant sous le poids du conteneur capturé, le navire peut être emporté dans les fonds).

Mais, bien plus, si le conteneur tombé à la mer recèle des marchandises et autres produits dangereux pour l'environnement, et donc, le plus souvent, pour l'homme, c'est toute une catégorie de professionnels de la mer qui subissent un préjudice commercial : ostréiculteurs et mytiliculteurs notamment.

Reste que, d'une certaine manière, toutes les communes du littoral touché par de tels déversements peuvent être pénalisées, particulièrement en période touristique, lorsqu'il apparaît indispensable aux autorités de fermer l'accès aux plages, avec les conséquences sur le tourisme que l'on peut imaginer.

Enfin, l'enlèvement des conteneurs, leur stockage et leur destruction engagent des frais pour l'entité à l'origine de la neutralisation du danger.

***Problématique : prévention, réparation*** – Au regard de tout cela, la question des conteneurs tombés à la mer apparaît à la croisée des chemins entre la sécurité maritime (et notamment les problèmes relatifs à l'Action de l'Etat en mer), le droit de la responsabilité pénale, civile

---

<sup>24</sup> Dans un premier temps, le capitaine du Navire « Le Prestige », qui avait sombré en 2002 au large des côtes de la Corogne, avait affirmé que la coque du bâtiment avait été déchirée lors d'une collision avec un conteneur à la dérive. Bien que l'hypothèse n'ait pas été poursuivie, un conteneur a été effectivement retrouvé quelques jours après le naufrage, au large des côtes des Asturies (Dépêche AFP – LA RECHERCHE : « *Un conteneur de classe nucléaire découvert au large des côtes espagnoles* »).

(contractuelle et délictuelle), administrative, environnementale, le droit du transport maritime de marchandises, le droit international du transport maritime de marchandises dangereuses et le droit des épaves, pour ne citer que ces thèmes.

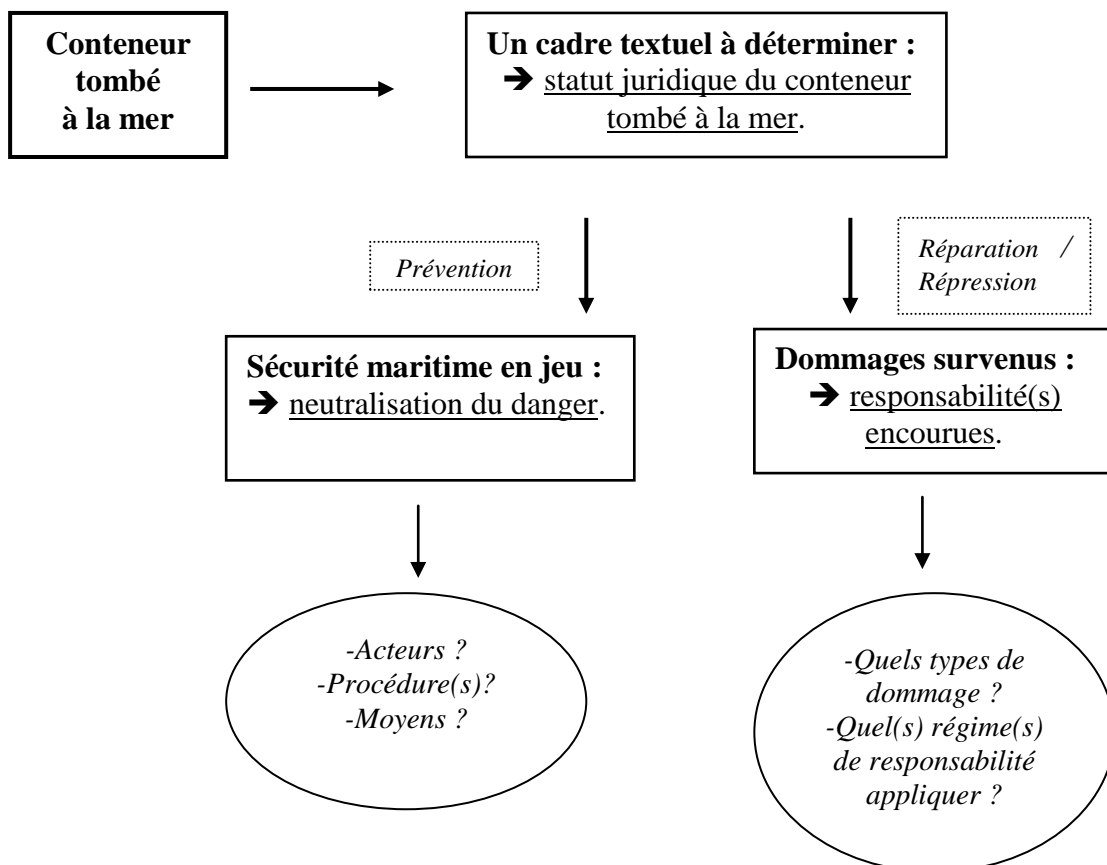
Aussi, deux impératifs se présentent, et qui retiennent l'attention d'un juriste en droit maritime.

D'une part, un conteneur tombé à la mer est un risque qu'il convient d'éloigner, de neutraliser. Cette prévention nécessite l'intervention de différents acteurs aux rôles bien définis, à la collaboration essentielle. En ligne de mire, apparaît la préservation de la sécurité maritime, et la protection du milieu marin.

D'autre part, le conteneur tombé à la mer est source de dommages notamment lorsqu'il nécessite l'engagement de frais considérables en vue de son enlèvement, mais aussi et surtout lorsqu'il entre en collision avec un autre navire ou vient détériorer un espace dans ou sur lequel il termine sa course.

Aussi, la question des conteneurs tombés à la mer revêt-elle une importance juridique et pratique considérable, que l'on envisage la question de la récupération des conteneurs, en vue de prévenir les dommages à naître, ou celle des dommages causés par les conteneurs tombés à la mer.

**Schéma récapitulatif de l'appréhension des conteneurs tombés à la mer –**



*Plan du mémoire* – En conséquence, afin de cerner toutes les dimensions du problème que constituent les conteneurs tombés à la mer, l'étude sera conduite de la façon suivante :

**PARTIE PRELIMINAIRE :**

**QUALIFICATION JURIDIQUE DU CONTENEUR TOMBÉ À LA MER ;**

**PREMIERE PARTIE :**

**NEUTRALISATION DU DANGER QUE REPRESENTENT LES  
CONTENEURS TOMBÉS À LA MER ;**

**SECONDE PARTIE :**

**REPARATION DES DOMMAGES CAUSES PAR LES CONTENEURS  
TOMBÉS À LA MER.**

## **PARTIE PRELIMINAIRE**

# **QUALIFICATION JURIDIQUE DU CONTENEUR TOMBÉ À LA MER**

*Structure de ces quelques propos préliminaires* – De la recherche du statut juridique des conteneurs tombés à la mer (**Section première**) se dévoilera le cadre d'application des mesures à prendre en vue de neutraliser les dangers représentés (**Section seconde**).

### **SECTION PREMIERE**

## **QU'EST-CE QU'UN CONTENEUR TOMBE A LA MER OU LA RECHERCHE DU STATUT JURIDIQUE DU CONTENEUR TOMBE A LA MER**

*Les enjeux de la question : qu'est-ce qu'un conteneur tombé à la mer pour un juriste ?* – Derrière une telle question se dégagent les textes à appliquer et le régime mis en place en conséquence lorsqu'il convient d'intervenir sur un conteneur tombé à la mer, soit afin de neutraliser le danger qu'il représente (et notamment interrompre sa dérive), soit, lorsque la prévention du danger n'a pas permis d'éviter un accident (au sens large), afin de réparer les dommages qu'il a causé.

De même, identifier juridiquement le conteneur tombé à la mer permet de ralié le propriétaire concerné.

Cargaison, marchandise, engin, boîte... : autant de qualifications qui instillent le doute.

Un conteneur tombé à la mer intéresse plusieurs personnes eu égard à l'ensemble contenant / contenu qu'il représente.

Aussi, et tout d'abord, le conteneur peut appartenir à la compagnie de transport qui a pris la marchandise qui y est empotée. En somme, le conteneur pourrait incorporer les marchandises qui y sont à l'intérieur, et qui, par le jeu d'une fiction – jeu bien connu du juriste – disparaîtraient au profit du conteneur qui les protège.

Ensuite, et à l'inverse, la marchandise qu'il contient justifie sa présence sur le navire et a fortiori, qu'il puisse se retrouver dans l'océan après avoir chuté. Sans marchandise, pas de nécessité d'avoir un conteneur sur un navire (à moins que, vide, il ne constitue une marchandise livrée à une compagnie qui a acheté des conteneurs neufs ou d'occasion).

Ou bien, faut-il séparer le contenant du contenu et établir la présence d'une multitude de propriétés : propriété de la boîte, propriétés pour chaque marchandise transportée... ?

En outre, un navire porte-conteneurs est un bâtiment apte et aménagé pour recevoir ce type de « boîtes » qui, par un jeu d'empilement mais également de saisissage le long de glissières métalliques, constituent un élément du navire : un porte-conteneurs sans conteneurs présente-t-il encore une raison d'être ?

Et de ce fait, il est permis de reprendre l'idée d'incorporation du conteneur au navire qui le prend en charge et donc, d'en faire la propriété du propriétaire du navire en question.

***Interrogations d'un hypothétique profane*** – Pour un lecteur non averti, un conteneur tombé à la mer s'impose comme un déchet parmi d'autres que l'océan est susceptible de déposer sur les côtes.

Pour autant, est-ce que le conteneur tombé ou jeté à la mer peut-être assimilable à la notion de déchet au sens juridique du terme ? (§ 1<sup>er</sup>).

Compte tenu de sa spécificité, de sa place dans le monde maritime, le conteneur à la dérive ou échoué n'est-il pas plutôt une épave au même titre qu'un navire ? (§ 2<sup>ième</sup>).

Une fois les questions envisagés, les deux statuts seront confrontés (§ 3<sup>ième</sup>).



## § 1<sup>er</sup>

### **Le conteneur tombé à la mer : un déchet ?**

***De l'opportunité de considérer le conteneur tombé à la mer comme un déchet*** – Il convient de se pencher sur l'hypothèse d'assimiler le conteneur à la dérive ou échoué à un déchet.

***Définition du déchet : les textes*** – La Convention de Bâle<sup>25</sup> sur le contrôle des mouvements transfrontaliers de déchets dangereux et de leur élimination est entrée en vigueur le 5 mai 1992.

Elle retient la définition suivante :

*« Sont considérés comme déchets 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 ».*

De son côté le droit de l'Union Européenne, dans la Directive du 5 avril 2006 relative aux déchets, retient une définition similaire :

*« Toute substance ou objet (...), dont le détenteur se défait ou dont il a l'intention ou l'obligation de se défaire ».*

Enfin, le droit français définit le déchet dans le Code de l'environnement (articles L 541-1 et suivants) :

*« 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 » ;*

*« Est réputé abandon tout acte tendant, sous le couvert d'une cession à titre gratuit ou onéreux, à soustraire son auteur aux prescriptions législatives et réglementaires ».*

***Application de la notion de déchet au conteneur tombé à la mer*** – Lorsque le conteneur est tombé à la mer, plusieurs hypothèses sont envisageables.

Ainsi, le propriétaire peut vouloir le récupérer. Dans ce cas, il ne fait aucun doute que le conteneur échappe à la notion de déchet.

Bien que la doctrine souligne l'affaiblissement du critère d' « abandon » dans la qualification de « déchet »<sup>26</sup>, affaiblissement accentué depuis le fameux arrêt « *Commune de MESQUER* »

---

<sup>25</sup> Convention conclue en vue de limiter la circulation de déchets dangereux entre les pays.

<sup>26</sup> BILLET Philippe, Le déchet ou la dérégulation progressive d'une notion, in Bulletin du Droit de l'Environnement Industriel, mai 2006.

rendu par la Cour de cassation le 17 décembre 2008<sup>27</sup>, le critère demeure. Mais il ne suffit pas à constituer la notion de déchet.

Au contraire, si le propriétaire abandonne ou souhaite abandonner son conteneur, avec son contenu, l'attention doit alors être focalisée sur le second critère : « *résidu, substance...ou tout autre bien meuble* ».

Bien meuble, le conteneur l'est ; mais il peut également laisser déverser le produit contenu. En général l'ensemble pourrait constituer un déchet.

L'annexe I de la Directive 75/442/CEE du 15 juillet 1975 mentionne que parmi les catégories de déchets, on trouve les « *matières accidentellement déversées, perdues ou ayant subi tout autre incident, y compris toute matière, équipement (...) contaminés par suite de l'incident en question* ». C'est sur cet article que la Commune de MESQUER avait fait valoir, devant les juges de la Cour de cassation, l'assimilation du fioul lourd échappé de l'Erika au déchet lorsqu'il a été mélangé aux eaux et sédiments. La Cour de cassation a retenu cette interprétation.

Il est permis de penser qu'une telle interprétation est applicable aux conteneurs tombés à la mer, échoués sur une plage, récupérés et soumis à destruction.

## § 2<sup>ième</sup>

### **Le conteneur tombé à la mer : une épave ?**

***De l'opportunité de considérer le conteneur tombé à la mer comme une épave*** – Il n'existe pas de texte précis relatif, exclusivement, aux conteneurs tombés à la mer. Seules des dispositions<sup>28</sup> disséminées ça et là envisagent la question.

Aussi, c'est par assimilation qu'il convient de procéder.

Sur le plan interne, le dispositif mis en place par le législateur en 1961, et maintes fois modifié, intègre le conteneur tombé à la mer dans le droit relatif aux épaves.

La Décret du 26 décembre 1961 pose une série de définitions, situations qui peuvent entrer dans le champs d'application du dispositif légal relatif aux épaves maritimes. Parmi ces situations, deux concernent les conteneurs désolidarisés du navire.

<sup>27</sup> Civ. 3<sup>ième</sup>, 17 décembre 2008 : à propos de l'Affaire ERIKA.

<sup>28</sup> Et notamment les dispositions textuelles de 1961 relatifs aux épaves maritimes.

***L'origine de l'assimilation : le législateur de 1961 intègre le conteneur tombé à la mer dans son champs d'application*** – Le législateur de 1961 intègre dans son arsenal juridique fixant le régime juridique et réglant les questions de police des épaves, une énumération des différentes notions que peut recouvrir l'expression « *l'épave maritime*<sup>29</sup> » (Décret n° 61-1547 du 26 décembre 1961, Chap. 1<sup>er</sup>, Article 1).

Ainsi, le Décret du 26 décembre 1961 énumère, dans son article 1<sup>er</sup>, les différentes déclinaisons de la notion d'« *épave maritime* » :

« 1° *Les engins flottants et les navires en état de non-flottabilité et qui sont abandonnés par leur équipage, qui n'en assure plus la garde ou la surveillance, ainsi que leurs approvisionnements et leurs cargaisons ;*

2° *Les aéronefs abandonnés en état d'innavigabilité ;*

3° *Les embarcations, machines, agrès, ancres chaînes, engins de pêche abandonnés et les débris des navires et des aéronefs ;*

4° *Les marchandises jetées ou tombées à la mer ;*

5° *Généralement tous objets à l'exception des biens culturels maritimes, dont le propriétaire a perdu la possession, qui sont soit échoués sur le rivage dépendant du domaine public maritime, soit trouvés flottants ou tirés du fond de la mer dans les eaux territoriales ou trouvés flottants ou tirés au fond en haute mer et ramenés dans les eaux territoriales ou sur le domaine public maritime. »*

Et le Décret de rajouter, à la fin du même article :

« *Ne sont pas considérés comme épaves au sens du présent décret les navires, engins flottants, aéronefs, marchandises et objets volontairement abandonnés ou jetés en mer ou sur le rivage en vue de les soustraire à l'action de la douane* ». <sup>30</sup>

***Quid du conteneur tombé à la mer ?*** – De cette première lecture du dispositif de 1961 surgit un interrogation : dans quelle catégorie entre le conteneur tombé à la mer ?

En réalité, il convient de s'interroger sur le fondement exact qui conduit le juriste à intégrer le conteneur tombé à la mer aux dispositions du Décret de 1961.

La notion de conteneur intègre trois réalités (le contenant, le contenu et l'ensemble), trois dimensions que le législateur entend saisir.

---

<sup>29</sup> L'épave maritime ne doit pas être confondue avec la notion « d'épave de navire », catégorie d'épave maritime.

<sup>30</sup> Bien sur, se pose alors la question de la qualification juridique d'un conteneur jeté à la mer afin d'être soustrait au regard des douaniers.

***De l'opportunité de confondre, juridiquement, le conteneur avec la marchandise qu'il recèle*** – La question qui se pose ici est celle de savoir si un conteneur peut-il être défini comme une marchandise ?

Dans une certaine mesure, le conteneur est dépendant de la nature de la marchandise qu'il transporte. Lorsqu'il contient des marchandises toxiques, il représente un danger tel que, dès l'emportage, en passant par le chargement sur le navire, jusqu'à, le cas échéant, sa récupération par l'Etat compétent lorsqu'il tombe à la mer, il fait l'objet d'une prise en charge, d'une attention toute particulière.

Aussi, et par exemple, le Code I.M.D.G. pose-t-il différentes contraintes relatives au chargement des cargaisons sur les engins de transport, et impose, notamment, le « placardage » d'étiquettes sur les parois extérieures du conteneur afin d'indiquer le contenu dangereux, toxique<sup>31</sup>.

Ce raisonnement est, en quelque sorte, celui retenu par le législateur.

En effet, l'article 10 du Décret du 21 juin 1985 modifiant le Décret du 26 décembre 1961 opère l'assimilation conteneur à la nature dangereuse ou non de sa marchandise, en disposant que :

*« Quand l'épave est constituée par un conteneur et dans le cas où l'Etat déficient ou l'absence de plaques, d'étiquettes et autres marques, ne permet pas d'identifier le propriétaire, l'exploitant du navire ou le locataire, l'administrateur des affaires maritimes, chef de quartier, fait procéder à l'ouverture du conteneur.*

*Si le contenu ne présente pas de caractère dangereux, toxique ou polluant, le conteneur est traité comme une épave ordinaire.*

*Si le contenu présente un caractère dangereux, toxique ou polluant, l'autorité compétente (...) prend les mesures prévues [en matière d'épave constituant un danger grave et imminent] ».*

***Pourtant, le conteneur reste un contenant, dangereux en tant que tel*** – Mais le conteneur en lui-même n'est pas une marchandise.

Il reste un engin permettant le transport de différents objets et leur protection : cette finalité en fait un engin relativement solide et donc dangereux pour tout navire qui croiserait sa route, mais aussi, un élément façonné pour être disposé à bord d'un navire aménagé en conséquence.

Fort de ce constat, retenons le raisonnement suivant : le porte-conteneur a pour objet le transport de marchandises. Pour faciliter ce transport, et le sécuriser, ce type de navire est

---

<sup>31</sup> Voir supra, schéma page 11.

spécialement aménagé pour recevoir des « boîtes » à l'intérieur desquelles est « empotée <sup>32</sup> » la marchandise. Ainsi, il est permis de considérer le conteneur comme un engin intégré au navire, dont il représente l'accessoire nécessaire au transport.

Il entrerait donc dans le 3<sup>o</sup> de l'Article 1<sup>er</sup> du Décret de 1961 en tant que débris des navires.

De toutes ces approches, il ressort que le droit des épaves est aujourd'hui le plus approprié sur le cas des conteneurs tombés à la mer.

### § 3<sup>ième</sup>

#### **Pour conclure cette partie préliminaire, quel statut retenir pour le conteneur tombé à la mer?**

***Le conteneur tombé à la mer : épave ou déchet ?*** – On la vu, un conteneur tombé à la mer est susceptible d'avoir deux qualifications juridiques : épave et déchet<sup>33</sup>. Laquelle retenir ?

Il semble que la jurisprudence n'ait jamais eu à résoudre un tel dilemme.

Cependant, il est permis d'avancer, prudemment, un début de réponse.

En l'absence de statut juridique propre aux conteneurs échappés de leur navire au cours de l'expédition maritime, déterminer l'un ou l'autre emporte nécessairement le régime qui va avec.

Il semble qu'il faille distinguer deux périodes :

❶ la notion de déchet, beaucoup plus restrictive, s'accommode mal avec la phase décrite ci-dessus. Aucune disposition ne prévoit des mesures précises d'enlèvement de conteneurs tombés à la mer.

En revanche, et compte tenu de la jurisprudence contemporaine en la matière, la responsabilité en matière d'environnement commande que soient partiellement retenue la notion de déchet notamment lorsque les marchandises recelées se sont échappées, et ont dérivé jusque sur le littoral pour se mélanger et nécessiter un ramassage dangereux pour la santé de l'homme et la préservation de l'environnement.

Bien plus, une fois le conteneur abandonné (propriétaire en carence, non identifiable...) et enlevé, son stockage mais surtout sa destruction en feraient un déchet à part entière ;

❷ la notion d'« épave », cela a été étudié, permet d'appliquer un dispositif particulier mis en place par la loi et le décret de 1961 ; ce dernier prévoit expressément, dans son

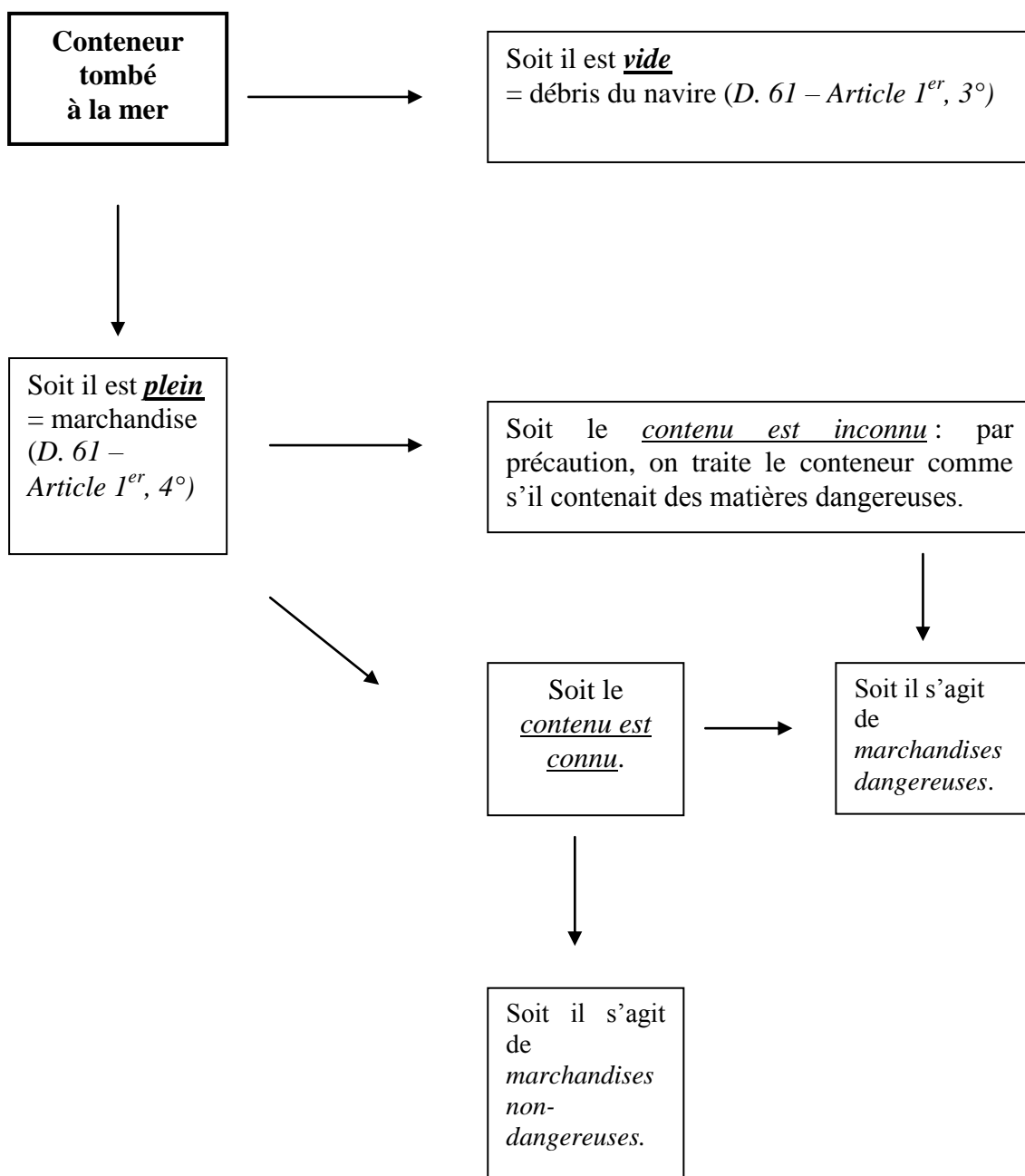
---

<sup>32</sup> L'empotage est « le chargement de cargaisons emballées, suremballées ou sous forme de charges unitaires dans les engins de transport ». (Code I.M.D.G.).

<sup>33</sup> Si toutes les conditions sont remplies !

domaine d'application, les conteneurs tombés à la mer. Ce dispositif concerne la protection des épaves, mais également la protection de l'environnement et de la navigation maritime. Aussi, toute la phase de dérive en mer et de stabilisation sur le littoral du conteneur entrerait dans le champs d'application du régime des épaves maritimes. Cette solution, logique, permet de prendre les mesures appropriées en cas de chute à la mer de conteneur, de suivi, de balisage, d'enlèvement ou de destruction en mer.

**Schéma récapitulatif : la première approche juridique du conteneur tombé à la mer et de son contenu** – En conséquence, au regard de tout cela, le conteneur tombé à la mer, dans toutes ses dimensions, se voit appliquer le régime propre aux épaves maritimes.



## SECTION SECONDE

### **LE CADRE D'INTERVENTION DE L'ADMINISTRATION EN MATIERE DE CONTENEURS TOMBES A LA MER OU « L'ACTION DE L'ETAT EN MER »**

*En conséquence, l' « Action de l'Etat en mer »* – A l'issue de cette analyse, il apparaît que l'Etat est au cœur du traitement que l'on va réserver aux conteneurs-épaves.

*L'action de l'Etat français en mer : le cadre géographique* – L'action de l'Etat français en mer s'inscrit dans un contexte géographique particulier : un espace maritime « compartimenté » par la Convention des Nations-Unies sur le Droit de la mer (Convention de MONTEGO BAY) de 1982. Le transport maritime de marchandises se dessine sur tous les océans et mers du globe.

Au cours d'un même voyage, un navire traversera une multitude d'espaces maritimes sur lesquels des pouvoirs étatiques différents s'appliqueront.

Un conteneur tombé à la mer peut dériver dans des zones géographiques très différentes et se « balader » d'espace en espace, altérant ou renforçant les pouvoirs et droits de l'Etat français pour procéder à son enlèvement.



*Conteneurs échoués sur le littoral britannique.*

*Espaces maritimes et pouvoirs de l'Etat* – Il convient de présenter de manière concise les différents espaces maritimes dans lesquels un conteneur tombé à la mer peut dériver.

Corrélativement, les pouvoirs et droits de l'Etat français y seront précisés :

🌐 **Les eaux intérieures** sont celles qui bordent les côtes de l'Etat et qui baignent les ports, les rades, les criques... Il ne fait aucun doute que l'Etat y exerce sa pleine souveraineté (compétence exclusive) ;

🌐 **La mer territoriale** est parallèle aux eaux intérieures, sur une largeur de 12 milles marins (à partir de la ligne de base). Là encore, l'Etat peut y exercer des compétences exclusives tant du point de vue économique que du point de vue de police (police des épaves). La limite au pouvoir souverain réside dans l'obligation de laisser un droit de passage aux navires inoffensifs (« *fait de naviguer dans la mer territoriale aux fins de la traverser sans entrer dans les eaux intérieures* » - article 18§1 de la Convention de MONTEGO BAY).

🌐 **La zone contiguë** est une zone de transition qui s'étend jusqu'à 24 milles marins à partir de la ligne de base. L'Etat n'y dispose pas d'une pleine souveraineté, mais seulement de compétences en matière de prévention et de répression des infractions commises et qui pourraient concerner les espaces placés sous sa souveraineté ;

🌐 **La Zone Economique Exclusive** (Z.E.E.) confère à l'Etat des droits souverains en matière économique. Elle peut s'étendre jusqu'à 200 milles marins à partir de la ligne de base. Signée en 2007, la Convention de NAIROBI sur l'enlèvement des épaves crée un droit international de l'enlèvement des épaves, applicable aux conteneurs tombés à la mer (article 1§4 de la Convention). Applicable dans la Z.E.E., cette Convention entrera en vigueur 12 mois après la date à laquelle dix Etats soit l'auront signée sans avoir émis de réserve quant à sa ratification, son acceptation, ou son approbation soit auront déposé un instrument de ratification, d'acceptation ou d'adhésion auprès du secrétariat général de l'O.M.I.

En attendant, dans cette zone, la loi française ne trouve à s'appliquer que par « forçage » des dispositions de la Convention de MONTEGO BAY et notamment de l'article 56 qui reconnaît à l'Etat côtier sur sa Z.E.E. des « *droits souverains aux fins d'exploitation, de conservation, et de gestion des ressources naturelles* ». Ainsi, un conteneur recelant des matières toxiques permettrait à l'Etat français d'agir dans sa Z.E.E..

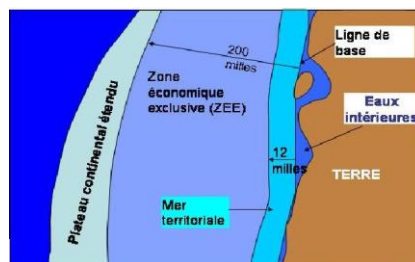
Reste la sécurisation de la navigation qui offre une autre possibilité d'action à l'Etat.

🌐 Enfin **la haute mer**, sorte de *RES COMMUNS* imparfaite dont tout le monde peut jouir sans se l'approprier. Une multitude de compétences étatiques existe dans cet espace maritime : la loi du pavillon des navires (en principe, compétence pleine et exclusive)



cohabite avec celle des Etats impliqués, notamment, dans la dérive d'une épave (conteneur...), par exemple.

Aussi, la destruction d'un conteneur tombé à la mer, dérivant dans les eaux étrangères est-elle possible, notamment si le conteneur constitue un danger grave et imminent pour l'environnement marin (Convention de Bruxelles du 29 novembre 1969).



*Compartimentage de l'espace maritime.*

***L'action de l'Etat en mer : les missions***<sup>34</sup> – L'expression « *Action de l'Etat en mer* » vise plusieurs missions que l'Etat, à travers ses différents opérateurs et représentants, entend remplir.

Parmi ces missions, on peut citer la sécurité maritime et le sauvetage en mer, mais également la lutte en matière de pollution accidentelle.

Chacun de ces objectifs se décompose en autant de missions particulières que différentes institutions viennent exercer, en collaborant les unes avec les autres.

***La finalité première : la sécurité maritime*** – Aussi bien, la sécurité maritime vise-t-elle la protection de la vie humaine, la protection de l'environnement et l'écoulement sécurisé du trafic maritime.

Pour satisfaire à ces missions, le Ministère des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer, ministère responsable en la matière, détermine la politique et dispose d'une Direction Générale de la Mer et des Transports qui abrite la Direction des Affaires Maritimes.

Pour garantir la sécurité maritime, on retient trois niveaux d'action :

✦ *Les actions relevant de l'Etat du pavillon*, conduites à l'égard des navires battant pavillon français et de leurs équipages (gestion du marin, contrôle de la sécurité du navire et de son exploitation)

✦ *Les mesures relevant de l'Etat du port* : chaque navire étranger entrant dans un port français est visé par la politique conduite en matière de sécurité maritime (contrôle des

<sup>34</sup> Décret du 6 février 2004 relatif à l'organisation de l'action de l'Etat en mer.

navires en application des différentes règles internationales en vigueur et tendant à surveiller la flotte mondiale). Ceci se traduit, notamment, par des inspections réalisées par les Centres de sécurité des navires<sup>35</sup> dans le cadre du Mémoire de Paris<sup>36</sup> (MOU) ;

✦ *Les dispositifs relevant de l'Etat côtier* : concernent tous les navires qui circulent dans les eaux placées sous la juridiction de l'Etat.

***La sécurité en mer ou les dispositifs qui tendent à la satisfaire*** – Plusieurs dispositifs tendent à satisfaire la mission de sécurité en mer ; différents acteurs sont chargés de les mettre en place.

En effet, et tout d'abord, la sécurité maritime est garantie par la fourniture d'aides à la navigation et la diffusion d'informations tendant à prévenir tout danger, tout risque. Dans le cas qui nous intéresse, thème de la présente étude, les conteneurs tombés à la mer sont, bien sûr (et dans la mesure du possible), signalés, suivis, balisés<sup>37</sup>.

Ensuite, la sécurité en mer commande une surveillance de la circulation maritime (et particulièrement des zones à fort trafic : rails et autres routes, très fréquentés). La perte de conteneurs à la mer ou la dérive de tels objets retiennent particulièrement l'attention des acteurs d'un tel dispositif de surveillance.

Enfin, lorsqu'un accident est imminent ou survenu, l'action de l'Etat en mer va se traduire par une coordination de moyens de secours tendant à résoudre une grande partie du problème, pris dans toutes ses dimensions.

***Une finalité en pleine évolution : la lutte contre les pollutions accidentelles*** – L'action de l'Etat en mer est surtout connue du grand public pour les moyens de lutte contre les pollutions accidentelles, au premier rang desquelles la pollution par hydrocarbure.

Aussi, cette action donne-t-elle lieu à la mise en place d'un dispositif propre regroupant différents acteurs qui, à l'aide de moyens divers, vont agir dans des cadres bien précis.

---

<sup>35</sup> **Les Centres de sécurité des navires** ont en charge le contrôle de la sécurité de tous les navires (tous types) rattachés, d'une manière ou d'une autre à l'Etat français. Services spécialisés et déconcentrés de l'Etat (et plus particulièrement des Affaires Maritimes), ils sont aptes à délivrer les titres et certificats obligatoires pour la navigation ou l'exploitation des navires de commerce.

<sup>36</sup> **Mémoire d'entente sur le contrôle des navires par l'Etat du port (*Memorandum of Understanding – MOU*)** : signé à Paris le 26 janvier 1982, le Mémoire cristallise la volonté des grands Etats maritimes à contrôler la flotte et combattre les navires qui ne remplissent pas les normes imposées. Ainsi par exemple, un Etat peut décider de retenir un navire étranger dans un de ses ports en attendant que soient effectuées les réparations nécessaires. Bien plus, des bannissements peuvent être prononcés contre les navires dont l'état des infrastructures ou l'attitude de l'équipage présente un réel danger. Pour harmoniser ces informations, les inspecteurs du MOU utilisent un logiciel base de données SIRENAC (Système d'Information Relatif Aux Navires Contrôlés) qui recèle l'ensemble des résultats des inspections.

<sup>37</sup> Voir infra, Partie première.

Plus concrètement, lorsqu'une pollution vient de la mer (on peut imaginer le cas d'un conteneur tombé à la mer dont le contenu, toxique, s'échappe), et menace les côtes françaises, un plan dit « Plan POLMAR » qui se décline en deux volets selon les zones touchées (mer / terre) pourra être activé.

C'est dans ce cadre que l'Etat va mutualiser ses différents moyens afin de limiter la pollution. Ainsi, et après les informations reçues puis diffusées par les CROSS, le préfet maritime de la zone concernée va pouvoir activer le Plan POLMAR Mer.

Dans un premier temps, des prélèvements d'échantillons de la substance polluante vont être effectués afin de déterminer de quel type de pollution il s'agit, et surtout, d'adapter les moyens et les actions pour une lutte « pertinente ».

Ces prélèvements sont réalisés par des ingénieurs venus, dans la plupart des cas, du CEDRE.

Une fois le polluant identifié, le préfet maritime va alors réquisitionner les différents moyens de l'Etat, auprès des centres de stockage et d'intervention POLMAR<sup>38</sup> qui abritent le matériel adapté à tout type de pollution.

Si, malgré la mise en place de structures de luttes, la pollution gagne les côtes, le Plan POLMAR Terre sera alors activé par le préfet du Département concerné.

La relation entre les plans POLMAR Mer et POLMAR Terre est opérée par le préfet délégué pour la défense et la sécurité dit préfet de « zone défense ».

***L'action de l'Etat en mer, cadre général d'intervention en vue de neutraliser le danger que représentent les conteneurs tombés à la mer*** – C'est donc le principe même de l'Action de l'Etat en mer qui va venir encadrer les différents dispositifs et la procédure de neutralisation du danger que représentent les conteneurs tombés à la mer.

---

<sup>38</sup> **Centres de Stockage et d'Intervention POLMAR** : 13 centres sont répartis sur tout le littoral français. Les missions principales des centres sont le stockage et l'entretien des matériels de lutte contre les pollutions, la mise à disposition du matériel lors du déclenchement des plans POLMAR et la formation des personnels à l'utilisation des matériels de lutte à terre. Les stocks de matériels mis à la disposition des préfets en cas de besoins se composent « globalement » de matériels de protection (barrages flottants...), de moyens de récupération et de pompage, de services divers et de moyens de stockages. Ces centres peuvent être appelés à abriter, un temps, les conteneurs tombés à la mer puis récupérés.

# **PREMIERE PARTIE**

## **NEUTRALISATION DU DANGER QUE REPRÉSENTENT LES CONTENEURS TOMBÉS À LA MER**

*Chronologie des évènements et procédures mise en place* – Lorsqu'un conteneur est découvert manquant sur le navire qui en effectuait le transport, dérivant en mer ou échoué sur un littoral, tout un panel de réactions va se dévoiler suivant une procédure adaptée, afin de neutraliser le danger que représente la présence de cette « boîte » hors du cadre où elle devrait se trouver.

Différents acteurs aux rôles bien définis et aux moyens proportionnellement répartis vont alors entrer en scène et s'exécuter suivant une chronologie calquée sur l'enchaînement des événements.

C'est ainsi que tout commence par le constat de la chute de conteneurs à la mer ou de leur dérive (**Chapitre Premier**).

L'auteur de ce constat doit alors enclencher le mécanisme de l'Action de l'Etat en mer, en prévenant les autorités au premier rang desquelles se trouvent les CROSS.

Le conteneur, s'il dérive, fera l'objet d'un suivi, peut être même d'un balisage, et en fonction de son comportement, pourra être récupéré et / ou détruit (**Chapitre second**).

***Les risques et la pratique*** – Un conteneur à la dérive ou « déposé » sur un littoral représente toujours un risque pour les personnes qui interviennent dessus.

Ainsi, par exemple, l'identification du conteneur à la mer – identification que la lecture du code qui s'y trouve apposé rend possible<sup>39</sup> – commande l'intervention de plongeurs qui prennent ainsi un risque assez important (houle, courants, trafic...).

De même, une fois le conteneur récupéré (et dans certains cas, avant sa récupération, alors qu'il est encore à la dérive) puis entreposé, il peut être procédé à son ouverture. Cette opération délicate également commande des personnels qualifiés et suffisamment protégés pour procéder.

Ces risques identifiés, afin de convoquer les différents protagonistes qui vont intervenir de près ou de loin sur un conteneur tombé à la mer, invitent à prendre en compte l'adaptation de la procédure théorique à une pratique très circonstancielle.

***Un exemple parmi d'autres d'application de la procédure de neutralisation du danger que représentent les conteneurs tombés à la mer : le cas du porte-conteneurs WHITE SWAN –***

**❶ Le constat de la chute et le recueil de l'information** : Le 23 novembre 2003, le Centre Régional Opérationnel de Surveillance et de Sauvetage de Jobourg est alerté par *le Maritime Rescue Sub Center* de Brixham, en Angleterre, de la perte de conteneurs par un navire faisant route au large des côtes françaises.

Le CROSS Jobourg a alors immédiatement pris contact avec le capitaine du porte-conteneurs en question, le WHITE SWAN, un bâtiment de 202 m construit en 1989, battant pavillon chypriote, en provenance de Haïfa et à destination de la Grande-Bretagne.

Il apparaît alors que le navire a effectivement perdu une dizaine de « boîtes » à environ 78 nautiques à l'Ouest de Jobourg et cinq à l'entrée du rail des Casquets.

De l'échange avec le bord, il est apparu que les conteneurs perdus ne contenaient pas de matières toxiques ou dangereuses. L'équipage avait, de plus, procédé à une vérification du saisissage.

**❷ La mise en place d'un dispositif de repérage et d'analyse de la situation** : La Marine Nationale a dépêché un de ses hélicoptères afin de survoler le WHITE SWAN ; il a été constaté que le porte-conteneurs avait une gîte nulle et que le reste de la pontée était correctement arrimée. Lors de sa mission d'inspection, l'hélicoptère a repéré trois conteneurs à la dérive.

---

<sup>39</sup> Voir supra, schéma page 11 du présent mémoire.

D'autres moyens aériens ont effectué un survol de la route empruntée par le navire afin de repérer d'autres conteneurs. C'est ainsi qu'un avion des Douanes a localisé cinq conteneurs dérivant au Nord de Roscoff.

③ **La sécurisation de la navigation** : Le bâtiment de soutien, d'assistance et de dépollution *Abeille Gascogne* a appareillé pour sécuriser le trafic maritime à l'entrée du dispositif de séparation de trafic des Casquets (zone où le trafic est particulièrement élevé, et donc, où les risques sont relativement importants).

En parallèle, le CROSS de Jobourg diffuse un avis urgent aux navigateurs (AVURNAV) pour signaler des conteneurs à la dérive.

④ **La mise en demeure du propriétaire des conteneurs (en l'occurrence, l'armateur chypriote)** : Le Préfet maritime de la Manche et de la Mer du Nord a mis en demeure l'armateur du WHITE SWAN de faire cesser le danger causé par la chute des conteneurs à la mer.

⑤ **La réaction de l'armateur** : L'armateur se met en relation avec la Préfecture maritime de la Manche et de la mer du Nord qui met en place les moyens nécessaires<sup>40</sup> pour procéder à la récupération des conteneurs.



*Récupération d'un conteneur tombé à la mer.*

---

<sup>40</sup> Parmi les moyens utilisés, on peut citer *l'Abeille Languedoc*, remorqueur de haute mer, *l'ALCYON*, bâtiment de soutien de haute mer, patrouilleur de service public de la Marine nationale *STERNE*...

## CHAPITRE PREMIER

### LA DECOUVERTE DU CONTENEUR TOMBÉ À LA MER

*Aux soubassements de la procédure* – Premier protagoniste, compte tenu de son rôle, mais également de sa position de premier plan et, dans la plupart des cas, de premier témoin de conteneurs tombés à la dérive, le capitaine va mettre en marche la « procédure<sup>41</sup> » afférente aux conteneurs tombés à la mer (**Section première**).

Néanmoins, il est des cas dans lesquels la chute en mer d'un des conteneurs que transporte son navire échappe à l'attention du capitaine (lors de forte tempête, de visibilité réduite) ou que, pour diverses raisons, ce dernier ne signale pas l'incident.

Dans ce cas là, le conteneur sera découvert par un témoin extérieur un « découvreur » qui entre alors dans le champ des dispositions relatives aux épaves (**Section seconde**).



*Porte-conteneurs échoué (Allemagne).*

---

<sup>41</sup> Au sens large...

## **SECTION PREMIERE**

### **ATTITUDES DU CAPITAINE ET DE L'ARMATEUR DU NAVIRE DONT LE CONTENEUR TOMBE A LA MER EST ORIGINARE**

*En amont, en interne* – En amont de toute la procédure relative à la neutralisation du danger que représente le conteneur tombé à la mer, se trouvent le capitaine (§ 1<sup>er</sup>) puis l'armateur du navire qui a laissé échappé ses « boîtes » (§ 2<sup>nd</sup>).

#### **§ 1<sup>er</sup>**

#### **Le capitaine et la chute en mer d'un conteneur chargé sur son navire**

*Et vogue le navire... Et commande le capitaine...* – La place qu'occupe le capitaine du navire lors de la chute à la mer de conteneurs est, évidemment, centrale.

Cette primauté<sup>42</sup> découle, bien entendu, de la définition même du capitaine et des missions qui lui sont attribuées.

Comme le font remarquer Monsieur le Professeur Pierre BONASSIES et Maître Christian SCAPEL, le droit international reste muet sur la définition du capitaine. C'est donc du côté du droit français qu'il convient de se tourner.

L'article 2 du Code disciplinaire et pénal de la Marine Marchande (issu de la loi du 17 décembre 1926) retient la définition suivante :

*« La personne qui exerce régulièrement, en fait, le commandement du navire ».*

Cette définition, un peu vague, doit être complétée par l'approche des attributions du capitaine (A/) et du régime de responsabilité qui en découle lorsqu'il ne remplit pas ses obligations d'information lors de la chute en mer de conteneur (B/).

---

<sup>42</sup> Pour M. Yves TASSEL, « L'importance économique, sociale, voire politique du navire, les conditions d'exercice de sa mission et la complexité de l'opération maritime font du capitaine un sujet de droit qui ne peut être comparé à aucun autre », rédigé dans *Droits maritimes*, Dalloz Action, Ed. 2009/09, p.431.



## **A/ Les missions et pouvoirs du capitaine :**

« *Le capitaine : seul maître à bord après Dieu, après l'armateur, après...* » – Si le capitaine connaît des attributions diverses (Officier d'Etat civil, Officier de Police Judiciaire, « représentant de l'Etat à bord »...), l'une d'entre elles mérite l'attention dans le cadre de cette étude : il est garant de la sécurité de l'expédition maritime.

En effet, c'est bien la sécurité maritime (pour le navire et son équipage, mais également pour les autres navires susceptibles de croiser sa route ou celles de conteneurs tombés à la mer et provenant de son navire) qui est en jeu lorsque des conteneurs s'échappent et plongent à la mer.

Le capitaine est tenu de prendre toutes les mesures tendant à assurer la sécurité à bord. Dans cette mission, il est aidé par le Code disciplinaire et pénal de la Marine Marchande qui en fait un Officier de Police Judiciaire.

C'est dans le cadre de cette mission que le capitaine est tenu de prendre les mesures qui s'imposent lors de la perte de conteneurs pendant l'expédition maritime. Il peut détourner sa route pour faire escale dans un port afin d'arrimer à nouveau sa cargaison.

Force est de constater que, dans la plupart des accidents de conteneurs, les autorités maritimes contraignent le navire à faire escale dans un port afin de mettre de l'ordre dans sa cargaison<sup>43</sup>.

« *Les écrits restent...* » – De l'attribution de ces différentes missions, découle l'obligation de tenir un « *journal de mer* » (*journal de bord*) afin de consigner chaque action effectuée, chaque évènement survenu pendant la traversée. On y trouve ainsi les indications relatives aux contextes météorologiques et nautiques de l'expédition.

C'est parallèlement que le capitaine doit rédiger un « *rapport de mer* » pour toutes les situations exceptionnelles rencontrées.

Il est donc évident qu'il doit rapporter, sur son journal de mer et sur son rapport de mer, la perte en mer de conteneurs, tout en y indiquant le lieu supposé de chute, l'heure, les conditions météorologiques, le nombre de conteneurs « fuyards », leur contenu s'il est connu (matières dangereuses ou non...), l'état de la cargaison à bord, les mesures prises, la déclaration à l'Etat côtier et à l'armateur...

---

<sup>43</sup> Les exemples sont très nombreux ; bien souvent, les autorités maritimes mettent en demeure le capitaine et l'armateur de prendre les mesures nécessaires afin de faire cesser le danger que représentent la perte de conteneurs à la mer : le re-arrimage de la cargaison, souvent complété par une inspection du Centre de Sécurité des navires constituent les mesures à prendre, dans l'immédiat.

Le code pénal et disciplinaire de la Marine Marchande (Loi du 17 décembre 1926), texte de base de la discipline et des infractions qui peuvent être commises à bord du navire, sanctionne le refus de rédiger sans raison valable ces documents.

Ainsi l'article 43 du dit code précise-t-il :

*« Est puni, pour chacune des infractions visées ci-après, de l'amende prévue pour les contraventions de la 5<sup>ème</sup> classe, tout capitaine qui refuse ou néglige sans motif légitime :*

*3° De tenir régulièrement le journal de bord, le livre de discipline et autres documents réglementaires. »*

**Signalement aux autorités maritimes de l'Etat concerné** – Lorsque l'équipage ou le capitaine lui-même constatent<sup>44</sup> la perte de conteneur à la mer, ce dernier est donc tenu de le signaler aux autorités maritimes de l'Etat sur le territoire duquel cette perte est survenue (ou censée l'être).

Si la chute s'est produite dans des eaux territoriales, le jeu de la souveraineté étatique n'entraîne pas de difficulté : c'est l'Etat côtier qui doit être prévenu, et plus précisément, l'autorité concernée.

Ainsi, si c'est l'Etat français qui doit être prévenu, les Centres Régionaux Opérationnels de Surveillance et de Sauvetage (CROSS) réceptionneront l'information. Pour l'Espagne<sup>45</sup>, ce sera le SASEMAR.

Le Capitaine donnera toutes les informations utiles à la localisation des conteneurs perdus, à leur contenu (immatriculation...), leur aspect (couleur, forme, nature (citerne, frigorifique...)), à l'identification du navire d'origine, de son armateur... Il est tenu de renseigner les questions que poseront les autorités averties.

**La règle 31 du Chapitre V de la Convention SOLAS** – La règle 31 du Chapitre V de la Convention SOLAS pose l'obligation à tout capitaine de navire qui se trouve en présence d'une épave dangereuse pour la navigation (en l'occurrence, un conteneur à la dérive) d'en informer par tous les moyens les autorités compétentes pour mener les actions appropriées.

Par ailleurs, la zone où dérive le conteneur importe peu ; le capitaine doit informer l'autorité compétente de l'Etat côtier le plus proche.

---

<sup>44</sup> Parce que cette perte survient, généralement, lors de coups de mer et autres tempêtes qui réduisent la visibilité, le constat de la perte des « boîtes » survient bien après la chute.

<sup>45</sup> Pour ne citer qu'un Etat voisin de la France qui connaît bien la question des conteneurs tombés à la mer...

## **B/ Le régime de responsabilité applicable au capitaine :**

***Absence de signalement : quelle(s) réponse(s) juridique(s) ?*** – Il est des cas dans lesquels la perte de conteneurs en mer n'est pas mentionnée.

Cette omission peut être soit involontaire (le capitaine et son équipage ne s'en aperçoivent qu'à l'arrivée au port de destination), soit volontaire.

La volonté de ne pas signaler les conteneurs tombés à la mer peut avoir plusieurs explications, et notamment celle de ne pas attirer l'attention sur le contenu illicite de certains conteneurs.

On est alors en droit de se demander quel traitement juridique<sup>46</sup> réserver à une telle omission, dont les conséquences peuvent être lourdes<sup>47</sup> sur le plan matériel, environnemental et humain, *in fine*.

***La responsabilité pénale et disciplinaire du capitaine : une réponse juridique certaine*** – Le Code Disciplinaire et Pénal de la Marine Marchande sanctionne le fait de ne pas rapporter sur le journal de bord les événements qui surviennent pendant l'expédition (Article 43 précité).

Sur la question particulière des conteneurs tombés à la mer, en tant qu'accident de mer, l'article 63 bis vient sanctionner le capitaine qui n'informe pas les autorités étatiques de la survenance de cet accident, dans les eaux territoriales ou intérieures françaises.

En effet, le Code Disciplinaire et Pénal de la Marine Marchande dispose-t-il que :

*« Sera puni des mêmes peines [deux ans d'emprisonnement et 75000 euros d'amende] tout capitaine qui n'aura pas signalé au préfet maritime tout accident de mer dont son navire aura été victime alors qu'il naviguait dans les eaux territoriales ou intérieures françaises ».*

Certes, cette infraction est inscrite à la fin du premier alinéa de l'Article 63 bis consacré au *« capitaine de tout navire français ou étranger transportant une cargaison d'hydrocarbures ou d'autres substances dangereuses définies par décret, qui aura pénétré dans les eaux territoriales ou intérieures françaises sans avoir signalé au préfet maritime la date et l'heure d'entrée, la position, la route et la vitesse du navire ainsi que la nature et l'importance du chargement et, le cas échéant, tout accident de mer au sens des stipulations de la Convention de Bruxelles du 29 novembre 1969, dont il aura été victime ».*

---

<sup>46</sup> Ces questions concernent le droit français, et donc l'hypothèse du capitaine, maître d'un navire battant pavillon français, ou quelque soit la nationalité du navire, un lien avec l'Etat français, d'une manière ou d'une autre.

<sup>47</sup> Lourdes sur le plan de la sécurité maritime, lourdes aussi sur le plan environnemental...

En effet, laissées dans l'ignorance de conteneurs tombés à la mer, les autorités maritimes concernées ne pourront pas assurer leur mission de sécurité de la navigation. De même, des mesures de lutte anti-pollution ne pourront pas être prises à temps et préventivement...

Certes, il vise la Convention internationale de Bruxelles du 29 novembre 1969 qui est relative à l'intervention en haute mer en cas d'accident entraînant ou pouvant entraîner une pollution par les hydrocarbures.

Mais il est permis de penser qu'il s'applique parfaitement au cas de chute en mer de conteneurs.

En effet, et d'une part, l'article vise la Convention de Bruxelles pour retenir la définition<sup>48</sup> qu'elle donne de la notion d' « *accident de mer* ». Or cette définition intègre la chute en mer de conteneurs dont la dérive est susceptible de provoquer des dommages matériels ou du moins représente un risque pour « *un navire ou sa cargaison* », par voie de conséquence, qu'il serait susceptible de heurter en dérivant.

Enfin, et d'autre part, cet article s'applique nécessairement lorsque les conteneurs contiennent des « *substances dangereuses* ».

***Application du droit pénal commun ?*** – Le droit pénal commun est-il applicable dans ce cas ? Et si la réponse est positive, quelle infraction peut-être retenue à l'encontre du capitaine négligent ? Entre-t-elle en concours avec celle de l'article 63 bis du Code Disciplinaire et Pénal de la Marine Marchande ?

Le Code Disciplinaire et Pénal de la Marine Marchande renvoie fréquemment aux dispositions du Code pénal. Cette complémentarité conduit à remarquer que chaque infraction est applicable, exclusivement, à une situation donnée. Si elle n'est pas mentionnée dans le Code Disciplinaire et Pénal de la Marine Marchande, autrement dit, si elle n'est pas une « infraction maritime », il convient de rechercher si le comportement est érigé en infraction de droit commun, par le Code pénal.

En l'occurrence, l'absence d'information des autorités maritimes en cas d'accident de mer peut être susceptible de mettre en danger la vie d'autrui, puisqu'il s'agit de ne pas avertir les autorités afin qu'une procédure de sécurisation de la navigation se mette en place.

Cette infraction d'absence d'information est prévue et sanctionnée par l'article 63 bis du Code Disciplinaire et Pénal de la Marine Marchande, du moins en partie (matières dangereuses).

Pour les conteneurs ne recelant pas de matières dangereuses, c'est le Code pénal qui s'appliquera.

---

<sup>48</sup> Article 2 -1° « L'expression « *accident de mer* » s'entend d'un abordage, échouement ou autre incident de navigation ou autre évènement survenu à bord ou à l'extérieur du navire qui aurait pour conséquence soit des dommages matériels, soit une menace immédiate de dommages matériels, dont pourrait être victime un navire ou sa cargaison ».

Il convient donc de rechercher si une qualification pénale de droit commun est susceptible d'inclure le cas d'omission d'informer les autorités maritimes afin de lancer la procédure de sécurisation de la navigation.

**Recherche d'une infraction pénale de droit commun** – L'hypothèse est la suivante : un conteneur ne transportant pas de matières dangereuses chute à la mer, dans les eaux sous souveraineté française.

Le capitaine constate cet « *accident de mer* » et omet, volontairement, de prévenir les autorités maritimes. La sécurité maritime est donc mise à mal : *quid juris* ?

Il semble qu'en la matière, le droit pénal commun n'offre aucune réponse satisfaisante. On serait tenté de se pencher, de prime abord, du côté de l'infraction de mise en danger de la vie d'autrui.

Visée aux articles 121-3, 223-1 et 223-2 du Code pénal, cette infraction constitue

« le fait d'exposer directement autrui à un risque immédiat de mort ou de blessure de nature à entraîner une mutilation ou une infirmité permanente, par la violation manifestement délibérée d'une obligation particulière de sécurité ou de prudence imposée par la loi ou le règlement ».

Cette infraction est dite formelle : elle est constituée en l'absence de tout résultat.

La violation d'une obligation préexistante doit être manifestement délibérée, l'auteur ayant eu conscience de passer outre certaines interdictions ou obligations (l'obligation de sécurité ou de prudence devait être formulée par un texte législatif (code de la route...) ou réglementaire (arrêté préfectoral ou municipal, par exemple)).

Dans le cas des conteneurs tombés à la mer et d'une attitude d'omission de la part du capitaine, l'infraction des articles 121-3, 223-1 et 223-2 du Code pénal semble pouvoir être retenue<sup>49</sup>. En effet, la déclaration de perte aux autorités a pour finalité principale de mettre en œuvre des mesures tendant à sécuriser la navigation et éviter une collision entre le conteneur dérivant et un autre navire, collision qui pourrait avoir des conséquences graves notamment sur l'équipage et /ou les passagers du navire-victime.

De plus, la condition d' « obligation préexistante » est remplie puisque le Code Disciplinaire et Pénal de la Marine Marchande prescrit au capitaine d'informer les autorités de la survenance d'un accident en mer (article 63 bis, précité).

---

<sup>49</sup> Sous réserve d'application de la loi pénale française au cas d'espèce...

**Concours idéal de qualifications** – Se pose alors une autre question : on se trouve en présence de deux infractions, l'une « maritime », l'autre, « de droit commun ».

Laquelle doit-on retenir à l'encontre du capitaine-délinquant ?

Lorsque que l'on est en présence d'un concours de qualification – ici, concours idéal de qualifications (un fait entre dans le champs de textes incriminateurs différents et donc fait l'objet de plusieurs infractions) – la règle « *NON BIS IN IDEM* » oblige à ne retenir qu'une seule infraction. Le Code pénal n'a pas prévu cette hypothèse ; c'est donc la jurisprudence qui a dégagé la solution suivante : le texte réprimant le plus sévèrement le fait incriminé doit être appliqué.

En l'espèce, il semble que le Code pénal doivent être privilégié sur le Code Disciplinaire et Pénal de la Marine Marchande.

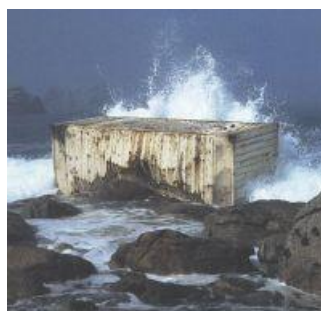
***La mise en œuvre de la responsabilité civile du capitaine, une réponse juridique possible ?***

– Il faut partir d'une affirmation : l'activité maritime contemporaine augmente l'importance des risques sur la sécurité maritime et l'environnement.

Parallèlement, les tâches du capitaine et les contraintes qui pèsent sur lui se sont compliquées. Paradoxalement, son autonomie de décision s'est affaiblie.

Tous ces constats influent évidemment sur la réponse juridique, au plan civil, qui pourra être donnée à une telle omission de signalement de la part du Capitaine du navire dont les conteneurs tombés à la mer sont originaires.

Pour déterminer cette responsabilité, il convient de se tourner vers le régime de responsabilité du fait d'autrui, responsabilité du commettant du fait de son préposé.



*Conteneur jeté sur le littoral*

## § 2<sup>nd</sup>

### **L'armateur et la chute en mer d'un conteneur chargé sur son navire.**

#### ***L'attitude de l'armateur du navire dont les conteneurs tombés à la mer sont originaires –***

Alerté par le capitaine, l'armateur du navire pourra ordonner à son préposé de se dérouter vers un port proche afin de procéder à un état des lieux de la marchandise, du saisissage et de procéder à une nouvelle sécurisation du chargement.

L'armateur pourra alors identifier les conteneurs tombés et prendre contact avec les différents protagonistes intéressés par ces différentes chutes et les marchandises perdues: Administration(s)<sup>50</sup>, propriétaire réel, destinataires, transporteur...

S'amorce alors une phase purement commerciale que les lois relatives au transport maritime de marchandises viendront encadrer<sup>51</sup>.

***Un point sur le régime de la pontée*** – Attention, quelques remarques sur le transport en pontée de marchandises s'imposent.

Tandis que la Convention de Bruxelles l'exclut de son champ d'application, la Loi (française) du 18 juin 1966 l'autorise dans trois cas (article 22) : petit cabotage<sup>52</sup>, dispositions réglementaires impératives<sup>53</sup> et consentement du chargeur.

Mais pour le cas particulier des conteneurs en pontée, hypothèse qui est apparue après l'entrée en vigueur des différents textes encadrant le transport maritime de marchandises, la loi de 1966, enrichie par la loi du 21 décembre 1979, intègre à ses dispositions le chargement en pontée de conteneurs « *à bord de navires munis d'installations appropriées pour ce type de transport* ». Dans ce cas, le consentement du chargeur est présumé, et le transporteur est alors soumis aux dispositions de la loi de 1966 notamment en matière de responsabilité<sup>54</sup> (droit commun de la responsabilité du transporteur maritime de marchandises).

---

<sup>50</sup> Avec laquelle il pourra participer conjointement à la neutralisation du danger représenté par la dérive de ses conteneurs (voir infra).

<sup>51</sup> Loi du 18 juin 1966 et son décret d'application (responsabilité de plein droit du transporteur pour les pertes ou dommages subis par la marchandise – article 27), Règles de Hambourg, droit étranger particulier,

<sup>52</sup> Compte tenu de la taille du navire, le transport des marchandises ne peut être effectué qu'en pontée.

<sup>53</sup> Compte tenu de la dangerosité de certaines marchandises, le Code IMDG oblige l'exclusion de marchandises dans la cale des navires (danger pour le navire, son équipage...et des conséquences qui peuvent résulter d'un accident)

<sup>54</sup> Responsabilité de plein droit du transporteur, sauf s'il rapporte la preuve d'un cas excepté (article 37 de la Loi de 1966).

## SECTION SECONDE

### **ATTITUDE DU « DÉCOUVREUR » D'UN CONTENEUR TOMBÉ À LA MER**

*Application du régime propre aux épaves maritimes, le principe : une obligation de mise en sûreté et d'information* – Qu'il soit navigateur ou simple promeneur sur la plage, le découvreur d'un conteneur tombé à la mer est tenu d'une obligation de mise en sûreté (si possible) et d'information des autorités.

En effet, dans son article 2 du Décret du 26 décembre 1961<sup>55</sup> fixant le régime des épaves maritimes pose le principe selon lequel :

*« 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. Elle doit, dans les 48 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 ».*

Le découvreur a donc une obligation de moyen (l'expression « *dans la mesure où cela est possible* » donne à cette obligation sa coloration « de moyen ») à l'égard de l'administration lorsqu'il aperçoit un conteneur tombé à la mer, dérivant ou déposé sur un littoral.

***Les finalités de la mise en sûreté*** - Cette mise en sûreté a plusieurs finalités.

Il s'agit d'abord d'éviter que le risque lié à la marchandise transportée par le conteneur tombé à la mer ne soit accru. Aussi, les autorités compétentes peuvent-elles demander un gardiennage du conteneur (lorsqu'il est échoué sur la plage) afin que son contenu ne soit pas pillé, gardiennage que peuvent effectuer l'armée, les autorités locales, ou encore différents acteurs concernés par la sécurité.

Cette mise en sécurité est encore plus importante lorsque la marchandise transportée est dangereuse ou toxique.

Enfin, la mise en sûreté permet d'éviter que le conteneur échoué sur le littoral ne soit à nouveau emporté à la mer par le jeu des marées.

---

<sup>55</sup> Tel que modifié par le Décret du 23 juin 1985.



Toutes ces mesures s'inscrivent bien dans la neutralisation du danger que représentent les conteneurs tombés à la mer.

Mais, cette neutralisation ne saurait être complète si, malgré le suivi et le balisage, le conteneur tombé à la mer n'était retiré de la zone où il baigne.

***Application du régime propre aux épaves maritimes, l'exception à l'obligation de mise en sûreté et d'information*** – Toutefois, la théorie, on l'a dit, doit être envisagée au regard des dangers pratiques encourus lorsqu'il faut intervenir sur un conteneur à la dérive ou échoué sur la côte.

Ce danger, qui concerne toute épave en général, a été pris en compte par le législateur qui a donc posé une exception au principe d'obligation de mise en sûreté, dans un second alinéa à l'article 2 du Décret du 26 décembre 1961, « *quand des dangers sont susceptibles d'être encourus à raison tant de l'épave elle-même que de son contenu* ».

Aussi, est-il prescrit :

*« Dans le cas où celui-ci [le contenu de l'épave] est identifié comme dangereux ou ne peut être identifié, la personne qui découvre l'épave doit s'abstenir de toute manipulation et la signaler immédiatement à l'administrateur des affaires maritimes, chef de quartier, à son représentant ou à toute autre autorité administrative locale, à charge pour celle-ci d'en informer dans les plus brefs délais l'administrateur des affaires maritimes, chef de quartier. Celui-ci peut faire procéder immédiatement, aux frais du propriétaire, à toutes opérations nécessaires à son identification ».*

Mais cela n'est-il pas déjà aborder la question de la prise en charge du conteneur tombé à la mer ?



*Conteneurs à la dérive.*

## CHAPITRE SECOND

### LA PRISE EN CHARGE DU CONTENEUR TOMBÉ À LA MER

*Une certaine chronologie et des lignes directrices* – La prise en charge du conteneur tombé à la mer peut être soit le fruit du propriétaire de celui-ci, soit de l'Administration, soit d'une collaboration entre ces deux entités.

En principe, elle suit une procédure circonstanciée, relative à chaque cas et dont la lourdeur ne sera pas la même en fonction de la difficulté des opérations à mener.

Elle obéit toutefois à de grandes lignes directrices qu'il convient d'exposer.

Tout commence par la réception de l'information par les autorités compétentes, son analyse, puis sa diffusion (**Section première**).

Cette première étape va permettre de localiser précisément le conteneur échappé de son navire afin de procéder à son balisage et son suivi (**Section deuxième**).

Enfin, et après mise en demeure, s'il y a lieu, il sera décidé du sort réservé au conteneur tombé à la mer : enlèvement, destruction, stockage (**Section troisième**).



*Balisage d'un conteneur à la dérive.*

## **SECTION PREMIERE**

### **LA RECEPTION PUIS LA DIFFUSION DE L'INFORMATION**

*Au commencement, il y a les CROSS* – A la base de la procédure de neutralisation du danger que représentent les conteneurs tombés à la mer, se trouve l'information donnée par le capitaine du navire et / ou celle donnée par le témoin (en mer ou dans les airs, depuis un aéronef) apercevant des conteneurs à la dérive.

Cette information est recueillie, analysée et diffusée par les Centres Régionaux Opérationnels de Surveillance et de Sauvetage (CROSS), qui jalonnent le littoral français, et œuvrent sous l'autorité du Ministre de l'Équipement, des Transports et de la Mer et sous la direction des Officiers des Affaires Maritimes, armés par des personnels de la Marine nationale et de l'Équipement.

*Présentation des CROSS* – Les Centres Opérationnels de Surveillance et de Sauvetage sont, le plus souvent, les premiers informés de la dérive de conteneurs. Ce rôle de premier plan s'explique par les différentes missions assurées par le personnel des CROSS, personnel dont il convient de préciser la place dans un organigramme complexe : celui des Institutions Maritimes.

*Les CROSS dans les institutions maritimes internes* – Les institutions maritimes françaises présentent une complexité certaine, complexité à laquelle la déconcentration de l'État n'est pas étrangère.

Pour situer les CROSS, il convient de s'intéresser tant à la Direction des Affaires Maritimes, dont ils sont un service déconcentré, qu'à la Préfecture Maritime sous l'autorité de laquelle ils assurent leurs missions.

*D'un côté, la Direction des Affaires Maritimes* – La direction des Affaires Maritimes se présente comme la Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer. Ses missions et ses objectifs sont multiples : régulation des activités professionnelles maritimes, sécurité des usagers et des gens de mer, participation aux travaux et réformes tant au niveau

national qu'au niveau international, définition et application de la politique maritime<sup>56</sup>. La D.A.M. est une des trois directions de la Direction de la mer et des transports créée par Décret du 16 mai 2005.

Des ces différentes finalités se dégagent trois missions principales : la sécurité et la sûreté maritime, l'animation des services Affaires Maritimes, des gens de mer.

La D.A.M. comprend, au niveau central, quatre sous-directions<sup>57</sup>.

Les services déconcentrés sont structurés en :

- ♣ Directions Régionales des Affaires Maritimes (D.R.A.M.) ;
- ♣ Directions Départementales des Affaires Maritimes (D.D.A.M.) ;
- ♣ Centres Régionaux Opérationnels de Surveillance et de Sauvetage (C.R.O.S.S.) ;
- ♣ Centre de Sécurité des Navires (C.S.N.).

Prenant acte du renforcement des exigences tant internes qu'internationales en matière de sécurité et de sûreté maritimes, ainsi que de la médiatisation (parfois excessive et souvent source de confusion pour l'opinion publique), de la montée en puissance du trafic et des cadences commerciales infernales imposées aux transporteurs, la D.A.M. accélère et encadre l'évolution de ses différents services.

***D'un autre côté, la Préfecture Maritime*** – Représentant unique de l'Etat en mer<sup>58</sup> (depuis les côtes de métropole jusqu'en haute mer), le Préfet maritime a pour mission de faire respecter et de défendre la souveraineté de la France. A l'instar de son homologue à terre, il veille au maintien de l'ordre public et à une utilisation appropriée des richesses de la mer.

***L'originalité structurelle des CROSS*** – Services spéciaux des Affaires Maritimes, les CROSS présentent une originalité structurelle, une dualité qui en complexifie l'approche :

- ♠ d'une part, un personnel civil se voit attribuer des missions administratives et subsidiairement opérationnelles ;

---

<sup>56</sup> Ainsi par exemple, la Direction des Affaires Maritimes et ses services déconcentrés ont coordonné les rencontres organisées dans le cadre du Grenelle de la mer de juin 2009.

<sup>57</sup> La sous-direction « Gens de mer et enseignement, Sécurité maritime, Activités littorales et maritimes », la sous-direction « Systèmes d'information maritimes », le service de santé des gens de mer, le groupe écoles - centre de formation et de documentation des affaires maritimes, la mission des affaires internationales (MAI), et la mission de la navigation de plaisance et des loisirs nautiques.

<sup>58</sup> Décret du 6 février 2004 relatif à l'organisation de l'action de l'Etat en mer, article 1<sup>er</sup> : « le préfet maritime a un pouvoir de police générale avec autorité dans tous les domaines où s'exerce l'action de l'Etat en mer, notamment en ce qui concerne la défense des droits souverains et des intérêts de l'Etat, le maintien de l'ordre public, la sauvegarde des personnes et des biens, la protection de l'environnement (...) ».

♣ d'autre part, un personnel militaire, mis à disposition par la Marine Nationale (Ministère de la Défense) se voit attribuer principalement des fonctions opérationnelles. Le personnel militaire est composé d'officiers et de sous-officiers marinières détachés aux CROSS, temporairement ou non. Chaque nouvel arrivant bénéficie d'une formation d'environ 6 semaines, sanctionnée par des tests.

***Les missions générales des CROSS*** – En dépit de cette dualité statutaire, les CROSS se voient confier différentes missions purement civiles. Les moyens techniques pour les réaliser sont financés, *in fine*, par le Ministère de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement durable et de la mer.

Les CROSS couvrent une zone géographique très importante : chaque CROSS se voit attribuer une zone de responsabilité, en métropole et en Outre-Mer.

Ainsi, par exemple, le CROSS – LA GARDE (83), secondé par le CROSS d'Aspretto (en Corse), assure ses missions dans une zone de compétence qui s'étend sur 115 000 Km<sup>2</sup> de la frontière espagnole à la frontière italienne au Nord, englobant la Corse à l'Est et formé au Sud par une ligne joignant l'Est des Baléares au Sud de la Sardaigne.

Généralement, cinq missions générales sont confiées aux CROSS :

◇ La recherche et le sauvetage en mer : à partir d'une veille radio et téléphonique continue, les CROSS réceptionnent les alertes venues de la mer ou des aéronefs qui effectuent des patrouilles au dessus des zones maritimes de compétence, dirigent et coordonnent les opérations visant à effectuer recherches et sauvetages en mer<sup>59</sup> ;

◇ La surveillance de la navigation maritime : avec l'aide des sémaphores qui jalonnent les côtes, les CROSS effectuent des missions de surveillance générale de la navigation. Cette surveillance est renforcée dans les zones dans lesquelles se trouve un dispositif de séparation de trafic<sup>60</sup>. De même, les CROSS interviennent dans les situations anormales concernant la navigation commerciale. Enfin, et toujours dans le cadre de la surveillance de la navigation maritime, les CROSS participent à la politique maritime de prévention des incidents de navigation par une gestion opérationnelle des mouillages des navires de commerce sur les côtes françaises ;

---

<sup>59</sup> Et cela se traduit plus concrètement par l'évacuation médicale de marins français, par le traitement des balises de détresse, les aides aux Centres de coordination de secours maritimes (*Maritime Rescue Coordination Centers* – M.R.C.C.) étrangers de la zone lors d'implications de navires français...

<sup>60</sup> Parmi les dispositifs de séparation de trafic placés sous compétence française, on peut citer le Rail d'Ouessant. C'est particulièrement dans ces zones que les conteneurs tombés à la mer représentent un danger significatif.

◆ La diffusion des informations nautiques et météorologiques aux navigateurs : les CROSS diffusent des bulletins météorologiques adaptés en fonction des évènements climatiques (bulletins réguliers et bulletins spéciaux), des données géographiques (bulletins au large des côtes), des avis urgents aux navigateurs (AVURNAV)... ;

◆ La surveillance des pollutions : les CROSS centralisent et exploitent les informations relatives aux pollutions constatées en mer, par différents moyens. En coopération avec le Procureur de la République et les administrations chargées de l'Action de l'Etat en mer, les CROSS recherchent les auteurs de ces rejets illicites, notamment lorsque ceux-ci ont été effectués en Zone de protection écologique (cas de la Méditerranée). Enfin, les CROSS transmettent ces informations au Préfet Maritime, lequel sera chargé du déclenchement du plan de lutte contre les pollutions marines (plan POLMAR-MER). S'il y a lieu, le Préfet du département concerné pourra être informé, soit directement, soit par le biais d'autres acteurs, d'une pollution à venir sur ses côtes. Il pourra, en conséquence, déclencher le plan POLMAR-TERRE.

◆ Enfin, la surveillance des pêches maritimes : Sous l'autorité du Directeur Régional des Affaires Maritimes, les CROSS exercent un contrôle sur les moyens mis en place afin de s'assurer du respect de la réglementation des pêches.

***Les missions particulières des CROSS dans la neutralisation des conteneurs tombés à la mer*** – Eu égard aux différentes missions assurées par les CROSS, on comprend aisément qu'ils soient directement intéressés par la dérive des conteneurs.

En effet, et la surveillance des pêches maritimes mise à part, chacune de ses missions générales conduit les CROSS à rencontrer, de près ou de loin, la question des conteneurs tombés à la mer.

Reprenons les quatre premières missions citées :

◎ La recherche et le sauvetage en mer : Inévitablement, les moyens de recherche des hommes tombés à la mer vont être utilisés, dans une mesure autre, pour la recherche des conteneurs perdus par tel ou tel navire, qu'il poursuive sa route ou non. Aussi, et selon l'intensité du risque<sup>61</sup> qu'ils représentent pour la navigation, des moyens en mer et dans les airs pourront être déployés, pour localiser les conteneurs et les baliser aux fins d'une signalisation, dans l'immédiat, et d'une récupération éventuelle ;

---

<sup>61</sup> Le risque s'apprécie en conjuguant plusieurs facteurs : zone de perte du conteneur, météo, intensité du trafic, contenu (s'il est connu...), navire d'origine...

◎ La surveillance de la navigation maritime : c'est cette mission qui permettra aux CROSS de connaître des différents évènements qui surviennent dans la navigation et qui seraient susceptible de l'entraver. La perte de conteneurs à la mer ou la découverte d'un conteneur dérivant constituent des informations que sont susceptibles de recueillir les CROSS, afin de prendre les mesures nécessaires pour sécuriser la navigation.

◎ La diffusion des informations nautiques et météorologiques aux navigateurs : la sécurisation de la navigation passera alors, avant tout, par la vigilance des navires qui font route dans la zone où dérivent des conteneurs. Pour que cette vigilance soit, les CROSS vont diffuser deux types d'information :

-d'une part, l'information selon laquelle un ou plusieurs conteneurs tombés à la mer se trouvent dans une zone donnée (cette zone sera plus ou moins précise en fonction des données recueillies par les CROSS) ;

-d'autre part, les informations relatives au contexte météorologique : courant, visibilité, vent...afin que les navires puissent, dans la mesure du possible, anticiper une rencontre éventuelle avec les conteneurs errants.

◎ La surveillance des pollutions : cette surveillance intéresse particulièrement les conteneurs contenant des matières dangereuses pour le milieu marin, les côtes, les populations. Aussi, en fonction des informations reçues, de leur précision, les maires, en vertu de leur pouvoir de police, pourront faire fermer tel site afin de protéger la population d'une cargaison toxique, par exemple.

### ***La procédure globale mise en place par les CROSS en cas de conteneurs tombés à la mer –***

La procédure globale des CROSS en matière de conteneurs perdus en mer connaît un champs d'application relativement vaste puisqu'elle trouve à s'appliquer sur l'ensemble des espaces maritimes sous souveraineté ou juridiction française, ainsi que dans les zones maritimes vulnérables.

La mission des CROSS se décompose en plusieurs étapes : le recueil de l'information sur les conteneurs tombés à la mer, la centralisation et l'analyse des données recueillies et la transmission de ces informations aux autorités compétentes et aux navires dont la route serait susceptible de croiser celle des conteneurs à la dérive.

***La réception de l'information*** – Dès qu'un CROSS est averti par un navire ou un moyen de surveillance qu'un ou plusieurs conteneurs sont tombés à la mer, son personnel, sous le

contrôle de l'Officier de permanence, va procéder à un recueil d'informations selon un protocole bien défini.

En effet, un document édité par les CROSS (P-COLPER<sup>62</sup>), auquel se joignent des documents annexes (FAD-COLPER 01<sup>63</sup>, FOR-COLPER-01<sup>64</sup>, G-COLPER-01 A & B<sup>65</sup>), va permettre de guider le personnel chargé de recueillir un maximum d'informations.

Les informations recueillies intéressent à la fois la nature des conteneurs tombés à la mer mais également leur origine.

Sur la nature des conteneurs tombés à la mer, les informations concernent tant le contenant que le contenu :

▷ D'une part, le contenant : les CROSS vont chercher à obtenir une description des plus précises sur les conteneurs tombés à la mer afin qu'ils puissent être repérés, voir identifiés. Aussi, vont-ils interroger sur la couleur, les caractéristiques, les dimensions, les inscriptions éventuelles, l'immersion, et plus généralement, l'état apparent (constations visuelles : conteneur vétuste ou non, endommagé par la chute ou plutôt intact...)

▷ D'autre part, le contenu : là, les CROSS vont s'attacher à recenser un maximum d'informations sur le type de produit, l'emballage et, surtout, essayer d'identifier la présence de marchandises dangereuses. Pour cela, ils vont s'intéresser au navire d'origine, à son armateur, au port de départ ou au port de destination.

Il convient toutefois de noter que, dans la pratique, les CROSS sont assujettis à la bonne foi du capitaine du navire qui déclare la perte de conteneurs. En effet, dans certains cas, il souhaitera taire l'information, sans doute pour ne pas susciter la curiosité des autorités sur un contenu que l'on préfère garder secret (contre bande, notamment).

***L'analyse interne de l'information*** – À côté des informations concentrées sur les conteneurs, les opérateurs des CROSS vont s'intéresser à leur contexte de dérive. Ils vont ainsi cartographier la position des conteneurs et prendre la météo sur zone. Ils vont donc faire collaborer différentes institutions comme Météo France ou le CEDRE. Mais cela commande déjà que l'information soit diffusée.

---

<sup>62</sup> P-COLPER : Procédure globale : Conteneurs et colis perdus en mer.

<sup>63</sup> FAD-COLPER-01 : Fiche d'aide à la décision, interrogation du navire concerné.

<sup>64</sup> FOR-COLPER-01 : Formulaire concernant le signalement au port de destination (port étranger et port français) d'un incident ou accident survenu à bord d'un navire, notamment.

<sup>65</sup> G-COLPER-01 A & B : Guides concernant les PV de renseignement et la constitution du dossier de renseignement.



***La diffusion de l'information*** – Une fois recueillies et analysées, ces informations vont être transmises, le plus rapidement possible, aux navigateurs par le biais d'un message de sécurité puis d'un Avis Urgent Aux Navigateurs (AVURNAV).

Vient ensuite la transmission de l'information à différentes institutions appelées à concourir dans l'entreprise de neutralisation du danger représenté par la présence de conteneurs à la dérive.

C'est donc à l'aide de moyens de communication divers, et notamment le logiciel TRAFFIC 2000<sup>66</sup>, que le CROSS concerné va diffuser l'information :

- ▲ A la Préfecture maritime concernée ;
- ▲ Au CEDRE et à Météo France;
- ▲ Au Procureur de la République compétent si le navire a été formellement identifié ;
- ▲ Et aux autorités désignées par les Etats membres de la Communauté Européenne concernés.

***La mise en place d'un dispositif visant à neutraliser le danger que représentent les conteneurs tombés à la mer*** – La diffusion des informations doit permettre, outre d'assurer la sécurité de la navigation, d'alerter le Préfet maritime afin d'enclencher les principales mesures tendant à neutraliser les conteneurs tombés à la mer. Cette neutralisation passe par :

- L'estimation de la dangerosité pour les personnes et pour l'environnement des produits transportés ;
- L'estimation de la dérive des colis (par le biais de logiciels reconnus – voir *infra*) ;
- La mise en œuvre des moyens adaptés pour le suivi des colis et la programmation d'interventions spécifiques liées à leur récupération ;
- L'information des maires en cas d'échouement des conteneurs sur le littoral.

---

<sup>66</sup> TRAFFIC 2000 : Logiciel de système d'information fonctionnant par messages et requêtes au niveau européen, permettant un suivi complet des navires. Les droits d'écritures sont donnés aux CROSS car au plus près des navires de commerce (contact radio permanent), aux sémaphores et aux ports de commerce (qui disposent d'informations récentes sur la cargaison, notamment).

***La coordination des moyens tendant à signaler et réduire le danger que représentent les conteneurs tombés à la mer*** – Une fois le relais effectué, les CROSS vont mettre en place et coordonner, sous l'autorité du Préfet maritime, et éventuellement, du Procureur de la République, des moyens dans la perspective d'identifier, de rechercher, de localiser et, s'il y a lieu, de constater des infraction autours de la dérive des conteneurs.

Les CROSS vont donc solliciter les moyens des différentes administrations afin de remplir ces différents objectifs, tant qu'il existe une incertitude sur le type de marchandises ou dès que la présence de marchandises dangereuses est confirmée.

Cependant, les CROSS ne sont pas chargés de la récupération des conteneurs tombés à la mer, récupération étant considérée comme lutte contre la pollution, échappant à leur compétence.

## **SECTION DEUXIEME**

### **LA LOCALISATION, LE BALISAGE ET LE SUIVI DES CONTENEURS TOMBES A LA MER**

***L'entrée en scène de nombreux acteurs*** – Aux cotés des CROSS, et après diffusion de l'information par ces derniers, d'autres institutions vont faire leur apparition dans la mise en place des mesures à entreprendre afin de localiser, baliser et suivre les conteneurs tombés à la mer.

Il s'agit d'une collaboration entre différents acteurs qui, eu égard à leurs compétences particulières réciproques, vont apporter et mutualiser leurs moyens documentaires, techniques et financiers.

***L'objectif de repérage, balisage, et enlèvement des conteneurs tombés à la mer*** – Une fois la dérive en mer de conteneurs signalée, et avant leur récupération, s'il y a lieu, se met donc en place toute une procédure de sécurisation de la navigation.

Si les CROSS diffusent de manière régulière des avis urgents à la navigation (AVURNAV), des moyens de localisation plus précis et « sur place » peuvent être effectués.

Mais cela suppose que l'on parvienne à suivre le conteneur à la dérive et à anticiper la route que sa dérive lui fera prendre.

Aussi, rappelons-nous qu'un conteneur tombé à la mer peut avoir des comportements très divers.

### ***La collaboration des services météorologiques dans le suivi des conteneurs tombés à la mer***

– Eu égard aux différents comportements que les conteneurs tombés à la mer sont susceptibles d'avoir<sup>67</sup>, il existe une importante collaboration<sup>68</sup> entre les institutions maritimes chargées de la sécurité de la navigation et les services météorologiques, au premier rang desquels Météo France<sup>69</sup>.

C'est ainsi que les CROSS, lorsqu'ils sont avertis de la chute d'un ou plusieurs conteneurs, interrogent les services météorologiques afin de déterminer leur route éventuelle, sous l'effet conjugué du vent, de la houle ou encore du courant marin<sup>70</sup>, et le niveau de danger qu'ils représentent (le mauvais temps empêche une bonne visibilité des ces conteneurs ballottés et attaqués par les vagues).

### ***L'adaptation de l'outil prévisionnel de dérive MOTHY<sup>71</sup> : l'exemple de la perte de conteneurs par le LYKES LIBERATOR, en février 2002***

– A l'origine, outil prévisionnel de dérive des nappes d'hydrocarbures, MOTHY<sup>72</sup> a été adapté à la dérive des conteneurs.

Ainsi, par exemple, lors de la perte de 60 conteneurs par le navire *LYKE LIBERATOR* – perte survenue au large de la Bretagne, au sud du Rail d'Ouessant, le 1<sup>er</sup> février 2002 et signalée le lendemain à la Préfecture Maritime de l'Atlantique – le CEDRE a demandé à Météo France une simulation de dérive de l'un des conteneurs (conteneur-citerne, en l'occurrence) qui avait été repéré dérivant par un avion de lors d'une patrouille.

Différentes simulations<sup>73</sup> ont été réalisées, d'abord en prenant en compte différents taux d'immersion du conteneur. Dans tous les cas, les résultats étaient les mêmes et la prévision de dérive coïncidait, quelque soit le niveau de flottabilité de la « boîte ».

---

<sup>67</sup> Trois types de comportements exposés en introduction du présent mémoire (Page 17).

<sup>68</sup> Ainsi, par exemple, le CEDRE et Météo France ont signé, en juin 1996, un accord de collaboration dans leurs missions respectives lors de pollutions accidentelles.

<sup>69</sup> **Météo-France** : Etablissement public administratif, sous tutelle du Ministère de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement durable et de l'Aménagement du territoire.

<sup>70</sup> Les données relatives au vent sont données par les systèmes ALADIN, CEP et ARPEGE ; les données relatives aux courants marins sont révélées par les systèmes MFS et MERCATOR.

<sup>71</sup> Cf. « *Dérive de conteneur en Méditerranée* » – Etude réalisée au premier semestre 2008, par Messieurs Pierre-Damien COLLIN et Antony PONZO, au sein de Météo-France Toulouse et de l'Université Paul SABATIER – TOULOUSE III.

<sup>72</sup> **MOTHY** : Modèle développé, en 1994, par Météo France, MOTHY (Modèle Océanographique de Transport d'Hydrocarbure) permet de calculer la dérive de nappes polluantes d'hydrocarbure et, depuis 1998, le parcours des objets flottants. Ce procédé a été utilisé lors des accidents de l'Erika (1999) et du Prestige (2002), notamment.

Puis, de nouveaux conteneurs ont été repérés, et les mêmes demandes de simulations ont été faites.

A terme, certains des conteneurs localisés, puis suivis, ont pu être balisés par l'*Abeille Flandres* et récupérées par le Navire-remorqueur *ALCYON*.

Ce système, s'il est un outil précieux pour les autorités maritimes en charge de la sécurité en mer, nécessite que les informations relatives aux conteneurs et à leur contenu soient transmises et exactes.

**Le projet « LOST CONT » : présentation** – C'est à l'échelle européenne qu'a été porté le problème des conteneurs tombés à la mer, et particulièrement le suivi de leur dérive.

En effet, le Projet interrégional « LOST CONT », mis en place en 2008, dans le sillage du projet Franco-Norvégien SAR-DRIFT<sup>74</sup>, permet de faire collaborer plusieurs institutions européennes chargées, de près ou de loin, de veiller à la sécurité maritime.

Si le projet tend à répondre au problème des conteneurs perdus par les navires de passage dans le Golfe de Gascogne et ses approches, il pourrait, à terme, être adopté par tous les pays directement intéressés par la question.

C'est ainsi que le CEDRE et l'IFREMER<sup>75</sup> (France), SASEMAR<sup>76</sup> (Espagne), IPTM (Portugal), se sont joints à la Préfecture Maritime de l'Atlantique dans la réalisation d'une campagne d'essais de dérive d'un conteneur en mer d'Iroise en septembre 2008.

**Le projet « LOST CONT » : essais<sup>77</sup>** – Le 22 septembre 2008, au large de la Pointe Saint-Mathieu, Finistère Sud, un conteneur de 20 pieds équipé d'une balise ARGOS et d'un transpondeur AIS a été mis à la mer puis récupéré le lendemain par l'*ALCYON*. La dérive a été suivie et analysée afin que soient collectées différentes informations nécessaires à l'amélioration des modèles informatiques de calcul de dérive existants<sup>78</sup> : le contexte de la dérive (vent, courants, vague...) et le chemin parcouru par le conteneur-témoin.

---

<sup>73</sup> Voir Annexe 10 : Carte de prévision de dérive MOTHY (Météo France).

<sup>74</sup> **SAR-DRIFT** : «SEARCH AND RESCUE – Dérive » est un projet EURÉKA développé conjointement par l'IFREMER, les Sociétés ACTIMAR et CMR COMPUTING A/S, en étroite collaboration avec la Météo Norvégienne. Il permet de retrouver les objets tombés en mer.

<sup>75</sup> **IFREMER** : Institut Français de recherche pour l'exploitation de la mer. Voir le compte rendu de l'entretien avec Monsieur Michel OLAGNON, le mardi 21 avril 2009, en annexe.

<sup>76</sup> **SASEMAR** : Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima / Société de sauvetage et de sécurité maritime.

<sup>77</sup> Voir, en annexe, le schéma concernant la Chaîne de marquage d'un conteneur, marquage réalisé lors de la simulation « LOST CONT ».

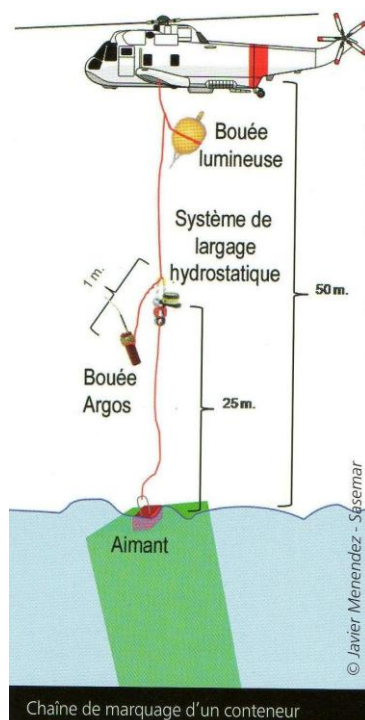
<sup>78</sup> A l'origine, le modèle de dérive MOTHY et le projet SAR-DRIFT visaient l'ensemble des objets à la dérive. Le projet « LOST CONT » se concentre sur les conteneurs.

**Le projet « LOST CONT » : bilan** – A terme, le projet « LOST CONT » permettra la mise en place d'un système de repérage des conteneurs par satellite, l'anticipation de la dérive afin d'alerter les usagers de la mer et de pouvoir, dans la mesure du possible, les récupérer.

Plus concrètement, en matière de sécurité maritime et dans les différentes missions de l'Etat face aux conteneurs tombés à la mer, le projet a permis de répertorier les incidents survenus depuis les années 90, et de cibler l'attention des autorités sur des périodes phares de l'année (selon une étude du CEDRE, plus de la moitié des conteneurs tombés à la mer le sont sur les seuls mois de janvier – février).

De même, « LOST CONT » a permis d'expérimenter la pose d'aimants permettant de relier le conteneur à une bouée équipée d'un GPS et d'un système ARGOS, de définir les meilleures procédures de récupération des conteneurs en mer, de rechercher, d'acquérir et tester les équipements spécifiques, de mettre au point et de tester des gréements de récupération.

Enfin, la communication autour du projet (notamment, par le biais de communiqués de presse<sup>79</sup> et autres ateliers dont les travaux ont été rapportés dans différents médias plus ou spécialisés) a permis de sensibiliser un large public sur le danger réel des conteneurs et la nécessité de soumettre leur dérive à un contrôle efficace.



<sup>79</sup> Voir, en annexe, le Communiqué de presse produit par la Préfecture Maritime de l'Atlantique, le 22 septembre 2008.

## SECTION TROISIEME

### **LE SORT RESERVE AUX CONTENEURS TOMBES A LA MER : L'ENLEVEMENT OU LA DESTRUCTION**

*Enlèvement après mise en demeure* – L'enlèvement du conteneur tombé à la mer nécessite la mise en place de moyens importants. Avant que l'Etat ne procède (§ 2<sup>nd</sup>), une mise en demeure est adressée au propriétaire du conteneur épave (§1<sup>ière</sup>).

*Droit de la police des épaves et droit de l'environnement : comparatif* – L'enlèvement de l'épave répond à deux finalités, symétriquement à l'assise textuelle permettant à l'Etat de procéder ainsi (Code de l'environnement, article L 218-72 et droit de police des épaves), finalités qui sont différentes selon les risques et les intérêts en présence : d'un côté, la protection de la navigation maritime, de l'autre, la protection de l'environnement.

Aussi, l'une et l'autre de ces finalités s'intéressent de manière inégale aux conteneurs tombés à la mer. Le droit de l'environnement ne concerne que les conteneurs recelant des matières dangereuses tandis que le droit de la police des épaves concerne, au final, tous les conteneurs tombés à la mer représentant un danger pour la navigation.

#### § 1<sup>er</sup>

##### **La mise en demeure avant l'enlèvement.**

*Mise en demeure et réactions* – La mise en place de moyens en vue de l'enlèvement et de la destruction des conteneurs tombés à la mer trouve son commencement par une mise en demeure adressée au propriétaire des « boîtes » à la dérive.

En fonction de la réaction du propriétaire concerné, vont se mettre en place les moyens techniques et juridiques d'enlèvement et de destruction des conteneurs.

**La raison d'être d'une mise en demeure** – La raison d'être d'une telle mise en demeure s'inscrit dans la volonté du législateur de responsabiliser le propriétaire de l'épave, en lui enjoignant de venir lui-même faire cesser le danger qu'il est supposé avoir produit.

**La condition préliminaire pour qu'il soit procédé à une mise en demeure** – Le Décret du 26 décembre 1961, modifié notamment par le Décret du 21 février 1985, soumet la mise en demeure à une condition préliminaire.

En effet, selon l'article 5 du Décret de 1961, la mise en demeure doit intervenir :

« *Lorsqu'une épave maritime présente, en totalité ou partie, un caractère dangereux pour la navigation, la pêche ou l'environnement, l'accès à un port ou le séjour dans un port...* ».

Il en va indiscutablement du conteneur tombé à la mer qui, on l'a vu, représente un risque certain pour la navigation, mais également la pêche et l'environnement. Enfin, le danger est bien présent lorsque le conteneur dérive dans un chenal<sup>80</sup>, par définition, lieu très fréquenté, aux abords d'un port, ou dans un estuaire ou une baie.

**Obligation relative de mise en demeure** – Il est des cas dans lesquels la mise en demeure pourra être passée outre. En effet, l'autorité compétente peut agir directement sans mettre en demeure le propriétaire, lorsque ce dernier est introuvable et ne se manifeste pas, mais également, lorsque l'épave constitue un danger « grave et imminent » pour la navigation.

Ainsi, le Conseil d'Etat dans un arrêt rendu le 23 octobre 1987 a donné raison à la Marine Nationale qui avait détruit, sans mise en demeure préalable, un navire chargé en explosifs, et dérivant.

Lorsqu'elle intervient, la mise en demeure doit respecter certaines règles de fond et de forme.

**Les auteurs possibles de la mise en demeure** – Le propriétaire se voit donc obligé de faire cesser le danger que l'épave [le conteneur tombé à la mer] fait peser sur la navigation, la pêche, l'environnement, les accès aux ports...

Cette obligation fait l'objet d'une mise en demeure, dont l'origine ressort de la compétence de différentes autorités selon le lieu où se trouve l'épave.

---

<sup>80</sup> **Chenal** : passage resserré entre deux écueils, des hauts fonds, des terres, et donnant accès à un port, ou permettant la navigation le long des côtes, entre les îles.

L'article 6 du Décret du 26 décembre 1961, dans sa rédaction actuelle<sup>81</sup>, énumère les compétences en la matière.

■ Si l'épave est découverte « *dans la limite de la région maritime et à partir de la laisse de basse mer, sauf dans les ports à l'intérieur de leurs limites administratives, dans les estuaires en deçà des limites transversales de la mer et dans les baies fermées* » (liste fixée par arrêté du Premier ministre), le **Préfet maritime** est compétent pour effectuer la mise en demeure ;

■ Si l'épave est découverte dans un port militaire, le **préfet maritime** est également compétent. Toutefois, il peut **déléguer ses pouvoirs au commandant de la marine** ;

■ Si l'épave est découverte dans les limites d'un port autonome, la compétence appartient au **directeur du dit port** ;

■ Si l'épave se trouve dans la limite d'un port départemental, le **Président du Conseil Général** est compétent ;

■ Si l'épave est découverte dans un port communal, le **maire** de la commune en question est compétent pour mettre en demeure le propriétaire de l'épave découverte ;

■ Si l'épave est découverte « *dans les ports non militaires, relevant de la compétence de l'Etat, autre que les ports autonomes, dans les estuaires et les baies fermées (...) et sur le rivage* », le **préfet** est ici compétent ;

■ Si la limite de partage des compétences entre le préfet maritime et les autres autorités est l'objet de doutes, il est possible que les autorités concernées agissent conjointement.

**Contenu de la mise en demeure** – L'objet premier de la mise en demeure est de sommer le propriétaire de faire cesser le danger que représente la dérive de son conteneur.

En outre, la mise en demeure est effectuée au visa des textes qui la prévoient expressément<sup>82</sup>.

Enfin, l'élément le plus important est le délai imparti au propriétaire pour l'accomplissement des opérations indispensable à la sécurisation de la navigation.

Bien que les textes ne donnent aucune indication sur le délai de mise en demeure, ce dernier peut être variable en fonction des circonstances : de quelques heures à quelques jours, voir

---

<sup>81</sup> Décret du 26 décembre 1961 – Article 6 modifié par le Décret 85-632 du 21 juin 1985 et par le Décret 88-199 du 29 février 1988.

<sup>82</sup> Voir *supra*.



plusieurs semaines (cette dernière hypothèse est assez peu probable pour les conteneurs dans la mesure où leur dérive constitue la pièce maîtresse du danger).

En l'absence de précision sur la durée du délai, il convient de se rapporter à la notion cadre de « délai raisonnable », relatif au contexte, à la difficulté d'une telle neutralisation du danger, de la météo, des moyens à mettre en œuvre.

En cas d'erreur manifeste d'appréciation (qui se traduirait soit par un délai trop court, soit, à l'inverse, par un délai exagérément long, rendant inutile, *in fine*, toute intervention), le juge pourrait prononcer une sanction.

**Formes de la mise en demeure : notification, affichage...** – La mise en demeure prendra une forme différente selon que le propriétaire est connu ou non.

● Si le propriétaire est connu, le Décret du 31 décembre 1961, tel que modifié par le Décret du 23 juin 1985, retient la nationalité du propriétaire afin d'adapter la mise en demeure.

Cette dernière fera l'objet d'une notification à un propriétaire de nationalité française. Elle fera l'objet d'une notification adressée au consul de l'Etat dont le propriétaire est ressortissant si ce dernier n'est pas de nationalité française.

Enfin reste l'hypothèse dans laquelle le propriétaire est étranger et de nationalité différente de celle de l'Etat d'immatriculation du navire ; dans ce cas, la mise en demeure est réalisée par notification adressée au consul de l'Etat dont le navire bat le pavillon.

● En revanche, si le propriétaire n'est pas connu, l'autorité compétente a la possibilité de faire cette mise en demeure par voie d'affichage ou d'insertion dans la presse.

Toutefois, si le conteneur tombé à la mer représente un danger tel que pour navigation, la pêche ou l'environnement, l'Administration pourra intervenir en cas de carence du propriétaire inconnu ou ne pouvant être avisé à temps.

**Les effets de la mise en demeure** – Dans l'hypothèse idéale, la mise en demeure conduit le propriétaire à agir en vue de neutraliser le danger que représente son conteneur tombé à la mer, dans le délai imparti.

Cependant, la mise en demeure peut ne pas être suivie d'effet par son destinataire.

Aussi, est-elle considérée restée sans effet lorsque les travaux de relèvement ou de démolition n'ont pas été commencés ou achevés dans le délai.

Dans ce cas, l'autorité compétente peut intervenir pour faire procéder à la cessation du danger causé par le conteneur tombé à la mer.

## § 2<sup>nd</sup>

### **La mise en œuvre de l'enlèvement.**

***Le temps de la réaction sur le conteneur-épave – Deux hypothèses : réaction du propriétaire, absence de réaction du propriétaire*** – Une fois les conteneurs tombés à la mer repérés, une fois le propriétaire identifié ou réellement non identifiable, une fois que les dangers ont été mesurés et une fois que la mise en demeure a dûment été réalisée, vient le temps des opérations concrètes de neutralisation du conteneur échappé de son navire d'origine.

Deux hypothèses doivent être désormais envisagées : soit le propriétaire réagi, soit le propriétaire ne réagi pas dans le délai imparti lors de la mise en demeure.

Ces deux cas vont structurer le présent paragraphe.

***Première hypothèse : réaction du propriétaire*** – Une fois mis en demeure, le propriétaire du conteneur-épave réagi et décide de procéder à la neutralisation de celui-ci.

Une remarque s'impose d'emblée : rarement les propriétaires de conteneurs tombés à la mer souhaitent récupérer la « boîte » et son contenu dans la mesure où, dès la chute, souvent violente, les marchandises ont subi des dommages tels qu'elles ne peuvent plus être exploitées<sup>83</sup>. L'absence fréquente d'étanchéité du conteneur finira d'achever l'état initial des marchandises.

Cette affirmation trouve contradiction dans quelques cas – rares cependant – où les marchandises arrivent en relativement bon état sur les plages. Que l'on pense à la ruée des habitants de communes bretonnes sur les plages desquelles étaient arrivés des conteneurs d'ananas perdus lors d'une tempête en décembre 2007, ou plus remarquable encore, les conteneurs du MSC NAPOLI offrant motos et autre matériel électroménager aux anglais venus en masse récupérer ces trésors des temps modernes sur les plages de la Manche.

***Les solutions offertes au propriétaire désireux d'agir sur son conteneur tombé à la mer*** – Les solutions qui s'offrent au propriétaire désireux d'agir sur l'un de ses conteneurs tombés à la mer dépendent beaucoup de sa situation financière ; il est entendu qu'un gros armateur n'aura

---

<sup>83</sup> Un calcul entre les frais d'enlèvement du conteneur à la mer et le gain récupéré sur les marchandises confirme l'intérêt, pour le propriétaire, de laisser le conteneur aux aléas de la mer.

pas la même attitude qu'un plus modeste, tant les moyens à mettre en place demandent temps, argent, matériel adéquat et personnel qualifié.

Parfois, le propriétaire préférera couler (ou laisser sombrer) son conteneur à la dérive. Des moyens visant à pétarder le conteneur, si le contexte géographique le permet<sup>84</sup> pourront alors être installés. On le sait, la meilleure des situations pour le propriétaire comme pour l'Etat garant de la sécurité maritime est l'immersion totale « naturelle » des conteneurs à la dérive.

***Le choix de l'assistance : entre le propriétaire du conteneur tombé à la mer et l'assistant, une convention d'assistance*** – Dans d'autres cas, il pourra être fait appel à une entreprise de remorquage laquelle dépêchera un navire-remorqueur afin de remonter à bord ou de tirer le conteneur, avec le risque qu'il coule pendant l'opération.

Là encore ces opérations sont très risquées : lors de sa montée sur le pont, le conteneur fermé peut s'ouvrir et laisser s'échapper, sinon l'eau qui s'y est engouffrée, du moins une marchandise parfois lourde, quelquefois toxique sur le pont du remorqueur.

Le propriétaire mis en demeure d'enlever un de ses conteneurs tombés à la mer peut faire appel à une entreprise de remorquage et conclure un contrat d'assistance avec elle.

***Le principe « NO CURE, NO PAY »*** – Le régime de l'assistance présente un inconvénient certain : le principe *NO CURE NO PAY*.

Par là, il convient d'entendre qu'une rémunération de l'assistant ne sera effectuée qu'en cas de succès.

Ce n'est pas le cas dans un contrat de remorquage : dans ce type de contrat, une indemnité minimale est prévue, même en cas d'échec.

***L'appel à l'aide et aux moyens de l'Etat*** – Plus sage reste la possibilité pour le propriétaire de se manifester et d'agir en collaboration avec l'Etat en vue de la neutralisation du danger que représente le conteneur-épave, et, en contrepartie, de le rembourser des frais et dépens engagés. Cette possibilité apparaît la plus avantageuse. D'une part, les moyens de l'Etat sont importants et le personnel est qualifié pour ce genre d'opération risquée. D'autre part, la collaboration permet d'envisager les frais et les dépenses avant et de n'intervenir qu'avec l'accord des deux parties, faisant reculer le risque de contestation des dépenses engagées par l'Etat.

---

<sup>84</sup> Pétarder une épave située en plein Rail d'Ouessant, par exemple, ne demande pas les mêmes précautions que de pétarder un conteneur à la dérive dans le Golfe de Gascogne.

Il convient dès lors d'envisager les moyens dont dispose l'Etat en la matière.

***Les moyens dont dispose l'Etat dans l'enlèvement ou la destruction des conteneurs tombés à la mer*** – Nécessairement, et à l'instar de tous les moyens que peut déployer l'Administration lors de la phase de reconnaissance et de balisage, l'Etat dispose de plusieurs options pour neutraliser le danger que constitue le conteneur tombé à la mer.

Ainsi et par exemple, des bâtiments de soutien comme l'ALCYON et l'AILETTE<sup>85</sup> sont armés pour procéder au grutage de conteneurs à la dérive.

Enfin, une fois le conteneur enlevé, l'Etat dispose de zones de stockage, zones gardées, dans lesquelles, en cas de matières dangereuses, l'épave sera mise hors d'atteinte de nuire.



*Remorqueur ALCYON.*

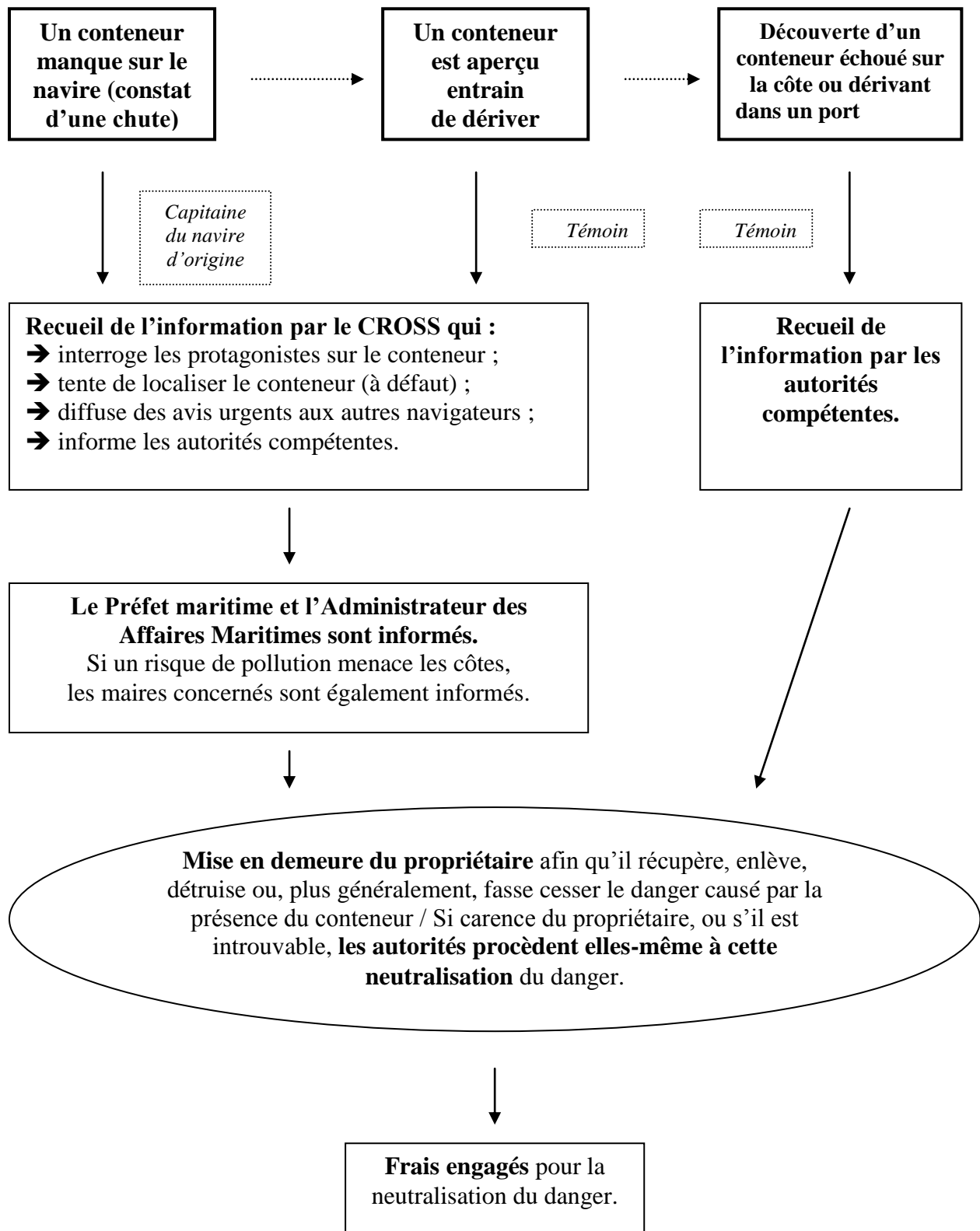


*Navire anti-pollution AILETTE.*

---

<sup>85</sup> L'AILETTE est mis à disposition du Préfet maritime de Méditerranée. Ses capacités, après modernisation fin 2003, couvrent de nombreux domaines et notamment le relevage de conteneurs perdus à la mer à l'aide d'une grue d'une capacité de 23 tonnes à 7 mètres et de 4 tonnes à 20 mètres.

*Schéma récapitulatif de la procédure relative la neutralisation du danger que représentent les conteneurs tombés à la mer –*



## **PARTIE II**

# **LA RÉPARATION DES DOMMAGES CAUSÉS PAR LES CONTENEURS TOMBÉS À LA MER**

*Le temps de la réparation* – Aborder la question de la réparation des dommages causés par les conteneurs tombés à la mer commande de formuler une première remarque, déjà connue : un conteneur tombé à la mer représente une source de dommage potentiel pour les autres navires ou usagers de la mer, mais également pour les côtes.

Lorsque toute la procédure relative à la prévention des accidents qui pourraient survenir n'a pas été suffisante ou que, malgré cela, un fait dommageable n'a pu être évité, vient le temps de la réparation.

C'est alors qu'apparaissent différentes questions : qui est responsable (au sens juridique du terme) lorsqu'un conteneur à la dérive vient se jeter contre la coque d'un navire ou s'échouer sur une côte, détruisant l'activité d'une partie du littoral ?

*Le sauveteur du conteneur-épave : le droit à une rémunération* – L'article 1<sup>er</sup> du décret du 26 décembre 1961 pose le principe selon lequel le sauveteur d'une épave a droit à une indemnité calculée en considération de la valeur de l'épave après le sauvetage, et en fonction des risques courus, des frais exposés, de l'habileté déployée, du matériel mis à disposition du sauvetage...

En principe, l'indemnité est convenue entre le propriétaire de l'épave et le sauveteur. Toutefois, s'ils ne parviennent pas à s'entendre sur le montant, le Tribunal de commerce fixera l'indemnité.

La Convention de 1989 sur l'assistance en mer étend l'indemnité du sauveteur lorsque ce dernier a procédé au sauvetage d'une épave susceptible de menacer l'environnement (conteneurs transportant des matières toxiques, par exemple). Dans ce cas, l'indemnité ne devra pas être calculée sur la base du bien sauvé, mais devra récompenser le sauveteur d'avoir pu éviter un dommage bien plus grand à l'environnement (article 14 de la Convention de Londres du 28 avril 1989).

***Au sens large, les dommages causés pas les conteneurs tombés à la mer*** – Comme il a été exposé plus haut dans cette étude<sup>86</sup>, il existe tout un camaïeu de dommages que peuvent causer les conteneurs tombés à la mer, camaïeu qui ne cesse de s'étendre.

Tout d'abord, les dommages peuvent être purement matériels : il en va ainsi du conteneur qui heurte la coque d'un navire qui croise sa route, ou d'un conteneur échoué qui dégrade le littoral.

Ensuite, les dommages peuvent être plus largement économiques<sup>87</sup> : coûts d'intervention pour le relèvement des conteneurs, perte économique pour les communes touchées par un conteneur échoué sur leurs côtes

***Un droit maritime « pris de court »*** – Plus que tout autre domaine, il apparaît que le droit maritime a été « pris de court » par l'évolution du gigantisme qui domine le transport maritime par conteneur, et aux conséquences dommageables, de plus en plus nombreuses, qui peuvent survenir.

Le droit maritime ne prévoit, pour l'heure, aucun régime propre aux dommages causés par les conteneurs tombés à la mer.

Au contraire, il procède à des exclusions : il en va ainsi des règles d'abordage qui ne sont pas applicables aux conteneurs perdus en mer<sup>88</sup>.

Devant ce silence, c'est du côté du droit commun de la responsabilité (Articles 1382 et suivants du Code civil) qu'il convient de se tourner.

---

<sup>86</sup> Voir *supra*, pages 18 – 19.

<sup>87</sup> Le dommage économique s'analyse en une lésion d'intérêts patrimoniaux dont le propre est d'être directement appréciable en argent.

<sup>88</sup> Voir *infra*, page 71.

**Une exclusion : les règles de l'abordage** – L'abordage est régi par la Loi du 7 juillet 1967 qui pose deux conditions pour que le heurt entre dans son champs d'application et échappe ainsi au droit commun des articles 1382 et suivants :

✓ D'une part, l'accident doit concerner au moins un navire : il faut entendre ici le navire comme un engin flottant, affecté à une navigation qui l'expose habituellement aux périls de la mer. Est également visé tout engin flottant à l'exception de ceux qui sont amarrés à poste fixe. L'épave maritime, même flottante, n'est pas considérée comme un engin flottant.

✓ D'autre part, et seconde condition, l'accident doit concerner deux bâtiments flottants. Il peut concerner un accessoire d'un navire.

Le conteneur tombé à la mer ne satisfait à aucune des conditions d'applicabilité de la Loi du 7 juillet 1967.

× En effet, et concernant la première condition, le conteneur tombé à la mer est une épave au sens des dispositions législatifs de 1961 (Loi et décret). Il est donc exclu de la Loi de 1967.

× De même, un conteneur échappé du porte-conteneurs qui le transportait ne peut plus être considéré comme accessoire du navire. La jurisprudence ne retient que des corps accrochés au navire comme une ancre de navire<sup>89</sup> ou un filet de pêche tiré par un chalutier.

**Confirmation jurisprudentielle de l'exclusion** – L'exclusion des conteneurs tombés à la mer trouve un écho en jurisprudence.

Dans un arrêt rendu par la Deuxième Chambre civile de la Cour de cassation le 5 janvier 1994, les juges ont exclus des règles de l'abordage le cas d'un conteneur qui, emporté lors d'une violente tempête, est venu s'échouer sur la côte et a été heurté par un voilier dont les amarres avaient été rompues lors de la même tempête.

Les règles de la force majeure sur l'article 1384 du Code civil ont été appliquées.

**Plan de la Partie III** – La neutralisation du danger que représentent les conteneurs tombés à la mer nécessite la mise en place de moyens onéreux par l'Etat. Initialement entendus comme frais dans l'arsenal législatif de 1961, ces moyens deviennent peu à peu des « dommages » au sens « civiliste » du terme. L'affaire du SHERBRO, qui avait par ailleurs médiatisé les

---

<sup>89</sup> Les juges de la Cour d'Appel d'Aix-en-Provence ont retenu cette solution dans un arrêt « GINOUSSE » rendu le 14 septembre 1984 (DMF 1985.601, note P. BONASSIES), affaire dans laquelle un accident mortel causé à un lamaneur avait été provoqué par l'explosion d'une canalisation de gaz arrachée par l'ancre du navire GINOUSSE alors escorté par l'embarcation du lamaneur victime. La Cour de cassation donnera raison aux juges aixois dans un arrêt rendu par la Chambre Commerciale le 7 avril 1987 (DMF 1988.670 et 1989.17, JCP 1987. IV. 213).



problèmes suscités par le perte en mer de conteneurs, s'est donc achevée, pour l'heure, sur une décision remarquable pour le sujet qui nous intéresse dans le cadre de cette étude, mais, plus généralement, pour le rapport entre droit maritime et droit commun.

Elle montre que les conteneurs tombés à la mer sont l'objet de préoccupations bien contemporaines, à l'heure des « *Grenelles de l'environnement et de la mer* ».

Il apparaît alors une dualité de dommages : d'un côté, ceux constitués par les frais de relèvement des conteneurs tombés à la mer (**Chapitre premier**), et, d'un autre côté, ceux survenus avant l'enlèvement des conteneurs (**Chapitre second**).



*Découverte de conteneurs échoués (et de leurs marchandises).*

## **CHAPITRE PREMIER**

# **REMBOURSEMENT DES FRAIS ENGAGÉS PAR L'ETAT AFIN DE SUPPRIMER LES DANGERS QUE REPRÉSENTENT LES CONTENEURS TOMBÉS À LA MER**

*Plan du présent chapitre* – De l'observation du dispositif mis en place par le droit maritime permettant à l'Etat de récupérer les frais qu'il a engagé en vue de neutraliser le danger que représentent les conteneurs tombés à la mer, il ressort une insuffisance certaine (**Section première**) qui a, dès lors, conduit la jurisprudence à rechercher de nouvelles solutions (**Section deuxième**).

Mais c'est là consacrer une nouvelle catégorie de dommages au sens « civiliste » du terme. Sans doute, l'objectif de la jurisprudence, on le verra, est-il double : réparer et responsabiliser.

Quel que soit le régime appliqué (droit commun ou droit maritime), il conviendra de s'intéresser au traitement réservé par le droit des assurances aux frais de relèvement des épaves (**Section troisième**).

## **SECTION PREMIERE**

### **INSUFFISANCE CERTAINE DU DROIT MARITIME DANS LA REPARATION DU PREJUDICE SUBI PAR L'ETAT DANS SON ACTION EN SUPPRESSION DU DANGER QUE REPRESENTENT LES CONTENEURS TOMBES A LA MER**

*Dispositions rigoureuses et interprétation stricte* – L'exposé des différents leviers classiques qui permettent à l'Etat d'intervenir et d'obtenir réparation des frais engagés lors de la neutralisation des conteneurs tombés à la mer permettra d'accuser la rigueur des dispositions qui contraignent l'Etat (§ 1<sup>er</sup>).

A ces conditions contraignantes, vient répondre une jurisprudence qui interprète strictement les différentes dispositions (§ 2<sup>nd</sup>).

#### **§ 1<sup>er</sup>**

##### **Des dispositions rigoureuses pour l'Etat créancier.**

*Une première contrainte pour l'Etat : sa mission de police* – La mission de police et de récupération des conteneurs-épaves doit être regardée à la lumière d'une jurisprudence bien établie (C.E., 30 octobre 1996) selon laquelle les activités de police (en l'occurrence balisage et récupération du conteneur-épave) ne peuvent être facturées aux usagers sauf si elles sont exécutées dans leur intérêt exclusif et personnel. Les pouvoirs de police administrative des épaves sont, comme tout pouvoir de police, inaliénables et imprescriptibles.

Cela constitue donc, une difficulté importante pour l'Etat, mais ce n'est pas la seule.

*Des fondements classiques trop restrictifs* – La neutralisation du danger que représentent les conteneurs tombés à la mer contraint l'Administration à engager divers coûts relativement importants.

Pour qu'elle puisse en obtenir réparation, deux fondements sont classiquement possibles : le dispositif législatif de 1961 sur la police et le régime des épaves et l'article L.218-72 du Code de l'environnement<sup>90</sup>.

---

<sup>90</sup> Voir Annexe 3, page 124.

Mais à la lecture de ces deux fondements, des limites conséquentes apparaissent, freinant ainsi l'action de l'Etat en recouvrement des frais dépensés.

***La loi de 1961 relative à la police des épaves : limites et incohérence(s)*** – Concernant, tout d'abord, la Loi du 24 novembre 1961, celle-ci dispose, dans son article 1<sup>er</sup>, que

*« Lorsque le propriétaire d'une épave est inconnu ou lorsque, dûment mis en demeure, directement ou en la personne de son représentant, il refuse ou néglige de procéder aux opérations de sauvetage, de récupération d'enlèvement, de destruction ou à celles destinées à supprimer les dangers que présente cette épave, l'Etat peut intervenir d'office, aux frais et risques du propriétaire ».*

L'action de l'Etat est conditionnée, réduite : mise en demeure préalable et de nature à être efficace (l'adjectif « dûment » est là pour insister sur la rigueur de la mise en demeure), la carence du propriétaire, les frais et les risques sont à la charge du propriétaire.

Il convient de s'étonner dès à présent sur la formulation du présent article : le début de l'article 1<sup>er</sup> se heurte à ses dernières dispositions créant ainsi une certaine incohérence et par là même un flou juridique.

En effet, comment mettre à la charge du propriétaire les frais de relèvement des conteneurs perdus en mer, si le propriétaire en question est et demeure, après maintes recherches, inconnu ?

De plus, le propriétaire du conteneur peut différer de l'armateur du navire porte-conteneurs qui a laissé échapper les « boîtes » source de dommage.

C'est précisément le problème qui s'est posé dans l'affaire qui sera évoquée plus avant dans cette étude<sup>91</sup> : Cour Administrative d'Appel de Nantes, 2 décembre 2008, *Ministre de la Défense c/ Compagnie China Shipping*.

***L'article 9 du Décret de 1961 : les interrogations autour du « danger grave et imminent »***

– L'article 9 du Décret du 26 décembre 1961 autorise l'autorité compétente à agir immédiatement, aux frais et risques du propriétaire afin d'effacer le risque que représente un conteneur tombé à la mer. Cette intervention directe ne peut se faire qu'en cas de « *danger grave et imminent* » à la navigation ou à l'environnement.

Comme le souligne Monsieur l'Administrateur des Affaires Maritimes, adjoint à la Sécurité maritime, Direction Régionale des Affaires Maritimes des Bouches-du-Rhône, Bruno

---

<sup>91</sup> Voir page 77.

CELERIER<sup>92</sup>, plusieurs interrogations se posent à la lecture de cet article : qui peut réellement apprécier le « danger grave et imminent » et qui peut (veut) prendre cette responsabilité ?<sup>93</sup> Selon quels critères ? Quelle est la limite entre une situation d'urgence et une situation exempte d'urgence ?

De plus, un conflit d'intérêts existe ; dans quel sens le résoudre ? A quelle fin enlever un conteneur tombé à la mer plutôt que de le laisser dériver en espérant qu'il sombre ?

Car c'est bien un choix délicat qui doit être opéré : d'un côté, se trouve la sécurité maritime et la volonté d'empêcher une collision probable avec un navire qui croiserait sa route, collision dont les effets pourraient être dramatiques (navire pétrolier, navire à passagers...) ; d'un autre côté, éviter des dépenses colossales à l'Etat, au propriétaire du conteneur (qui n'a parfois pas les moyens financiers de mettre en place des mesures appropriées à l'enlèvement), éviter de faire prendre des risques au personnel qui va œuvrer aux abords du conteneur à la dérive.

***Critique générale du dispositif de 1961 concernant les épaves et appliqué aux conteneurs tombés à la mer*** – Le dispositif mis en place par le législateur à partir de 1961 était attendu<sup>94</sup>. Seulement, aujourd'hui, à l'ère du gigantisme qui domine le transport maritime de marchandises par conteneurs, ce dispositif paraît inadapté.

Inadapté parce que le dispositif a quelque peu vieilli et méconnaît toutes les contraintes qui pèsent sur le transport maritime par conteneurs (contraintes commerciales qui engendrent des cadences infernales et, *de facto*, fait peser des risques sur l'expédition maritime, sur la marchandise, sur les usagers de la mer). Bien que le dispositif ait fait l'objet de retouches et modifications successives par différents décrets<sup>95</sup>, le dispositif se calque mal sur la réalité des conteneurs à la dérive et, notamment, parce que le propriétaire est particulièrement difficile à retrouver. On passe en effet du gigantisme au minimalisme : en mer, un conteneur est très délicat à approcher et la lecture des numéros d'immatriculation permettant d'identifier la « boîte » est difficile et dangereuse, d'autant plus si le conteneur flotte entre deux eaux.

De plus, le délai d'action avec un conteneur à la dérive est très court : son déplacement est plus rapide que pour un navire réduit en épave et son balisage « permanent » est, sinon éphémère, du moins sommaire.

---

<sup>92</sup> Lors d'un entretien réalisé pendant un stage effectuée à la Direction régionale des Affaires Maritimes de Marseille au mois de juin 2009.

<sup>93</sup> De telles interrogations incitent à renvoyer à l'étude de Max WEBER, *Le savant et le politique*, 1919 (La Découverte – Edition 2002).

<sup>94</sup> Dès 1952n le Doyen RIPERT dénonçait la vétusté des textes concernant les épaves maritimes. Il avait alors proposé un projet de codification (DMF 1952, p.220).

<sup>95</sup> Et notamment les importants Décrets du 21 février 1985 et du 5 décembre 1991.

***L'article L.218-72 du Code de l'environnement l'urgence ou condition stricte pour l'action directe de l'Etat*** – L'article L.218-72<sup>96</sup> du Code de l'environnement constitue la Section V intitulée « Mesures de police maritime d'urgence ».

Cet article prévoit que, dans l'hypothèse d'avarie ou d'accident en mer survenu à un navire transportant ou ayant à son bord des substances nocives, dangereuses ou des hydrocarbures, et pouvant créer « *un danger grave d'atteinte au littoral ou aux intérêts connexes de l'Etat* », ce dernier peut mettre en demeure le propriétaire ou l'exploitant de prendre toutes les mesures propres à faire cesser le danger.

Et l'article d'ajouter qu'en cas de carence du propriétaire, ou en cas d'urgence, l'Etat pourra se substituer à lui pour faire exécuter toutes les tâches nécessaires.

Par conséquent, l'action de l'Etat est limitée à deux conditions cumulatives : la nature des matières dangereuses ou nocives transportées par le navire et le risque de pollution pour le littoral.

L'Administration se trouve alors enfermée dans des cadres juridiques contraignants. A cela, se joint une interprétation jurisprudentielle stricte.

## § 2<sup>nd</sup>

### **Une interprétation jurisprudentielle stricte des différents mécanismes classiques.**

***Illustration des difficultés pour l'Etat d'obtenir réparation des frais engagés sur les conteneurs tombés à la mer : l'Affaire « Navire XIN QING DAO »***<sup>97</sup> – L'insuffisance du droit maritime dans la réparation du préjudice subi par l'Etat dans son action en suppression du danger que représente le conteneur tombé à la mer se manifeste à travers les contraintes multiples mises en avant dans l'affaire du Navire XIN QING DAO (Cour Administrative d'Appel de Nantes, 2 décembre 2008).

***Arrêt « Navire XIN QING DAO » : les faits*** – Le porte-conteneurs XIN QING DAO battant pavillon de la République Populaire de Chine, perdait, involontairement, 20 conteneurs, le 27 octobre 2004, au large de la Pointe du Raz. Tandis que le navire faisait route vers la Grande-Bretagne, le Préfet maritime de l'Atlantique a mis en demeure la Compagnie *China Shipping*

<sup>96</sup> Issu de l'article 16 de la Loi n°76-599 du 7 juillet 1976.

<sup>97</sup> C.A.A. de Nantes, 2 décembre 2008 (AJDA 2009).

*Container Lines* de prendre toutes les mesures appropriées afin de faire cesser, avant le 28 octobre à 12h GMT, le danger que constituait la dérive des conteneurs tombés à la mer.

A l'initiative de la Préfecture maritime de l'Atlantique, plusieurs moyens de localisation des « boîtes » sont déployés dont un survol de la zone de chute. Seul un conteneur est retrouvé, dérivant dans une zone maritime fréquentée.

Devant la situation d'urgence, un navire de la Marine nationale a été appareillé afin d'enlever le conteneur puis de le ramener à Brest.

Par décision du 26 novembre 2004, les services du commissariat de la marine à Brest ont alors réclamé à la Compagnie *China Shipping Container Lines* le remboursement des dépenses<sup>98</sup> effectuées afin de localiser puis d'enlever le conteneur dérivant.

Dans un premier temps, la Compagnie chinoise verse la somme réclamée avant de se rétracter et de demander remboursement des sommes versées. La compagnie se voit opposer un refus par les services du Commissariat de la Marine à Brest ; elle assigne l'Etat français devant le Tribunal Administratif de Rennes, en remboursement de la somme versée.

**Arrêt « Navire XIN QING DAO » : la procédure** – Le Tribunal Administratif de Rennes, par jugement rendu le 12 décembre 2006, annule la décision du Directeur du Commissariat de la marine et condamne l'Etat en remboursement des frais versés par la Compagnie Chinoise et augmentée des intérêts.

Le Ministre de la Défense forme un recours devant la Cour Administrative d'Appel de Nantes, laquelle confirme la décision des juges rennais.

Deux motifs étaient invoqués : l'un de forme (incompétence du signataire de la décision de rembourser les sommes versées par l'Etat lors de la récupération du conteneur), l'autre de fond : « *l'absence de texte permettant en l'espèce à l'Etat de mettre le coût des opérations de recherche et de récupération des conteneurs à la charge du propriétaire du navire*<sup>99</sup> ».

**Arrêt « Navire XIN QING DAO » : la solution** – Au soutien de leur décision, les juges de la Cour Administrative d'Appel ont repris point par point les bases légales visées par le Ministre de la défense dans son recours et qui avaient servi d'assise textuelle à la décision du 26 décembre 2004.

Reprenons les éléments principaux de l'argumentation des juges de Nantes :

---

<sup>98</sup> Le montant réclamé par les services du Commissariat maritime de Brest s'élevait à 139 257,39 € (DEGOMMIER Sébastien, AJDA 2009 n°1 P. 40).

<sup>99</sup> DEGOMMIER Sébastien, AJDA 2009 , préc.

✎ Tout d'abord, le Décret n°86-366 du 11 mars 1986 relatif à la rémunération de certains services rendus par le Ministère de la défense pose un cadre d'intervention de l'Etat, correspondant à ses missions de police maritime, missions nécessaires pour assurer la sécurité de la navigation. La présence de conteneurs dérivant compromet la sécurité maritime (risque de collision) et commande donc une intervention rapide, relevant de la nécessité publique, et *« ne pouvant être regardée comme une prestation spécifique assimilable à un service rendu donnant lieu à rémunération en vertu de ce texte »* ;

✎ Ensuite, l'article L.218-72 du Code de l'environnement s'applique exclusivement aux avaries ou accidents de mer survenus aux navires ou engins (entre autres...) transportant des substances nocives ou dangereuses ou des hydrocarbures et pouvant créer un risque grave pour le littoral. On retrouve les deux conditions évoquées plus haut dans ce chapitre et qui encadrent de manière rigoureuse l'Etat dans son action.

En l'espèce, aucun des conteneurs tombés à la mer ne transportait de matières dangereuses telles que visées par le Code de l'environnement. Ce texte ne pouvait donc pas constituer une base légale valable.

✎ En outre, l'article 221 de la Convention des Nations Unies sur le Droit de la mer du 10 décembre 1982 était également invoqué.

Cet article précise que :

*« 1/ Aucune disposition de la présente partie ne porte atteinte au droit qu'ont les Etats, en vertu du droit international, tant coutumier que conventionnel, de prendre et de faire appliquer au-delà de la mer territoriale des mesures proportionnées aux dommages qu'ils ont effectivement subis ou dont ils sont menacés afin de protéger leur littoral ou les intérêts connexes, y compris la pêche, contre la pollution ou une menace de pollution résultant d'un accident de mer, ou d'actes liés à un tel accident, dont on peut raisonnablement attendre des conséquences préjudiciables.*

*2/ Aux fins du présent article, on entend par « accident de mer » un abordage, échouement ou autre incident de navigation ou événement survenu à bord ou à l'extérieur d'un navire entraînant des dommages matériels ou une menace imminente de dommages matériels pour un navire ou sa cargaison ».*

Cet article s'applique au cas du navire XIN QING DAO, et ne prévoit aucune compensation pour l'Etat intervenant.

✎ Par ailleurs, le demandeur a soutenu que la décision contestée trouvait base légale dans le régime de l'assistance maritime mis en place par la Convention internationale de Londres signée le 28 avril 1989.



Aux termes de ce texte, et plus particulièrement, de son article 14 :

« Si l'assistant a effectué des opérations d'assistance à l'égard d'un navire qui par lui-même ou par sa cargaison menaçait de causer des dommages à l'environnement et n'a pas pu obtenir (...) une rémunération équivalent au moins à l'indemnité spéciale calculée conformément au présent article, il a droit de la part du propriétaire du navire à une indemnité spéciale équivalant à ses dépenses telles que définies ».

Cet article a également été écarté par les juges administratifs dans la mesure où les mesures d'assistance doivent concerner directement le navire (ce qui n'était pas le cas en l'espèce).

En marge, les juges précisent même que si le Ministre de la Défense avait souhaité invoquer l'article 12 de la même Convention – article 12 qui précise qu'aucun paiement n'est dû si les opérations d'assistance n'ont pas eu de résultat utile – la récupération d'un seul conteneur sur les vingt perdus en mer aurait suffi à ne pas donner base légale à la décision de décembre 2004.

Enfin, le Ministre de la Défense invoque le dispositif légal de 1961 concernant les épaves et leur propriétaire. La Compagnie chinoise a fait valoir que ce dispositif ne pouvait lui être directement appliqué dans la mesure où, même si les conteneurs perdus par le navire sont bien des épaves au sens de l'article 1<sup>er</sup> du Décret du 26 décembre 1961, elle n'était pas propriétaire des conteneurs tombés du navire, mais seulement transporteur maritime.

Les juges de la Cour Administrative d'Appel confirment donc l'absence de fondement juridique justifiant la créance de l'Etat.

**Appréciation critique de l'Arrêt « Navire XIN QING DAO »** – Incontestablement, il ressort de la solution rendue par la juridiction administrative nantaise que l'Etat ne manque pas d'outils pour procéder à l'enlèvement des conteneurs (on assiste à un foisonnement de textes en la matière qui montre la volonté tant sur le plan interne qu'international de prévenir les dangers en mer ou venus de la mer, et de protéger les côtes).

Reste cependant que les frais engagés par l'Administration pour mener à bien sa mission peuvent difficilement être recouverts, tant les conditions posées par ces textes viennent limiter le champ d'action de l'Etat.

La décision rendue par la Cour Administrative d'Appel dans cette affaire est tout à fait rigoureuse et fait application stricte des textes en vigueur.

Comme le souligne Monsieur Sébastien DEGOMMIER, Premier Conseiller à la Cour Administrative d'Appel de Nantes, le Ministre de la défense aurait du sortir du cadre du droit maritime pour parvenir à recouvrer les dépenses effectuées, et attaquer sur le terrain du droit

commun, notamment en considérant la Compagnie *China Shipping* comme gardienne des conteneurs pendant le transport, conteneurs dont elle avait la direction et le contrôle durant les opérations de transport (article 1384 du Code civil : responsabilité du fait des choses que l'on a sous sa garde).

C'est précisément la solution retenue le 5 juin 2008 par la Cour d'Appel de Rouen dans le fameux Arrêt « *Navire JERBA* »<sup>100</sup>.

***Le regard désormais tourné vers le droit commun*** – En conséquence, et devant la complexité et l'insuffisance du droit maritime en matière de conteneurs tombés à la mer, et plus particulièrement de réparation du préjudice subit par l'Etat qui engage des frais pour neutraliser le danger, il ressort de tout cela la nécessité de rechercher d'autres possibilités, notamment sur le terrain du droit commun.

Dans un arrêt très récent<sup>101</sup>, la Cour de cassation a dégagé, sous forme de principe, l'application du droit commun de la responsabilité délictuelle (fondé sur l'article 1382 du Code civil) afin que l'Etat puisse obtenir remboursement des frais engagés lors de la neutralisation du danger que représentent les conteneurs tombés à la mer.



« Pillage » de conteneurs échoués (*MSC NAPOLI, Grande Bretagne*).

<sup>100</sup> Cour d'Appel de ROUEN (2<sup>ème</sup> Chambre), 5 juin 2008, n° 04/05001 – « *Navire JERBA* » – Voir *infra*.

<sup>101</sup> Cass. Com., 16 décembre 2008, n° 07-21.943 – Sté BOLORE c/ Sté SYNGENTA CROP PROTECTION, dite « *Affaire Navire SHERBRO* » - Voir *infra*.

## **SECTION DEUXIEME**

### **INSTRUMENTALISATION CONTEMPORAINE DU DROIT COMMUN AU SERVICE DE L'ETAT DANS SON ACTION EN SUPPRESSION DU DANGER QUE REPRESENTENT LES CONTENEURS TOMBES A LA MER**

*Droit commun et autres instruments nouveaux au service de l'Etat créancier* – Le 16 décembre 2008, la Chambre commerciale de la Cour de cassation pose une solution très importante en matière d'enlèvement de conteneurs tombés à la mer. Sans ignorer le droit de police des épaves, et le dispositif législatif de 1961, les juges de la Haute juridiction placent l'Article 1382 du Code civil<sup>102</sup>, pilier du droit de la responsabilité civile délictuelle, au milieu de cet arsenal et l'offrent en instrument à l'Etat qui souhaite engager une action en recouvrement des frais dépensés pour enlever les conteneurs à la dérive ou échoués. Il s'agit là de contourner toutes les contraintes d'un droit maritime ambitieux, rigoureux, voir même, pour le cas qui nous intéresse ici, inadapté (§ 1<sup>er</sup>).

Mais la découverte du droit commun au secours de l'Etat créancier pose de multiples questions quant aux effets qui peuvent être attendus (§ 2<sup>ième</sup>), dont celle de la limitation de responsabilité, qui, compte tenu de son importance, sera traitée à part (§ 3<sup>ième</sup>).

#### **§ 1<sup>er</sup>**

**« Découverte » des articles 1382 et suivants du Code civil au secours de l'Etat créancier.**

*Au commencement, le Navire SHERBRO, dans la nuit du 8 au 9 décembre 1993* – Alors que des vents de 80 nœuds (> force 12) s'abattent sur la Manche en décembre 1993, le Navire SHERBRO<sup>103</sup>, en route au large de Cherbourg laisse échapper à la mer 90 conteneurs.

Tandis que les autorités, prévenues au petit matin par le capitaine, ordonnent au SHERBRO de regagner le port de Brest afin d'y arrimer à nouveau sa cargaison, des moyens aériens sont déployés pour repérer les conteneurs dérivant. Environ 30 « boîtes en cavale » sont signalées.

<sup>102</sup> Est-il besoin de reproduire le célèbre 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* ».

<sup>103</sup> Navire neuf ; longueur de 180 mètres ; capacité E.V.P. : 1700.

Parallèlement, l'étude précise des conteneurs tombés révèle que dix d'entre eux contiennent des matières toxiques ou dangereuses. Quelques jours plus tard, « *des sachets blancs et verts frappés de tête de mort* »<sup>104</sup> sont retrouvés sur les plages de la Pointe du Cotentin : il s'agit de quelques grammes d'Apron Plus, un fongicide insecticide, carbamate pesticide.

Restent des conteneurs à la dérive, conteneurs dont l'administration maritime a fait procéder au relèvement.

***Puis, la réaction de l'Etat et notamment, la Préfecture maritime*** – Par arrêté du 9 décembre 1993, le Préfet maritime de la Manche et de la mer du Nord a mis en demeure l'armateur du navire, en l'espèce, la Société DELMAS VIELJEUX, « *de prendre toutes mesures nécessaire pour lutter contre la pollution représentée par les produits tombés à la mer* »<sup>105</sup>.

Le 13 décembre, le Préfet de la Manche met en demeure, par voie d'arrêté, les Sociétés DELMAS VIELJEUX et CIBA-GEIGY (chargeur du navire), de faire cesser le danger que constituent les épaves provenant du SHERBRO, et échouées sur le littoral de la Manche.

Enfin, le 24 décembre, le Préfet du Pas de Calais fait de même pour le littoral de son département.

Afin d'obtenir remboursement des frais qu'il a engagé en vue de prévenir et réparer les dommages engendrés par la perte des conteneurs en mer, l'Etat a assigné, devant le T.G.I. de Nanterre, les Sociétés BOLLORE (qui a racheté la Société DELMAS VIELJEUX) et SYNGETA CROP PROTECTION (venant aux droits de la Société CIBA-GEIGY).

***En outre, le travail des juges du fond : C.A. Versailles 11 octobre 2007*** – Les juges du fond ont condamné le propriétaire (Sté BOLLORE) à verser à l'Etat 475 595,90 € en réparation aux préjudices subis par l'Etat et autres victimes du fait de la perte des conteneurs.

Concernant la responsabilité de la Sté BOLLORE, la Cour d'Appel de Versailles a pointé du doigt différents dysfonctionnements constituant autant de causes qui, conjuguées à une mer forte, ont entraîné la perte des conteneurs. Parmi ces dysfonctionnements, des anomalies dans l'arrimage ont été relevées :

« *Il est ainsi établi que :*

*(...) les constatations faites (...) sur l'URSULA E..., ex SHERBRO, ont révélé que l'arrimage ne respectait pas toujours les règles de poids, que certains saisissages n'étaient*

---

<sup>104</sup> PERETIe olivier, *Sous la nitro, la plage*, Nouvel Observateur – décembre 1993.

<sup>105</sup> Cour d'Appel de Versailles, 11 octobre 2007 : « *Sté BOLLORE / M. l'Agent Judiciaire du Trésor* ».

*pas correctement mis en œuvre et que certains éléments fixes de saisissages pouvaient ne pas être en état de supporter les charges engendrées par les coups de roulis,*

*(...) que le désarrimage lors des coups de roulis est la conséquence de l'absence de définition et de mise en œuvre correctes de l'arrimage et du saisissage ».*

A la suite de ces fautes décelées, les juges de la Cour d'Appel se sont penchés sur le préjudice subi par l'Etat, en rappelant, pièces à l'appui, les sommes engagées par l'Administration ainsi que la durée des interventions, leurs nombres, leur valeur unitaire ou horaire, et la somme due. La Société BOLLORE se pourvoit en cassation.

***La décision de la Cour de cassation : Com., 18 décembre 2008*** – Devant les juges de la Haute juridiction, la Sté BOLLORE fait valoir deux moyens à sa prétention : l'une concernant le dispositif législatif de 1961 concernant le régime des épaves, l'autre relatif aux frais déjà engagés par le Sté BOLLORE pour les actions de l'Etat mises en œuvre dans l'intérêt de cette dernière.

Tandis que les juges de la Chambre commerciale balayent ce second moyen (« *le second grief critique un motif surabondant* »), ils répondent au premier et posent l'attendu suivant sous forme de principe :

*« Mais attendu (...) que la loi du 24 novembre 1961, qui rend le propriétaire d'une marchandise tombée d'un navire à la mer débiteur envers l'Etat des conséquences des opérations de sauvetage, de récupération, d'enlèvement, de destruction ou de celles destinées à supprimer les dangers que présente cette épave que l'Etat a mise en œuvre, ne fait pas obstacle au droit que l'Etat, qui a procédé à de telles opérations, tient des articles 1382 et suivants du Code civil, de rechercher la responsabilité de celui qui est à l'origine du sinistre. »*

Et les juges d'ajouter et conclure :

*« qu'ayant relevé 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, la Cour d'Appel a, à bon droit, dit recevable la demande d'indemnisation de l'Etat à son encontre. »*

Les juges rejettent donc le pourvoi formé par la Sté BOLLORE.

**Conséquences de l'application des articles 1382 et suivants du Code civil.**

*Les réactions doctrinales* – L'arrêt de la Chambre commerciale du 16 décembre 2008 a été abondamment commenté par la doctrine<sup>106</sup>.

La plupart des auteurs saluent cette décision, même si elle suscite quelques interrogations.

Pour Monsieur le Professeur Pierre BONASSIES, « *la position de la Cour de cassation paraît des plus fondée* », le dispositif de 1961 ne faisant apparaître aucune volonté du législateur de limiter les droits de l'Etat aux seuls droits que prévoient la loi et le décret de 1961. Le Professeur P. BONASSIES relève que les juges de la Cour de cassation font référence « *au droit que l'Etat tient des articles 1382 et suivants du Code civil* » et conclu qu'ils ont entendu faire application du régime de responsabilité du fait des choses, de l'article 1384-1 du Code civil.

Toutefois, il est permis de proposer une autre interprétation.

En effet, les juges de la Chambre commerciale ont repris l'argumentaire de la Cour d'Appel de Versailles qui démontrait toute une série de négligences dans l'arrimage et le saisissage des conteneurs sur le navire SHERBRO. Cette attention portée sur la période qui se trouve en amont de la chute des « boîtes » semble révéler que les juges ont entendu faire application de l'article 1383 du Code civil selon lequel :

*« Chacun est responsable du dommage qu'il a causé par son propre fait, mais encore par sa négligence ou par son imprudence ».*

On le sait, celui qui agit par négligence ou imprudence n'a pas l'intention de causer un dommage : c'est ce que l'on appelle un quasi-délit.

Comme le rappelle Madame Muriel FABRE-MAGNAN<sup>107</sup>, l'étendue de la responsabilité de l'article 1383 est déterminée uniquement par l'importance du préjudice causé (principe de réparation intégrale du préjudice). Dans le raisonnement de la Cour d'Appel de Versailles, approuvé par l'arrêt du 16 décembre 2008, les juges ont évalué le préjudice de l'Etat eu égard aux sommes versées, au temps consacré, par chaque entité qui a participé à la recherche et à l'enlèvement des conteneurs tombés à la mer.

---

<sup>106</sup> Voir notamment, Pierre BONASSIES, DMF 2009, n°701 p.221 ; Martin NDENDE, Revue de droit des transports, Mars 2009, n°3, comm. 55 ; Xavier DELPECH, Dalloz Actualité 2009 ; Barham TOURE, Revue de droit des transports, Juin 2009, p.12.

<sup>107</sup> Muriel FABRE-MAGNAN, *Les Obligations*, P.U.F., édition 2004 n°279.

C'est ce que retient Monsieur le Professeur Martin NDENDE pour qui « *visiblement*, [les juges de la Cour de cassation] *ont donc fait le choix, très prudent et sage, de se placer sur le terrain de la responsabilité pour faute d'imprudence ou de négligence* », et par là de souligner « *l'extrême vitalité des articles 1382 et suivants du Code civil* ».

Reste que, pour Monsieur Xavier DELPECH, la solution de la Cour de cassation doit être regardée dans une volonté plus générale de « moralisation » du transport maritime, à l'heure où les questions environnementales occupent une place centrale sur la scène politique nationale<sup>108</sup> (et bien au-delà).

Pour Monsieur DELPECH, même si l'Etat a entendu instrumentaliser les articles 1382 et suivants du Code civil afin de permettre à l'Etat de recouvrer plus facilement sa créance en matière d'enlèvement de conteneurs tombés en mer, il s'agit aussi de « sanctionner » les acteurs négligents du transport maritime.

Et l'auteur de rappeler que la Cour suprême des Etats-Unis a récemment condamné, à propos de la marée noire provoquée par le pétrolier Exxon VALDEZ<sup>109</sup>, la Compagnie pétrolière Exxon à verser des « *punitive damages* » à certaines victimes de cette pollution<sup>110</sup>.

***Les questions suscitées par l'arrêt du 16 décembre 2008*** – Au regard de tout cela, il apparaît que l'arrêt de la Chambre commerciale s'inscrit dans un courant indemnitaire général qui embrasse la volonté de moraliser le transport maritime de marchandises frappé par le gigantisme et les cadences commerciales qui vont avec.

Une absence de condamnation dans l'affaire du SHERBRO aurait sans doute laissé perplexe, à l'heure où l'environnement est au cœur de toutes les attentions politiques, commerciales, scientifiques...

Seulement, si elle est majoritairement saluée, cette décision dévoile quelques interrogations.

Aussi, l'application des différents régimes de responsabilité délictuelle du Code civil commande de satisfaire à certains impératifs<sup>111</sup>. Appliquer le droit commun des articles 1382 et suivants commande de trouver un responsable.

---

<sup>108</sup> L'arrêt SHERBRO a été rendu la veille de la décision condamnant les deux sociétés du Groupe Total dans l'affaire ERIKA : Civ. 3<sup>ième</sup>, 17 décembre 2008, n°04-12.315.

<sup>109</sup> Pétrolier qui s'échoua en 1989 aux larges côtes de l'Alaska, provoquant une importante marée noire.

<sup>110</sup> Cour suprême des Etats-Unis, 25 juin 2008, *Exxon Shipping Co c/ BAKER*.

<sup>111</sup> Le mot « *condition* » aurait été, ici, trop formel.

***Mais qui peut être responsable ?*** – Il existe un éventail de responsables :

- \* L'armateur qui n'a pas suffisamment sécurisé son transport en pontée ?
- \* Le chargeur pour avoir fait une fausse déclaration sur le contenu, le poids du conteneur ?
- \* L'équipage qui n'a pas procédé aux vérifications sur l'arrimage des conteneurs ?
- \* Le propriétaire du conteneur entendu comme « contenant » pour un défaut de fabrication ?
- \* Le (ou les) propriétaire(s) de la marchandise contenue dans le conteneur ?

Pour répondre à ces questions, le jeu classique du lien de causalité entre le fait et le dommage qui en est résulté permettra aux juges de déterminer l'entité sur la tête de laquelle reposera la responsabilité.

***Parallèle avec la Convention H.N.S. du 3 mai 1996*** – Mais l'instrumentalisation de l'article 1382 du Code civil telle qu'opérée dans l'arrêt du 16 décembre 2008, fait échos à la Convention de l'Organisation Maritime Internationale (O.M.I.) sur la responsabilité et l'indemnisation pour les dommages au transport par mer de substances nocives et potentiellement dangereuses (Convention HNS du 3 mai 1996 – non encore entrée en vigueur). Ce texte fait du propriétaire du navire le principal responsable des dommages. Toutefois, il institue un régime de plein droit, ce qui n'est pas, en substance, le cas de l'arrêt de la Chambre commerciale.

***Effet(s) de l'arrêt du 16 décembre 2008*** – S'il faut attendre d'autres décisions afin de voir de quelle manière seront articulés droit maritime (régime des épaves) et droit commun, c'est que les interrogations suscitées par un tel arrêt seront probablement levées à l'avenir.

Par exemple, et comme le souligne Monsieur Barham TOURE, dans sa chronique « *Les péripéties de l'action de l'Etat en recouvrement de débours exposés au cours d'opérations de récupération d'épaves maritimes* », parue à la Revue de Droit des transports en juin 2009 :

« *Le juge pourrait parachever le processus de récupération par l'autorité compétente de ses débours en prononçant en sa faveur une condamnation in solidum à l'encontre de l'armateur et du tiers fautif à réparer l'entier préjudice* » de sorte que l'Etat pourra adresser la facture des frais engagés à l'un des condamnés, à charge, pour ce dernier de se retourner contre les autres.

On le voit le recours au droit de la responsabilité civile délictuelle dévoile quelques zones d'ombre, autant d'hésitations qui marquent (ou marqueront) les failles d'une telle application



des articles 1382 et suivants en la matière, et les conséquences attendues, ou autres critiques que pourraient avancer les protagonistes du régime de droit commun.

*Une critique – parmi d’autres – que pourrait émettre le responsable : le déploiement de moyens était-il proportionné à la menace que représentait le conteneur à la dérive ?* – Il est une critique – parmi d’autres - qu’il convient de formuler dès à présent dans l’identification du dommage que constituent les frais d’enlèvement ou de destruction des conteneurs tombés à la mer : celle relative à la proportion des moyens déployés par l’Etat dans son action en mer autour des conteneurs.

On l’imagine, le déploiement des moyens mis à disposition de l’Etat est particulièrement onéreux (survol de la zone où les conteneurs ont été repérés dérivant, envoi d’un bâtiment afin de récupérer le conteneur, destruction du conteneur, stockage et gardiennage...).

Toutefois, certains d’entre eux peuvent ne pas apparaître indispensables aux yeux d’un propriétaire désigné comme débiteur et ne disposant pas, parfois, des fonds suffisants.

Aussi, le propriétaire pourrait-il invoquer, devant la juridiction compétente, l’aggravation du dommage par la victime, en l’occurrence l’Etat.

### § 3<sup>ième</sup>

#### **Quid de la limitation de responsabilité ?**

*La limitation de responsabilité et la créance de l’Etat* – Enfin, se pose la question de savoir si le débiteur du remboursement des frais engagés par l’Etat peut limiter sa responsabilité.

Rappelons que la limitation de responsabilité, « *sans doute l’institution la plus originale du droit maritime*<sup>112</sup> », permet à l’armateur de plafonner les dommages et intérêts dus

Comme l’observe Monsieur le Professeur Pierre BONASSIES, dans ses observations sous l’Arrêt du 16 décembre 2008<sup>113</sup> :

« *L’armateur (...) ne pourra invoquer [dans ce cas] la limitation de responsabilité en matière de créance maritime ; car en droit interne comme en droit international, ce type de créance est exclu de la limitation* ».

La Cour d’Appel de Versailles, dans son arrêt du 11 octobre 2007 a jugé que :

<sup>112</sup> P. BONASSIES et Ch. SCAPEL, *Traité de droit maritime*, LGDJ, Edition 2006, ns°402 et suivants.

<sup>113</sup> DMF 2009, p.701.

*« Les dépenses engagées par l'Etat pour prévenir le danger que les conteneurs tombés en mer ou restés sur le navire mais endommagés représentaient pour la navigation et l'environnement entrent dans le champ d'application des dispositions de l'article 59 de la loi du 3 janvier 1967 sur le statut des navires qui exclut la possibilité pour le propriétaire du navire d'opposer la limitation de sa responsabilité aux créances de l'Etat ».*

La Cour d'Appel de Versailles vient confirmer ainsi la solution donnée deux années auparavant par la Cour de cassation dans l'arrêt « Navire JERBA »<sup>114</sup>.

***Un point sur la limitation de la responsabilité en matière d'épave maritime : réserve et controverses*** – L'article 2 § 1 de la Convention de Londres du 19 novembre 1976 pose le principe de la limitation de responsabilités pour certaines créances :

*« d) créances pour avoir renfloué, enlevé, détruit ou rendu inoffensif un navire coulé, naufragé, échoué, ou abandonné, y compris tout ce qui se trouve ou s'est trouvé à bord ;*

*e) créances pour avoir enlevé, détruit ou rendu inoffensive la cargaison du navire ».*

Toutefois, l'article 18 de la même convention permet à l'Etat partie :

*« d'exclure de la limitation de responsabilité, les créances pour avoir renfloué, enlevé, détruit ou rendu inoffensif un navire coulé, naufragé ou abandonné, y compris tout ce qui se trouve et s'est trouvé à bord et les créances pour avoir enlevé, détruit ou rendu inoffensive la cargaison du navire ».*

L'articulation de ces deux articles ont emporté des hésitations qui ont été portées devant la Cour d'Appel de Rouen, lors de l'affaire du « Navire JERBA »<sup>115</sup>.

L'Etat français soutenait avoir déposé le 1<sup>er</sup> juillet 1981, sur le bureau de l'O.M.I. un instrument d'approbation de la Convention de 1976 avec une réserve expresse ainsi formulée :

*« Conformément à l'article 18 §1, le Gouvernement de la République française se réserve le droit d'exclure l'application des alinéas d) et e) du §1 de l'article 2».*<sup>116</sup>

---

<sup>114</sup> Civ. 1<sup>ière</sup>, 11 juillet 2006, n°02-20389, *Tunisian Sea Transport Company c/ Etat français*.

<sup>115</sup> Cour d'Appel de Rouen, 5 septembre 2002, « Navire JERBA » : alors qu'il se trouvait dans le port de Rouen, le Navire JERBA perd une partie de sa cargaison (800 billes de bois arrimées en pontée). L'armateur, refusant de renoncer à la limitation de responsabilité, a vu son navire saisi (saisi conservatoire) par l'administration après autorisation du Président du Tribunal de Commerce du Havre. Ayant constitué un fonds de limitation, l'armateur demanda la mainlevée de la saisie, mainlevée d'abord refusée aux motifs que le sinistre avait eu lieu en France et qu'il était donc soumis aux dispositions de l'article 59 de la loi du 3 janvier 1967 (prévoyant que le propriétaire ne peut opposer une limitation aux créances de l'Etat ou de tout autre personne morale de droit public qui aurait rendu inoffensif un navire coulé, naufragé, échoué ou abandonné). La Cour d'appel accorde la mainlevée au motif qu'on ne pouvait invoquer les dispositions de l'article 59 de la loi de 1967 et que la réserve formulée par la France « ne pouvait avoir d'autre effet que celui exprimé. La France s'est seulement réservée la faculté pour l'avenir d'avoir recours à l'article 18 de la Convention ». La Première Chambre Civile de la Cour de cassation a censuré cette argumentation et donne à la réserve française toute sa vigueur.

<sup>116</sup> Cité par Barham TOURE, préc., n°33.

Dans son arrêt de 2002, la Cour d'Appel de Rouen a rejeté cette réserve en arguant qu'elle n'était pas effective.

La Cour de cassation, dans son arrêt rendu le 11 juillet 2006<sup>117</sup>, censure le raisonnement des juges du fonds.

Tout en reconnaissant le caractère « ambiguë » de la réserve française, la Cour de cassation retient que la Convention de Vienne du 23 mai 1969, dans son article 2, donne une définition large de la réserve. Pour elle, il faut entendre par « réserve » :

*« une déclaration unilatérale, quel que soit son libellé ou sa désignation, faite par un Etat quand il signe, ratifie, accepte ou approuve un traité ou y adhère, par laquelle il vise à exclure ou à modifier l'effet juridique de certaines dispositions du traité dans leur application à cet Etat ».*

Ainsi, toute déclaration unilatérale qui vise à exclure ou à modifier l'effet juridique de certaines dispositions du traité quel que soit sa rédaction et son intitulé, faite par un Etat, et par laquelle celui-ci entend modifier l'effet juridique de certaines dispositions du traité est une réserve<sup>118</sup>.

D'après la Haute juridiction, la réserve émise en 1981 par la France (publiée par Décret du 23 décembre 1986), n'exprime non pas seulement une simple déclaration d'intention, mais bien une déclaration unilatérale, telle que comprise par la Convention de Vienne.

La réserve interdit donc à l'armateur d'invoquer la limitation de responsabilité à l'encontre d'une créance pour avoir rendu inoffensive la cargaison du navire.

Enfin, précisons que la Cour de cassation considère qu'une telle exclusion n'est pas incompatible avec les engagements internationaux de la France.



*Conteneur récupéré par le remorqueur L'Argonaute.*

---

<sup>117</sup> Civ. 1<sup>ière</sup>, 11 juillet 2006, préc.

<sup>118</sup> Adeline JUDE, *L'enlèvement des épaves*, Mémoire M.2 - Droit Maritime et des Transports – Aix-Marseille III, 2007/2008, p.69.

## SECTION TROISIEME

### **POUR CONCLURE LE PRESENT CHAPITRE, LE DROIT DES ASSURANCES ET LES FRAIS DE RELEVEMENT DES CONTENEURS TOMBES A LA MER**

*Une dernière question : le droit des assurances et les frais de relèvement des conteneurs tombés à la mer* – Il convient d'envisager brièvement le traitement réservé par le droit des assurance aux frais de relèvement des épaves.

Différentes polices d'assurance prévoient une clause relative aux « frais de retirement ».

➤ Concernant la police française d'assurance maritime sur corps, assurance par laquelle le propriétaire d'un navire se garantit contre la perte éventuelle de ce navire en conséquence d'un risque de mer, c'est du côté des clauses additionnelles qu'il convient de se tourner, et en particulier sur la Clause V (Police au 1<sup>er</sup> janvier 2002, depuis le 13 décembre 1984) :

*« La présente extension aux Conditions Générales a pour objet la garantie, dans la limite du capital indiqué aux conditions particulières, des 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 événement garanti.*

*Le règlement est effectué sans franchise ».*

➤ Concernant la police française d'assurance sur facultés, telle que présentée par l'imprimé du 30 juin 1983, c'est également du côté des clauses additionnelles qu'il faut regarder, et plus particulièrement les garanties particulières de la Clause 64 (modifiée le 1<sup>er</sup> janvier 2002) :

*« La garantie est étendue moyennant surprime aux frais supplémentaires encourus par l'assuré quand, par la suite de chute à la mer d'un ou plusieurs colis assurés, une injonction de retirement lui est faite par l'Autorité compétente.*

*Le capital assuré au titre de la présente garantie est fixé à ...€. »*

➤ En revanche et concernant la Police française d'assurance maritime couvrant la responsabilité du propriétaire de navire de mer, et l'imprimé du 20 décembre 1990 conformément au Titre VII du Code des Assurances, c'est du côté des Conditions générales

qu'il faut chercher et en particulier dans les risques couverts (Chapitre I – Etendue de l'assurance ; Article 1<sup>er</sup> – Risques couverts) :

« *La présente police a pour objet de garantir les recours, ainsi que les dommages, les pertes et les préjudices ci-après énumérés résultant d'évènements qui se produisent à bord du navire assuré ou qui sont en relation avec sa navigation, son utilisation ou son exploitation et survenus pendant la période de garantie* ».

Et l'article de poursuivre :

« *Sont garantis : (...)*

2°) *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* ».

➤ Enfin, il convient de noter que la police d'assurance maritime couvrant la responsabilité du transporteur maritime ne prévoit aucune clause relative aux frais en relèvement des épaves.

Cela s'explique par le fait que le dispositif législatif de 1961 en la matière ne vise que le propriétaire de l'épave sur laquelle l'Administration est intervenue. On serait tenté d'avancer l'idée selon laquelle, compte tenu de l'évolution jurisprudentielle en la matière et à la recherche de nouveaux responsables par le biais des articles 1382 et suivants, ce type de police pourrait évoluer. Cependant, ceci semble peut probable. En effet, d'application très rare, la police couvrant la responsabilité du transporteur est réduite à la responsabilité contractuelle et n'intéresse que les dommages ou pertes subis par les marchandises qui lui ont été confiées.

**Conclusion du présent chapitre** – Les conteneurs tombés à la mer sont source de dommages qu'il convient de prévenir en procédant à l'enlèvement ou la destruction de ces « boîtes errantes ». Cela nécessite des frais conséquents engagés par l'Etat. Ce dernier parvient mal à se « dépatouiller » des entrelacs du droit maritime et plus particulièrement du droit des épaves. L'affaire du Navire XIN QING DAO nous en a donné un parfait exemple.

Et quand le droit maritime se révèle inadapté, c'est du côté du droit commun que les juges cherchent désormais à encadrer le transport maritime de marchandises en dévoilant des fautes (de négligence ou d'imprudence) : si le remboursement de l'Etat créancier apparaît l'objectif principal, il ne faut pas oublier la volonté certaine de responsabiliser les acteurs du transport maritime de marchandise à l'heure du gigantisme : gigantisme en matière de capacité E.V.P. des portes-conteneurs, mais aussi, et corrélativement, gigantisme en matière de risques !

Une chose est donc certaine : on assiste à une résurgence du droit commun, au soutien du droit maritime. Particulièrement, dans le cas des frais engagés par l'Etat, le droit maritime connaît cette question, mais n'offre pas les instruments adaptés aux nécessités – finalement bien contemporaines – de sécuriser la navigation maritime en cas de perte de conteneur à la mer.

Mais, le droit commun intervient en cas de silence total du droit maritime, droit qui ne s'intéresse pas aux cas de dommages causés par les conteneurs que l'Etat n'est pas parvenu à enlever à temps.



*Conteneurs échoués sur le littoral.*

## CHAPITRE 2<sup>ND</sup>

# LES AUTRES RESPONSABILITES ENCOURUES EN CAS DE DOMMAGE CAUSE PAR UN CONTENEUR TOMBE A LA MER

*Délimitation du thème du présent Chapitre* – Dans le cadre du présent Chapitre, il s’agira d’envisager différentes hypothèses de dommages causés par les conteneurs tombés à la mer, et les réponses juridiques (mécanismes de réparation) qui peuvent être données.

Aussi, les responsabilités encourues en cas de chute de conteneur à la mer ne seront pas abordées ici. Il est renvoyé aux différentes études réalisées<sup>119</sup> sur ce point chronologiquement antérieur aux dommages causés par les conteneurs tombés à la mer, dérivant ou échoués.

En revanche, le thème des conteneurs tombés à la mer retiendra notre attention, ici, à travers, dans un premier temps, la réparation des dommages causés aux biens privés par les conteneurs à la dérive (**Section première**), dans une deuxième temps, la réparation des atteintes au domaine public (**Section deuxième**) et, dans un troisième temps, la réparation des dommages causés à l’environnement par les conteneurs tombés à la mer (**Section troisième**).



*Conteneurs perdus en mer, ramenés sur la côte.*

---

<sup>119</sup> Voir Bibliographie, page 110.

## **SECTION PREMIERE**

### **LA REPARATION DES DOMMAGES CAUSES AUX BIENS PRIVES PAR LES CONTENEURS A LA DERIVE**

*Deux mécanismes juridiques de réparation* – Les dommages aux autres biens causés par le fait d'un conteneur à la dérive engagent deux types de responsabilités.

La victime peut se retourner contre le gardien du conteneur à l'origine du dommage (§ 1<sup>er</sup>). Elle peut également considérer que le dommage ne serait pas survenu si l'épave constituée par le conteneur à la dérive avait été balisée (§ 2<sup>nd</sup>).

#### **§ 1<sup>er</sup>**

##### **Application la responsabilité du fait des choses.**

*De l'opportunité d'appliquer le régime de la responsabilité du fait des choses que l'on a sous sa garde* – Comme l'observe Mme Cécile DE CET BERTIN, « la dérive d'un conteneur est un fait de courte durée qui peut permettre d'établir la causalité du dommage avec un acte de navigation maritime ».

Particulièrement adapté à l'industrialisation de la société dont il est venu pallier l'insuffisance des cadres de responsabilité civile délictuelles, le régime de la responsabilité du fait des choses répond à une extension de la responsabilité civile au-delà du domaine limité de la responsabilité du fait personnel pour faute et des quelques cas particuliers de responsabilité de fait des choses du Code civil (animaux (article 1385) et bâtiments en ruine (article 1386)).

Reste que la « découverte » jurisprudentielle d'un principe général de responsabilité du fait des choses inanimées fondée sur l'interprétation de l'alinéa 1<sup>er</sup> de l'article 1384 du Code civil<sup>120</sup> allait fournir de nouveaux instruments aux victimes pour obtenir leur indemnisation.

---

<sup>120</sup> La « découverte » du principe général est le fruit d'une évolution jurisprudentielle remarquable : dans un premier temps, la Cour de cassation retient la responsabilité en l'absence de toute faute prouvée (Arrêt TEFFAINE, Civ. 16 juin 1896). Dans un second temps, la Cour de cassation généralise cette responsabilité ainsi



**Des conditions en matière de responsabilité du fait des choses** – Dans un célèbre arrêt FRANCK<sup>121</sup>, la Cour de cassation définit le gardien comme celui qui détient « l'usage, la direction et le contrôle ». Le gardien dispose de l'entière maîtrise de la chose et, par conséquent, peut empêcher qu'elle ne cause un dommage.

Le législateur a utilisé le terme « chose », sans le définir, laissant aussi à la jurisprudence le soin de cerner cette notion.

La mise en œuvre de la responsabilité suppose la réunion de trois conditions :

**🏠 La chose objet du dommage** : cette condition est assez souple puisque sont entendus comme tel les biens meubles, certains immeubles (exclusion des immeubles en ruine, compte tenu d'un texte spécifique qui traite la question : article 1386 CC), les choses dangereuses ou non, les choses appropriées, qu'elles soient ou non actionnées par la main de l'homme, qu'elles soient en mouvement ou inertes.

Peu importe donc que la chose soit dangereuse ou non, il suffit qu'elle soit appropriée. Sont donc écartées les choses abandonnées (*res derelictae*) ; toutefois, la chose peut devenir « gardée » dès le geste volontaire d'un individu<sup>122</sup>.

**🏠 Le rôle actif de la chose** : Pour que la responsabilité puisse être mise en jeu, il faut que la chose ait réellement joué un rôle actif dans la réalisation du dommage. En d'autres termes, elle doit avoir matériellement participé à l'accident (par exemple, un conteneur dérivant jeté sur la coque d'un navire par la force d'une vague...).

Dans le cas des choses inertes, un arrêt de la Cour de cassation pose le critère de l'anormalité de la position de la chose (Civ. 2<sup>ème</sup>, 11 janvier 1995) : cas, par exemple, d'un navire qui vient heurter un conteneur reposant sur un fond marin peut profond.

**🏠 La garde de la chose** : On l'a dit, la Cour de cassation dans le célèbre Arrêt FRANCK a défini le gardien comme celui qui détient sur la chose « *un pouvoir d'usage, de direction et de contrôle de la chose* ».

Généralement, le gardien est propriétaire de la chose, celui qui exerce un pouvoir juridique sur celle-ci.

Mais il arrive que le propriétaire perde sa qualité de gardien si la chose a été empruntée, louée, prêtée, volée, ou remise à un armateur pour transiter par voie maritime. Le gardien jouit

---

que dans la reconnaissance d'une « *présomption de responsabilité* » ne pouvant céder que devant la preuve d'une cause étrangère (Arrêt JAND'HEUR, Ch. Réunies, du 13 février 1930).

<sup>121</sup> Ch. Réunies, 2 décembre 1941, abondamment commenté.

<sup>122</sup> Civ. 2<sup>ème</sup>, 10 février 1982.

alors d'un pouvoir de fait qui résulte d'un transfert de la garde, transfert réalisé par acte juridique ou fait juridique.

***De l'application au cas des dommages causés par les conteneurs tombés à la mer*** – Il convient de calquer les conditions exposées ci-dessus sur le cas particulier des conteneurs tombés à la mer.

▣ **Concernant la chose objet du dommage** : la chose objet du dommage peut être le conteneur ou la marchandise qui, dans le cadre de la dérive, s'échappe progressivement de la « boîte ». Toutefois, se pose la question de son abandon.

Si le conteneur chute accidentellement du navire, il ne fait aucun doute que la « chose » n'entre pas dans le cadre de l'exclusion des *res derelictae*.

En revanche, si le conteneur est volontairement abandonné à la mer (pour sauver un navire fragilisé), la chose devient *res derelictae* et empêche l'application du régime de responsabilité du fait des choses.

▣ **Concernant le rôle actif de la chose** : le conteneur tombé à la mer peut jouer un rôle actif lorsqu'il est projeté par l'effet de la houle sur la coque d'un navire, ou qu'il dérive au grès des courants marins.

Echoué ou stabilisé, le conteneur à la mer répond au critère d'anormalité dégagé par la Cour de cassation en 1995.

▣ **La garde de la chose** : Dans le cadre des conteneurs tombés à la mer, le gardien de la chose est l'armateur du navire dont provient le conteneur. On peut déduire cette solution de la lecture de l'Arrêt de la Cour d'Appel de Rouen déjà étudié plus haut concernant l'Affaire du « Navire JERBA ». Dans cette décision, les juges de Rouen ont retenu comme gardien des grumes de bois tombés dans le port de Rouen, l'armateur, au motif qu'il s'était vu confier le transport maritime des grumes, en avait la direction et le contrôle pendant les opérations de transport maritime.

Bien plus tôt, un arrêt de la Cour d'Appel de Rennes du 3 novembre 1965<sup>123</sup> avait également fait reposer la qualité de gardien sur la tête d'un armateur dont le navire avait provoqué une pollution par hydrocarbures qu'il transportait.

De telles décisions peuvent être parfaitement calquées sur le cas des conteneurs tombés à la mer.

---

<sup>123</sup> Cour d'Appel de Rennes, 3 novembre 1965, *Navire WORLD MEAD* (DMF 1966, 466)

Pour s'exonérer, l'armateur-gardien devra prouver une cause étrangère imprévisible et irrésistible. Aussi, la circonstance de mer forte tombe devant la preuve par la victime d'un mauvais arrimage qui est à l'origine de la chute à la mer des conteneurs, par exemple.

Toutefois, et toujours sur la base de l'article 1384 alinéa 1<sup>er</sup> du Code civil, la Cour de cassation a jugé que le propriétaire d'un navire chargé de caisses de munitions, et coulé en 1944, lors des opérations du débarquement en Normandie, est responsable de l'accident dont un pêcheur a été victime, en passant à proximité de l'épave, au moment où les opérations de sauvetage provoquaient une explosion<sup>124</sup>.

***Du cas très particulier de responsabilité contractuelle du fait du conteneur, dans le cadre de l'assistance*** – Il convient de s'arrêter un instant sur le cas dans lequel le propriétaire mis en demeure de relever les conteneurs tombés à la mer fait appel à une société privée de remorquage. Un contrat d'assistance est alors conclu.

La relation contractuelle entre le gardien du conteneur et la société de remorquage est alors susceptible de changer la nature du régime de responsabilité du fait des choses à appliquer.

En matière contractuelle, on a songé, dès 1911, à insérer dans les contrats une obligation de résultat lorsque le débiteur de l'obligation utilise des choses pour exécuter le contrat, la responsabilité est nécessairement très objective, indépendante de la preuve d'une faute du débiteur.

Un arrêt – Civ. 1<sup>ière</sup>, 17 janvier 1995 – avait tenté de poser un principe de responsabilité contractuelle du fait des choses semblable à celui qui résulte de l'interprétation jurisprudentielle de l'article 1384, alinéa 1<sup>er</sup> du Code civil. Mais il est resté isolé, la Cour de cassation continue à raisonner à travers la distinction des obligations de moyens et de résultat. Le fait de la chose, en tant que fait générateur de responsabilité, demeure donc, à ce jour l'apanage de la responsabilité délictuelle.

Seule une responsabilité contractuelle classique peut alors être recherchée<sup>125</sup>.

---

<sup>124</sup> Civ. 2<sup>ième</sup>, 2 juin 1966 (DMF 1666, p.701).

<sup>125</sup> Reste à rappeler qu'il existe un principe de non-cumul des responsabilités contractuelles et délictuelles.

§ 2<sup>nd</sup>

**Application de la responsabilité de la puissance publique  
dans le balisage des épaves.**

***Trouver un autre mode de réparation*** – Il est des cas dans lesquels l'état de vétusté du conteneur, dépouillé de la marchandise qu'il recelait initialement, ne permet pas de retrouver son propriétaire, ou son gardien, ou tout simplement que les conditions de mise en œuvre de la responsabilité du fait des choses ne soient pas remplies.

Dans ces cas là, il sera intéressant pour la victime d'un dommage causé par le dit conteneur, de rechercher d'autres mécanismes permettant d'indemniser son préjudice.

***Défaut de balisage du conteneur tombé à la mer*** – Dans l'hypothèse où le conteneur-épave n'aurait pas été balisé par l'Etat dans le cadre de sa mission de sécurisation de la navigation maritime, la responsabilité de la puissance publique peut être recherchée, devant le juge administratif.

Sous forme de principe, le Conseil d'Etat, dans un arrêt rendu le 22 mars 1907, pose la règle selon laquelle en raison de l'obligation pesant sur l'Administration d'enlever ou de faire enlever, aux frais du propriétaire, les épaves dangereuses ou gênant la navigation, celui qui est victime d'une épave restée en l'Etat, peut engager la responsabilité de la puissance publique, surtout si l'épave n'est pas signalée.

***Cas du partage des responsabilités*** – Reste le cas dans lequel le dommage est le résultat de fautes commises à la fois par l'Etat et par la victime, on procède à un partage des responsabilités, c'est à dire à une réparation partielle des dommages subis, dans la proportion fixée par le juge.

## SECTION DEUXIEME

### **LA REPARATION DES ATTEINTES AU DOMAINE PUBLIC : LA CONTRAVENTION DE GRANDE VOIRIE**

*De la protection du domaine public* – L'article L2111-1 du Code général de la propriété des personnes publiques définit le domaine public comme l'ensemble des biens qui constituent le patrimoine des personnes publiques en incluant le domaine public immobilier et le domaine public mobilier.

Bien entendu, les autorités de police exercent leurs pouvoirs de police générale sur le domaine public. Elles sont également chargées de la préservation de l'intégrité matérielle de ce domaine contre toute dégradation ; il s'agit là de la police de la conservation.

Dans le cadre de cette mission de police spéciale, des mesures peuvent être prises, mesures qui peuvent être pénalement sanctionnées. Il s'agira alors, pour certaines d'entre elles de contraventions de grande voirie.

*De la contravention de grande voirie* – La contravention de grande voirie concerne les atteintes portées à des dépendances du domaine public.

Le juge compétent en la matière est le Tribunal administratif qui peut prononcer lui aussi deux séries de sanctions : des sanctions répressives (amende) et des sanctions dites « de restitution » (condamnation à la remise des lieux en l'état ou à une réparation pécuniaire des dommages causés).

Le juge est saisi par l'administration qui est tenue d'engager les poursuites. L'opportunité des poursuites ne trouve pas à s'appliquer ici : le juge saisi doit poursuivre obligatoirement.

Dans le cas des conteneurs tombés à la mer, un procès-verbal pourra être dressé par l'autorité compétente dans la zone où se trouve le conteneur. Le procès-verbal est transmis au Préfet du Département concerné. Ce dernier va notifier à l'auteur de la contravention, l'infraction commise et l'invitera à comparaître devant la juridiction administrative.

La logique du principe de légalité, qui domine notre droit pénal, est ici applicable puisqu'il ne peut y avoir de contravention de grande voirie sans un texte précis.

Aussi, convient-il de rechercher si la contravention de grande voirie peut être appliquée en cas de conteneurs tombés à la mer.

*A la recherche de textes pour la mise en œuvre d'une contravention de grande voirie* – Sans surprise, il n'existe pas de texte général incriminant la présence de conteneurs dérivant ou échoués sur le domaine public.

En revanche des textes particuliers peuvent être invoqués.

Mais il faut distinguer entre le conteneur en tant que tel et son contenu, la marchandise qu'il abritait et qui s'est échappée :

☞ Concernant le conteneur en tant que tel, sa présence sur le littoral par exemple ou sa dérive dans un port, les autorités peuvent être amenées à constater une contravention de grande voirie.

Ainsi, le Code des ports maritimes prévoit-il des mesures tendant à protéger le domaine portuaire.

La combinaison de deux articles permet de relever l'intention du législateur de sanctionner l'individu qui va gêner l'usage du port et de ses installations :

D'une part, l'article L 332-1 :

*« Les propriétaires et armateurs des navires, bateaux ou engins flottant 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.*

*La méconnaissance des dispositions qui précèdent est punie d'une amende d'un montant égal à celui prévu pour les contraventions de 5<sup>ième</sup> classe ».*

Et d'autre part :

*« Nul ne peut porter atteinte au bon état et la propreté des ports et de ses installations.*

*Le fait de jeter dans les eaux du port tous déchets, objets, terre, matériaux ou autres, est puni d'une amende d'un montant égal à celui prévu pour les contraventions de la 5<sup>ième</sup> classe ».*

Enfin, précisons que le Conseil d'Etat, dans un arrêt rendu le 23 décembre 1941 « *Sté MAZOUT TRANSPORT* », avait retenu la qualification de contravention de grande voirie pour un navire échoué sur une plage, pour atteinte à l'intégrité matérielle du domaine public.

☞ Concernant la perte de marchandise par le conteneur à la dérive, et par exemple, la perte de substances polluantes contenues dans un conteneur-citerne, on peut rapprocher la décision du Conseil d'Etat du 1<sup>er</sup> janvier 1983, Arrêt « *LAJARIN* » qui sanctionne le propriétaire d'un navire qui avait laissé échapper sa cargaison venue ensuite polluer les eaux d'un port.

L'hypothèse peut parfaitement être appliquée à un conteneur à la dérive qui a fini par couler après avoir laissé échapper la marchandise qui y était empotée et qui est venue s'échouer sur les plages ou dériver dans un port.

## SECTION TROISIEME

### **LA REPARATION DES DOMMAGES CAUSES A L'ENVIRONNEMENT PAR LES CONTENEURS TOMBES A LA MER**

*L'environnement, une préoccupation contemporaine majeure* – Grenelle de l'environnement, Grenelle de la mer, Conférences internationales diverses...

L'environnement est une préoccupation majeure des politiques actuelles, cela n'aura échappé à personne.

La dérive de conteneurs présente nécessairement un impact (plus ou moins grand) sur l'environnement. Toutefois comment établir une responsabilité en la matière ?

Comme le remarque M. CHEMILLER-GENDREAU<sup>126</sup> : « *Dans un monde de la complexité, un acte précis est difficilement isolable d'une chaîne de causalités diverses dans laquelle il s'inscrit, causes pour le passé et conséquences pour le futur* ».

L'évolution du transport maritime de marchandises par conteneur présente un risque important lorsque, de tempêtes en incidents, des boîtes contenant des matières dangereuses viennent à passer par dessus bord pour aller s'échouer dans des milieux marins sensibles.

La réponse juridique que l'on peut donner en la matière est conditionnée, tout d'abord, par l'identification du dommage environnemental.

**Confirmation du principe « pollueur / payeur »** – Dans son Titre 1<sup>er</sup> : « Principes généraux », le Code de l'environnement (article L 110-1) pose le principe « pollueur payeur » en ces termes :

---

<sup>126</sup> CHEMILLER-GENDREAU M., Humanités et souverainetés – Essai sur la fonction du droit international, 1995, La Découverte, p.370.

« 3° *Le principe pollueur-payeur, selon lequel les frais résultant des mesures de prévention, de réduction de la pollution et de lutte contre celle-ci doivent être supportés par le pollueur* ».

Ce principe est repris par la France à l'occasion de la transposition de la Directive 2004/35/CE du Parlement européen du 21 avril 2004 sur la responsabilité environnementale.

Selon la Directive, les « dommages environnementaux » sont les dommages causés aux espèces et aux habitats naturels protégés, les dommages affectant les eaux, et les dommages affectant les sols.

Si la Loi du 1<sup>er</sup> août 2008 reconnaît explicitement le principe « pollueur payeur » inscrit dans la charte de l'environnement, elle pose des bases nouvelles en matière de responsabilité environnementale.

***Tout d'abord, le dommage écologique réparable*** – La loi du 1<sup>er</sup> août 2008 reconnaît l'existence d'un préjudice écologique totalement désolidarisé du seul préjudice économique. En conséquence, un dommage écologique causé à des biens non appropriés peut être réparé. Par ailleurs, une collectivité locale dont le territoire est touché par un dommage environnemental, pourra désormais se constituer partie civile dès lors qu'elle subit un préjudice, direct ou indirect.

Cette possibilité n'était reconnue jusque là par le juge qu'aux seules collectivités propriétaires des biens affectés.

***Ensuite, la mise en place d'une responsabilité sans faute*** – La loi de 2008 prévoit un régime de responsabilité sans faute. On connaît la sévérité d'un tel mécanisme de responsabilité pour l'auteur du fait dommageable. Parallèlement, les aléas de la preuve d'une faute, délicate en la matière, sont désormais enterrés.

***Enfin, la mise en place d'une réparation par équivalent*** – Les armateurs qui se livrent à des transports de matières dangereuses ou présentant des risques particuliers doivent prendre toutes les mesures préventives appropriées, la règle n'est pas nouvelle. Néanmoins, en cas de dommage (conteneur tombé à la mer qui déverse son contenu toxique, par exemple) ils devront réparer de manière à retrouver l'état antérieur du site. Il s'agit là d'une obligation de réparation par équivalent.

L'obligation est plus lourde lorsque c'est un milieu protégé ; que le transport ait concerné ou non des matières dangereuses, l'obligation de réparation par équivalent demeure.



***Reste que les sanctions pénales sont renforcées*** – En marge du dispositif exposé ci-dessus, les sanctions pénales ont été renforcées.

Parmi les nouveautés, on peut noter la sévérité des sanctions encourues en cas de rejets involontaires ou non dans la mer, peine pouvant atteindre 15 millions d’euros en cas de faute intentionnelle.

Certes, on pense immédiatement aux pollutions par hydrocarbures mais rien dans la loi ne limite les dispositions pénales à cette hypothèse.

Aussi, un conteneur tombé à la mer qui cause un dommage écologique entrera dans le champ de la Loi du 1<sup>er</sup> août 2008.



*Mesure préventive : enlèvement des conteneurs du porte-conteneurs échoué ROKIA DELMAS (2006).*

# CONCLUSION

*« La tempête a béni mes éveils maritimes  
Plus léger qu'un bouchon j'ai dansé sur les flots  
Qu'on appelle rouleurs éternels de victimes...<sup>127</sup> »*

Arthur RIMBAUD – *Le bateau Ivre* (1871)

« *Les éveils maritimes...* » – Les conteneurs tombés à la mer éveillent les dimensions maritimes du droit commun. Telle est le constat qu'il convient d'opérer au terme de cette étude.

Après recherche du statut juridique susceptible d'habiller le conteneur à la dérive ou déposé sur le littoral, il apparaît que le régime des épaves soit le plus à même d'être appliqué.

Pourtant, eu égard aux frais engagés par l'Administration dans la neutralisation et l'enlèvement des conteneurs échappés de leur navire, c'est du côté du droit commun que le juge contemporain a préféré se tourner pour garantir à l'Etat satisfaction de sa créance, responsabilisant par la même les acteurs du transport maritime de marchandises, transport toujours plus impressionnant en terme de capacité E.V.P., de contraintes commerciales, de cadences portuaires...

Les conteneurs tombés en mer apparaissent comme effet secondaire du développement de la conteneurisation.

---

<sup>127</sup> Arthur RIMBAUD – *Le bateau ivre* (1871).

« *Les flots, rouleurs éternels de victimes...* » – Nombre d'accidents sont provoqués par les conteneurs flottant à la surface de l'eau, gisant par plusieurs mètres de fond, ou échoués sur les littoraux. Ce sont des phénomènes toujours très marquants.

Il existe plusieurs types de dommages et différentes sortes de victimes lésées [ayant droit à la marchandise, transporteur, armateur ou propriétaire du navire d'origine, navire qui heurte le conteneur, État qui voit un conteneur (ou son contenu) s'échouer sur ses côtes, pêcheurs entravés dans leur activité de pêche...] par la présence en mer d'un conteneur. De ces dommages survenus naissent le plus souvent des actions en responsabilité, actions qui commandent que soit identifié juridiquement le conteneur tombé à la mer avant d'en déterminer le régime applicable.

***Entre deux eaux, une épave*** – Le statut propre aux épaves maritimes s'applique aux conteneurs tombés à la mer, et le régime est celui des dispositions de la loi et du décret de 1961 en matière d'épave (régime et police).

Un conteneur tombé à la mer représente toujours un danger qu'il convient de neutraliser.

A côté des dommages causés par le conteneur tombé à la mer, d'autres problèmes coexistent et entraînent l'intervention de différentes institutions dans la récupération du dit conteneur, intervention qui nécessite toute une procédure en amont (repérage, signalisation, balisage...). Par ailleurs, une telle mise hors de danger nécessite que soient engagés des frais dont le débiteur demandera le plus souvent remboursement.

***Une pluralité de leviers juridiques et pourtant...*** – L'Etat dispose d'une pluralité de leviers juridiques lui permettant d'intervenir sur un conteneur tombé à la mer : le droit de police des épaves (Loi du 26 décembre 1961 et Décret du 31 décembre 1961) et le Code de l'environnement (Article L. 218-72).

Et pourtant, tous deux prévoient des conditions si strictes, parfois aléatoires (Cour Administrative d'Appel de Nantes, 2 décembre 2008 – « *Navire XIN QING DAO* »), qu'il est alors fait appel au droit commun au soutien de l'Etat tant pour le remboursement des frais – onéreux - engagés que pour « moraliser », responsabiliser les auteurs qui, par leur faute ou leur négligence, ont provoqué le danger que constitue un conteneur tombé à la mer (Com., 16 décembre 2008 concernant l'Affaire du « *SHERBRO* »).

***La nécessité d'un aggiornamento*** – Le droit maritime semble avoir ignoré le cas particulier des conteneurs tombés à la mer. Question sans doute trop récente, apparue aussi subitement

que le gigantisme des navires porte-conteneurs, ce cas particulier nécessite cependant un régime propre qui prenne en compte toutes les dimensions de la question : le conteneur, son contenu, les comportements possibles lorsqu'il a chuté à la mer, les responsabilités en jeu, les dommages...

***En attendant mieux...*** – Devant ce vide juridique, il convient de se focaliser et d'accentuer la prévention de chute de conteneurs : emballage, empotage, information du capitaine sur les marchandises qui seront mises sur son navire, contrôle de l'arrimage, vérification des informations données par le chargeur...

A titre anecdotique, il est permis de relater des initiatives – isolées – prises par les acteurs du transport maritime.

Ainsi, la Compagnie CMA-CGM a mis en place des « éco-conteneurs », réduisant ainsi les risques sur l'environnement en cas de chute des « boîtes »<sup>128</sup>.

***Des perspectives : la Convention de NAIROBI et la Convention HNS*** – Au plan international, deux conventions intéressant le sujet des « conteneurs tombés à la mer » sont en sommeil, en attendant une entrée en vigueur prochaine.

☞ *D'une part, la Convention de NAIROBI signée le 18 mai 2007* : motivée par les problèmes de navigation auxquels étaient régulièrement confrontés les navires faisant escale dans certains ports, en raison de la présence d'épaves dans les eaux extraterritoriales, la convention entend pallier les obstacles juridiques rencontrés par les Etats pour intervenir sur de telles épaves. La Convention tente de faire cohabiter deux intérêts : d'une part, l'enlèvement des épaves dans les eaux extraterritoriales et jugées dangereuses pour la navigation et l'environnement ; d'autre part, la garantie pour celui qui est intervenu de voir les frais engagés remboursés.

Elle pose ainsi le principe général que tout Etat partie est en droit de prendre les mesures nécessaires à l'enlèvement d'une épave qui présente un danger dans la zone qu'elle vise (Z.E.E....). Elle intègre le cas des conteneurs tombés à la mer<sup>129</sup>.

☞ D'autre part, la Convention *Hazardous and Noxious Substances* (H.N.S.) de 1962 : l'O.M.I. a souhaité créer un régime spécifique permettant la réparation des dommages causés par les substances dangereuses transportées par voie maritime.

---

<sup>128</sup> Information annoncée sur son site internet. L'objectif est bien de préserver l'environnement, mais plutôt en amont, lors de la construction du conteneur.

<sup>129</sup> Pour plus d'informations, il est renvoyé à l'étude de Mlle Adeline JUDE, *L'enlèvement des épaves*, Mémoire MASTER II – Droit maritime et des transports (Aix-MARSEILLE III), 2007/08, p.45.

Calquée sur les principes des conventions de 1969 et de 1971 sur la pollution par hydrocarbures, elle pose une responsabilité de plein droit sur la tête du propriétaire du navire d'origine et crée un fonds de limitation international.

Ce texte n'est toujours pas entré en vigueur.

*Derniers mots...* – Au carrefour du droit public et du droit privé, du droit administratif et du droit civil, du droit maritime et du droit commun, on trouve donc les conteneurs tombés à la mer.

Si l'on s'est accommodé jusque là du régime applicable aux épaves maritimes en cas de conteneurs tombés à la mer, on ne peut que souhaiter la création de dispositions propres qui prennent le problème dans toutes ses dimensions : la spécificité du transport maritime de marchandises par conteneur ne se résume pas, loin s'en faut, à une approche géométrique et commerciale.

Le législateur français ne peut plus ignorer l'importance du phénomène que la Cour de cassation a consacré, d'une certaine façon, en appliquant notamment l'article 1382 du Code civil, article à la dimension constitutionnelle (Conseil constitutionnel, décision n° 99-419 du 9 novembre 1999).

# BIBLIOGRAPHIE

## I – OUVRAGES GENERAUX, TRAITES, PRECIS, MANUELS :

- ❖ BEURIER Jean-Pierre (sous la direction de), *Droits maritimes*, DALLOZ Action 2009/2010 ;
- ❖ BONASSIES Pierre et SCAPEL Christian, *Traité de Droit maritime*, L.G.D.J., éd. 2006 ;
- ❖ CARBONNIER Jean, *Droit civil* et notamment, TOME II : *Droit civil, les obligations*, P.U.F., Thémis, éd. 2004 ;
- ❖ DESPORTES Frédéric et LE GUNEHEC Francis, *Droit pénal général*, ECONOMICA, éd. 2008 ;
- ❖ FABRE-MAGNAN Muriel, *Les obligations*, P.U.F. Thémis, 1<sup>ère</sup> éd., 2004 ;
- ❖ JOURDAIN Patrice, *Les principes de la responsabilité civile*, Connaissance du Droit DALLOZ, éd.2007 ;
- ❖ PIOUFFRE Gérard, *Les mots de la Marine*, LAROUSSE 2D ; 2003.
- ❖ REMOND-GOUILLOUD Martine, *Droit maritime*, PEDONE, éd. 1988 ;
- ❖ RODIERE René et DU PONTAVICE Emmanuel, *Droit maritime*, DALLOZ, éd. 1986 ;
- ❖ VERON Michel, *Droit pénal spécial*, SIREY, éd. 2006.

## **II – OUVRAGES SPECIAUX, THESES, MEMOIRES, ENCYCLOPEDIES, REVUES :**

- ❖ BEZIZ-AYACHE Annie, *Déchets*, in Répertoire pénal DALLOZ, éd. 2007 ;
- ❖ BIZIEN Marie-Abelle, *La perte des conteneurs en mer*, Mémoire D.E.S.S. Droit Maritime et des Transports (Aix-Marseille III), 1996/97 ;
- ❖ DROBENKO Bernard, *Responsabilité en matière d'environnement*, in Répertoire Responsabilité de la puissance publique Dalloz, éd. 2006 ;
- ❖ GAUTIER Georges-André, *Régime des conteneurs*, in Jurisclasseur Transport, Fascicule 976, 1996 ;
- ❖ GRYNBAUM Luc, *Responsabilité du fait des choses inanimées*, in Répertoire civil DALLOZ, éd. 2004 ;
- ❖ JUDE Adeline, *L'enlèvement des épaves*, Mémoire MASTER II – Droit Maritime et des Transports (Aix-Marseille III), 2007/08 ;
- ❖ TOURET Corinne, *Evènements de mer*, in Répertoire Commercial DALLOZ, éd. 2002 ;
- ❖ VEAUX Daniel et VEAUX-FOURNERIE Paulette, *Epaves maritimes*, in Jurisclasseur Transport, Fascicule 1140, 1995 ;

## **III – ARTICLES, NOTES, OBSERVATIONS :**

- ❖ BEAUCOURT Claude, *Le « Secret de l'épave » ou l'étrange évolution du régime de sa propriété*, in Droit Maritime Français 1986 ;
- ❖ BILLET Philippe, *Le déchet ou la dérégulation progressive d'une notion*, in Bulletin du droit de l'Environnement Industriel, mai 2006 ;
- ❖ BONASSIES Pierre, *De la garde de billes de bois chutées à la mer*, in Droit Maritime Français n°696, octobre 2008 ;
- ❖ BONASSIES Pierre, *Le droit du transport maritime de conteneurs à l'orée du 21<sup>ème</sup> siècle*, in Droit Maritime Français n°699, janvier 2009 ;

- ❖ BONASSIES Pierre, *Primauté des règles générales de responsabilité délictuelle sur le régime spécifique des épaves maritimes*, in Droit Maritime Français n°701, mars 2009, p.221
- ❖ CHAO Andrée, *Conteneurs : bilan de 25 ans de pratique*, in Bulletin des transports et de la Logistique, n° 2541, Novembre 1993 ;
- ❖ DE CET BERTIN Cécile, *Qui est responsable du fait du conteneur ?*, Publication d'une conférence maritime du 14 décembre 2006, on [www.premar-atlantique.gouv.fr](http://www.premar-atlantique.gouv.fr). (consultation libre)
- ❖ DEGOMMIER Sébastien, *L'Etat ne peut réclamer à une compagnie de transport maritime le remboursement des frais de récupération de conteneurs tombés en mer*, in A.J.D.A. 2009, p.40 ;
- ❖ DE JUGLART Michel, *Droit commun et droit maritime*, Droit Maritime Français 1986, p. 259 ;
- ❖ DELPECH Xavier, *Transport maritime par conteneurs : régime de responsabilité*, in Dalloz Actualité 2009 ;
- ❖ DOUAY Claude, *Le régime juridique de l'assistance en mer selon la Convention de Londres du 28 avril 1989*, in Droit Maritime français n° 493, avril 1990 ;
- ❖ LE BRUN Roger, *Des interventions de la Marine nationale en matière d'évènements de mer*, in Droit Maritime Français 1986, p.131 ;
- ❖ NDENDE Martin, *Chute de conteneurs en mer et régime des épaves*, in Revue de droit des transports, mars 2009, comm.55 ;
- ❖ PARANCE Béatrice, *Affaire Erika : la Cour de cassation prend parti sur l'application de la législation relative aux déchets* ;
- ❖ PERETIE Olivier, *Sous la nitro, la plage*, Nouvel Observateur, éd. du 30 novembre 1993 ;
- ❖ REZENTHEL Robert, *Le régime des épaves maritimes*, in Droit Maritime Français n°679, mars 2007 ;
- ❖ TANTIN Gérard, *Le droit applicable à la mise hors d'état de nuire de conteneurs tombés à la mer : droit des épaves ou droit du navire ?* in Droit Maritime Français n°548, avril 1995 ;
- ❖ TILCHE Marie, *Les assureurs maritimes confrontés au gigantisme des navires*, in Bulletin Transport et Logistique du 12 mai 2009 ;



- ❖ TOURE Barham, *Les péripéties de l'action de l'Etat en recouvrement de débours exposés au cours d'opérations de récupération d'épaves maritimes*, in **Revue de Droit des transport** (JURISCLASSEUR), Juin 2009, p.12.

#### IV – **LITTERATURE, ESSAIS :**

- ❖ CONRAD Joseph, *Lord Jim* (1900), Editions FOLIO / GALLIMARD 1982 ;
- ❖ RIMBAUD Arthur, *Le bateau ivre* (1871), Edition broché 2003 ;
- ❖ WEBER Max, *Le Savant et le politique* (1919), La Découverte, édition 2002.

#### V – **DOCUMENTS PROFESSIONNELS :**

- ❖ *Conteneurs et colis perdus en mer*, Guide opérationnel édité par le CEDRE, éd. 2000 ;
- ❖ *Rapport d'enquête technique CMA CGM OTELLO, Perte à la mer de conteneurs en pontée*, publié par le Bureau d'enquêtes sur les événements de mer – 2006.

#### VI – **QUELQUES SITES INTERNET :**

- ❑ **Assemblée Nationale** – [www.assemblee-nationale.fr](http://www.assemblee-nationale.fr) :  
Site présentant les différents travaux législatifs de la Chambre basse du Parlement français ;
- ❑ **Base Pacte** – [www.doc.diplomatie.fr/pacte/](http://www.doc.diplomatie.fr/pacte/) :  
Site sur lequel sont conservés tous les engagements internationaux de la France ;
- ❑ **BEA Mer** – [www.beamer-France.org](http://www.beamer-France.org) :  
Site du Bureau d'enquêtes sur les événements de mer sur lequel on peut trouver des rapports d'enquête technique, notamment en cas de perte de conteneurs à la mer ;
- ❑ **CEDRE** – [www.cedre.fr](http://www.cedre.fr) :  
Site du Centre de Documentation, de Recherche et d'Expérimentation sur les pollutions accidentelles des eaux, présentant l'évolution des travaux de recherche concernant la pollution des milieux marins et offrant accès à différents guides pratiques et opérationnels ;

- ❑ **IFREMER** – [www.ifrmer.fr](http://www.ifrmer.fr) :

Site de l'institut Français de recherche pour l'exploitation de la mer qui regroupe différentes notes de synthèse sur l'état des lieux du transport maritime de marchandises (notamment) ;

- ❑ **LEGIFRANCE** – [www.legifrance.gouv.fr](http://www.legifrance.gouv.fr) :

Site de diffusion du droit : textes internationaux et nationaux et jurisprudence y sont regroupés ;

- ❑ **Ministère de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement durable et de la Mer** – [www.mer.gouv.fr](http://www.mer.gouv.fr) :

Site du Ministère donnant lien vers les différents sites des Affaires maritimes et Préfectures maritimes .

# ANNEXES

*Précisons* – Les annexes ci-après présentées permettent d’appuyer, d’éclairer le lecteur de ce mémoire. Elles regroupent textes de loi et conventions internationales, décisions de jurisprudence et documents divers intéressant ou permettant d’appuyer le sujet abordé dans cette étude.

Ce rapport comporte 10 annexes, disposées comme suit :

## I- TEXTES :

- ✓ *ANNEXE 1* – Loi du 24 novembre 1961 relative à la police des épaves maritimes (**page 115**) ;
- ✓ *ANNEXE 2* – Décret du 31 décembre 1961 fixant le régime applicables aux épaves maritimes (**page 117**) ;
- ✓ *ANNEXE 3* – Code de l’environnement, article L. 218-72 (**page 124**) ;
- ✓ *ANNEXE 4* – Décret du 6 février 2004 relatif à l’organisation de l’action de l’Etat en mer (**page 125**).

## II- JURISPRUDENCE :

- ✓ *ANNEXE 5* – Affaire du XIN QING DAO : Cour Administratif d’Appel de Nantes, le 2 décembre 2008 (**page 128**) ;
- ✓ *ANNEXES 6 et 7* – Affaire du SHERBRO : Cour d’Appel de Versailles, le 11 octobre 2007 et Cour de cassation, le 16 décembre 2008 (**pages 130 et 146**) ;
- ✓ *ANNEXE 8* – Affaire du JERBA : Cour d’Appel de Rouen, le 5 juin 2008 (**page 148**).

## III- DOCUMENTS DIVERS :

- ✓ *ANNEXE 9* – Différentes évolutions inhérentes au transport maritime de marchandises par conteneur : données graphiques (**page 152**) ;
- ✓ *ANNEXE 10* – Projet *Lost CONT*, Modèle prévisionnel de dérive *MOTHY* (**page 153**).

## ANNEXE 1

### **LOI n° 61-1262 DU 24 NOVEMBRE 1961 RELATIVE A LA POLICE DES EPAVES MARITIMES**

*Version consolidée au 27 février 1996*

#### **Article 1**

- Modifié par Loi n°82-990 du 23 novembre 1982, v. init.

En vue du sauvetage des épaves maritimes ou de la suppression des dangers qu'elles présentent, il peut être procédé :

- à la réquisition des personnes et des biens, avec attribution de compétence à l'autorité judiciaire, en ce qui concerne le contentieux du droit à indemnité ;
- à l'occupation temporaire et la traversée des propriétés privées.

Lorsque le propriétaire d'une épave est inconnu ou lorsque, dûment mis en demeure, directement ou en la personne de son représentant, il refuse ou néglige de procéder aux opérations de sauvetage, de récupération, d'enlèvement, de destruction ou à celles destinées à supprimer les dangers que présente cette épave, l'Etat peut intervenir d'office, aux frais et risques du propriétaire.

Dans les cas prévus à l'alinéa précédent ou lorsque l'existence d'une épave remonte à plus de cinq ans, la déchéance des droits du propriétaire peut être prononcée par décision du ministre chargé de la marine marchande.

Une épave peut être vendue au profit de l'Etat quand le propriétaire ne l'a pas revendiquée dans les délais qui seront fixés par voie réglementaire.

Dans le cas où une épave est constituée par un navire et sa cargaison, la déchéance et la vente au profit de l'Etat prévues ci-dessus s'étendent à l'ensemble de cette épave, sans préjudice du recours du propriétaire de la cargaison contre le transporteur et, le cas échéant, contre l'affrêteur.

La créance des sauveteurs ainsi que celle des administrations qui procéderaient aux travaux de sauvetage est garantie par un privilège sur la valeur de l'épave de même rang que le privilège des frais pour la conservation de la chose.

#### **Article 2**

- Modifié par Loi n°82-990 du 23 novembre 1982, v. init.

L'administrateur des affaires maritimes et, dans les ports maritimes, les officiers de port et les officiers de port adjoints sont habilités à constater par procès-verbaux les infractions aux dispositions de la présente loi et les décrets pris pour son application. L'administrateur des affaires maritimes ne peut intervenir dans les ports militaires qu'à la demande du préfet maritime ou du commandant de la marine.

L'administrateur des affaires maritimes peut, en vue de découvrir des épaves, procéder à des visites domiciliaires et des perquisitions dans les conditions prévues au code de procédure pénale. Il peut suivre les choses enlevées dans les lieux où elles ont été transportées et les mettre sous séquestre.

Les procès-verbaux établis sont aussitôt transmis au procureur de la République.

Dans l'exercice de leurs fonctions de police judiciaire, l'administrateur des affaires maritimes, les officiers de port et les officiers de port adjoints peuvent requérir directement la force publique. Ils peuvent être requis par le procureur de la République, le juge d'instruction et les officiers de police judiciaire afin de leur prêter assistance.

#### **Article 2**

- Modifié par Loi n°96-151 du 26 février 1996 - art. 22 JORF 27 février 1996

L'officier ou inspecteur des affaires maritimes, chef du service des affaires maritimes et, dans

les ports maritimes, les officiers de port et les officiers de port adjoints sont habilités à constater par procès-verbaux les infractions aux dispositions de la présente loi et les décrets pris pour son application. L'administration des affaires maritimes ne peut intervenir dans les ports militaires qu'à la demande du préfet maritime ou du commandant de la marine.

L'officier ou inspecteur des affaires maritimes, chef du service des affaires maritimes peut, en vue de découvrir des épaves, procéder à des visites domiciliaires et des perquisitions dans les conditions prévues au code de procédure pénale. Il peut suivre les choses enlevées dans les lieux où elles ont été transportées et les mettre sous séquestre.

Les procès-verbaux établis sont aussitôt transmis au procureur de la République.

Dans l'exercice de leurs fonctions de police judiciaire, l'officier ou inspecteur des affaires maritimes, chef du service des affaires maritimes, les officiers de port et les officiers de port adjoints peuvent requérir directement la force publique. Ils peuvent être requis par le procureur de la République, le juge d'instruction et les officiers de police judiciaire afin de leur prêter assistance.

### **Article 3**

- Modifié par Loi n°92-1336 du 16 décembre 1992 - art. 287 JORF 23 décembre 1992 en vigueur le 1er mars 1994

Toute personne qui aura détourné ou tenté de détourner ou recelé une épave maritime sera punie des peines de l'abus de confiance ou du recel prévues par les articles 314-1, 314-10, 321-1 et 321-9 du code pénal.

### **Article 4 (abrogé)**

- Abrogé par LOI 80-532 1980-07-15 JORF 16 JUILLET 1980 rectificatif JORF 3 AOUT 1980

### **Article 5**

L'article 5 du titre IX du livre IV de l'ordonnance sur la marine d'août 1681 est abrogé.

### **Article 6**

- Modifié par Loi n°82-990 du 23 novembre 1982, v. init.

Les dispositions de la présente loi sont applicables dans les territoires d'outre-mer et à Mayotte.

Dans les territoires d'outre-mer où il n'existe pas d'administrateur des affaires maritimes, d'officiers de port, d'officiers de port adjoints, les pouvoirs qui leur sont dévolus à l'article 2 sont exercés par le délégué du Gouvernement de la République.

## ANNEXE 2

### **DECRET n° 61-1547 du 26 décembre 1961 fixant le Régime des épaves maritimes.**

*Version consolidée au 8 décembre 2005*

#### **Dispositions générales**

##### **Article 1**

- Modifié par Décret n°91-1226 du 5 décembre 1991 - art. 20 JORF 7 décembre 1991
- Sous réserve des conventions internationales en vigueur, constituent des épaves maritimes soumises à l'application du présent décret [\*définition\*] :

1. Les engins flottants et les navires en état de non-flottabilité et qui sont abandonnés par leur équipage, qui n'en assure plus la garde ou la surveillance, ainsi que leurs approvisionnements et leurs cargaisons. 2. Les aéronefs abandonnés en état d'innavigabilité ; 3. Les embarcations, machines, agrès, ancres chaînes, engins de pêche abandonnés et les débris des navires et des aéronefs ; 4. Les marchandises jetées ou tombées à la mer ; 5. Généralement tous objets, à l'exception des biens culturels maritimes, dont le propriétaire a perdu la possession, qui sont soit échoués sur le rivage dépendant du domaine public maritime, soit trouvés flottants ou tirés du fond de la mer dans les eaux territoriales ou trouvés flottants ou tirés du fond en haute mer et ramenés dans les eaux territoriales ou sur le domaine public maritime.

Ne sont pas considérés comme épaves au sens du présent décret les navires, engins flottants, aéronefs, marchandises et objets volontairement abandonnés ou jetés en mer ou sur le rivage en vue de les soustraire à l'action de la douane.

#### **De la découverte et du sauvetage des épaves**

##### **Article 2**

- Modifié par Décret 85-632 1985-06-21 art. 1 JORF 23 juin 1985

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. Elle doit, dans les quarante-huit heures [\*délai\*] 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.

Il est toutefois dérogé à l'obligation de mise en sûreté de l'épave, quand des dangers sont susceptibles d'être encourus, à raison tant de l'épave elle-même que de son contenu. Dans le cas où celui-ci est identifié comme dangereux ou ne peut être identifié, la personne qui découvre l'épave doit s'abstenir de toute manipulation et la signaler immédiatement à l'administrateur des affaires maritimes, chef de quartier, à son représentant ou à toute autre autorité administrative locale, à charge pour celle-ci d'en informer dans les plus brefs délais l'administrateur des affaires maritimes, chef de quartier. Celui-ci peut faire procéder immédiatement, aux frais du propriétaire, à toutes opérations nécessaires à son identification.

##### **Article 3**

Les épaves sont placées sous la protection et la sauvegarde de l'administrateur des affaires maritimes qui prend toutes les mesures utiles pour le sauvetage et veille à la conservation des objets sauvés.

Ces objets demeurent aux risques des propriétaires ; leur détérioration, altération ou déperdition ne peut donner lieu à dommages et intérêts, quelle qu'en soit la cause.

L'administrateur des affaires maritimes peut requérir, en vue du sauvetage et moyennant indemnité, toute personne physique ou morale capable d'y participer ainsi que tous moyens de transport et tous magasins ; il peut aux mêmes fins donner l'ordre d'occuper ou de traverser les propriétés privées.

prévue à l'article 1er de la loi du 24 novembre 1961 susvisée est, selon la localisation de l'épave :

## **De la découverte, du sauvetage, de l'enlèvement ou de la destruction des épaves.**

### **Article 4**

- Modifié par Décret 85-632 1985-06-21 art. 2 JORF 23 juin 1985

La découverte d'une épave dont le propriétaire est inconnu fait l'objet, par l'administrateur des affaires maritimes, d'une publicité sous forme d'affiches ou d'insertion dans la presse.

Lorsque le propriétaire est connu, notification est faite audit propriétaire s'il est français et au consul du pays dont il est ressortissant ou présumé ressortissant, s'il est étranger.

Le propriétaire dispose d'un délai de trois mois, à compter de la date de publication ou de la notification de la découverte ou du sauvetage de l'épave, pour revendiquer son bien et, si le sauvetage n'a pu être fait et sous réserve des dispositions de l'article 5 ci-après, pour déclarer qu'il entend y procéder.

### **Article 5**

- Modifié par Décret 85-632 1985-02-21 art. 2 JORF 23 juin 1985

Lorsqu'une épave maritime présente, en totalité ou en partie, un caractère dangereux pour la navigation, la pêche ou l'environnement, l'accès à un port ou le séjour dans un port, le propriétaire de l'épave a l'obligation de procéder à la récupération, l'enlèvement, la destruction ou toute autre opération en vue de supprimer le caractère dangereux de cette épave.

### **Article 6**

- Modifié par Décret 85-632 1985-06-21 art. 3 JORF 23 juin 1985
- Modifié par Décret n°88-199 du 29 février 1988 - art. 1 (V) JORF 2 mars 1988

Dans le cas mentionné à l'article 5, l'autorité compétente pour procéder à la mise en demeure

Le préfet maritime, dans les ports militaires et, dans le cadre de son autorité de police administrative générale en mer, dans la limite de la région maritime et à partir de la laisse de basse mer, sauf dans les ports à l'intérieur de leurs limites administratives, dans les estuaires en deçà des limites transversales de la mer et dans les baies fermées dont la liste et les limites sont fixées par arrêté du Premier ministre ;

Le directeur, dans les ports autonomes ;

Le président du conseil général, dans les ports départementaux ;

Le maire, dans les ports communaux ;

Le préfet dans les ports non militaires relevant de la compétence de l'Etat, autres que les ports autonomes, dans les estuaires et les baies fermées dont la liste et les limites sont fixées par arrêté du Premier ministre, et sur le rivage. Dans le cas où il peut y avoir doute sur la limite de partage des compétences entre l'une de ces autorités et le préfet maritime, cette autorité et le préfet maritime interviendront conjointement.

Le préfet maritime peut déléguer ses pouvoirs de mise en demeure au commandant de la marine dans les ports militaires et dans les autres cas à l'administrateur des affaires maritimes, chef de quartier, le préfet au chef du service maritime ou à l'administrateur des affaires maritimes chef de quartier.

### **Article 7**

- Modifié par Décret 85-632 1985-06-21 art. 3 JORF 23 juin 1985

Dans le cas où le propriétaire est connu, la mise en demeure fait l'objet, si le propriétaire est français, d'une notification à ce propriétaire. Si le propriétaire est un étranger, qu'il soit ou non domicilié ou résidant en France, la notification est adressée à ce propriétaire, ainsi qu'au consul de l'Etat dont il est ressortissant.

Si le propriétaire étranger n'a pas la nationalité de l'Etat d'immatriculation du navire, de l'aéronef ou de l'engin flottant, la notification est seulement adressée au consul de l'Etat dont le navire bat le pavillon ou de l'Etat d'immatriculation de l'aéronef ou de l'engin flottant.

Dans le cas où le propriétaire est inconnu, la mise en demeure, si l'autorité compétente croit devoir y procéder, est faite par voie d'affiches ou d'insertion dans la presse et, si le navire, l'aéronef ou l'engin flottant devenu épave est étranger, fait l'objet d'une notification au consul de l'Etat d'immatriculation. La mise en demeure est faite uniquement par voie d'affiches ou d'insertion dans la presse, lorsque la notification au consul est impossible.

#### **Article 8**

- Modifié par Décret 85-632 1985-06-21 art. 3 JORF 23 juin 1985

La mise en demeure impartit un délai au propriétaire pour l'accomplissement des opérations indispensables, en tenant compte de la situation de l'épave ou de la difficulté des opérations à entreprendre.

Si la mise en demeure reste dépourvue d'effet, l'autorité compétente en vertu de l'article 6 peut alors faire procéder aux opérations nécessaires.

Cette même autorité peut procéder d'office aux dites opérations dans le cas où le propriétaire est inconnu ou ne peut être avisé en temps utile.

Elle peut également intervenir à la demande du propriétaire.

Dans tous les cas, les opérations se font aux frais et risques du propriétaire.

#### **De la découverte et du sauvetage de l'enlèvement ou de la destruction des épaves.**

#### **Article 9**

- Modifié par Décret 85-632 1985-06-21 art. 3 JORF 23 juin 1985

Dans le cas où l'épave constitue un danger grave et imminent pour la navigation, la pêche, l'environnement, l'accès à un port ou le séjour dans un port, l'autorité compétente en vertu de l'article 6 peut faire procéder immédiatement, aux frais et risques du propriétaire, 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.

#### **De la vente ou de la concession des épaves.**

#### **Article 10**

- Modifié par Décret 85-632 1985-02-21 art. 3 JORF 23 juin 1985

Quand l'épave est constituée par un conteneur et dans le cas où l'état défectueux ou l'absence de plaques, étiquettes et autres marques, ne permet pas d'identifier le propriétaire, l'exploitant ou le locataire, l'administrateur des affaires maritimes, chef de quartier, fait procéder à l'ouverture du conteneur. Si le contenu ne présente pas un caractère dangereux, toxique ou polluant, le conteneur est traité comme une épave ordinaire. Si le contenu présente un caractère dangereux, toxique ou polluant, l'autorité compétente en vertu de l'article 6, qui peut se faire assister par l'administrateur des affaires maritimes, chef de quartier, ou son représentant, prend les mesures prévues à l'article 9 ci-dessus.

#### **Article 11**

- Modifié par Décret 85-632 1985-06-21 art. 3 JORF 23 juin 1985

La déchéance prononcée en application de l'article 1er, alinéa 3, de la loi du 24 novembre 1961 susvisée ne fait pas obstacle au recouvrement sur le propriétaire des frais engagés antérieurement à raison de l'intervention de l'autorité administrative compétente.

#### **Article 12**

- Modifié par Décret 85-632 1985-06-21 art. 4



JORF 23 juin 1985

Lorsque l'épave est échouée ou a été ramenée sur la côte, l'administrateur des affaires maritimes, chef de quartier, fait procéder à sa mise en vente :

Soit à l'expiration du délai de trois mois prévu à l'article 4 si le propriétaire ne l'a pas revendiquée dans ce délai ;

Soit après notification au propriétaire ou publication dans les conditions prévues à l'article 4 de la décision du ministre chargé de la marine marchande prononçant, par application de l'article 1er de la loi susvisée du 24 novembre 1961, la déchéance des droits du propriétaire sur l'épave.

La vente est assortie d'un cahier des charges imposant à l'acquéreur les modalités et les délais d'enlèvement ou de récupération de l'épave.

La vente ne peut avoir lieu moins d'un mois après la date à laquelle elle aura été annoncée.

Toutefois, s'il s'agit d'une marchandise périssable, l'administrateur des affaires maritimes, chef de quartier, peut faire procéder à la vente sans qu'aient été observés les délais prévus aux alinéas précédents.

#### **Article 13**

· Modifié par Décret 85-632 1985-06-21 art. 4 JORF 23 juin 1985

L'administrateur des affaires maritimes, chef de quartier, peut remettre au sauveteur, en propriété, toute épave de faible valeur dont la vente ne procurerait aucun produit net appréciable.

Les épaves provenant de navires appartenant à l'Etat et dont le service détenteur a décidé la vente sont aliénées par le service des domaines selon les règles fixées par le code du domaine de l'Etat.

#### **Article 14**

· Modifié par Décret 85-632 1985-06-21 art. 6 JORF 23 juin 1985

Il est opéré sur le produit de la vente de l'épave une déduction des frais d'extraction, de récupération ou de démolition, en particulier de ceux qui ont été exposés par l'autorité compétente en vertu de l'article 6, des frais de gestion et de vente, de la rémunération du sauveteur, des droits de douane et autres taxes. Le produit net de la vente est versé à l'établissement national des invalides de la marine (compte Gestion des épaves), où il peut être réclamé pendant cinq ans par le propriétaire non déchu de ses droits ou par ses ayants droit. A l'expiration du délai de cinq ans, il est acquis au Trésor.

Dans le cas de déchéance, le produit net de la vente est versé immédiatement au Trésor.

#### **Article 15**

Aucun fonctionnaire ou agent chargé de procéder à la vente ou à la concession d'une épave ne peut se porter acquéreur ou adjudicataire des objets vendus [\*interdiction\*].

#### **Article 16**

· Modifié par Décret 85-632 1985-06-21 art. 4 JORF 23 juin 1985

L'autorité compétente en vertu de l'article 6 peut, si l'épave n'est pas vendue, passer un contrat de concession soit par priorité avec l'inventeur de l'épave, soit à défaut, avec toute autre entreprise, à la condition que le propriétaire ait renoncé à son droit de propriétaire ou en ait été déchu.

#### **Des droits du sauveteur**

#### **Article 17**

Le sauveteur d'une épave a droit à une indemnité calculée en tenant compte :

1. Des frais exposés, y compris la rémunération du travail accompli ;

2. De l'habileté déployée, du risque couru et de l'importance du matériel de sauvetage utilisé ;

3. De la valeur en l'état de l'épave sauvée.

S'il y a plusieurs sauveteurs, l'indemnité se partage d'après les bases susindiquées.

#### **Article 18**

Si le propriétaire réclame l'épave dans le délai imparti par le présent décret, la rémunération est fixée par accord entre lui et le ou les sauveteurs et, s'il y a désaccord, par le tribunal de commerce du lieu où l'épave a été soit trouvée, soit amenée.

Si le propriétaire n'a pas réclamé l'épave dans les délais impartis par le présent décret, le directeur de l'inscription maritime ou, dans les départements d'outre-mer, le chef du service de l'inscription maritime propose une rémunération évaluée par lui d'après les bases fixées à l'article précédent.

Si les propositions du directeur ou du chef du service de l'inscription maritime ne sont pas acceptées par les parties, la rémunération est fixée par le tribunal de commerce.

#### **Article 19**

Lorsqu'un navire a contribué occasionnellement au sauvetage d'une épave, la répartition de la rémunération entre l'armateur, le capitaine et l'équipage est proposée par le directeur ou le chef du service de l'inscription maritime, en tenant compte de l'ensemble des circonstances de fait.

Si les propositions du directeur ou du chef du service de l'inscription maritime ne sont pas acceptées par les parties, la rémunération est fixée par le tribunal de commerce.

Les dispositions du présent article ne s'appliquent pas aux entreprises qui font habituellement les opérations de sauvetage.

#### **Article 20**

En ce qui concerne les épaves appartenant à l'Etat et par dérogation aux dispositions qui précèdent, les administrations intéressées, en liaison avec l'administrateur de l'inscription maritime, peuvent interdire leur sauvetage ou, dans le cas où elles ont été sauvées, fixer elles-mêmes la rémunération forfaitaire du sauveteur.

#### **Article 21**

La rémunération du sauveteur est assortie d'un privilège sur l'épave sauvée. Le propriétaire qui réclame cette épave n'en obtiendra la restitution qu'après paiement de la rémunération et des frais, droits et taxes ou, en cas de litige, la consignation d'une somme suffisante pour en assurer le paiement.

Les frais éventuellement engagés par un service public en application de l'article 5 sont assortis du même privilège.

#### **Article 22**

Le droit du sauveteur à rémunération est prescrit par un délai de deux ans à compter du jour marquant la fin des opérations de sauvetage.

#### **Des épaves présentant un intérêt archéologique, historique ou artistique (abrogé)**

#### **Article 23 (abrogé)**

- Abrogé par Décret n°91-1226 du 5 décembre 1991 - art. 20 JORF 7 décembre 1991

#### **Article 24 (abrogé)**

- Abrogé par Décret n°91-1226 du 5 décembre 1991 - art. 20 JORF 7 décembre 1991

#### **Article 25 (abrogé)**

- Abrogé par Décret n°91-1226 du 5 décembre 1991 - art. 20 JORF 7 décembre 1991

#### **Article 26 (abrogé)**

- Abrogé par Décret n°91-1226 du 5 décembre 1991 - art. 20 JORF 7 décembre 1991

### **Article 27 (abrogé)**

- Abrogé par Décret n°91-1226 du 5 décembre 1991 - art. 20 JORF 7 décembre 1991

### **Article 28 (abrogé)**

- Abrogé par Décret n°91-1226 du 5 décembre 1991 - art. 20 JORF 7 décembre 1991

### **Article 29 (abrogé)**

- Abrogé par Décret n°91-1226 du 5 décembre 1991 - art. 20 JORF 7 décembre 1991

### **Article 30 (abrogé)**

- Abrogé par Décret n°91-1226 du 5 décembre 1991 - art. 20 JORF 7 décembre 1991

### **Sanctions. (abrogé)**

### **Article 32 (abrogé)**

- Abrogé par Décret n°91-1226 du 5 décembre 1991 - art. 20 JORF 7 décembre 1991

### **Infractions - Sanctions.**

#### **Article 31**

- Modifié par Décret 85-632 1985-06-21 art. 5 JORF 23 juin 1985

Sera punie de l'amende prévue pour les contraventions de la 4e classe, toute personne qui n'aura pas fait dans le délai prescrit la déclaration [\*défaut de\*] prévue à l'article 2, alinéa 1er. Le contrevenant perdra alors en outre tous droits à l'indemnité de sauvetage.

Sera punie de l'amende prévue pour les contraventions de la 5e classe toute personne qui, en méconnaissance des dispositions du 3e alinéa de l'article 3, aura refusé de se conformer aux réquisitions de l'administrateur des affaires maritimes, chef de quartier, ou à un ordre d'occuper ou de traverser une propriété privée. En cas de récidive, la peine applicable est celle de l'amende prévue pour la récidive de la 5e classe.

### **Dispositions diverses**

#### **Article 33**

Il n'est en rien dérogé au régime douanier concernant les épaves maritimes.

#### **Article 34**

- Modifié par Décret 85-632 1985-06-21 art. 6 JORF 23 juin 1985

Un arrêté conjoint du ministre chargé de la marine marchande et des autres ministres intéressés fixera les modalités d'application du présent décret et précisera, notamment, les conditions de vente ou de concession des épaves et les modalités de la publication prévue aux articles 4, 7 et 12.

#### **Article 35**

Le présent décret entrera en vigueur un an après sa publication au Journal officiel de la République française.

#### **Article 36**

- Modifié par Décret 85-632 1985-06-21 art. 7 JORF 23 juin 1985

Dans les départements et territoires d'outre-mer et dans la collectivité territoriale de Mayotte, les pouvoirs conférés par le présent décret au préfet maritime sont exercés par les délégués du Gouvernement cités à l'article 2 du décret du 25 mai 1979 susvisé, dans les limites de leurs zones de compétence respectives.

Dans les territoires d'outre-mer et dans la collectivité territoriale de Mayotte, les pouvoirs prévus aux articles 6 à 10 et 16 du présent décret autres que ceux conférés au préfet maritime sont exercés selon le cas par le représentant de l'Etat ou par celui de la collectivité territoriale lorsqu'il s'agit d'un port relevant de la compétence de cette dernière.

NOTA:

NOTA : Loi 2001-616 2001-07-11 art. 75 : Dans

tous les textes législatifs et réglementaires, la référence à la collectivité territoriale de Mayotte est remplacée par la référence à Mayotte et la référence à la collectivité territoriale est remplacée par la référence à la collectivité départementale.

et 26 du règlement du 17 juillet 1816 sur l'établissement des invalides de la marine, l'instruction du 20 avril 1841, l'article 62 de l'ordonnance du 23 juin 1846, le décret du 28 février 1918 et la loi du 18 septembre 1940.

### **Article 36**

- Modifié par Décret n°2005-1514 du 6 décembre 2005 - art. 7 (V) JORF 8 décembre 2005

Dans les départements et territoires d'outre-mer et à Mayotte, les pouvoirs conférés par le présent décret au préfet maritime sont exercés par les délégués du Gouvernement cités à l'article 1er du décret du 6 décembre 2005, dans les limites de leurs zones de compétence respectives.

Dans les territoires d'outre-mer et dans la collectivité territoriale de Mayotte, les pouvoirs prévus aux articles 6 à 10 et 16 du présent décret autres que ceux conférés au préfet maritime sont exercés selon le cas par le représentant de l'Etat ou par celui de la collectivité territoriale lorsqu'il s'agit d'un port relevant de la compétence de cette dernière.

### **Article 38**

Le ministre d'Etat chargé du Sahara, des départements d'outre-mer et des territoires d'outre-mer, le ministre d'Etat chargé des affaires algériennes, le ministre d'Etat chargé des affaires culturelles, le ministre des travaux publics et des transports, le garde des sceaux, ministre de la justice, le ministre des finances et des affaires économiques, le ministre des armées, le secrétaire d'Etat au Sahara, aux départements d'outre-mer et aux territoires d'outre-mer et le secrétaire d'Etat aux finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera publié au Journal officiel de la République française.

### **Article 37**

Sont abrogées toutes dispositions contraires à celles du présent décret, et notamment le titre IX, sauf les articles 5 et 29, du livre IV de l'ordonnance sur la marine de 1681, les déclarations du roi des 15 juin 1735 et 10 janvier 1770, les arrêtés des 27 thermidor an VII et 17 floréal an IX, les articles 24

### **ANNEXE 3**

#### **Code de l'environnement, article L.218-72**

Article L218-72

*Modifié par Loi n°2003-591 du 2 juillet 2003 - art. 31 (V) JORF 3 juillet 2003*

Dans le cas d'avarie ou d'accident en mer survenu à tout navire, aéronef, engin ou plate-forme transportant ou ayant à son bord des substances nocives, dangereuses ou des hydrocarbures, et pouvant créer un danger grave d'atteinte au littoral ou aux intérêts connexes au sens de l'article II-4 de la convention de Bruxelles du 29 novembre 1969 sur l'intervention en haute mer en cas d'accident entraînant ou pouvant entraîner une pollution par les hydrocarbures, l'armateur ou le propriétaire du navire, le propriétaire ou l'exploitant de l'aéronef, engin ou plate-forme peuvent être mis en demeure de prendre toutes les mesures nécessaires pour mettre fin à ce danger.

Dans le cas où cette mise en demeure reste sans effet ou n'a pas produit les effets attendus dans le délai imparti, ou d'office en cas d'urgence, l'Etat peut 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.

Les dispositions prévues aux premier et deuxième alinéas du présent article s'appliquent également aux navires, aéronefs, engins ou plates-formes en état d'avarie ou accidentés sur le domaine public maritime, dans les ports maritimes et leurs accès.

La fourniture des prestations de biens et de services nécessaires à l'exécution des mesures prises en application du présent article ou de la convention de Bruxelles du 29 novembre 1969 sur l'intervention en haute mer en cas d'accident entraînant ou pouvant entraîner une pollution par les hydrocarbures peut être obtenue soit par accord amiable, soit par réquisition.

Le montant des indemnités dues par l'Etat est déterminé dans les conditions prévues par les titres II, IV et V de l'ordonnance n° 59-63 du 6 janvier 1959 relative aux réquisitions de biens et services.

Les conditions d'application du présent article sont fixées par décret en Conseil d'Etat.

Cite:

Convention de Bruxelles 1969-11-29 art. II-4  
Ordonnance 59-63 1959-01-06

Cité par:

Code de l'environnement - art. R218-10 (V)  
Code de l'environnement - art. R218-11 (V)  
Code de l'environnement - art. R218-6 (V)

Anciens textes:

Loi n°76-599 du 7 juillet 1976 - art. 16 (V)

## ANNEXE 4

### **-Décret n°2004-112 du 6 février 2004 relatif à l'organisation de l'action de l'Etat en mer-**

Le Président de la République,

Sur le rapport du Premier ministre, de la ministre de la défense et du ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer,

Vu la convention des Nations unies sur le droit de la mer, signée à Montego Bay le 10 décembre 1982 ;

Vu la loi n° 68-1181 du 30 décembre 1968 modifiée relative à l'exploration du plateau continental et à l'exploitation de ses ressources naturelles, notamment son article 1er ;

Vu la loi n° 71-1060 du 24 décembre 1971 relative à la délimitation des eaux territoriales françaises ;

Vu la loi n° 76-655 du 16 juillet 1976 relative à la zone économique et à la zone de protection écologique au large des côtes du territoire de la République, modifiée par la loi n° 86-826 du 11 juillet 1986 et la loi n° 2003-346 du 15 avril 2003 ;

Vu la loi n° 86-2 du 3 janvier 1986 relative à l'aménagement, la protection et la mise en valeur du littoral, modifiée par la loi n° 99-533 du 25 juin 1999 et l'ordonnance n° 2000-914 du 18 septembre 2000 ;

Vu la loi n° 87-565 du 22 juillet 1987 modifiée relative à l'organisation de la sécurité civile, à la protection de la forêt et à la prévention des risques majeurs ;

Vu la loi n° 94-589 du 15 juillet 1994 modifiée relative aux modalités de l'exercice par l'Etat de ses pouvoirs de contrôle en mer ;

Vu le décret n° 74-968 du 22 novembre 1974 fixant l'organisation des commandements de zones maritimes ;

Vu le décret n° 91-671 du 14 juillet 1991 portant organisation générale de la marine nationale, modifié par le décret n° 2000-579 du 21 juin 2000 et le décret n° 2003-991 du 16 octobre 2003 ;

Vu le décret n° 95-1232 du 22 novembre 1995 relatif au comité interministériel de la mer et au secrétariat général de la mer, modifié par le décret n° 96-1022 du 22 novembre 1996 ;

Vu le décret n° 2000-558 du 21 juin 2000 fixant l'organisation militaire territoriale ;

Le Conseil d'Etat (section des travaux publics) entendu ;

Le conseil des ministres entendu,

## **Article 1**

Le représentant de l'Etat en mer est le préfet maritime. Délégué du Gouvernement, il est le représentant direct du Premier ministre et de chacun des membres du Gouvernement. Son autorité s'exerce à partir de la laisse de basse mer, sauf dans les ports à l'intérieur de leurs limites administratives et dans les estuaires en deçà des limites transversales de la mer.

Le préfet maritime veille à l'exécution des lois, des règlements et des décisions gouvernementales. Investi du pouvoir de police générale, il a autorité dans tous les domaines où s'exerce l'action de l'Etat en mer, notamment en ce qui concerne la défense des droits souverains et des intérêts de la Nation, le maintien de l'ordre public, la sauvegarde des personnes et des biens, la protection de l'environnement et la coordination de la lutte contre les activités illicites.

## **Article 2**

Le préfet maritime anime et coordonne l'action en mer des administrations et la mise en oeuvre de leurs moyens, sans faire obstacle à l'exercice par les autorités administratives, civiles et militaires, et les autorités judiciaires des compétences qui leur sont reconnues par d'autres textes législatifs ou réglementaires. Il reçoit en tant que de besoin des directives du secrétaire général de la mer.

Pour remplir les missions permanentes d'intérêt général dont il est chargé, le préfet maritime prend toutes initiatives et mesures nécessaires. Il bénéficie du concours des services et administrations de l'Etat qui mettent à sa disposition les moyens et informations d'intérêt maritime dont ils disposent. Il peut donner des directives aux chefs de ces services qui lui rendent compte de leur exécution.

Les administrations tiennent si nécessaire le préfet maritime informé de la gestion et de la mise en oeuvre de leurs moyens dans le cadre de leurs compétences propres.

Un arrêté du Premier ministre établit la liste des missions en mer incombant à l'Etat.

## **Article 3**

Les préfets et les établissements publics de l'Etat informent le préfet maritime des affaires et décisions susceptibles d'avoir des conséquences en mer.

## **Article 4**

Une conférence maritime placée sous la présidence du préfet maritime assiste celui-ci dans l'exercice de son action de coordination et d'information. Elle est constituée des chefs des services des administrations dotés d'attributions en mer et sur le littoral. En fonction de l'ordre du jour, les préfets de zone de défense, de région et de département assistent à la conférence maritime. Les représentants des collectivités territoriales peuvent y être conviés.

Un arrêté du Premier ministre fixe les conditions d'application de cet article.

## **Article 5**

Le préfet maritime est un officier général de marine.

## **Article 6**

Le préfet maritime de la Manche et de la mer

du Nord est le commandant de la zone maritime Manche-mer du Nord. Le siège de la préfecture maritime est à Cherbourg.

Le préfet maritime de l'Atlantique est le commandant de la zone maritime Atlantique. Le siège de la préfecture maritime est à Brest.

Le préfet maritime de la Méditerranée est le commandant de la zone maritime Méditerranée. Le siège de la préfecture maritime est à Toulon.

#### **Article 7**

En cas d'absence ou d'empêchement, la suppléance du préfet maritime est exercée par l'officier de marine qui assure la suppléance du commandement de la zone maritime.

#### **Article 8**

Le préfet maritime est assisté dans l'exercice de ses fonctions par un adjoint pour l'action de l'Etat en mer et par des fonctionnaires et agents, civils et militaires, désignés par les administrations qui participent à l'action de l'Etat en mer.

Il peut, par arrêté, déléguer sa signature à son adjoint. Il peut également la déléguer aux fonctionnaires mentionnés au premier alinéa du présent article et aux chefs des services des administrations civiles de l'Etat, des régions et des départements littoraux de sa zone de compétence en ce qui concerne les matières relevant de leurs attributions, ainsi qu'aux commandants de la marine.

#### **Article 9**

Le présent décret n'est pas applicable dans les départements d'outre-mer et à Saint-Pierre-et-Miquelon.

#### **Article 10**

I. - Le décret n° 72-302 du 19 avril 1972 modifié relatif à la coordination des actions en mer des administrations de l'Etat et le décret n° 78-272 du 9 mars 1978 modifié relatif à l'organisation des actions de l'Etat en mer sont abrogés.

II. - Toute référence au décret du 9 mars 1978 susmentionné figurant dans un texte réglementaire est remplacée par une référence au présent décret.

#### **Article 11**

Le Premier ministre, le ministre de l'intérieur, de la sécurité intérieure et des libertés locales, la ministre de la défense, le ministre de l'économie, des finances et de l'industrie, le ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer, la ministre de l'écologie et du développement durable, le ministre de la fonction publique, de la réforme de l'Etat et de l'aménagement du territoire et le secrétaire d'Etat aux transports et à la mer sont responsables, chacun en ce qui le concerne, de l'application du présent décret, qui sera publié au Journal officiel de la République française.



## ANNEXE 5

**-Cour Administrative d'Appel de Nantes, le 2 décembre 2008-**

*Texte intégral :*

**N° 07NT00511**

Considérant que le 27 octobre 2004 le navire **Xin Qing Dao**, battant pavillon de la République populaire de Chine, a perdu en haute mer vingt conteneurs ; que le préfet maritime de l'Atlantique a alors mis en demeure son armateur, la compagnie China shipping container lines, de prendre toutes les mesures appropriées pour faire cesser avant le 28 octobre 12 h 00 GMT le danger représenté par ces marchandises involontairement tombées à la mer ; qu'à partir du 28 octobre 2004 en début d'après-midi, plusieurs vols ont été effectués par un avion de la Marine nationale pour localiser les conteneurs, mais un seul de ceux-ci a pu être repéré puis récupéré le 2 novembre 2004 par le bâtiment Argonaute qui l'a débarqué à Brest où il a été pris en charge par un agent consignataire désigné par la compagnie susnommée ; que par une lettre du 26 novembre 2004 le directeur du commissariat de la marine à Brest, a demandé à la compagnie China shipping container lines de prendre en charge le préjudice subi par l'Etat français en raison de la mise en oeuvre des moyens militaires d'intervention de la Marine nationale, et a évalué le coût de ces moyens à la somme de 139 257,39 € ; qu'après le règlement de cette somme par la compagnie armateur le 23 février 2005, la société France P&I, représentant en France de l'assurance Foreningen Skuld, assureur norvégien de ladite compagnie, en a sollicité le remboursement total ou partiel, refusé par un nouveau courrier du directeur du commissariat de la marine du 18 août 2005 ; que par jugement du 12 décembre 2006, le tribunal administratif de Rennes, d'une part, a annulé les décisions du 26 novembre 2004 et du 18 août 2005, et, d'autre part, a condamné l'Etat à reverser la somme de 139 257,39 € à la compagnie China shipping container lines, avec intérêts au taux légal à compter du 18 octobre 2005 et capitalisation des intérêts au 18 octobre 2006 ; que, par le recours susvisé, le ministre de la défense interjette appel de ce jugement ;

*Sur la régularité du jugement attaqué :*

Considérant que, pour écarter l'application invoquée en défense du décret n° 86-366 du 11 mars 1986, relatif à la rémunération de certains services rendus par le ministère de la défense, le tribunal a estimé que la mise en oeuvre des moyens de police maritime au cours de l'intervention de la Marine nationale relevait de la nécessité publique et ne pouvait être regardée comme une prestation spécifique assimilable à un service rendu donnant lieu à rémunération en vertu de ce texte ; que, contrairement à ce que soutient le ministre, les premiers juges ont ainsi suffisamment motivé leur jugement ;

*Sur la recevabilité de la demande devant les premiers juges :*

Considérant, en premier lieu, que la lettre du commissariat de la marine de Brest du 26 novembre 2004, est assimilable à un ordre de recette notifié au débiteur pour faire l'objet d'un recouvrement amiable ; qu'elle ne peut par suite être regardée comme un acte préparatoire dénué de tout effet juridique ; que la fin de non-recevoir opposée par le ministre de la défense à la demande de première instance, tirée de l'absence de caractère décisoire de ce courrier, doit dès lors être écartée ;

Considérant, en second lieu, qu'il ressort des pièces du dossier que la société France P&I a explicitement présenté le recours gracieux du 3 août 2005 « pour le compte des armateurs du navire **Xin Qing Dao** », soit au nom de la compagnie China shipping container lines et de sa représentante en France ; qu'il suit de là que ces dernières avaient un intérêt leur donnant qualité pour agir contre la décision du 18 août 2005 rejetant ledit recours gracieux ;

Considérant enfin que les compagnies d'assurance n'ont intérêt à agir devant le juge administratif que si elles remplissent les conditions de la subrogation légale prévue par l'article L. 121-12 du code des assurances, en justifiant du versement effectif d'une indemnité à leur assuré ou à la victime pour le compte de l'assuré ; qu'il en résulte que lorsque, comme en l'espèce les sociétés Foreningen Skuld et France P&I, l'assureur fonde ses conclusions sur la charge des sommes qu'il est seulement susceptible de verser à son assuré dans le cadre de son contrat d'assurance, ses conclusions ne sont pas recevables ; que les défenderesses en appel ne sont dès lors pas

fondées à soutenir que le tribunal aurait à tort déclaré leur demande irrecevable en tant qu'elle émanait de l'assurance Foreningen Skuld et de sa représentante la société France P&I ;

*Sur le fond :*

*En ce qui concerne la compétence de l'auteur de la décision du 26 novembre 2004 :*

Considérant qu'à supposer même que le directeur du commissariat de la marine de Brest, se soit vu valablement déléguer la compétence d'ordonnateur secondaire, comme le soutient le ministre, il ressort des pièces du dossier que la décision du 26 novembre 2004, comme celle du 18 août 2005 rejetant le recours gracieux, a été signée non par le susnommé mais par un attaché de service administratif qui ne justifie d'aucune délégation de signature ; que, dans ces conditions, le ministre de la défense n'est pas fondé à soutenir que c'est à tort que le tribunal a estimé que la décision du 26 novembre 2004 émanait d'une autorité incompétente ;

*En ce qui concerne la base légale de la décision du 26 novembre 2004 :*

Considérant, en premier lieu, qu'aux termes de l'article L. 218-72 du code de l'environnement : « Dans le cas d'avarie ou d'accident en mer survenu à tout navire, aéronef, engin ou plate-forme transportant ou ayant à son bord des substances nocives, dangereuses ou des hydrocarbures, et pouvant créer un danger grave d'atteinte au littoral ou aux intérêts connexes au sens de l'article II-4 de la convention de Bruxelles du 29 novembre 1969 sur l'intervention en haute mer en cas d'accident entraînant ou pouvant entraîner une pollution par les hydrocarbures, l'armateur ou le propriétaire du navire, le propriétaire ou l'exploitant de l'aéronef, engin ou plate-forme peuvent être mis en demeure de prendre toutes les mesures nécessaires pour mettre fin à ce danger. / Dans le cas où cette mise en demeure reste sans effet ou n'a pas produit les effets attendus dans le délai imparti, ou d'office en cas d'urgence, l'Etat peut 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 [?] » ;

Considérant que ces dispositions ne s'appliquent qu'aux avaries ou accidents survenus aux navires, aéronefs, engins ou plate-formes qui, d'une part, transportent ou ont à leur bord des substances nocives ou dangereuses ou des hydrocarbures, et, d'autre part, peuvent créer un grave danger d'atteinte au littoral ; qu'en l'espèce, les conteneurs du navire **Xin Qing Dao** tombés à la mer n'entrent pas dans le champ d'application de ce texte, dès lors qu'il est constant qu'ils ne contenaient pas de matière nocive ou dangereuse et ne pouvaient créer de ce fait un danger grave d'atteinte au littoral ; que dès lors, les dispositions du deuxième alinéa permettant de faire exécuter les mesures nécessaires aux frais de l'armateur ne peuvent servir de base légale à la décision mettant le coût des moyens d'intervention de la Marine nationale à la charge de la compagnie China shipping container lines ;

Considérant, en deuxième lieu, qu'aux termes de l'article 221, figurant dans la partie XII relative à la « protection et conservation du milieu marin », de la convention des Nations Unies sur le droit de la mer du 10 décembre 1982 : « 1. Aucune disposition de la présente partie ne porte atteinte au droit qu'ont les Etats, en vertu du droit international, tant coutumier que conventionnel, de prendre et faire appliquer au-delà de la mer territoriale des mesures proportionnées aux dommages qu'ils ont effectivement subis ou dont ils sont menacés afin de protéger leur littoral ou les intérêts connexes, y compris la pêche, contre la pollution ou une menace de pollution résultant d'un accident de mer, ou d'actes liés à un tel accident, dont on peut raisonnablement attendre des conséquences préjudiciables. / 2. Aux fins du présent article, on entend par "accident de mer" un abordage, échouement ou autre incident de navigation ou événement survenu à bord ou à l'extérieur d'un navire entraînant des dommages matériels ou une menace imminente de dommages matériels pour un navire ou sa cargaison » ;

Considérant que la perte involontaire de conteneurs par le navire **Xin Qing Dao** peut être qualifiée d'accident de mer au sens du paragraphe 2 des stipulations précitées, compte tenu du risque de dommages représenté par les conteneurs dérivant dans les eaux d'une route maritime très fréquentée ; que, toutefois, d'une part, aucune stipulation de la convention sur le droit de la mer ne prévoit la possibilité pour l'Etat côtier de récupérer sur l'armateur du navire le coût des moyens de police maritime utilisés dans de telles circonstances ; que, d'autre part, il ressort des pièces du dossier que la Marine nationale est intervenue pour repérer et récupérer les conteneurs perdus afin d'éviter un risque d'accident de mer, et par voie de conséquence de pollution maritime ; qu'une telle opération a été menée dans l'intérêt général de l'Etat côtier, n'excédait pas les besoins normaux de surveillance des routes maritimes, et ne constituait pas une prestation spéciale assurée dans l'intérêt de la compagnie China shipping container lines ; que l'Etat ne pouvait dès lors récupérer les frais de son intervention, ni sur le fondement de la convention précitée des Nations Unies sur le droit de la mer, ni au titre d'une prestation supplémentaire spéciale de police maritime ; que, dès lors, qu'il ne s'agissait pas d'une prestation de service

bénéficiant à des tiers, au sens de l'article 1er du décret du 11 mars 1986 susvisé, ce décret ne pouvait pas davantage servir de base légale à la demande de paiement adressée à l'armateur par la lettre du 26 novembre 2004 ;

Considérant, en troisième lieu, que le ministre de la défense soutient que la décision contestée du 26 novembre 2004 trouverait, par substitution, sa base légale dans l'article 14 de la convention internationale de Londres du 28 avril 1989 sur l'assistance laquelle concerne tout acte entrepris pour assister un navire ou tout autre bien en danger et notamment le fret en risque, publiée par le décret n° 2002-645 du 23 avril 2002, aux termes duquel : « Si l'assistant a effectué des opérations d'assistance à l'égard d'un navire qui par lui-même ou par sa cargaison menaçait de causer des dommages à l'environnement et n'a pas pu obtenir en vertu de l'article 13 une rémunération équivalant au moins à l'indemnité spéciale calculée conformément au présent article, il a droit de la part du propriétaire du navire à une indemnité spéciale équivalant à ses dépenses telles qu'ici définies. » ; que ces stipulations ne peuvent cependant trouver à s'appliquer en l'espèce, dès lors qu'elles prévoient l'attribution de l'indemnité spéciale qu'elles définissent uniquement pour les opérations d'assistance à l'égard d'un navire, et que la recherche de conteneurs tombés en mer, en vue de prévenir un dommage à l'environnement maritime et littoral tenant au risque de collision entre ces objets et d'autres bâtiments empruntant une route maritime fréquentée, ne peut être assimilée à une opération d'assistance à un navire déterminé au sens de ces stipulations ; qu'en admettant même que le ministre ait entendu invoquer les dispositions de l'article 12 de ladite convention qui précisent qu'aucun paiement n'est dû si les opérations d'assistance n'ont pas eu de résultat utile, ces dispositions ne sont pas davantage de nature à fonder légalement la décision litigieuse dès lors qu'un seul conteneur sur vingt a pu être récupéré ;

Considérant, en dernier lieu, que le deuxième alinéa de l'article 1er de la loi du 24 novembre 1961 relative à la police des épaves maritimes dispose que : « Lorsque le propriétaire d'une épave est inconnu ou lorsque, dûment mis en demeure, directement ou en la personne de son représentant, il refuse ou néglige de procéder aux opérations de sauvetage, de récupération, d'enlèvement, de destruction ou à celles destinées à supprimer les dangers que présente cette épave, l'Etat peut intervenir d'office, aux frais et risques du propriétaire » ; que l'article 1er du décret du 26 décembre 1961 pris pour l'application de cette loi définit les épaves comme : « 1. Les engins flottants et les navires en état de non-flottabilité et qui sont abandonnés par leur équipage, qui n'en assure plus la garde ou la surveillance, ainsi que leurs approvisionnements et leurs cargaisons. / 2. Les aéronefs abandonnés en état d'innavigabilité. / 3. Les embarcations, machines, agrès, ancres chaînes, engins de pêche abandonnés et les débris des navires et des aéronefs. / 4. Les marchandises jetées ou tombées à la mer. / 5. Généralement tous objets, à l'exception des biens culturels maritimes, dont le propriétaire a perdu la possession, qui sont soit échoués sur le rivage dépendant du domaine public maritime, soit trouvés flottants ou tirés du fond de la mer dans les eaux territoriales ou trouvés flottants ou tirés du fond en haute mer » ; que si, contrairement à ce que prétendent les sociétés défenderesses en appel, les conteneurs en cause dans la présente affaire entrent dans le champ d'application de ces dispositions, qui visent notamment les cargaisons et marchandises tombées à la mer, l'article 8 du décret rappelle dans son dernier alinéa que : « Dans tous les cas, les opérations se font aux frais et risques du propriétaire » ; que la compagnie China shipping container lines établit ne pas être le propriétaire des conteneurs tombés du navire, mais seulement leur transporteur maritime ; que par suite la législation sur les épaves ne pouvait pas plus que les autres fondements invoqués servir de base légale à la créance dont le paiement a été demandé à ladite compagnie ;

Considérant dès lors que, en l'absence de fondement juridique justifiant la créance de l'Etat, le tribunal a pu à bon droit juger que le coût de l'intervention de la Marine nationale française ne pouvait être mis à la charge de la compagnie China shipping container lines ;

Considérant qu'il résulte de tout ce qui précède que le ministre de la défense n'est pas fondé à soutenir que c'est à tort que, par le jugement attaqué, le tribunal administratif de Rennes, d'une part, a annulé les décisions du 26 novembre 2004 et du 18 août 2005, d'autre part, a condamné en conséquence l'Etat à reverser la somme de 139 257,39 € à la compagnie China shipping container lines, avec intérêts au taux légal et capitalisation des intérêts ;

[?]

Décide? [rejet]

**ANNEXE 6**

**-C.A. de Versailles, 11 octobre 2007-**

**Cour d'appel de Versailles**

**ct0355**

**Audience publique du 11 octobre 2007**

**N° de RG: 05/9182**

**REPUBLIQUE FRANCAISE**

LE ONZE OCTOBRE DEUX MILLE SEPT,

La cour d'appel de VERSAILLES, a rendu l'arrêt suivant dans l'affaire entre :

SOCIETE BOLLORE venant aux droits de la SCAC DELMAS VIELJEUX

Société anonyme ayant son siège ODET - 29500 ERGUE GABERIC agissant poursuites et diligences de ses représentants légaux domiciliés en cette qualité audit siège

représentée par Me Jean-Pierre BINOCHÉ Avoué - No du dossier 755/05

Rep/assistant : Me Luc GRELLET (avocat au barreau de PARIS)

APPELANTE

\*\*\*\*\*

Monsieur l'AGENT JUDICIAIRE DU TRESOR représentant l'Etat Français

MINISTERE DE L'ECONOMIE, DES FINANCES ET DE L'INDUSTRIE -

Bâtiment Condorcet-TELEDOC 353 - 6 rue Louis Weiss - 75003 PARIS CEDEX 13

représenté par la SCP KEIME & GUTTIN Avoués - no du dossier

rep/assistant : Me Philippe RAMES (avocat au barreau de PARIS)

SOCIETE SYNGENTA CROP PROTECTION

Société anonyme ayant son siège Confédération Helvétique - Schwarzwaldallee 215 CH - 4002 BASEL (Suisse)

représentée par la SCP KEIME GUTTIN JARRY Avoués - No du dossier 06000228

rep/assistant : Me Patrice PIEDNOIR (avocat au barreau d'ANGERS)

## INTIMES

\*\*\*\*\*

Composition de la cour :

L'affaire a été débattue à l'audience publique du 03 Septembre 2007 devant la cour composée de :

Madame Bernadette WALLON, président,

Madame Lysiane LIAUZUN, conseiller,

Madame Geneviève LAMBLING, conseiller,

qui en ont délibéré,

Greffier, lors des débats : Madame Sylvie RENOULT Dans la nuit du 8 au 9 décembre 1993, le porte-conteneurs Sherbro , battant pavillon français, propriété de la société SCAC DELMAS-VIELJEUX (SDV) et armé par ses soins, exploité par MARITIME DELMAS VIELJEUX (MDV) sur la ligne Europe du Nord-Afrique de l'Ouest, qui avait quitté le port du Havre en direction de Montoir après avoir chargé 271 conteneurs complémentaires, a perdu en mer 90 conteneurs dont certains contenaient des produits toxiques ou dangereux alors que 105 autres étaient endommagés, à la suite de deux violents coups de roulis, incident noté par le commandant à 23h20.

Les autorités maritimes françaises, informées le lendemain matin vers 9 heures, ont enjoint au navire de se dérouter vers le port de Brest où il est arrivé dans l'après-midi du 9 décembre 1993 et ont pris des mesures pour prévenir ou réparer les dommages résultant de la perte des conteneurs et des avaries constatées sur ceux restés à bord (conteneurs désarrimés, ouverts, éventrés, fuyards ) eu égard aux marchandises transportées (soufre, liquide inflammable, carbamate pesticide, nitrocellulose, méthylcétone, phénol).

Par arrêté du 9 décembre 1993, le Préfet maritime de la Manche et de la mer du Nord a, sur le fondement du protocole du 2 novembre 1973, de la loi 76-599 du 7 juillet 1976 et du décret 86-38 du 7 janvier 1986 mis en demeure la société Delmas Vieljeux, armateur du Sherbro, de prendre toutes mesures nécessaires pour lutter contre la pollution représentée par les produits tombés à la mer.

Par arrêté du 13 décembre 1993, le Préfet de la Manche a, au visa de la loi du 24 novembre 1961 et du décret du 26 décembre 1961 mis en demeure les sociétés SCAC DELMAS VIELJEUX et CIBA-GEIGY, cette dernière en sa qualité de chargeur du navire, de faire procéder sans délai à la récupération des épaves maritimes provenant du navire, échouées sur le littoral du département de la Manche.

Par arrêté du 24 décembre 1993, le Préfet du Pas de Calais, au visa des mêmes textes, a mis en demeure ces deux sociétés de récupérer les épaves maritimes provenant du navire Sherbro échouées sur le littoral du département du Pas de Calais .

Une mesure d'expertise a été confiée à un collège d'experts par le tribunal de commerce de Brest en mars 1994 .  
Le rapport a été déposé en décembre 2000.

Par ordonnance du 18 février 1994, le tribunal de commerce de Dunkerque a autorisé la société SDV à constituer un fonds de limitation de sa responsabilité conformément aux dispositions de la loi du 3 janvier 1967 portant statut des navires et autres bâtiments de mer à hauteur de 6.503.474,44 euros dont le montant doit être augmenté des intérêts légaux à compter du 22 février 1994 aux termes de l'arrêt rendu par la cour d'appel de Douai le 28 mai 1998. L'Etat français a déclaré sa créance auprès du liquidateur du fonds de limitation, Maître DELEZENNE .

Pour obtenir le remboursement des frais engagés en vue de prévenir et réparer les conséquences dommageables du sinistre survenu le 8 décembre 1993, l'Etat français a saisi le tribunal de grande instance de Nanterre au contradictoire de la société Bolloré venant aux droits de la société SDV puis de Maître Delezenne es qualités de liquidateur du fonds de limitation . La société suisse Syngenta crop protection venant aux droits de la société Ciba-Geigy ayant également initié une procédure devant la même juridiction en réparation de ses préjudices, la jonction des procédures a été ordonnée.

Par jugement du 6 octobre 2005, le tribunal a rejeté la demande d'annulation du rapport d'expertise judiciaire, a déclaré la société Bolloré responsable des préjudices subis sur le fondement de l'article 1382 du code civil, a condamné la société Bolloré à payer à l'Etat français la somme de 475 595,90 euros à titre de dommages-intérêts avec intérêts au taux légal à compter du 8 décembre 1993, a dit que la société Bolloré ne peut opposer la limitation de responsabilité pour cette créance, a condamné la société Bolloré à payer à la société Syngenta crop protection la somme de 787 162, 89 euros à titre de dommages-intérêts avec intérêts au taux légal à compter du 8 décembre 1993, a dit que la société Bolloré peut opposer la limitation de responsabilité pour cette créance, a autorisé l'Etat français et la société Syngenta crop protection à capitaliser les intérêts dans les conditions de l'article 1154 du code civil, a ordonné l'exécution provisoire, a condamné la société Bolloré à payer à l'Etat français la somme de 50 000 euros et à la société Syngenta crop protection la somme de 10.000 euros sur le fondement de l'article 700 du Nouveau code procédure civile et a condamné la société Bolloré aux dépens comprenant les frais d'expertise judiciaire.

La société Bolloré venant aux droits de la SCAC DELMAS VIELJEUX a interjeté appel de cette décision le 13 décembre 2005.

Aux termes de ses dernières conclusions signifiées le 11 juin 2007 auxquelles il est renvoyé pour plus ample exposé, la société Bolloré venant aux droits de la SCAC DELMAS VIELJEUX demande à la cour de:

- débouter l'Agent judiciaire du Trésor de sa demande d'annulation de l'acte d'appel,
- la déclarer recevable à agir et bien fondée en son appel,
- infirmer le jugement déféré en toutes ses dispositions,
- annuler le rapport d'expertise déposé par messieurs D..., Christophe et Lefebvre le 31 décembre 2000 par application des articles 14, 16, 112 et 276 du Nouveau code procédure civile, 6§1 de la Convention européenne des droits de l'homme,
- constater que l'Etat français reconnaît que sur 90 conteneurs tombés à la mer, 84 ne contenaient pas de produits nocifs ou dangereux,

- dire et juger inapplicable l'article 16 de la loi du 7 juillet 1976 aux frais afférents à la récupération des conteneurs ne comportant pas de produits nocifs,

- vu les dispositions de la loi du 24 novembre 1961 et du décret du 26 décembre 1961 modifié, dire et juger non fondée la demande de l'Etat français portant sur les frais afférents à la récupération desdits conteneurs,

- dire et juger que l'Etat français n'apporte pas la preuve d'une faute de sa part à l'origine de l'événement du 8 décembre 1993 ni de son lien de causalité avec les dommages allégués,

- dire et juger non fondée l'action de l'Etat français et de SCP sur le fondement de l'article 1382 du code civil,

- dire et juger en tout état de cause que la responsabilité de Bolloré SA n'est pas engagée sur le fondement de l'article 1384 al 1 du code civil car elle n'était pas le gardien des marchandises devenues des épaves,

- dire et juger que l'événement revêt les caractéristiques de la force majeure exonérant SDV de toute responsabilité,

- dire et juger que SDV n'a jamais renoncé à contester sa responsabilité et ne s'est engagée à prendre en charge les frais avancés par l'Etat français non pas pour son propre compte mais pour le compte des propriétaires des épaves,

- débouter l'Etat français de toutes ses demandes,

subsidiatement,

- dire et juger que SDV n'a commis aucune faute inexcusable,

- dire et juger que l'Etat français et la société Syngenta crop protection ne rapportent pas la preuve de l'existence et de l'étendue de leurs préjudices,

- les débouter de leurs demandes,

A défaut,

- désigner un expert pour procéder à l'examen des préjudices allégués par l'Etat français et la société Syngenta crop protection,

- condamner l'Etat français et Syngenta crop protection à lui payer la somme de 30.000 euros chacun sur le fondement de l'article 700 du Nouveau code procédure civile,

- condamner l'Etat français et Syngenta crop protection aux dépens avec droit de recouvrement direct au profit de Maître BINOCHE, avoué, conformément à l'article 699 du Nouveau code procédure civile.

Aux termes de ses dernières conclusions signifiées le 7 mai 2007 auxquelles il est renvoyé pour plus ample

exposé, l'Agent judiciaire du Trésor demande à la cour de :

- dire et juger nulle la déclaration d'appel de la société Bolloré pour violation des dispositions de l'article 901 du Nouveau code procédure civile,

- dire et juger irrecevable l'appel de la société Bolloré pour défaut de qualité et intérêt pour agir en application des articles 31 et 122 du Nouveau code procédure civile,

- dire et juger que le rapport d'expertise du 31 décembre 2000 a été établi dans le respect des droits de la défense et du contradictoire et qu'il n'y a pas lieu à nouvelle expertise,

- dire et juger que le Bureau Véritas n'est jamais intervenu en qualité de sapiteur,

- dire et juger inopposable à l'Etat français le rapport officieux du Bureau Véritas en date du 7 octobre 2003,

- homologuer le rapport d'expertise du 31 décembre 2000,

- dire et juger que la société SDV est débitrice de la créance à l'égard de l'Etat en application de l'article 16 de la loi du 7 juillet 1976,

- dire et juger que la société SDV a reconnu sa responsabilité au titre du sinistre du navire Sherbro et s'est engagée à indemniser l'Etat,

- condamner la société Bolloré venant aux droits de la société SDV à rembourser à l'Etat l'intégralité de son préjudice pour un montant de 475 595,90 euros outre les intérêts au taux légal à compter du 8 décembre 1993 à titre compensatoire avec capitalisation des intérêts échus dans les conditions de l'article 1154 du code civil,

à titre subsidiaire,

- constater que les dommages trouvent leur origine dans les diverses fautes et négligences commises par la société SDV aux droits de laquelle vient la société Bolloré,

- condamner la société Bolloré venant aux droits de la société SDV à rembourser à l'Etat l'intégralité de son préjudice pour un montant de 475 595,90 euros outre les intérêts au taux légal à compter du 8 décembre 1993 à titre compensatoire avec capitalisation des intérêts échus dans les conditions de l'article 1154 du code civil,

- dire et juger que la créance de l'Etat relève du champ d'application de l'article 59 de la loi du 3 janvier 1967 et que par conséquent aucune limitation de responsabilité ne saurait lui être opposée,

à défaut d'application de ce texte,

- dire et juger que la société Bolloré venant aux droits de la SDV a commis une faute inexcusable au sens de l'article 58 al 3 de la loi du 3 janvier 1967 de sorte qu'elle ne peut limiter sa responsabilité à l'égard de l'Etat,

en toute hypothèse,



-condamner la société Bolloré venant aux droits de la SDV à lui verser la somme de 20.000 euros sur le fondement de l'article 700 du Nouveau code procédure civile au titre d'instance d'appel et confirmer le jugement déféré du chef des frais irrépétibles engagés en première instance,

- condamner la société Bolloré venant aux droits de la société SDV aux dépens comprenant les frais d'expertise judiciaire avec droit de recouvrement direct au profit de la SCP KEIME GUTTIN JARRY, avoués, conformément à l'article 699 du Nouveau code procédure civile.

Aux termes de ses dernières conclusions signifiées le 18 avril 2007 auxquelles il est renvoyé pour plus ample exposé, la SA Syngenta crop protection demande à la cour de :

- confirmer le jugement déféré en ce qu'il a dit n'y avoir lieu à nullité du rapport d'expertise et dénié au Bureau Véritas la qualité de sapiteur,

- confirmer le jugement déféré en ce qu'il a déclaré la société Bolloré responsable des préjudices subis sur le fondement de l'article 1382 du code civil, autorisé la capitalisation des intérêts de la créance dans les conditions de l'article 1154 du code civil et condamné la société Bolloré au paiement de la somme de 10 000 euros sur le fondement de l'article 700 du Nouveau code procédure civile,

- réformer le jugement pour le surplus,

statuant à nouveau,

- dire et juger qu'elle est détentrice d'un droit de créance à l'encontre de la société Bolloré au titre des actions conduites à la suite des avaries survenues au navire Sherbro pour un montant de 1 112 904 euros outre les intérêts légaux à compter du 8 décembre 1993,

- dire et juger que sa créance relève du champ d'application de l'article 59 de la loi du 3 janvier 1967 et que par conséquent aucune limitation de responsabilité ne saurait lui être opposée,

subsidiairement à défaut d'application de l'article 59 susvisé,

- constater que les dommages trouvent leur origine dans les diverses fautes et négligences commises par la société Bolloré venant aux droits de la société SDV, armateur-propriétaire du navire Sherbro et dont elle avait la garde au moment des faits,

- condamner la société Bolloré venant aux droits de la société SDV à lui rembourser l'intégralité de son préjudice pour un montant de 1 112 904 euros outre les intérêts légaux à compter du 8 décembre 1993 à titre compensatoire avec capitalisation des intérêts échus dans les conditions de l'article 1154 du code civil,

en toute hypothèse,

- condamner la société Bolloré venant aux droits de la société SDV à lui payer la somme de 50.000 euros sur le fondement de l'article 700 du Nouveau code procédure civile,

- condamner la société Bolloré venant aux droits de la société SDV aux dépens de première instance et d'appel comprenant les frais d'expertise judiciaire avec droit de recouvrement direct au profit de la SCP KEIME GUTTIN JARRY, avoués, conformément à l'article 699 du Nouveau code procédure civile.

L'ordonnance de clôture a été rendue le 21 juin 2007.

## MOTIFS

sur la nullité de la déclaration d'appel

Selon l'article 901 du Nouveau code procédure civile, l'acte valant déclaration d'appel doit contenir, à peine de nullité, si l'appelant est une personne morale, l'indication de l'organe qui le représente légalement. Toutefois, s'agissant d'une nullité pour vice de forme, l'omission de cette mention n'entraîne la nullité que si la preuve d'un grief est rapportée conformément à l'article 114 du Nouveau code procédure civile.

L'acte valant déclaration d'appel du 13 décembre 2005 mentionne le siège social de la société Bolloré venant aux droits de la SCAC DELMAS VIELJEUX agissant "poursuite et diligences de ses représentants légaux domiciliés en cette qualité audit siège". L'organe habilité à représenter légalement la société Bolloré n'est pas indiqué.

Faute pour l'Agent judiciaire du Trésor de démontrer l'existence d'un grief résultant de l'absence de cette mention alors qu'il a été en mesure de présenter complètement ses moyens de défense, l'exception de nullité sera rejetée.

sur le défaut de qualité et d'intérêt à agir

S'il ressort des articles de presse qu'en janvier 2006 la société Bolloré a cédé à la compagnie maritime CMA CGM l'ensemble de sa branche transport maritime, cette modification, intervenue en cours de procédure alors que la société Bolloré avait exécuté la décision entreprise assortie de l'exécution provisoire et régulièrement interjeté appel le 13 décembre 2005 du jugement rendu le 6 octobre 2005 la condamnant au paiement de diverses sommes tant au profit de l'Etat français qu'à celui de la société Syngenta crop protection, n'est pas de nature à priver l'appelante de sa qualité et de son intérêt à agir.

Cette fin de non recevoir doit être rejetée.

sur la nullité du rapport d'expertise

\* sur la qualité du Bureau Véritas

Le Bureau Véritas, société de classification du navire Sherbro, a effectué en 1994 dans le cadre de l'enquête administrative puis, courant 1996, à la demande de la société DELMAS VIELJEUX et à partir des données fournies par cette dernière, deux études sur les calculs de saisissage. Les experts, considérant que les bases de calcul étaient théoriques et non réalistes, ont demandé au Bureau Véritas de reprendre son travail avec de nouvelles données fixées par eux prenant en compte le saisissage tel qu'il apparaissait sur les photographies des conteneurs lorsque le navire est arrivé au port de Brest et les caractéristiques réelles du matériel.

Cette troisième étude a été effectuée à partir des éléments déterminés par les experts mais fut commandée comme la précédente par la société DELMAS VIELJEUX qui en a supporté le coût. Il ressort clairement du dire de la société E... du 7 mai 1999 que la nouvelle étude confiée au Bureau Véritas a été demandée par celle-ci "après discussion et accord des experts judiciaires sur le principe d'une étude confiée au Bureau Véritas".

Les experts judiciaires n'ont pas demandé au Bureau Véritas de leur donner un avis de technicien dans une

spécialité distincte de la leur mais ont accepté, à la demande de l'une des parties, dans la mesure où ils critiquaient les bases de calcul retenues, qu'il procède à de nouveaux calculs à partir des données qui leur paraissaient conformes pour qu'ils soient soumis utilement à discussion. Le travail du Bureau Véritas devait constituer un élément versé aux débats par l'une des parties soumis à l'appréciation des experts et ne pouvait conférer à ce technicien, non choisi par eux à l'origine, la qualité de sapiteur dans les conditions édictées par l'article 248 du Nouveau code procédure civile.

Si les experts ont entretenu à plusieurs reprises des relations directes avec le Bureau Véritas en dehors de la présence des parties, il s'agissait de discussions sur des points techniques très spécifiques rendues nécessaires par la complexité de l'expertise mais non d'échanges avec un sapiteur, lesquels n'auraient nullement nécessité l'autorisation du juge chargé du contrôle des expertises, pourtant donnée par ordonnance du 5 juin 1996.

Le terme de sapiteur a été utilisé par erreur par les experts dans un compte-rendu de réunion du 10 décembre 1996 ; cette erreur a été rectifiée .

Dès lors que les experts judiciaires n'ont donné aucune instruction au Bureau Véritas, n'ont conclu avec lui aucun contrat et ne lui ont versé aucune rémunération, qu'il est établi que le Bureau Véritas est intervenu tout au long du déroulement de l'expertise judiciaire en qualité d'assistant technique de la société Delmas Vieljeux qui a commandé ses interventions, les premiers juges ont exactement et par des motifs pertinents que pour le surplus la cour adopte considéré que le Bureau Véritas n'avait pas la qualité de sapiteur.

Après le dépôt du rapport d'expertise la société Delmas Vieljeux a d'ailleurs sollicité de celui-ci son avis sur ce rapport, qui a été donné sous forme d'une note technique du 7 octobre 2003, ce qui confirme son intervention comme technicien au service des intérêts d'une partie et non en qualité de sapiteur lequel doit présenter les garanties d'impartialité et d'objectivité requises par la loi ce qui faisait alors obstacle à toute intervention en faveur d'une partie.

\* sur le respect du principe du contradictoire

Lors de la réunion d'expertise du 9 novembre 1998, les experts ont proposé un calendrier de fin d'expertise qui a été porté à la connaissance des parties . Il prévoyait un délai d'un mois pour répondre aux derniers dires. Plusieurs modifications y ont été apportées pour tenir compte de l'évolution des opérations et des demandes des parties. De nouvelles dates ont été communiquées le 5 août 1999. La société E... a adressé un complément à son dire le 21 octobre 1999 mais le Bureau Véritas chargé de vérifier ses calculs n'a fait parvenir ses dernières observations que le 19 janvier 2000 lesquelles furent transmises aux parties le 1er février 2000 . Le délai d'un mois donné aux parties pour répondre aux derniers dires étant expiré, les experts ont refusé de prendre en compte les dires parvenus postérieurement au 1er mars 2000 et se sont donc abstenus d'y répondre.

Contrairement à ses affirmations, la société E... se devait, comme les autres parties, de respecter les délais fixés par les experts de sorte que les dires parvenus postérieurement au 1er mars 2000 ont été à juste titre rejetés . En effet, comme l'ont justement relevé les premiers juges, il appartient aux experts de clore leurs opérations lorsqu'ils ont recueilli l'ensemble des éléments nécessaires à l'accomplissement de leur mission après avoir sollicité des parties leurs dernières observations, étant précisé que les opérations d'expertise se sont déroulées durant six années ce qui a permis à chacun de présenter l'ensemble des observations nécessaires à la défense de ses intérêts. La poursuite de l'expertise au delà de ce très long délai, pour partie dû à l'attitude de l'armateur qui a retenu pendant trois ans des informations essentielles et notamment des photographies du navire lors de son arrivée au port de Brest, n'était pas justifiée, malgré la persistance de divergences importantes entre les experts et le Bureau Véritas, car toutes les études techniques avaient été effectuées et il appartenait aux seuls experts, à l'issue de leurs opérations, de se prononcer sur les différents points de leur mission. Le délai consacré par les experts à l'étude du dossier au vu des éléments recueillis et à la rédaction du rapport n'apparaît pas excessif eu égard à la difficulté de leur mission. Ce temps de réflexion et de synthèse nécessaire supposait qu'il ait été mis fin à la recherche d'éléments nouveaux et aux échanges avec les parties.

Au cours de l'expertise, l'ensemble des pièces et documents a été communiqué aux parties et la société

DELMAS VIELJEUX a présenté de nombreux dires auxquels les experts ont répondu.

Dès lors que le Bureau Véritas n'intervenait pas en qualité de sapiteur mais comme assistant technique de la société DELMAS VIELJEUX, les experts n'avaient pas à le convier à une ultime réunion d'expertise destinée à clore les opérations. Il appartenait le cas échéant à cette dernière de solliciter son intervention si elle l'estimait indispensable.

Quant à la note du 14 avril 2000 qui aurait été dissimulée par les experts aux parties, elle ne fait que reprendre la position du Bureau Véritas et mettre en évidence une fois de plus les divergences d'appréciation entre les experts et lui. Ne pouvant s'analyser que comme un dire d'une partie, elle a été rejetée comme les autres dires postérieurs au 1er mars 2000 puisque les opérations d'expertise étaient closes ce que la société E... reconnaissait d'ailleurs dans son courrier du 5 juin 2000 au Président du tribunal de commerce de Brest, la réunion d'expertise du 24 mai 2000 étant une réunion de clôture.

C'est à tort que la société Bolloré reproche aux experts de ne pas avoir recherché les éléments nécessaires à la fixation des préjudices et de ne pas avoir tenu de réunion d'expertise sur ce point. Le tribunal a exactement relevé que les experts ont rempli leur mission en recueillant les éléments nécessaires et en les communiquant aux parties qui étaient en mesure de faire valoir leurs observations et que s'agissant de la vérification de factures produites au soutien de la demande en paiement, les observations et contestations pouvaient être présentées devant la juridiction de jugement. La cour observe que la société Bolloré n'a présenté ni réserve ni critique sur les demandes d'indemnisation des victimes au cours des opérations d'expertise.

Tout au long de leurs opérations, les experts ont informé les parties de leur désaccord sur les positions prises par le Bureau Véritas et en ont expliqué les raisons. Il ne peut leur être reproché d'avoir voulu prendre un temps de synthèse et de réflexion avant d'émettre leur avis définitif. Ils n'ont pas violé le principe du contradictoire en refusant de révéler aux parties leurs conclusions lors de la dernière réunion d'expertise.

Le jugement déféré sera confirmé en ce qu'il a rejeté la demande de nullité du rapport d'expertise judiciaire.

Sur la violation de l'article 6 §1 de la Convention européenne des droits de l'homme

La société Bolloré reproche aux premiers juges d'avoir ignoré la note du Bureau Véritas du 7 octobre 2003 sur laquelle elle fonde sa critique de la conclusion du rapport d'expertise et d'avoir ainsi violé le principe du droit à un procès équitable en la privant du droit de contester un rapport d'expertise judiciaire.

La note du 7 octobre 2003, rédigée par le Bureau Véritas à la demande d'une partie, est un élément de preuve soumis à la discussion des parties comme tout élément de preuve régulièrement communiqué et versé aux débats. Il n'y a donc pas lieu de la déclarer inopposable à l'Etat français au motif qu'elle n'a pas été établie contradictoirement.

Le tribunal n'a pas rejeté des débats ce document dont il a pris connaissance. L'absence de référence expresse à cette pièce ne signifie pas qu'elle n'a pas été examinée par le tribunal qui a pu en apprécier la pertinence pour finalement retenir et faire sienne la position du collège d'experts judiciaires. La société Bolloré, loin d'avoir été privée de son droit de contester les conclusions des experts, a pu exposer très complètement sa position dans ses écritures devant le tribunal de grande instance de Nanterre.

Il n'y a pas lieu d'annuler le rapport d'expertise de ce chef.

sur la responsabilité de la société Bolloré

Il ressort du rapport du collège d'experts qu'avant le sinistre survenu le 8 décembre 1993, ni les services

logistiques à terre de la société Delmas Vieljeux ni les entreprises extérieures chargées du saisissage des conteneurs ni le personnel de bord ne disposaient d'instructions écrites permettant d'assurer dans les règles de l'art l'arrimage et le saisissage des conteneurs de 40 ft, que la validité du saisissage des conteneurs de 20ft n'avait pas été ni vérifiée par le calcul alors que le Bureau Véritas aurait pu faire cette vérification avec le programme CLIO dont elle disposait ni contrôlée avec efficacité, des irrégularités ayant été découvertes relatives à la non fermeture de twist-locks et à la mise en oeuvre incorrecte de ridoirs pouvant entraîner leur desserrage et largage suite à des efforts, que les mauvaises conditions météorologiques font partie des causes du sinistre mais qu'elles n'étaient pas exceptionnelles pour la saison et la zone de survenance du sinistre, que les coups de roulis dus à une embardée provoquée soit par un décrochage du gyro-pilote soit par un défaut de maîtrise de l'homme de barre ont entraîné un désarrimage car l'arrimage et le saisissage des conteneurs n'avaient pas été correctement définis et mis en oeuvre.

Au cours des opérations d'expertise, la société Delmas Vieljeux avec l'aide du Bureau Véritas, a cherché à déterminer le niveau d'accélération subi par le navire lors de l'événement afin de démontrer qu'il excédait largement la valeur maximale de l'accélération supportable retenue par le règlement pour la classification des navires et que l'origine du dommage résultait notamment d'un effet "château de cartes" produisant des interactions entre des piles voisines, situation excluant toute erreur dans l'arrimage et le saisissage et démontrant un phénomène météorologique exceptionnel à l'origine du sinistre.

Les experts judiciaires ont très complètement analysé les calculs et les éléments techniques produits par l'armateur et son assistant le Bureau Véritas et ont répondu avec précision aux différents arguments soulevés. Ils ont relevé à plusieurs reprises des erreurs d'appréciation notamment lors de la comparaison entre la seconde et la troisième étude du Bureau Véritas en indiquant que son analyse était très partielle et erronée puisqu'elle concluait à des résultats identiques à partir d'une comparaison sur quelques piles et qu'elle partait d'hypothèses optimistes, leurs résultats à partir d'hypothèses réalistes étant largement différents. Sans contester la possibilité d'un effet "château de cartes", les experts ont noté que cette thèse n'a pas été confortée par l'apport des calculs dynamiques ni même statiques, qu'on ne peut prendre en compte des phénomènes physiques touchant deux piles que si des calculs montrent d'abord que des piles voisines venaient à se toucher puis ensuite intervenaient au niveau de l'ensemble de deux ou plusieurs piles, précisant qu'il est impossible de dire si le fait qu'une pile touche la pile voisine a pour effet de voir se consolider l'ensemble ou de voir la seconde pile entraînée par la première.

Dans sa note technique du 7 octobre 2003, le Bureau Véritas réitère sa position et maintient la pertinence de ses calculs, confirmant ainsi son désaccord avec le collège d'experts judiciaires. Dès lors que cette note technique, rédigée par l'organe chargé de la classification du navire, ne fait que reprendre un débat qui a opposé ce technicien aux experts durant les opérations d'expertise, que les experts ont explicité leur avis, répondu aux observations techniques qui leur ont été adressées, elle n'est pas de nature à remettre en cause les conclusions du rapport d'expertise qui seront retenues par la cour comme elles l'ont été par le tribunal, procédant d'une analyse complète et rigoureuse.

Il convient d'ajouter que les experts chargés d'une enquête technique et administrative dans les jours qui ont suivi le sinistre, ont également conclu que "la cause de la rupture du matériel de saisissage des conteneurs de 40 ft réside, semble-t-il, dans une répartition des poids, une méthode, un plan ou des matériels de saisissage non adaptés", après avoir constaté que les matériels de saisissage des conteneurs de 40 ft se sont brisés sous l'effet de deux violents coups de roulis, les piles ayant alors basculé sur les piles de conteneurs de 20 ft provoquant la rupture de leurs matériels de saisissage.

Il est ainsi établi que :

- 90 conteneurs sont tombés en mer à la suite de deux violents coups de roulis dont l'origine exacte n'a pu être déterminée en raison de la disparition de la bande d'enregistrement du cap et du manque de précision des témoignages de l'équipage, les experts n'ayant pu déterminer avec certitude le mode de pilotage (automatique ou manuel) du navire,

- que les informations météorologiques obtenues auprès des autorités compétentes ont confirmé l'existence de vents de force 9 à 10 et de vagues d'une hauteur maximale de 6,5 mètres qui sont assez rares dans la zone concernée sans toutefois être exceptionnelles puisqu'elles sont observées généralement deux fois par an,
- que les études n'ont pas permis de retenir la thèse de vagues exceptionnelles "freak waves", phénomène inexistant en Manche, non enregistré par la bouée Channel alors que l'accident est survenu à proximité de cette installation, non signalé aux autorités maritimes par le commandant du navire Sherbro qui n'a porté aucune mention sur le livre de bord ni par d'autres navires empruntant la même route maritime de sorte qu'il n'est pas rapporté la preuve d'une cause étrangère, irrésistible et imprévisible,
- qu'il n'existait aucune instruction écrite pour l'arrimage et le saisissage des conteneurs de 40ft, lesquels ont été le plus endommagés,
- que des anomalies au niveau de l'arrimage ont été relevées: poids total d'une pile supérieur au maximum autorisé, conteneur supérieur d'un poids excessif par rapport à celui autorisé, ensemble des conteneurs de niveaux 3 et 4 d'un poids total excessif par rapport à celui autorisé,
- que malgré les limites définies pour les conteneurs de 20 ft, des anomalies d'arrimage existaient au départ du port du Havre,
- que les manutentionnaires se sont fondés sur les documents de saisissage des conteneurs de 20 ft pour saisir les conteneurs de 40ft sans tenir compte de leurs spécificités au mépris des règles de l'art qui doivent trouver application même en l'absence de norme ou réglementation,
- que les constatations faites par monsieur F... au port de Brest et les examens effectués lors de la tournée du Nord sur l'Ursula E... ex Sherbro ont révélé que l'arrimage ne respectait pas toujours les règles de poids, que certains saisissages n'étaient pas correctement mis en oeuvre et que certains éléments fixes de saisissage pouvaient ne pas être en état de supporter les charges engendrées par les coups de roulis,
- que le désarrimage lors des coups de roulis est la conséquence de l'absence de définition et de mise en oeuvre correctes de l'arrimage et du saisissage.

En conséquence, par des motifs exacts et pertinents que pour le surplus la cour adopte, le tribunal a justement retenu à la charge de la société Bolloré venant aux droits de la SDV des fautes dans l'arrimage et le saisissage des conteneurs à l'origine du sinistre et des dommages subis tant par l'Etat français que par la société Syngenta crop protection suite à la perte en mer de 90 conteneurs et à l'endommagement de 105 autres conteneurs dont certains contenaient des produits toxiques et dangereux.

Dans la mesure où les conteneurs tombés en mer n'avaient pas perdu tout rapport avec le navire transporteur, qu'ils n'étaient devenus épaves que du fait de la faute imputable à l'armateur qui n'a pas mis en oeuvre un arrimage et un saisissage permettant d'assurer la stabilité des conteneurs pontés même par gros temps, la société Bolloré est mal fondée à invoquer les dispositions de la loi du 26 novembre 1961 sur les épaves maritimes, laquelle met à la charge du propriétaire des épaves l'obligation de les récupérer, enlever et détruire, pour tenter d'échapper à sa responsabilité délictuelle pour faute.

Il convient de noter que la direction juridique de la société Delmas Vieljeux, par télécopie du 16 décembre 1993, ne contestait pas à l'époque devoir financer les opérations de récupération et de nettoyage puisqu'elle répondait à la mise en demeure adressée par la préfecture maritime de Cherbourg en ces termes: " ...nous entendons prendre toutes mesures techniquement réalisables pour récupérer les conteneurs échoués ainsi que les marchandises qui s'y trouvent chargées ou les marchandises qui s'en sont échappées. Par ailleurs nous nous engageons à payer sur justificatifs les frais raisonnables qui auront pu être engagés pour notre compte par ces administrations". La

presse s'est d'ailleurs fait l'écho de l'engagement de l'armateur du Sherbro à prendre en charge les frais générés par l'accident.

Les dépenses engagées par l'Etat pour prévenir le danger que les conteneurs tombés en mer ou restés sur le navire mais endommagés représentaient pour la navigation et l'environnement entrent dans le champ d'application des dispositions de l'article 59 de la loi du 3 janvier 1967 sur le statut des navires qui exclut la possibilité pour le propriétaire du navire d'opposer la limitation de sa responsabilité aux créances de l'Etat .

En revanche, c'est à tort que la société Syngenta crop protection invoque le bénéfice de l'article 59 de la loi susvisée car elle est intervenue en qualité de chargeur et non pour le compte de l'Etat, et celui de l'article 58-3à défaut de rapporter la preuve d'une faute inexcusable à la charge de la société Bolloré. En effet, si des fautes ont été retenues à la charge de la société SDV, elles relèvent de la négligence et de l'imprudence mais nullement d'une volonté manifeste de se soustraire à ses obligations en ayant conscience de sa témérité comme de la probabilité des dommages que son comportement était susceptible d'entraîner. La société Bolloré peut, comme l'a jugé le tribunal, opposer à la société Syngenta crop protection la limitation de sa responsabilité, étant observé que les demandes en réparation des préjudices sont inférieures au montant du fonds de limitation .

Sur le préjudice de l'Etat

La société Bolloré reproche aux experts judiciaires de ne pas avoir analysé et vérifié les demandes présentées par l'Etat au titre de son préjudice et sollicite la désignation d'un nouvel expert à cette fin.

Contrairement à ses affirmations, les experts judiciaires ont étudié les différents postes de préjudice réclamés et ont dressé un tableau des sommes dues. Durant les opérations d'expertise, la société Bolloré n'a émis aucune contestation sur ces sommes et n'a déposé aucun dire . Devant la cour, elle se contente d'une critique générale sur le montant réclamé remettant en cause, par principe, le bien fondé des factures et relevés produits aux débats. Sa demande en désignation d'un nouvel expert sera rejetée.

L'agent judiciaire du Trésor verse aux débats les factures des diverses interventions tant en mer que sur terre nécessitées par l'accident survenu le 8 décembre 1993. Chaque facture est détaillée et fait apparaître la nature des interventions, leur durée, leur nombre, la valeur unitaire ou le coût horaire et la somme due. La société Bolloré ne produit aucun élément de nature à établir une quelconque erreur dans le calcul des sommes facturées.

Par des motifs pertinents que la cour adopte , le tribunal , après avoir repris en détail chaque demande et rejeté les réclamations non justifiées, a justement fixé la créance de l'Etat à la somme de 475 595,90 euros avec intérêts au taux légal à compter du 8 décembre 1993 à titre compensatoire et capitalisation des intérêts conformément à l'article 1154 du code civil, somme non contestée par celui-ci en cause d'appel. Le jugement déferé sera confirmé de ce chef.

sur la préjudice de la société Syngenta crop protection

La société Bolloré reproche aux experts judiciaires de ne pas avoir analysé et vérifié les demandes présentées par la société Syngenta crop protection au titre de son préjudice et sollicite la désignation d'un nouvel expert à cette fin.

Contrairement à ses affirmations, les experts judiciaires ont étudié les différents postes de préjudice réclamés et ont fixé le montant des sommes dues. Durant les opérations d'expertise, la société Bolloré n'a émis aucune contestation sur ces sommes et n'a déposé aucun dire. Devant la cour, elle se contente d'une critique générale sur le montant réclamé remettant en cause, par principe, le bien fondé des factures et relevés produits aux débats. Sa demande en désignation d'un nouvel expert sera rejetée.

La société Bolloré ne conteste pas l'évaluation des frais exposés en Allemagne pour la récupération et le nettoyage du littoral. Le jugement déféré sera confirmé en ce qu'il a retenu la somme de 647 124,25 euros de ce chef.

Pour les frais exposés en France, la société Syngenta crop protection verse aux débats les factures ainsi que pour certaines d'entre elles la preuve de leur paiement. Elle indique que, eu égard au temps écoulé, elle n'est plus en mesure de justifier du paiement de chacune des nombreuses factures dont elle a supporté la charge.

Le tribunal a justement retenu, au vu des factures dont le paiement est justifié, la somme de 116 736,21 euros. Il a écarté le remboursement des autres factures considérant que la société Syngenta crop protection ne démontrait pas en avoir assumé le paiement.

Les factures litigieuses adressées à la société Ciba-Geigy se rapportent incontestablement aux travaux de ramassage et de nettoyage des plages suite à la perte des conteneurs par le navire Sherbro. Elles ont été émises soit par des communes du Pas de Calais, la direction des douanes de Boulogne sur mer, le groupement de gendarmerie du Pas de Calais, l'amicale des sapeurs-pompiers qui ont mis à disposition la main d'oeuvre et des matériels, soit par des entreprises qui ont fourni des containers et des produits indispensables comme des gants, bottes, vêtements de pluie. Compte tenu de la qualité des intervenants, elles ne peuvent que correspondre à des prestations réellement effectuées, ce que la société Bolloré ne remet pas en cause.

Ces factures ont été nécessairement réglées par la société Ciba-Geigy car à défaut les collectivités territoriales et autres administrations n'auraient pas manqué de faire valoir leurs droits.

Il convient en conséquence de considérer que par la production aux débats de ces factures, dont les experts ont pu apprécier la pertinence et qui n'étaient, au moment des opérations d'expertise, pas contestées par la société Bolloré, la société Syngenta crop protection justifie de son préjudice complémentaire à hauteur de 92 855,75 euros.

Le jugement déféré sera infirmé sur ce point mais confirmé en ce qu'il a rejeté la demande relative à la facture du département du Pas de Calais pour un montant de 77.258,84 euros, cette réclamation étant comprise dans celle admise de 149 103,84 euros comme le démontre le récapitulatif "pollution du littoral par des fongicides". Le préjudice subi au titre des frais exposés en France s'élève à la somme totale de 209 591,96 euros.

La société Bolloré ne conteste pas l'évaluation des frais exposés au Pays-Bas à hauteur de 23 301,43 euros.



Les factures versées aux débats sous les numéros 3, 4, 5, 9, 10 ont été à juste titre rejetées par les premiers juges, aucune mention ne permettant de rattacher ces prestations au sinistre du Sherbro. En revanche, les factures portant les no 11 et 12 précisent qu'elles se rapportent, comme celles non contestées par la société Bolloré, aux opérations de nettoyage des plages ( élimination de sachets Aprom, nom de l'insecticide en cause). La demande doit être admise pour ces deux factures représentant une somme totale de 9856,77 florins soit 4480,35 euros .

Le montant total du préjudice subi pour le nettoyage du littoral des Pays-Bas s'élève à la somme de 27 781,78 euros.

Le montant total du préjudice subi par la société Syngenta crop protection sera fixé à la somme de 884 497,97 euros.

La société Syngenta crop protection, qui ne verse aucune pièce aux débats sur ce point, ne justifie pas avoir subi un préjudice commercial et de réputation . Cette demande a été justement rejetée par le tribunal.

Le jugement déféré sera confirmé en ce qu'il a fait droit aux demandes tendant au paiement des intérêts au taux légal à compter du 8 décembre 1993 à titre d'indemnité complémentaire, l'Etat français et la société Syngenta crop protection ayant du engager immédiatement des frais importants pour assurer la protection de l'environnement, et à la capitalisation des intérêts échus conformément à l'article 1154 du code civil.

PAR CES MOTIFS

LA COUR, statuant en audience publique, contradictoirement, en dernier ressort,

REJETTE l'exception de nullité de la déclaration d'appel,

REJETTE la fin de non recevoir tirée du défaut de qualité et d'intérêt à agir,

CONFIRME le jugement déféré sauf en ses dispositions relatives au quantum de l'indemnité allouée à la société Syngenta crop protection,

L'INFIRME de ce chef,

STATUANT À NOUVEAU,

CONDAMNE la société Bolloré à payer à la société Syngenta crop protection la somme de 884.497,97 euros à titre de dommages et intérêts avec intérêts au taux légal à compter du 8 décembre 1993,

CONDAMNE la société Bolloré à payer à l'Etat français la somme de 10 000 euros au titre de la procédure d'appel sur le fondement de l'article 700 du Nouveau code procédure civile,

CONDAMNE la société Bolloré à payer à la société Syngenta crop protection la somme de 10.000 euros au titre

de la procédure d'appel sur le fondement de l'article 700 du Nouveau code procédure civile,

DÉBOUTE la société Bolloré de sa demande sur le fondement de l'article 700 du Nouveau code procédure civile,

CONDAMNE la société Bolloré aux dépens de première instance et d'appel comprenant les frais d'expertise avec droit de recouvrement direct au profit des avoués de la cause conformément à l'article 699 du Nouveau code procédure civile.

- prononcé par mise à disposition de l'arrêt au greffe de la cour, les parties en ayant été préalablement avisées dans les conditions prévues au deuxième alinéa de l'article 450 du nouveau code de procédure civile.

- signé par Madame Bernadette WALLON, président et par Madame Sylvie RENOULT, greffier, auquel le magistrat signataire a rendu la minute.

Le GREFFIER, Le PRESIDENT,

**Décision attaquée :** Tribunal de grande instance de Nanterre du 6 octobre 2005.

## ANNEXE 7

**-Cour de cassation, Chambre commerciale, 16 décembre 2008-**

**Cour de cassation  
chambre commerciale  
Audience publique du mardi 16 décembre 2008  
N° de pourvoi: 07-21943  
Publié au bulletin Rejet**

**Mme Favre, président**  
M. de Monteynard, conseiller rapporteur  
M. Raysséguier (premier avocat général), avocat général  
Me Foussard, Me Le Prado, avocat(s)

---

**REPUBLIQUE FRANCAISE**

**AU NOM DU PEUPLE FRANCAIS**

LA COUR DE CASSATION, CHAMBRE COMMERCIALE, a rendu l'arrêt suivant :

Sur le second moyen :

Attendu, selon l'arrêt déferé (Versailles, 11 octobre 2007), que le porte-conteneurs Sherbro, propriété de la société SCAC Delmas-Vieljeux, armé par ses soins et exploité par la société maritime Delmas-Vieljeux ayant perdu en mer, après avoir quitté le port du Havre, des conteneurs dont certains contenaient des produits toxiques ou dangereux, les autorités maritimes françaises ont, après avoir enjoint au navire de se dérouter sur le port de Brest, mis en demeure les sociétés maritimes Delmas-Vieljeux et SCAC Delmas-Vieljeux, au visa de l'article 16 de la loi du 7 juillet 1976, devenu l'article L. 218-72 du code de l'environnement, d'abord de prendre toutes les mesures nécessaires pour lutter contre la pollution représentée par les produits tombés en mer et puis, avec la société Ciba-Geigy, aux droits de laquelle se trouve la société Syngenta crop protection (société Syngenta), en qualité de chargeur, au visa de la loi du 24 novembre 1961, de faire procéder sans délai à la récupération des épaves maritimes provenant du navire, échouées sur le littoral français ; qu'ultérieurement, l'Etat et la société Syngenta ont assigné la société Bolloré, qui vient aux droits de la société SCAC Delmas-Vieljeux, en remboursement des frais engagés en vue de prévenir et de réparer les conséquences du sinistre ;

Attendu que la société Bolloré reproche à l'arrêt de l'avoir condamnée à payer à l'Etat la somme de 475 595,90 euros à titre de dommages-intérêts avec intérêts au taux légal à compter du 8 décembre 1993, alors, selon le moyen :

1°/ qu'aux termes de l'article 1 de la loi n° 61-1262 du 24 novembre 1961 relative à la police des épaves maritimes, lorsque le propriétaire d'une épave est inconnu ou lorsque, dûment mis en demeure, directement ou en la personne de son représentant, il refuse ou néglige de procéder aux opérations de sauvetage, de récupération, d'enlèvement, de destruction ou à celles destinées à supprimer les dangers que présente cette épave, l'Etat peut intervenir d'office, aux frais et risques du propriétaire ; qu'aux termes de l'article 1-4 du décret n° 61-1547 du 26 décembre 1961 fixant le régime des épaves maritimes, constituent des épaves les marchandises jetées ou tombées à la mer ; qu'aux termes de l'article 5 du même décret lorsqu'une épave maritime présente, en totalité ou en partie, un caractère dangereux pour la navigation, la pêche ou l'environnement, l'accès à un port ou le séjour dans un port, le propriétaire de l'épave a l'obligation de procéder à la récupération, l'enlèvement, la destruction ou

toute autre opération en vue de supprimer le caractère dangereux de cette épave ; qu'aux termes de l'article 9 du même décret, dans le cas où l'épave constitue un danger grave et imminent pour la navigation, la pêche, l'environnement, l'accès à un port ou le séjour dans un port, l'autorité compétente peut faire procéder immédiatement, aux frais et risques du propriétaire, 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 ; qu'il résulte de ces dispositions combinées, exclusive du droit commun de la responsabilité civile, que seul le propriétaire des épaves est tenu à réparation envers l'Etat ou l'autorité compétente qui auraient procédé aux opérations destinées à en supprimer les dangers ; qu'en décidant le contraire, la cour d'appel a violé les dispositions susvisées ;

2°/ que, dans ses écritures d'appel, la société Bolloré, rappelant que, dans sa télécopie du 16 décembre 1993, elle s'était engagée seulement "à payer sur justificatif, les frais raisonnables qui auront pu être engagés pour notre compte par ces administrations", a soutenu que son engagement avait pour seul objet les dépenses engagées pour son compte, et non pas celles avancées pour le compte de tiers qui pourraient être également tenus envers les services de l'Etat, et notamment les propriétaires des marchandises récupérées à la mer et sur les rivages, lesquels étaient responsables de leur récupération, en application des dispositions de la loi n° 61-1262 du 24 novembre 1961 et du décret n° 61-1547 du 26 décembre 1961 ; qu'en se fondant cependant sur les termes de cette télécopie, pour retenir que la société Bolloré ne contestait pas devoir financer les opérations de récupération et de nettoyage, sans rechercher, comme elle y était invitée, si l'engagement pris par la société Bolloré n'était pas limité aux dépenses engagées pour son compte, la cour d'appel a violé l'article 455 du code de procédure civile ;

Mais attendu, d'une part, que la loi du 24 novembre 1961, qui rend le propriétaire d'une marchandise tombée d'un navire à la mer débiteur envers l'Etat des conséquences des opérations de sauvetage, de récupération, d'enlèvement, de destruction ou de celles destinées à supprimer les dangers que présente cette épave que l'Etat a mises en oeuvre, ne fait pas obstacle au droit que l'Etat, qui a procédé à de telles opérations, tient des articles 1382 et suivants du code civil, de rechercher la responsabilité de celui qui est à l'origine du sinistre ; qu'ayant relevé que la perte des conteneurs par le navire avait eu pour origine une faute imputable à l'armateur qui n'avait pas mis en oeuvre un arrimage et un saisissage permettant d'assurer la stabilité des conteneurs en pontée même par gros temps, la cour d'appel a, à bon droit, dit recevable la demande d'indemnisation de l'Etat à son encontre ;

Attendu, d'autre part, que le second grief critique un motif surabondant ;

D'où il suit que le moyen ne peut être accueilli ;

Et attendu que le premier moyen ne serait pas de nature à permettre l'admission du pourvoi ;

PAR CES MOTIFS :

REJETTE le pourvoi ;

Condamne la société Bolloré aux dépens ;

Vu l'article 700 du code de procédure civile, rejette la demande de la société Bolloré et la condamne à payer à l'agent judiciaire du Trésor la somme de 2 500 euros et à la société Syngenta Crop protection la somme de 2 500 euros ;

Ainsi fait et jugé par la Cour de cassation, chambre commerciale, financière et économique, et prononcé par le président en son audience publique du seize décembre deux mille huit.

## ANNEXE 8

### **-Cour d'Appel de Rouen, 5 juin 2008-**

R.G : 04/05001

COUR D'APPEL DE ROUEN

DEUXIÈME CHAMBRE

ARRÊT DU 05 JUIN 2008

DÉCISION DÉFÉRÉE :

TRIBUNAL DE COMMERCE DU HAVRE du 07 Mai 2003

#### *Exposé du litige*

Pour un plus ample exposé des faits et de la procédure, il est fait référence aux énonciations de l'arrêt du 14 septembre 2006 par lequel la cour avait sursis à statuer jusqu'à l'issue de la procédure en cours sur le pourvoi formé contre un précédent arrêt de la cour rendu le 5 septembre 2002, un arrêt de la cour de cassation en date du 11 juillet 2006 ayant cassé en toutes ses dispositions la décision du 5 septembre 2002 et renvoyé l'affaire devant la cour d'appel de Paris.

Pour la compréhension du litige dont la cour est saisie, il suffit de savoir que:

- le 24 janvier 2002, le navire de pavillon tunisien "le **Jerba** ", exploité par la société Tunisian Sea Transport Company (ci-après dénommée TSTC), s'est incliné brutalement alors qu'il se trouvait dans les eaux du port autonome de Rouen, faisant chuter environ 800 billes de bois dans la mer;

- le Préfet maritime a dû mettre en oeuvre un certain nombre de moyens maritimes et aériens pendant plusieurs jours pour surveiller la navigation et enlever les billes de bois;

- faute d'avoir pu obtenir amiablement une caution bancaire de la société TSTC, le Préfet maritime et l'Agent judiciaire du Trésor représentant l'Etat français ont diligenté une procédure de saisie conservatoire du navire;

- parallèlement et par ordonnance du 31 janvier 2002, le président du tribunal de commerce de Rouen, saisi par la société TSTC, a constaté la constitution d'un fonds de limitation de responsabilité tel que prévu par la convention de Londres du 19 novembre 1976;

- bien que la société TSTC ait fourni une caution bancaire de 1.000.000 € de la Monte Paschi Banque, le juge des référés du tribunal d'instance du Havre, par ordonnance du 1er février 2002, a rejeté la demande de mainlevée de la saisie conservatoire du navire en motivant notamment sa décision sur le fondement de l'article 59 de la loi du 3 janvier 1967 selon lequel le propriétaire du navire ne peut opposer la limitation de sa responsabilité aux créances de l'Etat qui aurait, au lieu et place du propriétaire, renfloué, enlevé, détruit ou rendu inoffensif un navire coulé, naufragé, échoué ou abandonné, y compris tout ce qui se trouve ou s'est trouvé à bord;

- sur appel de cette décision et par arrêt infirmatif du 5 septembre 2002, la cour d'appel de Rouen a ordonné la mainlevée de la saisie conservatoire du navire et la libération de la garantie de la Monte Paschi Banque, mais cette décision a été cassée par la cour de cassation en toutes ses dispositions dans la décision mentionnée en tête du présent arrêt, l'affaire étant renvoyée devant la cour d'appel de Paris;

- la présente instance a été engagée le 28 février 2002 par l'Agent judiciaire du Trésor représentant l'Etat français qui a assigné la société TSTC ainsi que M. D... en qualité de capitaine du navire représentant les armateurs et affréteurs et la société Monte Paschi Banque aux fins de voir condamner l'armateur et le capitaine du navire es-qualités à lui payer la somme de 408.497,43 € sauf à parfaire, outre les intérêts de droit à compter de l'ordonnance de saisie conservatoire du 30 janvier 2002;

- par jugement du 7 mai 2003, le tribunal de commerce de Rouen a mis hors de cause le capitaine du navire et la banque, a reconnu le droit à limitation de la société TSTC et a fixé la créance de l'Etat Français sur cette dernière à la somme de

219.700,51 € outre les intérêts de droit à compter du 28 février 2002;

- L'Agent judiciaire du Trésor Public représentant l'Etat français a interjeté appel de cette décision à l'encontre de la société TSTC, de M. D... et de la société Monte Paschi Banque.

Suite à la décision de sursis à statuer rendue par la cour dans son précédent arrêt, la société TSTC a informé la cour le 17 octobre 2006 qu'elle avait renoncé à saisir la cour de renvoi suite à l'arrêt de cassation du 11 juillet 2006.

L'ordonnance de clôture a été rendue le 28 mars 2008.

Prétentions et moyens des parties

Pour l'exposé des prétentions et des moyens des parties, il est renvoyé aux conclusions signifiées le 28 février 2008 par l'Agent judiciaire du Trésor Public représentant l'Etat français, le 20 mars 2008 par la société TSTC et par M. D... et le 11 mai 2006 par la société Monte Paschi Banque.

Leurs moyens seront examinés dans les motifs de l'arrêt.

L'Agent judiciaire du Trésor Public sollicite la réformation du jugement et la condamnation de la société TSTC à lui payer en qualité de représentant de l'Etat français la somme de 408.493,43 € avec intérêts au taux légal à compter du 23 février 2002,

correspondant à l'intégralité des frais qu'il a exposés suite au désarrimage et à la perte de cargaison du **Jerba**, ainsi qu'une somme de 5.000 € sur le fondement de l'article 700 du Nouveau Code de Procédure Civile. Il demande que l'arrêt à intervenir soit déclaré commun à la société Monte Paschi Banque.

La société TSTC et M. D... sollicitent la confirmation du jugement entrepris en ce qu'il a mis hors de cause ce dernier et sa réformation en ce qu'il a retenu une créance de l'Agent judiciaire du Trésor à l'encontre de la société TSTC et en ce qu'il a condamné cette société aux dépens comprenant ceux de la saisie conservatoire du navire et au paiement d'une somme au titre des frais irrépétibles.

Ils demandent à la cour de débouter l'Agent judiciaire du Trésor de toutes ses demandes et de le condamner à payer une somme de 5.000 € en application de l'article 700 du Nouveau Code de Procédure Civile.

A titre subsidiaire, ils sollicitent la fixation du préjudice indemnisable de l'Etat français à la somme maximale de 37.060,12 €.

La société Monte Paschi Banque sollicite la confirmation du jugement entrepris en ce qu'il l'a mise hors de cause et a condamné l'Agent judiciaire du Trésor à lui payer une somme de 1.500 € au titre de l'article 700 du Nouveau Code de Procédure Civile.

Elle demande en outre à la cour de condamner l'Agent judiciaire du Trésor à lui payer une somme complémentaire de 3.500 € au titre des frais irrépétibles.

Sur ce, la Cour,

Sur la mise hors de cause du capitaine M. Z... M. Z... est fondé à solliciter sa mise hors de cause dès lors que la société TSTC comparait en qualité d'armateur du navire.

L'Etat français, s'il a intimé M. D..., ne critique d'ailleurs pas les dispositions du jugement ayant mis hors de cause ce dernier

en qualité de capitaine du **Jerba**.

La décision entreprise sera confirmée de ce chef.

Sur le fondement de l'action de l'Etat français

La société TSTC et M. Z... font grief au jugement entrepris d'avoir retenu que "sans même connaître les causes exactes de l'événement, il suffit de constater qu'il a eu lieu pendant que TSTC en était responsable pour conclure que TSTC devra rembourser les frais engagés", alors que:

- la société TSTC en sa qualité de transporteur maritime n'est responsable de la perte des billes de bois qu'envers les bénéficiaires des connaissements ou le cas échéant des chargeurs, mais non vis-à-vis de tiers;

- la mise en demeure faite par l'Etat français au capitaine du navire de mettre fin au danger ne permet pas de considérer qu'il s'est substitué à l'armateur pour prendre les mesures urgentes, les dispositions de l'article L 218-72 du code de l'environnement invoquées par le préfet maritime pour l'exercice de cette mise en demeure ne visant que le danger de pollution, qui n'existait pas en l'espèce;

- la société TSTC ne peut être considérée comme le gardien des billes de bois dès lors qu'elle n'en était pas propriétaire et n'en avait pas l'usage, de telle sorte que les dispositions de l'article 1er de la loi no61-1262 du 24 novembre 1961 relative à la

police des épaves maritimes et de l'article 5 du décret no61-1547 du 26 décembre 1961 ne peuvent être invoquées à son encontre;

- qu'aucune faute n'est établie à son encontre, le non respect des prescriptions du Bea Mer invoqué par l'Etat français n'ayant pas de lien de causalité avec la survenance de l'accident.

Toutefois la responsabilité de la société TSTC est invoquée par l'Etat français et a été retenue par le tribunal sur le fondement de l'article 1384 du code civil, en tant que gardien des marchandises, constituées en l'espèce par les grumes qui ont été précipitées dans la mer.

Si le propriétaire est présumé être le gardien des choses, la garde est transférée à celui qui a un pouvoir de direction et de contrôle sur ces mêmes choses.

En l'espèce, la société TSTC, qui s'était vue confier le transport maritime des grumes, en avait la direction et le contrôle pendant ces opérations de transport maritime.

La chute dans la mer de ces grumes, qui a obligé l'Etat français à mettre en oeuvre des moyens pour sécuriser la zone dans le cadre de sa mission, lui a causé un préjudice que le gardien de ces choses est tenu de réparer.

La société TSTC sera en conséquence condamnée à payer les frais exposés par l'Etat français en conséquence du désarrimage

et de la perte de cargaison du navire **Jerba** .

Sur le montant du préjudice de l'Etat français

La société TSTC n'invoque plus la limitation de responsabilité en matière de créances maritimes résultant de l'article 8 de la convention de Londres, laquelle a été exclue par l'arrêt de la cour de cassation rendu le 11 juillet 2006 qui, au vu de la réserve émise par la France lors de l'approbation de cette convention internationale, a cassé dans toutes ses dispositions l'arrêt de la cour d'appel de Rouen en date du 5 septembre 2002.

Cependant la société TSTC conteste la partie du préjudice relative à l'amortissement des frais fixes des aéronefs et du "CMT" utilisés lors des opérations, lesquels auraient été supportés par l'Etat même si l'événement litigieux ne s'était pas produit, et aux frais de location du navire Alcyon qui n'a pas été affrété spécialement pour ces opérations.

Elle soutient que les seuls frais qui sont la conséquence de l'événement litigieux sont les frais de combustible, de pilotage et de lamanage du navire Alcyon, voire les frais de location d'un dinghy venant de Cherbourg, ainsi que les frais d'hélicoptère sur la base du prix de revient de l'heure de vol.

Toutefois, le principe de la réparation intégrale du préjudice ne peut être assuré que par le remboursement des frais engagés pour remédier aux désordres engendrés, soit en l'espèce pour prévenir le danger constitué par les grumes tombées du navire, et la circonstance que la victime a procédé en utilisant ses propres moyens humains et matériels ne saurait diminuer ses droits à un réparation intégrale.

L'Etat français ainsi fondé à solliciter son indemnisation sur la base des coûts réels de fonctionnement des navires et aéronefs utilisés lors des opérations de sécurisation, comprenant notamment les coûts fixes, qui auraient été supportés au titre de la location si l'Etat n'avait pas possédé lui-même ces moyens.

S'agissant du navire Alcyon, il importe peu qu'il n'ait pas été affrété spécialement pour les opérations consécutives à l'événement litigieux dès lors que son utilisation dans le cadre de ces opérations n'est pas contestée.

Au vu des justificatifs détaillés produits par l'Etat français, sa créance sur la société TSTC sera fixée à la somme de 408.493,43 €, avec intérêts au taux légal à compter de l'assignation.

Sur la mise en cause de la société Monte Paschi Banque

L'Etat français demande à la cour de déclarer opposable à la société Monte Paschi Banque la décision à intervenir.

Toutefois il ne critique pas les dispositions du jugement entrepris qui ont mis hors de cause cette société.

Le tribunal avait relevé que l'arrêt rendu par la cour d'appel de Rouen le 5 septembre 2002 avait ordonné la libération de la garantie de la banque Monte Paschi Banque en date du 6 février 2002 émise en faveur de l'Etat.

Si l'Etat français avait fait valoir antérieurement qu'il avait formé un pourvoi à l'encontre de cet arrêt, il résulte des pièces versées aux débats que ce pourvoi n'a été dirigé qu'à l'encontre de la seule société TSTC, de telle sorte que la cassation intervenue par arrêt du 11 juillet 2006, dans un instance à laquelle la société Monte Paschi Banque n'était pas partie, ne peut avoir aucun effet à l'égard de cette dernière.

Le jugement sera en conséquence confirmé de ce chef.

Sur les autres demandes

La société TSTC et M. Z... seront déboutés de leur demande faite sur le fondement de l'article 700 du code de procédure civile et la cour confirmera le jugement entrepris en ce qu'il a condamné la société TSTC à payer à l'Etat français une somme de 5.000 € à ce titre.

Le jugement sera confirmé en ce qu'il a condamné l'Agent judiciaire du Trésor à payer à la société Monte Paschi Banque une somme de 1.500 € sur le fondement de l'article 700 du code de procédure civile et il sera alloué en outre à la banque une somme complémentaire de 1.000 € au titre des frais irrépétibles exposés en cause d'appel.

PAR CES MOTIFS

Confirme le jugement entrepris excepté en celles de ses dispositions qui ont dit que la société Tunisian Sea Transport Company a droit à limitation et en celles qui ont fixé la créance de Monsieur l'Agent judiciaire du Trésor à la somme de 219.700,51 € plus intérêts de droit à compter du 28 février 2002, date de l'assignation,

L'infirmant de ces chefs et statuant à nouveau,

Condamne la société Tunisian Sea Transport Company à payer à l'Agent judiciaire du Trésor représentant l'Etat français la somme de 408.493,43 € avec intérêts au taux légal à compter du 28 février 2002,

Déboute la société Tunisian Sea Transport Company et M. Ahmed Z... de leur demande faite sur le fondement de l'article 700 du code de procédure civile,

Condamne l'Agent judiciaire du Trésor représentant l'Etat français à payer à la société Monte Paschi Banque une somme de 1.000 € au titre des frais irrépétibles exposés en cause d'appel,

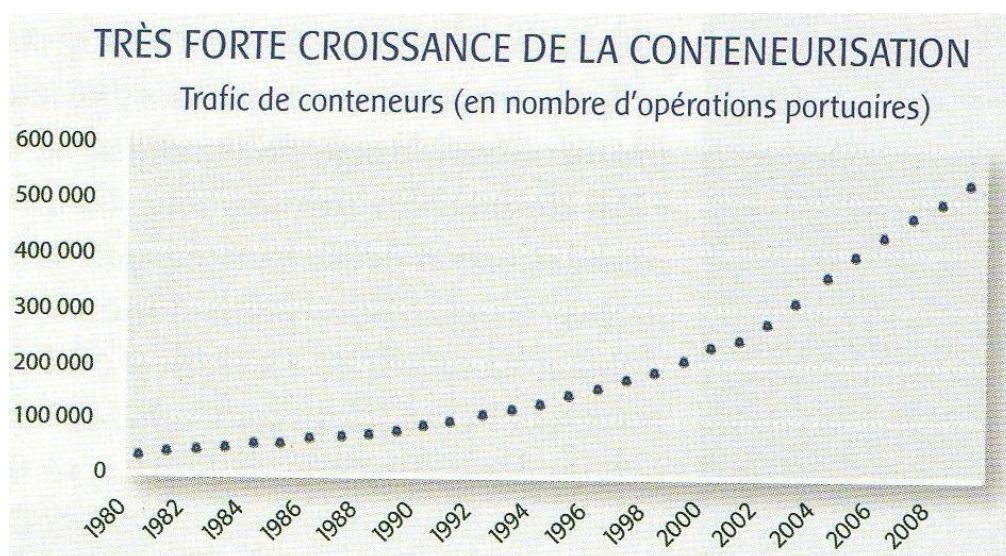
Condamne la société Tunisian Sea Transport Company à payer les dépens de première instance et d'appel, avec droit de recouvrement direct au profit des avoués de la cause, conformément aux dispositions de l'article 699 du code de procédure civile.



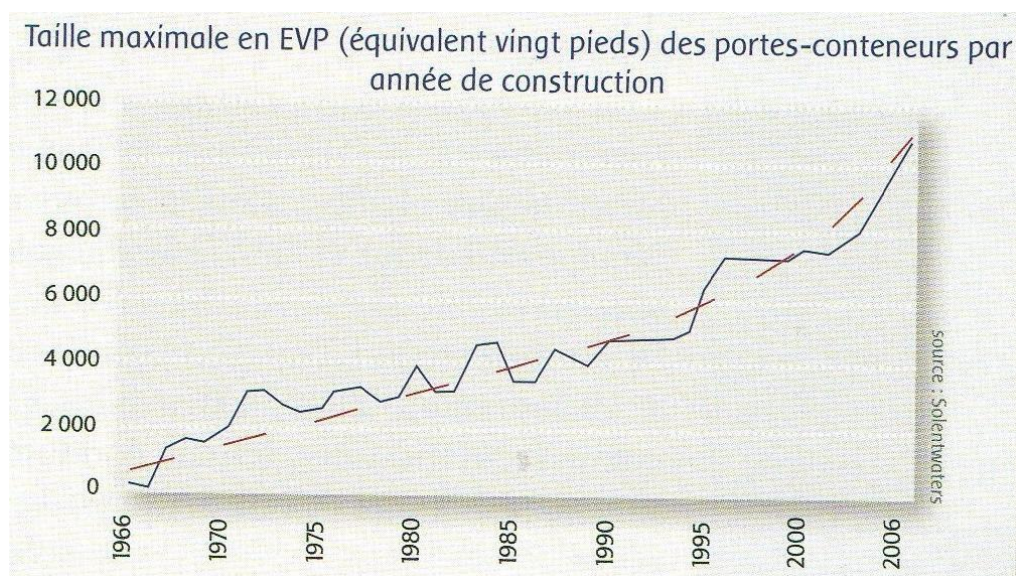
## ANNEXE 9

**Différentes évolutions inhérentes au transport maritime de marchandise par conteneur : données graphiques.**

➔ GRAPHIQUE 1 : La conteneurisation de 1980 à 2008.



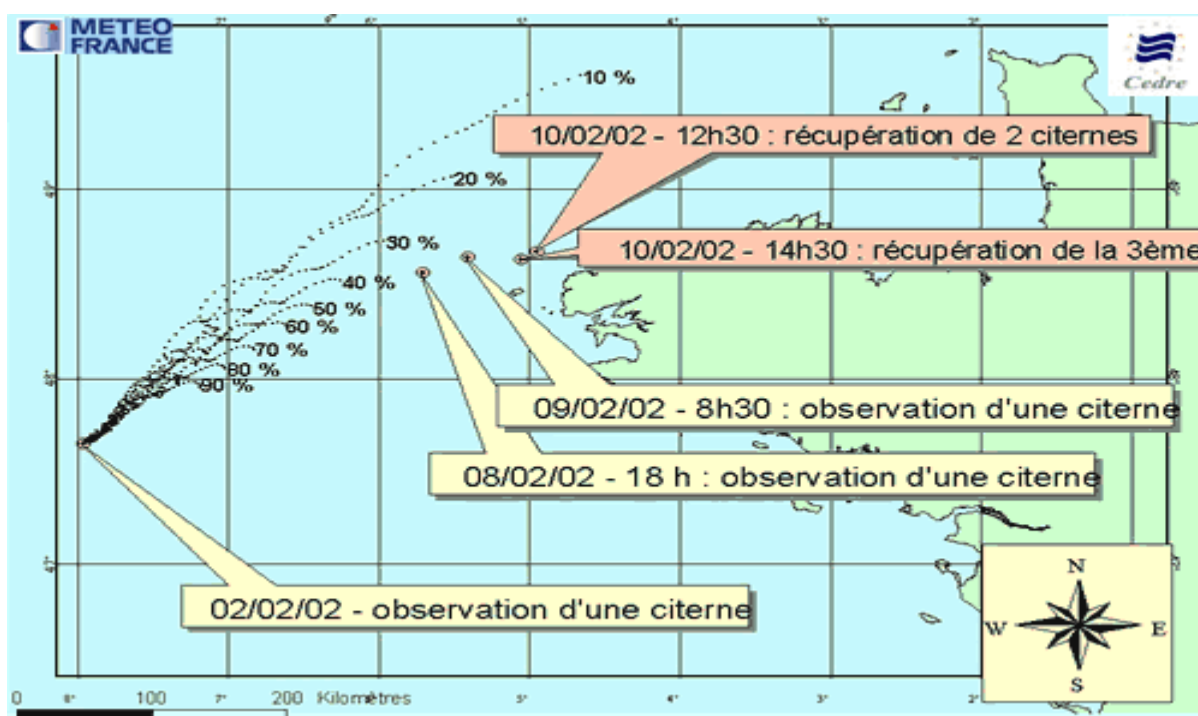
➔ GRAPHIQUE 2 : La capacité des portes-conteneurs (en EVP).



☞ Source des graphiques : CEDRE, Bulletin d'information N°25 – Juin 2009, Page 14.

## ANNEXE 10

### Projet Lost CONT : modèle prévisionnel de dérive MOTHY



*Prévision de dérive MOTHY (Météo France) pour le 05/02/02  
à partir de l'observation effectuée le 02/02/02.*

*Conteneurs perdus par le Navire LYKES LIBERATOR.*

# TABLE DES MATIERES

SOMMAIRE.....	2
ACRONYMES et ABREVIATIONS.....	4
ENTRETIENS ET INTERVIEWS.....	5



INTRODUCTION.....	7
-------------------	---

## PARTIE PRELIMINAIRE

QUALIFICATION JURIDIQUE DU CONTENEUR TOMBE A LA MER.....	22
--	----

Section première : Qu'est-ce qu'un conteneur tombé à la mer

ou la recherche du statut juridique du conteneur tombé à la mer.....	22
--	----

    §<sup>1<sup>er</sup></sup> : Le conteneur tombé à la mer : un déchet ?.....

    §<sup>2<sup>ème</sup></sup> : Le conteneur tombé à la mer : une épave ?.....

    §<sup>3<sup>ème</sup></sup> : Pour conclure, quel statut retenir pour le conteneur tombé à la mer ?.....

Section seconde : Le cadre d'intervention de l'Administration

en matière de conteneurs tombé à la mer ou « L'action de l'Etat en mer » .....	30
--	----

## PARTIE PREMIERE

NEUTRALISATION DU DANGER

QUE REPRESENTENT LES CONTENEURS TOMBES A LA MER.....	35
--	----

<u>Chapitre Premier</u> : La découverte du conteneur tombé à la mer.....	38
--	----

Section première : Attitude du capitaine et de l'armateur du navire

dont le conteneur tombé à la mer est originaire.....	39
§ 1 <sup>er</sup> : Le capitaine et la chute en mer d'un conteneur chargé sur son navire.....	39
A/ les missions et pouvoirs du capitaine.....	40
B/ Le régime de responsabilité applicable au capitaine.....	42
§ 2 <sup>nd</sup> : L'armateur et la chute en mer d'un conteneur chargé sur son navire.....	46
<u>Section seconde</u> : Attitude du « découvreur » d'un conteneur tombé à la mer.....	47
<b><u>Chapitre second</u></b> : La prise en charge du conteneur tombé à la mer.....	49
<u>Section première</u> : La réception puis la diffusion de l'information.....	50
<u>Section deuxième</u> : La localisation, le balisage et le suivi des conteneurs tombés à la mer....	57
<u>Section troisième</u> : Le sort réservé aux conteneurs tombés à la mer :	
l'enlèvement ou la destruction.....	61
§ 1 <sup>er</sup> : La mise en demeure avant enlèvement.....	61
§ 2 <sup>nd</sup> : La mise en œuvre de l'enlèvement.....	65
<b><u>PARTIE SECONDE</u></b>	
<b>LA REPARATION DES DOMMAGES</b>	
<b>CAUSES PAR LES CONTENEURS TOMBES A LA MER.....</b>	<b>69</b>
<b><u>Chapitre premier</u></b> : Le remboursement des frais engagés par l'Etat	
afin de supprimer le danger que représente le conteneur tombé à la mer.....	73
<u>Section première</u> : Insuffisance certaine du droit maritime dans la réparation du préjudice	
subi par l'Etat dans son action en suppression du danger	
que représente le conteneur tombé à la mer.....	74
§ 1 <sup>er</sup> : Des dispositions rigoureuses pour l'Etat créancier.....	74
§ 2 <sup>nd</sup> : Une interprétation jurisprudentielle stricte	
des différents mécanismes classiques.....	77
<u>Section deuxième</u> : Instrumentalisation contemporaine du droit commun	
au service de l'Etat dans son action en suppression du danger	
que représente le conteneur tombé à la mer.....	82
§ 1 <sup>er</sup> : Découverte des articles 1382 et suivants du Code civil au secours de l'Etat	
créancier.....	82

§ 2 <sup>nd</sup> : Conséquences de l'application des articles 1382 et suivants du Code civil.....	85
§ 3 <sup>ième</sup> : Quid de la limitation de responsabilité ?.....	88
<b><u>Section troisième</u></b> : Pour conclure, le droit des assurances et les frais de relèvement des conteneurs tombés à la mer.....	91
<b><u>Chapitre second</u></b> : Les autres responsabilités encourues en cas de dommage causé par un conteneur tombé à la mer.....	94
<b><u>Section première</u></b> : Réparation des dommages causés aux biens privés par les conteneurs à la dérive.....	95
§ 1 <sup>er</sup> : Application de la responsabilité du fait des choses.....	95
§ 2 <sup>nd</sup> : application de la responsabilité de la puissance publique dans le balisage des épaves.....	99
<b><u>Section deuxième</u></b> : Réparation des atteintes au domaine public : la contravention de grande voirie.....	100
<b><u>Section troisième</u></b> : Réparation des dommages causés à l'environnement par les conteneurs tombés à la mer.....	102
CONCLUSION.....	105
◆	
BIBLIOGRAPHIE.....	109
ANNEXES.....	114
<u>Annexe 1</u> : Loi du 24 novembre 1961 relative à la police des épaves maritimes .....	115
<u>Annexe 2</u> : Décret du 31 décembre 1961 fixant le régime applicables aux épaves maritimes.....	117
<u>Annexe 3</u> : Code de l'environnement, article L. 218-72.....	124
<u>Annexe 4</u> : Décret du 6 février 2004 relatif à l'organisation de l'action de l'Etat en mer.....	125
<u>Annexe 5</u> : Affaire du XIN QING DAO : Cour Administratif d'Appel de Nantes, le 2 décembre 2008.....	128
<u>Annexe 6</u> : Affaire du SHERBRO :	

Cour d'Appel de Versailles, le 11 octobre 2007.....	131
<u>Annexe 7</u> : Affaire du SHERBRO : Cour de cassation, le 16 décembre 2008.....	146
<u>Annexe 8</u> : Affaire du JERBA : Cour d'Appel de Rouen, le 5 juin 2008.....	148
<u>Annexe 9</u> : Différentes évolutions inhérentes au transport maritime de marchandises par conteneur : données graphiques.....	152
<u>Annexe 10</u> : Projet <i>Lost CONT</i> , Modèle prévisionnel de dérive MOTHY.....	153
TABLE DES MATIERES.....	154
ABSTRACT.....	158

# ABSTRACT

*En résumé...* – Entre deux eaux, entre deux droits (droit commun et droit maritime), les conteneurs tombés à la mer intéressent aujourd’hui le juriste qui se trouve confronté à une recrudescence de la perte en mer de marchandises transportées par des navires portes-conteneurs à la capacité E.V.P. toujours plus impressionnante.

Tout un camaïeu de situations doit être envisagé après la chute d’un conteneur à la mer ; et à chaque hypothèse, il convient d’apporter une réponse adaptée.

Différents intérêts cohabitent : sécurité maritime, protection de l’environnement, préservation des droits du propriétaire du conteneur...

Après avoir recherché puis trouvé quel statut juridique pouvait, le mieux, habiller le conteneur échappé de son navire, et donc, après s’être plié à l’assimilation du conteneur à une épave, on détermine le(s) régime(s) applicable(s) tant à la neutralisation du danger que représentent « ces boîtes » tombées à la mer, qu’à la réparation des dommages qui surviennent.

En conséquence, il faut articuler le régime d’enlèvement des épaves du dispositif législatif de 1961 avec les dispositions du Code de l’environnement et les mécanismes de réparation du droit commun (la responsabilité civile délictuelle).

Et c’est ce dernier point qui mobilise l’attention du juriste contemporain. Devant le constat de l’inadaptation du droit maritime positif quant au remboursement des frais engagés par l’Etat pour neutraliser le danger (Cour d’Appel de Nantes, 2 décembre 2008), les juges de la Cour de cassation (Com., 16 décembre 2008) ont préféré se tourner du côté du droit commun.

Le conteneur tombé à la mer s’est éloigné du navire qui le transportait, en même temps que du droit maritime qui le régissait initialement.

Apparaît alors la nécessité de faire appel à des techniques d’aggiornamento pour pallier ce silence du droit maritime qui ne peut continuer à ignorer les difficultés posées par le transport maritime de conteneurs, transport ballotté entre des contraintes commerciales toujours plus grandes et des exigences de sécurité maritime toujours plus pesantes à l’orée des préoccupations environnementales qui innervent la matière.