

UNIVERSITE D'AIX -MARSEILLE III  
FACULTE DE DROIT ET DE SCIENCE POLITIQUE  
CENTRE DE DROIT MARITIME ET DES TRANSPORTS

# LES DOMMAGES CAUSÉS PAR LES CONTENEURS PERDUS EN MER



*Mémoire pour l'obtention du Master 2 Droit maritime*  
*présenté par*  
**Marie VEIDIG FAVAREL**

*Sous la direction de*  
**Maître Christian SCAPEL**

Année universitaire 2013 / 2014



UNIVERSITE AIX-MARSEILLE III  
FACULTE DE DROIT ET DE SCIENCE POLITIQUE  
CENTRE DE DROIT MARITIME ET DES TRANSPORTS

# LES DOMMAGES CAUSÉS PAR LES CONTENEURS PERDUS EN MER

*Mémoire pour l'obtention du Master 2 Droit maritime  
présenté par*  
Marie VEIDIG FAVAREL

*Sous la direction de*  
Maître Christian SCAPEL

Année universitaire 2013 / 2014

« La mer comme mère du droit »

R.Schadée

## REMERCIEMENTS

Je souhaite remercier l'ensemble des professeurs du Centre de droit maritime et des transports pour la qualité de leurs enseignements et particulièrement notre directeur Monsieur Cyril Bloch , Monsieur Olivier Darbes , Monsieur le Professeur Pierre Bonassies et Monsieur Christian Scapel qui m'a permis de traiter ce sujet .

Je remercie également mes camarades , rassurants compagnons de voyage , pour leur soutien ainsi que Marjorie Vial qui a veillé tout au long de l'année sur notre équipage .

J'adresse également mes sincères remerciements à Me Guillaume Brajeux qui a accepté de m'aider pour ce mémoire en me communiquant le texte de son intervention lors de la XXII ème journée RIPERT .

De plus je remercie l'intégralité des membres du Cabinet FAVAREL et ASSOCIES qui m'a reçu en stage lors de cette année universitaire .

Enfin je souhaite dédier ce mémoire à Me Béatrice Favarel Veidig qui m'apprend chaque jour à affronter les périls de la mer et à ma grand mère , Mme Josette Favarel , capitaine de mon navire , qui a bravé toutes les tempêtes mais qui manque maintenant à bord , et sans qui il va falloir tenir la barre .

# SOMMAIRE

**Table des acronymes et abréviations**.....p.1

**Introduction**.....p.2

**Partie préliminaire** Le conteneur perdu en mer : définition et nature juridique

- **Chapitre 1** . Qu'est ce qu'un conteneur ?.....p.10
- **Chapitre 2** . Le statut juridique conteneur perdu en mer .....p.29

**Partie Première** La chute du conteneur à la mer

- **Chapitre 1** . La chute du conteneur et ses causes.....p.35
- **Chapitre 2** . La découverte du conteneur en mer et l'enlèvement de l'épave.....p.50

**Partie Seconde** Recherche d'une responsabilité pour les dommages causés par les conteneurs perdus en mer et remboursement des frais engagés par l'Etat pour leur neutralisation

- **Chapitre 1** . La recherche d'une responsabilité en cas de dommages causés par les conteneurs perdus en mer .....p.75
  - **Chapitre 2** . L'action en recouvrement de l'administration et les différences angles d'attaques pour obtenir remboursement des frais exposés lors des opérations de récupération .....p.84
  - **Chapitre 3** .Les autres intervenants engageant leur responsabilité dans la perte des conteneurs et la réparation des dommages causés au domaine public et à l'environnement.....p.103

**Conclusion**.....p.113

**Bibliographie**.....p.114

**Annexes**.....p.118

**Table des matières**.....p.125

## ACRONYMES ET ABREVIATIONS

- Al. : Alinéa
- Ass plé : assemblée plénière
- CAA : Cour administrative d'appel
- Cass : Cour de cassation
- CE : Conseil d'Etat
- Cf. : Confer
- CROSS : centre régional opérationnel de surveillance et de sauvetage
- CSC : Convention internationale pour la sécurité des conteneurs
- DMF : Revue de Droit Maritime français
- Ex : Exemple
- EVP : équivalent vingt pieds
- FCL : full container load
- GPS : Guidage par satellite
- IMDG : Code maritime international des marchandises dangereuses
- JO : journal officiel
- Kg : Kilogrammes
- LCL : less container than load
- I.S.O : International Standards Organisation
- OMI : Organisation maritime internationale
- T.E.U : Twenty foot equivalent unit

# INTRODUCTION

## Un peu d'histoire..

S'il ne fallait citer qu'une invention dans l'histoire du transport de marchandise , ce serait sans aucun doute celle du conteneur . Au lendemain de la seconde guerre mondiale la création de ce système de conditionnement des marchandises révolutionna le commerce international .

Malcom Mclean transporteur routier américain est l'inventeur de ce concept de génie qui consiste à placer les marchandises dans de grandes boîtes d'acier faciles à charger sur les navires.L'invention bouleversa de manière profonde tant le transport maritime que l'économie mondiale .

Le 26 Avril 1956 , le navire « Ideal-X » quitte le port de Newark , dans le New Jersey en direction de Houston au Texas . A son bord sont soigneusement alignées dans les soutes et en pontée cinquante huit boites d'un genre nouveau .Métalliques , rectangulaires et longues d'une dizaine de mètres , elles sont remplies de marchandises de nature diverse . Pour l'occasion , en plus de l'équipage, sont montés à bord journalistes, industriels , entrepreneurs du transport routier , armateurs , et représentants des autorités portuaires et de l'administration fédérale .



Tous écoutent avec attention les explications que leur donne Malcom McLean cet homme quarantenaire inconnu du public présente ses invités le mode de conditionnement des marchandises qu'il vient d'inventer et qui selon lui va bientôt révolutionner le transport maritime : le conteneur .

Alors que l' « Ideal - X » s'éloigne progressivement des quais de Newark , le représentant local de l'association internationale des dockers , resté à terre , lâche furieusement aux journalistes à quai : « *je donnerai cher pour que ce fils de chien coule à pic !* » . Sans l'ombre d'un doute , l'homme venait de réaliser l'ampleur des bouleversements qu'allait provoquer l'invention de la boîte métallique , notamment sur la très remuante et puissante population des dockers .

Si au début du siècle déjà , en France , en Angleterre et aux Etats unis , les compagnies de chemins de fer avaient mis au point des containers en bois chargés directement au départ des usines , l'expérience avait été rapidement abandonnée faute de trafics suffisant sur chaque destination proposée .

Plus tard des tentatives d'embarquement de camion complets sur des navires avaient été expérimentées mais également abandonnées en raison des bouchons provoqués par les véhicules sur les quais et de la place occupée en pure perte par les roues et essieux des camions . Si elle n'est donc pas tout à fait nouvelle , l'idée de Malcom McLean innove en ce qu'elle permet d'optimiser l'occupation de l'espace .Simple et lumineuse , l'idée de n'embarquer que la boîte elle même à bord est une révolution .

Avec l'invention du conteneur , on assiste à l'explosion du commerce mondial à partir des années 1960 . Plus qu'un simple mode de conditionnement , c'est donc un véritable système que Malcom McLean a inventé . Système qui met seulement une dizaine d'années pour se répandre dans le monde entier . Lorsque l'inventeur de génie meurt en Mai 2001 à l'âge de 88 ans , tous les porte conteneurs alors en mer abaissent leur pavillon pour lui rendre hommage <sup>1</sup>.

### **Gigantisme et capacité des navires à transporter des conteneurs<sup>2</sup>**

Avec la généralisation de la conteneurisation pour toutes cargaisons autre que les cargaisons en vrac , la marchandise conditionnée à son point de départ passe désormais au port dans un conteneur scellé : le trajet maritime n'est plus que l'un des tronçons de son voyage . La facilité de manutention jointe à la coordination des modes de transport permettent le transport multimodal ou combiné proposé au client de bout en bout , de porte à porte .

Plus de cinquante ans après l'épopée à bord de « L'ideal X » , près de 100 millions de containers circulent par mer dans le monde en 2000 . En 2007 ce nombre double . Actuellement il avoisine les 300 millions . Il se construit plus de 1,5 million de conteneurs par an , dont les deux tiers en Chine . Et le marché continue de croître : 12 % en moyenne par an depuis 2000 . Aujourd'hui les conteneurs représentent à eux seuls 80% de la valeur totale des marchandises transportées par voie maritime .

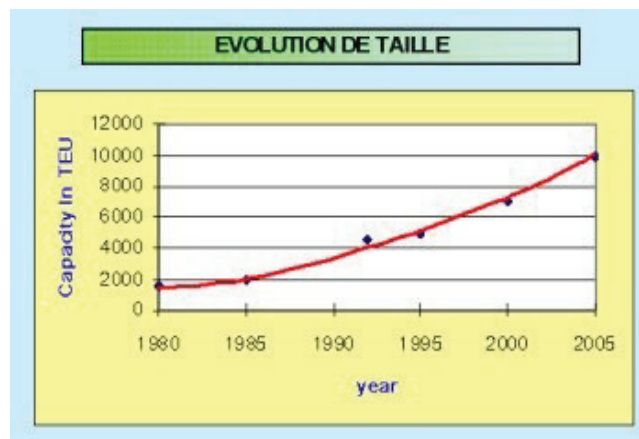
---

1 Informations tirées de l'article Malcolm McLean de Tristan Gaston Breton , historien d'entreprises - les Echos

2 Pour un intéressant schéma sur le sujet . Cf ANNEXE 1

Les navires eux mêmes n'ont cessé de grossir . Les armateurs de porte-conteneurs ont accéléré ces trente dernières années l' interminable course au gigantisme à laquelle ils s'adonnent . Si l'Idéal X ne faisait que 200 mètres de long , de nos jours les plus gros porte conteneurs en exploitation font près de 400 mètres de long , 50 mètres de large et peuvent embarquer jusqu'à 18 000 containers .

Venant immédiatement détrôner le MARCO POLO<sup>3</sup>, nouveau né de la CMA-CGM , une nouvelle génération de géants des mers a été inaugurée en Juin 2013 .Avec une capacité de 18 270 EVP Le Magleby Maersk<sup>4</sup> , premier des 20 porte-conteneurs géants du type triple E<sup>5</sup> de la compagnie Maersk est actuellement le porte conteneur le plus gigantestque du monde. La taille du plus gros porte conteneurs en opération a quadruplé en 25 ans , depuis les 4.538 EVP du « Président Truman » d'APL lancé en 1988 .



3 Porte conteneur d'une capacité de 16.020 EVP lancé en 2012 mesurant 396 mètres de long et 54 mètres de large

4 En plaçant tous les conteneurs de ce type de navire les uns derrières les autres , ils formeraient une ligne interrompue de 110 km de long

5 Le Triple E Class signifie *Economy of Scale* , *Efficiency & Environment* . L'objectif de la compagnie MAERSK étant de réduire la quantité de gaz carbonique émis par conteneur .

## **Banalisation du phénomène de transport en pontée**

Si le transport de conteneurs est aujourd'hui un phénomène largement répandu , leur transport ci en pontée est une pratique banalisée devenue inévitable . Validé par le législateur français depuis 1979 , le transport en pontée est largement admis par les assureurs .

Ce type de transport répond à des règles d'arrimage particulières . Le positionnement des conteneurs à bord sera déterminé par un plan d'arrimage . Compte tenu du gigantisme actuel des navires et du nombre de critères à prendre en considération pour le réaliser ( ordre de chargement et déchargement , marchandise dangereuse , poids... ) ce plan fait preuve d'une très grande complexité . Il sera réalisé informatiquement par un ship planner et sera déterminant pour la stabilité du navire .

Ainsi , les navires sont de plus en plus chargés , et répondent à une cadence d'exploitation tendue parfois aux dépens de la sécurité des opérations de chargement . Il en résulte que la chute de conteneurs à la mer n'est qu'une conséquence logique et irrémédiable de cette évolution du transport maritime .

## **Approche du problème de la chute des conteneurs en mer**

Des pollutions marines , des naufrages , épaves de navires et marées noires on parle beaucoup , mais des conteneurs perdus en mer , on parle peu . Et pourtant , ce ne sont pas moins de 10 000 boîtes qui tombent chaque années dans nos mers et océans , dont 2000 en Europe. Les conteneurs naufragés sont ils devenus les nouveaux périls de la mer ?

Chaque jours voyagent en mer 5 à 6 millions de conteneurs . Les conteneurs tombés accidentellement à la mer présentent un danger majeur pour la navigation et un risque important de pollution.Ces accidents , relativement fréquents se déroulent principalement sur l'une des route maritimes les plus empruntées au monde notamment par les porte-conteneurs en provenance de Chine et de l'ensemble de l'Asie ; cette route : Atlantique / Manche et Mer du Nord .

Si certaines boites coulent immédiatement ou en quelques heures , d'autres vides ou dont le chargement est par nature plus léger que l'eau peuvent flotter à la surface pendant des semaines avant de s'échouer sur un littoral plus ou moins lointain . Le CEDRE rapporte dans une étude récente qu'un conteneur soumis à un courant même d'une intensité minimale ( 2 nœuds ) peut se déplacer de plusieurs dizaines voire centaines de kilomètres s'il ne rencontre pas d'obstacle .

Les causes de la chute du conteneur à la mer sont multiples : dispositif d'arrimage défectueux , conteneurs trop lourds , hauteur des piles de conteneurs trop importante , conditions météorologiques ,plan de chargement incorrect , désarrimage prématuré .

La perte de conteneur et les difficultés que présentent leur récupération fondent l'inquiétude des autorités étatiques .ce phénomène a d'importantes répercutions sur la sécurité du trafic maritime et présente des risques d' atteintes à l'environnement .

D'un point de vue juridique , il conviendra , pour mener à bien ce mémoire d'étudier le statut juridique du conteneur perdu en mer et d'en donner une définition ( **PARTIE PRELIMINAIRE** ). Nous nous intéresserons ensuite à la chute du conteneur à la mer et ses causes ( **PARTIE 1** ) . Enfin nous nous interrogerons sur les responsabilités à engager lorsqu'un tel accident se produit , et sur les angles d'attaque dont dispose l'Etat pour obtenir le remboursement des frais exposés lors des opérations de récupération des conteneurs échappés ( **PARTIE 2** )

## **PARTIE PRELIMINAIRE**

### **Définition et nature juridique du conteneur perdu en mer**

## Chapitre 1 . Qu'est ce qu'un conteneur ?

Le conteneur est une boîte qui parcourt le monde . Produit manufacturé par excellence , son lieu de naissance se trouve bien souvent en Chine , principal lieu de production des conteneurs . <sup>6</sup> Diverses approches du conteneur sont possibles : s'il est un emballage de type particulier pour certains , un engin de transport pour d'autres , il est également lui même une marchandise objet d'un transport . Il présente plusieurs caractéristiques qui lui sont propres . Par ailleurs , il présente de nombreux atouts ce qui explique son développement fulgurant depuis les années soixante .

Le conteneur est il véritablement « un faux problème » comme l'affirmait le Doyen Rodière <sup>7</sup>? Il semble que le conteneur présente tout de même quelques inconvénients et « véritables problèmes » notamment lorsqu'il passe par dessus bord .Généralement, il constituera tout de même , pour tous les opérateurs maritimes , et principalement pour les chargeurs et transporteurs maritimes , la solution la plus appropriée pour le transport de la marchandise sur le plan économique comme sur le plan technique .

Ainsi il convient de se pencher sur les différentes approches qui permettent de définir un conteneur ( **Section 1** ) et sur le comportement d'un conteneur qui tombe à la mer ( **Section 2** )

---

<sup>6</sup> Comme nous l'avons dit précédemment dans l'introduction 2/3 des conteneurs sont fabriqués en Chine actuellement

<sup>7</sup> « Un faux problème , celui des containers » expression utilisée en 1968 par le Doyen Rodière dans le DMF



## **Section 1 . Les différentes conception du conteneur**

Le conteneur présente de nombreux atouts mais également certaines limites . Il peut être appréhendé sous plusieurs angles , s'il est un emballage particulier d'un point de vue pratique , il est également lui même une marchandise transportée (§1) .

D'un point de vue technique , il existe plusieurs catégories de conteneur adaptées à chaque marchandise à transporter . De plus le conteneur fait l'objet d'un marquage minutieux qui permettra son identification et celle de son propriétaire notamment une fois que le conteneur sera chargé à bord ou lorsque celui ci sera malencontreusement tombé à la mer ( §2) .

### **◇ Paragraphe 1 . La conception pratique du conteneur :**

#### **A.Le conteneur : emballage particulier**

Le conteneur est une boîte en acier destinée à recevoir des marchandises en vue de leur transport . Il a été conçu pour faciliter la manutention et diminuer les risques afférents à la rupture de charge . Il pourra indifféremment être arrimé à bord des navires comme sur les camions et les wagons des trains .

Il n'est pas un simple emballage de protection et son statut juridique témoigne de ce particularisme. Le conteneur présente trois caractéristiques principales : il est résistant, fermé et standardisé.

Fabriqué en acier , le conteneur est résistant , solide et étanche . Il est adapté pour être chargé en pontée sans autorisation particulière du chargeur . Ainsi il est apte à supporter les opérations de manutention et les conditions météorologiques défavorables que rencontre le navire lors de la traversée maritime .De plus sa résistance permet d'en faire un usage répété .

Le conteneur est un emballage particulier . Par son coût important <sup>8</sup>et parce qu'il est destiné à être réutilisé , il se distingue des autres emballages. Il se démarque également parce qu'il réponds à des dimensions standardisées<sup>9</sup> .

Le conteneur est fermé . Un scellé de sécurité en plomb apposé sur la boîte rend sa fermeture hermétique . Si cette fermeture permet d'éviter les vols , elle empêche néanmoins le transporteur de vérifier matériellement la marchandise et par conséquent l'exactitude des mentions que le chargeur aura porté au connaissance . Bien que le transporteur peut émettre des réserves sur la marchandise , il se trouve souvent dans l'impossibilité matérielle de vérifier le contenu du conteneur.

Or, la Convention de Bruxelles de 1924 interdit strictement le transporteur d'utiliser une réserve de style tel qu'une clause « said to contain »<sup>10</sup> pour se décharger de sa responsabilité . S'il veut émettre des réserves , elles devront être motivées et spéciales . Une simple réserve de style sera jugé inefficace par la jurisprudence stricte sur ce point .

Si les conteneurs de groupage « less than container load »<sup>11</sup> ne posent pas de problème de vérification de la marchandise car c'est sous le contrôle du transporteur maritime ou de ses préposés que l'emportage sera réalisé , les conteneurs complets « full container load »<sup>12</sup> posent un sérieux problème puisqu'ils sont empotés par le chargeur lui même ou pour son compte avant d'être scellé.

---

8 Un conteneur de 20 pieds coutait en 2007 environ 1400 euros pour une durée de vie de 15 ans

9 Nous traiterons des dimensions standardisées du conteneur dans le paragraphe suivant intitulé « L'approche technique du conteneur »

10 Le Traité de Droit maritime – 2e édition – P.Bonassies et C. Scapel n°975 page 661 nous donne la définition suivante pour définir une telle clause : « clauses de formulation générale apposée de façon systématique sur les connaissements (..) . Les plus fréquentes ont été les clauses " que dit être " ( said to be ) ou "poids inconnu " ( said to weight ) . Ces clauses ont été utilisées efficacement au XIX ème siècle et au début du XX ème siècle comme de véritables clauses d'irresponsabilité »

11 Terme signifant groupage dans un conteneur

12 Terme signifant conteneur complet

L'impossibilité de vérification systématique peut conduire à d'importantes difficultés relatives à la sécurité du navire notamment en cas de fausse déclaration , aux dangers que peut causer un conteneur aux autres marchandises , aux difficultés à établir un plan de chargement assurant la stabilité du navire , et aux difficultés probatoires en cas de manquants ou d'avarie entre les ayants droit à la marchandise et le transporteur .

Il n'empêche que le transporteur a en théorie la possibilité de faire ouvrir les conteneurs pour en vérifier le contenu. Le transporteur est juridiquement en droit de déplomber le conteneur . Cependant , en pratique , compte tenu de la cadence des chargements et déchargements des boîtes sur les lignes régulières , un contrôle manuel systématique ralentirait beaucoup les manutentionnaires et présenterait un risque d'avarie et de vol pour la marchandise .

De plus un tel contrôle serait économiquement difficiles à mettre en place . Ainsi le transporteur est dans l'impossibilité de refuser de charger des conteneurs dont il n'a pas pu vérifier le contenu et doit s'en remettre aux mentions du connaissement apposées par le chargeur pour connaître l'état la qualité et la quantité de la marchandise empotée dans un conteneur complet ( FCL) .

En l'absence de réserves le transporteur sera présumé avoir reçu une marchandise conforme aux énonciations du connaissement tant en quantité qu'à l'égard de leur état apparent .Nous sommes enclin à penser que le système de réserves mis en place par la Convention de Bruxelles de 1924 et les législateurs français qui se sont succédés entre 1924 et 1966 n'est pas pleinement adapté au transport par conteneurs mais ici « le doute est la règle »<sup>13</sup>et aucune solution n'a été apportée à ce jour pour contrer le problème .

---

<sup>13</sup> Expression empruntée a Martine Rémond Gouilloud à propos de la clause « said to contain » dans son ouvrage Droit maritime , 2 eme édition , n°352

## **B.Le conteneur , marchandise transportée**

Le conteneur n'est pas qu'un simple emballage ni un accessoire du navire . Il ne fait pas non plus partie des agrès et appareils du navire comme c'est le cas pour les instruments et machines qui servent à sa propulsion . Il n'est pas non plus « un élément nécessaire » du navire . En effet en cas de vente ou de saisie du navire , le conteneur ne suivra pas le sort de ce dernier .

En outre, le conteneur ne peut être considéré comme un accessoire de la marchandise transportée . Ainsi le transport d'un conteneur vide fera l'objet d'un contrat de transport de marchandise normal .

En cas de dommage , le conteneur donne lieu à indemnisation . Il sera pris en compte dans le calcul de la limitation de responsabilité du transporteur maritime . Il devra faire l'objet d'un contrat d'assurance propre distinct de celui qui concerne les marchandises et de celui qui concerne l'engin du transport . Cependant , le conteneur reste avant tout un mode de conditionnement .

## **C.Les atouts et limites du conteneur**

Avant le transport était découpait en plusieurs phases , on parlait de transport successifs . Avec le développement de la conteneurisation les transports se sont progressivement transformée en un flux , et les différents opérateurs de ce domaine ont du s'adapter à ce flux . Il n'est plus possible actuellement d'isoler la notion de transport . Toutes les phases doivent suivre un enchainement , il n'est plus question de traiter les modes de transport indépendamment les uns des autres .

L'objectif aujourd'hui pour les logisticiens est de rendre ce flux aussi fluide que possible de façon à ce que la marchandise pour un cout aussi faible que possible arrive dans les délais impartis . Le conteneur est l'un des vecteurs du transport intermodal tant il présente un nombre important d'atouts. Cela explique son développement prodigieux depuis la Seconde guerre mondiale .

Le conteneur permet d'assurer une meilleure protection de la marchandise et une sécurisation importante contre l'avarie , les chocs et contre le vol du fait de l'anonymat qu'il assure durant tout le transport. De plus il permet de réaliser d'importantes économies sur les emballages mais aussi sur la manutention et le stockage .

Par sa capacité à s'adapter d'un mode de transport à un autre , le conteneur permet la liaison de la marchandise sans rupture de charge , de porte à porte avec une importante rapidité de transbordement.

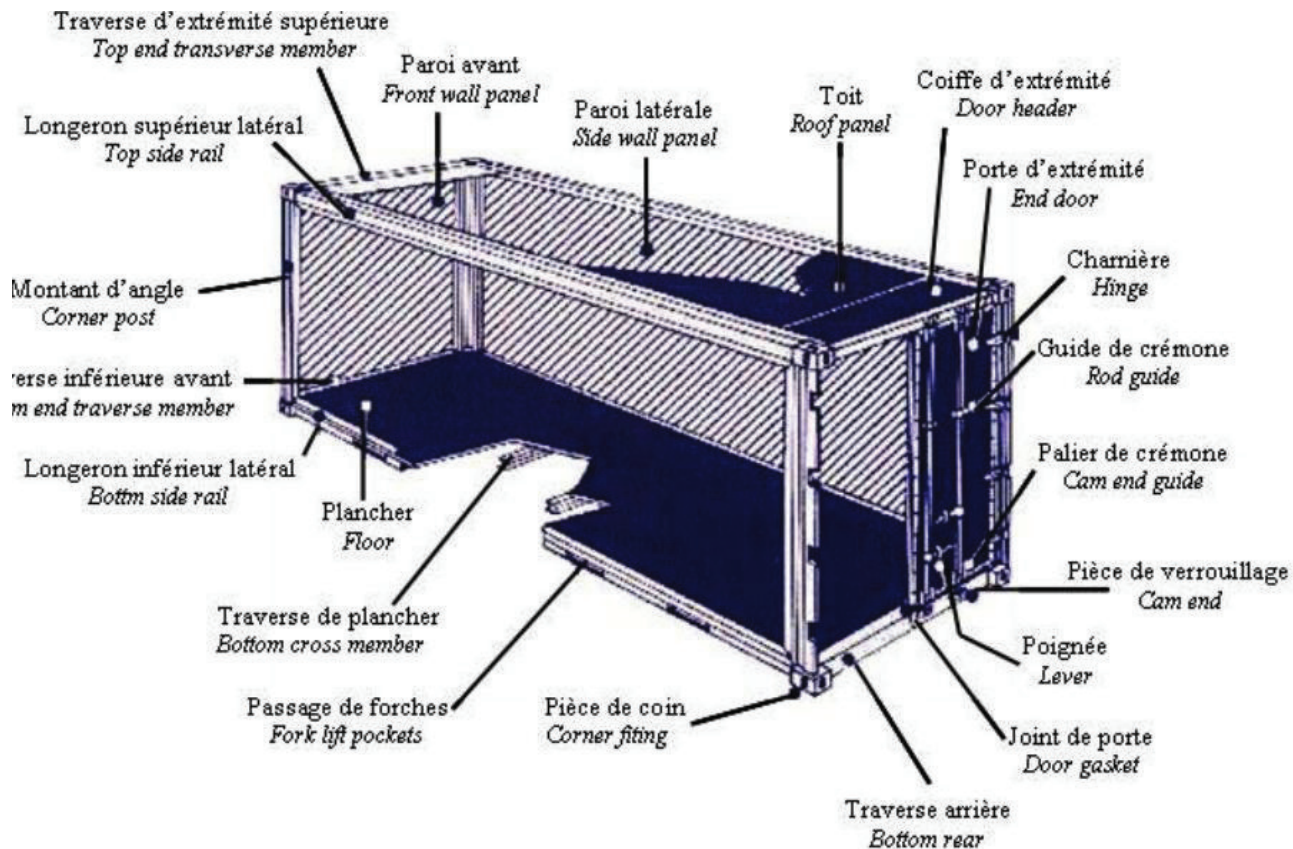
Grâce aux marquages spécifiques apposés sur la boîte , l'identification et le suivi logistique se font sans difficultés . Ses dimensions standardisées et sa solidité pour supporter les multiples manipulation et contraintes propres au transport , les opérations de chargement et de déchargement se déroulent plus facilement et rapidement . Enfin la résistance propre des conteneurs permet de les stocker facilement en pile

Le conteneur présente tout de même quelques limites . Tout d'abord il nécessite de lourdes démarches administratives . Il demande un entretien régulier et représente un cout important à l'achat. Les retours des conteneurs à vide sur certaines liaisons représentent également un coût important .Fort heureusement, ces inconvénients peuvent être résolus facilement par des possibilités de leasing ou de location et par des systèmes de pool mis en place pour les conteneurs vides .

Le conteneur connaît surtout des limites dans les pays émergents . En effet certains pays ne disposent pas des infrastructures portuaires adaptées pour les conteneurs . Par conséquent la durée d'attente de mise à quai est parfois longue . Dans les zones non adhérentes à la Convention CSC , on rencontre parfois des difficultés de dédouanement . Enfin malgré sa normalisation le conteneur tend parfois à se déstandardiser . Il n'empêche que ce mode de transport reste sécuritaire économique et adapté à tous types de marchandises.

## ◇ Paragraphe 2 . la conception technique du conteneur

### A . Présentation technique du conteneur



Le conteneur standard est un parallélépipède composé de :<sup>14</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
- 1 double porte à une extrémité.

<sup>14</sup> Informations tirées du rapport d'enquête technique réalisé par le Bureau d'enquêtes sur les événements de mer sur le cas du CMA CGM OTELLO

A chacun des angles de la boîte on trouve des pièces de préhension qui permettent la saisie du conteneur ou son arrimage . Ces pièces sont connus sous le nom de « pièce de coin » ou *corner fitting* . Tous les conteneurs ont le même système de fixation par pièces de coin qui se retrouvent sur les huit sommets de la boîte . Des verrous tournants sont fixées à cet effet sur les châssis des véhicules et sur les engins de manutention .

### **B. Définition technique du conteneur**

Selon sa définition technique <sup>15</sup>, le conteneur ISO est un «élément d'équipement de transport :

- a) de caractère durable et conséquemment assez solide pour supporter des utilisations multiples;
- b) conçu de manière à faciliter le transport des biens par un ou plusieurs modes de transport sans rupture de charge;
- c) équipé d'accessoires permettant une manutention simple et tout particulièrement le transfert d'un mode de transport à un autre;
- d) conçu de manière à être rempli et déchargé,
- e) empilable et,
- f) ayant un volume intérieur de 1 m<sup>3</sup> ou plus.»

### **1. Dimensions standardisées et poids des conteneurs**

L'International Standards Organisation<sup>16</sup> (I.S.O) a codifié sous les normes ISO 668<sup>17</sup> et ISO 1496 la constructions des containers . Dans le but de rendre le container le plus pratique et multimodal possible et pour conserver un volume maximum pour stocker les marchandises , longueur , largeur , masse maximum et dimensions extérieures ont été normalisées au niveau international . En effet la boîte doit pouvoir être déplacée indifféremment par route , mer ou rail. Elle doit s'intégrer dans les gabarits routiers et ferroviaires .

---

15 Définition issue du Glossaire des statistiques de transport établie par la Commission Economique pour l'Europe des Nations Unies Eurostat Forum International des Transports  
4e édition

16 I.S.O : Organisation internationale de normalisation en français . Il s'agit du premier producteur mondial de Normes internationales d'application volontaire ( cf . <http://www.iso.org> )

17 L'ISO 668 indique les dimensions extérieures et certaines dimensions intérieures des conteneurs de la série 1. Les dimensions de chaque type de conteneur sont définies dans la partie appropriée de l'ISO 1496, qui regroupe les dimensions intérieures des conteneurs.  
Cf. ANNEXE 2 pour un rapport détaillé de la norme ISO 668



L'unité de mesure des volumes d'activité utilisée s'exprime en « twenty foot equivalent unit » ( T.E.U )<sup>18</sup> , ou équivalent 20 pieds ( E.V.P ) . D'après les normes définies par l'I.S.O , il existe deux tailles de conteneurs type

→ Les conteneur 20 pieds : 6,06 mètres de longueur - 2,44 mètres de largeur ( 8 pieds ) - 32 m<sup>3</sup> de volume intérieur et 2,380 mètres de hauteur.

→ Les conteneurs 40 pieds : 12,19 mètres de longueur – 2,44 mètres de largeur ( 8 pieds ) , 64 m<sup>3</sup> de volume intérieur et 2,380 mètres de hauteur .

La masse maximum que peut supporter un conteneur standard est de 30,480 kg.

## **2 . Les différents types de conteneurs**<sup>19</sup>

On trouve trois grandes catégories de conteneurs selon la structure de fabrication :

- Les conteneurs isothermes : Destinés au transport de marchandise sous température contrôlée , ils sont ventilés , réchauffés ou réfrigérés .
- Les conteneurs citernes : Ils sont adaptés au transport de vracs et produits liquides , gazeux et quelques fois solides que ces produits soient dangereux ou non .
- Les conteneurs divers : Ils sont prévus pour le transport de marchandises sèches : dry , open top , open side , base , flat ou open top ½ hauteur .

Selon le recueil de normes ISO , a chaque type de marchandise transportée correspond un type de conteneur :

- les conteneurs pour usage général (general cargo). Communément appelés conteneurs « Dry » , ils sont conçus pour le transport de marchandises générales sèches conditionnées en cartons futs palettes ou encore en vrac . Ils sont équipés de portes verrouillables à une extrémité et se caractérisent par un toit fermé et des parois latérales et des extrémités rigides .

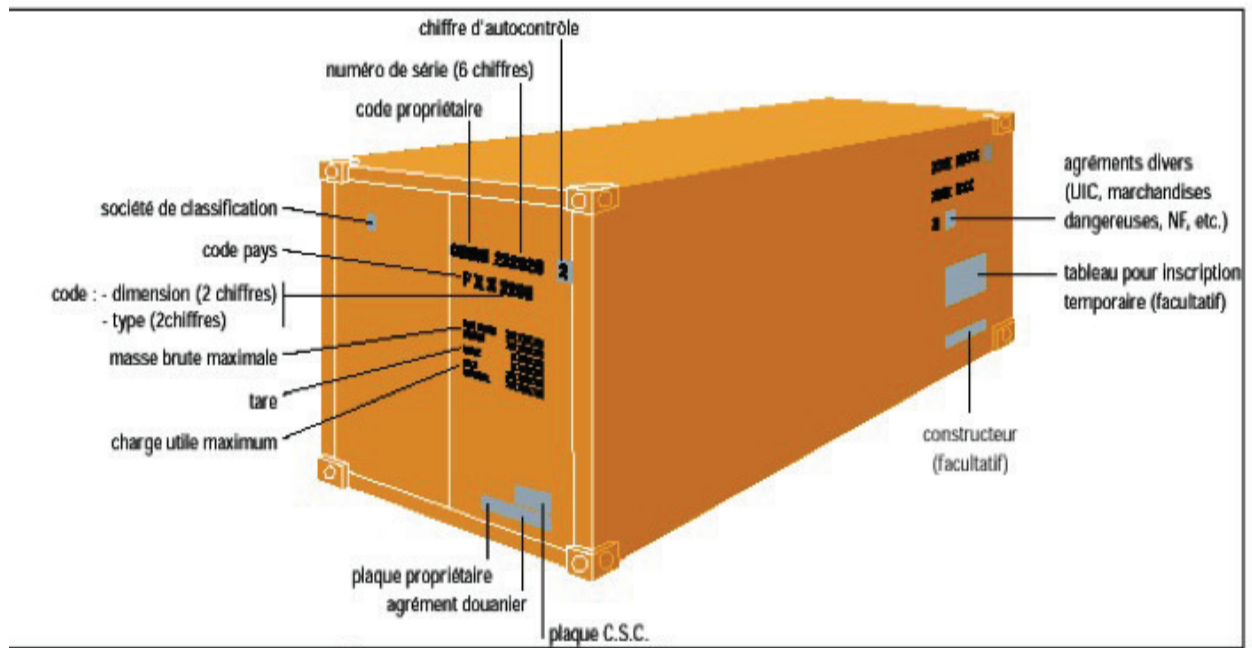
---

<sup>18</sup> 1 conteneur vingt pieds = 1 T.E.U

<sup>19</sup> Cf. ANNEXE 3 pour une illustration des types de conteneurs



- les conteneurs pour usage spécifique . Ce type de conteneur regroupe :
  - **les conteneurs aérés ou ventilés fermés** qui permettent la circulation d'air grâce à leur système de ventilation dans les longerons . Ces conteneurs sont adaptés au transport de fruits et légumes secs tels que café en sacs , dattes , ail , oignon .
  - **Les conteneurs à toit ouvert** ( *open top* ) qui sont adaptés pour les longs transports de marchandises . Le toit est remplacé par une bâche ou une paroi rigide amovible . Le chargement et le déchargement pourront être effectués à la vertical .
  - **Les conteneurs de type plate forme** ( *Flat* ) : Ils sont adaptés pour le transport des équipements et marchandises fragiles ou encombrantes . Il existe plusieurs modèles de conteneur de type plate-forme . ( Certains sont à parois latérales ouvertes et superstructure complète , d'autre seront à superstructure incomplète et extrémités fixes ou repliables . )
- Les conteneurs pour marchandises spécifiques :
  - **Les conteneurs isothermes** : Ils sont munis de parois isolées et de dispositifs de réfrigération et de chauffage .Cela permet de réaliser le transport des denrées périssables sous température dirigée . Ces conteneurs sont alimentés en courant électrique soit par leur propre installation soit par l'installation du terminal portuaire ou par celle présente à bord du navire .
    - **Les conteneurs citerne** : Ils sont destinés au transport de liquide et substances gazeuses . Ils sont composées d'une citerne et de l'ossature
    - **Les conteneurs pour vrac solide** : Adapté aux marchandises tel que grains , farine .
    - **Les conteneurs half height** : ( 4,25 pieds ) : D'une hauteur deux fois moins importante que les conteneurs dont les dimensions ont été définis par les normes ISO , ils permettent le transport de lourdes charges dans un volume réduit .
    - **Les conteneurs spécialisés** : Destinés à un usage spécifique



### 3. Marquage et identification du conteneur

On identifie le conteneur et son propriétaire grâce à divers marquages et codes qui sont apposés sur la boîte. On y trouve :

- ➔ Le code B.IC
- ➔ Le code taille-type
- ➔ La plaque d'agrément CSC
- ➔ Les autres marquages ( société de classification, plaque propriétaire et agrément douanier )

Ce marquage doit impérativement être lisible . Il permettra en cas de perte du conteneur en mer d'obtenir rapidement des informations quant à l'appartenance du conteneur et quant à son contenu . Ainsi à titre d'exemple on saura rapidement grâce aux marquages si la marchandise transportée est dangereuse.

Le bureau international des conteneurs <sup>20</sup> a créé en 1969 un code<sup>21</sup> qui permet d'identifier les conteneurs .

Normalisé par l'ISO en 1972 ce code se matérialise par un code propriétaire/opérateur de 4 lettres<sup>22</sup> , suivi d'un numéro de série à 6 chiffres et d'un 7ème chiffre de contrôle destiné à valider l'exactitude de l'enregistrement et la transmission des données . Le code BIC permet ainsi de garantir que l'identification du conteneur est unique .

Le code taille type est composé de 4 chiffres . Le premier chiffre indique la longueur du conteneur , le deuxième renseigne sur la largeur et les 2 derniers chiffres indiquent le type du conteneur .

La plaque d'agrément CSC témoigne que le conteneur a été soumis lors de sa fabrication à une procédure d'agrément par une société de classification reconnue par l'administration maritime . En effet la plaque d'agrément sera apposée sur le conteneur que si celui ci satisfait aux différents essais et est conforme aux critères ( ex : étanchéité , résistance aux efforts, levage et gerbage ) exigés par les dispositions de la Convention internationale sur la Sécurité des Conteneurs de 1972 . Dès son cinquième anniversaire , le conteneur devra subir un examen approfondi tous les 30 mois .

Il n'en demeure pas moins que le conteneur fera l'objet d'un intérêt particulier quant à ses caractéristiques avant d'être chargé à bord du navire .

### **C .La disposition des conteneurs sur un navire**

Les conteneurs sont chargés principalement à bord des portes conteneurs intégraux mais également à bord des navires de charge classiques . Quelque soit le type de navire concerné , il est impératif qu'un bon arrimage des conteneurs soit exécuté pour assurer la sécurité et la stabilité du navire .

---

20 « International container bureau » est une organisation non gouvernementale

21 Connu sous le nom de « Code BIC »Exemple de code B.I.C : CGMU 222000 2

22 La dernière lettre étant toujours un U signifiant universel , c'est à dire conventionnel

Les sociétés de classification établissent pour chaque bâtiment de mer un plan d'arrimage de marchandises que le transporteur devra respecter lors du chargement .

Selon ce plan de chargement informatique établi par un ship planner <sup>23</sup>, les conteneurs seront placés à bord du navire en cale dans des glissières ou gerbés en pontée . Par la suite ,ce plan sera approuvé et contrôlé par le second capitaine. L'empilement des boîtes dans la cale ou sur le pont permet d'augmenter considérablement le taux de remplissage et donc la rentabilité des navires.

Le placement des boîtes se fera en fonction de plusieurs paramètres ; notamment en fonction de leur destination et de leur poids qui n'est officiellement connue que par la déclaration du chargeur. Or, souvent , il apparaît que de nombreux conteneurs sont en surcharge (18 %, de plus de 6 tonnes...), ce qui a des conséquences sur la stabilité du navire, sur la résistance des conteneurs placés en dessous, et sur les accélérations lorsqu'ils sont placés en haut de pile.

Le plan de chargement est établi stratégiquement selon d'autres informations qui concernent les conteneurs à charger à bord : numéro de conteneur et caractéristiques principales . A partir de ces informations chacun trouvera sa place à bord , en pontée ou en cale .Le ship planner veillera à ne pas faire cohabiter marchandises dangereuses et non dangereuses pour éviter tout incident lors du transport .A pleine charge le nombre de conteneurs chargé en pontée sera supérieur au nombre de conteneurs en cale .

Lors de l'arrimage des conteneurs , on distinguera d'une part les conteneurs vides et d'autres part les conteneurs chargés de marchandises pour les répartir en piles sur le navire . Le chargement de poids important en tête de pile ou une cargaison mal arrimée peut être à l'origine d'un accident .

A bord des plus gros porte conteneurs , le plan de chargement peut se

---

23 -Selon le site de la compagnie Marfret « le ship planner a pour tâche de maximiser le chargement d'un ou de plusieurs porte-conteneurs en minimisant à la fois les durées des escales et les coûts de manutention »

révéler un véritable casse tête tant les éléments d'informations à prendre en considération sont nombreux : sécurité et stabilité , marchandises dangereuses , marchandises incompatibles , poids des conteneurs, et enlèvement chronologique par port de débarquement .

Même en présence d'un plan de chargement adapté et du respect des consignes de sécurité , il arrive que les conteneurs passent par dessus bord . Les causes de ce phénomène seront évoquées dans la **Partie 1** de cette étude , il convient préalablement de s'intéresser au comportement de la boîte lorsqu'elle est perdue en mer .

### ◇ Paragraphe 3 . La conception juridique du conteneur

La Convention CSC et le Code IMDG donnent une définition du conteneur .

#### A.La convention CSC

La Convention Internationale pour la Sécurité des Conteneurs (CSC) signée à Genève le 2 décembre 1972, entrée en vigueur en France le 6 septembre 1977 donne la définition du conteneur aux termes de son article II, paragraphe 1 :

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

- 1) 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 ;
- 2) conçu pour être assujetti et/ou manipulé facilement, des pièces de coin étant prévues à cet effet ;
- 3) de dimensions telles que la surface délimitée par les quatre angles inférieurs extérieurs sont :
  - d'au moins 14 m<sup>2</sup> (150 pieds carrés) ou,
  - d'au moins 7 m<sup>2</sup> (75 pieds carrés) si le conteneur est pourvu de pièces de coins aux angles supérieurs (CSC, art. II).

Le terme « conteneur » ne comprend ni les véhicules, ni l'emballage. Il comprend toutefois les conteneurs transportés sur des châssis. »

## **B.Le Code IMDG<sup>24</sup>**

Le Code IMDG établit la réglementation internationale applicable au transport maritime des marchandises dangereuses en colis.

Aux termes du 1.1.2 du Code IMDG, on entend par conteneur « 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 assujetti et/ou manipulé facilement, des accessoires étant prévus à cet effet, et approuvé conformément à la Convention internationale de 1972 sur la sécurité des conteneurs (Convention CSC) modifiée .»

Aux termes du Code IMDG, « un conteneur peut être :

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

Le Code IMDG prévoit pour les conteneurs servant au transport de matières radioactives, qu'un conteneur peut être utilisé comme un emballage. « 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 ».

---

<sup>24</sup> The International Maritime Dangerous Goods

## **Section 2 . Le comportement des conteneurs tombés à la mer**

L'étude du conteneur et de ses différentes caractéristiques et attributs étant achevée , il convient de nous intéresser au conteneur une fois qu'il est tombé à la mer et à ses différents comportements ( §1) . Pour illustrer ces derniers , nous nous pencherons sur un récents cas de perte de conteneurs .  
(§2)

### **◇ Paragraphe 1 . Les différentes attitudes du conteneur à la mer**

Le comportement du conteneur à la mer conditionne l'estimation des risques pour l'homme ( intervenants , autres navires , populations , littorales ) et pour l'environnement ( pollution ) . Il convient à cet égard de se demander si le conteneur va flotter , couler ou s'il dérivera à la surface .

#### **A . Résistance au milieu et étanchéité**

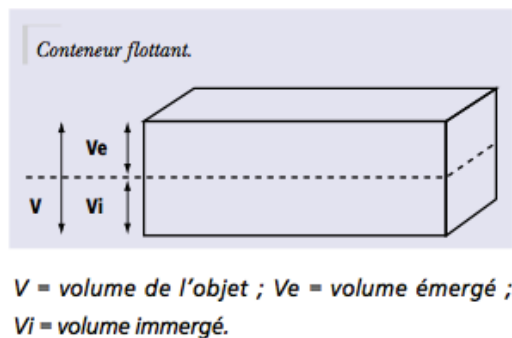
L'intégrité et l'étanchéité des conteneurs peut être mise à mal par la chute du conteneur . En effet si celui ci subit un choc soit par rebond sur le pont soit à la surface de l'eau ,il peut être endommagé . A priori , il paraît difficile de se prononcer sur la résistance d'un conteneur aux agressions physiques . Sa résistance au choc initial dépendra de la partie du conteneur entrant en contact avec l'eau . Si les coins , les arêtes et le plancher résisteront aux chocs , il en va différemment pour le toit et les côtés qui pourront laisser échapper les emballages situés à l'intérieur .

Les marchandises dangereuses susceptibles d'être contenu dans la boîte font l'objet d'une réglementation stricte . En effet leur emballage est éprouvé et classé par groupe d'emballage 1 ( très dangereux ) , 2 ( moyennement dangereux ) ou 3 ( faiblement dangereux ) par le Code IMDG . A titre d'exemple , les emballages du groupe 1 doivent résister à une chute de 1, 8 mètres , ceux du groupe 2 à une chute de 1,2 mètres et ceux du groupe 3 à une chute de 0, 8 mètres .

Les conteneurs vides à usage général , même en bon état ne sont pas étanches . Ils couleront en se remplissant d'eau en 30 minutes environ <sup>25</sup>. Quant aux conteneurs citerne , ils sont étanches . S'ils coulent , les soupapes ( surpression et dépression ) vont venir équilibrer les pressions extérieures et intérieures .

### **B.Capacité de flottabilité de la boite**

En application du théorème d'Archimède , « *tout corps plongé dans un fluide subit de sa part une poussée verticale de bas en haut égale au poids du fluide qu'il déplace et appliquée au centre de gravité du fluide déplacé . En conséquence , un objet flottera si son volume immergé ( $V_i$ ) déplace un volume d'eau d'un poids supérieur à son propre poids* »



La flottabilité du conteneur dépendra de son étanchéité . Son taux de remplissage ( liquide ou solide ) déterminera un volume vide plus ou moins important . En cas de chute à la mer , la flottabilité sera évaluée en fonction du type de conteneur et du poids et de la densité de la marchandise qu'il contient.

La chute du conteneur peut donner lieu à deux situations selon que le conteneur est étanche ou non .

Comme nous venons de le faire remarquer , un conteneur à usage général n'est pas étanche . Chargé de marchandise ( futs , caisses , colis ou autres type de marchandise) il flottera si le contenu est de faible densité et occupe beaucoup d'espace .

---

<sup>25</sup> Informations extraites du Guide opérationnel réalisé par le CEDRE



Par opposition , un conteneur-citerne coulera si la masse volumique moyenne de l'ensemble contenant et contenu est supérieure à celle de l'eau de mer . Ainsi la flottabilité du conteneur citerne dépendra du type de conteneur et de la masse de produit qu'il contient .

### **C.Estimation de la dérive du conteneur**

La dérive du conteneur variera selon la poussée du vent sur la partie émergée et de la vitesse de la masse d'eau ( courants de marées , courant de pente ... ) .Les zones de dérive dépendent de la vitesse de déplacement de l'objet dérivant . Elles peuvent varier entre 10° et 45° à droite de l'axe du vent (dans hémisphère Nord) .

Le conteneur à la dérive , s'il n'est pas géolocalisé par les autorités compétentes coulera plus ou moins vite ou dans des cas plus rares lui ou son contenu s'échouera sur les côtes .

### **◇ Paragraphe 2 . Etude de cas : Le Svendorg Maersk**

L'année 2013 / 2014 témoigne de plusieurs importantes pertes de conteneurs en mer dont un triste record de 520 conteneurs perdus par le Svendorg Maersk

- **Le cas du SVENDORG MAERSK**

Initialement , les autorités françaises faisaient état de 50 conteneurs tombés à la mer au large de Brest . Or le 14 Février 2014 dans la partie Nord du Golfe de Gascogne , ce ne sont pas moins de 517 conteneurs qui sont passés par dessus bord en raison des conditions météorologiques et plus particulièrement en raison de la tempête Ulla . « Le Marin »<sup>26</sup> a interrogé la compagnie maritime Maersk pour connaître les circonstances entourant le sinistre.

---

26 Hebdomadaire de l'économie maritime .Informations relevées dans un article du 20 Février 2014

Elle rapporte que les conteneurs étaient chargés de marchandise sèches , et qu'un certains nombre de ces conteneurs étaient frigorifiques et comportaient de la viande congelée . Aucun des conteneurs naufragés ne comportait de marchandises dangereuses .

Dans ce cas d'espèce , seulement 12 conteneurs qui flottaient à la surface ont été localisé puis récupérés.

Il semblerait que 85 % des conteneurs étaient vides et aient rapidement coulés . A la suite de cet incident la compagnie a été mise en demeure de réaliser une cartographie pour localiser l'emplacement des conteneurs coulés reposant sur le fond .



Image du Svendborg Maersk

## **Chapitre 2**

### **Le statut juridique du conteneur perdu en mer**

La qualification du conteneur naufragé présente un intérêt important . En effet de cette qualification dépendront les textes qui lui seront applicables . Complexe dans sa définition , l'étude du conteneur perdu en mer nous conduit à nous intéresser à son statut juridique . Force est de constater qu'il n'a pas de statut juridique propre .

Parmi les qualifications envisageables on peut imaginer que le conteneur perdu en mer peut s'apparenter à un débris , une marchandise , un déchet , une épave ou un élément de cargaison . Les deux qualifications qui émergent sont celles de déchet (§1) et d'épave (§2) . Il convient maintenant d'examiner à quelle qualification il se rattache .

## ◇ Paragraphe 1 . Le conteneur est il assimilable à un déchet ?

Plusieurs textes définissent la notion de déchet et établissent le cadre juridique pour leur traitement . Au sens de l'**article L. 541-1-1 du Code de l'environnement**, est un déchet :

*« Toute substance ou tout objet, ou plus généralement tout bien meuble, dont le détenteur se défait ou dont il a l'intention ou l'obligation de se défaire ».*

Quant à **la Convention de Bâle** sur le contrôle des mouvements transfrontaliers de déchets dangereux et de leur élimination ;adoptée le 22 Mars 1989 et entrée en vigueur le 5 Mai 1992 , elle définit les déchets dangereux dans les termes suivants :

*« 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 ».*

D'un point de vue communautaire , **la directive européenne 2008/98/CE**<sup>27</sup> du 19 Novembre 2008 relative aux déchets définit ces derniers dans les mêmes termes que le Code de l'Environnement comme :

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

Ainsi, au terme de ces différentes définitions ,il parait malaisé d'assimiler un conteneur tombé à la mer à un déchet .D'une part parce que la perte du conteneur perdu en mer est fortuite , or un bien non abandonné ou non destiné à l'abandon n'est pas un déchet . D'autre part , on ne peut considérer que le détenteur du conteneur a eu l'intention de s'en défaire .<sup>28</sup>

---

<sup>27</sup> Directive qui vient abroger la directive 2006/12/CE du 5 Avril 2006

<sup>28</sup> M.Le Bihan Guénolé partage cette analyse – Conteneurs à la mer et action en recouvrement des frais engagés par l'Etat pour leur récupération – DMF 2011

## ◇ Paragraphe 2 . Le conteneur est il assimilable à une épave ?

En droit commun , on entend par épave toute chose mobilière égarée par son propriétaire . S'il lui manque *le corpus* , ce dernier conserve *l'animus* . En d'autres termes , si le propriétaire a perdu matériellement la possession , il est réputé avoir conservé la volonté d'exercer les prérogatives de propriétaire .

La notion d'épave maritime est plus large . On entend par épave maritime «  *tout objet de propriété égaré par son propriétaire , flottant , échoué ou tiré de la mer* <sup>29</sup> »

De façon traditionnelle la notion d'épave maritime inclut les épaves de navires abandonnées intentionnellement par leur propriétaire et que le droit civil qualifierait pour cette raison de *res derelictae* <sup>30</sup> . Il s'agit classiquement du bâtiment qui anciennement navire a été abandonné par son équipage et a perdu physiquement son aptitude à affronter les périls de la mer .Mais la notion d'épave maritime couvre plus largement toutes les choses ainsi perdues ou abandonnées en mer , qu'il s'agisse d'engins nautiques divers , de marchandises , ou de conteneurs .

L'application de la qualification d'épave au conteneur perdu paraît plus convaincante.

Ainsi trois représentations concrètes de l'épave s'imposent : <sup>31</sup>

- l'épave ballotée par les flots
- l'épave reposant sur le fond de la mer
- l'épave couchée sur la grève

La loi consacre à l'épave maritime une réglementation spéciale , justifiée par l'importance des intérêts en jeu : les épaves sont à la fois sources de profits fructueux et de dommages sévères .

---

29 Définition donnée par Gérard Cornu dans son ouvrage « Vocabulaire juridique »

30 Expression latine signifiant « choses abandonnées »

31 Représentation donnée par l'ouvrage Beurrier 2009-2010 - Statut de l'épave de navire

**Le régime juridique de l'épave** L'épave est régit par diverses textes , tant en droit français qu'en droit international .

**En droit interne** - On trouve L'article L5142-1 du Code des transports créé par l'ordonnance n° 2010-1307 du 28 octobre 2010 - art. (V) qui prévoit que :

*« Les dispositions du présent chapitre s'appliquent aux épaves de navires ou autres engins maritimes flottants, aux marchandises et cargaisons et aux épaves d'aéronefs trouvés en mer ou sur le littoral maritime, à l'exclusion des épaves soumises au régime des biens culturels maritimes fixé par les dispositions du chapitre II du titre III du livre V du code du patrimoine.*

*L'état d'épave résulte de la non-flottabilité, de l'absence d'équipage à bord et de l'inexistence de mesures de garde et de manœuvre, sauf si cet état résulte d'un abandon volontaire en vue de soustraire frauduleusement le navire, l'engin flottant, les marchandises et cargaisons ou l'aéronef à la réglementation douanière »*

L'article 10 du Décret n°61-1547 du 26 Décembre 1961 tel que modifié par le décret n°85-632 du 21 Juin 1985 fixant le régime des épaves maritimes prévoit que *« 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 »*

**En droit international** - L'entrée en vigueur prévue en 2015 de la Convention de Nairobi du 18 Mai 2007 sur l'enlèvement des épaves , devrait régler en droit international les problèmes de qualification . En effet , L'article 1.4 et 1.5 de la Convention de Nairobi prévoit que le terme « "épave", à la suite d'un accident de mer, désigne :

- a) un navire naufragé ou échoué; ou
- b) toute partie d'un navire naufragé ou échoué, y compris tout objet se trouvant ou s'étant trouvé à bord d'un tel navire; ou
- c) tout objet qui est perdu en mer par un navire et qui est échoué, submergé ou à la dérive en mer; ou
- d) un navire qui est sur le point de couler ou de s'échouer ou dont on peut raisonnablement attendre le naufrage ou l'échouement, si aucune mesure efficace destinée à prêter assistance au navire ou à un bien en danger n'est déjà en train d'être prise.

5 "Danger" désigne toute circonstance ou menace qui :

- a) présente un danger ou un obstacle pour la navigation; ou
- b) dont on peut raisonnablement attendre des conséquences préjudiciables graves pour le milieu marin ou des dommages pour le littoral ou les interdits connexes d'un ou plusieurs Etats »

D'un point de vue jurisprudentiel , le conteneur perdu en mer est considéré comme une épave,<sup>32</sup>

---

<sup>32</sup>En ce sens, V. CAA Nantes, 2 déc. 2008, n° 07NT00511, navire *Xing Qing Dao* : *JurisData* n° 2008-008561 ; *DMF* 2010, p. 114, obs. P. Bonassies

## **PARTIE 1 . LA CHUTE DU CONTENEUR A LA MER**



# Chapitre 1 . La chute du conteneur et ses causes

Les causes de la perte de conteneurs sont multiples , mais ce sont souvent les mêmes qui sont à l'origine de l'incident ( **Section 1** ) . Certains acteurs du monde maritime tentent de trouver des solutions pour prévenir et guérir les pertes de boîtes à la mer , qui sont de plus en plus nombreuses . ( **Section 2** )

## Section 1 . Les principales causes de la chute du conteneur à la mer

La chute des conteneurs à la mer peut être liée à de nombreux facteurs . Ce phénomène trouve principalement son origine dans les opérations de chargement (§1) des conditions météocéaniques défavorables (§2) pendant le transport peuvent également en être la cause . Mais la chute peut être également provoquée par une mauvaise exploitation du navire (§3) ou par son naufrage ( §4) qui conduira la marchandise à sa perte . Le détail de ces problèmes liés à l'arrimage des conteneurs et aux risques de désarrimage et de chute à la mer n'a pas manqué d'alerter les autorités maritimes et les P&I club .

### ◇ Paragraphe 1. Déficience des opérations de chargement

#### A . Le défaut d'arrimage et de saisissage

Le transport de conteneur génère de multiples problèmes d'arrimage et de saisissage et le gigantisme des navires n'a fait qu'aggraver cette situation. Les facteurs les plus souvent répertoriés sont liés à un saisissage défectueux ou à un mauvais arrimage des conteneurs entre eux ou avec le pont . Ces déficiences sont les grands responsable de la perte des conteneurs .

Elles sont de natures diverses et peuvent se cumuler . Pour la plus grande partie des porte conteneurs ,les dispositifs d'arrimage et de saisissage sont calculés par une société de classification . Souvent les accidents sont la conséquence du non respect de ces prescriptions .Des piles de conteneurs d'une hauteur excessive, des boites au poids trop conséquent , un équipement de mauvaise qualité sont autant d'éléments qui témoignent du non respect des dispositions du manuel d'assujettissement .

Une étude menée en 2001 sur 1072 navires par les administrations des pays signataires du Mémoire de Paris (Paris MOU) démontre un certain nombre de défaillances <sup>33</sup>.

Cette étude rapporte que :

- dans 31 % des cas, la qualité des équipements de saisissage est de moyenne à médiocre, et la qualité des verrous ( twistlocks ) se révèle d'une particulière mauvaise qualité
- dans 10% des cas, soit le plan de saisissage utilisé par les navires n'est pas conforme aux dispositions du manuel d'assujettissement <sup>34</sup>(CSM- Cargo Securing Manual) soit les conteneurs ne sont pas saisis selon les recommandations du manuel d'assujettissement (CSM),
- dans 1% des cas, les navires n'avaient pas à bord de manuel d'assujettissement (CSM).

### **B. Plan de chargement incorrect**

L'élaboration fautive du plan de chargement ou le non respect du manuel d'assujettissement est une autre cause de rupture de l'arrimage .En outre les défaut de positionnement sont fréquents .

<sup>33</sup>Gazette de la Chambre - Lettre d'information de la Chambre Arbitrale Maritime de Paris  
Comité éditorial : François Arradon – Pierre Raymond - Jean-Yves Grondin

<sup>34</sup> Le manuel d'assujettissement a fait l'objet d'un Arrêté le 6 juin 2013 portant modification de l'arrêté du 23 novembre 1987 relatif à la sécurité des navires .La division 410 « Règles générales d'arrimage des cargaisons autres qu'en vrac » du règlement annexé à l'arrêté du 23 novembre 1987 a été modifiée comme suit : Le premier paragraphe de l'article 410-1.03 intitulé « Manuel d'assujettissement de la cargaison » est remplacé comme suit : « 1. Le manuel d'assujettissement de la cargaison, tel que décrit dans la circulaire MSC/ Circ. 745 de l'OMI, doit être détenu à bord des navires neufs, y compris les navires porte-conteneurs cellulaires, d'une jauge brute égale ou supérieure à 500 et à bord de tous les navires neufs transportant des marchandises dangereuses, telles que définies à l'article 411-1.02. Ce manuel doit être approuvé par l'administration. Le manuel peut également être établi selon les dispositions de la MSC1/ Circ. 1353 de l'OMI. »

En effet , les différences de taille des conteneurs peuvent poser problème lors de leur chargement en pile . Les plans de chargement sont de plus en plus difficiles à réaliser car l'outil « conteneur » lui même tends à se déstandardiser . Les différents équipements hors norme tel que les conteneurs de 30 ou 45 pieds et les high cube complexifient l'empilement . Les conteneur réfrigérés aussi complique la tâche : ils doivent souvent rester en base de piles pour avoir accès aux prises électriques . Les boîtes vides posent également problème .

Les boites sont construites pour reposer sur quatre coins renforcés lorsqu'elles sont empilées . En chargeant deux conteneurs de 20 pieds sur un conteneur de 40 pieds, on prend le risque de voir le conteneur de 40 pieds s'affaisser puisque le toit et les montants longitudinaux ne sont pas équipés pour supporter le poids de deux conteneurs qui doivent en principe reposer uniquement sur les coins avant et arrière . Une telle pratique peut conduire à la rupture de l'arrimage et au premier coup de roulis à l'effondrement d'une pile voire d'un pan entier .

Si l'arrimage du conteneur sur le navire est fondamental , il ne faut pas négliger celui des marchandises empotées à l'intérieur des conteneurs . Pendant la traversée , si le conteneur se déplace , cela aura des conséquences sur le dispositif de saisissage .

### **C. Equipement et dispositif d'arrimage défectueux**

La cause première de la rupture d'arrimage se trouve souvent dans le dispositif d'arrimage lui même . Au contact de la mer , les équipements ont tendance à rouiller et la corrosion due à l'exposition au salin accélérera le processus d'affaiblissement et de vétusté de l'ensemble . En résulteront fractures , cassures , fatigue du métal , usures et déformations , qui seront apparents ou non . Cette détérioration des équipements est d'autant plus problématique que les équilibres reposent principalement sur l'inertie des blocs solidaires de conteneurs .

L'usure et la corrosion des matériaux peut grandement affecter les verrous ( twistlocks) et les embases <sup>35</sup> dans lesquels ils s'emboitent . Les verrous rouillés ou usés sur lesquels se portent tous les efforts de compression et de tractions se ferment mal ou se libèrent trop facilement par l'effet de cette vétusté . Or les conteneurs chargés en ponté sont saisis entre eux verticalement par ces verrous automatiques ou semi automatiques placés au coins .

On assiste de plus en plus à l'utilisation de matériels au rabais de différentes origines et au manque de standardisation. Or, le matériel d'équipement est souvent conçu pour fonctionner seulement entre modèles de la même marque . (ex : utilisation d'un verrou d'une marque incompatible avec une embase d'une autre marque). Le mélange de conteneurs non standardisés , de tailles et hauteurs différentes rend le saisissage inadéquat et non conforme au manuel d'assujettissement . Il devient impossible de mettre en place verrous double ( bridge fitting) et cônes de gerbage ( stacking cones ) servant à l'arrimage des conteneurs entre eux . Par conséquent , le trop grand jeu des pièces incompatibles emboîtées ensemble permettra aux conteneurs de bouger. Avec ce matériel détérioré ou incompatible , la solidarisation des piles de conteneurs entre elles n'est pas stable et n'a donc aucun effet de bloc sur la pontée . Cela entraine des basculements notamment en dominos en cas de rupture de l'une des piles .

Dans bien des cas le capitaine sera forcé de faire escale pendant la traversée pour réarrimer sa cargaison « qui se fait la malle »<sup>36</sup> .

#### **D . Surcharge des conteneurs et hétérogénéité des hauteurs de piles**

Les risques de désarrimage des conteneurs en pontée sont augmentés par des piles de conteneurs dont le poids est souvent excessif et la hauteur trop importante . Des études démontrent que 18 % des conteneurs auraient plus de 6 tonnes de surcharge et 15 % des boites présenteraient des défauts de centre de gravité et d'équilibre .

---

<sup>35</sup> Il s'agit d'une pièce servant d'appui à une autre

<sup>36</sup> Cas du Cosco Nagoya qui a perdu des conteneurs le 24 décembre 2013

La surcharge des conteneurs expose les conteneurs en bas des piles à des phénomènes de compressions importants et les mouvements du navire tendent à augmenter ce phénomène.

Une autre pratique peut conduire à l'effondrement des piles : celle du chargement des conteneurs en haut des piles lorsque le poids de ces derniers est supérieur au poids des conteneurs de base placés en bas de la pile .

#### Quelques chiffres sur le surpoids des conteneurs :

- En 2007 : le MSC NAPOLI: 137 des 660 conteneurs transportés en pontée pesaient au minimum 3 tonnes de plus que le poids déclaré .
- En 2011 : le DENEK 16 des 168 conteneurs étaient largement en surpoids.
- En 2013 : le MOL COMFORT : la surcharge des conteneurs a été plusieurs fois évoquée comme étant une cause de son naufrage

#### ◇ Paragraphe 2. Problèmes de formation des ship planners et équipages

Le plan de chargement est réalisé informatiquement et à distance par le ship planner .Ce dernier l'établira en fonction des contraintes techniques de stabilité du navire et des règles d'empilement des boîtes .

Souvent remis au dernier moment , le plan devra ensuite être approuvé par le bord ou plus précisément par le second capitaine . Le rapport sur l'*Unifeeder Annabella* (septembre 2007) du Marine Accident Investigation Branch<sup>37</sup> (GB) fait état de problème de formation des shipplaners et des équipages vis-à-vis des règles de chargement.Ces problèmes peuvent notamment provenir du manque de formation quant à l'utilisation des logiciels de chargement et du manque d'informations quant au poids véritable des conteneurs , poids seulement soumis à la déclaration du chargeur .

---

<sup>37</sup> <http://www.worldcargonews.com>

En principe le bord reste responsable des opérations du chargement du navire , cependant les difficultés matérielles pour l'équipage de vérifier le chargement sont inévitables .

La cadence des chargements et les escales de courte durée rendent ce système de contrôle de saisissage d'autant plus défaillant .

### ◇ Paragraphe 3 Une cadence d'exploitation tendue

La course au gigantisme s'accompagne d'une course à la montre commerciale .Compte tenu des engagements contractuels importants et du timing très serré des escales , le seul mot d'ordre des chargeurs et différents opérateurs est « rapidité ». La marchandise doit arriver à temps au port de déchargement . Les conditions de sécurité importent peu .

On peut s'interroger sur la « sur sollicitation » des porte conteneurs et l'allure à laquelle s'exécutent les opérations de chargement et les escales . Taux de fret élevé, lignes régulières et recherche de profits économiques obligent à l'emploi effréné de ces navires . En moyenne un porte conteneur prends la mer 300 jours par an . « Le transport maritime de conteneurs est ainsi directement concerné par la phénomène de flux tendus qui affectent ses clients ».<sup>38</sup>

Un rapport de VIGIPOL évoque ce problème de la vitesse excessive des navires qui n'est qu'une des conséquences des pressions commerciales exercées sur l'équipage . La vitesse de navigation inappropriée est surtout problématique quand le temps est difficile dans les zones très fréquentées tel que la Manche , Gibraltar ou Malacca.

---

38 Note de Synthèse N°99 Novembre 2007 Conteneurs et porte-conteneurs : nouvel enjeu de la sécurité maritime ISEMAR Paul Turret

#### ◇ Paragraphe 4 . Conditions météocéaniques défavorables et vitesse du navire

Comme nous venons de le voir , l'équipage subit une pression commerciale importante , doit faire face à des escales très courtes , et le capitaine adoptera parfois vitesse de navigation inadaptée par mauvais temps .

Or , les conditions météorologiques défavorables<sup>39</sup> sont fréquentes lors des traversées et les conteneurs en abord seront les premiers exposés aux effets du vent et à l'impact des vagues .

Ces effets dépendront de la direction du vent .La violence du vent en mer est capable d'exercer une force transversale de plus de 3 tonnes sur un conteneur de 40 pieds . Sur une piles de 5 à 7 conteneurs la force totale exercée sera donc de plus de 15 tonnes .

Sans compter que viendront s'ajouter les forces additionnelles s'exerçant du fait du roulis et du tangage du navire . Les conteneurs de nouvelle génération sont équipés de brise lames mais ce n'est pas le cas de tous les bâtiments en service . En cas de perte de conteneur la nuit et par gros temps , le Capitaine ne pourra pas s'en rendre compte et ces conteneurs seront la plupart du temps irrécupérables . Des changements de route intempestifs du fait du mauvais temps peuvent aussi créer des situations délicates car l'orientation avec les vagues sera encore différente .

Le contrôle de la vitesse entre armateur et capitaine est source de conflit . Les mesures de contrôle de la vitesse des navires doivent être prises par un service de surveillance du trafic maritime vis à vis de la mer et du gabarit du bâtiment . Le système Ais permet aux organisations côtières de suivre en temps réel le parcours des navires . Cependant en pratique il est difficile pour ce service de déterminer une vitesse adaptée , mais cela mérite discussion .

---

<sup>39</sup>A titre d'exemple , en janvier 2014,le Maersk Stepnica perd 33 conteneurs à cause de conditions météorologiques particulièrement défavorables

Une étude sur la sécurité maritime des porte conteneurs<sup>40</sup> propose « que l'AIS ait le pouvoir de signaler aux navires leur vitesse excessive eu égard aux conditions météorologiques du moment » Il faudrait a terme envisager des réductions de vitesse autoritaires , si la seule raison de la sécurité ne suffit pas à convaincre .

#### **◇ Paragraphe 5. Jet volontaire et naufrage du navire**

Enfin la perte des conteneurs peut être la conséquence du jet volontaire de la cargaison pour sauver l'expédition ou du naufrage du navire . Dans le cas du naufrage du bâtiment , c'est généralement l'ensemble de la cargaison qui suivra le triste sort du bâtiment . A cet égard , on peut citer le récent et spectaculaire naufrage du "MOL COMFORT " le 17 Juin 2013 dans l'Océan Indien .Appartenant au très réputé armement nippon Mitsui OSK Lines , ce porte conteneur de 8100 EVP s'est brisé en deux . Il semblerait que le naufrage résulte d'une section de la coque à proximité de la ligne médiane . Pour la perte de marchandise le bilan est lourd : 4200 conteneurs et plus de 3000 tonnes de carburant à la mer .

En définitif , on constate que la chute de conteneurs peut trouver sa cause dans plusieurs facteurs isolés ou combinés . Le mauvais temps sera souvent un facteur présent dans de tels incidents . Quant au phénomène d'effondrement des piles sera souvent engendré par l'utilisation d'un matériel inadapté et mal entretenu .

---

40 Note de Synthèse N°99 Novembre 2007 Conteneurs et porte-conteneurs : nouvel enjeu de la sécurité maritime ISEMAR Paul Turret



## **Section 2 . Les solutions proposées pour limiter le phénomène de perte des conteneurs à la mer**

Des solutions sont mises en place pour limiter ce phénomène , d'autres font l'objet de discussions ou encore de projets techniques . Parmi ces solutions certaines sont prises à titre préventif ( **Sous section 1** ) et d'autres pour faciliter les opérations de localisation , marquage et récupération des conteneurs à la dérive ( **Sous section 2** ).

### **Sous section 1. Les solutions préventives**

La surcharge des conteneurs représente un véritable problème pour la stabilité du navire , la mise en place d'une législation quant à leur pesée est en marche (§1) . D'autres acteurs du monde maritime réclament la mise en place de puce sur les conteneurs pour les géolocaliser en cas de perte ( §2) .

#### **◇ Paragraphe 1 . Vers la vérification obligatoire du poids des conteneurs**

##### **A . L'absence de législation réglementaire actuelle**

La surcharge des conteneurs est un enjeu véritable dans le milieu maritime . Dès 1996 on avait conscience du problème . Aujourd'hui les acteurs du transport le pointent du doigt et exigent des mesures de vérification stricte . En effet l'excès de poids des conteneurs met en péril la stabilité des navires et peut conduire à la chute des conteneurs à la mer .

Actuellement , le poids des boites ne fait l'objet d'aucune vérification avant le chargement . On s'en remet à la seule déclaration qu'a bien voulu faire le chargeur sur le document de transport. Intentionnellement ou pas , le chargeur déclarera souvent un poids bien inférieur au poids réel du conteneur . Or , c'est ce poids déclaré qui sera pris en compte par le ship planner pour réaliser le plan de chargement du navire . Aucune sanction n'est prévue en cas de fausse ou mauvaise déclaration sur la nature ou sur le surpoids des conteneurs .

L'International Chamber of Shipping( ICS)<sup>41</sup> publia en 2008 un Guide à l'attention du personnel naviguant traitant des accidents liés notamment à la surcharge des conteneurs .Sans portée obligatoire ce guide n'a pas eu d'influence sur le phénomène .

Une étude menée sur une période de deux semaines en Ukraine en 2012 par les services portuaires a permis de constater que sur la totalité des conteneurs qui rentraient dans le pays plus de 56% étaient en surcharge par rapport au manifeste déclaré .

## **B . L'amendement de la Convention SOLAS ( chapitre 6 )**

A la fin de l'année 2010 le World Shipping Council ,l'International Association of Ports and Harbors (IAPH)<sup>42</sup>et l'International Chamber of Shipping (ICS) se sont manifestés auprès de l'Organisation maritime internationale ( OMI ) pour qu'une nouvelle réglementation , cette fois impérative , soit mise en place . Les organisations précitées demandent à l'O.M.I la modification du chapitre 6<sup>43</sup> de la Convention SOLAS .

Une nouvelle législation contraignante a été adoptée au 93 ème comité de la sécurité maritime de l'OMI en Mai 2014 . Son adoption définitive devrait avoir lieu en Novembre 2014 . Ce projet d'amendement préconise la pesée obligatoire de chaque conteneur avant le début du chargement . Le nouvel amendement prévoit un système de vérification obligatoire du poids des conteneurs avant leur embarquement à bord des navires .

Dorénavant les chargeurs devront s'assurer que le poids des conteneurs est indiqué dans les documents de transport et devront transmettre ces documents dans un délais suffisamment raisonnable pour permettre au transporteur maritime et au shipplanner d'élaborer le plan de chargement .Cette pesée systématique se fera sous l'entière responsabilité des chargeurs .

---

41 International Chamber of Shipping qui se traduit par Chambre internationale de la marine marchande

42 Association qui regroupe 230 ports à travers le monde

43 Chapitre VI intitulé Transport de marchandises . Il traite des précautions à prendre lors du transport des marchandises

A l'annonce de cette nouvelle , ces derniers se sont particulièrement inquiétés de cette réglementation à venir et l'Association des utilisateurs du transport de fret (l'AUTF) s'est prononcé sur le projet .

### **C. La réaction des chargeurs**

Les chargeurs considèrent ces mesures « nécessaires pour améliorer effectivement la sécurité de la chaîne logistique conteneurisée »<sup>44</sup>, mais difficile à mettre en oeuvre . D'une part , ils sont inquiets quant à la forme qu'elles pourraient prendre. L'AUTF redoute l'hétérogénéité de la mise en œuvre de la réglementation par les divers Etats membres de l'OMI . D'autre part , ils estiment que , faute d'infrastructures et au regard du nombre de conteneurs qui transitent chaque jour dans les ports du monde entier ,il sera difficile d'ajouter une étape à la logistique déjà en place .

De plus les chargeurs jugent que la pesée des conteneurs n'est pas une solution suffisante pour renforcer la sécurité du transport maritime . Ils estiment que le véritable problème provient de la qualité des équipements et de l'utilisation du matériel d'arrimage et de saisissage . De leur point de vue , « les obligations supplémentaires qui sont proposées pour compléter SOLAS ne conduiront pas à des transports plus sûrs mais conduiront à une augmentation disproportionnée du déjà très lourd fardeau administratif pesant sur les entreprises en général. L'AUTF appelle donc à une approche plus cohérente et plus efficace où toutes les parties impliquées partagent les responsabilités »<sup>45</sup>.

D'autres acteurs du secteur maritime notamment l'Asian Shipper's Council ( ASC) et l'European Shippers' Council ( ESC) partagent cet avis et estiment que cette nouvelle réglementation augmenterait considérablement les coûts pour les armateurs .

---

44 Article : Mer et marine du 11 Septembre 2013 – Pesée des conteneurs : les chargeurs préoccupés par le projet de règlement

45 Affirmation issue de l'article : Mer et marine du 11 Septembre 2013 – Pesée des conteneurs : les chargeurs préoccupés par le projet de règlement Article : Mer et marine du 11 Septembre 2013 – Pesée des conteneurs : les chargeurs préoccupés par le projet de règlement

#### **D. Une solution de compromis**

L'OMI est parvenue à trouver un compromis entre les intérêts des armateurs et chargeurs . L'amendement propose deux alternatives :

- soit la pesée du conteneur,
- soit une vérification opérée par les chargeurs à qui l'armateur devra fournir la tare du conteneur, le poids des palettes et le matériel de saisissage, de manière à obtenir un calcul juste du poids de la marchandise.<sup>46</sup>

Le projet d'amendement ne précise pas encore les solutions pratiques (matériel de pesée) et logistiques (transmission des documents entre chargeurs et armateurs) de cette nouvelle réglementation.

En pratique aucune mesure effective ne sera mise en application avant Mai 2016 . Le projet d'amendement ne précise pas encore les solutions qui seront mises en œuvre quant au matériel de pesée et à la transmission des documents ..

#### **Paragraphe 2 . La mise en place de puce de géolocalisation**

La pose de puce de géolocalisation sur les conteneurs permettrait d'assurer une tracabilité continue et simplifierait la récupération de ceux ci en cas de chute à la mer . Ce projet a été présenté à l'OMI et à l'Agence Européenne de Sécurité Maritime .

---

<sup>46</sup> Informations issues de l'Intervention de Me Brajeux à la XXI eme journée Ripert

## **Sous Section 2 .Les solutions curatives**

Une fois que les solutions techniques et préventives ont échoué il faut envisager des solutions pour faciliter la récupération du conteneur égaré (§1) . Ce sont ces nouvelles solutions que nous exposerons .La pertes des conteneurs peut avoir des conséquences néfastes tant pour l'environnement que pour la navigation et l'homme , il est important de trouver des réponses adaptées et rapides pour neutraliser le danger , limiter les dommages et récupérer rapidement les boites pour assurer la sécurité de la navigation .

### **◇ Paragraphe 1 . Les solutions pour faciliter la localisation des conteneurs**

#### **A . Une campagne d'essais de dérive de conteneurs**

##### **1. Projet Interref Lost cont**

Un projet Européen intitulé « INTERREF LOST CONT »<sup>47</sup> vise à solutionner la perte des conteneurs dans le Golf de Gascogne et ses alentours . La préfecture maritime , le Cèdre , l'IFREMER , le service espagnol de sécurité maritime SASEMAR et les centres opérationnels de la marine de Brest et Cherbourg se sont associés pour réaliser une campagne d'essais de dérive de conteneur du 22 au 24 Septembre 2008 .

Equipé d'un transporteur AIS et d'une balise ARGOS , un conteneur a été mis à la mer le 22 Septembre 2008 à la sortie du goulet de Brest . Vingt quatre heures plus tard un navire de service le récupérait . Cette expérimentation et l'analyse de la dérive du conteneur ont permis de répondre aux nombreuses questions des différents acteurs de cette campagne en récoltant de précieuses informations sur le phénomènes de dérive du conteneur ( vents , courants , vagues ) . L'étude rapporte que la vitesse de dérive est comprise entre 1 et 1,5 milles par heure .

Grâce à cette campagne, les modèles informatiques de calcul de dérive et les moyens de localisation et de récupération existants ont pu être amélioré .

---

<sup>47</sup> [www.premar-atlantique.gouv.fr/](http://www.premar-atlantique.gouv.fr/)

## **B.Des simulateurs et capteurs pour favoriser la localisation des conteneurs et des nappes de pollution**

### **1.Le projet RAPACE : Récupération Assistée par Capteurs Aéroportés**

Les moyens de lutte et de récupération sont déjà importants en matière de localisation des objets flottants et des nappes de pollution .En effet on dispose déjà de bouées dérivantes,d'images satellites , d'avions et d'hélicoptères de détection .

Le projet RAPACE est né suite aux ravages du Prestige en 2002 et a pour objectif de renforcer les systèmes de surveillance et de télédétection existants.L'expérience passée a montré que la détection visuelle d'une nappe de pollution à partir de la passerelle d'un navire ou d'un avion en cas de mauvais temps était extrêmement difficile .

GEOCEAN <sup>48</sup>a donc proposé un « concept d'engin volant captif capable de repérer et de localiser efficacement des objectifs perdus sur de vastes étendues sans faire appel aux moyens aériens classiques coûteux et peu disponibles » . Ce capteur volant permettrait de simplifier les opérations de localisation et d'identifier rapidement les boites perdus et la pollution qui peut s'en échapper dans la zone de lutte .

### **2 . Le projet NEMO : un simulateur multi-capteurs pour la détection et le suivi des menaces en mer**

Ce projet porte sur le développement d'un outil destiné à améliorer les systèmes de surveillance embarqués à bord des navire . Il consiste à créer « un simulateur multi-capteurs pour la détection et le suivi des menaces en mer » .

## **C . La mise en place de balises GPS**

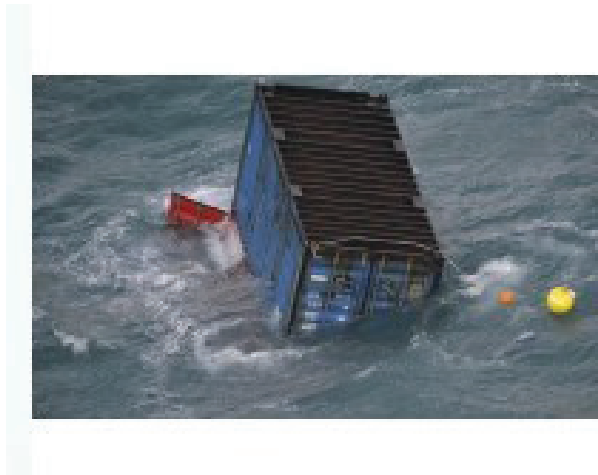
Le Centre d'expertises pratiques de la lutte antipollution ( CEPPOL) a récemment mis au point une balise GPS composée d'une bouée et d'aimants et reliée à un flotteur désormais utilisée lors des opérations de localisation . Cette balise mise au point à Cherbourg a été utilisée pour la première fois en Février 2013 . Le signal GPS qu'elle émet permet de relocaliser rapidement le

---

48 GEOCEAN est une entreprise de travaux maritimes, basée à Marseille

conteneur avant que soit effectuée sa récupération effective .

Jean Pierre Inizian , directeur adjoint du CEPPOL témoigne dans une interview donnée au Télégramme de l'intérêt de la mise en place de ce dispositif de traçage déjà utilisé cinq fois l'hiver dernier par des hélicoptères de la Marine nationale .



Conteneur localisé et marqué à l'aide d'une bouée

## **Chapitre 2 . La découverte du conteneur en mer et l'enlèvement de l'épave**

Dès que la présence du conteneur épave sera signalée aux autorités , des dispositions devront être prises pour la mettre en sureté ( **Section 1** ) , plusieurs étapes se succèderont ensuite jusqu'à l'enlèvement ou la destruction de la boîte ( **Section 2** )

### **Section 1 La découverte du conteneur en mer et sa mise en sureté**

Selon le lieu de la découverte du conteneur , l'Etat aura une compétence exclusive ou partielle . Le conteneur échoué, s'il ne coule pas immédiatement, se déplace et aura tendance à dériver d'un espace maritime à un autre . Il convient de présenter la délimitation des principaux espaces maritimes ou peuvent être localisés les conteneurs et les autorités compétentes pour chacun de ces espaces (§1) . La perte ou le repérage du conteneur en mer devra impérativement être signalé aux autorités compétentes ( §2 ) .



## ◇ Paragraphe 1 .Le lieux de la découverte du conteneur et le droit d'action de l'Etat

Les règles du droit international déterminant les droits et obligations des Etats pour chaque espace maritime relèvent du Droit de la mer .<sup>49</sup> Autrefois le droit de la mer était constitué par un ensemble de coutumes .

Aujourd'hui les droits et obligations des Etats sont réunis dans la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer signé le 7 Décembre 1982 à Montego Bay dite « Convention de Montego Bay » .<sup>50</sup>En définissant différentes zones de souveraineté étatiques (A) et internationales (B) , ce texte permet d'établir un cadre général de lutte contre la pollution marine notamment en élargissant les compétences des Etats riverains .

### A. Les zones de souveraineté étatique

#### 1. Les eaux intérieures

Géographiquement il s'agit « des eaux se situant à l'intérieur de la ligne de base<sup>51</sup> des eaux territoriales. »<sup>52</sup> En pratique , il s'agit des baies , rades , estuaires , Etats insulaires et archipélagiques . Dans cette espace , l'Etat riverain exerce sa souveraineté . Il bénéficie d'une compétence exclusive .

#### 2 . La mer territoriale

Il s'agit de « la zone qui s'étend immédiatement à partir de la ligne de base<sup>53</sup>». Selon l'article 3 de la Convention sur le droit de la mer , chaque Etat bénéficie du droit de fixer la largeur de sa mer territoriale dès lors que celle ci ne dépasse pas 12 milles marins .

---

49 Sur ce point voir Traité de Droit maritime 2 ème Edition par C.Scapel et P. Bonassies - chapitre intitulé « Les institutions du droit maritime » Point 40 page 30

50 La Convention de Montego Bay est entrée en vigueur le 16 Novembre 1994 et a été ratifié par la plupart des Etats maritimes soit plus de cent trente Etats à l'exception des Etats Unis

51 Il s'agit de la moyenne des eaux à marée basse . La détermination de cette ligne de base est soumise aux règles du droit communautaire .

52 Définition donnée par le Traité de Droit maritime -2 eme édition- Point 42 page 31 – C.Scapel et P.Bonassies

53 Définition donnée par le Traité de droit maritime 2 eme Edition . C. Scapel et P. Bonassies

« La souveraineté de l'Etat côtier s'étend , au delà de son territoire et de ses eaux intérieures (..) à une zone de mer adjacente désignée sous le nom de mer territoriale<sup>54</sup> »

Dans cette zone , l'Etat riverain a des pouvoirs importants et peut exercer des compétences exclusives tant d'un point de vue économique que d'un point de vue de police . Notamment la police des épaves .La seule limite à la souveraineté de l'Etat étant le droit de passage inoffensifs des navires étrangers ( Article 17 de la Convention de Montego Bay ) .

### **3 . La zone contiguë**

Cette zone est celle qui « est immédiatement contiguë à la zone territoriale » selon le Professeur Bonassies . Elle ne peut s'étendre au delà de 24 milles marins à partir de la ligne de base (Article 33 de la Convention de Montego Bay) . Dans cet espace , l'Etat côtier conserve des pouvoirs exclusifs mais limités . Il a des pouvoirs importants en matière de sécurité. En droit français , c'est la loi du 21 Décembre 1987 qui s'applique à préciser le régime de la zone contiguë .

### **4 . La zone économique exclusive ( Z.E.E )**

La zone économique exclusive est la zone située au-delà des eaux territoriales . Depuis la ligne de base , elle peut s'étendre jusqu'à 200 milles marins . L'Etat bénéficie dans cet espace d'une « souveraineté finalisée »<sup>55</sup> selon l'expression du Professeur Bonassies.

Dans cette zone économique , l'Etat riverain n'a que « des droits souverains aux fins d'exploration , de conservation et de gestion des ressources naturelles » . (Article 56 de la Convention de Montego Bay ) . De plus , l'Etat riverain exerce une responsabilité principale quant à la protection et à la préservation du milieu marin dans cette zone .

---

<sup>54</sup> Article 2 de la Convention sur le droit de la mer

<sup>55</sup> L'Etat côtier exerce dans cette zone une souveraineté ayant pour objectif de protéger et préserver le milieu marin . En dehors des domaines de souveraineté stipulés par l'article 56 de la Convention , la Z.E.E apparaît comme une zone de la Haute mer

Le texte prévoit que l'Etat doit « prévenir , réduire et maîtriser la pollution » maritime et a l'obligation de protéger et préserver le milieu marin de la pollution . Par conséquent , l'Etat riverain pourra intervenir dans cette zone pour récupérer un conteneur chargé des matières dangereuses .

La Convention de Nairobi du 18 Mai 2007 reconnaît aux Etats côtiers un droit d'intervention sur les épaves situées dans leur ZEE lorsqu'elle présente un danger pour la sécurité de la navigation ou un risque environnemental .

L'Etat français n'a donc pas les mêmes pouvoirs d'intervention pour procéder à l'enlèvement de l'épave lorsqu'elle se situe dans sa mer territoriale ou dans sa Z.E.E . Il dispose d'une compétence générale sur ses eaux intérieures et mer territoriale , d'un droit de contrôle dans la zone contigue et d'une simple compétence finalisée dans la zone économique exclusive . En Haute mer il ne bénéficie que d'une compétence indirecte .

### **B . La Haute mer**

Selon la Convention de Montego Bay , la haute mer inclut « toutes les parties qui ne sont pas comprises ni dans la zone économique exclusive , la mer territoriale ou les eaux intérieures d'un Etat , ni dans les eaux archipélagiques d'un Etat archipel » Il s'agit donc de la zone qui prolonge la zone exclusive ou la mer territoriale . « La haute mer est ouverte à tous les Etats , qu'ils soient côtiers ou sans littoral » dispose l'article 87 de la Convention . Le texte prévoit cependant que « aucun Etat ne peut légitimement prétendre soumettre une partie quelconque de la haute mer à sa souveraineté » (article 89 ) .

Auparavant la haute mer était une zone de liberté ou l'on appliquait la loi du pavillon , on parlait de *res nullius* . Dorénavant la liberté des Etats n'est plus absolue en haute mer et s'exerce dans le cadre des règles édictés par le droit de la mer . On peut donc parler de *res communis* puisque la haute mer est sous le contrôle de la Communauté internationale .

Dans cette zone , il existe une compétence exclusive ou plutôt une « juridiction exclusive »<sup>56</sup> de l'Etat du pavillon pour reprendre les termes de la Convention sur le droit de la mer .

La Convention du 29 Novembre 1969 reconnaît « le principe de la légitime défense écologique » soit un droit d'intervention de l'Etat étranger en cas d'accident représentant « un danger grave et imminent de pollution pour leurs côtes ou intérêts connexes » .

Ce droit d'intervention d'abord limité aux menaces de pollution par hydrocarbures a été étendue à toute autre substance polluante par un Protocole du 2 Novembre 1973 .

#### **◇ Paragraphe 2 .Notification de la présence du conteneur à la mer et mise en sureté**

La découverte d'un conteneur à la mer impose au découvreur la mise en sureté de celui ci . En pratique le simple navigateur ne pourra pas par ses propres moyens mener lui même à bien cette mission .Il devra prévenir les autorités compétentes qui disposent des moyens adaptés pour récupérer le conteneur .

#### **A . La notification de la perte du conteneur**

Lorsqu'un conteneur a chuté à la mer il est impératif de prévenir les autorités compétentes pour limiter toute situation de danger . Trois cas de signalisation de la présence du conteneur à la mer sont envisageables<sup>57</sup> :

#### **1 . Perte signalée par le navire à l'origine de la perte**

En application des dispositions internationales en vigueur<sup>58</sup> , le capitaine qui constate la perte de conteneurs ou qui se trouve en présence d'une épave dangereuse doit immédiatement en informer les services compétents de l'Etat côtier le plus proche .

---

56 Le principe de la juridiction exclusive est stipulé par l'article 92 de la Convention de Montego Bay : « les navires naviguent sous le pavillon d'un seul Etat et son soumis ( .. ) à sa juridiction exclusive en haute mer »

57 Conteneurs et colis perdus en mer Guide opérationnel - CEDRE

58 Notamment la règle 31 du chapitre V de la Convention SOLAS

Il devra porter à la connaissance de ceux ci toutes les informations dont il dispose notamment quant au type ( taille couleurs , inscriptions , état apparent ) nombre de boîtes en cause , à la quantité et à la nature de la marchandise qu'elles contiennent . Il devra indiquer le type de marchandises contenues et dire si celles ci sont dangereuses . En outre , il devra également renseigner les autorités sur l'heure ou à défaut la période de temps , le lieu et les circonstances de l'incident , les points de chute et la route du navire au moment de la perte , les conditions sur zone , et si d'autres conteneurs à bord menacent de tomber à la mer .

### **2 . Perte non signalée , conteneur repéré par hasard**

Il est parfois difficile pour l'équipage de remarquer la chute des conteneurs à la mer au moment de l'incident . De nuit , ou lorsque le navire rencontre des conditions météorologiques défavorables lors de la traversée , la perte des boîtes ne sera constatée qu'après l'incident ou même qu'à l'arrivée du navire au port de destination . Dans ce cas , la perte ne sera pas immédiatement signalée par le navire à l'origine de l'incident mais par un autre navire . Les autorités demanderons à ce dernier les mêmes informations nécessaires à leur intervention à savoir l'heure de la découverte , la position des conteneurs et leur type ( taille, couleurs , inscriptions , état apparent ) et leur niveau d'immersion . Le personnel du CROSS demandera également des informations sur l'étiquetage et le marquage des conteneurs pour identifier le produit contenu et les risques encourus . Cependant relever le numéro et repérer l'étiquetage ne sera pas toujours évident .

### **3 . Conteneur inconnu récupéré par accident**

Enfin , le conteneur à la mer peut être récupéré fortuitement ; notamment par un navire de pêche . Dans ce cas , ce dernier devra avertir immédiatement le CROSS compétent et suivre une procédure précise . <sup>59</sup>

---

59 Procédure renseignée par le Guide opérationnel du CEDRE

L'équipage devra manoeuvrer pour positionner le navire au vent du conteneur pour éviter l'inhalation de vapeurs toxiques si celui ci contient des matières dangereuses .Il devra ensuite renseigner tous les éléments permettant son identification . Enfin il devra baliser l'objet pour faciliter son repérage ultérieur et marquer le point de largage GPS . Si le caractère dangereux du colis est probable ou en cas de fuite ou d'odeur suspectes , le navire de pêche découvreur devra largué le poisson capturé à l'au en évitant tout contact avec le conteneur .

## **B. Mise en sureté du conteneur**

Dès lors que le conteneur perdu en mer peut être assimilé à une épave maritime<sup>60</sup> , il conviendra de lui appliquer le régime juridique qui s'y rattache à savoir la loi du 24 Novembre 1961 <sup>61</sup> et le décret fixant le régime des épaves maritimes du 26 Décembre 1961<sup>62</sup> .

Ce texte prévoit que le découvreur du conteneur a une obligation de mise en sureté de l'épave .Le décret n°61-1547 du 26 décembre 1961 fixant le régime des épaves maritimes modifié par le décret n°85-632 du 21 juin 1985 dispose que :

*« Toute personne qui découvre une épave est tenue, dans la mesure où cela est possible, de la mettre en sûreté, et notamment de la placer hors des atteintes de la mer. Elle doit, dans les quarante-huit heures de la découverte ou de l'arrivée au premier port si l'épave a été trouvée en mer, en faire la déclaration à l'administrateur des affaires maritimes ou à son représentant. » ( Article 2 al.1 )*

On dérogera à l'obligation de mettre le conteneur découvert en mer en sureté quand l'inventeur confronté à des dangers dûs à l'épave elle même ou à son contenu .

---

60 Voir supra Partie préliminaire - Chapitre 2 -

61 Loi n° 61-147

62 Décret n°61-147 modifié par le décret du 3 Août 1978 , la loi 82-990 du 24 Novembre 1982 , et le décret n° 85-632 du 21 Juin 1985

*« 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 2 al.2) .*

En cas de découverte d'un conteneur , le découvreur profane devra donc s'abstenir de manipuler celui ci . L'opération de mise en sureté d'un conteneur est dangereuse et nécessite des connaissances et moyens adaptés . Elle ne pourra pas être réalisée par un simple navigateur . L'inventeur devra donc , comme nous l'avons vu précédemment alerter dans les délais prévus par l'article 2 précité les autorités compétentes et donner les renseignements demandés sous peine d'amende prévue par les contraventions de 4 eme classe . De plus , l'article 31 du même texte prévoit que le contrevenant qui n'alerte pas les autorités maritimes perdra tous droits à l'indemnité de sauvetage.

### **◇ Paragraphe 3 . Les droits du sauveteur**

Dans certains cas , la découverte de l'épave donne droit à rémunération au sauveteur .

#### **A . La découverte de l'épave de conteneur**

Dans l'hypothèse de la découverte d'une épave de conteneur doit on parler d'assistance ou de sauvetage ?

L'assistance est une aide apportée à un navire ou à un engin flottant en danger tandis que le sauvetage est « l'aide donnée à un engin flottant en état de non flottabilité que le propriétaire a manifestement abandonné » .

Alors que le droit antérieur opérait une nette distinction entre l'assistance et le sauvetage des épaves , la Convention de Londres du 29 Avril 1989 a remis en cause cette conception en cause puisqu'elle étend son champs d'application à « *tout acte ou activité entrepris pour assister un navire ou tout autre bien en danger* ».

On peut considérer que le conteneur tombé à l'eau est un bien en danger . Compte tenu de la règle classique de primauté des traités sur les lois internes ; désormais , le sauvetage des épaves est soumis aux dispositions de la Convention internationale sur l'assistance faite à Londres le 28 Avril 1989 .

Ainsi l'indemnité due au sauveteur sera calculée sur la base des critères prévus par ladite Convention<sup>63</sup> et non plus sur celle des règles édictées par le décret du 26 Décembre 1961 .

## **B. Droit à rémunération du sauveteur**

### **1. Les critères d'évaluation du montant de la rémunération**

La découverte d'un conteneur ne confère aucun droit d'appropriation de son contenu à l'inventeur mais un simple droit à rémunération . En effet , l'épave ne devient pas un bien sans maître et le propriétaire pourra revendiquer à tout moment la propriété de son bien<sup>64</sup> .

L'article 17 du décret du 26 Décembre 1961<sup>65</sup> pose le principe selon lequel le sauveteur d'une épave a droit à une indemnité , la valeur de celle ci sera 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 sus indiquées. »*

---

63 Convention mise en application en France par le Décret n° 2002-645 du 23 avril 2002 portant publication de la Convention internationale de 1989 sur l'assistance, faite à Londres le 28 avril 1989

64 Ce droit de propriété ne pourra être effacé que par la prescription acquisitive d'un tiers

65 Décret d'application de la loi du 24 novembre 1961 relative à la police des épaves maritimes



La rémunération sera fixée en principe par accord entre le propriétaire du conteneur épave et du sauveteur . En cas de désaccord , c'est le tribunal de commerce du lieu où l'épave a été trouvée qui sera compétent pour fixer le montant de cette indemnité .

Si le propriétaire du conteneur ne s'est pas manifesté dans les délais édictés par le décret pour réclamer son bien , le directeur de l'inscription maritime ou dans les départements d'outre mer , le chef du service de l'inscription maritime propose à l'inventeur une rémunération selon les critères posés à l'article 3 du texte susvisé . Le tribunal de commerce sera également compétent pour fixer l'indemnité si le montant proposé fait l'objet d'un désaccord .

La rémunération du sauveteur s'accompagne d'un privilège sur l'épave sauvée . Le propriétaire n'obtiendra la restitution de son bien qu'après s'être acquitté de la rémunération du sauveteur et des différents frais droits et taxes afférents à la récupération de l'épave .

Ce droit à rémunération est prescrit dans un délai de deux ans à compter du jour qui marque la fin des opérations de sauvetage .

L'entrée en vigueur en droit français de la Convention de 1989 <sup>66</sup> pose la question de savoir si les critères exigés par le décret de 1961 pour obtenir rémunération différents .

L'article 13 de la Convention de 1989 pose les critères d'évaluation de la rémunération suivants :

*« 1. La rémunération est fixée en vue d'encourager les opérations d'assistance compte tenu des critères suivants, sans égard à l'ordre dans lequel ils sont présentés ci-dessous :*

---

<sup>66</sup> Entrée en vigueur de la Convention le 1er Mai 2003

- a) *La valeur du navire et des autres biens sauvés*
- b) *L'habileté et les efforts des assistants pour prévenir ou limiter les dommages à l'environnement ;*
- c) *L'étendue du succès obtenu par l'assistant ;*
- d) *La nature et l'importance du danger ;*
- e) *L'habileté et les efforts des assistants pour sauver le navire, les autres biens et les vies humaines*
- f) *Le temps passé, les dépenses effectuées et les pertes subies par les assistants ;g) Le risque de responsabilité et les autres risques courus par les assistants ou leur matériel*
- h) *La promptitude des services rendus ;*
- i) *La disponibilité et l'usage de navires ou d'autres matériels destinés aux opérations d'assistance*
- j) *L'état de préparation ainsi que l'efficacité et la valeur du matériel de l'assistant.*

2. *Le paiement d'une rémunération fixée conformément au paragraphe 1 doit être effectué par toutes les Parties intéressées au navire et aux autres biens sauvés en proportion de leur valeur respective. Toutefois, un Etat Partie peut prévoir, dans sa législation nationale, que le paiement d'une rémunération doit être effectué par l'une des Parties intéressées, étant entendu que cette Partie a un droit de recours contre les autres Parties pour leur part respective. Aucune disposition du présent article ne porte préjudice à l'exercice de tout droit de défense*

3. *Les rémunérations, à l'exclusion de tous intérêts et frais juridiques récupérables qui peuvent être dus à cet égard, ne dépassent pas la valeur du navire et des autres biens sauvés. »*

Les conditions de la rémunération du sauveteur se trouveront inchangé.Cependant ,au cas où l'épave est susceptible de menacer l'environnement , comme un conteneur comportant des matières dangereuses , les dispositions de l'article 14 de la Convention de 1989 seront bénéfiques au sauveteur dont les efforts pour préserver l'environnement seront rétribué . Il se verra attribuer une indemnité spéciale .

## **2. Indemnité spéciale prévue par l' Article 14 de la convention de 1989**

L'article 14 de la Convention de Londres prévoit que le propriétaire du navire devra une indemnité spéciale à l'assistant qui 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.

La loi française inclut désormais les dispositions de l'article 14 aux articles L5132 et suivant du code des transports tel que rectifiés par l'ordonnance n° 2011-635 du 9 Juin 2011 .

L'indemnité sera due quel que soit le résultat de l'assistance , donc même en cas d'échec . Si le résultat de l'action de l'assistant a permis de préserver l'environnement du dommage ou de limiter celui ci , l'indemnité spéciale pourra être augmenté de 30 % à 100 % des dépenses engagées .

L'indemnité spéciale ne sera pas due , dès lors que l'assistant qui a obtenu un résultat utile lors des opérations de sauvetage qu'il a entrepris a déjà été perçu une somme sur le fondement de l'article 13 de la convention au moins égale à l'indemnité spéciale . Il convient désormais de s'intéresser au déroulement des opérations de sauvetage et d'enlèvement de l'épave d'un point de vue pratique .

## **Section 2 . Sauvetage et enlèvement de l'épave**

Le sauvetage et l'enlèvement de l'épave demande l'intervention et les compétences des autorités étatiques , surtout lorsqu'elle présente un dangers ( §1 ) . Les opérations se dérouleront en plusieurs étapes avant qu'une décision soit prise sur le sort du conteneur ( §2) .

### **◇ Paragraphe 1 . Les autorités compétentes : rôles et moyens**

L'action de l'Etat en mer est répartie entre diverses services centralisées ou non et entre diverses ministères . Bien que tous ces services coopèrent pour assurer la sécurité et la sureté des côtes françaises , nous nous intéresserons uniquement aux services qui interviennent dans les opérations de repérage et récupération des conteneurs naufragés .

#### **A . Les CROSS**

Le principal acteur dans la mission de récupération des conteneurs perdus en mer est le CROSS . Il sera le premier service informé de l'incident . En France l'action de l'Etat en mer fait l'objet d'une décentralisation . Les CROSS sont des services spécialisés du ministère de l'Ecologie , du développement durable et de l'énergie . Ils exercent leur mission sous l'autorité centrale de la Direction des affaires maritimes et sous l'autorité opérationnelle des préfets maritimes . Ils sont armés par des membres du personnel de la Marine nationale . Ils sont dirigés par des officiers et administrateurs des affaires maritimes qui représentent le préfet maritime .

Les centres régionaux opérationnels de surveillance et de sauvetage ( CROSS ) assurent la sécurité du trafic maritime en France grâce à un dispositif de surveillance important . Ils bénéficient d'un ensemble de moyens d'intervention propres tel que des radars et systèmes de télécommunications et font également appel aux moyens de l'Etat sous l'autorité des préfets maritimes .

Ils bénéficient de moyens terrestres tel que des centres et station radio maritimes , de moyens nautiques ( patrouilleurs et vedettes des Affaires maritimes , des bâtiments de la gendarmerie maritime et de la douane , vedettes de la Société nationale de sauvetage en mer et bâtiments de la Marine nationale ) et de moyens aériens ( avions et hélicoptère de la Marine , de la douane et de la sécurité civile ).

Il existe cinq centres principaux et un secondaire répartis en métropole . Chaque CROSS a des missions spécifiques et sa zone de compétence le long des côtes françaises .

Leurs missions sont multiples . D'une part , ils sont chargés d'assurer la coordination des différentes autorités en matière de surveillance , de recherche et de sauvetage en mer . D'autre part , les CROSS assurent la surveillance de la navigation maritime et la surveillance et la police des pollutions et des pêches maritimes . Ils sont chargés de diffuser aux navires les différentes décisions , directives et renseignements relatifs à la sécurité maritime . En outre , ils assurent une permanence opérationnelle des Affaires maritimes et réceptionnent les alertes relatives à la sureté maritime des navires . Enfin ils sont chargés de la recherche et du sauvetage en mer .

Les navires sont donc tenus d'informer le CROSS compétent de tout conteneur ou colis dérivant qu'ils observeraient en mer lors de leur traversée .

## **B . Le préfet maritime**

Investi d'une multitude de pouvoirs , le préfet maritime est dépositaire de l'autorité de l'Etat . Il exerce deux types de missions , l'une civile , l'autre militaire . Aux termes de l'article 1er du décret 2004-112 du 6 Février 2004<sup>67</sup> , il est « le représentant de l'Etat en mer » . Il est délégué du gouvernement et le représentant du Premier ministre et de chacun des membres du gouvernement . Le décret de 2004 renforce incontestablement ses pouvoirs .

---

<sup>67</sup> Décret abrogeant celui de 1978

En effet , il est désormais , dans "tous les domaines où s'exerce l'action de l'Etat en mer" , investi d'une "autorité" et non plus d'une seule "responsabilité générale " comme le prévoyait le Décret de 1978 . Cette autorité concerne la défense des droits souverains et des intérêts de la nation , le maintien de l'ordre public et la sauvegarde des personnes et des biens .

Désormais , le préfet maritime ne "coordonne" plus seulement l'action de l'Etat en mer (article 3 du décret de 1978) mais il "anime et coordonne" cette action (article 2 du décret de 2004). S'il est chargé de la coordination de la lutte contre la pollution marine , il est aussi compétent pour l'organisation de la recherche et du sauvetage en mer par l'intermédiaire des CROSS .

Le décret du 21 Juin 1985 modifiant le décret du 12 Décembre 1961 lui donne compétence pour ordonner au propriétaire d'une épave dangereuse de procéder à son enlèvement notamment lorsqu'il s'agit d'un conteneur épave . Ses pouvoirs s'exercent en coopération avec les autorités portuaires dans certains de ses domaines de compétence .

Le préfet bénéficie d'une autorité de police administrative générale en mer et également de délégations pour exercer des pouvoirs de police spéciale . Il est responsable de la police des épaves maritimes . Depuis le décret de 2004 , il peut adresser , dans son domaine d'intervention , des directives aux chefs des services déconcentrés de l'Etat .

### **C. L'administrateur des affaires maritimes**

Les administrateurs des affaires maritimes appartiennent à un corps d'officiers de la marine nationale administrés par le Ministre chargé de la mer . Leur fonction est essentiellement civile et leurs domaines de compétence multiples. En ce qui concerne les conteneurs perdus en mer , ils assurent la coordination et la mise en œuvre des moyens de sauvetage en mer .

Aux termes de l'article 3 du Décret du 26 Décembre 1961 modifié par le décret 78-847 1978-08-03 du 3 Aout 1978 Les conteneurs épaves sont placés sous leur protection et sauvegarde .

C'est l'administrateur maritime qui veille à la conservation des objets sauvés et prend toutes les mesures utiles pour leur sauvetage .

De plus « *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.* » ( article 3 du décret du 26 Décembre 1961 ). Les personnes qui refuse de se conformer à ses réquisitions seront punie d'une amende prévue pour les contraventions de la 5 ème classe .

## ◇ Paragraphe 2 . Le déroulement de l'intervention

### A . Les différentes étapes de la neutralisation du conteneur

L'alerte et la notification de l'incident est capitale pour le déroulement de la suite des opérations .Dès lors que cette alerte est donnée aux autorités compétentes , plusieurs phases se succèderont avant l'intervention sur zone .

#### • Etape 1 . Réception et analyse de l'information

Le Cross informé de la présence du conteneur va recouper toutes les informations dont il dispose pour évaluer les mesures à prendre sur zone . Dans cette phase , on s' intéressera à la nature du contenu et aux risques qu'il pourrait générer , sur le comportement du conteneur et sa dérive qui elle dépendra des conditions météorologiques sur zone et du type de conteneur en cause .

Selon un protocole défini , le personnel va tenter de recueillir un maximum d'informations sur le lieu de l'incident, sur la nature des conteneurs et sur le contenu de celui ci . Dès lors le capitaine du navire à l'origine de la perte ou le sauveteur seront interrogés sur les circonstances de l'incident<sup>68</sup> .

---

68 Voir supra Paragraphe 2 A. Notification de la perte du conteneur

Ensuite le personnel du CROSS procédera à la collecte d'informations supplémentaires notamment lorsque la nature des conteneurs est inconnue en questionnant le service des douanes et l'armateur et en s'intéressant au navire , au port d'embarquement et au dernier port d'escale .

De plus , ils s'interrogeront sur le comportement des conteneurs et sur la dangerosité des produits transportés . Le conteneur va t il couler , flotter , dériver en surface ? Quel risque présentera t il pour les intervenants , les autres navires et l'environnement . Doit on mener une recherche sous marine ?

- **Etape 2 . Diffusion de l'information**

Aussi rapidement que possible le CROSS diffusera largement un message de sécurité destiné aux navigateurs sur la présence de conteneur à la mer .Ce message,communément abrégé « AVURNAV » , est un avertissement urgent de navigation envoyé généralement par radiotéléphonie qui permet d'informer les navigants sur des modifications récentes importantes et sur l'apparition de danger à prendre en considération pour la sécurité de la navigation.

L'information sera également notifiée a toutes les autorités compétentes qui coopéreront pour neutraliser le danger notamment grâce au logiciel TRAFIC 2000 à savoir la préfecture maritime , le CEDRE et Météo France .

- **Etape 3 .Localisation , recherche , et marquage**

- **Recherche et localisation**

Les autorités compétentes vont réaliser une estimation de la dérive à l'aide de valeurs indiqués par les navires sur zone et avec la coopération des sémaphores côtiers et d'un organisme météorologique tel que Meteo France .



En relation avec ce dernier, le CEDRE interviendra également pour obtenir les dérives estimées avec le modèle MOTHY <sup>69</sup>de Météo France<sup>70</sup> . L'estimation de la dérive constitue un préalable précieux avant que soient entamées les recherches .

La recherche sera exécutée de façon méthodique en surface( par secteurs , en lacets , en carrés croissants ou en passes parallèles.. ) ou sur le fond , par détection visuelle ou à l'aide d'un radar à visée latérale fixé par les équipes dépêchées sur zone à l'aide d'aéronef ou de tout autre type de navire .

#### → Le marquage

Les intervenants procéderont au marquage du conteneur avant de décider de son enlèvement. Cette opération permettra de faciliter les opérations de récupération qui ne peuvent être réalisées immédiatement . Si le conteneur comporte un étiquetage , ils pourront évaluer la dangerosité de son contenu . Dans l'hypothèse où le conteneur ne présente pas de marquage apparent , les équipes d'intervention devront le considérer comme potentiellement dangereux . Il devront approcher le colis en se plaçant au vent et observer tout comportement anormal entourant le conteneur tel que fumées en émanant et coloration de l'eau . Ensuite ils effectueront des prélèvements à l'intérieur ou le plus près possible avant de procéder au marquage . Après analyse ils prendront une décision quant la suite des opérations à entreprendre .

---

<sup>69</sup>« Les prévisions de dérive sont réalisées avec le système MOTHY (Modèle Océanique de Transport d'hydrocarbures). MOTHY est un modèle double, constitué d'un modèle d'océan, développé pour représenter le mieux possible le courant de surface, et d'un modèle de nappe ou d'objet. Il fonctionne dans le monde entier, et peut être mis en oeuvre immédiatement, 24 heures sur 24, par le prévisionniste marine du Centre National de Prévision de Météo-France, situé à TII s'agit « d'un traitement de données à caractère personnel relatif au suivi du trafic maritime ayant pour finalité le recueil d'informations relatives au trafic maritime, au transport par les navires des marchandises dangereuses et polluantes et aux accidents et pollutions maritimes » ( article 1 de l'Arrêté du 19 mars 2012 Informations données par le site Météo-France

<sup>70</sup>Cf. ANNEXE 4: Exemple de prévision de dérive de conteneur d'après MOTHY selon le taux

Le marquage permet de suivre les conteneurs en temps réel et d'éviter tout risque de collision . Une fois marquée le conteneur ne sera plus un objet passif mais un « objet coopératif »<sup>71</sup>

Le marquage permet de retrouver le conteneur facilement , notamment si se présente un incident au cours de la manœuvre de récupération , en cas d'interruption volontaire de l'opération pour une mission prioritaire ( sauvetage de vie humaine ) ou en cas de dégradation des conditions météorologiques et en cas de détection aérienne imposant un guidage ultérieur des moyens nautiques .<sup>72</sup>

La réalisation du marquage sera faite à l'aide d'une bouée (flotteur ) à partir d'un navire ou d'un aéronef . Avec un aimant ou un crochet le conteneur sera relié au flotteur.

Si le conteneur a coulé ou est susceptible de couler , le marquage pourra également être réalisé sur le fond à l'aide d'un système de détection acoustique par « pinger »<sup>73</sup>

- **Etape 4 .Mise en demeure préalable du propriétaire du conteneur**

Dans le cas ou l'épave ne présente pas un danger grave et imminent , l'administration procédera à la mise en demeure du propriétaire de l'épave de procéder à son enlèvement avant d'intervenir . (voir Partie 2 – Chapitre 1)

- **Etape 5. Récupération , destruction ou abandon du conteneur**

Une fois le marquage effectué , les autorités décideront du sort du conteneur . Selon les circonstances et la marchandise qu'il contient , celui ci sera récupéré , abandonné en mer ou détruit .

---

71 Expression issue du guide opérationnel « conteneurs et colis perdus en mer » réalisé par le CEDRE

72 Cas cités par le guide opérationnel du CEDRE

73 Emetteur acoustique qui envoie des impulsions sonores

## ➔ La récupération

Le dispositif mis en place pour la récupération d'un conteneur sera différent selon que celui-ci flotte ou se trouve au fond de l'eau .

### ↳ La récupération d'un conteneur flottant

Le conteneur qui flotte à la surface sera récupéré par saisie à bord ou par remorquage .

- Par saisie à bord

Si le conteneur est accessible et ne présente pas de dangers pour les intervenants , les équipes sur place procéderont par saisie à bord . Le treuillage du conteneur naufragé s'effectuera par l'arrière du navire à l'aide d'élingues<sup>74</sup> . Cette récupération ne sera possible que si les équipes disposent d'un navire adapté de type avitailleur de plate-forme de forage et que si les conditions météorologiques sur zone sont assez clémentes pour permettre l'intervention des plongeurs qui se chargent de crocheter les élingues .

En présence d'un conteneur inconnu ou dangereux , aucune manœuvre de récupération ne sera mise en place , seul le marquage pourra être effectué pour sécuriser la zone .

- Par remorquage

Si le conteneur ne peut être hisser à bord d'un navire , il fera l'objet d'un remorquage . Il sera saisi par une ou plusieurs pièces de coin et remorqué vers un lieu où sa manipulation pourra s'effectuer en toute sécurité .

Le conteneur en cours de remorquage peut être perdu accidentellement notamment par gros temps . Il faudra donc avant les opérations de remorquage équiper le conteneur naufragé de balise ou d'une mise en flottabilité positive .

Les équipes devront également veiller , en cas de récupération d'un conteneur au contenu dangereux à ne pas répandre ce contenu le long des côtes . Il devront prendre soin d'établir un marquage aérien et sous marin au préalable et choisir une zone d'atterrissage du conteneur sécurisée .

---

<sup>74</sup> Terme technique qui désigne un accessoire de travail servant au levage ou à l'arrimage de charges ;

### ↳ La récupération d'un conteneur reposant sur le fond

Deux types d'interventions se présentent aux autorités : celle des plongeurs ou l'utilisation moins risquée d'engins sous marins .

- Intervention des plongeurs

Avant sa récupération , le conteneur reposant sur le fond fait l'objet d'un marquage par un émetteur acoustique .

Pour le ramener à la surface , interviendront des plongeurs qui procéderont à son crochetage par une élingue reliée au navire en mission . Si le conteneur est éventré , les plongeurs stockeront son contenu dans des conteneurs provisoires qui seront remontés hors de l'eau une fois remplis .

Cette opération présente des risques importants pour les plongeurs qui la réaliseront , en particulier si le temps est mauvais et lorsque le conteneur contient des marchandises dangereuses tels que des produits chimiques . Ainsi l'opération ne pourra avoir lieu que si le courant est inférieur à 0,5 nœuds .

Une zone de décontamination des tenues étanches des plongeurs devra être mise en place en surface car les produits dangereux contenus dans les conteneurs peuvent fuir et porter gravement atteinte à la santé des intervenants .

Par conséquent avant toute intervention , l'épave doit faire l'objet d'un examen attentif et de prélèvements d'échantillons pour évaluer les fuites et tous les dangers entourant l'opération ( toxicité , profondeur , agitation du milieu) doivent être pris en considération . Des telles intervention des plongeurs doivent rester exceptionnelles lorsque les risques sont élevés .Il sera parfois plus prudent d'utiliser des sous marins .

- **Utilisation de sous marin ou de véhicule téléguidé**

Pour récupérer les conteneurs au fond de l'eau , la seconde option est celle de la mise à l'eau d'engin sous marin très performant . Repéré avec précision par un sonar , le sous marin grâce à ses bras articulés crochètera une élingue sur une ou plusieurs pièces de coin . Le navire récupérateur procédera ensuite à sa remontée . Si le conteneur est endommagé , le sous marin peut également manipuler au fond des marchandises tel que des fûts pour les stocker dans un conteneur intermédiaire .

Les intervenants devront être attentifs au courant , car de tels engins ne seront manipulables que si le courant est inférieur à 1,5 nœuds . On distingue deux types d'engins sous marins pour ce type d'opération :

↳ Les sous marins d'intervention ( SMI) qui demandent une logistique et un matériel important pour la mise à l'eau et la récupération

↳ Les « Remotely Operated Vehicle » ( ROV ) véhicules téléguidés qui pour certains peuvent être utilisés en présence d'un courant élevé. Ils sont avantageux car peu encombrants à bord , maniables et capables de grandes performances techniques . Le principal avantage de ces engins est qu'ils permettent d'éviter la mise en jeu de vie humaine .

**↳ Récupération d'un conteneur sur le littoral**

Lorsqu'ils ne sont pas localisés et récupérés ,il arrive que les conteneurs s'échouent sur le littoral . Les autorités procéderont dans ce cas a leur enlèvement .Lorsque la cargaison est dangereuse, elle peut présenter des risques sanitaires . Le cas échéant , la zone ou se situe le conteneur sera balisée et interdite d'accès au public . On peut même envisager une évacuation des populations alentours lorsque le risque est très élevé . Les intervenants procéderont dans ce cas à la neutralisation du conteneur sur place ou dans une zone sécurisée selon le risque que présente la marchandise .

Si la récupération des conteneurs n'est pas réalisable , on procédera à leur destruction .

## ➔ La destruction

La destruction ne peut être envisagée que dans quelques cas , notamment lorsque les conteneurs sont très endommagés , il sera impossible de les récupérer .

La destruction du conteneur sera réalisée en mer ou traitée à terre

Il existe plusieurs techniques de destruction d'un conteneur . Les autorités opéreront leur choix selon plusieurs critères et notamment en fonction des moyens disponibles sur zone .

### ↳ La destruction à la mer

En mer , le conteneur sera détruit à l'explosif par des spécialistes et après appréciation de tous les risques que cette opération engendre .

### Exemple de prise de décision : Le cas des explosifs :

Dans tous les cas contacter un spécialiste des produits explosifs.

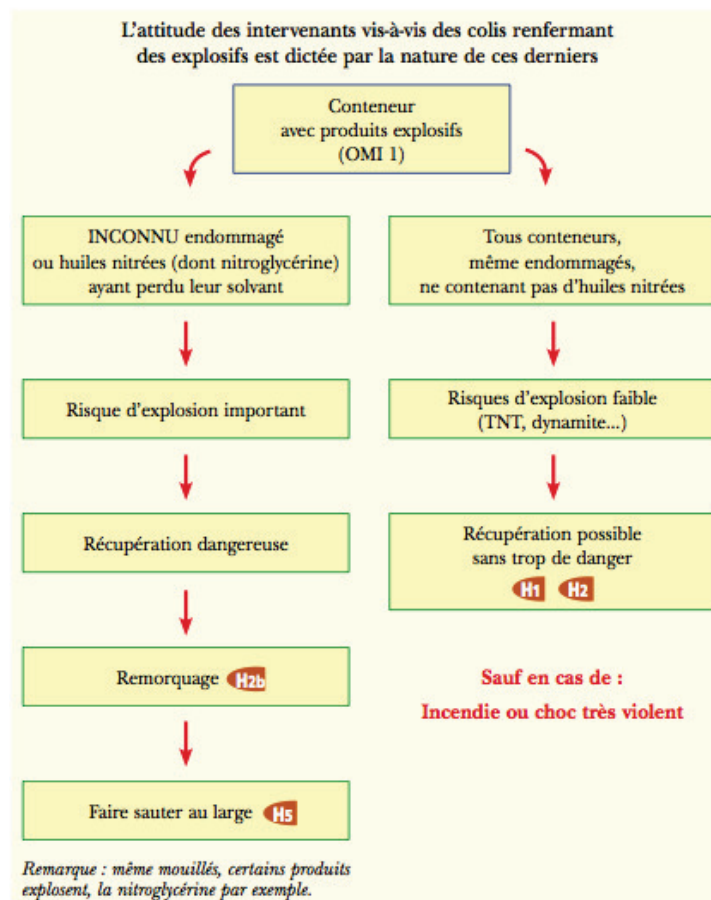


tableau issu du Guide opérationnel du CEDRE

### ↳ **Le traitement à terre**

Les conteneurs traités à terre feront l'objet d'une inspection et d'un traitement particulier au regard de leur conteneur et de leur état . Un contrôle administratif et des démarches juridiques et réglementaires seront également entreprises . En présence de marchandises dangereuses , la procédure de traitement à adopter sera décidé à la suite d'une expertise approfondie .

### ➔ **L'abandon**

Il arrive que les recherches menées par les équipes se révèlent infructueuses au bout de quelques jours , dans ce cas le conteneur aura probablement coulé . Les intervenants abandonneront sa recherche s'il n'est pas dangereux et après avoir envoyé un avis aux navigateurs .

Ces différentes interventions des services publics représentent un cout important tant les moyens humains et matériels déployés sont considérables . Il convient d'ajouter que pour mettre fin au risque environnemental et aux danger pour la circulation maritime , les opérations de récupération des conteneurs sont réalisées par les intervenants dans des conditions souvent périlleuses .

Les frais d'intervention , d'enlèvement ou de destruction seront mis à la charge du propriétaire du conteneur épave qui devra recouvrer les frais engagés par l'Etat dans le cadre de son action en mer .

## **Partie 2 . Les dommages causés par la perte des conteneurs en mer et la recherche d'une responsabilité**



Conteneur échoué sur la côte bretonne



# Chapitre 1 . La recherche d'une responsabilité en cas de dommages causés par les conteneurs perdus en mer

La chute des conteneurs à la mer engendrera différents risques , dangers et dommages ( **Section 1** ). Le propriétaire du conteneur devenu épave devra prendre les mesures adaptées pour faire cesser les dangers notamment pour la navigation nés de la présence du conteneur à la mer . L'administration procédera à une mise en demeure du propriétaire sauf dans les cas d'urgence ou elle procédera d'office aux opérations de récupération du conteneur échappé . ( **Section 2** )

# **Section 1 . les différents dangers, risques et dommages causés par la perte des conteneurs en mer**

Les pertes de conteneurs à la mer vont engendrer des risques et dangers multiples . Si le conteneur perdu représente un danger important pour la sécurité de la navigation (§1) , sa perte aura nécessairement un impact néfaste sur l'environnement surtout s'il renferme des substances toxiques ou dangereuses (§2) .

## **Paragraphe 1 Les dangers pour la navigation**

Souvent les conteneurs naufragés ne coulent pas immédiatement mais flottent entre deux eaux parfois pendant plusieurs semaines . Ces conteneurs à la dérive représente un facteur accidentogène élevé . D'une part ils représentent un risque de collision avec les autres navires , d'autre part leur présence entrainera des risques de croche pour les chalutiers et de perte de matériel de pêche pour les marins pêcheurs .

## **◇ Paragraphe 2 . Les risques de pollution**

Selon l'OMI , la moitié des cargaisons transportées par la mer comportent des marchandises dangereuses ou nuisibles pour le milieu marin .

La seule présence en mer de conteneurs naufragés représente une pollution . Les risques pour l'environnement seront accrus si la boîte laisse échapper des substances dangereuses ou toxiques parfois invisibles . Les pollutions pourront être présentes en surface comme sur les fonds marins si le conteneur coule .La nature toxique du contenu est souvent inconnue et expose le milieu marin a une pollution pour laquelle nous disposons de peu de moyens techniques de lutte et de récupération . La faune et la flore marine peuvent donc subir les conséquences de cette pollution .

En outre , un conteneur qui dérive se retrouve parfois échoué sur les plages et littoraux . Nous avons tous en mémoire les nuées de sachets de pesticides échappés du Sherbro venus comme des méduses s'échouer en nombre sur les plages françaises puis sur le littoral allemand et hollandais . Or le pesticide est une source importante de pollution marine . Très lent à se dégrader , il peut être bioaccumulé par la faune marine .

Matières dangereuses perdues par le Sherbro		
Produit	Nombre de conteneurs	Quantité nette totale (kg)
Soufre	1	1 000
Liquide inflammable odorant	1	3 600
Pesticide (Apron plus)	4	1 799
Nitrocellulose	2	21 600
Méthylcétone, dichloréthane	1	35
Phénol	1	200

Tableau réalisé par le CEDRE

### ◇ Paragraphe 3 . les risques sanitaires

Pour les hommes et plus particulièrement pour les intervenants , la perte des conteneurs peut engendrer des risques néfastes pour la santé . On peut envisager plusieurs scénarios ou l'homme s'expose à des risques sanitaires.

D'une part ,lors des travaux de nettoyage et de récupération des conteneurs épave,les intervenants et notamment les plongeurs qui concourent aux opérations de relèvement des conteneurs sont les premiers exposés car en contact direct avec les substances potentiellement nocives .

D'autre part, l'exposition de proximité doit être également envisagée . L'homme peut être en contact notamment sur les plages avec les produits dangereux et toxiques déversés par les conteneurs .

## Section 2 . Mise en demeure du propriétaire avant l' intervention de l'Etat en mer

La question qui se pose est de savoir à qui l'administration doit notifier la mise en demeure de procéder au relèvement de l'épave (§1) . Est ce à l'armateur ou au propriétaire du conteneur d'intervenir ? Si le décret du 26 Décembre 1961 met à la charge du propriétaire du conteneur une obligation de faire , l'article 218-72 du code de l'environnement pour sa part dispose que l'armateur ou le propriétaire du navire pourront être mis en demeure de faire cesser le danger . Dans certains cas l'administration sera dispensée d'émettre une telle mise en demeure (§2) .

### ◇ Paragraphe 1 . La mise en demeure et ses fondements juridiques

#### A. L'Obligation pour l'administration de procéder à la mise en demeure

Lorsqu'une épave de conteneur est découverte et une fois l'administrateur des affaires maritimes ou son représentant informé de la présence de celle ci , une mise en demeure est adressée au propriétaire du conteneur dès lors que celui ci est identifiable . Il devra lui même procéder à la récupération , l'enlèvement , la destruction de l'épave dans le délai qui lui est imparti. Si l'épave présente un danger grave et imminent , l'administration pourra procéder d'office et sans mise en demeure à l'enlèvement de l'épave .

Le délai peut varier en fonction de « (..) *la situation de l'épave ou de la difficulté des opérations à entreprendre* » selon l'article 8 du décret de 1961 . A titre d'exemple , dans l'affaire du Navire Xing Qing Dao , compte tenu du caractère dangereux de la situation pour la navigation <sup>75</sup> le délai accordé par le préfet maritime de l'Atlantique dans sa mise en demeure au propriétaire pour intervenir était de 24 heures .

---

<sup>75</sup> Le 27 octobre 2004 , le navire Xing Qing Dao perdait au large des côtes bretonnes 20 conteneurs .

Cette mise en demeure , dont la notification est prévue par le Décret du 26 Décembre 1961 a pour objet de faire cesser la menace environnementale et le trouble à la navigation maritime que la présence de l'épave fait naitre en mer .

L'article 5 du décret du 26 Décembre 1961 modifié par le décret de 1985 <sup>76</sup>prévoit que le propriétaire de l'épave a l'obligation de procéder à cet enlèvement dès lors que l'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 (...)* »

L'article L.218-72 du Code de l'environnement prévoit également la possible notification d'une mise en demeure au propriétaire ou à l'exploitant du navire afin de prendre les mesures nécessaires pour mettre un terme au danger dans les cas d'avaries ou d'accidents en mer survenus 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 .

Une récente modification de l'article précité prévoit que cette mise en demeure aura également lieu « *dans le cas de la perte d'éléments de la cargaison d'un navire, transportée en conteneurs, en colis, en citernes ou en vrac, susceptibles de créer un danger grave, direct ou indirect, pour l'environnement* ». Nous verrons dans la partie suivante que cette modification amplifie les possibilités pour l'Etat de récupérer les frais avancés pour les opérations de récupération de l'épave .

## **B . L'autorité compétente pour procéder à la mise en demeure**

Dans le cas mentionné à l'article 5, l'autorité compétente pour procéder à la mise en demeure prévue à l'article 1er de la loi du 24 novembre 1961 susvisée est, selon la localisation de l'épave :

---

<sup>76</sup> Décret 85-632 1985-02-21 art. 2 JORF 23 juin 1985

Le lieu de localisation de l'épave définit l'autorité qui sera compétente pour adresser la mise en demeure au propriétaire du conteneur épave . L'article 5 du décret du 26 décembre 1961 donne la liste des personnes habilités à délivrer cette mise en demeure dans les termes suivants :

- Le préfet maritime

Il sera compétent « *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

Il aura compétence lorsque l'épave se trouve dans les ports autonomes .

- Le président du conseil général

Il interviendra lorsque l'épave est localisée dans les ports départementaux .

- Le maire

Il interviendra pour les épaves se trouvant dans les ports communaux .

- Le préfet

Il adressera une mise en demeure lorsque l'épave est située « *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* »

- Cas de doute sur la compétence et possibilité de délégation des pouvoirs

L'article 6 dudit décret prévoit « *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 »*

### **C . L'identité du propriétaire du conteneur**

Selon l'article 7 du décret de 1961 dans sa version modifiée , la mise en demeure sera notifiée directement au propriétaire si celui ci est français . Dans le cas ou le propriétaire est de nationalité étrangère , qu'il soit ou no domicilié ou résidant en France , la notification de la mise en demeure sera adressé à ce dernier et également au consul de l'Etat dont il est ressortissant .

Le même texte prévoit à son deuxième alinéa que 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* »

### **◇ Paragraphe 2 . Cas de dispense de l'administration de procéder à la mise en demeure**

Dans certains cas , la mise en demeure avant l' intervention de l'Etat en mer ne sera pas nécessaire .

#### **A. Cas d'urgence : le danger grave et imminent**

Le premier cas est celui caractérisé par une situation d'urgence . Les autorités compétentes devront intervenir immédiatement car la présence du conteneur épave présente un danger grave et imminent qui demande une intervention rapide et urgente .

Ainsi l'article 9 du décret du 26 Décembre 1961 modifié par le décret de 1985 dispose que « *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 .»*

Dans ce cas l'Etat interviendra immédiatement et sans mise en demeure pour faire cesser le danger .

L'article L.5242-16 du Code des transports <sup>77</sup>dispose également qu' « *en cas d'urgence, l'intervention ( de l'administration ) peut être exécutée d'office sans délai »* De même l'article L218-72 du code de l'environnement prévoit l'intervention d'office de l'Etat en cas d'urgence .

### **B . Le cas ou le propriétaire reste inconnu**

Le second cas ou il ne sera pas procédé à une mise en demeure est celui ou le propriétaire du conteneur perdu reste inconnu ou n'a pu être prévenu en temps utile .En effet , il est souvent difficile d'identifier le propriétaire des cargaisons . Dans ce cas la notification de la découverte de l'épave et la mise en demeure feront seulement l'objet d'une publicité par voie d'affiches ou d'insertion dans la presse (article 4 et 7 du décret du 26 Décembre 1961 ) .

### **◇ Paragraphe 3. Les effets de la mise en demeure**

Une fois la mise en demeure réalisée en bonne et due forme , plusieurs situations peuvent être envisagées .

Soit le propriétaire du conteneur se manifeste dans les délais qui lui sont impartis auprès des autorités compétentes et prend les mesures nécessaires pour neutraliser le danger que représente son épave . Le cas échéant , il pourra avoir recours à une entreprise de remorquage privée ou recourir aux services de l'Etat .

---

<sup>77</sup> Anciennement Article 1er de la loi du 24 Novembre 1961 relative à la police des épaves maritimes



En pratique , il est rare que le propriétaire intervienne dans l'enlèvement de l'épave compte tenu des moyens à déployer et du coût que représente cette intervention . Le propriétaire préfère souvent « faire la sourde oreille » et laisser les autorités étatiques se charger du relèvement du conteneur à sa place .

En effet dans l'hypothèse ou la mise en demeure est restée sans effet ou n'a pas produit les effets attendus dans les délais impartis , les textes prévoient que l'administration procédera , au lieu et place du propriétaire , aux opérations de relèvement de l'épave aux frais du propriétaire . Nous verrons dans le chapitre suivant par quelle action et sur quel fondement l'Etat obtiendra remboursement des débours exposés lors des opérations de récupération des conteneurs .

## **Chapitre 2 L'action en recouvrement de l'administration et les différents angles d'attaques pour obtenir remboursement des frais exposés lors des opérations de récupération**

L'administration qui a réalisé les opérations de récupération de l'épave doit demander le recouvrement des frais qu'elle a engagée auprès du propriétaire de l'épave ou de l'armateur ; ces frais représentant ben souvent une somme importante ( **Section 1** ) . La jurisprudence sur ce point a connu une importante évolution et les angles d'attaque qu'offrent les textes sont diverses ( **Section 2** ) .

### **Section 1. Le cadre juridique de l'intervention de l'Etat en mer pour obtenir le remboursement des frais engagés pour la récupération de l'épave**

En l'absence de textes propres à la situation du conteneur tombé à la mer , les textes relatifs aux épaves sont venus combler ce vide juridique pour permettre à l'Etat de recouvrer les frais engagés lors de la récupération des boites . A ce sujet il convient de s'interroger sur la nature de la créance de l'Etat ( §1 ).

Les pouvoirs d'intervention de l'administration pour les opérations de récupération d'épaves maritimes sont prévus par différents textes en droit interne (§2) comme en droit international (§3) . Ces pouvoirs d'intervention découlent notamment du décret du 6 Février 2004 qui octroie au préfet maritime des pouvoirs de police générale .

En principe les activités de police de récupération de conteneurs épaves ne peuvent être mis à la charge d'un usager. Il est dérogé à ce principe dès lors que les opérations entreprises par les autorités publiques caractérisent une prestation spéciale réalisée dans leur intérêt exclusif et personnel . Dans ce dernier cas , les textes que nous allons évoquer fondent l'action de l'Etat aux frais et risques du propriétaire de l'épave ou de l'armateur ou propriétaire du navire .

Ces frais seront mis à la charge du propriétaire de l'épave ou de l'armateur ou propriétaire du navire lorsque les opérations excèdent les besoins normaux de surveillance des voies maritimes .

#### **◇ Paragraphe 1 . La nature de la créance de l'Etat**

Les frais engagés par l'Etat pour la récupération des conteneurs perdus en mer représentent indéniablement une créance . Il convient de s'interroger sur la nature juridique de cette créance .

Le Conseil d'Etat dans un arrêt du 15 Avril 2011<sup>78</sup> a affirmé que « *la créance que l'Etat est susceptible de détenir sur une personne privée au titre des frais afférents à une intervention en mer exécutée dans le cadre de la mission de police administrative confiée au préfet maritime par l'article 1er du décret du 6 Février 2004 et assurée par lui au nom de l'Etat tant dans la mer territoriale française qu'au delà de celle ci en application es stipulations de l'article 221 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer , **présente par nature le caractère d'une créance administrative** ; que dès lors , la juridiction administrative est seule compétente pour se prononcer sur le bien fondée d'une telle créance . »*

Réaffirmé par l'arrêt du 28 octobre 2011 dans l'affaire Navire Portugal par la Cour d'appel de Nantes<sup>79</sup> , la nature de la créance de l'Etat a bien été considéré par le juge nantais comme une créance administrative .

<sup>78</sup> Conseil d'État, 15 avril 2011, navire Xing Qing Dao, DMF 2011.552)

<sup>79</sup> CAA Nantes , navire Portugal , 28 Octobre 2011

## ◇ Paragraphe 2 . Fondements textuels en droit interne

Plusieurs textes peuvent être invoquées par l'Etat .Pour obtenir satisfaction , il pourra invoquer les textes relatifs aux épaves (A), le droit de l'environnement ( B) , le droit de l'assistance ( C) ou encore avoirs recours au droit commun de la responsabilité ( D) .

### A . Le droit de la police des épaves

Le Code des transports qui reprends les dispositions de la loi du 24 Novembre 1961 relative à la police des épaves maritimes et du décret du 26 Décembre 1961(dans sa version modifiée ) fixant le régime des épaves maritimes fondent l'intervention des autorités publiques compétentes dans le cadre de l'action de l'Etat en mer , pour le relèvement des épaves .

L'article 1er de la loi précitée devenu l'article L5242-16 du Code des transports et l'article L5242-18 du même code prévoient que dès lors que la mise en demeure est restée sans effet « (...) l'Etat ou l'autorité portuaire mentionnée à l'article L.5331-5, selon le cas peut intervenir aux frais et risques du propriétaire, de l'armateur ou de l'exploitant ».

L'article 8 et 9 du décret de 1961 prévoient également l'intervention de l'autorité compétente lorsque la mise en demeure est restée lettre morte ou lorsque le propriétaire est inconnu ou n'a pu être avisé de l'incident .En cas de danger grave et imminent , l'intervention sera immédiate et sans mise en demeure .

L'article 9 du décret du 26 décembre 1961 dans sa version modifiée prévoit que l'intervention d'urgence des autorités compétentes se fait « *aux frais et risques du propriétaire (de l'épave)* » . L'article 8 du décret prévoit que l'autorité compétente interviendra également aux frais et risques du propriétaire lorsque celui ci demande son intervention .

Pour obtenir le recouvrement des débours exposés lors des opérations de récupération du conteneur épave , l'administration pourra donc agir sur le fondement de ces textes pour demander le remboursement des frais engagés au propriétaire de l'épave .

Ainsi la réglementation relative aux épaves ne met en aucun cas le remboursement des frais engagés à la charge du propriétaire du navire ou de l'armateur . Seule une action contre le propriétaire des conteneurs devenus épaves est possible sur ce fondement . Cela est regrettable car dans bien des cas le propriétaire est difficile à identifier . Une partie de la doctrine s'accorde à considérer que ce droit n'est plus adapté compte tenu du gigantisme des portes conteneurs .

Ces dispositions s'appliquent dès lors que les épaves présentent un danger pour la navigation , peu importe que les conteneurs renferment des matières dangereuses . Pour engager la responsabilité de l'armateur ou exploitant du navire , il faudra avoir recours à d'autres dispositions en vigueur .

## **B . Le droit de l'environnement**

L'article L218-72 du Code de l'environnement issue de la loi du 7 Juillet 1976 <sup>80</sup> codifiant les dispositions de l'article 16 de la loi du 7 Juillet 1976 sur la répression et la prévention de la pollution marine et la lutte contre les pollutions accidentelles fonde également l'action de l'Etat en mer après mise en demeure ou même sans mise en demeure si la situation présente un cas d'urgence . Ce texte constitue à lui seul la section du code de l'environnement intitulée « mesure de police maritime d'urgence » . <sup>81</sup>

- **L'article L218-72 du code de l'environnement dans sa rédaction antérieure**

Ce texte prévoyait dans sa rédaction antérieure l'intervention de l'Etat aux frais du propriétaire dans des conditions strictes et restrictives . Il fallait que deux conditions cumulatives soient réunies .

---

<sup>80</sup> Loi n°76-599 relative à la prévention et à la répression de la pollution marine par les opérations d'immersion effectuées par les navires et aéronefs , et à la lutte contre la pollution marine accidentelle

<sup>81</sup> Section V du chapitre VIII intitulé « dispositions spéciales aux eaux marines et aux voies ouvertes à la navigation maritime du Code de l'environnement »

D'une part le navire à l'origine de la perte des boîtes devait transporter des substances nocives dangereuses ou des hydrocarbures , d'autre part il devait être victime d'une avarie ou subir un accident de mer dans des circonstances de nature à créer une menace de pollution pour le littoral .

Ainsi dans sa rédaction initiale , l'article L218-72 du code de l'environnement prévoyait que l'Etat n'agirait aux frais de l'armateur, du propriétaire ou de l'exploitant que dans le cas où les conteneurs comporteraient des matières dangereuses susceptibles de créer un danger pour le littoral .Par conséquent cet article offrait peu de chance à l'Administration d'obtenir le recouvrement des sommes par elle engagées pour les autres types de conteneurs .Le remboursement des mesures prises par l'administration ne pouvait être envisagé qu'en cas d'avarie ou d'accident en mer pouvant créer un danger grave d'atteinte au littoral ou une pollution .

- **L'article L218-72 du code de l'environnement dans sa version modifiée**

Depuis la modification de l'article par la loi du 17 Mai 2011<sup>82</sup> ,l'Etat peut désormais intervenir et obtenir remboursement des frais « *dans le cas de la perte d'éléments de la cargaison d'un navire, transportée en conteneurs, en colis, en citernes ou en vrac, susceptibles de créer un danger grave, direct ou indirect, pour l'environnement »*

La modification de l'article L.218-72 a été largement saluée et permet à l'Etat de bénéficier d'un fondement légal solide pour obtenir un droit à remboursement pour tout type de conteneurs .

Cette modification implique plusieurs conséquences :

D'abord , elle permet de mettre l'accent sur le risque que présente le conteneur pour l'environnement . Le législateur reconnaît que la seule présence des conteneurs à l'eau , qu'il renferment des substances nocives ou non caractérise à elle seule une pollution . La prévention d'une menace directe ou indirecte de pollution est prise en compte et on ne peut que s'incliner devant cette nouvelle prise de conscience .

---

82 Loi n°2011-525 intitulée loi de simplification et d'amélioration de la qualité du droit

De plus , cela permet à l'Etat de recouvrer les frais engagés non pas seulement pour les mesures prise pour mettre fin a un danger grave d'atteinte au littoral en cas d'accident survenu à un navire , mais également lors de la seule perte de cargaison notamment transportées par conteneurs .

Enfin l'action en remboursement pourra être engagée à la fois contre le propriétaire des conteneurs et contre l'armateur / propriétaire du navire . Si auparavant l'Etat ne pouvait qu'engager une action en remboursement contre le propriétaire de l'épave en se fondant sur le régime juridique propre aux épaves , il peut désormais intervenir à l'encontre de l'armateur et ce nonobstant l'absence de substances dangereuses .

Avant la modification de l'article L.218-72 du code de l'environnement , l'Etat n'avait d'autre choix que de recourir au droit commun pour engager une action en remboursement à l'encontre de l'armateur . La jurisprudence récente a démontrée que rien n'empêche l'Etat d'agir cumulativement contre le propriétaire de l'épave et contre l'armateur ou le propriétaire du navire<sup>83</sup>

### **C . le droit de l'assistance : la loi du 7 Juillet 1967**

Cette loi , si elle est toujours en vigueur est nettement évincée par la Convention de 1989 sur l'assistance . En effet son champ d'application est réduit comme l'affirme Monsieur le professeur P. Bonassies , « à l'assistance apportée en eaux françaises entre bateaux français , ou dans les mêmes eaux en cas d'assistance à un bien »<sup>84</sup>

Cependant les juges s'entêtent parfois à la viser de façon erronée à l'appui de leur décision comme ce fut le cas dans l'arrêt du Conseil d'Etat en date du 15 Avril 2011 relatif au Navire Xing Qing Dao .

---

<sup>83</sup> Voir Section suivante

<sup>84</sup> Pour plus de précisions sur ce point cf . Le domaine d'application de la loi française sur l'assistance maritime , DMF 2006.675

#### D .Le recours au droit commun pour imputer la créance au propriétaire du navire ou de l'armateur

Normalement , la loi spéciale , dans notre cas la loi du 24 Novembre 1961 sur les épaves prévaut sur la loi générale en l'occurrence le droit commun de la responsabilité .

Cependant dans l'affaire du Sherbro , la Cour de cassation a par un arrêt du 16 Décembre 2008 jugé que rien n'empêche la recherche d'une responsabilité de l'armateur ou du propriétaire du navire sur le fondement des articles 1382 et suivants du Code civil. Ainsi comme le souligne Monsieur le professeur P. Bonassies <sup>85</sup>elle affirme la primauté des règles de responsabilité civile délictuelle sur le régime spécifique des épaves maritimes .

L'Etat peut donc fonder son action sur la responsabilité du fait des choses prévue par les article 1382 et suivants du code civil . En l'absence de faute prouvée l'armateur pourra voir sa responsabilité engagée en sa qualité de gardien des choses mises à bord sur le fondement de l'article 1384-1 du Code civil

La Haute juridiction a ainsi affirmé dans l'arrêt du 16 Décembre 2008 :

*« 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 œuvre , ne fait pas obstacle au droit que l'Etat , qui a procédé à de telles opérations , tient des article 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 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 . »*

---

85 DMF 2009 n°701 . P. Bonassies



Ce courant jurisprudentiel sera confirmé par la Cour d'appel de Rouen le 5 Juin 2008 dans l'affaire du Navire Jerba . Ainsi , comme l'affirme Monsieur Barham Touré<sup>86</sup> , la Cour suprême reconnaît la responsabilité de l'armateur en tant que gardien des marchandises transportées pour les dommages qu'elles peuvent causer . L'armateur exerce sur ces marchandises un pouvoir de contrôle et de direction durant le transport .

Cette jurisprudence est audacieuse en ce qu'elle permet de contourner la situation d'impunité de l'armateur dans laquelle le place les textes sur le régime des épaves maritimes .

Aujourd'hui , grâce à sa modification , l'article 218-72 du Code de l'environnement est le texte de référence qui fonde l'action en remboursement de l'Etat et l'arrêt du 16 Décembre 2008 a été rendu avant que cette modification n'intervienne . Cependant le recours même subsidiaire au droit commun sera toujours utile à l'Etat pour fonder son action et notamment dans le cas ou le danger pour l'environnement serait contesté .

### **◇ Paragraphe 3 . Les fondements textuels en droit international**

#### **A. La Convention de Bruxelles du 29 Novembre 1969**

Le principe de l'exclusivité de la loi du pavillon prévaut en haute mer . Toutefois , l'Etat côtier pourra intervenir sur un navire étranger au delà de ses eaux territoriales et plus généralement au delà des espaces placés sous sa souveraineté lorsque la présence dudit navire est susceptible de causer un danger et de compromettre ses intérêts .

Si l'épave de conteneur présente des risques pour l'environnement ou un danger pour la circulation maritime , l'Etat côtier pourra intervenir en toute légitimité tant que son intervention ne viole aucun principe du droit international .

---

86 Revue de droit des transports Juin 2009 page 15

Lorsque l'épave dérive au delà des eaux territoriales mais présente un risque pour l'Etat côtier il pourra intervenir .La possibilité d'action de l'Etat est confortée par les dispositions des Conventions internationales suivantes :

L'article 1er 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 permet à l'Etat côtier d'intervenir en haute mer pour prévenir ou faire cesser tout danger grave et imminent de pollution des eaux de la mer par les hydrocarbures qui menacent ses côtes .

### **B. La Convention de Montego Bay du 10 Décembre 1952**

Pareillement , la Convention internationale sur le droit de la mer du 10 Décembre 1952 ( Convention de Montego Bay ) reconnaît à l'Etat côtier des pouvoirs de police sur les espaces qui relèvent de sa juridiction . C'est plus précisément l'article 221 <sup>87</sup> qui prévoit la possible intervention de l'Etat côtier en dehors de sa mer territoriale pour empêcher une pollution de son littoral à la suite d'un accident de mer .

Cependant ce texte ne prévoit rien sur l'imputabilité des frais engagés en haute mer par l'Etat côtier . Ainsi , l'Etat ne pourra fonder son action sur ce texte pour obtenir remboursement auprès de l'armateur ou du propriétaire de l'épave .

On constate que ces textes internationaux cantonnent l'action de l'Etat en mer au cas d'accident et aux menaces de pollution suivantes de tels accidents . Cependant , on peut affirmer que la seule présence d'un conteneur à la mer , en dehors de tout risque environnemental représente une menace .

---

<sup>87</sup> Cf annexe 7 pour le texte original

## **B. La Convention de Nairobi du 18 Mai 2007**

La Convention internationale de Nairobi sur l'enlèvement des épaves du 18 Mai 2007 qui fait actuellement l'objet d'un projet de loi de ratification <sup>88</sup> entrera en vigueur le 14 Avril 2015 . Elle pourrait apporter une solution aux difficultés nées du remboursement des frais engagés par l'Etat .

En effet le texte international pose le principe que tout Etat partie est en droit de prendre les mesures nécessaires à l'enlèvement des conteneurs tombés à la mer qui présentent un danger dans les eaux extra territoriales et d'être remboursé pour les frais engagés .

Pour ce remboursement , la Convention vise « le propriétaire inscrit » . Ce terme désigne la ou les personnes au nom de laquelle ou desquelles le navire est immatriculé ou à défaut le personne propriétaire du navire au moment de la survenance de l'accident de mer . <sup>89</sup>

Ainsi les armateurs seront financièrement responsables des frais occasionnés par les opérations de relèvement . De plus ils seront obligés de prendre une assurance contre ce risque ou ils devront disposer d'une garantie financière

La convention prévoit également que les Etats pourront se retourner directement contre les assureurs pour se voir restituer les frais occasionnés pour l'enlèvement des épaves . Cette responsabilité canalisée sur un seul acteur du transport permettra de mettre fin à nombre de contentieux pour l'Etat .

---

<sup>88</sup> Le Danemark étant le 10 eme Etat ayant déposé le 14 Avril 2014 à l'OMI ses instruments de ratification , la Convention de Nairobi entrera en vigueur le 14 Avril prochain . Quant à la France , les ministre des affaires étrangères Laurent Fabius a présenté le 10 Juillet 2013 un projet de loi de ratification en conseil des ministres . Le texte attend actuellement d'être examiné par le Parlement .

<sup>89</sup> Conteneurs à la mer et action en recouvrement des frais engagés par l'Etat pour leur récupération – Martine Le Bihan Guénolé / DMF 2011 n° 726

### C. La Convention de Londres du 28 Avril 1989

Les textes sur le régime juridique de l'assistance en mer peuvent également être invoqués par l'Etat pour recouvrer les dépenses de relèvement des conteneurs .

Comme le souligne Monsieur le Professeur P.Bonassies<sup>90</sup> cette Convention s'impose aux juridictions civiles et administratives.Des dispositions législatives internes les rendant applicables ne sont pas nécessaires à son application .

La Convention de 1989 prévoit une rémunération de l'assistant seulement lorsque plusieurs conditions sont réunies . C'est l'article 12 de la Convention de 1989 qui prévoit que les opérations d'assistance font l'objet d'une rémunération dès lors qu'elles ont eu un résultat utile . C'est à la règle « No cure no pay »<sup>91</sup> que le texte fait référence ici .

L'article 13 de la même Convention pose les critères d'évaluation de la rémunération et notamment celui de la valeur des bien sauvés . Le montant de la rémunération ne pourra excéder celui des biens sauvés .

Enfin l'article 14 de la même Convention prévoit qu'une indemnité spéciale sera octroyée à l'assistant si les opérations qu'il a effectuées « *à l'égard d'un navire qui par lui même ou par sa cargaison menaçait de causer des dommages à l'environnement* ». L'assistant a donc le droit dans ces conditions à une rémunération spéciale équivalente aux dépenses qu'il a engagées , et ce , quelque soit le résultat de l'assistance .

Si l'assistance a permis de prévenir ou de limiter le dommage environnemental , l'indemnité spéciale stipulée par l'article 14 pourra être augmentée d'une somme représentant 30 % à 100% des dépenses engagées<sup>92</sup> .

---

90 DMF 20011 n°726 « Du régime applicable au relèvement de conteneurs perdus en mer ou « l'horizon s'éclaircit »

91 « Pas de résultat , pas de rémunération »

92 L'indemnité sera augmentée d'une somme représentant 100 % des dépenses engagées « si le tribunal le juge équitable et juste » selon l'article 14 de la Convention de 1989

Cette indemnité spéciale ne sera pas due si l'assistant a déjà reçu une indemnité égale ou supérieure à l'indemnité spéciale en vertu de l'article 13 du même texte .

C'est notamment sur le texte de la Convention de 1989 que l'Etat français fondait son action dans la récente affaire du China Shipping Container lines que nous traiterons dans la section suivante .

#### **◇ Paragraphe 4 . La question de la limitation de responsabilité**

La question qui se pose en l'espèce est de savoir si l'armateur ou le propriétaire du navire débiteur condamné à rembourser l'Etat peut limiter sa responsabilité ?

Comme l'affirme Monsieur Martin Ndende<sup>93</sup> , le droit maritime est hostile à l'application de la limitation de responsabilité de l'armateur prévu par l'article 2 paragraphe 1 de la Convention de Londres de 1976 à l'égard des créances invoquées par les pouvoirs publics .

Cependant cette impossibilité pour l'armateur de limiter sa responsabilité nous paraît plus que justifiée . Ne serait ce pas un non sens que de permettre une telle limitation alors même que le propriétaire tente d'esquiver sa responsabilité en laissant à l'Administration le soin de récupérer l'épave qui lui appartient ?

En droit interne les dispositions de la *Loi du 22 décembre 1984*<sup>94</sup> oeuvrent en faveur d'un remboursement intégral des créances de l'Etat nées des opérations de récupération des conteneurs en disposant que :

*« Le propriétaire d'un navire ne peut opposer la limitation de sa responsabilité aux créances de l'Etat ou de toute personne morale de droit public qui aurait, au lieu et place du propriétaire, renfloué, enlevé, détruit ou rendu inoffensif, un navire coulé, échoué ou abandonné, y compris tout ce qui se trouve ou s'est trouvé à bord »*

<sup>93</sup> DMF 2002 M.Ndendé les épaves maritimes et la limitation de responsabilité

<sup>94</sup> Loi modifiant l'article 59 de la *Loi du 3 janvier 1967* sur le statut des navires et autres bâtiments de mer

Or, dans la plupart des cas ce sont les dispositions de la Convention de Londres du 19 Novembre 1976 qui seront applicables au litige et l'article 2 § 1 de la Convention pose le principe de la limitation de responsabilités pour certaines créances et notamment les :

« 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 »

Pour contrer les règles posées par l'article 2 de la Convention , l'Etat français a assorti de réserves la signature de la Convention . Seulement ces réserves , empreintes d'ambiguïté, ont posé d'importantes difficultés aux juges et ont suscité une controverse en doctrine . Dans l'affaire du Navire Jerba <sup>95</sup>, la Cour de cassation a finalement admis que cette réserve constituait une décision unilatérale visant à exclure l'application de ce texte .

Si par la décision de la haute juridiction le débat semble s'être éteint , il pourrait ressurgir avec l'entrée en vigueur de la Convention de Nairobi qui prévoit « qu'aucune disposition de la Convention n'affecte le droit du propriétaire inscrit (est visé le propriétaire du navire ) de limiter sa responsabilité en vertu d'un régime national ou international applicable , tel que la Convention de 1976 sur la limitation de responsabilité en matière de créances maritimes » <sup>96</sup>

---

95 Cass 1er civ 11 Juillet 2006 n°02-20389, *Tunisian Sea Transport Company c/ Etat français*

96 Problème soulevé par Martine Le Bihan Guénolé DMF 2011 n°726

## **Section 2 .L' évolution jurisprudentielle pour les actions en remboursement des opérations de relèvement des conteneurs perdus en mer**

Pour une illustration pratique des textes qui fondent l'action de l'Etat , nous nous intéresserons dans la présente section aux affaires récentes dont le litige concerne l'action de l'Etat et les fondements juridiques invoqués pour obtenir remboursement des frais engagés au cours d'opérations de relèvement de conteneurs . La jurisprudence, plutôt houleuse sur ce point devrait se stabiliser avec la modification de l'article L218-72 du Code de l'environnement et l'entrée en vigueur de la Convention de Nairobi du 18 Mai 2007 .

### **◇ Paragraphe 1 . Action de l'Etat fondée sur les textes relatifs à l'assistance**

#### **A . L'arrêt Xing Qing Dao, Conseil d'Etat ,15 Avril 2011 :**

Nous rappellerons succinctement les faits de cette affaire et déroulement de la procédure pour nous intéresser plus particulièrement au dénouement de l'affaire devant le Conseil d'Etat.

Dans les faits , le 27 Octobre 2004 , le navire Xing Qing Dao perdait au large des côtes bretonnes 20 conteneurs . Par le Préfet maritime de l'Atlantique , l'armateur fut mis en demeure de faire cesser le danger que représentent les conteneurs pour la navigation .Par la suite l'Administration réclamait à l'armateur le remboursement des frais engagés<sup>97</sup> par elle pour les opérations de récupération à l'armateur . Or en l'espèce , seule une boîte comportant en partie des cartons de cigarettes non endommagés avait été récupéré .

---

<sup>97</sup> Frais représentant l'importante somme de 139 257,39 euros

Les juges du fond annulèrent l'ordre de paiement et ordonnèrent le remboursement de l'armateur . Par une décision du 2 Décembre 2008 , la Cour administrative d'appel de Nantes confirma le jugement <sup>98</sup>des juges du tribunal administratif de Rennes et rejeta les arguments d'appel du Ministre de la défense. En cause d'appel , le ministre de la défense invoquait l'article L218-72 du Code de l'environnement , l'article 221 de la Convention de Montego Bay et les textes sur l'assistance à savoir la Convention de 1989 et loi de 1967 .

La Cour estima que l'article L218-72 du code de l'environnement ( dans sa rédaction antérieure ) n'était pas applicable car les marchandises n'étaient pas dangereuses et que la Convention de Montego Bay ne prévoyait pas la récupération des frais sur l'armateur . Enfin elle considéra les textes sur l'assistance inapplicables au regard du résultat des opérations qu'elle jugea inutiles . Ainsi pour débouter l'Etat de sa demande ,la cour d'appel en conclut que l'action ne pouvait être intentée contre l'armateur mais seulement contre le propriétaire des épaves .

Par un arrêt du Conseil d'Etat en date du 15 Avril 2011 « l'horizon s'éclaircit »<sup>99</sup>. La haute juridiction censure les juges d'appel à l'appui des textes sur l'assistance maritime

Elle reconnaît à juste titre un résultat utile à l'opération de récupération menée par les autorités compétentes , et reproche aux juges du fonds d'avoir négligé de considérer que les marchandises récupérées représentaient une valeur de 457 380 euros . Sur ce point elle affirme qu'il ne pouvait « être soutenu que l'opération d'assistance n'(avait ) pas eu un résultat utile au sens du paragraphe 1 de l'article 12 de la Convention du 28 avril 1989 » .

On peut cependant s'interroger sur le silence du Conseil d'Etat quant à l'indemnité spéciale prévue à l'article 14 de la Convention de 1969 <sup>100</sup>

---

<sup>98</sup> Jugement du 26 Novembre 2006

<sup>99</sup> Selon l'expression de Monsieur le Professeur P.Bonassies dans l'article « Du régime applicable au relèvement de conteneurs perdus en mer , ou « l'horizon s'éclaircit » DMF 2011 n°726

<sup>100</sup> Sur ce point voir « Du régime applicable au relèvement de conteneurs perdus en mer , ou « l'horizon s'éclaircit »e DMF 2011 n°726 par P.Bonassies



Il semblerait que l'Etat était fondé à en bénéficier puisque la haute juridiction reconnaît elle même que « la dérive des conteneurs, susceptible de causer un accident de mer (..) exposait les côtes françaises , en cas de collision avec un navire , à un risque de pollution » . Or n'est ce pas exactement la « menace de causer des dommages à l'environnement » que vise l'article 14 ?

Quoi qu'il en soit , l'apport de cet arrêt est très positif pour l'action de l'Etat.

### **B. Affaire Navire Portugal et Navire Socol 2 . CAA Nantes 28 Octobre 2011**

Nous traiterons ensemble ces deux affaires qui font l'objet de deux arrêts rendus le même jour .

Dans la première affaire qui concerne le Navire Portugal , il s'agissait de la perte en mer de plusieurs conteneurs . Après la mise en place d'importantes recherches , la marine nationale parvint à en récupérer trois . Le coût de l'intervention s'élevait 51 094 euros. L'administration émet, pour obtenir remboursement , un titre exécutoire .

Dans un premier temps, ce titre exécutoire fut annulé par le tribunal administratif de Rennes .

Puis la Cour administrative d'appel de Nantes est venu réformer cette décision au visa des textes sur l'assistance maritime à savoir la Convention de 1969 art 13 et 14 ) et de la loi du 7 Juillet 1967 ( art 9 et art 21) . En effet elle affirme que « *considérant qu'il est constant que les trois conteneurs récupérés étaient remplis de décorations de Noël , qu'il n'est ni établi , ni même allégué que la marchandise sauvée ne représenterait aucune valeur en cas de commercialisation ; que dès lors , l'opération d'assistance doit être regardée comme ayant eu un résultat utile au sens du paragraphe 1 de l'article 12 de la convention du 28 Avril 1989* »

Cette solution qui s'inscrit dans la lignée de l'arrêt du 15 Avril 2011 mérite d'être approuvée .<sup>101</sup>

---

<sup>101</sup> Pour un approfondissement de l'arrêt cf observation P. Bonnassies DMF 2012 N° 732 « la saga des conteneurs perdus en mer continue »

Quant au second arrêt rendu le même jour, des ballots de bois transportés par le Navire Socol ont été perdus en mer à 150 km au Sud de l'île d'Ouessant . SI l'intervention coutait à l'Etat 48 937 euros , les intervenants ne parvinrent pas à récupérer la cargaison naufragée . Comme dans le cas précédent cette créance fit l'objet d'un titre exécutoire en vue de son recouvrement .

La Cour administrative de Nantes a suivi les premiers juges en déboutant le ministre de la défense de sa demande . Au visa de la loi de 1967 et la convention de 1989 , la Cour a retenu que les opérations engagées ne pouvaient pas être regardées comme ayant eu un résultat utile , puisque aucun ballot de bois n'avait pu être récupéré .

Ainsi l'Etat ne peut prétendre à aucune indemnité d'assistance dès lors qu'aucun conteneur n'a été récupéré , du moins sur le fondement des textes sur l'assistance maritime .

Dans sa décision , la Cour ajoute que d'autres dispositions ou stipulations étaient susceptibles de servir de fondement légal au titre exécutoire litigieux .

Ainsi l'Etat aurait pu obtenir gain de cause à l'appui d'autres fondements juridiques. S'il ne pouvait invoquer l'article L218.72 du code de l'environnement dans sa version modifiée( car pas encore entrée en vigueur au moment des faits) , il aurait pu subsidiairement appuyer son action au visa des articles 1382 et 1384 du Code civil à l'encontre de l'armateur .

#### **◇ Paragraphe 2 .Les actions fondées sur le droit commun de la responsabilité**

Si la voie normale pour agir est désormais l'article 218-72 du Code de l'environnement , l'Etat pourra toujours, à titre subsidiaire, avoir recours aux dispositions du Code civil pour obtenir satisfaction . Ce recours au droit commun sera d'autant plus utile dans le cas ou le danger pour l'environnement se trouvera contesté .

### **A . L'affaire Sherbro Cass 16 Décembre 2008**

Dans les faits , le 8 Décembre 1993 , le porte-conteneurs français Sherbro est pris dans une forte tempête , 88 conteneurs sont perdus dont 10 qui contenaient des matières dangereuses notamment des pesticides qui présentent une menace importante dont l'environnement . L'administration demande à l'armateur du navire le remboursement des frais qu'elle a engagée .

Le 11 octobre 2007, la Cour d'appel de Versailles condamne l'armateur du Sherbro, le Groupe Bolloré, à rembourser la somme de 476 000 euros au titre des opérations de récupération des conteneur engagés par l'Etat . Le 16 décembre 2008, la Cour de cassation confirme ce jugement.

La Cour de cassation , dans cette affaire écarte la mise en jeu de la responsabilité de l'armateur sur la base des textes relatifs au régime juridique des épaves . Toutefois, par cet arrêt, elle élargit les moyens d'action de l'Etat sur le fondement du droit commun de la responsabilité civile des articles 1382 et suivants du Code civil .et retient la faute de l'armateur , en relevant des défaut dans l'arrimage et le saissage des conteneurs .

En effet elle affirme 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 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 . »*

### **B . L'affaire Jerba : CA Rouen , 5 Juin 2008**

Dans cet arrêt la Cour suprême n'a pas hésité à réaffirmer la possible application des articles relatifs à la responsabilité civile à l'action en remboursement de l'Etat créancier. La responsabilité de l'armateur est retenue en tant que *« gardien des marchandises , constituées en l'espèce par les grumes qui ont été précipitées dans la mer »*.

Cet arrêt s'aligne avec fidélité sur la définition donnée de la notion de garde par les Chambres réunies dans le célèbre arrêt Franck (2 décembre 1941) .

Dans les faits , le Navire tunisien Jerba avait perdu 800 billes de bois chargés en pontée . L'administration demandait sur le fondement de l'article 1384-1 du Code civil à l'armateur le remboursement des frais engagés pour leur récupération .

La Cour pour condamner l'armateur affirme que « 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 . Ainsi , 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 des grumes , qui a obligé l'Etat français à mettre en œuvre des moyens pour sécuriser la zone dans le cadre de sa mission , lui a causé un préjudice que le gardien de ces choses ( l'armateur ) était tenu de réparer . En conséquence du désarrimage et de la perte de cargaison du navire Jerba ;l'armateur a été condamné par la Cour d'Appel de Rouen .

## **Chapitre 3 .Les autres intervenants engageant leur responsabilité dans la perte des conteneurs et la réparation des dommages causés au domaine public et à l'environnement**

Comme nous l'avons vu précédemment , le propriétaire de l'épave ou l'armateur ou propriétaire du navire selon les textes a l'obligation de procéder à l'enlèvement de l'épave ; et dans le cas de l'intervention de l'Etat dans les opérations de récupération, il devra procéder au remboursement des frais engagés par celui ci pour mener à bien la récupération .

Pendant d'autres acteurs peuvent également être tenus pour responsables pénalement ou civilement de la perte des conteneurs

( **Section 1** ) . En outre les dommages au domaine public maritime et à l'environnement devront aussi faire l'objet d'une réparation (**Section 2**) .

### **Section 1.Les différents intervenants susceptibles d'engager leur responsabilité**

Le chargeur (§1) , le manutentionnaire (§2) , l'exploitant du navire (§3) comme le capitaine (§4) peuvent voir leur responsabilité engagée en cas de perte de conteneurs à la mer .

#### **◇ Paragraphe 1 . Responsabilité du chargeur et fausse déclaration**

Le chargeur qui fait une fausse déclaration quant à la nature , la valeur ou le poids de la marchandise engage sa responsabilité . L'article 31 de la loi de 1966 dispose que « *lorsque le chargeur a fait une déclaration sciemment inexacte de la nature ou de la valeur des marchandises , le transporteur n'encourt aucune responsabilité pour les pertes ou dommages survenus à ces marchandises* » .

Plusieurs dispositions du code des transports prévoient également la responsabilité du chargeur en cas de dommage ou perte de la marchandise dans les termes suivants :

- L'article L5422-4 du Code des transports dispose que :  
« le chargeur est garant de l'exactitude des mentions relatives à la marchandise inscrites sur le connaissement conformément à ses déclarations . Toute inexactitude commise par lui engage sa responsabilité à l'égard du transporteur . Celui ci ne peut s'en prévaloir qu'à l'égard du chargeur .

- L'article L5422-10 du Code des transports dispose que :  
« le chargeur est responsable des dommages causés au navire ou aux autres marchandises par sa faute ou par le vice propre de sa marchandise »

De même , la Convention de Bruxelles de 1924 pour l'unification de certaines règles en matière de connaissement prévoit des règles analogues en matières de fausse déclaration .

- L'article 3.5 de la Convention de Bruxelles de 1924 dispose que :  
« Le chargeur sera considéré avoir garanti au transporteur , au moment du chargement , l'exactitude des marques , du nombre , de la quantité et du poids tels qu'ils sont fournis par lui , et le chargeur indemniserà le transport de toutes pertes , dommages ou dépenses provenant ou résultant d'inexactitudes sur ces points ( ... ) .

- L'article 4§5 h) de la Convention de 1924 modifié par le protocole de 1968 dispose que :  
« ni le transporteur , ni le navire ne seront en aucun cas responsables pour perte ou dommage causé aux marchandises ou les concernant , si dans le connaissement le chargeur a fait sciemment une fausse déclaration de leur nature ou de leur valeur » .

Par conséquent , en cas de chute de conteneurs à la mer , les fausses déclarations du chargeur peuvent avoir de lourdes conséquences . Il pourra être tenu pour responsable des opérations de récupération des conteneurs par l'administration et devra réparer les dommages causés par les conteneurs dont la marchandise fait l'objet d'une fausse déclaration .

### ◇ Paragraphe 2. La responsabilité du manutentionnaire

Le transporteur mis en cause pourra exercer une action récursoire contre le manutentionnaire , notamment dans le cas où la pyramide des poids n'a pas été respectée et a causé la chute des conteneurs à la mer .

Le manutentionnaire exerce son activité en toute indépendance , s'il coopère avec l'armateur pour élaborer le plan de chargement il n'est en aucun cas un de ses préposés . Le manutentionnaire est le professionnel de la manutention et a l'initiative de l'élaboration du plan de chargement . Le seul contrôle du plan par le bord ne lui permet pas de s'exonérer de sa responsabilité. Ainsi sa responsabilité pourra être engagée sur un fondement légal et pour faute prouvée .<sup>102</sup>

Dans un arrêt rendu par la Cour d'appel de Rouen le 26 Janvier 2012 à propos de l'affaire Canmar Pride les juges du fond retiennent la responsabilité du manutentionnaire qui a réalisé les opérations de chargement . Dans les faits le 8 mars 2003 , le porte conteneurs Canmar Pride avait perdu, par forte houle , 54 conteneurs lors d'une navigation vers Montréal . Pour condamner le manutentionnaire , les juges en examinant la procédure de chargement a conclu que « *la cause du sinistre résid(ait) dans le non respect de la règle de la pyramide des poids* ».

La Cour d'appel opère un partage des responsabilités dans cette affaire et juge à hauteur de 60 % la contribution du manutentionnaire dans la réalisation du dommage . La Cour ajoute que « la part de responsabilité restant à la charge du navire lui revient parce que le bord a avalisé le plan de chargement fautif . »

Concernant le manutentionnaire elle affirme que « *la société CNMP*

---

<sup>102</sup>Pour une analyse approfondie de l'arrêt .Cf obs . DMF 2012 n°740 Cécile de Cet Bertin , « Mauvais plan de chargement et chute de conteneurs à la mer »

*(société de manutention) étant en l'espèce l'unique professionnel de la manutention auquel incombe en premier chef les opérations de chargement , elle ne peut s'exonérer de sa faute en se retranchant derrière le contrôle qu'aurait dû faire l'armateur . Sa responsabilité pour faute est donc engagée » .*

### **◇ Paragraphe 3 . La responsabilité de l'exploitant du navire**

La responsabilité de l'exploitant du navire pourra être retenue dans certains cas de chute de conteneurs à la mer . Dans l'affaire du Canmar Pride<sup>103</sup> que nous venons d'évoquer , les juges d'appel ont retenu à hauteur de 40 % la responsabilité de l'affréteur coque nue . En effet s'il est établi que la cause du sinistre réside dans le non respect de la pyramide des poids par l'entreprise de manutention , il n'en demeure pas moins qu'en avalisant le plan de chargement litigieux , le bord et notamment le second capitaine n'ont pas respecté ces obligations .

Les juges affirment dans cette affaire que « *s'il en déduit que la société CP ( affréteur coque nue ) était en mesure ( le second avait eu le projet de plan qui prévoyait déjà le placement litigieux dans les travée 22 et 34 et le shipplaner a eu le plan final avant l'appareillage même s'il n'a décidé de l'examiner qu'après le départ du navire ) d'opérer un contrôle des poids et positionnement et ne l'a pas fait » .*

### **◇ Paragraphe 4 . La responsabilité du capitaine**

Le capitaine est un préposé de l'armateur . Depuis l'arrêt Costedoat<sup>104</sup> qui affirme que « *n'engage pas sa responsabilité à l'égard des tiers le préposé qui agit sans excéder les limites de sa mission qui lui a été impartie par le commettant » , sa responsabilité civile est devenue théorique . Le capitaine qui a perdu nombre de ses pouvoirs de décisions d'antan semble dégagé de toute responsabilité civile à l'égard des tiers . C'est l'armateur qui verra engagé sa responsabilité en cas de faute du capitaine .*

Cependant d'un point de vue pénal et disciplinaire , le capitaine n'est pas

---

103 CA Rouen - 26 Janvier 2012

104 Arrêt Cass ass plé 25 Février 2000



exempt de toute responsabilité . En cas de perte de conteneurs à la mer , sa responsabilité pourra être engagée s'il ne prends pas toutes les mesures que lui imposent de prendre les textes . La première étant celle du signalement de la perte aux autorités compétentes . Le Code des transports prévoit une lourde sanction pour le capitaine qui ne respectera pas cette obligation dans les termes suivants :

L'article L5242-6 du code des transports prévoit « ( qu') est puni de deux ans d'emprisonnement et de 75 000 euros d'amende le fait , pour le capitaine d'un navire français ou étranger , de ne pas signaler au préfet maritime tout accident de mer dont son navire a été victime alors qu'il naviguait dans les eaux territoriales ou dans les eaux maritimes »

L'article L5242-9 du code des transports ajoute '« (qu') est puni de 75 000 euros d'amende le fait , pour le capitaine d'un navire français transportant en colis une cargaison constituée de tout ou partie de marchandises dangereuses au sens de la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie en mer , faite à Londres le 1er Novembre 1974 , qui a subi un événement de mer entraînant ou risquant d'entraîner la perte par-dessus bord en mer de telles marchandises , de ne pas adresser , dès qu'il en a eu connaissance , un compte rendu aussi détaillé que possible des circonstances de cet événement à l'autorité compétente de l'Etat côtier le plus proche »

La règle 31 du Chapitre V de la Convention SOLAS impose également à tout capitaine de navire une obligation d'informer les autorités compétentes lorsqu'il se trouve en présence d'une épave dangereuse pour la navigation . De plus le capitaine pourra être pénalement responsable s'il se rend coupable d'une atteinte volontaire ou involontaire à la vie ou à l'intégrité d'une personne , ou d'un acte de mise en danger de la vie d'autrui . En ne signalant pas la perte d'un conteneur , le capitaine pourrait mettre la vie d'une personne en danger et être condamné pour avoir commis une infraction pénale de droit commun .

Enfin le capitaine pourra être condamné d'un point de vue disciplinaire s'il omet d'avertir le préfet maritime . En effet l'article 63 bis du Code disciplinaire et pénal de la marine marchande dispose que « *Sera puni d'une peine de deux ans d'emprisonnement et de 75000 euros d'amende, ou de l'une de ces deux peines seulement, le 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. Sera puni des mêmes peines 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 .*

*Les peines édictées à l'alinéa précédent seront encourues par le capitaine de tout navire français ou étranger qui, se trouvant dans les eaux territoriales françaises, se sera, aux fins d'assistance ou de remorquage, porté au secours de tout navire transportant une cargaison d'hydrocarbures ou d'autres substances dangereuses définies par décret, sans avoir signalé au préfet maritime dès qu'il en a eu connaissance la position du navire en difficulté et la nature de ses avaries ou sans avoir tenu le préfet maritime informé du déroulement des opérations de secours »*

Ce texte a été abrogé par l'ordonnance n°2010-1307 du 28 Octobre 2010 ( article 7 ) , et repris dans le Code des transports aux articles L.5242-6 , L.5242-7 et L.5242-8 .

## **Section 2 . La réparation des dommages causés au domaine public et à l'environnement**

Lorsque la perte des conteneurs a causé des dommages c au domaine public maritime ( §1) et à l'environnement ( §2) , ils devront faire l'objet d'une réparation .

### **◇ Paragraphe 1.La réparation de l'atteinte causée au domaine public maritime**

Selon René Chapus « les contraventions de grande voirie sont des infractions liées aux atteintes à l'intégrité ou à l'affectation des dépendances du domaine public »

Toute personne qui porte atteinte au domaine public sera responsable du dommage qu'il a causé et sera sanctionné pénalement . Ainsi les atteintes causées au domaine public maritime par les conteneurs échappés devront être réparées . Le préfet maritime fera constater l'atteinte au domaine par le personnel compétent qui dressera un procès-verbal de contravention de grande voirie. Le juge administratif sera compétent pour prononcer les sanctions à l'égard des contrevenants .

La contravention de grande voirie a un caractère objectif : peu importe l'intention du contrevenant , l'absence de faute de sa part et les circonstances qui entourent les atteintes , il sera condamné à réparer et à remettre en état le domaine public s'il y a porté atteinte.

Les contraventions de grande voirie sont régies par les articles L.2132-2 et suivants du Code Général de la propriété des personnes publiques et par le décret n°2003-172 du 25 février 2003 qui prévoit une peine d'amende de contravention de la cinquième classe .

La mise en place du régime de la contravention de grande voirie est un outil efficace pour la préservation du domaine public maritime contre les dégradations qui peuvent notamment naître de la présence des conteneurs ou de celle de la marchandise qui s'en est échappée .

Le régime de la contravention de grande voirie est également régi par certaines dispositions du Code des ports maritimes<sup>105</sup> . Les dispositions suivantes sont susceptibles de fonder une action de l'administration en cas de dommage causés au domaine public par des conteneurs échoués :

*L'article L331-1 dispose que « Sans préjudice des sanctions pénales encourues, toute atteinte à la conservation du domaine public des ports maritimes constitue une contravention de grande voirie réprimée dans les conditions prévues au présent chapitre. Il en est de même des manquements aux dispositions du présent titre et aux règlements d'application pris pour assurer la bonne utilisation du domaine public, tels que les occupations sans titre »*

*L'article L.332-2 du même code dispose que « Nul ne peut porter atteinte au bon état et à la propreté du port 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 cinquième classe. »*

Les dommages causés à l'environnement devront également faire l'objet d'une réparation .

#### **◇ Paragraphe 2 . la réparation des dommages causés à l'environnement**

Sans surprise on ne trouve pas de textes spécifiques à la pollution marine créée par la perte des conteneurs à la mer , les textes étant surtout sur ce point portés sur les marées noires et les différentes sanctions prévues en cas de pollution par rejet d'hydrocarbures.

---

<sup>105</sup> Code qui fait l'objet d'une modification par l'Ordonnance n° 2005-898 du 2 août 2005 portant actualisation et adaptation des livres III et IV du code des ports maritimes (partie législative)

Cela est justifié puisque le niveau de pollution et les dommages en résultant dans ce cas la sera bien plus élevé .

Cependant la responsabilité environnementale occupe une place importante dans les préoccupations européennes et plusieurs textes sont venus renforcer les mesures prises pour réparer les dommages écologiques .

D'abord , la loi du 5 Juillet 1983 sanctionne non seulement les pollutions volontaires mais également involontaire , lorsqu'elles sont la conséquence d'une imprudence , négligence ou de l'inobservation des lois et règlements

Ensuite , le principe pollueur payeur prévu à l'article L110-13° du code de l'environnement prévoit que « *les frais résultant des mesures de prévention, de réduction de la pollution et de lutte contre celle-ci doivent être supportés par le pollueur* ».

D'autre part la conception du dommage écologique stricto sensu a fait l'objet d'une importante évolution . Il convient de distinguer dans la définition du dommage écologique celui « qui se produit par l'intermédiaire de l'environnement ; dans lequel sont affectés des personnes ou des biens du fait de la nocivité de substances répandues par l'air , l'eau ou le sol » <sup>106</sup>et « le dommage écologique stricto sensu subi par le milieu naturel lui même qui affecte l'environnement même » .

Concernant les premiers types de dommages écologiques que nous venons d'évoquer , on peut envisager qu'une action pourra être engagée par des associations environnementales agréées de protection de l'environnement <sup>107</sup> sur le fondement de l'article L.142-2 du Code de l'environnement, par les personnes publiques sur le fondement de l'article L211-5 du même code .

---

<sup>106</sup> Lamy assurance 2014 chapitre 5 : assurance du risque d'atteinte à l'environnement

<sup>107</sup>La jurisprudence a tendance à étendre un tel droit d'action à des associations non agréées

Les règles de la responsabilité civile classique exige pour trouver application l'existence d'une faute , d'un dommage direct et personnel et d'un lien de causalité entre les deux . La loi du 1er Aout 2008 <sup>108</sup> est venue modifier ce modèle de responsabilité avec la reconnaissance du dommage écologique stricto sensu et sa réparation indépendamment de toute lésion d'un intérêt personnel ou collectif.

La reconnaissance du préjudice écologique *stricto sensu* a été confirmée dans l'affaire *Erika* par la cour d'appel de Paris le 30 mars 2010 (CA Paris, 11<sup>e</sup> ch., 30 mars 2010, n° 08/02278) qui le définit ainsi : « *ce préjudice objectif, autonome, s'entend de toute atteinte non négligeable à l'environnement naturel, à savoir, notamment, à l'air, l'atmosphère, l'eau, les sols, les terres, les paysages, les sites naturels, la biodiversité et l'interaction entre ces éléments, qui est sans répercussion sur un intérêt humain particulier mais affecte un intérêt collectif légitime* ».

*Sur l'intérêt à agir, la Cour rappelle que les personnes morales de droit public ne sont pas exclues de l'action civile, et que leur action est recevable au titre du préjudice objectif que constitue le préjudice écologique pur. Le préjudice écologique peut-être revendiqué par les collectivités territoriales dès lors qu'il leur est personnel* »

L'arrêt rendu par la Cour de cassation le 25 Septembre 2012 met fin à douze ans de procédure et admet qu'est justifié « *l'allocation des indemnités propres à réparer le préjudice écologique , consistant en l'atteinte directe ou indirecte portée à l'environnement* ».

En conséquence , si la perte de conteneurs cause des dommages environnementaux , ces dommages devront faire l'objet d'une réparation effective sans qu'il soit besoin de rapporter la preuve de l'existence d'une faute .

---

108Loi n° 2008-757 du 1er Août 2008 transposant la directive 2004/35/CE

## CONCLUSION

La perte des conteneurs en mer exige un statut juridique spécifique . Ce statut , tant au plan international que national , permettrait une meilleure gestion des risques que présentent la perte des conteneurs et une meilleure réparation des dommages qui en découlent . On peut espérer que l'entrée en vigueur de la Convention de Nairobi viendra sur ce point simplifier les choses .

En outre , si les textes du Code de l'environnement ont connu une récente évolution , une prise de conscience des dommages environnementaux que peuvent engendrer la perte des boites est nécessaire avant que les journaux ne parlent de « marées boites »<sup>109</sup> . Il semble urgent d'adapter des dispositions pour appliquer des sanctions propres aux dommages environnementaux qu'engendrent ces incidents .

Si les marins autrefois redoutaient de rencontrer une baleine ou un cachalot , aujourd'hui , la crainte de croiser un géant des mer en voie de disparition laissent place à celle de croiser une boîte égarée par un porte conteneur géant .

Victor Hugo affirmait que la mer est un espace de liberté , mais aussi un espace de rigueur . Alors messieurs les transporteurs faites preuve de rigueur et si vous êtes des hommes libres , continuez à chérir la mer sans l'encombrer de vos « machins pour mettre des trucs dedans »<sup>110</sup>

---

109 Expression empruntée à Mr Alban Derouet , rédacteur environnement – Surfrider foundation

110 Expression empruntée au Doyen R. Rodière – DMF 1968, p 709

## **BIBLIOGRAPHIE**

- Traités et manuels
  - Droits maritime, BEURIER Jean-Pierre , DALLOZ Action 2009/2010
  - Droit maritime, REMOND-GOUILLOUD Martine,, PEDONE, éd. 1988
  - Lamy Environnement – L'eau Partie 5 – Eaux marines- Titre 4 – Pollution due à la navigation maritime
  - Traité de droit maritime – Christian Scapel et Pierre Bonnassies L.G.D.J., 2 ème édition
  - Lamy transport Tome 2 - 2014 - Partie 3
  - Lamy transport Tome 3 - 2014 -Partie 2
  - .Droit maritime 12 eme édition Précis DALLOZ 1997- Auteur : R.Rodière et E. Du Pontavice
  
- Colloque , guide opérationnel , mémoires
  - Mémoire « L'arrimage des conteneurs », CDMT , Emmanuelle Billy 2006/2007
  - Mémoire « Les conteneurs tombés à la mer » , CDMT, Grégory Martin Dit-Neuville 2008/2009
  - Participation au Colloque XXI eme journée RIPERT – Assemblée nationale -Intervention de Me Barjeux
  - « Point sur la problématique COLIS PERDUS EN MER » Principaux résultats du colloque international – Lost Cont Septembre 2008 –CEDRE
  - Note de Synthèse N°99 Conteneurs et porte-conteneurs : nouvel enjeu de la sécurité maritime- ISEMAR Novembre 2007
  - Rapport d'enquête technique CMA CGM OTELLO
  - « Conteneurs et colis perdus en mer » Guide opérationnel – Xavier Kremer – CEDRE
  - Livre blanc pour la sécurité maritime – SURFRIDER



- **Articles , revues juridiques**
- « Le droit du transport maritime de conteneurs à l'orée du 21 ème siècle »  
Auteur : Pierre Bonnassies  
DMF – 2009 n°699
- « Primauté des règles générales de responsabilité délictuelle sur le régime spécifique des épaves maritimes »  
Auteur : Pierre Bonnassies  
DMF 2009 n°701
- « Echet d'une action de l'administration en recouvrement des frais de relèvement d'un conteneur perdu en mer ou de l'importance de bien choisir sa ligne d'attaque »  
Auteur : Pierre Bonnassies  
DMF : 2010 n°711
- « Du régime applicable au relèvement de conteneurs perdus en mer , ou l'horizon s'éclaircit »  
Auteur : Pierre Bonnassies  
DMF 2011 n°726
- « Conteneurs à la mer et action en recouvrement des frais engagés par l'Etat pour leur récupération »  
Auteur : Martine Le Bihan Guénolé  
DMF 2011 n°726
- « La saga des conteneurs perdus en mer continue »  
Auteur : Pierre Bonnassies  
DMF : 2012 n°732
- « Mauvais plan de chargement et chute de conteneurs à la mer »  
Auteur : Cécile De Cet Bertin  
DMF : 2012 n°740

- « Les conteneurs perdus en mer »  
Auteur : Philippe Devos  
DMF : 2013 n°749
  
- Les intermédiaires de transport – la conteneurisation est elle un atout ?  
Auteur : Laurent de Scheemaecker  
DMF 2013 n°749
  
- **Articles de presse**
  
- « La perte des conteneurs en mer : quelle appropriation ? Quelle responsabilité en cas de dommage ? » Actualité maritime  
<http://actumaritime.wordpress.com>
  
- « Les sirènes d’alerte des conteneurs perdus » par Alban Derouet, Rédacteur environnement  
<http://blog.surfrider.eu/2014/01/30/bretagne-conteneurs-leau>
  
- « Les portes conteneurs , nouveau péril des mers »– Le parisien publication du 06 Novembre 2013  
<http://leparisien.fr>
  
- « La perte de centaines de milliers de conteneurs à la mer chaque année serait devenue un simple fait divers ; la mer devenue une poubelle est elle une fatalité ? »Publication du 03 Mars 2014  
<http://mer-littoral.eelv.fr>
  
- « L’Arnold Maersk perd des conteneurs en mer de Béring » Publication du 26 Novembre 2013  
<http://www.meretmarine.com>
  
- « CMA CGM prend des mesures préventives après la perte de conteneurs au large de la Bretagne » Publication du 23 Février 2006  
<http://www.meretmarine.com>

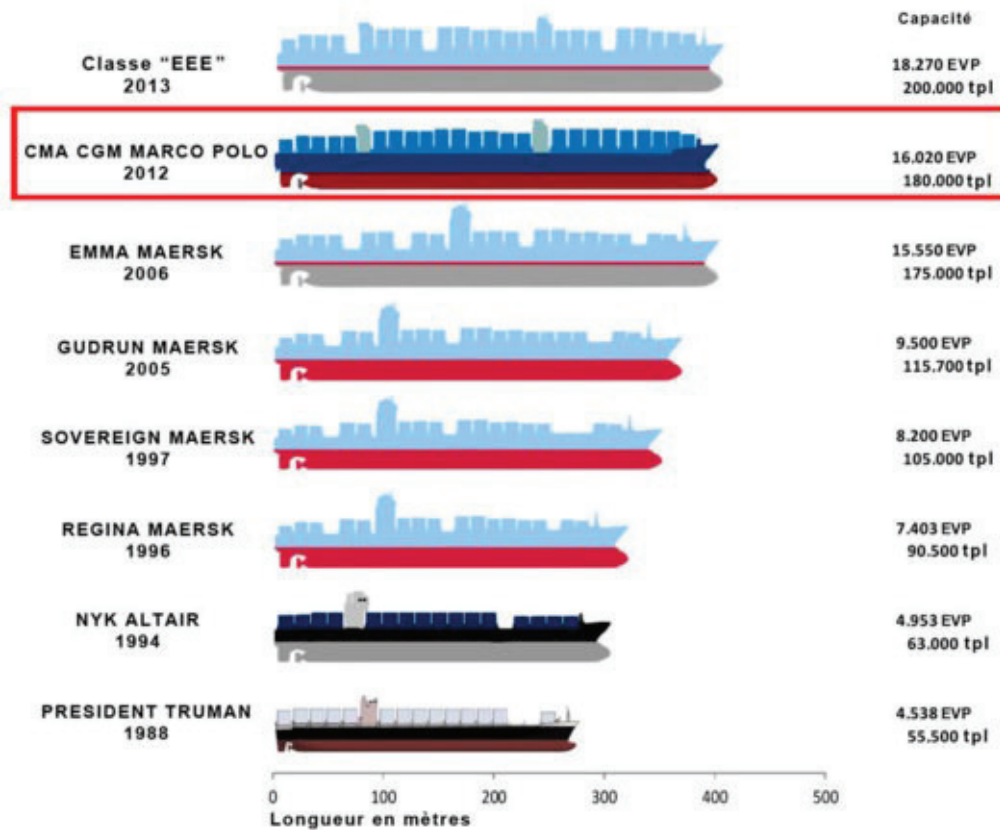
- « Perte de 517 conteneurs par le “Svendborg Maersk “ : les explications de Maersk Line » Publication du 20 Février 2014  
<http://www.lemarin.fr>
  
- « Le grand danger des conteneurs à la dérive » Publication du 25 Février 2014 – Le Figaro  
<http://www.lefigaro.fr>
  
- *Malcom McLean* – Les Echos par Tritan Gaston-Breton du 31 Juillet 2007
  
- **Sites internet et bases de données**
  - Bea Mer – [www.beamer-france.org](http://www.beamer-france.org)
  - Cedre - [www.cedre.fr](http://www.cedre.fr)
  - Mer et marine -[www.meretmarine.com](http://www.meretmarine.com)
  - Le marin – [www.lemarin.fr](http://www.lemarin.fr)
  - [www.premar-atlantique.gouv.fr](http://www.premar-atlantique.gouv.fr)
  - [www.pole-mer-bretagne-atlantique.com](http://www.pole-mer-bretagne-atlantique.com)
  - Lexis Nexis
  - Lamyline

**Photo de couverture** - JR

## **ANNEXES**

- Annexe 1

### ÉVOLUTION DES PLUS GROS PORTE-CONTENEURS (1988-2013)



**First generation (1956-1970)**

EVP | TEU : 500-800



Converted Tanker

LONGUEUR | LENGTH : 135 m-200 m  
TIRANT D'EAU | DRAUGHT : <9 m

**Second generation (1970-1980)**

EVP | TEU : 1,000-2,500



Cellular Containership

LONGUEUR | LENGTH : 215 m  
TIRANT D'EAU | DRAUGHT : 10 m

**Third generation (1980-1988)**

EVP | TEU : 3,000-4,000



Panamax Class

LONGUEUR | LENGTH : 250-290 m  
TIRANT D'EAU | DRAUGHT : 11-12 m

**Fourth generation (1988-1996)**

EVP | TEU : 4,000-5,000



Post Panamax

LONGUEUR | LENGTH : 275-305 m  
TIRANT D'EAU | DRAUGHT : 11-13 m

**Fifth generation (1996-2006)**

EVP | TEU : 5,000-8,000



Post Panamax Plus

LONGUEUR | LENGTH : 335 m  
TIRANT D'EAU | DRAUGHT : 13-14 m

**Sixth generation (2006...)**

EVP | TEU : 9,000-11,000



Very Large Containership

LONGUEUR | LENGTH : 400 m  
TIRANT D'EAU | DRAUGHT : 16 m

- Annexe 2 : NORME ISO 668

Dimensions extérieures, tolérances admissibles et masses brutes maximales des conteneurs de la série 1

Désignation du conteneur	Longueur, L				Largeur, W				Hauteur, H				Masse brute maximale <sup>*)</sup> , R	
	tol.		tol.		tol.		tol.		tol.		tol.		kg	lb
	mm	ft in	in	in	mm	ft in	ft in	mm	ft in	in	in			
1AAA									2896 <sup>**)</sup>	0	9 6 <sup>**)</sup>	0		
1AA	12192	0	40	0	2438	0	8	0	2591 <sup>**)</sup>	-5	8 6 <sup>**)</sup>	-3/16	30480 <sup>**) )</sup>	67200 <sup>**) )</sup>
1A		-10		-3/8		-5		-3/16	2438	0	8	0		
1AX									<2438		<8			
1BBB									2896 <sup>**) )</sup>	0	9 6 <sup>**) )</sup>	0		
1BB	9125	0	29 111/4	0	2438	0	8	0	2591 <sup>**) )</sup>	-5	8 6 <sup>**) )</sup>	-3/16	25400 <sup>**) )</sup>	56000 <sup>**) )</sup>
1B		-10		-3/8		-5		-3/16	2438	0	8	0		
1BX									<2438		<8			
1CC									2591 <sup>**) )</sup>	0	8 6 <sup>**) )</sup>	0		
1C	6058	0	19 101/2	0	2438	0	8	0	2438	-5	8	-3/16	24000 <sup>**) )</sup>	52900 <sup>**) )</sup>
1CX		-6		-1/4		-5		-3/16			<8			
1D									2438	0	8	0		
1DX	2991	0	9 9 3/4	0	2438	0	8	0		-5		-3/16	10160	22400
		-5		-3/16		-5		-3/16	<2438		<8			

\*) Voir 5.2.2.  
 \*\*) Dans certains pays, il existe des limitations légales concernant la hauteur hors tout des véhicules et la charge (par exemple, pour le service rail-route).

(extrait de la norme française NF ISO 668 – Décembre 1993)

## Codification des types de conteneurs selon la norme ISO 668

Code	Désignation	Type de conteneur	Exemple
<b>BLK</b>	Bulk	Conteneur pour vrac sec	20"BLK
<b>DV</b>	Dry van ou <b>DC</b> (Dry cargo)	Conteneur pour cargaison sèche	20"DV
<b>FLT</b>	Flat ou <b>PL</b> (plate-forme)	Conteneurs plates-formes sans parois d'extrémité.	40"PL
<b>FR</b>	Flat rack ou <b>FB</b> ou <b>PF</b> (plate-forme)	Plate-forme avec 2 parois d'extrémité rabattables	20"FR
<b>GP</b>	General purpose	Conteneur à usage général	20"GP
<b>HC</b>	High cube	Conteneur High Cube	20"HC
<b>HH</b>	Half height	Conteneur demi-hauteur (4 pieds de haut)	20"HH
<b>HT</b>	Hard Top Container	Conteneur à toit ouvert High Cube	40"HT
<b>OS</b>	Open side	Conteneur à cotés ouverts	20"OS
<b>OT</b>	Open top	Conteneur à toit ouvert	20"OT
<b>RF</b>	ou <b>RE</b> ou <b>RC</b> (Reefer container)	Conteneur réfrigéré	20"RF
<b>RH</b>	Reefer high cube	Conteneur réfrigéré High Cube	20"RH
<b>TK</b>	ou <b>TC</b> (Tank container)	Conteneur citerne	20"TK
<b>VH</b>	ou <b>VT</b> ou <b>VC</b> (Ventilated container)	Ventilé mécaniquement et protégé contre la mouille	20"VH

HC = High Cubes : ce sont des conteneurs de mêmes dimensions de base que les conteneurs DRY standards. Mais ils offrent 1 pied supplémentaire d'espace de chargement. Les conteneurs HC sont utilisés pour accueillir de grands colis, volumineux mais peu dense.



- Annexe 3 : Les différents types de conteneurs



↳ Conteneur spécial – FLAT -



↳ Conteneur standard DRY de 20 ou 40 pieds



↳ Conteneur Open top muni d'une bâche



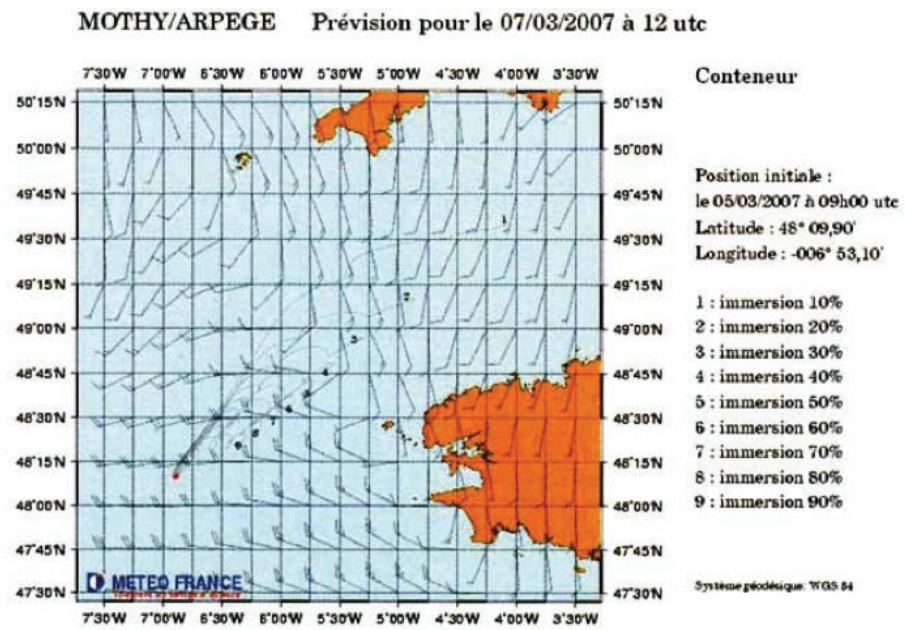
↳ Conteneur frigorifique



↳ Conteneur citerne



• Annexe 4.



Prévion de dérive de conteneur d'après MOTHY selon le taux d'immersion du conteneur dans l'eau de mer.  
Image : Météo France

- **Annexe 5 Convention de Montego Bay ( article 221)**

**Article 221 - Mesures visant à empêcher la pollution à la suite d'un accident de mer**

1. Aucune disposition de la présente partie ne porte atteinte au droit qu'ont les États, 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.

## TABLE DES MATIERES

<u>Acronymes et abréviations</u> .....	p.1
<u>Introduction</u> .....	p.2

Partie préliminaire . Définition et nature juridique du conteneur perdu en mer
--

### Chapitre 1 . Qu'est ce qu'un conteneur ? .....p.10

- Section 1 . Les différentes conceptions du conteneur.....p.11

§1 . La conception pratique du conteneur.....	p.11
A . Le conteneur , emballage particulier.....	p.11
B . Le conteneur , marchandise transportée.....	p.14
C . Les atouts et limites du conteneur .....	p.14

§2 . La conception technique du conteneur .....	p.16
A . Présentation technique du conteneur .....	p.16
B . Définition technique du conteneur .....	p.17
1 . dimensions standardisées et poids des conteneurs.....	p.17
2 . les différents types de conteneurs .....	p.18
3 . Marquage et identification du conteneur .....	p.20
C . La disposition des conteneurs sur le navire .....	p.21

§3 . la conception juridique du conteneur .....	p.23
A . La Convention CSC.....	p.23
B . Le Code IMDG .....	p.24

- Section 2 . Comportement des conteneurs tombés à la mer .....p.25

§1 . Les différentes attitudes du conteneur tombé à la mer .....	p.25
A . Résistance au milieu et étanchéité.....	p.25
B . Capacité de flottabilité de la boite .....	p.26
C . Estimation de la dérive du conteneur .....	p.27

§2 . Etude de cas : le Svendrog Maersk.....	p.27
---	------

### Chapitre 2 . Le statut juridique du conteneur perdu en mer .....p.29

§1 . Le conteneur est il assimilable à un déchet ? .....	p.30
§2 . Le conteneur est il assimilable à une épave ? .....	p.31

**Chapitre 1 . La chute du conteneur et ses causes** .....p.35

- Section 1 . Les principales causes de la chute du conteneur à la mer.....p.35

§ 1. Déficience des opérations de chargement.....p.35.

- A . Le défaut d'arrimage et de saisissage.....p.35
- B. Plan de chargement incorrect.....p.36
- C. Equipement et dispositif d'arrimage défectueux.....p.37
- D . Surcharge des conteneurs et hétérogénéité des hauteurs de piles .....p.38

§2 . Problèmes de formation des shipplaners et équipages.....p.39

§3. Une cadence d'exploitation tendue.....p.40

§4. Conditions météocéaniques défavorables et vitesse du navire.....p.41

§5. Jet volontaire et naufrage du navire .....p.42

- Section 2 . Les solutions proposées pour limiter le phénomène de perte des conteneurs à la mer.....p.43

- **Sous section 1 . les solutions préventives** .....p.43

§ 1 . Vers la vérification obligatoire du poids des conteneurs .....p.43

- A . L'absence de législation règlementaire actuelle .....p.43
- B . L'amendement de la Convention SOLAS ( chapitre 6 ) .....p.44
- C. La réaction des chargeurs .....p.45
- D. Une solution de compromis.....p.46

§ 2 . La mise en place de puce de géolocalisation .....p.46

- **Sous section 2 . Les solutions curatives** .....p.47

§1 . Les solutions pour faciliter la localisation des conteneurs .....p.47

- A . Une campagne d'essais de dérive de conteneurs .....p.47
  - 1.Projet Interref Lost Cont .....p.47
- B. Des simulateurs et capteurs pour favoriser la localisation des conteneurs et des nappes de pollution .....p.48
  - 1.Le projet RAPACE ( Récupération Assistée par Capteurs Aéroportés) .....p.48
  - 2. le projet NEMO.....p.48
- C .La mise en place de balise GPS.....p.49

<b><u>Chapitre 2 . La découverte du conteneur en mer</u></b>	
<b><u>et l'enlèvement de l'épave</u></b> .....	p.50
• <b><u>Section 1 La découverte du conteneur en mer</u></b>	
<b><u>et sa mise en sureté</u></b> .....	p.50
§1 . Le lieux de la découverte du conteneur et le droit d'action de l'Etat..	p.51
A . Les zones de souveraineté étatique .....	p.51
1 . les eaux intérieures.....	p.51
2 . la mer territoriale .....	p.51
3 . la zone contigue.....	p.52
4 . La zone économique exclusive .....	p.52
B. La Haute mer .....	p.53
§2 .Notification de la présence du conteneur à la mer et mise en sureté.	p.54
A . La notification de la perte du conteneur .....	p.54
1 . Perte signalée par le navire à l'origine de la perte .....	p.54
2 . Perte non signalée , conteneur repéré par hasard .....	p.55
3.Conteneur inconnu récupéré par accident.....	p.55
B. Mise en sureté du conteneur .....	p.56
§3 . Les droits du sauveteur .....	p.57
A . La découverte de l'épave de conteneur .....	p.57
B. Droit à rémunération du sauveteur .....	p.58
1 . les critères d'évaluation du montant de la rémunération ...	p.58
2 . Indemnité spéciale prévue par la Convention de 1989.....	p.61
• <b><u>Section 2 . Sauvetage et enlèvement de l'épave</u></b> .....	p.62
§1 . Les autorités compétentes : rôles et moyens.....	p.62
A . Les CROSS .....	p.63
B . Le préfet maritime .....	p.63
C . L'administrateur des affaires maritimes.....	p.64
§2 . Le déroulement de l'intervention.....	p.65
A . Les différentes étapes de la neutralisation du conteneur .....	p.65
1 . Réception et analyse de l'information .....	p.65
2 . Diffusion de l'information .....	p.66
3 .Localisation , recherche , et marquage .....	p.66

4 . Mise en demeure préalable du propriétaire du conteneur .....	p.68
5. Récupération , destruction ou abandon du conteneur .....	p.68

Partie 2 . Recherche d'une responsabilité pour les dommages causés par les conteneurs perdus en mer et remboursement des frais engagés par l'Etat pour leur neutralisation

**Chapitre 1 . La recherche d'une responsabilité en cas de dommages causés par les conteneurs perdus en mer.....**p.75

- Section 1 . Les différents dangers risques et dommages causés par la perte des conteneurs .....p.76
  - §1 . Les dangers pour la navigation .....
  - §2 . Les risques de pollution .....
  - § 3 . Les risques sanitaires.....
  
- Section 2 . Mise en demeure du propriétaire avant l'intervention de l'Etat en mer.....p.78
  - §1 . La mise en demeure et ses fondements juridiques .....
  - A . L'obligation pour l'administration de procéder à la mise en demeure .....
  - B . L'autorité compétente pour procéder à la mise en demeure .....
  - C . L'identité du propriétaire du conteneur .....
  
  - §2 . Cas de dispense de l'administration de procéder à la mise en demeure .....
  - A. Cas d'urgence : le danger grave et imminent .....
  - B. Le cas ou le propriétaire reste inconnu.....
  - §3 .Les effets de la mise en demeure.....

**Chapitre 2. L'action en recouvrement de l'administration et les différents angles d'attaques pour obtenir remboursement des frais exposés lors des opérations de récupération** .....p.84

- **Section 1. Le cadre juridique de l'intervention de l'Etat en mer pour obtenir le remboursement des frais engagés pour la récupération de l'épave**.....p.84
  - § 1 . La nature de la créance de l'Etat.....p.85
  - § 2 . Fondements textuels en droit interne.....p.86
    - A . Le droit de la police des épaves .....p.86
    - B . Le droit de l'environnement .....p.87
    - C . le droit de l'assistance : la loi du 7 Juillet 1967 .....p.89
    - D .Le recours au droit commun pour imputer la créance au propriétaire du navire ou de l'armateur .....p.90
  - § 3 . Les fondements textuels en droit international .....p.91
    - A. La Convention de Bruxelles du 29 Novembre 1969 .....p.91
    - B.La Convention de Montego Bay du 10 Décembre 1952.....p.92
    - C.La Convention de Nairobi du 18 Mai 2007.....p.93
    - D. La Convention de Londres du 28 Avril 1989 .....p.94
  - § 4 . La question de la limitation de responsabilité .....p.95
- **Section 2 .L' évolution jurisprudentielle pour les actions en remboursement des opérations de relèvement des conteneurs perdus en mer**.....p.97
  - § 1 . Action de l'Etat fondée sur les textes relatifs à l'assistance.....p.97
    - A . L'arrêt Xing Qing Dao, Conseil d'Etat ,15 Avril 2011.....p.97
    - B. L'arrêt Navire Portugal et Navire Socol 2 et l'arrêt CAA Nantes, 28 Octobre 2011 .....p.99
  - § 2 .Les actions fondées sur le droit commun de la responsabilité.....p.100
    - A.L'affaire Sherbro Cass 18 Décembre 2008.....p.101
    - B . L'affaire Jerba : CA Rouen , 5 Juin 2008 .....p.101

<b><u>Chapitre 3 .Les autres intervenants engageant leur responsabilité dans la perte des conteneurs et la réparation des dommages causés au domaine public et à l'environnement</u></b> .....	p.103
• <b><u>Section 1.Les différents intervenants susceptibles d'engager leur responsabilité</u></b> .....	p.103
§1 . Responsabilité du chargeur et fausse déclaration.....	p.103
§ 2. La responsabilité du manutentionnaire.....	p.105
§ 3 . La responsabilité de l'exploitant du navire .....	p.106
§ 4 . La responsabilité du capitaine.....	p.106
• <b><u>Section 2 . La réparation des dommages causés au domaine public et à l'environnement</u></b> .....	p.109
§1 . La réparation de l'atteinte causée au domaine public maritime .....	p.109
§2 . la réparation des dommages causés à l'environnement .....	p.110
<b><u>Conclusion</u></b> .....	p.113
<b><u>Bibliographie</u></b> .....	p.114
<b><u>Annexes</u></b> .....	p.118
Annexe 1 . Evolution des plus gros porte-conteneurs ( 1988-2013)....	p.119
Annexe 2 . Normes françaises ISO – codification.....	p.120
Annexe 3 . Les différents types de conteneurs .....	p.122
Annexe 4 . Modèle MOTHY .....	p.123
Annexe 5 . Article 221 de la Convention de Montego Bay .....	p.124





