

ANALYSE JURIDIQUE DES PERTES DE CONTENEURS EN MER

Expertise commandée par Surfrider Foundation Europe

à la Clinique juridique de l'environnement



Réalisée par les étudiants du Master 2 Droit International et Européen de l'Environnement

Février 2015

Avertissement

Le présent document constitue une version simplifiée du rapport réalisé par les étudiants du Master 2 Droit International et Européen de l'Environnement de la Faculté de droit et de science politique d'Aix-Marseille Université, dans le cadre de la Clinique juridique de l'environnement (<http://facdroitaix.wix.com/clinique-ceric>).

La clinique juridique de l'environnement a pour but d'offrir gratuitement à ses partenaires les compétences juridiques spécialisées des étudiants du Master 2 Droit International et Européen de l'Environnement. Ceux-ci peuvent ainsi confronter les connaissances acquises à l'Université aux problèmes qui se posent dans la pratique.

La mission de la Clinique est d'apporter un soutien juridique à titre gratuit et bénévole. La clinique juridique de l'environnement ne fait que donner à ses partenaires des éléments juridiques lui permettant de se déterminer, à l'exclusion de toute forme de consultation juridique.

La Clinique ne fournit pas de prestation juridique de nature à engager une quelconque responsabilité ni de sa part, ni de celle de la Faculté de droit et de science politique, ni de celle d'Aix-Marseille Université.

Par ailleurs, elle ne fournit pas de prestation juridique assimilable à une consultation d'avocat ou d'un quelconque professionnel du droit. Elle n'est pas assimilable à un professionnel du droit.

INTRODUCTION

A partir de la fin des années soixante, les premiers porte-conteneurs furent mis en service. Le développement des porte-conteneurs constitua une véritable révolution pour les échanges de marchandises, ceux-ci se faisant à quatre-vingt pour cent par voie maritime, ce mode de transport a considérablement facilité le commerce international.

Ainsi, nous pouvons constater un gigantisme des navires porte-conteneurs. La capacité des navires en conteneurs ne cesse de croître, certains d'entre eux naviguent sur les eaux du globe en possession de 14 500 conteneurs. Pour les quinze grands ports en 2007, deux cent millions de conteneurs ont été manipulés (représentant une hausse de dix pour cent par rapport à 2006). Dans le monde il s'agit de cinq cent million de conteneurs manipulés tous les ans. Il y a environ 10 000 à 15 000 conteneurs qui tombent à la mer chaque année. Ce chiffre est d'autant plus inquiétant quand on sait qu'un conteneur tombé à la mer peut continuer à flotter pendant encore trois mois à compter de sa chute sur une dizaine voire une centaine de kilomètres. Il y aurait donc environ 2500 conteneurs qui se promènent en même temps sur les eaux du globe.

Le phénomène des conteneurs tombés en mer n'est pas récent. En 1997, le navire « Kate-Maersk » perdit environ vingt-six conteneurs. Récemment le porte-conteneur « Svenborg-Maersk » perdit environ 520 conteneurs le 14 février 2014, au large du Golfe de Gascogne, en raison de la tempête « Ulla » qui souffla en Bretagne.

Les raisons de la chute de conteneurs sont nombreuses. Principalement, il s'agit des conditions météorologiques défavorables (tempêtes faisant céder les câbles d'arrimage fixant les conteneurs), mais aussi du mauvais arrimage et saisissage des conteneurs. Le monde du transport actuel régi par la concurrence effrénée à l'international ne permet aucun retard sur la livraison des marchandises. Les routes maritimes les plus fréquentées sont là où sévissent enjeux et contraintes du commerce international. Rapidité et rentabilité y sont préférées à la sécurité. Ainsi, la pile de conteneur de hauteur excessive, les contraintes de surcharge de poids, le défaillance de contrôle du saisissage effectué par les équipes portuaires lors des escales de courte durée sont autant de facteurs favorisant la chute du conteneur en mer. Aux causes de chute il faut ajouter le navire et l'état du navire. En effet, les câbles d'arrimage et les points de fixation vétustes ; la formation et l'expérience insuffisante de l'équipage, les pénuries de marins qualifiés, la durée de travail quotidienne trop importante à bord, etc... sont également des facteurs de perte de conteneurs. Le problème est donc multifactoriel.

L'ampleur de ce problème se manifeste à travers les quatre situations dans lesquelles le conteneur peut se retrouver à la mer. Il peut tout d'abord simplement flotter à la surface et constituer un obstacle à la navigation. Le conteneur peut ensuite flotter entre deux eaux et être invisible à l'œil nu. Il existe alors un véritable risque de collision avec la coque du navire, ainsi que ce soit un imposant navire, un chalutier ou un simple plaisancier, menaçant de le déchirer et de le faire sombrer. Puis, le conteneur peut tout simplement couler. Le danger concerne alors principalement la pêche. En effet, le conteneur coulé peut être à l'origine d'une croche. Le conteneur croché par un chalut peut entraîner le chalutier et son équipage au fond de la mer lors de la tentative de remonter du chalut cédant sous le poids du conteneur capturé,

le navire peut être emporté dans les fonds. C'est aussi toute une catégorie de professionnel de la mer qui subit un préjudice commercial (ostréiculteur, etc...). Enfin le conteneur s'échouant sur le littoral constitue un danger pour la population. Les conteneurs parfois éventrés libèrent en mer une quantité de déchets de toutes sortes qui envahissent les littoraux. Les associations doivent s'organiser pour le ramassage à leur frais. Les autorités doivent souvent fermer l'accès à la plage ce qui pénalise les petites communes en période touristique. Dans tous les cas, le conteneur représente un danger pour l'environnement, portant atteinte au milieu marin et côtier.

Face à ce constat factuel alarmant, l'appréciation juridique de la problématique du conteneur tombé en mer semblait primordiale et nécessaire en vue d'en limiter les conséquences en termes de risques pour la population mais également pour l'environnement. Le caractère inédit de cette analyse juridique était très stimulant et nous a conduit à explorer de nombreux domaines du droit. Toutefois cette appréciation s'est révélée difficile lors de la réalisation de nos travaux respectifs.

La première difficulté résulte de l'absence de statut juridique dévolue au conteneur par les textes internationaux mais également européens et nationaux. En d'autres termes, le conteneur reste un objet indéterminé au regard du droit. Eu égard à cette indétermination juridique, très peu de textes mentionnent le conteneur en tant que tel et quand bien même ils en font mention, leurs champs d'application ainsi que leur portée sont des plus restreints. Après ce premier état des lieux du droit applicable, l'appropriation juridique de la problématique des conteneurs tombés en mer nous est apparue difficile, voire impossible du fait d'une absence totale de textes mais également d'un éparpillement des éléments d'appréciation potentiellement mobilisables.

Ayant fait état de la complexité du sujet, de nombreuses interrogations se sont alors manifestées : Quelles étaient donc les stratégies et techniques juridiques disponibles à même de résoudre cette complexité ? Sous quel angle d'approche devons-nous entamer notre étude ? Comment apprécier et traiter juridiquement un problème factuel qui n'avait encore jamais été cerné par les textes et législations existantes, mais également par le juge ?

Face à ce vide juridique et aux nombreuses interrogations restées en suspens, notre réflexion s'est structurée peu à peu, autour de l'étude des diverses qualifications juridiques potentiellement applicables au conteneur tombé en mer. L'octroi d'une qualification juridique au conteneur tombé en mer supposait *in fine* l'application d'un régime juridique spécifique et la possibilité juridictionnelle de faire valoir son non-respect.

Ainsi, nous avons étudié les possibilités d'actions d'une association de défense de l'environnement face à la pollution occasionnée par la perte de conteneurs en mer. Outre, les actions de terrain et de lobbying avec les différentes entreprises gestionnaires du transport des conteneurs, la loi offre aux associations la possibilité d'ester en justice pour demander réparation du préjudice subi du fait des atteintes à ses intérêts collectifs, mais également des préjudices environnementaux. Depuis la loi du 1er août 2008, les associations agréées ou déclarées depuis au moins cinq ans, ont en vertu de l'article L. 142-2 du Code de l'environnement, un intérêt à agir pour demander réparation du « préjudice direct ou indirect aux intérêts collectifs qu'elles ont pour objet de défendre et constituant une infraction aux dispositions législatives relatives à la protection de la nature et de l'environnement ». Cet

intérêt à agir des associations, qui conditionne la recevabilité de leur action, est interprété assez soupagement par le juge civil qui se concentre sur la correspondance entre l'objet social de l'association et le dommage. De plus, les associations agréées ont, sous certaines conditions, la possibilité, au civil comme au pénal d'intenter une action en représentation conjointe (art. L142-3 C. env.).

Aborder la problématique des conteneurs tombés en mer à travers le prisme de la qualification juridique, paraissait l'approche la plus adéquate pour répondre au vide juridique sur la question. En fonction des différentes caractéristiques et situations (conteneur éventré ou intact, coulé, échoué, ou flottant, contenant des substances dangereuses ou non, *etc.*), deux lignes de réflexion principales ont pu être dégagées. Il s'est avéré que le conteneur éventré était qualifiable de déchet (Partie I), alors que le conteneur entier (intact) entrait dans la qualification d'épave (Partie II). Il en résulte l'application de régimes juridiques distincts, modifiant les voies de recours possibles en fonction des différentes responsabilités en cause. La distinction entre ces qualifications du conteneur déchet ou épave permet de mettre en évidence les régimes juridiques et chaînes de responsabilités associées. Cependant, la qualification de déchet ou d'épave est loin de fixer un régime juridique homogène permettant de lutter efficacement contre le phénomène. Ces tentatives de systématisation de la qualification du conteneur ont mis en évidence certaines zones d'ombres, du fait de l'absence de qualification juridique uniforme du conteneur (Partie III), notamment dans de nombreuses conventions internationales de droit maritime qui adoptent une approche très concrète du problème et tentent d'y répondre en tant que tel, sans proposer de mécanismes juridiques spécifiques au cas des pertes de conteneurs.

Les conteneurs tombés en mer se retrouvent dans différentes situations : flottant, coulé, échoué, éventré ou intact. Dans tous les cas ils sont une réalité qui touche tant les usagers de la mer et des côtes, que les autorités publiques en charge de la protection et de la préservation de ces espaces contre toutes formes de pollutions. Le conteneur, qui se définit comme « un moyen de stockage de la marchandise transportée »¹ est-il qualifiable juridiquement de déchet ? En ce cas quel régime juridique lui est applicable ? Quelles solutions juridiques sont disponibles pour répondre à la pollution qu'il représente ?

L'élément majeur entraînant la possible qualification juridique du conteneur en déchet tient à son éventrement et au déversement de son contenu dans l'environnement (I), il en résulte l'application du régime des déchets et des pollutions marines propre à chaque échelle, nationale, européenne et internationale (II), et ouvre finalement des possibilités de recours variées face à la pollution occasionnée (III).

I. Qualification juridique : le conteneur éventré, un déchet

La nature éventrée (B) ou intacte (A) du conteneur permet de définir sa qualification juridique en déchet, en partant d'une situation de fait à partir de laquelle est définie une problématique juridique et à laquelle répond l'application d'une règle de droit.

A. Le cas du conteneur entier : une épave *a priori*

Dans le cas du conteneur flottant ou coulé intact (soit non éventré), la qualification juridique de déchet est inapplicable. Dans ces deux hypothèses, le conteneur flottant ou coulé vide sera qualifiable de débris de navire par application de l'**article 1-3)** du **décret de 1961**. En revanche si le conteneur flottant ou coulé est plein, il sera qualifiable de marchandise par application de l'**article 1-4)** du même décret, entraînant du même fait l'application du régime des épaves maritimes.

Dans le cas du conteneur échoué-non éventré, la qualification juridique de déchet sera potentiellement applicable. Nous envisagerons ici uniquement la législation française.

En effet le conteneur s'est ici échoué sur le littoral français et ne s'est pas éventré. Aussi aucune pollution n'a atteint les littoraux des Etats riverains et seule la France est concernée. En d'autres termes, c'est le droit français qui est applicable.

Selon les **articles L 541-1 et suivant du code de l'environnement**, est qualifiable de déchet :

¹ *Lexique des termes juridiques*, Dalloz, 2014/2015.

² Directive 75/442/CE du 15 juillet 1975 relative aux déchets, abrogée par l'article 20 de la Directive 2006/12/CE du 5 avril 2006, abrogée depuis le 12 décembre 2010 par l'article 41 de la Directive 2008/98/CE du Parlement et du Conseil du 19 novembre 2008, elle-même modifiée par la Directive 2009/21/CE du Parlement et du Conseil du 23 avril 2009.

- « *Tout résidu d'un processus de production, de transformation ou d'utilisation, toute substance, matériau, produit ou plus généralement tout bien meuble abandonné ou que son détenteur destine à l'abandon* » ;
- « *Est réputé abandon tout acte tendant, sous le couvert d'une cession à titre gratuit ou onéreux, à soustraire son auteur aux prescriptions législatives et réglementaires* ».

Deux critères cumulatifs ici :

- **critère matériel** : résidu ou bien meuble (un bien meuble se définit comme tout bien détachable d'un bien immeuble)
- **critère formel** : doit avoir subi un abandon

Remarque :

- affaiblissement du critère d' « abandon » dans la qualification de « déchet », (affaiblissement accentué depuis le fameux **arrêt « Commune de MESQUER » rendu par la Cour de Cassation le 17 décembre 2008**)
- toutefois ce critère demeure, mais il ne suffit pas à constituer la notion de déchet.

Dans l'arrêt du 15 février 2006, Association Ban Asbestos France, Association Greenpeace France, Comité anti-amiante Jussieu, Association nationale de défense des victimes de l'amiante, le Conseil d'État a qualifié la coque du porte avion français (destiné à être transféré en Inde pour son démantèlement) de déchet dangereux car cette dernière contenait de l'amiante. Il revenait donc à l'Etat français d'assumer la responsabilité du démantèlement dudit porte avion.

Par analogie, et en application du principe de précaution, le conteneur échoué-non éventré serait qualifiable de déchet dangereux (au sens du droit français) puisque le doute plane quant à son contenu qui peut s'avérer être hautement toxique et nuisible pour l'environnement.

Bien que cette jurisprudence constitue un début de réponse, elle est insuffisante pour affirmer avec certitude que le conteneur échoué-éventré est qualifiable juridiquement de déchet au sens de la législation française.

B. Le cas du conteneur éventré : un déchet *a fortiori*

Dans l'ensemble des situations envisagées ici, le conteneur (flottant, coulé, échoué) s'est éventré et a déversé du même coup son contenu dans l'environnement. Par conséquent le conteneur pollue le milieu où il se situe.

Des questions se posent alors :

- Quelle est la nature du contenu du conteneur ? (substance toxique ou non)
- Le déversement du contenu du conteneur dans l'environnement constitue-t-il par nature une pollution même si ce dernier ne revêt pas le caractère de substance toxique ou chimique ?

1. Qualification juridique au regard du droit interne

Selon l'**article L 541-1 du code de l'environnement**, issu de la **Directive européenne du 15 juillet 1975**², est qualifiable de déchet « *tout résidu d'un processus de production, de transformation ou d'utilisation, toute substance, matériau, produit ou plus généralement tout bien, meuble abandonné ou que son détenteur destine à l'abandon* ».

Deux critères cumulatifs ici

- **critère matériel** : résidu ou bien meuble (tout bien détachable d'un bien immeuble)
- **critère formel** : doit avoir subi un abandon

Remarque :

- Affaiblissement du critère d' « abandon » dans la qualification de « déchet », (affaiblissement accentué depuis le fameux **arrêt « Commune de MESQUER » rendu par la Cour de cassation le 17 décembre 2008**)
- Cependant ce critère demeure, mais il ne suffit pas à constituer la notion de déchet.

Dans les cas où le conteneur flottant, coulé ou échoué s'est éventré et a déversé son contenu dans l'environnement, ce même contenu est qualifiable de substance abandonnée au sens de l'**article L 541-1 du code de l'environnement** et rend de ce fait l'ensemble (soit le conteneur et son contenu) potentiellement qualifiable de déchet.

Il est toutefois nécessaire de préciser que l'ensemble de la législation française concernant le droit des déchets, est issue du droit européen. Aussi pour en saisir la réelle portée et les rouages permettant son application fructueuse, il est primordial d'analyser le droit européen, notamment la jurisprudence **Commune de Mesquer, CCASS, Civ 3^e, du 17 décembre 2008** où la Cour retient l'interprétation selon laquelle le fioul mélangé aux eaux et aux sédiments constitue un déchet au sens de l'**article 1^{er} de la Directive de 1975**.

2. Qualification juridique au regard du droit européen

Selon l'**article 1^{er} de la Directive 75/442/CEE du 15 juillet 1975** est qualifiable de déchet « *toute substance ou tout objet qui relève des catégories figurant à l'annexe I, dont le détenteur se défait ou dont il a l'intention ou l'obligation de se débarrasser* ».

L'**annexe I** de cette même directive mentionnait parmi les catégories de déchets, les « *matières accidentellement déversées, perdues ou ayant subi tout autre incident, y compris toute matière, équipement (...) contaminés par suite de l'incident en question* ».

En application de cette définition combinée avec l'Annexe I de la Directive, les conteneurs semblent qualifiables de déchet.

² Directive 75/442/CE du 15 juillet 1975 relative aux déchets, abrogée par l'article 20 de la Directive 2006/12/CE du 5 avril 2006, abrogée depuis le 12 décembre 2010 par l'article 41 de la Directive 2008/98/CE du Parlement et du Conseil du 19 novembre 2008, elle-même modifiée par la Directive 2009/21/CE du Parlement et du Conseil du 23 avril 2009.

Toutefois cette législation relative aux déchets a été modifiée puisque que la **Directive 75/442/CEE** a été reprise et abrogée successivement par la **Directive 2006/12/CE du 5 avril 2006** puis par la **Directive 2008/98/CE du 19 novembre 2008**.

En l'état actuel de la législation européenne, les déchets sont entendus comme « toute substance ou tout objet dont le détenteur se défait ou dont il a l'intention de se défaire »³. Cette définition se décompose, à l'instar du droit national, en deux critères :

- **Critère matériel** : substance ou objet
- **Critère formel** : le détenteur doit avoir l'intention de se défaire. Cette intention suppose une action volontaire de se détacher, d'abandonner la substance ou l'objet en question. Or, dans le cas de la perte de conteneur en mer, cette intention est en général inexistante puisque en l'espèce il s'agit d'une perte ou d'un abandon accidentel

Après ce premier état des lieux du droit de l'Union Européenne, on voit difficilement comment il est possible de qualifier juridiquement le conteneur échoué-éventré de déchet. Toutefois cette analyse est insuffisante et doit être précisée par la jurisprudence.

Dans l'**arrêt du 24 juin 2008, Commune de Mesquer c/ société Total France SA et Société totale international Ltd, C-188/07**, la CJUE déclare que des hydrocarbures accidentellement déversés en mer à la suite d'un naufrage se retrouvant mélangés à l'eau ainsi qu'à des sédiments et dérivant le long des côtes d'un État membre jusqu'à s'échouer sur celles-ci, constituent des déchets au sens de l'**article 3** de la **Directive 2008/98/CE**.

La qualification ici octroyée par la Cour au fioul accidentellement déversé semble être subordonnée à la réunion de trois critères cumulatifs :

- le caractère nuisible et/ou toxique de la substance accidentellement déversée
- le mélange de la substance avec les eaux et les sédiments (avec l'impossibilité de les séparer)
- la pollution notoire des côtes de l'État victime

Par application de cette jurisprudence, le conteneur flottant, coulé, échoué et éventré semble qualifiable juridiquement de déchet au sens de la législation européenne à condition que :

- son contenu présente un caractère toxique pour l'environnement
- son contenu se soit mélangé avec les eaux et les sédiments
- que ce mélange ait provoqué une pollution notoire de l'environnement.

En l'état actuel du droit de l'Union européenne, le conteneur éventré semble qualifiable de déchet. Toutefois il est nécessaire ici de souligner que nous sommes en présence d'une seule et unique jurisprudence allant en ce sens. Vu l'unicité de la jurisprudence, la potentielle qualification du conteneur éventré en déchet est une question non fixée et à même d'évoluer.

A ce stade de l'étude, de nouvelles questions se posent :

³ Article 3 de la Directive 2008/98/CE du 19 novembre 2008 relative aux déchets et abrogeant certaines directives.

-Comment se définit le « caractère toxique et/ou nuisible » pour l'environnement ? L'ensemble des produits (substances ou matériaux) constituant le contenu des conteneurs présentent-ils par nature un caractère nuisible pour l'environnement ?

Bien que tous les conteneurs ne comportent pas de substances hautement toxiques (fioul, produits chimiques), ils peuvent néanmoins transporter des éléments artificiels (par opposition aux éléments naturels) qui ont nécessairement un impact négatif sur l'environnement en termes de pollutions et de dégradation.

-Seule une interrogation demeure : est-ce que la CJUE a instauré implicitement un seuil de toxicité quant à la substance déversée dans l'environnement conditionnant l'octroi de la qualification juridique de déchet au conteneur éventré ? *Quid* du droit international ?

En matière de seuil de toxicité, un travail technique peut être fourni. Il serait pertinent ainsi de mener des études et d'émettre des propositions quant au degré de toxicité pouvant entraîner la qualification juridique de déchet au conteneur éventré. Comme précédemment explicité, la tendance juridique dans ce domaine n'est pas fixée et peut faire l'objet d'évolution. Les armes adaptées à une potentielle évolution du droit en la matière sont le contentieux mais aussi le lobbying.

D'une part, l'activité de lobbying permettrait en aval de fixer une nomenclature de substances ou d'objets contenus par le conteneur éventré et entraînant sa qualification immédiate de déchet. D'autre part, le contentieux constituerait le moyen en amont d'élargir au maximum cette nomenclature dans le but d'étendre les situations dans lesquelles le conteneur éventré sera qualifiable juridiquement de déchet.

A côté de ces diverses interrogations, la qualification du conteneur éventré en déchet (quelle que soit sa situation : flottant, coulé, éventré) semble toutefois possible par application de cette jurisprudence novatrice.

3. Qualification juridique au regard du droit international

Dans de nombreuses situations le conteneur tombé en mer se retrouve en Haute Mer⁴ ou dans la Mer territoriale ou la Zone Economique Exclusive (ZEE)⁵ d'un Etat, éventré il causera nécessairement une atteinte au milieu marin.

Par exemple, lors de la tempête Ulla dans le Golfe de Gascogne, le porte-conteneur « Svenborg Maersk » avait perdu près de 520 conteneurs au large des côtes françaises. On peut supposer que le contenu des conteneurs certainement s'éventrés serait venu polluer le milieu marin de cette zone de l'Océan Atlantique.

⁴ Espace libre soumis à aucune souveraineté et donc régi par le Droit international public. Elle se définit comme « toutes les parties de la mer qui ne sont comprises ni dans la ZEE, ni dans la mer territoriale ou les eaux intérieures d'un Etat, ni dans les eaux archipélagiques d'un Etat archipel » Art. 86 CMB.

⁵ La mer territoriale et la ZEE sont des zones maritimes soumises à la souveraineté de l'Etat côtier et encadrées par certaines règles de Droit international public telles que définies par la Convention de Montego Bay sur le Droit de la Mer de 1982.

En vertu de la **Convention de Bâle du 22 mars 1989**⁶ « *sont considérés comme déchets les substances ou objets qu'on élimine, qu'on a l'intention d'éliminer ou qu'on est tenu d'éliminer en vertu des dispositions du droit national.* »

On retrouve ici les deux critères cumulatifs présents en droit national et européen :

- **Critère matériel** : substance ou objet
- **Critère formel** : l'intention d'élimination

Si la terminologie diffère quelque peu, le sens général de la définition demeure et permettrait de qualifier un conteneur éventré en mer de déchet.

De plus, le droit international distingue en fonction de la nature du contenu du conteneur. Ce dernier sera qualifiable de déchet dangereux au sens de **l'article 3 du protocole relatif à la prévention de la pollution de la mer Méditerranée par les mouvements transfrontières de déchets dangereux et leur élimination**, si son contenu revêt un caractère « dangereux ».

Ce même article stipule que le présent protocole s'applique aux déchets listés à l'Annexe 1 ou présentant une caractéristique de l'Annexe II. Cette annexe liste bon nombre de substances toxiques pouvant être contenues par le conteneur échoué-éventré.

En d'autres termes, l'application de ce protocole dépendra du contenu du conteneur. Ce même contenu permettra potentiellement de qualifier le conteneur de déchet dangereux.

→ **A savoir** : le transport de déchets dangereux est régi, au niveau international, par la Convention de Bâle de 1989 sur le contrôle des mouvements transfrontières de déchets dangereux et de leur élimination.

Enfin, nous ne traiterons pas, dans le cadre du droit international, de la législation concernant les déchets radioactifs (dans le cas où le conteneur renferme des substances radioactives et s'éventre), car celle-ci fait l'objet de normes très spécifiques qui vont au-delà du cadre de notre étude. Nous resterons sur le droit commun de la législation internationale en matière de déchets.

⁶ Date d'adoption de la Convention.

Conclusion intermédiaire

Le conteneur quelle que soit sa situation (flottant, coulé, échoué) est qualifiable juridiquement de déchet à condition :

- de son éventrement**
- du mélange de son contenu avec les eaux et sédiments marins**

Dans le cas où ces deux conditions principales sont remplies, le conteneur est potentiellement qualifiable de déchet au sens du droit français, européen mais aussi international.

II. Régime juridique applicable

Selon la législation en vigueur, un conteneur éventré peut être qualifiable de déchet. Ce déchet provenant d'un navire, il constitue une pollution marine au sens de la Convention de Montego Bay qui la définit comme « *l'introduction directe ou indirecte, par l'Homme, de substances ou d'énergie dans le milieu marin, lorsqu'elle a ou peut avoir des effets nuisibles tels que dommages aux ressources biologiques et à la faune et la flore marines, risques pour la santé de l'homme, entrave aux activités maritimes, y compris la pêche et les autres utilisations légitimes de la mer, altération de la qualité de l'eau de mer du point de vue de son utilisation et dégradation des valeurs d'agréments* » (art. 1 Convention Montego Bay).

Il n'y a pas de législation spécifique sur le conteneur éventré tombé en mer, mais en tant que déchet on peut le rapprocher du régime juridique des pollutions marines. Celui-ci se décline de façon sectorielle avec un régime général et des régimes spéciaux pour certains déchets en fonctions de leur dangerosité, tel est le cas des hydrocarbures ou des déchets nucléaires. Le contenu du conteneur déversé en mer peut être de toute nature, ainsi seul le régime général des pollutions marines retiendra notre attention. On retrouve des dispositions relatives aux pollutions marines en droit national (A), européen (B) et international (C).

A. En droit français

En droit français, le régime juridique des déchets et de la pollution marine recouvre un ensemble de normes applicables à la gestion et à l'élimination des déchets, mais également des délits de pollutions dérivés du principe pollueur-payeur. Les dispositions relatives à la pollution marine se retrouvent à la fois en droit maritime et en droit de l'environnement, illustré ici par quelques exemples pertinents.

- Le régime de droit commun des déchets : il se décline de façon non exhaustive dans les dispositions suivantes qui seraient pertinentes pour le cas des conteneurs-déchets :
 - **Loi Barnier du 2 février 1995** relative au renforcement de la protection environnementale et de la pénalisation des atteintes à l'environnement.
 - **Loi 1^{er} août 2008** n°2008-757 met en œuvre la Directive UE 2008 dite responsabilité environnementale, qui établit un régime de police administrative en matière de prévention et réparation des dommages causés à l'environnement.

- **Lois de Grenelle de la Mer 2009** : renforcement de la politique de préservation du milieu marin et des littoraux

Le Code des transports prévoit, en application de la Convention Marpol, la **responsabilité de l'armateur** en cas de pollution marine (art. L5122-25 s.).

Le Code de l'environnement prévoit, en application de la Convention Marpol et de la Loi Perben II n° 2004-204 du 9 mars 2004, un **délit de pollution marine** qui sanctionne les rejets volontaires de substances polluantes, ou de substances nuisibles transportées en conteneur (art L 218-10 s. C. env.). La **responsabilité du capitaine**, est également prévue en cas de rejet de substance polluante par imprudence, négligence ou inobservation des lois et règlements (art L 218-19 I C. env.).

- Les régimes spéciaux : ils établissent un régime de gestion et d'élimination spécifique en fonction de la dangerosité des déchets.
 - La **lutte contre les pollutions par hydrocarbures** est encadrée par la Loi 2004-204 du 9 mars 2004 qui distingue les infractions volontaires (**art. L128-10 à L128-21 C. env.**) des pollutions accidentelles (**art. L-128-22 C. env.**).
 - La **gestion des déchets nucléaires** est régie par la Loi n°2006-739 du 28 juin 2006 relative à la gestion durable des matières et déchets radioactifs.

Ces régimes spéciaux pourraient être applicables si les conteneurs tombés en mer transportaient ces types de substances (hydrocarbures ou radioactives) et emporteraient alors des conséquences différentes en matière de responsabilité et d'infraction pénale avec des régimes plus strictes.

B. En droit de l'Union européenne

Le régime juridique des Déchets en Droit de l'Union européenne, irrigue l'ensemble des droits nationaux des Etats membres et repose sur deux principes : la protection de l'environnement et de la santé humaine (art.1 Directive 2008/98), et le principe de précaution et action préventive (art. 174 §2 TFUE). Parmi les dispositions les plus importantes régissant la gestion et la répression de la pollution marine, on compte :

- **La Directive 2008/98/CE** du 19 novembre 2008 qui abroge la Directive 2006/12/CE sur les déchets, le contrôle du cycle des déchets de la production à l'élimination. Cette nouvelle directive met l'accent sur la valorisation et le recyclage des déchets et **établit une responsabilité environnementale**. En effet, ses dispositions prévoient :
 - L'interdiction de l'abandon, du rejet et de l'élimination incontrôlée des déchets, et établit un cadre juridique du traitement des déchets. Cette interdiction s'accompagne de l'obligation pour les États membres de promouvoir la prévention, le recyclage et la transformation des déchets afin de les réutiliser (art.1).
 - Un **régime de responsabilité élargie des producteurs (art. 8)**.
 - **La responsabilité du détenteur ou producteur de déchet en application du principe pollueur-payeur** : le coût de l'élimination des déchets doit être supporté par le détenteur des déchets qui les remet au ramasseur, et/ou par les détenteurs antérieurs ou le producteur du produit générateur de déchets (art.14).

- Liste les **déchets dangereux** en application de la décision 2000/532/CE de la Commission du 3 mai 2000 (les déchets dangereux peuvent être qualifiés comme tels s'ils présentent une ou plusieurs caractéristiques de l'annexe III) (art. 15).

- **Les Paquets Erika**⁷ qui visent à combattre la pollution marine et à renforcer la sécurité maritime.

- **Paquet I** du 21 mars 2000 refondu dans Règlement 391/2009 et Directive 2009/15 du 23 avril 2009, et **renforcement des pouvoirs de contrôle de l'Etat du Port** avec la Directive 2001/106/CE qui amende la directive 95/21/CE (pouvoirs d'inspections des navires et possibilité de bannissement de certains navires).

- **Paquet II** du 27 juin 2002 **renforce la surveillance du trafic**, pose l'obligation d'établir un plan assistance des navires en détresse (Directive 2002/59/CE) et la **création de l'Agence européenne de sécurité maritime** (Règlement 1406/2002) avec des missions de conseil, d'expertise et de contrôle.

- **Paquet III** : série de textes de 2009 visant à **renforcer la prévention et à améliorer le traitement de la pollution** : notamment renforcement des pouvoirs de contrôle des navires par l'Etat du port, et établissement de l'obligation d'assurance en cas de dommage à l'environnement.

- **La Directive 2009/123 (issue Paquet Erika III)** modifiant la directive 2005/35/CE du 7 septembre 2005 relative à la **pollution causée par les navires** et à l'introduction de sanctions, notamment pénales, en cas d'infractions de pollution, sanctionne le déversement d'hydrocarbures et de substances polluantes. L'article 4 prévoit l'infraction de rejet de substance par les navires commise de façon intentionnelle, téméraire ou suite à une négligence grave.

C. En droit international

Différentes conventions internationales peuvent être applicables dans le cas d'un conteneur tombé à la mer et éventré, dont le contenu, qualifiable de déchet, se répand dans la mer.

Cependant, nous nous limiterons aux conventions les plus pertinentes en la matière, les autres conventions internationales en matière de pollution marine sont traitées dans la partie sur le conteneur non qualifiable⁸.

→ **A savoir** : L'Union européenne a adhéré à certaines des conventions internationales et régionales citées ci-dessous. Ceci pourrait être d'un grand intérêt pour une association de protection de l'environnement, car les conventions et leurs protocoles pourraient avoir un effet direct en droit interne. Ainsi, une telle association pourrait invoquer la violation par un Etat⁹ des stipulations d'une convention ou d'un

⁷ Ensemble de mesures législatives prises par l'UE en réaction au naufrage de l'Erika en 1999 et visant à renforcer la sécurité maritime et la protection des eaux et des littoraux européens.

⁸ Cf. Partie III le conteneur sans qualification juridique.

⁹ A la condition que l'Etat soit Partie à la Convention ou au Protocole, c'est-à-dire qu'il ait signé et ratifié ceux-ci.

protocole devant les tribunaux nationaux de cet Etat. Cette possibilité a été affirmée plusieurs fois par la jurisprudence de la Cour de Justice des Communautés Européennes (CJCE) dans différents arrêts¹⁰. Elle énonce ainsi que : « *Selon la jurisprudence constante (...), une disposition d'un accord conclu par la Communauté avec des pays tiers doit être considérée comme étant d'application directe lorsque, eu égard à ses termes ainsi qu'à l'objet et à la nature de l'accord, elle comporte une obligation claire et précise qui n'est subordonnée, dans son exécution ou dans ses effets, à l'intervention d'aucun acte ultérieur* »¹¹. Ainsi, l'association qui souhaiterait invoquer devant un juge national les stipulations d'une convention ou d'un protocole international devra simplement prouver que les termes de ces stipulations ainsi que l'objet et la nature de l'accord international comportent une obligation claire et précise, sans nécessairement que l'Union européenne n'ait adopté un acte similaire.

- **Convention de Montego Bay sur le droit de la mer du 10 décembre 1982**

Entrée en vigueur en 1994, la Convention compte 166 Etats parties (dont la France et les pays de l'Union européenne). Cette convention est donc applicable pour ces pays.

Elle impose aux Etats de prendre les mesures nécessaires pour prévenir, réduire et maîtriser la pollution du milieu marin¹² qu'elle définit comme « *l'introduction directe ou indirecte par l'homme de substances ou d'énergies dans le milieu marin, y compris les estuaires, lors qu'elle a ou peut avoir des effets nuisibles...* » (art. 1§ 4 CMB). Elle définit donc trois critères pour caractériser la pollution du milieu marin : une origine anthropique (c'est le fait de l'Homme), des effets sur les activités (pêche, navires, navigation...), des modifications du milieu (température, composition chimique, bactériologique...).

La Convention prévoit :

- pour les Etats : une obligation de coopération afin d'assurer l'application du droit international de la responsabilité en ce qui concerne l'évaluation et l'indemnisation des dommages (article 235)
- pour l'Etat du pavillon: l'obligation de veiller à ce que les navires respectent les normes applicable afin de lutter contre la pollution et s'assurer que les sanctions soient suffisamment sévères pour décourager les infractions (article 217)
- pour l'Etat côtier: la possibilité d'adopter des textes pour lutter contre la pollution par les navires étrangers y compris de passage dans sa mer territoriale, et intenter une action pour toute infraction relative à la lutte contre la pollution (article 220)
- pour l'Etat du Port : la compétence pour ouvrir une enquête ou intenter une action pour tout rejet au-delà des eaux intérieures (article 218)
 - Application possible de cette convention lorsque le contenu du conteneur s'échappe de celui-ci et pollue le milieu marin. Ici, la Convention

¹⁰ CJCE, Demirel, aff. 12/86, 30 septembre 1987, point 14, CJCE, Wählergruppe Gemeinsam, aff. C-171/01, 8 mai 2003, point 54, CJCE, Etang de Berre, C-213/03, 15 juillet 2004, point 39.

¹¹ *Ibidem*.

¹² Obligation de préserver le milieu marin (art 192 CMB), obligation de coopération des Etats à l'établissement de règles et de procédures de protection et de préservation du milieu marin en tenant compte des particularités régionales (art 197 CMB), obligation d'information (art 198 CMB).

parle du milieu marin, si celui-ci est entendu au sens large, on peut considérer que la pollution peut avoir eu lieu en haute-mer, dans la Zone Economique Exclusive d'un Etat ou dans sa mer territoriale. Ainsi, on peut supposer que les obligations resteront les mêmes, quel que soit l'endroit où a eu lieu la pollution.

Convention de Bâle du 22 mars 1989 sur le contrôle des mouvements transfrontières de déchets dangereux et de leur élimination.

Convention entrée en vigueur le 5 mai 1992

Convention signée et ratifiée par la France et L'Union européenne. Ainsi, l'Union européenne ayant adhéré à cette convention, elle présente la possibilité de pouvoir être d'effet direct en droit interne (voir la jurisprudence mentionnée ci-dessus).

Article premier

Champ d'application de la Convention

« 1. Les déchets ci-après, qui font l'objet de mouvements transfrontières, seront considérés comme des "déchets dangereux" aux fins de la présente Convention: Les déchets provenant de l'exploitation normale d'un navire et dont le rejet fait l'objet d'un autre instrument international sont exclus du champ d'application de la présente Convention ».

En l'espèce, le déversement du contenu d'un conteneur éventré, si le contenu est qualifiable de déchet, ne peut provenir de l'exploitation normale d'un navire, car la perte de conteneurs en mer est accidentelle et de ce fait, anormale. De plus, aucun instrument international ne traite du rejet de déchets par les conteneurs tombés à la mer qui s'éventrent. Ainsi, il semble que cet article de la Convention n'exclut pas l'application de celle-ci à notre cas. En effet, si les conteneurs transportés contiennent des déchets dangereux, il s'agit bien, du fait de leur transport en mer sur des porte-conteneurs, d'un mouvement transfrontière de déchets dangereux.

→ **A savoir** : Cette convention est intéressante car elle pose des interdictions¹³ précises de comportement. Elle est ainsi plus contraignante que les autres conventions internationales citées.

• Convention de Londres du 2 novembre 1973 pour la prévention de la pollution par les navires / MARPOL

Convention signée et ratifiée par la France, d'autres Etats de l'Union européenne, mais non par l'Union européenne. Elle est donc applicable pour ces pays.

Cette convention couvre tous les navires (sauf d'Etat et plate-forme) et les pollutions résultant des activités « normales » des navires.

→ Stipulations de la Convention applicables au contenu du conteneur, qualifiable de déchet, si celui-ci se déverse dans la mer.

- prévention de la pollution par hydrocarbure : interdiction de rejets d'hydrocarbures et prescriptions techniques pour les pétroliers (Annexe I).
- prévention de la pollution par les substances liquides nocives transportées en vrac et classification des liquides nocifs en fonction de leur dangerosité (Annexe II).

¹³ Voir par exemple l'alinéa b et c de l'article 4 de la Convention qui demande aux Parties d'interdire ou de ne pas permettre l'exportation de déchets dangereux dans différents cas.

- prévention de la pollution par des substances nuisibles transportées par colis, conteneurs, ou citernes: interdiction totale de rejet de substances nuisibles à la mer sauf en cas de nécessité pour assurer la sécurité du navire ou la sauvegarde de vies humaines en mer (Annexe III en vigueur 1er juillet 1992 ; règles 7 al1).

- Autres annexes concernant les mesures de prévention pour les pollutions par les eaux usées des navires (IV), les ordures (V), l'atmosphère (VI)

- **Conventions régionales :**

- Convention pour l'Atlantique Nord-Est de Paris du 22 septembre 1992 (OSPAR) : Convention signée et ratifiée par la France et d'autres Etats européens, y compris par l'Union européenne et est entrée en vigueur le 25 mars 1998. Cette convention est donc applicable pour ces Etats et pour l'Union européenne. Ainsi, elle présente la possibilité de pouvoir être d'effet direct en droit interne (voir la jurisprudence mentionnée ci-dessus).

- **A savoir :** convention intéressante car régulant une zone régulièrement touchée par la chute de conteneurs en mer (voir les exemples d'accidents en introduction).

Article 7

Pollution ayant d'autres sources

*« Les Parties contractantes coopèrent dans le but d'adopter, en sus des annexes visées aux articles 3, 4, 5 et 6 ci-dessus, des annexes prescrivant des mesures, **des procédures et des normes afin de protéger la zone maritime contre la pollution d'autres sources**, dans la mesure où cette pollution ne fait pas déjà l'objet de mesures efficaces convenues par d'autres organisations internationales ou prescrites par d'autres conventions internationales. »*

Cet article laisse une marge d'appréciation, permettant ainsi de réguler tout type de pollution, notamment lorsque celle-ci n'est pas encore inscrite dans une convention internationale ; ce qui est le cas du contenu du conteneur qui s'échappe de celui-ci et pollue le milieu marin. Ainsi, dès qu'il serait possible de prouver que le déversement du contenu du conteneur, quel que soit sa caractéristique (hydrocarbure ou non), provoque une pollution du milieu marin de l'Atlantique Nord-Est, il pourrait être possible d'appliquer cette convention sur le fondement de cet article.

- Convention d'Helsinki pour la protection du milieu marin dans la zone de la mer Baltique du 22 mars 1974

Convention entrée en vigueur en 1980 pour tous les Etats bordant la mer Baltique, ainsi que pour l'Union européenne qui y a adhéré. Cette convention peut être d'effet direct en droit interne (voir la jurisprudence mentionnée ci-dessus).

Cette convention prévoit principalement des mesures de coopération entre les Etats afin de lutter contre la pollution du milieu marin de la mer Baltique¹⁴. De plus, celle-ci prévoit des mesures d'assistance en cas de pollution accidentelle¹⁵. Enfin, cette convention prévoit la mise en place d'une Commission spéciale pour la gérer (article 19)

- **A savoir :** sont employés dans cette convention les termes de « pollution marine ». Cette notion laisse une marge d'appréciation et

¹⁴ Article 14, Annexe IV règle n°1.

¹⁵ Annexe VII règle n°8.

permettrait d'appliquer cette convention dans le cas d'une pollution du milieu marin de la mer Baltique due au déversement du contenu d'un conteneur éventré tombé à la mer.

- Convention de Barcelone sur la protection du milieu marin et du littoral méditerranéen de 1976

Cette convention est issue du Programme OCEAN du Programme des Nations Unies pour l'Environnement. Elle est complétée par le Protocole de 1995 relatif à l'élimination de la pollution en mer.

Convention signée et ratifiée par de nombreux Etats bordant la mer Méditerranée¹⁶, y compris par la France et l'Union européenne¹⁷. Ainsi, cette convention présente la possibilité de pouvoir être d'effet direct en droit interne (voir la jurisprudence mentionnée ci-dessus).

→ **A savoir** : Convention intéressante du fait de l'activité maritime importante dans la mer Méditerranée. On peut penser notamment à l'éventualité que des porte-conteneurs provenant du port de Marseille ou s'y dirigeant perdent des conteneurs durant leur trajet dans la mer Méditerranée.

Article 11

« Les Parties contractantes prennent toutes mesures appropriées pour prévenir, réduire et dans toute la mesure du possible éliminer la pollution de l'environnement qui peut être due aux mouvements transfrontières et à l'élimination de déchets dangereux, et pour réduire au minimum, et si possible éliminer, de tels mouvements transfrontières ».

Cet article nous montre qu'il serait possible d'appliquer cette Convention lorsque le conteneur renferme des déchets dangereux. En effet, le déplacement de déchets dangereux par conteneurs peut être considéré comme un mouvement transfrontière de déchets dangereux et si le conteneur tombe dans la mer Méditerranée et s'éventre, alors la pollution qui en résulte sera due à ce mouvement transfrontière de déchets dangereux.

→ **A savoir** : la Convention de Barcelone est une Convention-cadre, peu contraignante, énonçant des principes d'action et des grandes orientations, dans le but qu'un maximum d'États la ratifie. Une fois que ces Etats ont adhéré à la Convention-cadre, ils ont pu signer et ratifier des protocoles contenant des dispositions plus précises et contraignantes. Ainsi, le **Protocole relatif à la prévention de la pollution de la mer Méditerranée par les mouvements transfrontières de déchets dangereux et leur élimination** a été adopté. Bien que ce Protocole ne pose pas d'interdiction, comme le fait la Convention de Bâle, il pourrait être très intéressant de l'appliquer à notre cas (pollution de la mer Méditerranée par la perte de conteneurs en mer Méditerranée renfermant des déchets dangereux et s'éventrant). Cependant, celui-ci n'a pas été signé ni

¹⁶ Convention entrée en vigueur dans 20 Etats bordant la mer Méditerranée, jusqu'au 14 octobre 2014.

¹⁷ Etat des signatures et ratifications de la Convention de Barcelone et de ses protocoles, mis à jour le 14 octobre 2014, disponible à l'adresse suivante :

<http://www.unepmap.org/index.php?module=content2&catid=001001001>

ratifié par la France et l'Union européenne¹⁸, seulement par sept Etats parties à la Convention de Barcelone¹⁹.

Ainsi, il serait intéressant qu'une association de protection de l'environnement marin incite la France et l'Union européenne et les autres Etats Parties à la Convention, à adhérer à ce protocole. De plus, en raison de la jurisprudence citée en amont, cela permettrait à ce Protocole d'être d'applicabilité directe en droit interne.

En résumé

- **Intérêt des conventions régionales** : elles régissent des zones où les risques de perte de conteneurs en mer sont les plus importants (Océan Atlantique Nord-Est, mer Méditerranée) et l'Union européenne a adhéré à ces trois conventions régionales.

A noter, la non adhésion de la France et de l'Union européenne au Protocole sur les déchets dangereux de la Convention de Barcelone. Possibilité pour une association de protection de l'environnement marin de les inciter à y adhérer.

- **Au niveau des conventions internationales** : la Convention de Bâle est la plus contraignante en ce qu'elle pose des interdictions précises et L'Union européenne y a adhéré.

III. La réparation du dommage écologique

Dans le cadre de la problématique des conteneurs tombés en mer, la question se pose de savoir comment une association de défense de l'environnement peut-elle demander réparation du préjudice environnemental résultant de la perte de conteneurs éventrés en mer et engager la responsabilité de son auteur ?

En droit, l'engagement de la responsabilité de l'auteur d'un fait dommageable, nécessite la caractérisation de trois éléments :

le dommage - son fait générateur - et le lien de causalité entre le fait et le dommage.

En l'espèce, le dommage se caractérise par la pollution occasionnée par les conteneurs tombés en mer par accident et éventrés qui déversent leur contenu dans les eaux et deviennent des déchets en portant atteinte à l'environnement marin et aux littoraux. Ce fait rappelle le naufrage de l'Erika au large des côtes bretonnes le 12 décembre 1999 où des hydrocarbures s'écoulant du navire pétrolier, ont causé une marée noire qui a gravement endommagé le milieu marin et le littoral français.

En revanche, la spécificité du dommage environnemental, qui peut résulter de multiples sources et avoir des effets diffus dans le temps et l'espace, rend problématique l'identification de son auteur et l'établissement du lien de causalité entre le fait de ce dernier et le dommage causé.

En fonction de la caractérisation du dommage à l'environnement, une association pourrait engager la responsabilité de l'auteur du préjudice sur les fondements de la responsabilité pénale (A) et/ou civile (B) via un recours devant le juge judiciaire national (C)

¹⁸ *Ibidem*.

¹⁹ L'Albanie, Malte, le Monténégro, le Maroc, la Syrie, la Tunisie et la Turquie.

pour demander réparation des préjudices subis. Dans certaines conditions, l'association pourrait également engager un recours devant les juridictions de l'Union européenne (D).

A. La responsabilité pénale

L'article 4 de la Charte de l'environnement dispose que « toute personne doit contribuer à la réparation des dommages qu'elle cause à l'environnement dans les conditions définies par la loi ». Pour répondre à cet objectif, le législateur a prévu certaines infractions permettant de sanctionner les atteintes à l'environnement sous forme de délit de pollution (1), et d'engager la responsabilité de leurs auteurs devant le juge judiciaire (2).

I. Délit de pollution

Juridiquement, la perte de conteneur est caractérisée de **pollution marine** car elle se définit comme « *l'introduction directe ou indirecte, par suite de l'activité humaine, de déchets, de substances, ou d'énergie, [...], qui entraîne ou est susceptible d'entraîner des effets nuisibles pour les ressources vivantes et les écosystèmes marins, et notamment un appauvrissement de la biodiversité, des risques pour la santé humaine, des obstacles pour les activités maritimes, et notamment la pêche, le tourisme et les loisirs ainsi que les autres utilisations de la mer, une altération de la qualité des eaux du point de vue de leur utilisation, et une réduction de la valeur d'agrément du milieu marin* » (art. L219-8 5° Code env.). En application de la Convention de Montego Bay sur le Droit de la Mer de 1982 et suite au Grenelle de la Mer de 2009, le Code de l'environnement impose une obligation de préservation et de protection du milieu marin notamment en luttant contre les pollutions marines (art. L219-7 Code env.).

→ Si elle est **volontaire**, la pollution marine constitue une **infraction pénale** au sens de l'article L-216-6 qui prévoit un délit de pollution générale des eaux ou l'article L-218-14 du Code de l'environnement qui dispose que : « *Est puni de sept ans d'emprisonnement et de 1 million d'euros d'amende le fait, pour tout capitaine de jeter à la mer des substances nuisibles transportées en colis en infraction aux dispositions de la règle 7 de l'annexe III de la convention Marpol* ». Il reste encore à définir si un conteneur peut être assimilé à un colis.

→ Si la perte de conteneur est **accidentelle**, en l'absence de disposition législative propre aux conteneurs, il faut rechercher s'il y a une **faute d'imprudence ou de négligence** de la part des présumés responsables afin de « caractériser le **délit de pollution marine involontaire** par imprudence susceptible d'être imputé à tout opérateur exerçant en droit ou en fait un pouvoir de contrôle ou de direction dans la gestion ou la marche du navire »²⁰. Il s'agit de faire application de l'article L. 121-3 du Code pénal, qui « subordonne la culpabilité de l'auteur indirect d'un dommage à la preuve de sa faute caractérisée, notamment celle qui expose autrui à un risque d'une particulière gravité que son auteur ne pouvait ignorer »²¹. Par exemple l'article L-218-22 du Code de l'environnement prévoit une incrimination de

²⁰ DELEBECQUE (P.), *Droit maritime*, précis Dalloz, 2014, p. 650.

²¹ *Ibid.*

pollution volontaire ou accidentelle de la mer notamment par hydrocarbures, dont il est fait application dans l'affaire de l'Erika (Cass. Crim, 25 septembre 2012).

Article L.121-3 Code Pénal :

« Il n'y a point de crime ou de délit sans intention de le commettre. [...] Il y a délit, lorsque la loi le prévoit, en cas de faute d'imprudence, de négligence ou de manquement à une obligation de prudence ou de sécurité prévue par la loi ou le règlement, s'il est établi que l'auteur des faits n'a pas accompli les diligences normales compte tenu, le cas échéant, de la nature de ses missions ou de ses fonctions, de ses compétences ainsi que du pouvoir et des moyens dont il disposait.

Dans le cas prévu par l'alinéa qui précède, les personnes physiques qui n'ont pas causé directement le dommage, mais qui ont créé ou contribué à créer la situation qui a permis la réalisation du dommage ou qui n'ont pas pris les mesures permettant de l'éviter, sont responsables pénalement s'il est établi qu'elles ont, soit violé de façon manifestement délibérée une obligation particulière de prudence ou de sécurité prévue par la loi ou le règlement, soit commis une faute caractérisée et qui exposait autrui à un risque d'une particulière gravité qu'elles ne pouvaient ignorer ».

L'affaire du Prestige rappelle l'importance de caractériser une infraction d'atteinte à l'environnement puisqu'elle sert de fondement à l'engagement de la responsabilité environnementale. En effet, le tribunal de A Coruña (dans un arrêt du 13 novembre 2013) a relaxé l'ensemble des personnes présumées coupables d'atteinte à l'environnement, du fait de la marée noire qui a frappé les côtes françaises espagnoles et portugaises suite au naufrage du pétrolier le Prestige, à cause de l'absence d'une incrimination pénale, et donc de base à l'engagement de la responsabilité civile.

2. La sanction pénale

L'absence d'incrimination globale d'atteinte à l'environnement, oblige à rechercher dans le code pénal français si le fait dommageable en question correspond à une infraction pénale. Une fois l'infraction caractérisée, la responsabilité du « délinquant environnemental » peut être engagée devant le juge judiciaire par une action publique déclenchée par les victimes lorsqu'elles se constituent partie civile ou le parquet, qui a l'opportunité des poursuites.

Les associations de défense de l'environnement sont fondées à se constituer partie civile pour demander réparation des préjudices directs ou indirects aux intérêts collectifs qu'elles défendent et constituant une infraction aux dispositions législatives relatives à la protection de l'environnement (art L-142-2 Code env.).

Il reviendra au juge d'appliquer la sanction pénale adéquate. Cependant, il faut noter que l'efficacité de la répression dépend du montant des peines encourues, en l'espèce il ne s'agirait que de délits dont les faibles sanctions paraissent souvent inefficaces pour avoir un effet répressif et préventif suffisant. En effet, « face aux pollutions industrielles importantes, la faiblesse des sanctions équivaut à un permis de polluer » (Michel Prieur). Les parties

peuvent également s'appuyer sur le régime de la responsabilité civile pour demander une indemnisation ou la réparation en nature des préjudices subis.

B. La responsabilité civile

Les atteintes à l'environnement sont spécifiques, puisqu'elles touchent tant les personnes que l'environnement en lui-même, et peuvent résulter de plusieurs faits cumulatifs et avoir des effets diffus dans le temps et l'espace. Par conséquent le législateur et le juge ont dû adapter les règles générales de la responsabilité civile pour y faire entrer la réparation des dommages environnementaux. Cela s'est manifesté notamment à travers la création de régimes spéciaux (dommages par hydrocarbures ou nucléaires), et d'un régime de responsabilité environnementale propre sous l'influence des conventions internationales et du droit de l'Union européenne (Directive 2004/35/CE).

La jurisprudence de l'affaire Erika illustre parfaitement les difficultés d'application des différents régimes de responsabilité civile pour obtenir réparation des préjudices résultant d'une atteinte à l'environnement (Cass. Civ. 3e, Commune de Mesquer c/ Soc. Total, du 17 décembre 2008). En l'espèce, pour demander la réparation des préjudices subis du fait de la marée noire sur ses côtes, la Commune littorale de Mesquer a invoqué contre la Société Total différents types de responsabilité, qu'il serait possible de transposer par analogie au cas des conteneurs perdus en mer, telle que la responsabilité du fait des choses ou du fait des produits défectueux, puisque de nombreux dommages environnementaux sont le fait de « choses » et peuvent donc engager la responsabilité de leur « gardien ».

I. Responsabilité du fait des choses

C'est la responsabilité du gardien de la chose qui exerce la possession et le contrôle sur la chose.

Article 1384 code civil

« On est responsable non seulement du dommage que l'on cause par son propre fait, mais encore de celui qui est causé par le fait des personnes dont on doit répondre, ou des choses que l'on a sous sa garde. »

→ En l'espèce, les conteneurs éventrés sont la « chose » qui cause un dommage environnemental, reste à déterminer leur « gardien ».

→ En principe, en matière de transport maritime, l'entreprise propriétaire de la marchandise reste la gardienne de celle-ci jusqu'à ce qu'elle soit remise à l'acquéreur, sauf à démontrer que s'est opéré un transfert des pouvoirs de contrôle sur la chose en donnant à un tiers toute possibilité de prévenir lui-même le préjudice que la chose peut causer (**Civ 1^{er}, 9 juin 1993, Commune de Montigny-les-Metz**). C'était le cas dans l'affaire Erika où la société Total, restait propriétaire des hydrocarbures jusqu'à ce qu'ils soient remis à l'acquéreur, par le biais d'une clause de réserve de propriété dans le contrat de transport. Cependant, la société a opéré **un transfert de garde de la chose au transporteur** en l'informant suffisamment sur les risques de celle-ci, ce dernier devenait alors le gardien de la chose et devait en assumer la responsabilité en cas de perte, bien que Total était toujours propriétaire.

2. Responsabilité du fait des produits défectueux

Elle se caractérise par la responsabilité du producteur qui peut être engagée s'il est démontré que le produit n'offrait pas une sécurité normale.

Article 1386-1 code civil

« Le producteur est responsable du dommage causé par un défaut de son produit, qu'il soit ou non lié par un contrat avec la victime. »

→ *« Pour engager la responsabilité du producteur, la défectuosité du produit doit consister en un défaut de sécurité ayant causé un dommage à une personne ou à un bien autre que le produit défectueux lui-même » (Cass, Civ 1^{er}, 9 juillet 2003)*

→ Cette responsabilité pourrait s'appliquer au cas des conteneurs en mauvais état qui se seraient rompus et qui auraient entraînés la chute d'autres conteneurs et le déversement de leurs contenus

3. Responsabilité environnementale

La responsabilité environnementale résulte du principe pollueur payeur, qui est reconnu comme un principe général du droit, *« selon lequel les frais résultant des mesures de prévention, de réduction de la pollution et de lutte contre celle-ci doivent être supportés par le pollueur »* (art. L 200-1 al 5 de la loi Barnier du 2 février 1995 relative au renforcement de la protection de l'environnement modifiant les lois du 15 juillet 1975 sur les déchets, et du 13 juillet 1992.). Elle est consacrée au niveau constitutionnel à l'article 4 de la Charte de l'environnement : *« Toute personne doit contribuer à la réparation des dommages qu'elle cause à l'environnement, dans les conditions définies par la loi. »*

Elle est également régit en droit de l'Union européenne par la Directive 2004/35/CE du 21 avril 2004 qui *« a pour objet d'établir un cadre de responsabilité environnementale fondé sur le principe du 'pollueur-payeur' en vue de prévenir et de réparer les dommages environnementaux »* (art. 1). Selon la Directive 2004/35/CE, la responsabilité environnementale repose sur un principe fondamental selon lequel :

→ *« l'exploitant dont l'activité a causé un dommage environnemental ou une menace imminente d'un tel dommage soit tenu pour financièrement responsable, afin d'inciter les exploitants à adopter des mesures et à développer des pratiques propres à minimiser les risques de dommages environnementaux, de façon à réduire leur exposition aux risques financiers associés » (Considérant 2 Directive 2004/35/CE).*

→ *« Il faut un ou plusieurs pollueurs identifiables, le dommage devrait être concret et quantifiable, et un lien de causalité devrait être établi entre le dommage et le ou les pollueurs identifiés » (Considérant 13 Directive 2004/35/CE).*

Comme pour la responsabilité civile classique, l'engagement de la responsabilité environnementale nécessite un dommage, un fait générateur et un lien de causalité. Le dommage se caractérise comme énoncé précédemment par la pollution occasionnée par les

conteneurs éventrés. En revanche, le fait générateur et le lien de causalité peuvent être difficiles à établir en matière environnementale.

Le fait générateur de la responsabilité environnementale peut reposer sur une faute civile caractérisée par le non-respect de la loi, ou une faute d'imprudence ou de négligence. Néanmoins, une faute peut ne pas être requise en cas d'activités à risques telles que le transport d'hydrocarbures. Une responsabilité objective pourrait alors être également envisageable pour le transport de conteneurs.

Les pollueurs, auteurs des dommages environnementaux sont identifiés en la personne du producteur et/ou du détenteur de déchet sur le fondement de la Directive 2004/35/CE.

→ Est producteur ou détenteur de déchets « *toute personne qui produit ou détient des déchets dans des conditions de nature à produire des effets nocifs sur le sol, la flore et la faune, à dégrader les sites ou les paysages, à polluer l'air ou les eaux, à engendrer des bruits ou des odeurs et, d'une façon générale, à porter atteinte à la santé de l'homme et à l'environnement, est tenue d'assurer ou d'en faire assurer l'élimination* » (art. L 541-2 C. env).

→ Plus de précisions au niveau européen : est producteur de déchet « *toute personne dont l'activité produit des déchets (producteur de déchets initial) ou toute personne qui effectue des opérations de prétraitement, de mélange ou autres conduisant à un changement de nature ou de composition de ces déchets* » ; est détenteur de déchets « *le producteur des déchets ou la personne physique ou morale qui a les déchets en sa possession* » (art. 3 Directive 2008/98/CE).

→ Cependant, en matière de transport maritime, l'identification du producteur ou détenteur de déchet peut être très problématique au vu de la multiplicité des acteurs en jeu : transporteur, capitaine, affréteur, propriétaire de la marchandise etc²².

Enfin, l'établissement du lien de causalité entre le dommage écologique et le fait générateur, dépend de deux facteurs :

→ La signalisation du naufrage d'un navire porte-conteneur, ou de la perte de conteneurs. En effet, les conteneurs peuvent être retrouvés via un dispositif de traçage des stations météorologiques, et peuvent être identifiables par leurs immatriculations, ce qui facilitera l'établissement du lien de causalité.

→ L'absence de données concernant l'origine des déchets, si les conteneurs perdus ne sont pas signalés, si l'immatriculation n'est pas visible. En ce cas, le lien de causalité entre le responsable du dommage et sa réalisation peut être très difficile à établir, de même que pour l'engagement de la responsabilité.

C. Le recours devant le juge judiciaire

En matière de dommage environnemental, l'action publique (sanction pénale) et l'action civile (responsabilité environnementale) peuvent être jointes devant le juge pénal qui est compétent pour statuer au pénal comme au civil.

²² Voir chaîne de responsabilité (schéma en Annexe) : 1^{er} responsable : le détenteur > 2^{ème} responsable : le producteur > 3^{ème} responsable : l'Etat qui pourra se retourner contre le détenteur et le producteur.

Pour engager une action, une association de protection de l'environnement doit au préalable tenir compte pour être recevable, du respect des délais de recours et de prescription lorsque l'infraction est caractérisée, ce dernier dépend parfois du moment de la connaissance de l'acte. L'association doit également se voir reconnaître un intérêt à agir dont les conditions sont définies à l'article L142-2 du Code de l'environnement. Le juge civil tient surtout compte de la correspondance entre l'objet social de l'association (défense de l'environnement) et le dommage causé, comme le démontre sa jurisprudence favorable aux associations (Cass, 2^e civ, 7 décembre 2006). En outre, l'association doit s'assurer d'une délibération avant d'agir pour procéder à un vote d'habilitation du président pour ester en justice.

Une association agréée pourrait demander réparation des préjudices directs ou indirects aux intérêts collectifs qu'elle défend (art. L142-2 Code env.). Ces préjudices de différentes natures (1), peuvent être compensés par une indemnisation ou être réparés en nature (2).

1. Les différents préjudices

D'abord, le préjudice **patrimonial** résultant des activités de dépollution, et des dépenses accessoires engagées par des associations de protection de l'environnement (campagnes de communication et de sensibilisation) lors de la survenance du dommage, peut être reconnu.

Ensuite, un préjudice moral caractérisé par une **atteinte aux intérêts de l'association** peut également être reconnu, en fonction de la réputation de l'association et des efforts réalisés sur le lieu du dommage.

Enfin, en cas d'altération négative de l'environnement, une association peut demander également réparation d'un préjudice **écologique**, c'est l'apport de la jurisprudence Erika. Il « *s'entend de toute atteinte non négligeable à l'environnement naturel, à savoir notamment l'air, l'atmosphère, l'eau, les sols, les terres, les paysages, les sites naturels, la biodiversité, et l'interaction entre ces éléments, qui est sans répercussion sur un intérêt humain particulier mais affecte un intérêt collectif légitime* » (CA Paris, 30 mars 2010) ou plus généralement de l'« **atteinte directe ou indirecte portée à l'environnement** » (Cass Crim, 25 septembre 2012).

→ La spécificité du préjudice écologique réside dans sa double nature subjective et objective, définit par la Cour d'Appel de Paris (arrêt du 30 mars 2010, Erika):

- C'est un **préjudice subjectif** : du fait des dommages **causés à l'Homme** par les atteintes à l'environnement (dommage à la santé, aux biens, aux activités humaines...). En ce cas un sujet de droit peut être identifié et pourra alors demander la réparation du préjudice subi.

- C'est un **préjudice objectif** dit « **préjudice écologique pur** » pour les dommages causés à l'environnement indépendamment des répercussions sur les activités humaines. Ici, l'environnement n'étant pas sujet de droit, il se caractérise selon le juge comme un « **intérêt digne d'être protégé** » pour le bien de la collectivité.

La question est de savoir comment réparer ces différents préjudices.

2. La réparation des préjudices

Il existe deux types de réparations en matière environnementale : l'indemnisation qui est la compensation monétaire du dommage subi qui s'applique pour les préjudices patrimoniaux et moraux de l'association, et la réparation en nature.

La **réparation en nature**, qui vise à supprimer, réduire ou compenser le dommage, serait la réparation la plus appropriée pour le préjudice écologique, permettant de réparer concrètement l'environnement. Elle peut se faire selon trois modalités (**art. L 162-9 Code de l'environnement** met en œuvre la Directive 2004 annexe II) :

- la réparation **primaire** : *« toutes mesures de réparation par laquelle les ressources naturelles endommagées ou les services détériorés retournent à leur état initial ou s'en rapproche ».*

- la réparation **complémentaire** : *« toute mesures de réparation entreprise à l'égard des ressources naturelles ou des services afin de compenser le fait que la réparation primaire n'aboutit pas à la restauration complète des ressources naturelles ou des services ».*

- la réparation **compensatoire** : *« toute action entreprise afin de compenser les pertes intermédiaires de ressources naturelles ou de services qui surviennent entre la date de survenance d'un dommage et le moment où la réparation primaire a pleinement produit son effet ».*

→ En principe : *« lorsqu'une réparation primaire n'aboutit pas à la remise en l'état initial de l'environnement, une réparation complémentaire est effectuée. En outre, afin de compenser les pertes intermédiaires subies, une réparation compensatoire est entreprise ».*

→ En réalité, le plus souvent la remise en état est difficile, ou déjà effectuée au moment du procès, c'est pourquoi le juge répare le préjudice via des **dommages et intérêts**, ce qui revient à personnaliser la réparation du préjudice écologique. Comme l'illustre l'affaire Erika, où le juge a accordé des dommages et intérêts aux associations de défense de l'environnement pour le préjudice moral subi par l'association du fait des atteintes à l'environnement (**CA Paris, 30 mars 2010**).

En outre, l'importante influence du droit européen sur le droit national, permet aux requérants, en cas de doute sur l'interprétation d'un texte, de soumettre au juge national le besoin de recourir au juge européen par le biais d'un renvoi préjudiciel.

Conclusion intermédiaire

Une association de protection de l'environnement peut demander réparation des préjudices résultant des dommages environnementaux du fait d'une pollution marine occasionnée par des conteneurs éventrés, au producteur ou détenteur de déchet, sur le fondement de la responsabilité environnementale, devant le juge civil.

3. Le recours au droit européen

Dans le cadre du contentieux européen, les défenseurs de l'environnement ont peu de possibilité d'action directe devant les juridictions de l'Union Européenne. Dans le cas d'une pollution découlant de la perte de conteneurs éventrés en mer ou échoués sur le littoral d'Etats Européens, les pouvoirs d'actions d'une association de défense de l'environnement sont limités à des recours indirects.

-le recours indirect par un renvoi préjudiciel : l'affaire Erika

Le renvoi préjudiciel est une procédure juridictionnelle qui permet à une juridiction nationale d'interroger la CJUE sur l'interprétation ou la validité du droit communautaire dans le cadre d'un litige dont elle est saisie (**art. 267 TFUE**).

Cette procédure fut notamment utilisée dans le cadre de l'affaire Erika, où par jugement du 28 mars 2007, la Cour de Cassation a décidé de sursoir à statuer pour poser des questions préjudicielles à la Cour de Justice de l'Union Européenne tenant notamment à l'interprétation de la notion de « déchet », et aux modalités d'application de la responsabilité au sens de la Directive déchets 75/442/CEE. La CJUE répondit dans un **arrêt du 26 juin 2008** (C-188/07), en affirmant dans un premier temps, que les « *hydrocarbures accidentellement déversés en mer à la suite d'un naufrage, se retrouvant mélangés à l'eau ainsi qu'à des sédiments et dérivant le long des côtes d'un État membre jusqu'à s'échouer sur celles-ci, constituent des déchets au sens de l'article 1er, sous a), de la directive 75/442, dès lors que ceux-ci ne sont plus susceptibles d'être exploités ou commercialisés sans opération de transformation préalable* » (§63).

Dans un deuxième temps, la Cour ajoute que, en cas de déversement accidentel d'hydrocarbures en mer, **le coût de l'élimination des déchets soit supporté par le producteur du produit générateur de déchets si celui-ci, par son activité, « a contribué au risque de survenance de la pollution occasionnée par le naufrage du navire »** (§89). En effet, pour la Cour « *s'il s'avère que les coûts liés à l'élimination des déchets générés par un déversement accidentel d'hydrocarbures en mer ne sont pas pris en charge par le FIPOL ou ne peuvent l'être en raison de l'épuisement du plafond d'indemnisation prévu pour ce sinistre et que, en application des limitations et/ou des exonérations de responsabilité prévues, le droit national d'un État membre, y compris celui issu de conventions internationales, empêche que ces coûts soient supportés par le propriétaire du navire et/ou l'affréteur de ce dernier, alors même que ceux-ci sont à considérer comme des « détenteurs » au sens de l'article 1er, sous c), de la directive 75/442, un tel droit national devra alors permettre, pour assurer une transposition conforme de l'article 15 de cette directive, que lesdits coûts soient supportés par le producteur du produit générateur des déchets ainsi répandus* » (§89).

→ Dans les cas de conteneurs perdus en mer, cette solution permettrait d'engager la responsabilité du producteur du produit générateur de déchet, le fabricant des conteneurs ou le producteur des produits contenus dans les conteneurs, si celui-ci a, par son activité, contribué au risque de survenance de la pollution.

→ Si le renvoi préjudiciel nécessite que la partie requérante soumette au juge national les éléments suffisants pour soulever un doute dans l'interprétation ou l'application du droit de l'Union afin que ce dernier décide de sursoir à statuer pour interroger la CJUE, il reste cependant un moyen pour les particuliers de faire valoir le respect de leurs droits au regard du droit de l'Union.

-les limites de l'intérêt à agir du recours en annulation :

Le recours en annulation constitue la possibilité pour des requérants privilégiés (institutions et organes de l'UE et les Etats membres) et ordinaires (les particuliers sous certaines conditions) de demander dans un délai de deux mois l'annulation de tout acte pris par une institution ou un organe de l'Union produisant des effets juridiques (**art 263 TFUE**).

Dans ce cas, une association de protection de l'environnement qui souhaiterait attaquer une décision européenne prise en méconnaissance du droit de l'Union devrait démontrer un intérêt à agir, c'est à dire être directement et individuellement visé par l'acte litigieux ce qui pose problème, puisque par nature l'association défend des intérêts collectifs. Même si la Cour a étendu cet intérêt à agir aux actes réglementaires qui ne comportent pas de mesures d'exécutions et qui touchent directement les associations (**Ordonnance TPI 6 sept 2011, affaire C-583/11 Inuit Tapiriit Kanatam**), celui-ci reste limité.

En outre, les associations peuvent se heurter aux difficultés d'invoquer les dispositions des traités internationaux auxquels souvent l'UE n'est pas partie.

→ Affaire Intertanko avec le rejet de l'invocabilité des Convention de Montego Bay et Convention Marpol (**CJCE, 3 juin 2008, Aff. C-308/06**).

-la dénonciation via une plainte à la Commission européenne

Les recours directs étant très limités, une association de défense de l'environnement a toujours la possibilité de dénoncer auprès de la Commission, via un mécanisme de plainte, toute mesure (législative, réglementaire ou administrative), absence de mesure ou pratique imputable à un Etat membre, qu'elle jugerait contraire au droit de l'Union européenne, pour que celle-ci puisse le cas échéant agir contre cette violation avec un recours en manquement.

→ Cas de la pollution de l'étang de Berre : **CJCE, 7 octobre 2004, Commission européenne c. France, (aff. C-239-03)** : exemple de plaintes des associations de protection de l'environnement qui ont débouchés sur l'engagement d'une procédure de recours en manquement à l'initiative de la Commission contre la France en matière de pollution des eaux.

Conclusion intermédiaire

- Pour les associations de défense de l'environnement, un recours au niveau national est plus intéressant qu'un recours européen puisque l'accès au juge de l'Union est très limité.

- Selon le droit de l'Union européenne, la responsabilité environnementale pèse sur le producteur et/ ou le détenteur de déchet, mais le coût de l'élimination des déchets peut également être supporté par le producteur du produit générateur de déchet si celui-ci, a

contribué par son activité, au risque de survenance de la pollution (CJUE, 24 juin 2008, C-188/07).

Tableau : Chaine de responsabilité

	Responsable n°1	Responsable n°2	Responsable n°3
appellation	Détenteur antérieur	Détenteur producteur	Etat
condition	Contribution au risque de la survenance de la pollution occasionnée	Contribution au risque de la survenance de la pollution occasionnée	Mise en demeure infructueuse
exonération	possible	possible	Pourra se retourner contre le détenteur et/ou le producteur pour demander l'indemnisation des couts liés aux activités de dépollution

D. La difficulté d'une action en Droit international

Tout d'abord, il faut savoir que les Conventions internationales ne sont opposables qu'aux parties aux traités. Ainsi, un Etat ne peut engager la responsabilité d'un autre Etat que dans le cadre du non-respect par ce dernier des obligations auxquelles il est tenu, en vertu des conventions internationales qu'il a ratifiées.

Par exemple : un navire étranger qui abandonne volontairement des conteneurs dans la mer territoriale ou la ZEE d'un Etat côtier peut voir sa responsabilité engagée devant le Tribunal International du Droit de la Mer (TIDM) ou devant la Cour Internationale de Justice (CIJ) du fait du non-respect de ses obligations au regard des conventions précédemment citées.

→ **A savoir** : Dans de nombreuses conventions, la procédure de règlement des différends entre Etats peut s'effectuer de trois façons différentes : la négociation, l'arbitrage ou le jugement devant la CIJ ou le TIDM. Bien souvent, les conventions demandent aux Etats de régler leur litige par la négociation et si celle-ci échoue, alors sera mis en place une procédure d'arbitrage ou un contentieux devant la CIJ ou le TIDM.

Par exemple : la Convention Marpol sur la prévention de la pollution par les navires prévoit la mise en place d'une procédure d'arbitrage en cas d'échec de la phase de négociation²³.

En revanche, si une personne physique ou morale subit un préjudice du fait de la violation par un Etat des stipulations d'une convention internationale qu'il a légalement ratifiée, l'Etat

²³ Convention de Londres du 2 novembre 1973 sur la prévention de la pollution par les navires / MARPOL, Article 10, Règlement des différends : « Tout différend entre deux ou plusieurs Parties à la Convention relatif à l'interprétation ou à l'application de la présente Convention, qui n'a pu être réglé par voie de négociation entre les Parties en cause est, sauf décision contraire des Parties, soumis à l'arbitrage à la requête de l'une des Parties, dans les conditions prévues au Protocole II de la présente Convention ».

auquel appartient la personne physique ou morale pourra endosser son préjudice et rendre le conflit interétatique. Ainsi, la procédure de règlement des différends sera mise en place afin de résoudre le litige entre ces deux Etats.

→ Dans ce cas, on peut penser qu'une association de protection de l'environnement pourrait, dans le cas d'une pollution due à des conteneurs tombés à la mer et éventrés, inciter l'Etat A dont elle est ressortissante, à agir en endossant son préjudice et engager la responsabilité de l'Etat B fautif afin de déclencher une procédure contentieuse.

Enfin, certaines conventions prévoient des responsabilités individuelles en matière de pollution marine. Mais, ces conventions n'étant pas d'effet direct²⁴ il revient aux Etats parties de mettre en œuvre ces conventions au travers de leur droit national en les transposant dans leur ordre juridique.

Par exemple :

- **La Convention de Londres du 3 mai 1996 sur la responsabilité et l'indemnisation pour les dommages liés au transport par mer de substances nocives et potentiellement dangereuses (HNS) :**

- Elle prévoit la responsabilité du propriétaire en cas de dommage causé par des substances nocives ou potentiellement dangereuses. Cependant, la Convention lui limite sa responsabilité en fonction des origines du dommage (article 9 de la Convention).
- Elle prévoit les juridictions à saisir dans le cas d'une action envers le propriétaire (article 38) et dans le cas d'une action envers le fonds HSN ou prise par le fonds HNS.

A retenir :

- Difficile mise en œuvre du mécanisme de responsabilité en droit international, car ce sont d'abord les Etats souverains qui décident de mettre en œuvre ou non la procédure de règlement des différends.
- Possibilité d'engager des responsabilités individuelles et non étatiques en vertu des conventions internationales citées, à condition que les Etats aient transposé en droit interne le contenu de ces conventions.
- Possibilité d'inciter un Etat à engager la responsabilité d'un autre Etat pour un préjudice subi par une personne physique ou morale (l'Etat va faire de ce préjudice le sien). Cependant, cela reste à la discrétion de l'Etat (situation exceptionnelle).

²⁴ Ces conventions ne sont pas invocables directement devant le juge national. Il faut que l'Etat transpose la Convention en droit interne pour qu'un justiciable puisse l'invoquer devant un tribunal national. Par exemple, par une loi de transposition, la Convention sera applicable en droit interne et donc invocable devant le juge national. Sauf, dans le cas où l'Union européenne adhère à de telles conventions, sous réserve de certaines conditions, celles-ci pourront être invoquées directement devant le juge national d'un Etat membre de l'Union européenne, sans mesure de transposition nécessaire. Voir la jurisprudence citée, partie II « régime juridique applicable », droit international (C).

CONCLUSION

- **Absence de statut juridique propre** pour le conteneur tombé en mer. Toutefois, s'il est éventré et que son contenu est mélangé aux eaux et sédiments marins, il peut être qualifié de **déchet**.
- **Absence de régime juridique propre** en matière de conteneur, mais le régime de **pollution marine par les navires** peut être applicable avec des obligations plus stricte au niveau national et régional (droit européen et conventions régionales) qu'international.
- La pollution marine occasionnée par les conteneurs éventrés perdus en mer ou échoués sur les littoraux constitue un **préjudice écologique, moral et patrimonial** dont une association de protection de l'environnement peut demander **réparation** sur le fondement de la **responsabilité civile et environnementale**, en plus d'une **sanction pénale** si une infraction est constituée.

I. Droit interne

Plusieurs législations en droit français sont relatives au conteneur. Ce dispositif juridique vise tout autant la protection des épaves, la protection de l'environnement et la navigation marine. Depuis la mise en place d'un encadrement des conteneurs, il semble que le régime applicable soit différent selon la qualification qu'on en retient. Pour cette raison, l'analyse du conteneur en droit interne débutera par un travail de définition (A), qui permettra ensuite de qualifier le conteneur d'épave (B). Ces éléments conditionnent le régime juridique applicable au conteneur perdu en mer (C), ainsi que le régime de réparation du préjudice (D), ce qui nous amènera à traiter, *in fine*, des sanctions possibles à la suite d'un engagement de la responsabilité (E).

A. Définitions

EPAVE

De façon générale, l'épave apparaît comme étant l'objet de propriété égaré par son propriétaire, ce n'est ni une *res nullius* (objet qui n'appartient à personne), ni une *res derelictae* (bien abandonné intentionnellement par son propriétaire, qui renonce à ses droits). A priori, le propriétaire du conteneur n'a pas l'intention de le perdre²⁵.

De façon plus spécifique, une épave maritime peut être définie comme tout objet de propriété égaré par son propriétaire, flottant, échoué, ou tiré de la mer²⁶.

CONTENEUR

Le conteneur, quant à lui, est une caisse dans laquelle l'expéditeur, le commissionnaire ou le transitaire place des marchandises diverses, individualisées ou en vrac, et qu'il remet préalablement fermée au transporteur qui la prend en charge²⁷.

B. Qualification

Il n'existe pas de texte précis exclusivement relatif aux conteneurs tombés en mer. Certaines dispositions envisagent la question des conteneurs tombés en mer, mais celles-ci sont considérablement dispersées.

En droit français, le dispositif qui intègre le conteneur tombé à la mer dans le droit relatif aux épaves a été mis en place par le législateur en 1961. Ainsi, le **Décret n° 61-1547 du 26 décembre 1961**, qui fixe le régime des épaves maritimes, pose une série de définitions et de situations qui sont susceptibles de nous intéresser. L'**article 1 du décret de 1961**²⁸ établit la définition précise d'une épave maritime en droit français :

RODIERE ²⁵ R. et DU PONTAVICE E., *Droit maritime*, n°64, 1997, éd. Dalloz.

²⁶ CORNU Gérard, *Vocabulaire juridique*, 8^{ème} édition, Association Henri Capitant, PUF.

²⁷ *Ibid.*

²⁸ Décret n° 61-1547 du 26 décembre 1961, Chap. 1^{er}, Article 1.

- 1° Les engins flottants et les navires en état de non-flottabilité et qui sont abandonnés par leur équipage, qui n'en assure plus la garde ou la surveillance, ainsi que leurs approvisionnements et leurs cargaisons ;*
- 2° Les aéronefs abandonnés en état d'innavigabilité ;*
- 3° Les embarcations, machines, agrès, ancres chaînes, engins de pêche abandonnés et les débris des navires et des aéronefs ;*
- 4° Les marchandises jetées ou tombées à la mer ;*
- 5° Généralement tous objets à l'exception des biens culturels maritimes, dont le propriétaire a perdu la possession, qui sont soit échoués sur le rivage dépendant du domaine public maritime, soit trouvés flottants ou tirés du fond de la mer dans les eaux territoriales ou trouvés flottants ou tirés au fond en haute mer et ramenés dans les eaux territoriales ou sur le domaine public maritime.*

En l'espèce, les solutions sont apparemment multiples. Les alinéas 1°, 3°, 4° et 5° semblent être les plus pertinents pour qualifier le conteneur d'épave.

C. Régime juridique applicable

L'apparition de ces épaves a conduit le législateur à prendre des dispositions tout à fait spécifiques, adaptées à leurs caractéristiques.

L'article 10 du décret du 21 juin 1985²⁹ modifiant le décret du 26 décembre 1961³⁰ dispose :

« 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

²⁹ Décret n° 85-632 (J.O. 23 juin 1985, p. 6971).

³⁰ Décret n° 61-1547 (J.O. 12 janv. 1962, p. 374).

prévues à l'article 9 ci-dessus (article concernant les épaves constituant un danger grave et imminent) ».

Le conteneur tombé à la mer, dans son ensemble, se voit donc appliquer le régime propre aux épaves maritimes. Plusieurs hypothèses sont envisageables :

- Lorsque le conteneur tombé à la mer est vide, il est qualifiable de débris du navire. C'est donc l'article 1.3 du décret de 1961 qui s'applique.
- Lorsque le conteneur tombé à la mer est plein, il est qualifiable de marchandise. C'est donc l'article 1.4 du décret de 1961 qui s'applique. De plus, lorsque le conteneur est plein, deux hypothèses doivent être prises en compte :
 - Soit le contenu est connu, auquel cas soit il s'agit de marchandises non-dangereuses, soit il s'agit de marchandises dangereuses.
 - Soit le contenu est inconnu, auquel cas par mesure de précaution on considère que le conteneur contient des marchandises dangereuses.

Dans ce contexte législatif, le régime juridique entraîne automatiquement une mise en demeure, condition préalable à toute action, y compris la recherche de responsabilité.

Lorsqu'un conteneur tombe à la mer, celui-ci doit être enlevé par l'Etat.

Avant cet enlèvement, le propriétaire du conteneur épave se voit adresser une mise en demeure qui l'enjoint de prendre les dispositions nécessaires pour faire cesser le danger que le conteneur représente.

Le **Décret du 26 décembre 1961**, modifié notamment par le **Décret du 21 février 1985**, soumet la mise en demeure à une condition préliminaire. Ainsi, selon l'article 5 du Décret de 1961, la mise en demeure doit intervenir « *lorsqu'une épave maritime présente, en totalité ou partie, un caractère dangereux pour la navigation, la pêche ou l'environnement, l'accès à un port ou le séjour dans un port (...)* ».

L'origine de la mise en demeure ressort de la compétence de différentes autorités selon le lieu où se trouve l'épave. L'**article 6 du Décret du 26 décembre 1961**, dans sa rédaction actuelle³¹, énumère les compétences en la matière.

La mise en demeure conduit donc le propriétaire à agir afin de neutraliser le danger que représente son conteneur tombé à la mer, dans le délai imparti. Cependant, cette mise en demeure peut ne pas être suivie d'effet par son destinataire. Elle est considérée restée sans effet lorsque l'opération n'a pas été commencée ou achevée dans le délai. Dans ce cas, l'autorité compétente peut intervenir pour faire procéder à la cessation du danger causé par le conteneur tombé à la mer.

Une fois la mise en demeure transmise, la responsabilité peut enfin être, engagée.

³¹ Décret du 26 décembre 1961 – Article 6 modifié par le Décret 85-632 du 21 juin 1985 et par le Décret 88-199 du 29 février 1988.

D. Responsabilité

Dans le cas où la qualification juridique d'épave est applicable au conteneur, il est nécessaire de s'intéresser aux recours possibles et aux responsabilités à engager pour obtenir réparation du dommage environnemental en question.

Les recours envisageables sont de deux ordres et la responsabilité peut être engagée par un recours de l'Etat (1) mais également par un recours de droit commun (2).

1. Recours de l'Etat

Si le conteneur-épave n'est pas balisé par l'Etat dans le cadre de sa mission de sécurisation de la navigation maritime, la responsabilité de la puissance publique peut être recherchée devant le juge administratif. Dans ce cas, la responsabilité recherchée serait la responsabilité objective de l'Etat.

Arrêt du Conseil d'Etat du 22 Mars 1907 : en raison de l'obligation pesant sur l'administration d'enlever ou de faire enlever, aux frais du propriétaire les épaves dangereuses ou gênant la navigation, celui victime d'une épave restée en l'état, peut engager la responsabilité de la puissance publique, surtout si l'épave n'est pas signalée.

L'administration a l'obligation de signaler ou faire enlever les épaves pouvant constituer un danger pour la navigation, par conséquent, si un navire est victime d'une absence d'action de la puissance publique, le propriétaire pourra engager sa responsabilité administrative³².

2. Recours de droit commun

Les épaves sont exclues du régime de l'**article L.5131-1 du Code des transports**.

Les conteneurs tombés à la mer sont donc soumis au droit de la responsabilité civile fondée sur la faute (**article 1382 du Code civil**), ou du fait des choses qu'on a sous sa garde (**article 1384 du Code civil**). La responsabilité ici recherchée serait une responsabilité subjective. La difficulté en pleine mer est de relever le numéro d'immatriculation pour identifier le navire qui l'a perdu et engager la responsabilité de l'armateur qui en avait la garde³³.

Par la décision du 16 décembre 2008 rendue par la Chambre commerciale de la Cour de cassation le juge judiciaire s'est exprimé au regard de l'**article 1382 du Code civil**³⁴ :

« Mais attendu que la loi du 24 novembre 1961, qui rend le propriétaire d'une marchandise tombée d'un navire à la mer débiteur envers l'Etat des conséquences des opérations de sauvetage, de récupération, d'enlèvement, de destruction ou de celles destinées à supprimer les

³² CE, 22 mars 1907, DP 1908, 3, p. 101.

³³ Voir la fiche technique p.114 et s.

³⁴ Cour de cassation, civile, Chambre commerciale, 16 décembre 2008, 07-21.943.

dangers que présente cette épave que l'Etat a mise en œuvre, ne fait pas obstacle au droit que l'Etat, qui a procédé à de telles opérations, tient des articles 1382 et suivants du Code civil, de rechercher la responsabilité de celui qui est à l'origine du sinistre. »

L'Etat peut donc rechercher la responsabilité de celui qui est à l'origine du sinistre sur le fondement de l'**article 1382 du Code civil**.

E. Sanctions

Les sanctions applicables à l'issue d'une décision de justice vont dépendre de ce qui a été endommagé, le domaine public (1) ou l'environnement (2).

1. Domaine public

L'**article L. 2111-1 du Code général de la propriété des personnes publiques** définit le domaine public comme l'ensemble des « *biens lui appartenant qui sont soit affectés à l'usage direct du public, soit affectés à un service public pourvu qu'en ce cas ils fassent l'objet d'un aménagement indispensable à l'exécution des missions de ce service public* ».

Les autorités de police exercent leurs pouvoirs de police générale sur le domaine public. Elles sont également chargées de la préservation de l'intégrité matérielle de ce domaine contre toute dégradation, autrement appelé police de la conservation. Dans le cadre de cette mission, des mesures pouvant être pénalement sanctionnées peuvent être prises. Il s'agit notamment de contraventions de grande voirie.

Concernant le conteneur en tant que tel, dans un arrêt Société Mazout Transport rendu le 23 décembre 1941, le Conseil d'Etat a retenu la qualification de contravention de grande voirie pour un navire échoué sur une plage entraînant une atteinte à l'intégrité matérielle du domaine public.

Le régime des épaves maritimes étant général, cette décision serait susceptible de s'appliquer à une situation en présence d'un conteneur tombé à la mer.

Pour la perte de marchandise par le conteneur à la dérive, entraînant par exemple la perte de substances polluantes contenues dans un conteneur-citerne, cette situation est similaire de celle qui a fait l'objet de la **décision Lajarin du 1^{er} janvier 1983 rendue par le Conseil d'Etat**. Cet arrêt sanctionne le propriétaire d'un navire qui avait laissé échapper sa cargaison venue ensuite polluer les eaux d'un port.

L'hypothèse peut parfaitement être appliquée à un conteneur à la dérive qui a fini par couler après avoir laissé échapper la marchandise qui y était empotée et qui est venue s'échouer sur les plages ou dériver dans un port.

2. Environnement

Le transport maritime de marchandises par conteneur présente un risque important lorsque des boîtes viennent à passer par dessus bord pour aller s'échouer dans des milieux marins.

Le principe pollueur payeur est la solution juridique qui répond à l'atteinte à l'environnement. Dans son Titre 1^{er} intitulé « Principes généraux », l'**article L.110-1 du Code de l'environnement** pose le principe du pollueur payeur :

« 3° Le principe pollueur-payeur, selon lequel les frais résultant des mesures de prévention, de réduction de la pollution et de lutte contre celle-ci doivent être supportés par le pollueur ».

Ce principe est repris par la France à l'occasion de la transposition de la **Directive 2004/35/CE du Parlement européen du 21 avril 2004** sur la responsabilité environnementale. Selon la Directive, les « dommages environnementaux » sont les dommages causés aux espèces et aux habitats naturels protégés, les dommages affectant les eaux, et les dommages affectant les sols.

La **Loi du 1^{er} août 2008 relative à la responsabilité environnementale** reconnaît explicitement le principe « pollueur payeur » inscrit dans la Charte de l'environnement mais pose des bases nouvelles en matière de responsabilité environnementale :

- Le dommage écologique réparable : reconnaît l'existence d'un préjudice écologique désolidarisé du seul préjudice économique. Un dommage écologique causé à des biens non appropriés peut être réparé. Par ailleurs, une collectivité locale dont le territoire est touché par un dommage environnemental, pourra désormais se constituer partie civile dès lors qu'elle subit un préjudice, direct ou indirect.
- La mise en place d'une responsabilité sans faute : prévoit un régime de responsabilité sans faute.
- La mise en place d'une réparation par équivalent : en cas de dommage, les armateurs devront réparer de manière à retrouver l'état antérieur du site.

L'obligation est plus lourde lorsque c'est un milieu protégé, que le transport ait concerné ou non des matières dangereuses.

Conclusion intermédiaire

- Le texte applicable aux conteneurs tombés en mer est le Décret du 26 décembre 1961.
- Le régime applicable est le régime propre aux épaves maritimes.
- Le conteneur tombé en mer doit être enlevé par l'Etat. L'enlèvement doit être précédé d'une mise en demeure adressée par l'autorité compétente au propriétaire du navire.
- Les recours possibles sont étatiques ou de droit commun.
- Les sanctions applicables dépendent de l'atteinte, atteinte au domaine public ou à l'environnement.

II. Droit de l'Union européenne

Le droit de l'Union européenne ne permet pas de qualifier les conteneurs tombés en mer d'épaves et ne prévoit aucun régime juridique spécifique pour ceux-ci. Dans ce silence, appréhender le conteneur tombé à la mer au prisme du droit de l'Union européenne implique de se tourner plutôt vers la notion de déchet³⁵.

III. Droit international

Les conventions internationales ratifiées par les Etats ne permettent pas de qualifier le conteneur d'épave, à l'exception d'une d'entre elles. Il s'agit de la convention internationale de Nairobi sur l'enlèvement des épaves adoptée sous les auspices de l'OMI le 18 Mai 2007. Cependant cette dernière n'est pas encore entrée en vigueur. En effet, cette Convention n'entrera en vigueur que douze mois après que dix Etats auront « soit signé sans avoir émis de réserve quant à sa ratification, son acceptation ou son approbation, soit déposé un instrument de ratification, d'acceptation ou d'adhésion auprès du secrétariat général de l'O.M.I. »³⁶. La France par exemple, est en voie de ratifier la convention. En effet, le 10 juillet 2013, le Ministre des affaires étrangères a présenté un projet de loi qui autoriserait la ratification de la convention internationale de Nairobi sur l'enlèvement des épaves³⁷. Au 31 Octobre 2012, cinq Etats avaient ratifié la Convention (Bulgarie, Inde, Nigéria, Palaos, Iran).

Quels sont les articles de la Convention susceptible d'intéresser les conteneurs tombés en mer ? Nous verrons successivement, la qualification (A), puis le régime juridique applicable (B) et enfin la responsabilité (C) organisée par cette convention.

A. Qualification

³⁵ Voir *supra* Partie 1, pp. 5 à 30.

³⁶ Article 18 de la Convention internationale de Nairobi.

³⁷ <http://www.actu-environnement.com/ae/news/enlevement-epaves-ratification-convention-internationale-nairobi-19035.php4>

L'article 4§1 b) et c) de la Convention de Nairobi qualifie d'épave « 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 tout objet qui est perdu en mer par un navire et qui est échoué, submergé ou la dérive en mer »³⁸. Les conteneurs sont des objets à bord d'un navire, ils sont ainsi qualifiables d'épaves, la convention de Nairobi est donc applicable au conteneur.

Le conteneur pouvant donc être qualifié d'épave, nous utiliserons dès à présent la terminologie de « conteneurs-épaves ». Nous pouvons dès lors étudier son régime juridique sous la convention de Nairobi.

B. Régime juridique applicable

Le champ d'application matériel du « conteneur-épave » est le suivant :

- L'article 1§3 précise que le « conteneur-épave » doit être le résultat d'un « accident de mer », c'est-à-dire « un abordage, un échouement ou autre incident de navigation ou un événement survenu à bord ou à l'extérieur d'un navire qui entraîne des dommages matériels ou une menace imminente de dommages matériels pour un navire ou sa cargaison »³⁹. Le désarrimage d'un ou plusieurs conteneurs a pour conséquence de créer une instabilité dangereuse pour le navire, mais aussi de causer des dommages substantiels aux autres conteneurs. Nous pouvons ainsi interpréter le désarrimage de conteneurs comme « un événement survenu à bord » entraînant « des dommages matériels ou une menace imminente de dommages matériels pour un navire ou sa cargaison ». Les conditions météorologiques défavorables sont susceptibles de désarrimer les marchandises, pire encore de causer de graves dommages irréparables au navire. Nous pouvons donc les considérer comme étant un « événement survenu à l'extérieur » entraînant « des dommages matériels ou une menace imminente de dommages matériels pour un navire ou sa cargaison ». Cependant un autre cas qui arrive beaucoup moins rarement est le rejet volontaire de cargaison par-dessus bord. Cette circonstance peut difficilement être qualifiée d'« accident de mer » sous l'article 3§1. Néanmoins nous pouvons conclure que les causes principales de la chute d'un conteneur en mer, à savoir les tempêtes ou alors, lorsque les conditions météorologiques n'y sont pour rien, un mauvais arrimage ou saisissage des conteneurs, peuvent être considérés comme « accident de mer » selon l'article 3§1 de la Convention de Nairobi.

- Une autre condition est que le « conteneur-épave » doit constituer un danger. L'article 6 de la convention énumère quinze critères pour déterminer le danger qui semble suffisamment large. Il s'agit par exemple de : e) proximité de routes maritimes ou de voies de circulation établies; f) densité et fréquence du trafic; g) type de trafic; h) nature et quantité de la cargaison de l'épave ; ou encore o) toute autre circonstance pouvant nécessiter l'enlèvement de l'épave⁴⁰. Le « conteneur-épave » flottant à la surface ou flottant entre deux eaux est de facto un danger pour la navigation

³⁸ Convention internationale de Nairobi sur l'enlèvement des épaves du 18 Mai 2007, article 4§1.

³⁹ Convention internationale de Nairobi, article 1§3.

⁴⁰ Convention internationale de Nairobi, article 6 e),f),g),h),o).

nécessitant son enlèvement, d'autant plus qu'il circule dans les zones de trafic maritime intense où le risque de collision est maximal. Il pourra donc être considéré comme danger à travers les critères énumérés à l'article 6.

- Le champ d'application matériel exclu a été prévu explicitement à l'article 4 de la convention (ce dernier n'intéresse pas le « conteneur-épave »).

Le champ d'application territoriale de la convention est la zone économique exclusive comme précisée dans l'article 1§1 de la convention : « la zone économique exclusive d'un Etat partie établie conformément au droit international ou, si un Etat Partie n'a pas établi cette zone, une zone située au-delà de la mer territoriale de cet Etat et adjacente à celle-ci, que cet Etat a définie conformément au droit international et qui ne s'étend pas au-delà de 200 milles marins des lignes de base à partir desquelles est mesurée la largeur de sa mer territoriale »⁴¹. La haute mer n'est donc pas incluse dans son champ d'application, ni même les conteneurs échoués sur les plages.

La procédure établie par la Convention est une procédure en quatre étapes.

- 1) La déclaration doit être faite par le capitaine et l'exploitant du navire battant pavillon de l'Etat partie à la convention, et doit comprendre plusieurs indications prévues à l'article 5 de la Convention comme l'emplacement, la nature et la quantité de la cargaison, etc.
- 2) La localisation prévue à l'article 7 de la Convention pour identifier l'emplacement précis du « conteneur-épave ».
- 3) La signalisation à travers le balisage, les publications nautiques afin d'avertir les navigateurs, décrite à l'article 8 de la Convention.
- 4) L'enlèvement devant être « proportionné au danger » (article 2§2) et « raisonnablement nécessaire » (article 2§3). L'article 9 de la Convention réglemente cet enlèvement en six paragraphes énonçant respectivement les obligations et droits de l'Etat affecté (dans sa zone duquel se trouve le « conteneur-épave », article 1§10). L'enlèvement incombe ainsi au propriétaire inscrit⁴². Passé un délai raisonnable, l'Etat affecté peut procéder à l'enlèvement lui-même et agir en justice à l'encontre du propriétaire inscrit.

⁴¹ Convention internationale de Nairobi, article 1§1.

⁴² Personne au nom de laquelle le navire est immatriculé ou à défaut le propriétaire au moment de l'accident de mer, article 1§8.

C. Responsabilité

La responsabilité engagée est celle du propriétaire inscrit⁴³ prévu à l'article 10 de la Convention de Nairobi.

- En effet ce dernier est « tenu de payer les frais de la localisation, de la signalisation et de l'enlèvement » sauf s'il prouve que l'accident de mer a été causé par des guerres, hostilités, insurrection, fait d'un tiers, négligence ou action préjudiciable d'un gouvernement (article 10§1, a), b) et c)).

- L'article 10§2 précise qu' « Aucune disposition de la présente Convention n'affecte le droit du propriétaire inscrit de limiter sa responsabilité en vertu d'un régime national ou international applicable, tel que la Convention de 1976 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes, telle que modifiée ». L'Etat peut donc faire une action en recouvrement de frais à l'encontre du propriétaire du navire, l'exploitant, voire l'armateur, responsable de l'accident de mer.

- En l'espèce, le propriétaire inscrit (donc celui sous le nom duquel le navire est immatriculé) pourra engager à son tour la responsabilité du chargeur, s'il aura commis une faute lourde dans le conditionnement de la marchandise par exemple, du manutentionnaire, si ce dernier aura commis une faute lourde dans l'arrimage et le saisissage des conteneurs sur le navire, ou encore du *shipplanner* s'il aura commis une faute lourde dans l'élaboration du plan de chargement⁴⁴.

- Néanmoins l'article 11 exempte la responsabilité du propriétaire inscrit si son devoir de payer ces frais est en opposition avec quel qu'autres obligations issues des conventions énumérées au §1, a), b), c) et d).

Toutefois, pour couvrir sa responsabilité le propriétaire inscrit d'un navire d'une jauge brute égale ou supérieure à 300 et battant le pavillon d'un Etat Partie a l'obligation de souscrire à une assurance ou toute autre garantie financière (article 12).

L'article 15 de la Convention traite en cinq paragraphes du règlement des différends. Le paragraphe premier indique que lorsqu'un différend surgit entre deux Etats sur l'interprétation de la Convention, ils doivent le régler en premier par la négociation, l'enquête, la médiation, la conciliation, l'arbitrage, le règlement judiciaire, le recours à des organismes ou des accords régionaux ou par d'autres moyens pacifiques de leur choix. En conséquence et en dernier recours, en cas d'échec de ces moyens il serait envisageable de saisir la Cour internationale de Justice, le Tribunal international du Droit de la Mer ou tout autre « *tribunal préconstitué statuant par une décision obligatoire* ». ⁴⁵ Ces dispositions sont classiques au regard du droit international public général.

⁴³ *Ibid.*

⁴⁴ Schéma de la chaîne responsabilité en annexe p.115.

⁴⁵ Rubrique « Règlement Pacifique des différends », *Lexique des termes juridiques* 2014, 21^{ème} édition, Dalloz.

Conclusion intermédiaire

La Convention de Nairobi serait donc en théorie un bon outil juridique de contrainte de gestion des conteneurs tombés à la mer. Il serait souhaitable de plaider pour une ratification de la Convention auprès des Etats membres de l'OMI. A minima seul cinq Etats doivent encore la ratifier pour qu'elle entre en vigueur.

PARTIE 3. LE CONTENEUR SANS QUALIFICATION JURIDIQUE

Il existe des situations, principalement à l'échelle internationale, où le conteneur perdu en mer est appréhendé par le droit sans passer par le biais d'une qualification juridique en épave ou en déchet. Ces textes européens et internationaux sont ici l'objet de l'analyse. L'objectif de cette partie est de déterminer les dispositions juridiques et les mécanismes d'engagement de la responsabilité permettant d'apporter une réponse juridique au phénomène de perte de conteneurs en mer, en dehors de toute qualification de déchet ou d'épave.

Après avoir écarté l'examen du droit interne pour son absence de pertinence dans cette partie sur le régime juridique du conteneur en l'absence de qualification juridique de déchet ou d'épave (I.), nous étudierons les apports du droit européen concernant cette problématique (II.), puis les règles internationales et les mécanismes d'engagement de responsabilité assortis qui sont prévus par les grandes conventions internationales de droit de la mer (III.).

I. En droit interne

Le droit français appréhende la question des conteneurs perdus en mer soit via la qualification juridique de déchet, soit via la qualification juridique d'épave maritime, c'est pourquoi nous ne reviendrons pas sur le droit interne dans cette dernière partie.

II. En droit de l'Union européenne

Le droit européen se montre assez réticent à donner l'impulsion législative concernant la question des conteneurs tombés à la mer, préférant se retrancher derrière l'Organisation Maritime internationale. En effet, lors du débat du 21 octobre 2010 au Parlement européen à ce sujet, M. Máire Geoghegan-Quinn, membre de la Commission européenne, a affirmé qu'« *en vertu des réglementations internationales, la question des conteneurs perdus en mer est essentiellement du ressort de l'Organisation maritime internationale. La Commission travaillera néanmoins avec les États membres pour promouvoir des actions visant à adopter des procédures concertées au niveau international au sein des structures de l'OMI* »⁴⁶.

Cependant, il existe plusieurs directives européennes qui abordent la question des conteneurs tombés en mer au travers de réglementations plus générales sur le droit maritime.

La directive n° 2002/59/CE relative à la mise en place d'un système communautaire de suivi du trafic des navires du 27 juin 2002, énonce l'obligation pour les États-membres « *de prendre les mesures appropriées pour que tout navire naviguant dans leur zone de recherche et de sauvetage signale immédiatement aux autorités marines compétentes tout*

⁴⁶ Parlement européen, « 4. Conteneurs perdus en mer et indemnisation (débat) », Registre des documents, Débats du jeudi 21 octobre 2010, disponible à l'adresse suivante : <http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?type=CRE&reference=20101021&secondRef=ITEM-004&language=FR>

incident ou accident affectant la sécurité du navire ou de la navigation ». Cette formule englobe la perte d'un conteneur par un navire ou son repérage par un autre. En effet, l'article 17 §1 d) de cette directive énonce expressément que cette règle s'applique notamment à « *toute nappe de produits polluants, et tout conteneur ou colis dérivant observé en mer* ». Néanmoins, c'est ensuite aux autorités nationales compétentes qu'il revient d'agir, ce qui montre clairement la prééminence conservée par les États dans l'action en matière d'objets flottants ou coulés.

La directive 2004/35/CE du 21 avril 2004 relative à la responsabilité environnementale en ce qui concerne la prévention et la réparation des dommages environnementaux établit, quant à elle, une responsabilité objective des exploitants qui causent des dommages environnementaux en transportant des substances dangereuses ou polluantes par voie maritime. Ces exploitants sont tenus de réparer les dommages causés aux espèces protégées et aux habitats naturels.

Article 6 - Action de réparation

Lorsqu'un dommage environnemental s'est produit, l'exploitant informe sans tarder l'autorité compétente de tous les aspects pertinents de la situation et prend: a) toutes les mesures pratiques afin de combattre, d'endiguer, d'éliminer ou de traiter immédiatement les contaminants concernés et tout autre facteur de dommage, en vue de limiter ou de prévenir de nouveaux dommages environnementaux et des incidences négatives sur la santé humaine ou la détérioration des services; et b) les mesures de réparation nécessaires conformément à l'article 7.

Cette législation européenne s'applique au cas des conteneurs perdus en mer par des navires situés sous la juridiction des États Membres de l'UE, dont la responsabilité peut être engagée.

Enfin, l'indemnisation des dommages causés par les conteneurs perdus en mer pourrait être abordée dans le cadre des directives 2005/35/CE relative la pollution causée par les navires et les sanctions en cas d'infraction et 2009/20/CE relative à l'assurance des propriétaires de navire pour les créances maritime. En effet, l'objet de ces conventions couvre la problématique qui nous intéresse si l'on considère que la perte de conteneurs en mer est une pollution qui résulte d'une négligence grave de la part des acteurs de la vie maritime.

Article 4 - Infractions (Directive 2005/35/CE) :

Les États membres veillent à ce que les rejets par des navires de substances polluantes dans l'une des zones visées à l'article 3, paragraphe 1, soient considérés comme des infractions s'ils ont été commis intentionnellement, téméairement ou à la suite d'une négligence grave. Ces infractions sont considérées comme des délits par la décision-cadre 2003/576/JAI, qui complète la présente directive, et dans les circonstances prévues par cette décision.

Il revient ensuite aux États Membres de prendre les mesures nécessaires pour punir ces infractions et s'assurer qu'elles donnent lieu à des sanctions « *effectives, proportionnées et dissuasives, qui peuvent comprendre des sanctions pénales ou administratives* » (article 8).

De plus, au titre de la Directive 2009/20/CE, chaque État membre doit obliger les propriétaires de navires battant son pavillon à souscrire une assurance couvrant les navires en question (article 4). Cela doit permettre une meilleure indemnisation des dommages causés par les navires, ce qui peut notamment comprendre la pollution liée à la perte de conteneurs en mer.

En l'espèce, le droit de l'Union européenne met en place une obligation de notification à la charge des navires repérant des conteneurs perdus en mer, ainsi qu'une obligation de réparation des dommages causés aux espèces et aux habitats naturels qui pèse sur l'exploitant du navire ayant perdu des conteneurs transportant des substances dangereuses ou polluantes en mer.

Nous ne nous attarderons pas sur les recours possibles en droit européen, puisque ce sujet a déjà été abordé dans les parties précédentes (voir Partie I, Le conteneur, un déchet). Rappelons simplement que ces directives mettent toutes des obligations de transposition à la charge des États, qui pourront être contestées de deux manières :

- Soit par le biais d'une action directe, constituée par le recours en manquement contre un État membre pour le non-respect de ses obligations.
- Soit par une action indirecte, c'est à dire un renvoi préjudiciel du juge national vers le juge européen dans le cadre d'une affaire contentieuse.

Cependant, une association de protection de l'environnement ne pouvant pas intenter de recours en manquement, elle pourra alors uniquement former un recours devant une juridiction nationale (il faudra alors qu'elle démontre son intérêt à agir) et demander au juge d'effectuer un renvoi préjudiciel.

Mais au delà de ces quelques textes, il est difficile d'appréhender la question des conteneurs tombés à la mer au travers du droit de l'Union Européenne. Il faudra alors se tourner vers le droit international.

III. En droit international

La plupart des conventions internationales de droit maritime, qu'elles aient été conclues dans le cadre de l'Organisation Maritime Internationale (OMI), des Nations Unies ou dans le cadre de conventions des mers régionales du Programme des Nations Unies pour l'Environnement (PNUE), ne retiennent pas de qualification juridique spécifique du conteneur tombé en mer en épave ou en déchet, mais abordent ce problème en tant que tel et tentent d'y répondre de manière très concrète. Il existe également plusieurs conventions qui n'envisagent

pas spécifiquement la question des conteneurs en mer, mais dont certains articles peuvent être interprétés de manière à réglementer cette situation.

Il faut souligner que les conventions des Nations Unies et de l'OMI ayant une valeur quasi-universelle, les règles qui en découlent sont applicables à très grande échelle. Concernant les conventions des mers régionales, et particulièrement la Convention de Barcelone, celles-ci expriment la volonté politique des gouvernements des États riverains d'une même mer de résoudre leurs problèmes environnementaux communs. Enfin, il est important en termes de responsabilité maritime de citer la Convention des Nations Unies sur le transport de marchandises par mer, aussi appelée « règles de Hambourg », qui met en place des règles internationales concernant la responsabilité du transporteur et celle du chargeur, et qui prévoit également les droits et actions attachés à ces régimes de responsabilité.

Ainsi, après avoir examiné dans une première partie l'ensemble des textes internationaux applicables à la problématique des conteneurs tombés en mer (A.), nous présenterons en second lieu les mécanismes d'engagement de responsabilités mis en place au niveau international (B.).

A. Les conventions internationales applicables aux conteneurs tombés en mer

Parmi les textes internationaux applicables aux conteneurs perdus en mer, distinguons deux catégories. La première vise l'obligation pour l'État de s'assurer que les navires battant son pavillon et les acteurs maritimes relevant de sa juridiction font en sorte d'assurer la sécurité des conteneurs et d'éviter la pollution du milieu marin (1.). Il s'agit là d'un type de responsabilité assez innovant, car il s'agit d'une obligation de moyen, qui renvoie à la notion de « *due diligence* » en droit international public. La seconde catégorie de textes internationaux étudiés s'intéresse à la réparation de la pollution résultant des substances dangereuses transportées par conteneurs (2.).

1. Règles applicables aux conteneurs tombés en mer de manière générale

- Convention internationale sur la sécurité des conteneurs (CSC) adoptée à Genève le 2 décembre 1972

Cette Convention pose des prescriptions internationales communes concernant l'étiquetage et l'entretien des conteneurs afin que ceux-ci répondent à des exigences de sécurité, ce qui peut contribuer à éviter la perte de conteneurs en mer. Elle a été ratifiée par la France et est entrée en vigueur le 6 septembre 1977. Les exigences de la Convention s'appliquent à la grande majorité des conteneurs utilisés dans le monde, sauf ceux qui sont conçus spécialement pour le transport par air.

Chaque État partie doit instaurer une procédure efficace d'essais, d'inspection et d'agrément des conteneurs (article 4). Chaque État partie doit donc s'assurer que tout conteneur est maintenu dans un état satisfaisant du point de vue de la sécurité, conformément aux dispositions de l'Annexe 1 (qui définit les règles applicables relatives à l'essai, l'inspection,

l'agrément et l'entretien des conteneurs). Selon ces règles, il appartient au propriétaire du conteneur de le maintenir dans un état satisfaisant du point de vue de la sécurité.

Une procédure de contrôle des conteneurs agréés par les fonctionnaires des États parties est également prévue (article 6). Si le conteneur présente un risque manifeste pour la sécurité, le propriétaire du conteneur devra le faire remettre en état, et le fonctionnaire d'un État partie devra simplement vérifier, avant que le conteneur soit remis en service, qu'il satisfait de nouveau aux prescriptions en matière de sécurité.

En l'espèce, s'il est prouvé que la perte du conteneur en mer résulte d'un défaut lié au respect des règles régissant la sécurité des conteneurs, la responsabilité de l'État de la juridiction duquel dépend ce conteneur pourra être engagée au titre de la Convention CSC. Cependant, l'État pourra ensuite se retourner contre le propriétaire dont les conteneurs ne répondaient pas aux règles de sécurité prescrites.

- Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, Montego Bay, 10 décembre 1982

La Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (CNUDM ou UNCLOS), signée le 10 décembre 1982 à Montego Bay et entrée en vigueur le 16 novembre 1994 après sa ratification par le 60ème État signataire, est une Convention quasi-universelle qui délimite les différentes zones maritimes et leur applique un régime juridique propre, mais qui pose aussi des règles concernant les relations entre les États et l'exploitation des ressources et des espaces marins. A l'exception des États-Unis, la plupart des grands pays industrialisés l'ont ratifiée, c'est le cas notamment de la totalité des États membres de l'Union Européenne.

Cette Convention pose une obligation générale de protéger et de préserver l'environnement, selon laquelle les États parties doivent notamment limiter la pollution par les navires, en particulier par des mesures visant à prévenir les accidents et à faire face aux cas d'urgence, à assurer la sécurité des opérations en mer et à prévenir les rejets, qu'ils soient intentionnels ou non (articles 192 et 194). Le cas du conteneur tombé en mer entre ici dans la catégorie des accidents en mer.

Une procédure de notification entre États est également prévue (article 198). Tout État qui a connaissance de cas où le milieu marin est en danger imminent de subir des dommages ou a subi des dommages de pollution par un conteneur tombé en mer, doit en informer immédiatement les États potentiellement victimes ainsi que les organisations internationales compétentes.

Enfin, l'État du pavillon se voit imposer plusieurs obligations (article 217). Il doit veiller à ce que les navires battant son pavillon et les navires qu'il a immatriculé respectent les lois et règlements qu'il a adopté conformément à la présente Convention, quel que soit le lieu de l'infraction. Si un navire commet une infraction aux règles internationales applicables, en cas de perte de conteneurs en mer, l'État du pavillon doit immédiatement procéder à une enquête

et s'il y a lieu, intenter une action contre l'auteur de l'infraction présumée, quel que soit le lieu de cette infraction ou l'endroit où la pollution en résultant s'est produite ou a été constatée. Les sanctions prévues par les lois et règlements des États à l'encontre des navires battant leur pavillon doivent être suffisamment rigoureuses pour décourager les infractions en quelque lieu que ce soit. Cependant, l'article 230 prévoit que seules des peines pécuniaires peuvent être infligées à l'accusé en cas d'infraction aux lois et règlements nationaux.

En l'espèce, en cas de conteneur tombé en mer, il y a une obligation pour l'État qui constate le danger de pollution d'en informer immédiatement les autres États exposés aux dommages, afin de leur permettre de réagir rapidement. L'État du pavillon a, quant à lui, la responsabilité de veiller à la bonne application des lois et règlements sur la protection du milieu marin (qu'il a pris en application de la Convention), par les navires placés sous sa juridiction, et si ce n'est pas le cas, il pourra intenter une action contre l'exploitant du navire qui a commis une infraction à ces lois.

- Convention sur la protection du milieu marin et du littoral de la Méditerranée, « Convention de Barcelone », adoptée le 16 février 1976, telle que modifiée par les amendements du 10 juin 1995

La Convention de Barcelone, adoptée le 16 février 1976, est la première Convention portant sur une mer régionale. Elle va ensuite servir d'exemple pour d'autres conventions. Elle regroupe 21 États riverains parties ainsi que l'Union Européenne. Les États qui l'ont ratifiée sont : l'Albanie, l'Algérie, la Bosnie-Herzégovine, Chypre, la Croatie, l'Égypte, l'Espagne, la France, la Grèce, Israël, l'Italie, le Liban, la Libye, Malte, le Maroc, Monaco, le Monténégro, la Slovénie, la Syrie, la Tunisie et la Turquie.

Les Parties contractantes s'obligent à prendre toutes les mesures appropriées pour « *prévenir, réduire, combattre et dans toute la mesure du possible éliminer la pollution dans la zone de la mer Méditerranée et pour protéger et améliorer le milieu marin dans cette zone en vue de contribuer à son développement durable* » (article 4).

Pour la question qui nous intéresse, la Convention de Barcelone a été amendée par un Protocole relatif à la coopération en matière de prévention de la pollution par les navires et, en cas de situation critique, de lutte contre la pollution de la mer Méditerranée. Ce protocole a été adopté le 25 janvier 2002 à Malte, et a été ratifié par la France le 2 juillet 2003. Il est entré en vigueur entre les États parties le 17 mars 2004.

Il prévoit qu'en cas de chute à la mer de substances nocives et potentiellement dangereuses en colis, y compris dans les conteneurs, les Parties s'engagent à coopérer dans la mesure du possible, à la récupération desdits colis et substances de manière à prévenir ou à réduire le danger pour le milieu marin et l'environnement côtier (article 6). Cela implique qu'un État partie peut demander l'assistance des autres États parties à la Convention afin de l'aider à récupérer des conteneurs tombés à la mer.

Une procédure de notification est également prévue par l'article 9, selon lequel chaque État partie doit donner aux capitaines et autres personnes ayant la charge des navires battant son pavillon, des instructions les invitant à lui signaler, ainsi qu'à l'État côtier le plus proche : a) « *tout évènement qui entraîne ou risque d'entraîner un rejet d'hydrocarbures ou de substances nocives et potentiellement dangereuses* » (c'est le notamment cas du conteneur tombé en mer); b) « *la présence, la caractéristique et l'étendue des nappes d'hydrocarbures ou de substances nocives et potentiellement dangereuses, y compris celles transportées en colis, repérées en mer et qui présentent ou sont susceptibles de présenter une menace pour le milieu marin, pour les côtes ou les intérêts connexes d'une ou plusieurs parties* » (c'est notamment le cas du conteneur éventré en mer laissant s'échapper des hydrocarbures ou des substances nocives). L'État côtier qui n'a pas été mis au courant de la pollution et par conséquent, n'a pas pu prendre les mesures adéquates pour s'en protéger serait alors fondé à intenter une action contre l'État du pavillon pour ne pas avoir fait respecter la procédure de notification.

Enfin, concernant les mesures opérationnelles que doit prendre tout État partie confronté à un évènement de pollution (article 10), celui-ci doit notamment prendre « *toutes les mesures susceptibles de prévenir, de réduire et, dans toute la mesure possible, d'éliminer les effets de l'évènement de pollution* ». Il doit aussi « *informer immédiatement toutes les Parties susceptibles d'être affectées par l'évènement de pollution de ses propres évaluations (concernant la nature, l'importance et les conséquences possibles de l'évènement de pollution) et de toute action entreprise ou prévue pour faire face à un tel évènement* ». Il est alors possible d'envisager qu'un État partie à la Convention, dont l'un des navires aurait perdu des conteneurs en mer, se voie assigné en manquement par un autre État partie pour ne pas avoir cherché à récupérer les conteneurs en question, créant une pollution en mer Méditerranée.

En l'espèce, au titre de la Convention de Barcelone et son Protocole de 2002, l'ensemble des États parties sont responsables de la récupération des conteneurs tombés dans la mer Méditerranée. Le navire d'un État partie qui découvre des conteneurs tombés en mer a une obligation de notifier à l'État côtier aussi bien la présence des conteneurs eux-mêmes que les dommages de pollution causés par ceux-ci, afin que ce dernier puisse prendre les mesures adéquates. De plus, tous les États parties s'engagent à prendre les mesures de prévention et de réparation de la pollution.

2. Règles applicables en cas de pollution par des substances dangereuses transportées par conteneurs

Certains textes internationaux traitent de la problématique des conteneurs en s'intéressant à la prévention et la réparation des dommages de pollution par les hydrocarbures et autres substances dangereuses transportées par colis.

- Convention internationale MARPOL pour la prévention de la pollution par les navires, adoptée à Londres le 2 novembre 1973

La Convention internationale pour la prévention de la pollution marine par les navires, élaborée par l'Organisation maritime internationale, a été adoptée le 2 novembre 1973 et complétée par un Protocole en 1978. Le tout est entré en vigueur le 2 octobre 1983, et encore complété par un Protocole additionnel en 1997. La Convention MARPOL compte 136 États parties dont tous les États membres de l'Union Européenne, il s'agit donc là d'une Convention à portée universelle.

Elle rend obligatoire un dispositif de signalement par les capitaines des navires, des événements de mer, y compris la perte de conteneurs à la mer (article 1er du Protocole 1). En application de cette disposition, l'article L.218-17 du Code de l'environnement français punit de deux ans d'emprisonnement et 200 000 euros d'amende le fait de ne pas signaler et de ne pas fournir les renseignements sur la perte de conteneurs en mer.

L'Annexe III de cette Convention impose des règles spécifiques relatives à la prévention de la pollution par les substances nuisibles transportées en mer par colis. Parmi celles-ci :

- La 2ème règle concerne l'emballage : *« Les emballages doivent être de nature à réduire au minimum les risques pour le milieu marin, compte-tenu de leur contenu spécifique »*,
- La 5ème règle concerne l'arrimage: elle impose que les substances nuisibles soient correctement arrimées et assujetties de manière à réduire au minimum les risques pour le milieu marin, sans porter atteinte à la sécurité du navire ou des personnes à bord,
- La 6ème règle concerne les limites quantitatives : elle affirme qu'il peut être nécessaire, pour des raisons scientifiques et techniques valables, d'interdire le transport de certaines substances nuisibles ou de limiter la quantité de ces substances que peut transporter un même navire,
- Enfin, la 7ème règle interdit de jeter à la mer des substances nuisibles transportées en colis, sauf si cela est nécessaire pour assurer la sécurité du navire ou pour sauver des vies humaines en mer. En application de cette disposition, l'article L.218-14 du Code de l'environnement français punit de sept ans d'emprisonnement et de 1 million d'euros d'amende le fait, pour tout capitaine, de jeter à la mer des substances nuisibles transportées en colis.

Pour faciliter la mise en œuvre de ces règles, on a modifié le Code maritime international des marchandises dangereuses afin d'y inclure les questions touchant la pollution. Ces amendements sont entrés en vigueur le 1er janvier 1991.

En l'espèce, les capitaines de navire battant pavillon d'un État partie à la Convention MARPOL doivent signaler toute perte de conteneurs en mer. D'autre part, sous peine de voir leur responsabilité engagée, les États parties à cette Convention doivent publier des normes nationales détaillées sur l'emballage, le marquage, l'étiquetage, les documents, l'arrimage, les limitations quantitatives, les exceptions et les notifications, visant à prévenir ou à réduire au maximum la pollution du milieu marin par des substances nuisibles et s'assurer que ces normes sont bien respectées par les acteurs de la vie maritime placés sous leur juridiction.

- Convention internationale de 1990 sur la préparation, la lutte et la coopération en matière de pollution par les hydrocarbures

Cette Convention, aussi appelée Convention OPRC (Oil Pollution Preparedness, Response and Cooperation), a été conclue à Londres le 30 novembre 1990 dans le cadre de l'Organisation Maritime Internationale et est entrée en vigueur le 13 mai 1995. La France est partie à cette Convention, elle l'a ratifiée le 15 décembre 1992. Cette Convention encourage les pays adhérents, l'industrie pétrolière et le secteur des transports maritimes à mettre en place en coopération des dispositifs de lutte contre les déversements par hydrocarbures. Celle-ci peut être utilisée dans le cas qui nous intéresse s'il s'avère que les conteneurs tombés en mer transportaient des hydrocarbures et que ceux-ci risquent de s'éventrer en mer, causant un dommage de pollution par hydrocarbures.

Cette Convention crée une procédure de notification en cas de pollution par les hydrocarbures (article 4). Selon le a), chaque État partie doit exiger que les capitaines ou autres personnes ayant la charge de navires battant son pavillon signalent sans retard à l'État côtier le plus proche tout événement survenu à bord de leur navire au large qui entraîne ou risque d'entraîner un rejet d'hydrocarbures (c'est le cas des conteneurs tombés en mer qui contiennent des hydrocarbures). Selon le b), chaque État partie doit exiger que les capitaines ou autres personnes ayant la charge de navires battant son pavillon signalent sans retard à l'État côtier le plus proche tout événement observé en mer qui entraîne ou risque d'entraîner un rejet d'hydrocarbures (c'est le cas du repérage d'un conteneur éventré laissant s'échapper des hydrocarbures). Il s'agit donc d'une obligation qui s'impose à l'État sous la juridiction duquel se trouve le navire au bénéfice de l'État côtier.

La Convention met également en place des mesures que doivent prendre les États parties à la réception d'un rapport de pollution par les hydrocarbures (article 5) : elle évalue « *la nature, l'importance et les conséquences éventuelles de l'événement de pollution par les hydrocarbures* »; et elle « *avise ensuite sans retard tous les États dont les intérêts sont concernés par cet événement de pollution par les hydrocarbures ou sont susceptibles de l'être, en leur communiquant les détails de ses évaluations et de toute action entreprise ou*

prévue pour faire face à l'évènement et d'autres informations appropriées, jusqu'à la conclusion de l'action entreprise pour faire face à l'évènement ou jusqu'à ce que les États en question aient décidé d'une action commune ». En cas de défaut d'information des États victimes de la pollution, la responsabilité de l'État peut donc être engagée.

Concernant la réparation des dommages, la Convention prévoit que chaque État partie doit mettre en place un système national pour lutter rapidement et efficacement contre les événements de pollution par les hydrocarbures (article 6). Ce système contient au minimum : *« d'une part, la désignation de l'autorité ou des autorités nationales compétentes chargées de la préparation et de la lutte contre la pollution par les hydrocarbures, du/des points de contacts opérationnels nationaux chargés de recevoir et de transmettre les rapports de pollution par les hydrocarbures, d'une autorité habilitée à agir au nom de l'État pour demander une assistance ou pour décider de fournir l'assistance demandée; d'autre part, un « plan d'urgence national pour la préparation et la lutte »* ». De plus, chaque partie doit mettre en place, individuellement ou dans le cadre d'une coopération bilatérale : *« une quantité minimale de matériel de lutte contre les déversements d'hydrocarbures, un programme d'exercice à l'intention des organisations de lutte contre la pollution par les hydrocarbures et de formation du personnel concerné, des plans détaillés et des moyens de communication et enfin un mécanisme ou un arrangement pour coordonner les opérations de lutte contre les pollutions par hydrocarbures »*. Si cela n'est pas fait, la réponse à l'accident de pollution risque de ne pas être assez rapide et donc la pollution sera plus importante, à charge pour l'État d'en réparer les conséquences.

En l'espèce, les États parties à la Convention OPRC doivent s'assurer que les navires battant leur pavillon notifient à l'État côtier les conteneurs perdus en mer contenant des hydrocarbures, que ces conteneurs leur appartiennent ou bien qu'ils les aient simplement repérés. A la réception d'un rapport de pollution par les hydrocarbures, les États parties doivent évaluer le dommage et aviser les États concernés de toute action entreprise par eux pour faire face à l'évènement.

Ainsi, les principaux textes internationaux invocables en cas de perte de conteneurs à la mer ont été présentés. Avant de traiter plus précisément des différents régimes de responsabilité applicables et des modes de recours disponibles, il faut rappeler la difficulté, pour une association, de former une action en droit international. En effet, les conventions internationales ne sont opposables qu'aux États qui en sont parties. La seule possibilité, pour une association de protection de l'environnement qui subit un préjudice du fait de la violation des règles d'une convention par un État Partie, serait d'inciter l'État de nationalité de cette association à se prévaloir du préjudice moral de cette association et à engager lui-même la responsabilité de l'État fautif. Rappelons également que certaines conventions internationales prévoient des responsabilités individuelles contre plusieurs personnes physiques, telles les

« Règles de Hambourg » de 1978. Mais n'ayant pas d'effet direct, il reviendra alors aux États parties de les mettre en œuvre en les transposant dans leur droit interne.

B. Les régimes de responsabilité et recours découlant des conventions internationales applicables aux conteneurs tombés en mer

Dans cette partie, une attention particulière sera tout d'abord portée aux Règles de Hambourg dans la mesure où celles-ci, bien qu'inapplicables en France, sont relatives à l'engagement de la responsabilité du transporteur et du chargeur en cas de pertes de marchandises, et donc, en cas de perte de conteneurs en mer.

Ensuite, les possibilités d'engagement de la responsabilité des différents acteurs (propriétaire du navire, transporteur, armateur, État...) dans les conventions internationales, en cas de perte de conteneurs en mer seront analysées. Enfin, les voies de recours disponibles ainsi que les modalités relatives à la poursuite de ces différents acteurs dans ces conventions seront envisagées.

1. Les règles de Hambourg: responsabilité du transporteur et responsabilité du chargeur

- Convention des Nations Unies sur le transport de marchandises par mer, Hambourg le 31 mars 1978, « règles de Hambourg » (pas en vigueur en France)

Cette Convention a vocation à établir un régime relatif aux droits et obligations des chargeurs, transporteurs et destinataires dans les contrats de transport de marchandises en mer. Cependant, la France ne l'a pas signée.

En l'espèce, **cette Convention constitue un des rares textes régissant le transport de marchandises en mer (et donc de conteneurs), et les conséquences juridiques de leur perte. Il est donc utile de l'invoquer dans un recours de ce type.**

La Convention s'applique lorsque :

- Le port de chargement des conteneurs en vertu du contrat de transport est situé dans un État partie,
- Le port de déchargement des conteneurs en vertu du contrat de transport est situé dans un État partie,
- L'un des ports de déchargement des conteneurs prévu par le contrat est situé dans un État partie et est le port de déchargement effectif,
- Le connaissement ou un autre document prouvant l'existence du contrat est émis dans un État partie,
- Le connaissement ou un autre document établit que les dispositions de la Convention ou d'une législation d'un État partie régiront le contrat.

Cette Convention s'applique quelle que soit la nationalité des différents acteurs (transporteur, chargeur, destinataire...). Cependant, elle ne s'applique pas pour les contrats d'affrètement.

Quant à la responsabilité du transporteur, elle est engagée pour les conteneurs qui sont sous sa garde :

- au port de chargement,
- durant le transport,
- au port de déchargement.

Les conteneurs sont réputés être sous la garde du transporteur lorsqu'il les prend en charge des mains du chargeur, d'une autorité à qui les conteneurs doivent être remis et ce jusqu'à ce qu'il les livre, en les remettant au destinataire ou à l'autorité à laquelle ils doivent être remis (article 4).

En l'espèce, **la responsabilité du transporteur est engagée pour le préjudice résultant de la perte de conteneurs, dans le cas où l'évènement ayant causé cette perte a eu lieu lorsque les conteneurs étaient sous sa garde.**

Cependant, la responsabilité du transporteur ne sera pas engagée s'il prouve qu'il a pris, ou que ses préposés ou mandataires ont pris toutes les mesures raisonnablement exigibles pour éviter la production de l'évènement et de ses conséquences (et donc, pour éviter la perte de conteneurs et les conséquences de cette perte, c'est-à-dire, la pollution en mer).

Le retard dans la livraison des conteneurs est caractérisé lorsque ceux-ci n'ont pas été livrés au port de déchargement établi dans le contrat dans le délai convenu expressément ou dans un délai raisonnable. Les conteneurs sont considérés comme perdus s'ils n'ont pas été livrés dans les 60 jours suivant l'expiration du délai de livraison.

En l'espèce, **la responsabilité du transporteur est engagée pour la perte de conteneurs, en cas d'incendie (on peut imaginer que cela entraîne la chute de conteneurs hors du navire), dans les cas suivants :**

- **Lorsque le demandeur prouve que la perte des conteneurs est due à un incendie qui résulte de la faute ou de la négligence du transporteur ou de ses mandataires,**
- **Lorsque le demandeur prouve que le transporteur, les mandataires ou les préposés n'ont pas pris les mesures nécessaires pour éteindre l'incendie ou éviter et atténuer ses conséquences,**
- **En cas d'incendie qui porte atteinte à la marchandise, le demandeur ou le transporteur peut demander une enquête afin de déterminer les causes de l'incendie.**

Il n'y a pas de responsabilité du transporteur (à part du chef d'avarie commune) lorsque la perte des conteneurs résulte de mesures prises pour sauver les vies ou de mesures raisonnables prises pour sauver des biens en mer.

Si la faute ou la négligence du transporteur ou de ses préposés et mandataires a concouru à la perte de conteneurs, le transporteur n'est responsable que dans la mesure de la perte qui lui est imputable. Cependant, il doit prouver que la perte de conteneurs n'est pas imputable à sa faute ou à sa négligence.

Une limitation de la responsabilité du transporteur en cas de perte de conteneurs est possible. Elle est prévue par l'art 6.1 a) de la Convention.

Cependant, le transporteur et le chargeur peuvent fixer d'un commun accord des limites plus élevées à la responsabilité que celles prévues par les règles de Hambourg.

Les limitations et exonérations de responsabilité s'appliquent dans toutes les actions qui pourraient être formées contre le transporteur, en cas de perte de conteneurs étant régis par un contrat de transport par mer. L'action peut être fondée sur la responsabilité délictuelle ou contractuelle ou sur tout autre fondement.

Si une action contre le préposé ou le mandataire est formée, et si ce dernier parvient à prouver qu'il a agi dans l'exercice de ses fonctions, celui-ci peut se prévaloir des exonérations et limitations de responsabilité que le transporteur peut invoquer et qui sont établies par cette Convention.

De plus, le transporteur ne pourra limiter sa responsabilité si la perte de conteneurs résulte du fait de cette personne ou de son omission et que ce fait ou cette omission a été intentionnel, ou que la personne avait conscience que le dommage aurait probablement lieu.

La même règle s'applique pour les préposés ou mandataires.

Le transport de conteneurs en pontée ne peut être réalisé par le transporteur que si une de ces deux conditions est réunie :

- Ce mode de transport a été prévu par un accord fait avec le chargeur,
- Le transporteur respecte les usages du commerce.

Ce mode de transport doit être précisé dans le connaissement, c'est-à-dire, le contrat de transport maritime. Sinon, le transporteur devra prouver l'existence d'un tel accord entre lui et le chargeur.

Si le transporteur ne peut prouver l'existence de l'accord ou qu'il ne respecte pas l'accord fait avec le chargeur :

- La responsabilité du transporteur pour la perte de conteneurs en pontée est engagée,
- Les limitations de responsabilité établies par l'article 6 ou 8 s'appliquent.

Si le transporteur a réalisé un transport des conteneurs en pontée alors que l'acte prévoyait que le transport devait être effectué en cale, l'article 8 de la Convention énonce que ce manquement de la part du transporteur doit être qualifié d'acte ou d'omission. Ainsi, il ne pourra pas limiter sa responsabilité.

En l'espèce, **lorsque les conteneurs sont transportés en pontée (c'est-à-dire, dans la plupart des cas), la responsabilité du transporteur sera engagée lorsque le contrat de transport maritime ne précise pas que le transport des conteneurs doit être effectué en pontée et que le transporteur ne parvient pas à prouver l'existence d'un tel accord entre le chargeur et lui. Enfin, si les conteneurs ont été transportés en pontée par le transporteur, alors que le contrat de transport maritime prévoyait qu'ils devaient être transportés en cale, la responsabilité du transporteur sera engagée et celui-ci ne pourra la limiter.**

La responsabilité du transporteur substitué est engagée lorsque la perte subi par les conteneurs a été causée par un événement ayant eu lieu lorsque les conteneurs étaient sous sa garde.

Il s'agit maintenant de s'intéresser au régime de responsabilité du chargeur. Les marchandises dangereuses doivent être étiquetées par celui-ci. De plus, il doit informer le transporteur ou le transporteur substitué du caractère dangereux des marchandises tout en lui indiquant les précautions à prendre.

En l'espèce, **la règle selon laquelle les marchandises dangereuses doivent être étiquetées s'applique pour les conteneurs contenant des substances dangereuses.**

Si les marchandises ne sont pas étiquetées et que le transporteur ou le transporteur substitué n'a pas d'autres moyens de savoir que les marchandises sont dangereuses, la responsabilité du chargeur envers le transporteur et le transporteur substitué est engagée, en cas de préjudice résultant de l'embarquement des conteneurs contenant des substances dangereuses.

De plus, le transporteur ou le transporteur substitué a la possibilité de débarquer, détruire ou rendre inoffensives ces conteneurs à tout moment, si les circonstances l'exigent, et ce, sans indemnisation du chargeur.

Cependant, ces deux règles ne s'appliquent pas si elles sont invoquées par une personne qui a pris en charge les conteneurs en ayant connaissance du caractère dangereux de leur contenu. Exception : le débarquement ou la destruction des conteneurs est possible, même si la personne savait qu'ils contenaient des substances dangereuses, dans le cas où ils représenteraient un danger pour les personnes ou les biens, et ce, sans indemnisation.

Si le destinataire des conteneurs n'émet pas d'avis au transporteur, de la perte des conteneurs, en spécifiant la nature de leur perte au plus tard le jour ouvrable suivant le jour où les conteneurs lui ont été remis, on présume que les conteneurs ont été livrés correctement.

Si des conteneurs sont perdus, le transporteur et le destinataire doivent se donner les facilités nécessaires pour inspecter la marchandise et vérifier le nombre de conteneurs présents.

Une action relative au transport des conteneurs par mer prescrit au bout de 2 ans à partir « *du jour où le transporteur a livré les marchandises ou une partie des marchandises, ou lorsque les marchandises n'ont pas été livrées, à partir du dernier jour où elles auraient dû l'être.* »

En cas de litige relatif au transport des conteneurs, le demandeur peut intenter une action devant le tribunal compétent d'un État et dans lequel se trouve le port :

- De l'établissement principal ou de la résidence habituelle du défendeur,
- Du lieu de conclusion du contrat si le défendeur a, dans ce lieu, un établissement ou une succursale, ou que l'agence par l'intermédiaire de laquelle le contrat a été conclu est située dans ce lieu,
- Du port de chargement,
- Du port de déchargement,
- Du lieu désigné compétent par le contrat de transport en mer.

L'action peut être intentée devant les tribunaux d'un port ou d'un lieu d'un État partie où le navire ayant transporté les conteneurs ou un autre navire du propriétaire a été saisi, en vertu du droit international et de la législation nationale de cet État. Cependant, le défendeur peut demander à ce que l'action soit portée devant les juridictions citées ci-dessus. Dans ce cas là, il devra fournir une garantie suffisante.

Une action judiciaire ne peut être engagée dans un autre lieu que ceux prévus par la Convention.

Après que le tribunal ait statué, une nouvelle action judiciaire sur la même cause et impliquant les mêmes parties ne peut être formée. Exception : si la décision n'est pas exécutoire dans l'État où la nouvelle procédure est engagée.

Les parties peuvent prévoir, par accord écrit, que les litiges relatifs au transport de marchandises en vertu de la Convention seront soumis à un arbitrage.

Si le contrat d'affrètement prévoit que le litige sera soumis à un arbitrage, mais que le connaissement ne le prévoit pas, le transporteur ne pourra imposer l'arbitrage au détenteur du connaissement qui est de bonne foi.

La procédure d'arbitrage est engagée, au choix du demandeur :

- Dans un État où se trouve l'établissement principal du défendeur ou sa résidence habituelle,
- Dans un État où le contrat a été conclu, si le défendeur a, dans cet État, un établissement ou une succursale, ou que l'agence par l'intermédiaire de laquelle le contrat a été conclu est située dans cet État,
- Dans un État où se situe le port de chargement,
- Dans un État où se situe le port de déchargement,
- Dans un autre lieu désigné dans la clause ou le pacte compromissoire.

Enfin, l'arbitre doit appliquer les règles de la Convention.

Articles applicables :

Première partie - dispositions générales : Article 2 (Champ d'application).

Deuxième partie - responsabilité du transporteur : Article 4 (Durée de la responsabilité), Article 5 (Fondement de la responsabilité), Article 6 (Limites de la responsabilité), Article 7 (Recours judiciaires), Article 8 (Déchéance du droit de limiter la responsabilité), Article 9 (Marchandises en pontée), Article 10 (Responsabilité du transporteur et du transporteur substitué), Article 11 (Transport par transporteurs successifs).

Troisième partie - responsabilité du chargeur : Article 13 (Règles spéciales concernant les marchandises dangereuses).

Cinquième partie - droits et actions : Article 19 (Avis de perte, de dommage ou de retard), Article 20 (Prescription des actions), Article 21 (Compétence), Article 22 (Arbitrage).

2. Les régimes de responsabilité étatique prévus dans les conventions internationales applicables aux conteneurs tombés en mer

- Convention internationale sur la sécurité des conteneurs, 2 décembre 1972

Il est possible d'envisager qu'une action puisse être formée par un État sur le fondement de cette Convention, dans le cas où un conteneur perdu en mer aurait causé une pollution, en déversant des substances hautement toxiques qu'il contenait, et dans le cas où la fabrication du conteneur ne respecterait pas les normes énoncées par cette Convention.

En l'espèce, en cas de pollution causée par un conteneur, la responsabilité de l'État de pavillon du navire ayant perdu ledit conteneur en mer pourrait être engagée s'il est établi que la pollution résulte d'une défaillance dans la fabrication du conteneur, dans le cas où cette défaillance aurait été la cause de la chute du conteneur en mer et de son éventrement.

De plus, la Convention prévoit que, s'il ressort des contrôles et inspections effectués qu'un conteneur ne respecte pas les règles énoncées par les annexes 1 et 2 de celle-ci,

l'Administration pourra prendre des mesures pour que ledit conteneur soit mis en conformité avec les règles énoncées aux annexes, ou alors, elle pourra lui retirer l'agrément. Cette remarque est intéressante dans la mesure où elle permet une prévention du dommage. En effet, la perte de conteneurs en mer pourrait être évitée, si la fabrication du conteneur respectait les normes établies par cette Convention, comme par exemple les modalités relatives aux systèmes d'attache du conteneur au navire.

Article applicable : Article 4.

- Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, Montego Bay, 10 décembre 1982

Cette Convention régit, dans sa partie XII, la protection de la préservation du milieu marin. En cas de litige relatif à l'interprétation et l'application de la Convention de Montego Bay, les recours internes doivent être épuisés avant de soumettre le litige au système de règlement prévu par cette Convention.

Le premier mode de règlement des différends est la conciliation entre les deux États en litige. Selon la Convention, les parties ont également la possibilité de convenir d'un autre mode de règlement des différends, à condition qu'il soit pacifique.

La deuxième voie est la soumission du litige à un jugement définitif, avec force obligatoire et n'ayant d'effet que pour les parties au litige.

Le litige peut être soumis :

- Au Tribunal International du Droit de la Mer,
- A la Cour Internationale de Justice,
- A un Tribunal arbitral,
- A un Tribunal arbitral spécial (dans des cas spécifiques).

Par conséquent, en l'espèce, **il est possible, pour un État partie à la Convention de Montego Bay, de soumettre au mode de règlement des différends prévu par celle-ci, un litige relatif à la pollution de ses eaux, causée par l'éventrement d'un conteneur contenant des substances toxiques, qui serait tombé d'un navire battant pavillon d'un autre État partie à la Convention. On pourrait envisager que cet État puisse avoir recours à ce mode de règlement dans le cas où il estimerait que l'État de pavillon du navire en question n'a pas pris toutes les mesures nécessaires pour éviter ou diminuer les pollutions causées par l'éventrement de conteneurs contenant des substances toxiques dans les eaux de l'État demandeur.**

A présent, il s'agit de détailler les modalités du système de règlement des différends établi par cette Convention. Les parties doivent se mettre d'accord sur le choix du Tribunal. En cas de désaccord, le litige sera soumis au Tribunal arbitral. Si les parties n'ont pas fait de choix, le litige sera également soumis au Tribunal arbitral. La solution rendue par le Tribunal désigné pour résoudre le litige aura une force obligatoire.

Les parties au litige peuvent également convenir à un autre mode de règlement des différends, qui doit être pacifique.

Un échange de vues entre les parties est obligatoire, lors de la phase de négociation ou d'un autre mode de règlement choisi par les parties.

Pour avoir recours à la conciliation, il faut une acceptation de toutes les parties en litige :

- Du recours à la conciliation,
- De la procédure de conciliation.

Si la phase de conciliation échoue, la procédure obligatoire de règlement des différends (deuxième phase), est mise en œuvre, à la demande d'une des parties au litige.

Les décisions du Tribunal International du droit de la Mer sont obligatoires et définitives.

Les modalités relatives à l'arbitrage sont prévues à l'annexe 7 de la Convention. Une partie au litige souhaitant procéder à un arbitrage doit notifier cette volonté par écrit aux autres parties au litige. Comme dans la plupart des conventions étudiées, le Tribunal arbitral détermine lui-même sa procédure et donne à chaque partie au litige la possibilité d'être entendue (sauf si les parties en conviennent autrement). Ses décisions sont prises à la majorité de ses membres. De plus, la sentence est limitée à l'objet du différend et motivée. Enfin, la sentence est définitive et sans appel (sauf si les parties en conviennent autrement antérieurement à la procédure). Cependant, les parties peuvent contester l'interprétation ou l'exécution de la sentence.

Les modalités relatives à l'arbitrage spécial sont prévues à l'annexe 8 de la Convention. L'arbitrage spécial est prévu lorsqu'un litige relatif à l'interprétation ou l'application de la Convention surgit, en ce qui concerne notamment la protection et la préservation du milieu marin et la pollution par les navires.

En l'espèce, **on observe qu'en cas de litige lié à une pollution causée par l'éventrement d'un conteneur en mer (ou par sa simple présence en mer), le litige pourra être soumis à un Tribunal arbitral spécial.**

Une partie au litige souhaitant procéder à un arbitrage doit notifier cette volonté par écrit aux autres parties au litige. La notification est accompagnée de l'exposé des conclusions et des motifs sur lesquels la partie se fonde.

La liste d'experts pouvant être désignés comme juges au sein du Tribunal d'arbitrage spécial est déterminée :

- En matière de protection et la préservation du milieu marin, par le PNUE,
- En matière de pollution par les navires, par l'Organisation Maritime Internationale.

Chaque État partie peut désigner deux experts dans chaque liste.

L'État est responsable de l'accomplissement de ses obligations internationales relatives à la protection et à la préservation du milieu marin, conformément au droit international. Une action en manquement peut donc être engagée à l'État partie à la Convention qui n'a pas exécuté ses obligations internationales.

Si une pollution résulte d'une personne physique ou morale relevant de la juridiction d'un État, cet État doit assurer une réparation et une indemnisation rapide, par ses voies de recours internes.

En l'espèce, l'État de pavillon d'un navire qui aurait causé une pollution (en perdant en mer les conteneurs dont il disposait) devra assurer la réparation et l'indemnisation d'un tel dommage à l'État dont les eaux ont été affectées par cette pollution. L'État de pavillon du navire pourra ensuite se retourner contre le propriétaire du navire.

Articles applicables :

Article 230 (Peines pécuniaires et respect des droits reconnus de l'accusé), Article 235 (Responsabilité), Article 286 (Champ d'application de la présente section), Article 287 (Choix de la procédure), Article 295 (Épuisement des recours internes), Article 296 (Caractère définitif et force obligatoire des décisions).

Annexe 5 - conciliation: Article 1 (Ouverture de la procédure), Article 2 (Liste de conciliateurs), Article 3 (Constitution de la commission de conciliation), Article 4 (Procédure), Article 5 (Règlement amiable), Article 6 (Fonctions de la Commission), Article 7 (Rapport).

Annexe 6 - Statut du Tribunal International du Droit de la Mer : Article 33 (Caractère définitif et force obligatoire des décisions), Article 37 (Accès à la Chambre pour le Règlement des Différents Relatifs aux Fonds Marins).

Annexe 7 - Arbitrage : Article premier (Ouverture de la procédure), Article 2 (Liste d'arbitres), Article 3 : Constitution du tribunal arbitral), Article 4 (Fonctions du tribunal arbitral), Article 5 (Procédure), Article 8 (Majorité requise pour la prise de décisions), Article 10 (Sentence), Article 11 (Caractère définitif de la sentence).

Annexe 8 - Arbitrage spécial : Article premier (Ouverture de la procédure), Article 2 (Listes d'experts), Article 3 (Constitution du tribunal arbitral spécial), Article 5 (Établissement des faits).

- Convention sur la protection du milieu marin et du littoral de la Méditerranée (Convention de Barcelone) adoptée le 16 février 1976, telle que modifiée par les amendements du 10 juin 1995

Il faut noter que dans l'article 16 de la Convention, les États parties s'engagent à coopérer pour adopter des règles et procédures appropriées concernant la détermination des responsabilités et la réparation des dommages résultant de la pollution du milieu marin dans la zone de la Méditerranée.

De plus, le Protocole relatif à la coopération en matière de prévention de la pollution par les navires et, en cas de situation critique, de lutte contre la pollution de la mer Méditerranée, prévoit que l'État de pavillon d'un navire ayant causé une pollution en mer a l'obligation d'en

informer l'État dans lequel les pollutions se sont produites. S'il ne le fait pas, l'État dans lequel les pollutions ont eu lieu pourra tenter une action contre cet État.

En l'espèce, **l'État de pavillon du navire ayant causé une pollution en perdant des conteneurs en mer, contenant des substances nocives, doit en informer l'État dans lequel les pollutions se sont produites. S'il ne le fait pas, sa responsabilité peut être engagée.**

Enfin, une action peut être formée par un État partie contre un autre État si celui-ci n'a pas pris toutes les mesures nécessaires à la prévention ou à la réduction des effets d'une pollution en mer.

En l'espèce, **une action peut être formée par un État partie contre un autre État si celui-ci n'a pas pris toutes les mesures nécessaires à la prévention ou à la réduction des effets la perte, par un navire battant pavillon de cet État, de conteneurs en mer.**

Concernant le règlement des différends relatif à l'interprétation ou à l'application de la Convention, l'article 28 prévoit que les parties s'efforceront de régler les différends entre elles par la voie de la négociation, ou « *tout autre moyen pacifique* »). Si cela n'aboutit pas, le différend peut être soumis d'un commun accord à l'arbitrage. Ou alors, parties qui peuvent reconnaître de plein droit la procédure d'arbitrage comme obligatoire.

Les conditions de l'arbitrage sont prévues par l'annexe A. Le Tribunal doit statuer « *selon les règles du droit international* » et en particulier selon la Convention de Barcelone et ses Protocoles. De plus, il établit ses propres règles de procédure. Ses décisions sont prises à la majorité. Enfin, la sentence doit être motivée, définitive et obligatoire pour les parties au litige.

Par conséquent, **les sentences prévoyant une obligation, pour l'État de pavillon du navire ayant perdu des conteneurs en mer, de prendre les mesures nécessaires afin de réduire les effets de la perte de conteneurs en mer (c'est-à-dire, des opérations de récupération desdits conteneurs, ou encore, des opérations de dépollution). De telle mesures sont obligatoires pour cet État. L'État devra ainsi se conformer à celle-ci.**

Articles applicables :

Article 16 (Responsabilité et réparation des dommages), Article 28 : (Règlement des différends).

Annexe A - Arbitrage : Article 3, Article 5, Article 6, Article 7.

Protocole relatif à la coopération en matière de prévention de la pollution par les navires et, en cas de situation critique, de lutte contre la pollution de la mer Méditerranée : Article 9, Article 10.

- Convention internationale MARPOL pour la prévention de la pollution par les navires, Londres, le 2 novembre 1973

Cette Convention met en place un régime de responsabilité, en cas d'infractions consistant en un rejet de substances nuisibles en mer. « *Toute violation des dispositions de la présente Convention* » constitue une infraction, aux termes de celle-ci.

Quel que soit le lieu de production d'un rejet de substances nuisibles en mer :

- La poursuite de cette infraction doit être effectuée par le gouvernement de l'État dont le navire bat pavillon,
- La législation applicable sera celle de l'État dont le navire bat pavillon

En l'espèce, si un navire perd des conteneurs en mer, que ces conteneurs contiennent des substances nuisibles et qu'ils s'éventrent (ce qui entraîne une pollution en mer), le gouvernement de l'État dont le navire bat pavillon doit engager des poursuites contre ce navire. Enfin, la législation applicable sera celle de cet État.

En cas de production de l'infraction dans la juridiction d'un État partie à la Convention :

- La poursuite de cette infraction doit être effectuée par le gouvernement de l'État de juridiction, ou par le gouvernement de l'État dont le navire bat pavillon (après que l'État de juridiction lui ait fourni les preuves de la commission de l'infraction. L'État dont le navire bat pavillon devra alors lui fournir en retour les renseignements ou les preuves des mesures prises),
- La législation applicable sera celle de l'État de juridiction.

La Convention définit, en son article 1.5, que « *l'autorité dont dépend le navire* » signifie le gouvernement de l'État dont le navire bat pavillon.

Si, dans le cadre d'une inspection d'un navire, il apparaît que celui-ci a rejeté des substances nuisibles en mer (par exemple, en perdant en mer des conteneurs contenant ce type de substances) : l'État qui a procédé à l'inspection doit communiquer à l'État dont le navire bat pavillon un compte rendu.

- La poursuite de cette infraction doit être effectuée par les tribunaux de l'État dont le navire bat pavillon (celui-ci doit prendre « *les mesures appropriées* »),
- La législation applicable sera celle de l'État dont le navire bat pavillon.

En l'espèce, si l'on découvre, dans le cadre de l'inspection d'un navire, que celui-ci a perdu des conteneurs contenant des substances illicites en mer, et que ces conteneurs ont causé une pollution, en s'éventrant, l'État ayant procédé à cette inspection doit communiquer à l'État dont le navire bat pavillon un rapport de l'inspection. Les tribunaux de l'État du pavillon du navire doivent le poursuivre et « *prendre les mesures appropriées* », comme le prévoit l'article 6.2 de cette Convention.

Tout État partie à la Convention peut fournir à l'État dont un navire bat pavillon la preuve que ce navire a rejeté des substances nuisibles en vertu de la Convention. L'État dont dépend le navire pourra demander à l'État partie lui ayant fourni de telles preuves des éléments complémentaires.

- La poursuite de cette infraction doit être effectuée par les tribunaux de l'État dont le navire bat pavillon,
- La législation applicable sera celle de l'État dont le navire bat pavillon.

En l'espèce, en cas de pollution en mer causée par des conteneurs dont les substances illicites se seraient répandues dans la mer, tout État partie à la Convention pourra fournir la preuve d'une telle pollution à l'État du pavillon du navire ayant perdu lesdits conteneurs.

L'inspection d'un navire peut également être sollicitée par un État partie à un autre État Partie, lorsque le navire en question fait escale dans un port de sa juridiction, et lorsque la partie sollicitant l'inspection dispose de suffisamment de preuves permettant de démontrer que ledit navire a rejeté des substances nuisibles en mer.

Articles applicables :

Article 4 et Article 6 (recherche des infractions et mise en œuvre des dispositions de la Convention).

- Convention internationale de 1969 sur l'intervention en haute mer en cas d'accident entraînant ou pouvant entraîner une pollution par les hydrocarbures, Bruxelles, le 29 novembre 1969

La Convention encadre les différends sur la légalité de la prise d'une mesure de « *prévention, d'élimination, d'atténuation* » d'un danger grave ou imminent de pollution, par un État partie à celle-ci. Elle régit également les différends sur la question de savoir si une

réparation relative à la prise d'une mesure en contravention avec les dispositions de la Convention est due et sur la détermination de son montant.

En l'espèce, le régime de règlement des différends que nous allons exposer peut s'appliquer aux différends relatifs à la légalité de mesures de récupération d'un conteneur déversant des substances nocives, ou aux cas d'atténuation ou de limitation d'une pollution qui résulte de l'ouverture d'un conteneur contenant des substances nocives. Ce régime peut également s'appliquer aux différends relatifs à la détermination du montant des réparations dues aux mesures citées.

La Convention prévoit une première phase de négociation entre les parties au litige, puis une seconde phase de conciliation, à la demande d'une des parties au litige et avec accord de toutes les parties. Enfin, en cas d'échec des deux premiers modes de règlement des différends, la Convention énonce que le litige doit être soumis à un arbitrage dont les modalités sont régies par un protocole.

Il n'existe pas de condition d'épuisement des recours internes pour accéder à ces modes de règlement.

La conciliation :

Elle est établie par le Chapitre 1, à moins que les parties au litige n'en conviennent autrement.

La Commission de consultation se forme sur demande d'une des parties au litige. Les parties choisissent les conciliateurs sur une liste fixée par l'Organisation Maritime Internationale. La Commission établit son propre règlement, à moins que les parties au litige n'en conviennent autrement. De plus, la procédure est contradictoire.

Les décisions sont prises à la majorité des voix, à moins que les parties au litige n'en conviennent autrement. La Commission émet une recommandation qui doit être motivée. Enfin, les Parties sont libres de décider, à tout moment, de mettre fin à la procédure de conciliation et d'avoir recours à un autre mode de règlement des différends.

L'arbitrage :

Ce mode de règlement est régi par le Chapitre 2, à moins que les parties au litige n'en conviennent autrement. La composition du tribunal arbitral est la même que celle de la Commission de conciliation. De plus, il établit ses propres règles de procédure. Les décisions sont prises à la majorité des membres. Enfin, elles sont définitives, sans appel et motivées.

Articles applicables :

Article 4, Article 8 (Règlement des différends).

Chapitre I - De la conciliation : Article 1, Article 2, Article 3, Article 4, Article 5, Article 6, Article 9, Article 12.

Chapitre II - De l'arbitrage: Article 13, Article 14, Article 17, Article 18, Article 19.

- Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, 1969, Protocoles de 1976 et 1992

Cette Convention s'applique aux dommages de pollutions qui surviennent dans la mer territoriale ou dans la ZEE d'un État partie à la Convention. Elle peut donc être applicable aux pollutions résultant de déversement de substances nocives causées par des conteneurs tombés en mer.

La responsabilité du propriétaire du navire est engagée en cas de dommage par pollution causé par le navire.

En l'espèce, **la responsabilité du propriétaire du navire ayant perdu des conteneurs contenant des substances nocives en mer sera engagée, si ces conteneurs ont causé une pollution, en s'éventrant.**

Cependant, il existe des exceptions :

- Acte de guerre, hostilité, insurrection...,
- Cas de force majeure,
- Fait d'un tiers,
- Négligence ou autre action préjudiciable d'un gouvernement responsable de l'entretien des feux ou d'autres aides à la navigation.

En l'espèce, **la responsabilité du propriétaire du navire ayant perdu des conteneurs contenant des substances nocives en mer ne pourra donc pas être engagée :**

- **Lorsque le préjudice est causé par un acte de guerre, d'hostilité, une insurrection...,**
- **En cas de force majeure,**
- **Lorsque le préjudice est causé par le fait d'un tiers,**
- **En cas de négligence ou autre action préjudiciable d'un gouvernement responsable de l'entretien des feux ou d'autres aides à la navigation.**

Une demande de réparation du dommage par pollution ne peut être demandée contre les acteurs cités à l'article 3.4 de la Convention.

De plus, une limitation de la responsabilité du propriétaire du navire dont la perte de conteneurs a causé une pollution est possible:

- Jusqu'à 4 510 000 unités de compte (pour un navire ne dépassant pas 5000 unités),
- Pour chaque unité supplémentaire à 5000 unités : 631 unités de compte.

Le montant total ne peut dépasser 89 770 000 unités de compte.

En l'espèce, **en cas de perte de conteneurs en mer ayant causé une pollution, le propriétaire du navire pourra limiter sa responsabilité :**

- **Jusqu'à 4 510 000 unités de compte (pour un navire ne dépassant pas 5000 unités),**
 - **Pour chaque unité supplémentaire à 5000 unités : 631 unités de compte.**
- Enfin, le montant total ne peut dépasser 89 770 000 unités de compte.**

Le propriétaire du navire dont les conteneurs perdus en mer ont causé une pollution doit constituer un fond auprès d'un tribunal ou d'une autorité compétente d'un État partie, afin de disposer de cette limitation de responsabilité.

Il existe des exceptions à cette possibilité de limitation de la responsabilité:

Lorsque le dommage :

- résulte du fait ou de l'omission du propriétaire,
- a été commis intentionnellement par le propriétaire, ou celui-ci avait conscience de la probabilité de la réalisation du dommage.

En l'espèce, **le propriétaire ne pourra limiter sa responsabilité lorsque le dommage:**

- **résulte de son fait ou de son omission,**
- **a été commis intentionnellement par le propriétaire, ou celui-ci avait conscience de la probabilité de la réalisation du dommage.**

En cas de limitation de la responsabilité du propriétaire, l'indemnisation des dommages résultant d'une pollution causée par l'ouverture de conteneurs contenant des substances nocives ne peut se faire sur d'autres biens du propriétaire.

Si un navire transporte des conteneurs contenant plus de 2000 tonnes d'hydrocarbure, son propriétaire doit souscrire à une assurance, une autre garantie financière ou un certificat délivré par un fonds international d'indemnisation.

Le droit à indemnisation du préjudice prescrit au bout de 3 ans à compter de la date de la survenance du dommage par pollution. De plus, aucune action en justice après 6 ans à compter de la date de survenance de l'évènement ayant causé le dommage ne sera possible.

Si l'évènement qui a causé le dommage s'est produit :

- dans la mer territoriale d'un État partie,
 - dans la ZEE d'un État partie,
 - ou des mesures de sauvegardes ont été prises pour atténuer le dommage ou le prévenir, sur le territoire d'un État partie :
- le recours doit être présenté devant cet État.

En l'espèce, si l'évènement qui a causé la perte de conteneurs en mer et la pollution résultant de l'ouverture de ceux-ci a eu lieu :

- dans la mer territoriale d'un État partie,
- dans la ZEE d'un État partie,
- ou des mesures de sauvegardes ont été prises pour atténuer le dommage ou le prévenir, sur le territoire d'un État partie :

le recours devra être présenté dans l'État de juridiction de cette zone maritime.

De plus, il faut notifier au défendeur l'existence du recours dans un délai raisonnable.

Quant à la question de la répartition ou de la distribution du fond constitué par le propriétaire, seule les Tribunaux de l'État où le fond a été constitué auront la compétence pour effectuer cette répartition.

Articles applicables :

Article 2, Article 3, Article 5, Article 6, Article 7, Article 8, Article 9, Article 10.

- Convention internationale portant création d'un Fonds International d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures et Protocoles de 1976 et 1992

Cette Convention s'applique aux dommages de pollutions qui surviennent dans la mer territoriale ou dans la ZEE d'un État partie à la Convention et complète la Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures. Ainsi, le Fonds créé par cette Convention peut permettre l'indemnisation de dommages tels que la pollution causée par des conteneurs perdus en mer et transportant des hydrocarbures.

La Convention prévoit l'indemnisation de toute personne ayant subi un dommage par pollution dans le cas où l'indemnisation prévue par la Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures est insuffisante, c'est-à-dire :

- Lorsque la Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures ne prévoit pas de responsabilité pour le dommage en question,
- Lorsque, aux termes de la Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, le débiteur est financièrement incapable de s'acquitter de toutes ses obligations et que la garantie financière ne couvre pas le dommage en question ou est insuffisante pour satisfaire les demandes de réparation du dommage (c'est-à-dire le cas où la victime n'a pas obtenu l'intégralité des indemnités qui lui sont dues aux termes de la Convention internationale sur la responsabilité civile),
- Lorsque le dommage excède la responsabilité du propriétaire aux termes de la Convention internationale sur la responsabilité civile.

Le Fonds est exonéré de son obligation d'indemnisation lorsque :

- Le dommage par pollution (causé par un conteneur éventré en mer et contenant des hydrocarbures) résulte d'un acte de guerre, d'hostilité, d'une insurrection etc.,
- Le demandeur ne parvient pas à prouver que le dommage (causé par un conteneur éventré en mer et contenant des hydrocarbures) est dû à un événement qui met en cause un ou plusieurs navires.

Le Fonds est exonéré partiellement ou totalement de son obligation d'indemnisation d'une personne si le dommage par pollution (causé par un conteneur éventré en mer et contenant des hydrocarbures) résulte totalement ou partiellement du fait ou de l'omission de cette personne et que cette action ou omission était intentionnelle, ou qu'e le dommage résulte de la négligence de celle-ci.

Enfin, le Fonds est également exonéré de son obligation d'indemnisation dans les mêmes cas que le propriétaire aux termes de l'article 3.3 de la Convention internationale sur la responsabilité civile.

Le montant que le fond doit verser ne peut excéder 203 000 000 unités de compte. La limite est la même pour les pollutions résultant d'un phénomène naturel exceptionnel, inévitable et irrésistible (cas de force majeure).

Le Fonds peut, à la demande d'un État partie, mettre ses services à disposition afin d'aider l'État à prendre rapidement des mesures permettant de prévenir ou de limiter le dommage par pollution qui résulte d'un événement pour lequel le Fonds peut verser des indemnités.

En l'espèce, le Fonds peut, à la demande d'un État partie, mettre ses services à dispositions afin d'aider l'État à effectuer des opérations de récupération de conteneurs perdus en mer.

Le droit à indemnisation prescrit au bout de 3 ans à compter de la date de la survenance du dommage. De plus, aucune action en justice ne pourra être formée après 6 ans à compter de la date de survenance de l'évènement ayant causé le dommage.

Les juridictions compétentes sont celles énoncées aux termes de l'article 9 de la Convention internationale sur la responsabilité civile.

Si une action est formée contre le propriétaire du navire ou son garant (en vertu de l'article 9 de la Convention internationale sur la responsabilité civile), le tribunal saisi sera le seul compétent pour statuer sur l'ensemble de la demande d'indemnisation de ce dommage qui serait introduite contre le Fonds (en vertu de l'article 4 de la Convention internationale portant création d'un Fonds International d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures).

Si une action en réparation est formée, en vertu de la Convention internationale sur la responsabilité civile, contre un État étant partie à cette Convention mais n'étant pas partie à la Convention internationale portant création d'un Fonds International d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures : l'action contre le Fonds peut, à la demande du demandeur être intentée soit :

- « *Devant le tribunal compétent de l'État où se trouve le siège principal du Fonds, soit*
- *devant tout tribunal d'un État Partie à cette Convention et qui a compétence en vertu de l'article 9 de la Convention internationale sur la responsabilité* ».

Enfin, si une action en réparation d'un dommage par pollution est intentée devant un tribunal compétent d'un État partie, contre le propriétaire ou le garant du navire, en vertu de la Convention internationale sur la responsabilité civile, cette action en justice doit être notifiée au Fonds. Si la notification a été faite en respectant les modalités et un délai suffisant pour que le Fonds puisse intervenir utilement, le jugement rendu sera définitif et exécutoire dans cet État :

- Il sera opposable au Fonds et ce, même s'il n'est pas intervenu dans la procédure,
- Il ne pourra faire l'objet d'un recours,
- Il sera reconnu exécutoire dans tous les États parties (en vertu de l'article 10 de la Convention internationale sur la responsabilité).

Articles applicables :

Article 2, Article 3.

Indemnisation : Article 4, Article 6, Article 7, Article 8.

- Convention sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes du 19 novembre 1976, et protocole du 3 mai 1996 (pas en vigueur en France)

Cette Convention établit les modalités de la limitation de responsabilité des propriétaires de navires (incluant les affréteurs, les armateurs et les armateurs gérants) et assistants (personne fournissant des services ayant une relation directe avec l'assistance ou le sauvetage).

En l'espèce, **cette Convention a donc vocation à s'appliquer aux cas où la responsabilité de ces acteurs (propriétaires de navires, affréteurs, armateurs, armateurs gérants et assistants) serait engagée pour un dommage de pollution causé par la perte de conteneurs tombés de leur navire en mer.**

Elle s'applique également aux cas où leur responsabilité serait engagée pour un dommage causé par la collision entre un conteneur perdu en mer et un navire, par exemple.

La Convention pourrait donc être invoquée par ces acteurs s'ils souhaitant limiter leur responsabilité.

Cependant, cette Convention n'est pas applicable en France.

S'il existe une créance contre une personne dont les faits, négligences ou fautes entraînent la responsabilité du propriétaire ou de l'assistant, cette personne peut se prévaloir de la limitation de responsabilité établie par cette Convention. De plus, l'assureur peut également se prévaloir de la limitation de responsabilité établie par cette Convention, dans la même mesure que l'assuré.

Les créances pouvant être soumises à une limitation de responsabilité aux termes de la Convention sont les suivantes:

- Créances pour mort, lésions corporelles, pertes et dommages de biens survenues à bord du navire ou en relation directe avec son exploitation ou avec les opérations d'assistance et sauvetage et les préjudices en résultant,
- Créances pour les préjudices résultant de l'atteinte d'un droit extra contractuel, survenu en relation directe avec l'exploitation du navire ou les opérations d'assistance et sauvetage et les préjudices en résultant,
- *« 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,*
- *Créances pour avoir enlevé, détruit ou rendu inoffensive la cargaison du navire,*
- *Créances produites par une personne autre que la personne responsable pour les mesures prises afin de prévenir ou de réduire un dommage pour lequel la personne responsable peut limiter sa responsabilité conformément à la présente Convention, et pour les dommages ultérieurement causés par ces mesures».*

En l'espèce, **cette Convention a vocation à s'appliquer aux créances causées par la perte de conteneurs, dans la mesure où elle s'applique aux créances pour « perte de biens », ou encore, pour enlèvement de la « cargaison d'un navire », ou aux « mesures prises pour réduire un dommage » (comme par exemple la décision de jeter des conteneurs en mer pour éviter qu'un navire coule) etc.**

Les trois dernières créances mentionnées, si elles sont « *relatives à la rémunération en application d'un contrat conclu avec la personne responsable* », ne pourront être soumises à la limitation de responsabilité.

Cependant, l'article 3 de la Convention établit une liste de créances ne pourront être soumises à une limitation de responsabilité.

De plus, une personne ne pourra limiter sa responsabilité si le dommage résulte du fait de cette personne ou de son omission et que ce fait ou cette omission a été intentionnel, ou que la personne avait conscience que le dommage aurait probablement lieu.

L'article 6 fixe des limites de responsabilité, en unité de comptes, en fonction de la créance et du nombre de tonneaux par navire. Cet article s'applique pour toutes les créances qui résultent d'un même évènement (listées à l'article 9).

La limitation de responsabilité est possible même sans la constitution d'un fonds de limitation. L'article 12 de cette Convention énonce les modalités de ce cas de figure.

Cependant, un État partie peut prévoir, dans sa législation, que l'invocation d'une telle limitation de responsabilité n'est possible que lorsqu'il existe un fonds de limitation. Quant aux règles de procédure régissant la constitution d'un fonds de limitation, elles doivent être établies par la législation nationale de l'État partie dans lequel l'action est intentée.

La personne dont la responsabilité est mise en cause peut constituer un fonds de limitation dans un tribunal d'un État partie dans lequel une action est engagée pour des créances qui peuvent être soumises à une limitation de responsabilité. En effet, le fonds est uniquement disponible pour les créances qui peuvent être soumises à une limitation de responsabilité.

Cette Convention s'applique lorsqu'une personne mentionnée à l'article 1^{er} souhaite limiter sa responsabilité devant un tribunal d'un État partie, faire libérer un navire ou un autre bien ou lever une garantie devant cette juridiction.

En l'espèce, **cette Convention a donc vocation à s'appliquer aux propriétaires souhaitant faire libérer leur navire, (qui aurait perdu des conteneurs en mer), et limiter leur responsabilité devant un tribunal d'un État partie.**

Cependant, un État partie peut refuser l'application de cette Convention lorsque la personne n'a pas, au moment de l'invocation des dispositions de la Convention devant les tribunaux, sa résidence habituelle ou son principal établissement dans un des États parties. Il peut également refuser l'application de cette Convention si le navire dont la personne souhaite la libération, ou en vertu duquel elle souhaite limiter sa responsabilité, ne bat pas pavillon d'un État partie.

Enfin, un État partie peut décider que le régime de limitation ne s'appliquera qu'à certains navires (listés à l'article 15.2).

Articles applicables :

Chapitre 1 - Le droit à limitation: Article 1 (Personnes en droit de limiter leur responsabilité), Article 2 (Créances soumises à la limitation), Article 3 (Créances exclues de la limitation), Article 4 (Conduite supprimant la limitation).

Chapitre II - Limites de la responsabilité : Article 6 (Limites générales), Article 9 (Concours de créances), Article 10 (Limitation de la responsabilité sans constitution d'un fonds de limitation).

Chapitre III - Le fonds de limitation : Article 11 (Constitution du fonds), Article 13 (Fin de non-recevoir).

Chapitre IV - Champ d'application : Article 15.

CONCLUSION

Il ressort de ces recherches que les conventions internationales édictant des règles applicables et des régimes de responsabilité en cas de perte de conteneurs en mer sont multiples et peuvent se voir opposer à différents acteurs sur plusieurs fondements.

Certaines des conventions ont une importance particulière.

Concernant la prévention de ce phénomène, il faut souligner l'importance de la Convention sur la sécurité des conteneurs, qui établit des normes de sécurité quant à la fabrication et l'étiquetage des conteneurs transportés en mer.

Pour ce qui est de la récupération des conteneurs tombés en mer, c'est le « Protocole relatif à la coopération en matière de prévention de la pollution par les navires et, en cas de situation critique, de lutte contre la pollution de la mer Méditerranée » de la Convention de Barcelone qui pourra être particulièrement utile, en ce qu'il impose à tous les États parties une obligation générale de récupération des conteneurs tombés dans la mer Méditerranée, dans un objectif de coopération.

Enfin, concernant l'engagement de la responsabilité des acteurs à l'origine de ce phénomène, les Règles de Hambourg semblent être un des instruments les plus adaptés dans la mesure où elles ont développé un système complet permettant d'engager la responsabilité du chargeur et du transporteur sur le fondement de la perte de marchandises. Cependant, elles ne sont pas en vigueur en France. D'autres conventions universelles telles la Convention de Montego Bay sur le droit de la mer et la Convention MARPOL sur la pollution par hydrocarbures seront alors invocables.

De plus, il faut signaler que dans la plupart des conventions évoquées, c'est la responsabilité de l'État du pavillon du navire ayant causé le dommage qui est engagée, même si celui-ci pourra ensuite se retourner contre les responsables.

Cependant, l'ensemble des règles ainsi que les régimes de responsabilité encadrant la lutte contre ce type de pollution est incomplet. Par conséquent, face aux insuffisances de la Convention Marpol, qui traite du problème de la pollution des eaux par les navires de manière générale et non spécifique, la France a décidé de saisir l'Organisation Maritime Internationale au sujet des pertes de conteneurs perdus en mer. En effet, la perte de 598 conteneurs par le Svendborg Maersk, en février 2014, au large des côtes bretonnes, a sans doute contribué à la prise de conscience des risques que représentent les conteneurs perdus en mer, à la fois pour la sécurité de la navigation et pour l'environnement. La France demande à l'OMI que soient étudiés les moyens de prévenir ce type d'évènements. Elle souhaite notamment l'établissement d'un régime spécifique obligatoire de déclaration formatée de perte de conteneurs, afin de palier au caractère trop générique de la procédure de déclaration des incidents en mer mise en place par la Convention MARPOL. Elle souhaite également la mise en œuvre de mesures permettant de détecter et de positionner les conteneurs perdus dans les

zones sensibles, telles que les zones de pêche. Il s'agit de faciliter leur récupération, ou, du moins, leur localisation, s'ils ont coulé. Enfin, dédaignant les règles imposées par la Convention internationale sur la sécurité des conteneurs (CSC), la France demande à l'OMI de se pencher sur les conditions d'arrimage et de saisie des conteneurs à bord des grands navires.

D'autre part, deux conventions internationales pouvant intéresser la problématique de la perte des conteneurs en mer ne sont pas encore en vigueur. Il s'agit tout d'abord de la Convention de l'OMI de 1996 sur la responsabilité et l'indemnisation pour les dommages liés au transport par mer de substances nocives et potentiellement dangereuses (HNS 1996), signée à Londres le 3 mai 1996. Quant à la seconde, il s'agit de la Convention des Nations Unies sur le transport multimodal international de marchandises, signée à Genève le 24 mai 1980.

Ainsi, la question de la perte de conteneurs en mer fait aujourd'hui l'objet de multiples attentions et initiatives, qui nous permettent d'espérer une meilleure prise en compte juridique de ce phénomène au cours des prochaines années.

Qualification du conteneur en déchet :

- Le conteneur est qualifiable de déchet, indépendamment de sa situation géographique dans l'océan si, cumulativement :
 - il est éventré
 - son contenu s'est mélangé avec les eaux et sédiments marins
- Cette qualification permet de faire jouer les régimes de pollution marine par les navires, plus stricts au niveau de l'Union européenne et de ses Etats-membres qu'au niveau international.
- Une association de défense de l'environnement peut agir en cas de pollution marine provoquée par un conteneur éventré perdu en mer ou échoué sur le littoral. Elle peut demander réparation du préjudice écologique, moral et patrimonial – si elle a engagé des frais de récupération du conteneur ou pour dépolluer ou contenir la pollution.
- Le niveau national est particulièrement adapté pour les associations de défense de l'environnement, les conditions procédurales de saisine étant plus faciles à remplir devant le juge national que devant le juge de l'Union européenne.

Qualification du conteneur en épave :

- Devant les juridictions françaises, il faut demander l'application – de plein droit – aux conteneurs tombés à la mer du régime des épaves maritimes (décret du 26 décembre 1961).
- Le conteneur tombé en mer doit être enlevé par l'Etat. L'enlèvement doit être précédé d'une mise en demeure adressée par l'autorité compétente au propriétaire du conteneur.
- L'action en justice s'effectue selon les mêmes modalités que dans le cas de conteneurs éventrés perdus en mer ou échoués sur le littoral.
- Le droit de l'Union européenne n'est d'aucune utilité pour qualifier le conteneur d'épave.
- Le droit international n'est pas plus pertinent, la seule convention susceptible de s'appliquer (Convention de Nairobi) n'étant pas encore entrée en vigueur.

Régime juridique du conteneur en dehors des deux qualifications précédentes :

- Il y a une multitude d'accords internationaux pouvant s'appliquer en cas de perte de conteneurs en mer. Pour la plupart, c'est la responsabilité de l'Etat du pavillon qui est engagée. Les plus pertinentes pour prévenir et réparer les pollutions causées par les conteneurs sont :
 - La Convention sur la sécurité des conteneurs (signée le 2 décembre 1972 ; 67 Etats-parties) qui prévoient des normes de sécurité relatives à la fabrication et l'étiquetage des conteneurs maritimes ;
 - Le Protocole relatif à la coopération en matière de prévention de la pollution par les navires et, en cas de situation critique, de lutte contre la pollution de la mer Méditerranée (annexé à la Convention de Barcelone ; signé le 25 janvier 2002 ; 22 Etats-parties), qui concerne la récupération des conteneurs tombés en mer ;
 - La Convention des Nations Unies sur le transport de marchandises par mer (dite « Règles de Hambourg ») du 31 mars 1978 (34 Etats-parties) qui fondent un système complet d'engagement de la responsabilité du chargeur et du transporteur sur le fondement de la perte de marchandises, MAIS elles ne sont pas en vigueur en France ;
 - La Convention de Montego Bay (signée le 10 décembre 1982 ; 60 Etats-parties) sur le droit de la mer ;
 - La Convention MARPOL sur la pollution par hydrocarbures (signée le 2 novembre 1973 ; 136 Etats-parties dont les 28 de l'Union européenne) ;

I. Articles relatifs à la partie III (« Le conteneur sans qualification juridique »)

• Convention des Nations Unies sur le transport de marchandises par mer, Hambourg le 31 mars 1978, « règles de Hambourg » (pas en vigueur en France)

PREMIÈRE PARTIE. - DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Article 2 : Champ d'application

1. Les dispositions de la présente Convention s'appliquent à tous les contrats de transport par mer entre deux Etats différents lorsque :

- a) Le port de chargement prévu dans le contrat de transport par mer est situé dans un Etat contractant, ou
- b) Le port de déchargement prévu dans le contrat de transport par mer est situé dans un Etat contractant, ou
- c) L'un des ports à option de déchargement prévus dans le contrat de transport par mer est le port de déchargement effectif et que ce port est situé dans un Etat contractant, ou
- d) Le connaissement ou autre document faisant preuve du contrat de transport par mer est émis dans un Etat contractant, ou
- e) Le connaissement ou autre document faisant preuve du contrat de transport par mer prévoit que les dispositions de la présente Convention ou celles d'une législation nationale leur donnant effet régiront le contrat.

2. Les dispositions de la présente Convention s'appliquent quelle que soit la nationalité du navire, du transporteur, du transporteur substitué, du chargeur, du destinataire ou de toute autre personne intéressée.

3. Les dispositions de la présente Convention ne s'appliquent pas aux contrats d'affrètement. Toutefois, lorsqu'un connaissement est émis en vertu d'un contrat d'affrètement, il est soumis aux dispositions de la présente Convention pour autant qu'il régit les relations entre le transporteur et le porteur du connaissement, si ce dernier n'est pas l'affrètement.

...

DEUXIÈME PARTIE. - RESPONSABILITÉ DU TRANSPORTEUR

Article 4 : Durée de la responsabilité

1. Dans la présente Convention, la responsabilité du transporteur en ce qui concerne les marchandises couvre la période pendant laquelle les marchandises sont sous sa garde au port de chargement, durant le transport et au port de déchargement.

2. Aux fins du paragraphe 1 du présent article, les marchandises sont réputées être sous la garde du transporteur :

- a) A partir du moment où celui-ci les prend en charge des mains :
 - i) Du chargeur ou d'une personne agissant pour son compte; ou
 - ii) D'une autorité ou autre tiers auquel les marchandises doivent être remises pour expédition, conformément aux lois et règlements applicables au port de chargement;
- b) Jusqu'au moment où il en effectue la livraison:
 - i) En remettant les marchandises au destinataire; ou
 - ii) Dans les cas où le destinataire ne reçoit pas les marchandises du transporteur, en les mettant à la disposition du –destinataire conformément au contrat ou aux lois ou aux usages du commerce considéré applicables au port de déchargement; ou
 - iii) En remettant les marchandises à une autorité ou autre tiers auquel elles doivent être remises conformément aux lois et règlements applicables au port de déchargement.

3. Dans les paragraphes 1 et 2 du présent article, la mention du transporteur ou du destinataire s'entend également de leurs préposés ou mandataires respectifs.

Article 5 : Fondement de la responsabilité

1. Le transporteur est responsable du préjudice résultant des pertes ou dommages subis par les marchandises ainsi que du retard à la livraison, si l'événement qui a causé la perte, le dommage ou le retard a eu lieu pendant que les marchandises étaient sous sa garde au sens de l'article 4, à moins qu'il ne prouve que lui-même, ses préposés ou mandataires ont pris toutes les mesures qui pouvaient raisonnablement être exigées pour éviter l'événement et ses conséquences.

2. Il y a retard à la livraison lorsque les marchandises n'ont pas été livrées au port de déchargement prévu par le contrat de transport par mer, dans le délai expressément convenu ou, à défaut d'un tel accord, dans le délai qu'il serait raisonnable d'exiger d'un transporteur diligent compte tenu des circonstances de fait.

3. L'ayant droit peut considérer les marchandises comme perdues si elles n'ont pas été livrées comme il est prescrit à l'article 4 dans les 60 jours consécutifs qui suivent l'expiration d'un délai de livraison conforme au paragraphe 2 du présent article.

4. a) Le transporteur est responsable:

i) Des pertes ou dommages aux marchandises ou du retard à la livraison causés par l'incendie, si le demandeur prouve que l'incendie résulte d'une faute ou d'une négligence du transporteur, de ses préposés ou mandataires;

ii) Des pertes, dommages ou retard à la livraison dont le demandeur prouve qu'ils résultent de la faute ou de la négligence du transporteur, de ses préposés ou mandataires en ce qui concerne les mesures qui pouvaient raisonnablement être exigées pour éteindre l'incendie et éviter ou atténuer ses conséquences.

b) Dans le cas où un incendie à bord du navire porte atteinte aux marchandises, si le demandeur ou le transporteur le désire, une enquête sera menée, conformément à la pratique des transports maritimes, afin de déterminer la cause et les circonstances de l'incendie, et un exemplaire du rapport de l'expert sera mis, sur demande, à la disposition du transporteur et du demandeur.

...

6. Le transporteur n'est pas responsable, sauf du chef d'avarie commune, lorsque la perte, le dommage ou le retard à la livraison résulte de mesures prises pour sauver des vies ou de mesures raisonnables prises pour sauver des biens en mer.

7. Lorsqu'une faute ou une négligence du transporteur, de ses préposés ou mandataires, a concouru avec une autre cause à la perte, au dommage ou au retard à la livraison, le transporteur n'est responsable que dans la mesure de la perte, du dommage ou du retard qui est imputable à cette faute ou à cette négligence, à condition de prouver le montant de la perte ou du dommage ou l'importance du retard qui n'est pas imputable à ladite faute ou négligence.

Article 6 : Limites de la responsabilité

1. a) La responsabilité du transporteur pour le préjudice résultant des pertes ou dommages subis par les marchandises conformément aux dispositions de l'article 5 est limitée à une somme équivalant à 835 unités de compte par colis ou autre unité de chargement ou à 2,5 unités de compte par kilogramme de poids brut des marchandises perdues ou endommagées, la limite la plus élevée étant applicable.

b) La responsabilité du transporteur en cas de retard à la livraison conformément aux dispositions de l'article 5 est limitée à une somme correspondant à deux fois et demie le fret payable pour les marchandises ayant subi le retard, mais n'excédant pas le montant total du fret payable en vertu du contrat de transport de marchandises par mer.

c) En aucun cas, le cumul des réparations dues par le transporteur en vertu des alinéas a et b du présent paragraphe ne peut dépasser la limite qui serait applicable en vertu de l'alinéa a du présent paragraphe en cas de perte totale des marchandises pour le transport desquelles la responsabilité du transporteur est engagée.

2. Aux fins du paragraphe 1 du présent article, la limite la plus élevée est calculée selon les règles ci-après:

- a) Lorsqu'un conteneur, une palette ou tout engin similaire est utilisé pour grouper des marchandises, est considéré comme un colis ou autre unité de chargement tout colis ou unité dont il est indiqué au connaissement, si un connaissement est émis, ou sinon dans tout autre document faisant preuve du contrat de transport par mer qu'il est contenu dans cet engin. En dehors du cas prévu ci-dessus, les marchandises contenues dans cet engin sont considérées comme une unité de chargement.
- b) Lorsque cet engin lui-même a été perdu ou endommagé, ledit engin est considéré, s'il n'appartient pas au transporteur ou n'est pas fourni par lui, comme une unité distincte.
3. Par unité de compte, on entend l'unité de compte visée à l'article 26.
4. Le transporteur et le chargeur peuvent, d'un commun accord, fixer des limites de responsabilité supérieures à celles qui sont prévues au paragraphe 1.

Article 7 : Recours judiciaires

1. Les exonérations et limitations de responsabilité prévues par la présente Convention sont applicables dans toute action contre le transporteur pour pertes ou dommages subis par les marchandises faisant l'objet du contrat de transport par mer, ou pour retard à la livraison, que l'action soit fondée sur la responsabilité contractuelle ou délictuelle ou autrement.
2. Si cette action est intentée contre un préposé ou mandataire du transporteur, ce préposé ou mandataire, s'il prouve avoir agi dans l'exercice de ses fonctions, est habilité à se prévaloir des exonérations et des limitations de responsabilité que le transporteur peut invoquer en vertu de la présente Convention.
3. Sous réserve des dispositions de l'article 8, le montant total des réparations dues par le transporteur et les personnes visées au paragraphe 2 du présent article ne peut dépasser les limites de responsabilité prévues par la présente Convention.

Article 8 : Déchéance du droit de limiter la responsabilité

1. Le transporteur ne peut pas se prévaloir de la limitation de responsabilité prévue à l'article 6 s'il est prouvé que la perte, le dommage ou le retard à la livraison résulte d'un acte ou d'une omission du transporteur commis soit avec l'intention de provoquer cette perte, ce dommage ou ce retard, soit téméairement et en sachant que cette perte, ce dommage ou ce retard en résulterait probablement.
2. Nonobstant les dispositions du paragraphe 2 de l'article 7, un préposé ou un mandataire du transporteur ne peut pas se prévaloir de la limitation de responsabilité prévue à l'article 6 s'il est prouvé que la perte, le dommage ou le retard à la livraison résulte d'un acte ou d'une omission de ce préposé ou de ce mandataire, commis soit avec l'intention de provoquer cette perte, ce dommage ou ce retard, soit téméairement et en sachant que cette perte, ce dommage ou ce retard en résulterait probablement.

Article 9 : Marchandises en pontée

1. Le transporteur n'est autorisé à transporter les marchandises en pontée que si ce transport est effectué conformément à un accord avec le chargeur ou aux usages du commerce considéré ou s'il est exigé par la réglementation en vigueur.
2. Si le transporteur et le chargeur sont convenus que les marchandises seront transportées en pontée ou pourront l'être, le transporteur en fera mention au connaissement ou sur tout autre document faisant preuve du contrat de transport par mer. En l'absence d'une telle mention, le transporteur aura la charge d'établir qu'un accord pour le transport en pontée a été conclu mais il n'aura pas le droit d'opposer cet accord à un tiers, y compris un destinataire, qui est détenteur de bonne foi du connaissement.
3. Lorsque les marchandises ont été transportées en pontée contrairement aux dispositions du paragraphe 1 du présent article ou lorsque le transporteur ne peut pas, en vertu du paragraphe 2 du présent article, invoquer un accord pour le transport en pontée, il est responsable, nonobstant les dispositions du paragraphe 1 de l'article 5, des pertes ou dommages subis par les marchandises ainsi que du retard à la livraison qui résultent uniquement du transport en pontée, et l'étendue de sa responsabilité est déterminée conformément aux dispositions de l'article 6 ou de l'article 8 de la présente Convention, selon le cas.

4. Un transport de marchandises effectué en pontée contrairement à un accord stipulant expressément que le transport doit être effectué en cale est considéré comme un acte ou une omission du transporteur au sens de l'article 8.

Article 10 : Responsabilité du transporteur et du transporteur substitué

1. Lorsque l'exécution du transport ou d'une partie du transport a été confiée à un transporteur substitué, que ce soit ou non dans l'exercice d'une faculté qui lui est reconnue dans le contrat de transport par mer, le transporteur n'en demeure pas moins responsable de la totalité du transport, conformément aux dispositions de la présente Convention. Pour la partie du transport effectuée par le transporteur substitué, le transporteur est responsable des actes et omissions du transporteur substitué et de ses préposés et mandataires agissant dans l'exercice de leurs fonctions.

2. Toutes les dispositions de la présente Convention régissant la responsabilité du transporteur s'appliquent également à la responsabilité du transporteur substitué pour le transport par lui effectué. Les dispositions des paragraphes 2 et 3 de l'article 7 et du paragraphe 2 de l'article 8 s'appliquent lorsqu'une action est intentée contre un préposé ou mandataire du transporteur substitué.

...

4. Lorsque le transporteur et le transporteur substitué sont tenus l'un et l'autre et pour autant qu'ils sont responsables, leur responsabilité est conjointe et solidaire.

5. Le montant total des réparations dues par le transporteur, le transporteur substitué et leurs préposés et mandataires ne peut dépasser les limites de responsabilité prévues dans la présente Convention.

6. Aucune disposition du présent article ne porte atteinte aux droits de recours pouvant exister entre le transporteur et le transporteur substitué.

Article 11 : Transport par transporteurs successifs

1. Nonobstant les dispositions du paragraphe 1 de l'article 10, lorsqu'un contrat de transport par mer prévoit expressément qu'une partie spécifiée du transport auquel s'applique ledit contrat sera exécutée par une personne dénommée autre que le transporteur, il peut également y être stipulé que le transporteur n'est pas responsable de la perte, du dommage ou du retard à la livraison causé par un événement qui a eu lieu alors que les marchandises étaient sous la garde du transporteur substitué pendant cette partie du transport. Néanmoins, toute stipulation limitant ou excluant cette responsabilité est sans effet si aucune procédure judiciaire ne peut être engagée contre le transporteur substitué devant un tribunal compétent en vertu du paragraphe 1 ou 2 de l'article 21. Le transporteur a la charge de prouver que la perte, le dommage ou le retard à la livraison a été causé par ledit événement.

2. Le transporteur substitué est responsable, conformément aux dispositions du paragraphe 2 de l'article 10, de la perte, du dommage ou du retard à la livraison causé par un événement qui s'est produit pendant que les marchandises étaient sous sa garde.

TROISIÈME PARTIE. - RESPONSABILITÉ DU CHARGEUR

Article 13 : Règles spéciales concernant les marchandises dangereuses

1. Le chargeur appose sur les marchandises dangereuses une marque ou une étiquette indiquant de manière appropriée qu'elles sont dangereuses.

2. Lorsqu'il remet des marchandises dangereuses au transporteur ou à un transporteur substitué, le chargeur doit informer le transporteur ou le transporteur substitué, selon le cas, du caractère dangereux des marchandises et, si besoin est, indiquer les précautions à prendre. Si le chargeur manque à cette obligation et si le transporteur ou le transporteur substitué n'a pas d'une autre manière connaissance du caractère dangereux des marchandises :

- a) Le chargeur est responsable envers le transporteur et envers tout transporteur substitué du préjudice résultant de l'embarquement desdites marchandises; et
- b) Les marchandises peuvent à tout moment être débarquées, détruites ou rendues inoffensives, selon ce qu'exigent les circonstances, sans qu'il y ait matière à indemnisation.
3. Les dispositions du paragraphe 2 du présent article ne peuvent pas être invoquées par une personne qui, au cours du transport, a pris en charge les marchandises en sachant qu'elles étaient dangereuses.
4. Si, dans les cas où les dispositions de l'alinéa b du paragraphe 2 du présent article ne s'appliquent pas ou ne peuvent pas être invoquées, les marchandises dangereuses deviennent effectivement un danger pour les personnes ou les biens, elles peuvent être débarquées; détruites ou rendues inoffensives, selon ce qu'exigent les circonstances, sans qu'il y ait matière à indemnisation, sauf lorsqu'il existe une obligation de contribuer aux avaries communes ou que le transporteur est responsable conformément aux dispositions de l'article 5.

CINQUIÈME PARTIE. - DROITS ET ACTIONS

Article 19 : Avis de perte, de dommage ou de retard

1. A moins que le destinataire ne donne par écrit au transporteur un avis de perte ou de dommage spécifiant la nature générale de cette perte ou de ce dommage au plus tard le premier jour ouvrable suivant le jour où les marchandises lui ont été remises, cette remise constitue une présomption, sauf preuve contraire, que les marchandises ont été livrées par le transporteur telles qu'elles sont décrites dans le document de transport ou, si aucun document de transport n'a été émis, qu'elles ont été livrées en bon état.
2. Lorsque la perte ou le dommage n'est pas apparent, les dispositions du paragraphe 1 du présent article ne deviennent applicables que si l'avis n'est pas donné par écrit dans un délai de 15 jours consécutifs à compter de la date à laquelle les marchandises ont été remises au destinataire.
- ...
4. En cas de perte ou de dommage certain ou présumé, le transporteur et le destinataire doivent se donner réciproquement toutes les facilités raisonnables pour procéder à l'inspection des marchandises et à la vérification du nombre des colis.
5. Aucune réparation n'est due pour le préjudice résultant du retard à la livraison à moins qu'un avis n'ait été donné par écrit au transporteur dans un délai de 60 jours consécutifs à compter de la date à laquelle les marchandises ont été remises au destinataire.
- ...
7. Si un avis de perte ou de dommage, spécifiant la nature générale de la perte ou du dommage, n'est pas donné par écrit au chargeur par le transporteur ou le transporteur substitué dans les 90 jours consécutifs suivant la plus éloignée des deux dates ci-après: celle à laquelle la perte ou le dommage s'est produit ou celle à laquelle la livraison des marchandises a été effectuée conformément au paragraphe 2 de l'article 4, il est présumé, sauf preuve contraire, que le transporteur ou le transporteur substitué n'a subi aucune perte ni dommage dû à une faute ou à une négligence du chargeur, de ses préposés ou mandataires.
- ...

Article 20 : Prescription des actions

1. Toute action relative au transport de marchandises par mer en vertu de la présente Convention est prescrite si une procédure judiciaire ou arbitrale n'a pas été introduite dans un délai de deux ans.
2. Le délai de prescription court à partir du jour où le transporteur a livré les marchandises ou une partie des marchandises, ou lorsque les marchandises n'ont pas été livrées, à partir du dernier jour où elles auraient dû l'être.
3. Le jour indiqué comme point de départ du délai de prescription n'est pas compris dans le délai.
4. La personne à qui une réclamation a été adressée peut à tout moment pendant le délai de prescription prolonger ce délai par une déclaration adressée par écrit à l'auteur de la réclamation. Le délai peut être de nouveau prolongé par une ou plusieurs autres déclarations.
- ...

Article 21 : Compétence

1. Dans tout litige relatif au transport de marchandises en vertu de la présente Convention, le demandeur peut, à son choix, intenter une action devant un tribunal qui est compétent au regard de la loi de l'Etat dans lequel ce tribunal est situé et dans le ressort duquel se trouve l'un des lieux ou ports ci-après :

- a) L'établissement principal du défendeur ou, à défaut, sa résidence habituelle;
- b) Le lieu où le contrat a été conclu, à condition que le défendeur y ait un établissement, une succursale ou une agence par l'intermédiaire duquel le contrat a été conclu;
- c) Le port de chargement ou le port de déchargement;
- d) Tout autre lieu désigné à cette fin dans le contrat de transport par mer.

2. a) Nonobstant les dispositions précédentes du présent article, une action peut être intentée devant les tribunaux de tout port ou lieu d'un Etat contractant où le navire effectuant le transport ou tout autre navire du même propriétaire a été saisi conformément aux règles applicables de la législation de cet Etat et du droit international. Toutefois, en pareil cas, à la requête du défendeur, le demandeur doit porter l'action à son choix devant l'une des juridictions visées au paragraphe 1 du présent article pour qu'elle statue sur la demande, mais le défendeur doit préalablement fournir une garantie suffisante pour assurer le paiement de toutes sommes qui pourraient être adjugées au demandeur;

b) Le tribunal du port ou lieu de la saisie statuera sur le point de savoir si et dans quelle mesure la garantie est suffisante.

3. Aucune procédure judiciaire relative au transport de marchandises en vertu de la présente Convention ne peut être engagée en un lieu non spécifié au paragraphe 1 ou 2 du présent article. La disposition du présent paragraphe ne fait pas obstacle à la compétence des tribunaux des Etats contractants en ce qui concerne les mesures provisoires ou conservatoires.

4. a) Lorsqu'une action a été intentée devant un tribunal compétent en vertu du paragraphe 1 ou 2 du présent article ou lorsqu'un jugement a été rendu par un tel tribunal, il ne peut être engagé de nouvelle action entre les mêmes parties et fondée sur la même cause à moins que le jugement du tribunal devant lequel la première action a été intentée ne soit pas exécutoire dans le pays où la nouvelle procédure est engagée;

b) Aux fins du présent article, les mesures ayant pour objet d'obtenir l'exécution d'un jugement ne sont pas considérées comme l'engagement d'une nouvelle action;

c) Aux fins du présent article, le renvoi d'une action devant un autre tribunal dans le même pays, ou devant un tribunal d'un autre pays, conformément à l'alinéa a du paragraphe 2 du présent article, n'est pas considéré comme l'engagement d'une nouvelle action.

5. Nonobstant les dispositions des paragraphes précédents, tout accord d'élection de for conclu par les parties après qu'un litige est né du contrat de transport par mer est valable.

Article 22 : Arbitrage

1. Sous réserve des dispositions du présent article, les parties peuvent prévoir, par un accord constaté par écrit, que tout litige relatif au transport de marchandises en vertu de la présente Convention sera soumis à l'arbitrage.

2. Lorsqu'un contrat d'affrètement contient une disposition prévoyant que les litiges découlant de son exécution seront soumis à l'arbitrage et qu'un connaissement émis conformément à ce contrat d'affrètement ne spécifie pas par une clause expresse que cette disposition lie le porteur du connaissement, le transporteur ne peut pas opposer cette disposition à un détenteur de bonne foi du connaissement.

3. La procédure d'arbitrage est engagée, au choix du demandeur:

a) Soit en un lieu sur le territoire d'un Etat dans lequel est situé:

- i) L'établissement principal du défendeur, ou, à défaut, sa résidence habituelle; ou
- ii) Le lieu où le contrat a été conclu, à condition que le défendeur y ait un établissement, une succursale ou une agence par l'intermédiaire duquel le contrat a été conclu; ou
- Hi) Le port de chargement ou le port de déchargement.

b) Soit en tout autre lieu désigné à cette fin dans la clause ou le pacte compromissoire.

4. L'arbitre ou le tribunal arbitral applique les règles de la présente Convention.
5. Les dispositions des paragraphes 3 et 4 du présent article sont réputées incluses dans toute clause ou pacte compromissaire, et toute disposition de la clause ou du pacte qui y serait contraire est nulle.
6. Aucune disposition du présent article n'affecte la validité d'un accord relatif à l'arbitrage conclu par les parties après qu'un litige est né du contrat de transport par mer.

- **Convention internationale sur la sécurité des conteneurs, 2 décembre 1972**

Article 4 : essais, inspection, agrément et entretien

1. Pour mettre en œuvre les dispositions de l'Annexe I, chaque Administration doit instaurer une procédure efficace d'essais, d'inspection et d'agrément des conteneurs, conformément aux critères établis dans la présente Convention; elle peut toutefois confier ces essais, inspection et agrément à des organisations dûment autorisées par elle.
2. L'Administration qui confie ces essais, inspection et agrément à une organisation doit en informer le Secrétaire général de l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime (dénommée ci-après « l'Organisation ») qui avise les Parties Contractantes.
3. La demande d'agrément peut être adressée à l'Administration de toute Partie Contractante.
4. Tout conteneur doit être maintenu dans un état satisfaisant du point de vue de la sécurité, conformément aux dispositions de l'Annexe I.
5. Si un conteneur agréé ne répond pas aux règles des Annexes I et II, l'Administration intéressée prendra les mesures qu'elle juge nécessaires pour faire en sorte que le conteneur soit conforme auxdites règles ou pour retirer l'agrément.

- **Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, Montego Bay, 10 décembre 1982**

Articles applicables :

Article 230 : Peines pécuniaires et respect des droits reconnus de l'accusé

1. Seules des peines pécuniaires peuvent être infligées en cas d'infraction aux lois et règlements nationaux ou aux règles et normes internationales applicables visant à prévenir, réduire et maîtriser la pollution du milieu marin, qui ont été commises par des navires étrangers au-delà de la mer territoriale.
2. Seules des peines pécuniaires peuvent être infligées en cas d'infraction aux lois et règlements nationaux ou aux règles et normes internationales applicables visant à prévenir, réduire et maîtriser la pollution du milieu marin, qui ont été commises par des navires étrangers dans la mer territoriale, sauf s'il s'agit d'un acte délibéré et grave de pollution.
3. Dans le déroulement des poursuites engagées en vue de réprimer des infractions de ce type commises par un navire étranger pour lesquelles des peines peuvent être infligées, les droits reconnus de l'accusé sont respectés.

Article 235 : responsabilité

1. Il incombe aux Etats de veiller à l'accomplissement de leurs obligations internationales en ce qui concerne la protection et la préservation du milieu marin. Ils sont responsables conformément au droit international.
2. Les Etats veillent à ce que leur droit interne offre des voies de recours permettant d'obtenir une indemnisation rapide et adéquate ou autre réparation des dommages résultant de la pollution du milieu marin par des personnes physiques ou morales relevant de leur juridiction.
3. En vue d'assurer une indemnisation rapide et adéquate de tous dommages résultant de la pollution du milieu marin, les Etats coopèrent pour assurer l'application et le développement du droit

international de la responsabilité en ce qui concerne l'évaluation et l'indemnisation des dommages et le règlement des différends en la matière, ainsi que, le cas échéant, l'élaboration de critères et de procédures pour le paiement d'indemnités adéquates, prévoyant, par exemple, une assurance obligatoire ou des fonds d'indemnisation.

PARTIE XV : Règlement des différends

SECTION 1 Dispositions générales :

Article 279, Obligation de régler les différends par des moyens pacifiques

Article 280, Règlement des différends par tout moyen pacifique choisi par les parties

Article 281, Procédure à suivre lorsque les parties ne sont pas parvenues à un règlement

Article 282, Obligations résultant d'accords généraux, régionaux ou bilatéraux

Article 283, Obligation de procéder à des échanges de vues

Article 284, Conciliation

SECTION 2 : Procédures obligatoires aboutissant à des décisions obligatoires

Article 286 : Champ d'application de la présente section

Sous réserve de la section 3, tout différend relatif à l'interprétation ou à l'application de la Convention qui n'a pas été réglé par l'application de la section 1 est soumis, à la demande d'une partie au différend, à la cour ou au tribunal ayant compétence en vertu de la présente section.

Article 287 : Choix de la procédure

1. Lorsqu'il signe ou ratifie la Convention ou y adhère, ou à n'importe quel moment par la suite, un Etat est libre de choisir, par voie de déclaration écrite, un ou plusieurs des moyens suivants pour le règlement des différends relatifs à l'interprétation ou à l'application de la Convention :

a) le Tribunal international du droit de la mer constitué conformément à l'annexe VI,

b) la Cour internationale de Justice;

c) un tribunal arbitral constitué conformément à l'annexe VII;

d) un tribunal arbitral spécial, constitué conformément à l'annexe VIII, pour une ou plusieurs des catégories de différends qui y sont spécifiés.

...

3. Un Etat Partie qui est partie à un différend non couvert par une déclaration en vigueur est réputé avoir accepté la procédure d'arbitrage prévue à l'annexe VII.

4. Si les parties en litige ont accepté la même procédure pour le règlement du différend, celui-ci ne peut-être soumis qu'à cette procédure, à moins que les parties n'en conviennent autrement.

5. Si les parties en litige n'ont pas accepté la même procédure pour le règlement du différend, celui-ci ne peut-être soumis qu'à la procédure d'arbitrage prévue à l'annexe VII, à moins que les parties n'en conviennent autrement.

Article 295 : Épuisement des recours internes

Un différent entre Etats Parties relatif à l'interprétation ou à l'application de la Convention peut-être soumis aux procédures prévues à la présente section seulement après que les recours internes ont été épuisés selon ce que requiert le droit international.

Article 296 : Caractère définitif et force obligatoire des décisions

1. Les décisions rendues par une cour ou un tribunal ayant compétence en vertu de la présente section sont définitives, et toutes les parties au différend doivent s'y conformer.

2. Ces décisions n'ont force obligatoire que pour les parties et dans le cas d'espèce considéré.

Annexe 5: conciliation

Article 1 : Ouverture de la procédure

Si les parties à un différend sont convenues, conformément à l'article 284, de le soumettre à la conciliation selon la procédure prévue à la présente section, toute partie à ce différend peut engager la procédure par une notification écrite adressée à l'autre ou aux autres parties au différend.

Article 2 : Liste de conciliateurs

1. Le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies dresse et tient une liste de conciliateurs. Chaque Etat Partie est habilité à désigner quatre conciliateurs jouissant de la plus haute réputation d'impartialité, de compétence et d'intégrité. Le nom des personnes ainsi désignées est inscrit sur la liste.
2. Si, à un moment quelconque, le nombre des conciliateurs désignés par un Etat Partie et figurant sur la liste est inférieur à quatre, cet Etat peut procéder aux désignations supplémentaires auxquelles il a droit.
3. Le nom d'un conciliateur reste sur la liste jusqu'à ce qu'il en soit retiré par l'Etat partie qui l'a désigné, étant entendu que ce conciliateur continue de siéger à toute commission de conciliation à laquelle il a été nommé jusqu'à ce que la procédure devant cette commission soit achevée.

Article 3 : Constitution de la commission de conciliation

A moins que les parties n'en conviennent autrement, la commission de conciliation est constituée de la façon suivante :

- a) sous réserve de la lettre g), la commission de conciliation se compose de cinq membres;
- b) la partie qui engage la procédure nomme deux conciliateurs qui sont choisis de préférence sur la liste visée à l'article 2 de la présente annexe et dont l'un peut être de ses ressortissants, à moins que les parties n'en conviennent autrement. Ces nominations sont indiquées dans la notification prévue à l'article premier;
- c) l'autre partie au différend, dans un délai de 21 jours à compter de la réception de la notification visée à l'article premier, nomme deux conciliateurs de la manière prévue à la lettre b). Si les nominations n'interviennent pas dans le délai prescrit, la partie qui a engagé la procédure peut, dans la semaine qui suit l'expiration de ce délai, soit mettre fin à la procédure par notification adressée à l'autre partie, soit demander au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies de procéder à ces nominations conformément à la lettre e);
- d) dans un délai de 30 jours à compter de la date de la dernière nomination, les quatre conciliateurs en nomment un cinquième, choisi sur la liste visée à l'article 2 de la présente annexe, qui sera président. Si la nomination n'intervient pas dans le délai prescrit, chaque partie peut, dans la semaine qui suit l'expiration de ce délai, demander au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies de procéder à cette nomination conformément à la lettre e);
- e) dans un délai de 30 jours à compter de la réception d'une demande faite en vertu des lettres c) ou d), le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies procède aux nominations nécessaires en choisissant, en consultation avec les parties au différend, des personnes figurant sur la liste visée à l'article 2 de la présente annexe;
- f) il est pourvu à tout siège vacant de la manière prévue pour la nomination initiale;
- g) lorsque deux parties ou plus s'entendent pour faire cause commune, elles nomment conjointement deux conciliateurs. Lorsque deux parties ou plus font cause séparée ou ne peuvent s'entendre sur le point de savoir si elles doivent faire cause commune, elles nomment des conciliateurs séparément;
- h) lorsque plus de deux parties font cause séparée ou ne peuvent s'entendre sur le point de savoir si elles doivent faire cause commune, les parties au différend appliquent les lettres a) à f) dans toute la mesure du possible.

Article 4 : Procédure

A moins que les parties en cause n'en conviennent autrement, la commission de conciliation arrête elle-même sa procédure. Elle peut, avec le consentement des parties au différend, inviter tout Etat Partie à lui soumettre ses vues oralement ou par écrit. Les décisions de procédure, les recommandations et le rapport de la commission sont adoptés à la majorité de ses membres.

Article 5 : Règlement amiable

La commission peut signaler à l'attention des parties toute mesure susceptible de faciliter le règlement amiable du différend.

Article 6 : Fonctions de la commission

La commission entend les parties, examine leurs prétentions et objections et leur fait des propositions en vue de les aider à parvenir à un règlement amiable du différend.

Article 7 : Rapport

1. La commission fait rapport dans les 12 mois qui suivent sa constitution. Son rapport contient tout accord intervenu et, à défaut d'accord, ses conclusions sur tous les points de fait ou de droit se rapportant à l'objet du différend, ainsi que les recommandations qu'elle juge appropriées au fins d'un règlement amiable. Le rapport est déposé auprès du Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies et transmis aux parties au différend.

2. Le rapport de la commission, y compris toutes conclusions ou recommandations y figurant, ne lie pas les parties.

Annexe 6 : Statut du tribunal international du droit de la mer

Article 33 : Caractère définitif et force obligatoire des décisions

1. La décision du Tribunal est définitive et toutes les parties au différend doivent s'y conformer.

2. La décision du Tribunal n'est obligatoire que pour les parties et dans le cas qui a été décidé.

3. En cas de contestation sur le sens et la portée de la décision, il appartient au Tribunal de l'interpréter, à la demande de toute partie.

Article 37 : Accès à la Chambre (pour le règlement des différends relatifs aux fonds marins)

La Chambre est ouverte aux Etats Parties, à l'Autorité et aux autres entités ou personnes visées à la section 5 de la partie XI.

Annexe 7 : Arbitrage

Article premier : Ouverture de la procédure

Sous réserve de la partie XV, toute partie à un différend peut soumettre celui-ci à la procédure d'arbitrage prévue dans la présente annexe par notification écrite adressée à l'autre ou aux autres parties au différend. La notification est accompagnée de l'exposé des conclusions et des motifs sur lesquels elles se fondent.

Article 2 : Liste d'arbitres

1. Le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies dresse et tient une liste d'arbitres. Chaque Etat Partie peut désigner quatre arbitres ayant l'expérience des questions maritimes et jouissant de la plus haute réputation d'impartialité, de compétence et d'intégrité. Le nom des personnes ainsi désignées est inscrit sur la liste.

2. Si, à un moment quelconque, le nombre des arbitres désignés par un Etat Partie et figurant sur la liste est inférieur à quatre, cet Etat peut procéder aux désignations supplémentaires auxquelles il a droit.
3. Le nom d'un arbitre reste sur la liste jusqu'à ce qu'il en soit retiré par l'Etat Partie qui l'a désigné, étant entendu que cet arbitre continue de siéger au sein de tout tribunal arbitral auquel il a été nommé jusqu'à ce que la procédure devant ce tribunal soit achevée.

Article 3 : Constitution du tribunal arbitral

Aux fins de la procédure prévue dans la présente annexe, le tribunal arbitral, à moins que les parties n'en conviennent autrement, est constitué de la façon suivante :

- a) sous réserve de la lettre g), le tribunal arbitral se compose de cinq membres;
- b) la partie qui ouvre la procédure nomme un membre qui est choisi de préférence sur la liste visée à l'article 2 de la présente annexe et qui peut être de ses ressortissants. Le nom du membre ainsi nommé figure dans la notification visée à l'article premier de la présente annexe;
- c) l'autre partie au différend nomme, dans un délai de 30 jours à compter la réception de la notification visée à l'article premier de la présente annexe, un membre qui est choisi de préférence sur la liste et qui peut être de ses ressortissants. Si la nomination n'intervient pas dans ce délai, la partie qui a ouvert la procédure peut, dans les deux semaines qui suivent l'expiration du délai, demander qu'il soit procédé à cette nomination conformément à la lettre e);
- d) les trois autres membres sont nommés d'un commun accord par les parties. Ils sont choisis de préférence sur la liste et sont ressortissants d'Etats tiers, à moins que les parties n'en conviennent autrement. Les parties nomment le Président du tribunal arbitral parmi ces trois membres. Si, dans un délai de 60 jours à compter de la réception de la notification visée à l'article premier de la présente annexe, les parties n'ont pu s'entendre sur la nomination d'un ou de plusieurs des membres du tribunal à désigner d'un commun accord, ou sur celle du président, il est procédé à cette nomination ou à ces nominations conformément à la lettre e), à la demande de toute partie au différend. Cette demande est présentée dans les deux semaines qui suivent l'expiration du délai précité;
- e) à moins que les parties ne conviennent de charger une personne ou un Etat tiers choisi par elles de procéder aux nominations nécessaires en application des lettres c) et d), le Président du Tribunal international du droit de la mer y procède. Si celui-ci est empêché ou est ressortissant de l'une des parties, les nominations sont effectuées par le membre le plus ancien du Tribunal qui est disponible et qui n'est ressortissant d'aucune des parties. Il est procédé à ces nominations en choisissant sur la liste visée à l'article 2 de la présente annexe dans un délai de 30 jours à compter de la réception de la demande et en consultation avec les parties. Les membres ainsi nommés doivent être de nationalités différentes et n'être au service d'aucune des parties au différend; ils ne doivent pas résider habituellement sur le territoire de l'une des parties, ni être ressortissants d'aucune d'elles;
- f) il est pourvu à tout siège vacant de la manière prévue pour la nomination initiale;
- g) les parties qui font cause commune nomment conjointement un membre du tribunal d'un commun accord. Lorsqu'il y a en présence plusieurs parties qui font cause séparée, ou en cas de désaccord sur le point de savoir si elles font cause commune, chacune d'entre elles nomme un membre du tribunal. Le nombre des membres du tribunal nommés séparément par les parties doit toujours être inférieur d'un au nombre des membres du tribunal nommés conjointement par les parties;
- h) les lettres a) à f) s'appliquent dans toute la mesure du possible aux différends opposant plus de deux parties.

Article 4 : Fonctions du tribunal arbitral

Un tribunal arbitral constitué selon l'article 3 de la présente annexe exerce ses fonctions conformément à la présente annexe et aux autres dispositions de la Convention.

Article 5 : Procédure

A moins que les parties n'en conviennent autrement, le tribunal arbitral arrête lui-même sa procédure en donnant à chaque partie la possibilité d'être entendue et d'exposer sa cause.

Article 8 : Majorité requise pour la prise de décisions

Les décisions du tribunal arbitral sont prises à la majorité de ses membres. L'absence ou l'abstention de moins de la moitié de ses membres n'empêche pas le tribunal de statuer. En cas de partage égal des voix, la voix du président est prépondérante.

Article 10 : Sentence

La sentence du tribunal arbitral est limitée à l'objet du différend, elle est motivée. Elle mentionne les noms des membres du tribunal arbitral qui y ont pris part et la date à laquelle elle est rendue. Tout membre du tribunal peut joindre à la sentence l'exposé de son opinion individuelle ou dissidente.

Article 11 : Caractère définitif de la sentence

La sentence est définitive et sans appel, à moins que les parties au différend ne soient convenues à l'avance d'une procédure d'appel. Toutes les parties au différend doivent s'y conformer.

Annexe 8: Arbitrage spécial

Article premier : Ouverture de la procédure

Sous réserve de la partie XV, toute partie à un différend relatif à l'interprétation ou à l'application des articles de la Convention concernant : 1) la pêche, 2) la protection et la préservation du milieu marin, 3) la recherche scientifique marine ou 4) la navigation, y compris la pollution par les navires ou par immersion, peut soumettre ce différend à la procédure d'arbitrage spécial prévue dans la présente annexe par notification écrite adressée à l'autre ou aux autres parties au différend. La notification est accompagnée de l'exposé des conclusions et des motifs sur lesquels elles se fondent.

Article 2 : Listes d'experts

1. Une liste d'experts est dressée et tenue pour chacun des domaines suivants : 1) la pêche, 2) la protection et la préservation du milieu marin, 3) la recherche scientifique marine ou 4) la navigation, y compris la pollution par les navires ou par immersion.
2. En matière de pêche, la liste d'experts est dressée et tenue par l'Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture, en matière de protection et de préservation du milieu marin par le Programme des Nations Unies pour l'environnement, en matière de recherche scientifique marine par la Commission océanographique intergouvernementale, en matière de navigation, y compris la pollution par les navires ou par immersion, par l'Organisation maritime internationale, ou, dans chaque cas, par l'organe subsidiaire approprié auquel l'organisation, le programme ou la commission en question a délégué cette fonction.
3. Chaque Etat Partie peut désigner, dans chacun de ces domaines, deux experts qui ont une compétence juridique, scientifique ou technique établie et généralement reconnue en la matière et qui jouissent de la plus haute réputation d'impartialité et d'intégrité. Dans chaque domaine, la liste est composée des noms des personnes ainsi désignées.
4. Si, à un moment quelconque, le nombre des experts désignés par un Etat Partie et figurant sur une liste est inférieur à deux, cet Etat peut procéder aux désignations supplémentaires auxquelles il a droit.
5. Le nom d'un expert reste sur la liste jusqu'à ce qu'il soit retiré par l'Etat Partie qui l'a désigné, étant entendu que cet expert continue de siéger au sein de tout tribunal arbitral spécial auquel il a été nommé jusqu'à ce que la procédure devant ce tribunal soit achevée.

Article 3 : Constitution du tribunal arbitral spécial

Aux fins de la procédure prévue dans la présente annexe, le tribunal arbitral spécial, à moins que les parties n'en conviennent autrement, est constitué de la façon suivante :

- a) sous réserve de la lettre g), le tribunal arbitral spécial se compose de cinq membres;
- b) la partie qui ouvre la procédure nomme deux membres, qui sont choisis de préférence sur la ou les listes visées à l'article 2 de la présente annexe se rapportant à l'objet du différend, et dont l'un peut être de ses ressortissants. Le nom des membres ainsi nommés figure dans la notification visée à l'article premier de la présente annexe;
- c) l'autre partie au différend nomme, dans un délai de 30 jours à compter de la réception de la notification visée à l'article premier de la présente annexe, deux membres qui sont choisis de préférence sur la liste ou les listes se rapportant à l'objet du différend, et dont l'un peut être de ses ressortissants. Si la nomination n'intervient pas dans ce délai, la partie qui a ouvert la procédure peut, dans les deux semaines qui suivent l'expiration du délai, demander qu'il soit procédé à cette nomination conformément à la lettre e);
- d) les parties nomment d'un commun accord le Président du Tribunal arbitral spécial, qui est choisi de préférence sur la liste appropriée et est ressortissant d'un Etat tiers, à moins que les parties n'en conviennent autrement. Si, dans un délai de 30 jours à compter de la réception de la notification visée à l'article premier de la présente annexe, les parties n'ont pu s'entendre sur la nomination du président, il est procédé à cette nomination conformément à la lettre e), à la demande de toute partie au différend. Cette demande est présentée dans les deux semaines qui suivent l'expiration du délai précité;
- e) à moins que les parties ne conviennent d'en charger une personne ou un Etat tiers choisi par elles, le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies procède aux nominations nécessaires dans un délai de 30 jours à compter de la réception d'une demande faite en application des lettres c) ou d). Il est procédé à ces nominations en choisissant sur la ou les listes d'experts visées à l'article 2 de la présente annexe qui sont appropriées, en consultation avec les parties au différend et avec l'organisation internationale appropriée. Les membres ainsi nommés doivent être de nationalités différentes et n'être au service d'aucune des parties au différend; ils ne doivent pas résider habituellement sur le territoire de l'une des parties, ni être ressortissants d'aucune d'elles;
- f) il est pourvu à tout siège vacant de la manière prévue pour la nomination initiale;
- g) les parties qui font cause commune nomment conjointement deux membres du tribunal d'un commun accord. Lorsqu'il y a en présence plusieurs parties qui font cause séparée, ou en cas de désaccord sur le point de savoir si elles font cause commune, chacune d'entre elles nomme un membre du tribunal;
- h) les lettres a) à f) s'appliquent dans toute la mesure du possible aux différends opposant plus de deux parties.

Article 5 : Établissement des faits

1. Les parties à un différend relatif à l'interprétation ou à l'application des dispositions de la Convention qui concernent 1) la pêche, 2) la protection et la préservation du milieu marin, 3) la recherche scientifique marine ou 4) la navigation, y compris la pollution par les navires ou par immersion, peuvent à tout moment convenir de demander à un tribunal arbitral spécial constitué conformément à l'article 3 de la présente annexe de procéder à une enquête et à l'établissement des faits à l'origine du différend.

• Convention sur la protection du milieu marin et du littoral de la Méditerranée (Convention de Barcelone) adoptée le 16 février 1976, telle que modifiée par les amendements du 10 juin 1995

Article 16 : Responsabilité et réparation des dommages

Les Parties contractantes s'engagent à coopérer pour élaborer et adopter des règles et procédures appropriées concernant la détermination des responsabilités et la réparation des dommages résultant de la pollution du milieu marin dans la zone de la mer Méditerranée.

Article 28 : Règlement des différends

1. Si un différend surgit entre des Parties contractantes à propos de l'interprétation ou de l'application de la présente convention ou des protocoles, ces parties s'efforcent de le régler par voie de négociation ou par tout autre moyen pacifique de leur choix.
2. Si les parties concernées ne peuvent régler leur différend par les moyens mentionnés au paragraphe précédent, le différend est d'un commun accord soumis à l'arbitrage dans les conditions définies dans l'annexe A à la présente convention.
3. Toutefois, les parties contractantes peuvent à n'importe quel moment déclarer reconnaître comme obligatoire de plein droit et sans convention spéciales, à l'égard de toute autre partie acceptant la même obligation, l'application de la procédure d'arbitrage conformément aux dispositions de l'annexe A. Une telle déclaration est notifiée par écrit au dépositaire, qui en donne communication aux autres parties.

Annexe A : Arbitrage

Article 3 :

Le tribunal arbitral est composé de trois membres: chacune des Parties au différend nomme un arbitre; les deux arbitres ainsi nommés désignent d'un commun accord le troisième arbitre, qui assume la présidence du tribunal. Ce dernier ne doit pas être ressortissant de l'une des Parties au différend, ni avoir sa résidence habituelle sur le territoire de l'une de ces Parties, ni se trouver au service de l'une d'elles, ni s'être déjà occupé de l'affaire à aucun titre.

Article 5 :

1. Le tribunal arbitral décide selon les règles du droit international et, en particulier, de la présente Convention et des protocoles concernés.
2. Tout tribunal arbitral constitué aux termes de la présente annexe établit ses propres règles de procédure.

Article 6 :

1. Les décisions du tribunal arbitral, tant sur la procédure que sur le fond, sont prises à la majorité des voix de ses membres.
2. Le tribunal peut prendre toutes mesures appropriées pour établir les faits. Il peut, à la demande de l'une des Parties, recommander les mesures conservatoires indispensables.
3. Si deux ou plusieurs tribunaux arbitraux constitués aux termes de la présente annexe se trouvent saisis de requêtes ayant des objets identiques ou analogues, ils peuvent s'informer des procédures relatives à l'établissement des faits et en tenir compte dans la mesure du possible.
4. Les Parties au différend fourniront toutes facilités nécessaires pour la conduite efficace de la procédure.
5. L'absence ou le défaut d'une partie au différend ne fait pas obstacle à la procédure.

Article 7 :

1. La sentence du tribunal arbitral est motivée. Elle est définitive et obligatoire pour les Parties au différend.

2. Tout différend qui pourrait surgir entre les Parties concernant l'interprétation ou l'exécution de la sentence peut être soumis par la Partie la plus diligente au tribunal arbitral qui l'a rendue ou, si ce dernier ne peut en être saisi, à un autre tribunal constitué à cet effet de la même manière que le premier.

• **Convention internationale MARPOL pour la prévention de la pollution par les navires faite à Londres le 2 novembre 1973**

Article 4 : Infractions

1. « Toute violation des dispositions de la présente Convention est sanctionnée par la législation de l'Autorité dont dépend le navire en cause, quel que soit l'endroit où l'infraction se produit. Si l'Autorité est informée d'une telle infraction et est convaincue qu'il existe des preuves suffisantes pour lui permettre d'engager des poursuites pour l'infraction présumée, elle engage ces poursuites le plus tôt possible conformément à sa législation ».

2. « Toute violation des dispositions de la présente Convention commises dans la juridiction d'une Partie à la Convention est sanctionnée par la législation de cette Partie. Chaque fois qu'une telle infraction se produit, la Partie doit :

a) soit engager des poursuites conformément à sa législation;

b) soit fournir à l'Autorité dont dépend le navire les preuves qui peuvent être en sa possession pour démontrer qu'il y a eu infraction ».

3. « Lorsque des informations ou des preuves relatives à une infraction à la Convention par un navire sont fournies à l'Autorité dont dépend le navire, cette Autorité informe rapidement l'Etat qui lui a fourni les renseignements ou les preuves des mesures prises ».

4. « Les sanctions prévues par la législation des Parties en application du présent article doivent être, par leur rigueur, de nature à décourager les contrevenants éventuels, et d'une sévérité égale quel que soit l'endroit où l'infraction a été commise ».

Article 6 : Recherche des infractions et mise en œuvre des dispositions de la Convention.

2. Tout navire auquel la présente Convention s'applique peut être soumis, dans tout port ou terminal au large d'une Partie, à l'inspection de fonctionnaires désignés ou autorisés par ladite Partie, en vue de vérifier s'il a rejeté des substances nuisibles en infraction aux dispositions des règles. Au cas où l'inspection fait apparaître une infraction aux dispositions de la Convention, le compte rendu en est communiqué à l'Autorité pour que celle-ci prenne des mesures appropriées.

3. Toute Partie fournit à l'Autorité la preuve, si elle existe, que ce navire a rejeté des substances nuisibles ou des effluents contenant de telles substances en infraction aux dispositions des règles. Dans toute la mesure du possible, cette infraction est portée à la connaissance du capitaine du navire par l'autorité compétente de cette Partie.

4. Dès réception de cette preuve, l'Autorité examine l'affaire et peut demander à l'autre Partie de lui fournir sur l'infraction des éléments de fait plus complets ou plus concluants. Si l'Autorité estime que la preuve est suffisante pour lui permettre d'intenter une action, elle intente une action dès que possible et conformément à sa législation. L'Autorité informe rapidement la Partie qui lui a signalé l'infraction présumée, ainsi que l'Organisation, des poursuites engagées.

5. Une Partie peut inspecter tout navire, auquel la présente Convention s'applique, qui fait escale dans un port ou un terminal au large relevant de sa juridiction lorsqu'une autre Partie lui demande de procéder à cette enquête en fournissant suffisamment de preuves que le navire a rejeté dans un lieu quelconque des substances nuisibles ou des effluents contenant de telles substances. Il est rendu compte de l'enquête à la Partie qui l'a demandée ainsi qu'à l'Autorité, afin que des mesures appropriées soient prises conformément aux dispositions de la présente Convention.

Article 10 : règlement des différends :

« Tout différend entre deux ou plusieurs Parties à la Convention relatif à l'interprétation ou à l'application de la présente convention, qui n'a pu être réglé par voie de négociation entre les Parties

en cause est, sauf décision contraire des parties, soumis à l'arbitrage à la requête de l'une des Parties, dans les conditions prévues au Protocole II de la présente convention ».

Protocole n° II: Arbitrage (en application de l'article 10 de la convention) :

Article 1er :

« A moins que les Parties au différend n'en disposent autrement, la procédure d'arbitrage est conduite conformément aux dispositions du présent Protocole ».

Article 2 :

1. « Il est constitué d'un tribunal arbitral sur requête adressée par une Partie à la convention à une autre Partie en application de l'article 10 de la présente convention. La requête d'arbitrage contient l'objet de la demande ainsi que toute pièce justificative à l'appui de l'exposé du cas.

2. « La Partie requérante informe le secrétaire général de l'Organisation du fait qu'elle a demandé la constitution d'un tribunal, au nom des Parties au différend ainsi que des articles de la convention ou règles dont l'interprétation ou l'application donne lieu, à son avis, au litige. Le secrétaire général transmet ces renseignements à toutes les Parties ».

Article 3 :

« Le tribunal est composé de trois membres : un arbitre nommé par chaque Partie au différend et un troisième arbitre désigné d'un commun accord par les deux premiers, qui assume la présidence du tribunal ».

Article 8 :

« Tout tribunal arbitral constitué aux termes du présent Protocole établit ses propres règles de procédure ».

Article 9 :

1. « Les décisions du tribunal tant sur sa procédure et le lieu de ses réunions que sur tout différend qui lui est soumis, sont prises à la majorité des voix de ses membres, l'absence ou l'abstention d'un des membres du tribunal désignés par les parties n'empêchant pas le tribunal de statuer. En cas de partage égal des voix, la voix du président est prépondérante ».

Article 10 :

1. « Le tribunal rend sa sentence dans un délai de cinq mois à dater de sa constitution, sauf s'il décide, en cas de nécessité de proroger ce délai, le délai supplémentaires étant de trois mois au maximum. La sentence du tribunal est motivée. Elle est définitive et sans appel et elle est communiquée au secrétaire général de l'Organisation. Les Parties doivent s'y conformer sans délai ».

- Convention internationale de 1969 sur l'intervention en haute mer en cas d'accident entraînant ou pouvant entraîner une pollution par les hydrocarbures faite à Bruxelles le 29 novembre 1969

Article 4 :

« Toute Partie à la Convention qui a pris des mesures en contravention avec les dispositions de la présente Convention, causant à autrui un préjudice, est tenue de le dédommager pour autant que les mesures dépassent ce qui est raisonnablement nécessaire pour parvenir aux fins mentionnées à l'article premier ».

Article 8 : Règlement des différends :

1. « Tout différend entre les Parties sur le point de savoir si les mesures prises en application de l'article premier contreviennent aux dispositions de la présente Convention, si une réparation est due en vertu de l'article VI, ainsi que sur le montant de l'indemnité, s'il n'a pu être réglé par voie de négociation entre les Parties en cause ou entre la Partie qui a pris les mesures et les personnes physiques ou morales qui demandent réparation, et sauf décision contraire des Parties, sera soumis à la requête de l'une des Parties en cause à la conciliation ou, en cas d'échec de la conciliation, à l'arbitrage, dans les conditions prévues à l'Annexe à la présente Convention ».
2. « La Partie qui a pris les mesures n'a pas le droit de repousser une demande de conciliation ou d'arbitrage présentée en vertu du paragraphe précédent pour le seul motif que les recours devant ses propres tribunaux ouverts par sa législation nationale n'ont pas tous été épuisés ».

- Chapitre I : De la conciliation

Article 1 :

« A moins que les Parties intéressées n'en conviennent autrement, la procédure de conciliation est organisée conformément aux dispositions du présent chapitre. »

Article 2 :

1. « Sur demande adressée par l'une des Parties à une autre Partie en application de l'article VIII de la Convention, il est constitué une Commission de conciliation ».

Article 3 :

1. « La Commission de conciliation est composée de trois membres: un membre nommé par l'Etat riverain qui a pris les mesures d'intervention, un membre nommé par l'Etat dont relèvent les personnes ou les biens affectés par ces mesures, et un troisième membre, désigné d'un commun accord par les deux premiers, qui assume la présidence de la Commission ».
2. « Ces conciliateurs sont choisis sur une liste de personnes établie à l'avance selon la procédure fixée à l'article 4 ci-dessous ».

Article 4 :

1. « La liste visée à l'article 3 ci-dessus est constituée de personnes qualifiées désignées par les Parties et est tenue à jour par l'Organisation ».

Article 5 :

1. « Sauf accord contraire des Parties, la Commission de conciliation établit son règlement intérieur et, dans tous les cas, la procédure est contradictoire... ».

Article 6 :

« Sauf accord contraire des Parties, les décisions de la Commission de conciliation sont prises à la majorité des voix et la Commission ne peut se prononcer sur le fond du différend que si tous ses membres sont présents ».

Article 9 :

« La recommandation doit être motivée... »

Article 12 :

« Les Parties au différend peuvent à tout moment de la procédure de conciliation décider d'un commun accord de recourir à une autre procédure de règlement des différends ».

- Chapitre II: De l'arbitrage

Article 13 :

1. « A moins que les Parties n'en disposent autrement, la procédure d'arbitrage est conduite conformément aux dispositions du présent chapitre. »

2. « En cas d'échec de la conciliation, la demande d'arbitrage doit être présentée dans les 180 jours qui suivent cet échec ».

Article 14 :

« Le tribunal arbitral est composé de trois membres; un arbitre nommé par l'Etat riverain qui a pris les mesures d'intervention, un arbitre nommé par l'Etat dont relèvent les personnes ou les biens affectés par ces mesures, et un autre arbitre qui assume la présidence du tribunal désigné d'un commun accord par les deux premiers ».

Article 17 :

« Tout tribunal arbitral constitué aux termes de la présente Annexe établit ses propres règles de procédure ».

Article 18 :

1. « Les décisions du tribunal, tant sur sa procédure et le lieu de ses réunions que sur le différend qui lui est soumis, sont prises à la majorité des voix de ses membres, l'absence ou l'abstention d'un des membres du tribunal dont la désignation incombait aux Parties ne faisant pas obstacle à la possibilité pour le tribunal de statuer. En cas de partage des voix, la voix du Président est prépondérante ».

Article 19 :

1. « La sentence du tribunal est motivée. Elle est définitive et sans recours. Les Parties doivent s'y conformer sans délai ».

2. « Tout différend qui pourrait surgir entre les Parties concernant l'interprétation et l'exécution de la sentence peut être soumis par la Partie la plus diligente au jugement du tribunal qui l'a rendue ou, si ce dernier ne peut en être saisi, d'un autre tribunal constitué à cet effet de la même manière que le premier ».

• **Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, 1969, Protocole fait à Londres le 19 novembre 1976 et Protocole du 19 novembre 1992**

Article 2 :

La présente Convention s'applique exclusivement:

a) aux dommages de pollution survenus:

i) sur le territoire, y compris la mer territoriale, d'un Etat contractant, et

ii) dans la zone économique exclusive d'un Etat contractant établie conformément au droit international ou, si un Etat contractant n'a pas établi cette zone, dans une zone située au-delà de la mer territoriale de cet Etat et adjacente à celle-ci, déterminée par cet Etat conformément au droit international et ne s'étendant pas au-delà de 200 miles marins des lignes de base à partir desquelles est mesurée la largeur de la mer territoriale;

Article 3 :

1. Le propriétaire du navire au moment d'un événement ou, si l'événement consiste en une succession de faits, au moment du premier de ces faits, est responsable de tout dommage par pollution causé par le navire et résultant de l'événement, sauf dans les cas prévus aux par. 2 et 3 du présent article.¹⁰

2. Le propriétaire n'est pas responsable s'il prouve que le dommage par pollution

a) résulte d'un acte de guerre, d'hostilités, d'une guerre civile, d'une insurrection, ou d'un phénomène naturel de caractère exceptionnel, inévitable et irrésistible, ou

b) résulte en totalité du fait qu'un tiers a délibérément agi ou omis d'agir dans l'intention de causer un dommage, ou

c) résulte en totalité de la négligence ou d'une autre action préjudiciable d'un gouvernement ou autre autorité responsable de l'entretien des feux ou autres aides à la navigation dans l'exercice de cette fonction.

4. Aucune demande de réparation de dommage par pollution ne peut être formée contre le propriétaire autrement que sur la base de la présente Convention. Sous réserve du par. 5 du présent article, aucune demande de réparation de dommage par pollution, qu'elle soit ou non fondée sur la présente Convention, ne peut être introduite contre:

a) les préposés ou mandataires du propriétaire ou les membres de l'équipage;

b) le pilote ou toute autre personne qui, sans être membre de l'équipage, s'acquitte de services pour le navire;

c) tout affréteur (sous quelque appellation que ce soit, y compris un affréteur coque nue) amateur ou amateur-gérant du navire;

d) toute personne accomplissant des opérations de sauvetage avec l'accord du propriétaire ou sur les instructions d'une autorité publique compétente;

e) toute personne prenant des mesures de sauvegarde;

f) tous préposés ou mandataires des personnes mentionnées aux al. c), d) et e); à moins que le dommage ne résulte de leur fait ou de leur omission personnels, commis avec l'intention de provoquer un tel dommage, ou commis téméairement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement.

5. Aucune disposition de la présente Convention ne porte atteinte aux droits de recours du propriétaire contre les tiers.

Article 5 :

1. Le propriétaire d'un navire est en droit de limiter sa responsabilité aux termes de la présente Convention à un montant total par événement calculé comme suit:

a) 4 510 000 unités de compte pour un navire dont la jauge ne dépasse pas 5000 unités;

b) pour un navire dont la jauge dépasse ce nombre d'unités, pour chaque unité de jauge supplémentaire, 631 unités de compte en sus du montant mentionné à l'al. a); étant entendu toutefois que le montant total ne pourra en aucun cas excéder 89 770 000 d'unités de compte.

2. Le propriétaire n'est pas en droit de limiter sa responsabilité aux termes de la présente Convention s'il est prouvé que le dommage par pollution résulte de son fait ou de son omission personnels, commis avec l'intention de provoquer un tel dommage, ou commis téméairement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement.

3. Pour bénéficier de la limitation prévue au paragraphe 1 du présent article, le propriétaire doit constituer un fonds s'élevant à la limite de sa responsabilité auprès du tribunal ou de toute autre autorité compétente de l'un quelconque des Etats contractants où une action est engagée en vertu de l'art. IX ou, à défaut d'une telle action, auprès d'un tribunal ou de toute autre autorité compétente de l'un quelconque des Etats contractants où une action peut être engagée en vertu de l'art. IX.

4. La distribution du fonds entre les créanciers s'effectue proportionnellement aux montants des créances admises.

...

Article 6 :

1. Lorsque, après l'événement, le propriétaire a constitué un fonds en application de l'art. V et est en droit de limiter sa responsabilité,

a) aucun droit à indemnisation pour dommages par pollution résultant de l'événement ne peut être exercé sur d'autres biens du propriétaire,

...

Article 7 :

1. Le propriétaire d'un navire immatriculé dans un Etat contractant et transportant plus de 2000 tonnes d'hydrocarbures en vrac en tant que cargaison est tenu de souscrire une assurance ou autre garantie financière, telle que cautionnement bancaire ou certificat délivré par un fonds international d'indemnisation, d'un montant fixé par application des limites de responsabilité prévues à l'art. V, par. 1, pour couvrir sa responsabilité pour dommage par pollution conformément aux dispositions de la présente Convention.

...

8. Toute demande en réparation de dommages dus à la pollution peut être formée directement contre l'assureur ou la personne dont émane la garantie financière couvrant la responsabilité du propriétaire pour les dommages par pollution. Dans un tel cas, le défendeur peut, même lorsque le propriétaire n'est pas en droit de limiter sa responsabilité conformément à l'art. V, par. 2, se prévaloir des limites de responsabilité prévues à l'art. V, par. 1. Le défendeur peut en outre se prévaloir des moyens de défense que le propriétaire serait lui-même fondé à invoquer, excepté ceux tirés de la faillite ou mise en liquidation du propriétaire. Le défendeur peut de surcroît se prévaloir du fait que les dommages par pollution résultent d'une faute intentionnelle du propriétaire lui-même, mais il ne peut se prévaloir d'aucun des autres moyens de défense qu'il aurait pu être fondé à invoquer dans une action intentée par le propriétaire contre lui. Le défendeur peut dans tous les cas obliger le propriétaire à se joindre à la procédure.

...

Article 8 :

Les droits à indemnisation prévus par la présente Convention s'éteignent à défaut d'action en justice intentée en application des dispositions de celle-ci dans les trois ans à compter de la date où le dommage est survenu. Néanmoins, aucune action en justice ne peut être intentée après un délai de six ans, à compter de la date où s'est produit l'événement ayant occasionné le dommage. Lorsque cet événement s'est produit en plusieurs étapes, le délai de six ans court à dater de la première de ces étapes.

Article 9 :

1. Lorsqu'un événement a causé un dommage par pollution sur le territoire, y compris la mer territoriale, ou dans une zone telle que définie à l'art. II, d'un ou de plusieurs Etats contractants, ou que des mesures de sauvegarde ont été prises pour prévenir ou atténuer tout dommage par pollution sur ce territoire, y compris la mer territoriale, ou dans une telle zone, il ne peut être présenté de demande d'indemnisation que devant les tribunaux de ce ou de ces Etats contractants. L'avis doit être donné au défendeur, dans un délai raisonnable, de l'introduction de telles demandes.

2. Chaque Etat contractant veille à ce que ses tribunaux aient compétence pour connaître de telles actions en réparation.

3. Après la constitution du fonds conformément aux dispositions de l'art. V, les tribunaux de l'Etat où le fonds est constitué sont seuls compétents pour statuer sur toutes questions de répartition et de distribution du fonds.

Article 10 :

1. Tout jugement d'un tribunal compétent en vertu de l'art. IX, qui est exécutoire dans l'Etat d'origine où il ne peut plus faire l'objet d'un recours ordinaire est reconnu dans tout autre Etat contractant, sauf:

- a) si le jugement a été obtenu frauduleusement;
- b) si le défendeur n'a pas été averti dans des délais raisonnables et mis en mesure de présenter sa défense.

2. Tout jugement qui est reconnu en vertu du par. 1 du présent article est exécutoire dans chaque Etat contractant dès que les procédures exigées dans ledit Etat ont été remplies. Ces procédures ne sauraient autoriser une révision au fond de la demande.

• Convention internationale portant création d'un Fonds International d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures et Protocoles de 1976 et 1992

Article 2 :

1. Un Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution, désigné sous le nom de «Fonds international d'indemnisation de 1992 pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures» et ci-après dénommé «le Fonds» est créé aux fins suivantes:

- a) assurer une indemnisation pour les dommages par pollution dans la mesure où la protection qui découle de la Convention de 1992 sur la responsabilité est insuffisante;
- b) atteindre les objectifs connexes prévus par la présente Convention.

2. Dans chaque Etat contractant, le Fonds est reconnu comme une personne juridique pouvant, en vertu de la législation de cet Etat, assumer des droits et obligations et être partie à toute action engagée auprès des tribunaux dudit Etat. Chaque Etat contractant doit reconnaître l'Administrateur du Fonds (ci-après dénommé l'«Administrateur») comme le représentant légal du Fonds.

Article 3 :

La présente Convention s'applique exclusivement :

- a) aux dommages par pollution survenus:
 - i) sur le territoire, y compris la mer territoriale, d'un Etat contractant, et
 - ii) dans la zone économique exclusive d'un Etat contractant établie conformément au droit international ou, si un Etat contractant n'a pas établi cette zone, dans une zone située au-delà de la mer territoriale de cet Etat et adjacente à celle-ci, déterminée par cet Etat conformément au droit international et ne s'étendant pas au-delà de 200 milles marins des lignes de base à partir desquelles est mesurée la largeur de la mer territoriale;
- b) aux mesures de sauvegarde, où qu'elles soient prises, destinées à éviter ou à réduire de tels dommages.

Indemnisation :

Article 4 :

1. Pour s'acquitter des fonctions prévues à l'art. 2, par. 1 a), le Fonds est tenu d'indemniser toute personne ayant subi un dommage par pollution si cette personne n'a pas été en mesure d'obtenir une réparation équitable des dommages sur la base de la Convention de 1992 sur la responsabilité pour l'une des raisons suivantes:

- a) la Convention de 1992 sur la responsabilité ne prévoit aucune responsabilité pour les dommages en question;

b) le propriétaire responsable aux termes de la Convention de 1992 sur la responsabilité est incapable, pour des raisons financières, de s'acquitter pleinement de ses obligations et toute garantie financière qui a pu être souscrite en application de l'art. VII de ladite Convention ne couvre pas les dommages en question ou ne suffit pas pour satisfaire les demandes de réparation de ces dommages. Le propriétaire est considéré comme incapable, pour des raisons financières, de s'acquitter de ses obligations et la garantie est considérée comme insuffisante, si la victime du dommage par pollution, après avoir pris toutes les mesures raisonnables en vue d'exercer les recours qui lui sont ouverts, n'a pu obtenir intégralement le montant des indemnités qui lui sont dues aux termes de la Convention de 1992 sur la responsabilité;

c) les dommages excèdent la responsabilité du propriétaire telle qu'elle est limitée aux termes de l'art. V, par. 1, de la Convention de 1992 sur la responsabilité ou aux termes de toute autre convention en vigueur ou ouverte à la signature, ratification ou adhésion, à la date de la présente Convention.

Aux fins du présent article, les dépenses encourues et les sacrifices consentis volontairement par le propriétaire ou pour éviter ou réduire une pollution sont considérés, pour autant qu'ils soient raisonnables, comme des dommages par pollution.

2. Le Fonds est exonéré de toute obligation aux termes du paragraphe précédent dans les cas suivants:

a) s'il prouve que le dommage par pollution résulte d'un acte de guerre, d'hostilités, d'une guerre civile ou d'une insurrection ou qu'il est dû à des fuites ou rejets d'hydrocarbures provenant d'un navire de guerre ou d'un autre navire appartenant à un Etat ou exploité par lui et affecté exclusivement, au moment de l'événement, à un service non commercial d'Etat; ou

b) si le demandeur ne peut pas prouver que le dommage est dû à un événement mettant en cause un ou plusieurs navires.

3. Si le Fonds prouve que le dommage par pollution résulte, en totalité ou en partie, soit du fait que la personne qui l'a subi a agi ou omis d'agir dans l'intention de causer un dommage, soit de la négligence de cette personne, le Fonds peut être exonéré de tout ou partie de son obligation d'indemniser cette personne. Le Fonds est, de toute manière, exonéré dans la mesure où le propriétaire a pu l'être aux termes de l'art. III, par. 3 de la Convention de 1992 sur la responsabilité. Toutefois, cette exonération du Fonds ne s'applique pas aux mesures de sauvegarde.

4. a) Sauf dispositions contraires des al. b) et c) du présent paragraphe, le montant total des indemnités que le Fonds doit verser pour un événement déterminé en vertu du présent article est limité de manière que la somme de ce montant et du montant des indemnités effectivement versées, en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité, pour réparer des dommages par pollution relevant du champ d'application de la présente Convention tel que défini à l'art. 3 n'excède pas 203 000 000 unités de compte.

b) Sauf dispositions contraires de l'al. c), le montant total des indemnités que le Fonds doit verser en vertu du présent article pour les dommages par pollution résultant d'un phénomène naturel de caractère exceptionnel, inévitable et irrésistible, ne peut excéder 203 000 000 unités de compte.

c) Le montant maximal d'indemnisation visé aux al. a) et b) est fixé à 300 740 000 unités de compte pour un événement déterminé survenant au cours de toute période pendant laquelle il y a trois Parties à la présente Convention pour lesquelles le total des quantités pertinentes d'hydrocarbures donnant lieu à contribution qui ont été reçues au cours de l'année civile précédente par des personnes sur le territoire de ces Parties est égal ou supérieur à 600 millions de tonnes.

...

5. Si le montant des demandes établies contre le Fonds excède le montant total des indemnités que le Fonds doit verser en vertu du par. 4, le montant disponible au titre de la présente Convention est réparti au marc le franc entre les demandeurs sur la base des créances établies.

7. A la demande d'un Etat contractant, le Fonds met ses services à la disposition de cet Etat dans la mesure où ils sont nécessaires pour l'aider à disposer rapidement du personnel, du matériel et des services dont il a besoin pour prendre des mesures visant à prévenir ou à limiter un dommage par pollution résultant d'un événement pour lequel le Fonds peut être appelé à verser des indemnités en vertu de la présente Convention.

Article 6 :

Les droits à indemnisation prévus par l'art. 4 s'éteignent à défaut d'action en justice intentée en application des dispositions de cet article, ou de notification faite conformément à l'art. 7, par. 6, dans les trois ans qui suivent la date à laquelle le dommage est survenu. Néanmoins, aucune action en justice ne peut être intentée après un délai de six ans à compter de la date à laquelle s'est produit l'événement ayant causé le dommage.

Article 7 :

1. Sous réserve des dispositions ci-après, il ne peut être intenté d'action en réparation contre le Fonds en vertu de l'art. 4 que devant les juridictions compétentes aux termes de l'art. IX de la Convention de 1992 sur la responsabilité, pour les actions en justice contre le propriétaire qui est responsable des dommages par pollution résultant de l'événement en question ou qui en aurait été responsable en l'absence des dispositions de l'art. III, par. 2 de la Convention de 1992 sur la responsabilité.

2. Chaque Etat contractant rend ses juridictions compétentes pour connaître de toute action contre le Fonds visée au par. 1

3. Si une action en réparation de dommage par pollution est intentée devant un tribunal compétent, aux termes de l'art. IX de la Convention de 1992 sur la responsabilité, contre le propriétaire d'un navire ou contre son garant, le tribunal saisi de l'affaire est seul compétent pour connaître de toute demande d'indemnisation du même dommage introduite contre le Fonds conformément à l'art. 4 de la présente Convention. Toutefois, si une action en réparation de dommage par pollution est intentée en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité devant un tribunal d'un Etat qui est Partie à la Convention de 1992 sur la responsabilité sans être en même temps Partie à la présente Convention, toute action contre le Fonds visée à l'art. 4 de la présente Convention peut, au choix du demandeur, être intentée soit devant le tribunal compétent de l'Etat où se trouve le siège principal du Fonds, soit devant tout tribunal d'un Etat Partie à cette Convention et qui a compétence en vertu de l'art. IX de la Convention de 1992 sur la responsabilité.

...

6. Sans préjudice des dispositions du par. 4, si une action en réparation de dommage par pollution a été intentée devant un tribunal compétent d'un Etat contractant contre un propriétaire ou son garant, aux termes de la Convention de 1992 sur la responsabilité, la loi nationale de l'Etat en question doit permettre à toute partie à la procédure de notifier cette action au Fonds. Si une telle notification a été faite suivant les modalités prescrites par la loi de l'Etat où se trouve le tribunal saisi en laissant au Fonds un délai suffisant pour pouvoir intervenir utilement comme partie à la procédure, tout jugement rendu par le tribunal dans cette procédure et qui est devenu définitif et exécutoire dans l'Etat où il a été prononcé est opposable au Fonds, même si celui-ci n'est pas intervenu dans la procédure, en ce sens qu'il n'est pas en droit de contester les motifs et le dispositif de jugement.

Article 8 :

Sous réserve de toute décision concernant la répartition prévue à l'art. 4, par. 5, tout jugement rendu contre le Fonds par un tribunal compétent en vertu de l'art. 7, par. 1 et 3, et qui, dans l'Etat d'origine, est devenu exécutoire et ne peut plus faire l'objet d'un recours ordinaire est reconnu exécutoire dans tout Etat contractant aux conditions prévues à l'art. X de la Convention de 1992 sur la responsabilité.

- **Convention sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes du 19 novembre 1976, et protocole du 3 mai 1996 (pas en vigueur en France)**

Chapitre 1 : Le droit à limitation

Article 1 : Personnes en droit de limiter leur responsabilité

1. Les propriétaires de navires et les assistants, tels que définis ci-après, peuvent limiter leur responsabilité conformément aux règles de la présente Convention à l'égard des créances visées à l'art. 2.
2. L'expression «propriétaire de navire» désigne le propriétaire, l'affrètement, l'armateur et l'armateur-gérant d'un navire de mer.
3. Par «assistant», on entend toute personne fournissant des services en relation directe avec les opérations d'assistance ou de sauvetage. Ces opérations comprennent également celles que vise l'art. 2, par. 1, al. d), e) et f).
4. Si l'une quelconque des créances prévues à l'art. 2 est formée contre toute personne dont les faits, négligences et fautes entraînent la responsabilité du propriétaire ou de l'assistant, cette personne est en droit de se prévaloir de la limitation de la responsabilité prévue dans la présente Convention.
5. Dans la présente Convention l'expression «responsabilité du propriétaire de navire » comprend la responsabilité résultant d'une action formée contre le navire lui-même.
6. L'assureur qui couvre la responsabilité à l'égard des créances soumises à limitation conformément aux règles de la présente Convention est en droit de se prévaloir de celle-ci dans la même mesure que l'assuré lui-même.
7. Le fait d'invoquer la limitation de la responsabilité n'emporte pas la reconnaissance de cette responsabilité.

Article 2 : Créances soumises à la limitation

1. Sous réserve des art. 3 et 4, les créances suivantes, quel que soit le fondement de la responsabilité, sont soumises à la limitation de la responsabilité:
 - a) créances pour mort ou lésions corporelles, pour pertes et pour dommages à tous biens (y compris les dommages causés aux ouvrages d'art des ports, bassins, voies navigables et aides à la navigation), survenus à bord du navire ou en relation directe avec l'exploitation de celui-ci ou avec des opérations d'assistance ou de sauvetage, ainsi que pour tout autre préjudice en résultant;
 - b) créances pour tout préjudice résultant d'un retard dans le transport par mer de la cargaison, des passagers ou de leurs bagages;
 - c) créances pour d'autres préjudices résultant de l'atteinte à tous droits de source extracontractuelle, et survenus en relation directe avec l'exploitation du navire ou avec des opérations d'assistance ou de sauvetage;
 - 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;
 - f) créances produites par une personne autre que la personne responsable pour les mesures prises afin de prévenir ou de réduire un dommage pour lequel la personne responsable peut limiter sa responsabilité conformément à la présente Convention, et pour les dommages ultérieurement causés par ces mesures.
2. Les créances visées au paragraphe 1 sont soumises à la limitation de la responsabilité même si elles font l'objet d'une action, contractuelle ou non, récursoire ou en garantie. Toutefois, les créances produites aux termes des al. d), e) et f) du par. 1 ne sont pas soumises à la limitation de responsabilité dans la mesure où elles sont relatives à la rémunération en application d'un contrat conclu avec la personne responsable.

Article 3 : Créances exclues de la limitation

Les règles de la présente Convention ne s'appliquent pas:

- a) aux créances du chef d'assistance, de sauvetage, ou de contribution en avarie commune;
- b) aux créances pour dommages dus à la pollution par les hydrocarbures au sens de la Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures en date du 29 novembre 1969, ou de tout amendement ou de tout protocole à celle-ci qui est en vigueur;

- c) aux créances soumises à toute convention internationale ou législation nationale régissant ou interdisant la limitation de la responsabilité pour dommages nucléaires;
- d) aux créances pour dommages nucléaires formées contre le propriétaire d'un navire nucléaire;
- e) aux créances des préposés du propriétaire du navire ou de l'assistant dont les fonctions se rattachent au service du navire ou aux opérations d'assistance ou de sauvetage ainsi qu'aux créances de leurs héritiers, ayants cause ou autres personnes fondées à former de telles créances si, selon la loi régissant le contrat d'engagement conclu entre le propriétaire du navire ou l'assistant et les préposés, le propriétaire du navire ou l'assistant n'est pas en droit de limiter sa responsabilité relativement à ces créances, ou, si, selon cette loi, il ne peut le faire qu'à concurrence d'un montant supérieur à celui prévu à l'art. 6.

Article 4 : Conduite supprimant la limitation

Une personne responsable n'est pas en droit de limiter sa responsabilité s'il est prouvé que le dommage résulte de son fait ou de son omission personnels, commis avec l'intention de provoquer un tel dommage, ou commis témérement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement.

Chapitre II : Limites de la responsabilité

Article 6 : Limites générales

1. Les limites de la responsabilité à l'égard des créances autres que celles mentionnées à l'art. 7, nées d'un même événement, sont fixées comme suit:

- a) s'agissant des créances pour mort ou lésions corporelles,
 - i) à 333 000 unités de compte pour un navire dont la jauge ne dépasse pas 500 tonneaux;
 - ii) pour un navire dont la jauge dépasse le chiffre ci-dessus, au montant suivant qui vient s'ajouter au montant indiqué à l'al. i):
 - pour chaque tonneau de 501 à 3000 tonneaux, 500 unités de compte;
 - pour chaque tonneau de 3001 à 30 000 tonneaux, 333 unités de compte;
 - pour chaque tonneau de 30 001 à 70 000 tonneaux, 250 unités de compte;
 - et pour chaque tonneau au-dessus de 70 000 tonneaux, 167 unités de compte,
- b) s'agissant de toutes les autres créances,
 - i) à 167 000 unités de compte pour un navire dont la jauge ne dépasse pas 500 tonneaux;
 - ii) pour un navire dont la jauge dépasse le chiffre ci-dessus, au montant suivant qui vient s'ajouter au montant indiqué à l'al. i):
 - pour chaque tonneau de 501 à 30 000 tonneaux, 167 unités de compte;
 - pour chaque tonneau de 30 001 à 70 000 tonneaux, 125 unités de compte, et pour chaque tonneau au-dessus de 70 000 tonneaux, 83 unités de compte.

2. Lorsque le montant calculé conformément à l'al. a) du par. 1 est insuffisant pour régler intégralement les créances visées dans cet alinéa, le montant calculé conformément à l'al. b) du par. 1 peut être utilisé pour régler le solde impayé des créances visées à l'al. a) du par. 1 et ce solde impayé vient en concurrence avec les créances visées à l'al. b) du par. 1.

3. Toutefois, sans préjudice du droit des créances pour mort ou lésions corporelles conformément au par. 2, un Etat Partie peut stipuler dans sa législation nationale que les créances pour dommages causés aux ouvrages d'art des ports, bassins, voies navigables et aides à la navigation ont, sur les autres créances visées à l'al. b) du par. 1, la priorité qui est prévue par cette législation.

4. Les limites de la responsabilité de tout assistant n'agissant pas à partir d'un navire, ou de tout assistant agissant uniquement à bord du navire auquel ou à l'égard duquel il fournit des services d'assistance ou de sauvetage, sont calculées selon une jauge de 1500 tonneaux.

5. Aux fins de la présente Convention, la jauge du navire est la jauge brute calculée conformément aux règles de jaugeage prévues à l'Annexe 1 de la Convention internationale de 1969 sur le jaugeage des navires.

Article 9 : Concours de créances

1. Les limites de la responsabilité déterminées selon l'art. 6 s'appliquent à l'ensemble de toutes les créances nées d'un même événement:

a) à l'égard de la personne ou des personnes visées au par. 2 de l'art. 1 et de toute personne dont les faits, négligences ou fautes entraînent la responsabilité de celle-ci ou de celles-ci; ou

b) à l'égard du propriétaire d'un navire qui fournit des services d'assistance ou de sauvetage à partir de ce navire et à l'égard de l'assistant ou des assistants agissant à partir dudit navire et de toute personne dont les faits, négligences ou fautes entraînent la responsabilité de celui-ci ou de ceux-ci;

c) à l'égard de l'assistant ou des assistants n'agissant pas à partir d'un navire ou agissant uniquement à bord du navire auquel ou à l'égard duquel des services d'assistance ou de sauvetage sont fournis et de toute personne dont les faits, négligences ou fautes entraînent la responsabilité de celui-ci ou de ceux-ci.

2. Les limites de la responsabilité déterminées selon l'art. 7 s'appliquent à l'ensemble de toutes les créances pouvant naître d'un même événement à l'égard de la personne ou des personnes visées au par. 2 de l'article premier s'agissant du navire auquel il est fait référence à l'art. 7 et de toute personne dont les faits, négligences ou fautes entraînent la responsabilité de celle-ci ou de celles-ci

Article 10 : Limitation de la responsabilité sans constitution d'un fonds de limitation

1. La limitation de la responsabilité peut être invoquée même si le fonds de limitation visé à l'art. 11 n'a pas été constitué. Toutefois, un Etat Partie peut stipuler dans sa législation nationale que lorsqu'une action est intentée devant ses tribunaux pour obtenir le paiement d'une créance soumise à limitation, une personne responsable ne peut invoquer le droit de limiter sa responsabilité que si un fonds de limitation a été constitué conformément aux dispositions de la présente Convention ou est constitué lorsque le droit de limiter la responsabilité est invoqué.

2. Si la limitation de la responsabilité est invoquée sans constitution d'un fonds de limitation, les dispositions de l'art. 12 s'appliquent à l'avenant.

3. Les règles de procédure concernant l'application du présent article sont régies par la législation nationale de l'Etat Partie dans lequel l'action est intentée.

Chapitre III Le fonds de limitation

Article 11 : Constitution du fonds

1. Toute personne dont la responsabilité peut être mise en cause peut constituer un fonds auprès du tribunal ou de toute autre autorité compétente de tout Etat Partie dans lequel une action est engagée pour des créances soumises à limitation. Le fonds est constitué à concurrence du montant tel qu'il est calculé selon les dispositions des art. 6 et 7 applicables aux créances dont cette personne peut être responsable, augmenté des intérêts courus depuis la date de l'événement donnant naissance à la responsabilité jusqu'à celle de la constitution du fonds. Tout fonds ainsi constitué n'est disponible que pour régler les créances à l'égard desquelles la limitation de la responsabilité peut être invoquée.

2. Un fonds peut être constitué, soit en consignation la somme, soit en fournissant une garantie acceptable en vertu de la législation de l'Etat Partie dans lequel le fonds est constitué, et considérée comme adéquate par le tribunal ou par toute autre autorité compétente.

...

Créance contre une personne disposant d'un fonds de limitation : exercice de la créance sur ce fond et sur aucun autre bien de la personne ayant constitué le fond.

Article 13 : Fin de non-recevoir

1. Si un fonds de limitation a été constitué conformément à l'art. 11, aucune personne ayant produit une créance contre le fonds ne peut être admise à exercer des droits relatifs à cette créance sur d'autres biens d'une personne par qui ou au nom de laquelle le fonds a été constitué.

...

Chapitre IV : Champ d'application

Article 15 :

1. La présente Convention s'applique chaque fois qu'une personne mentionnée à l'article premier cherche à limiter sa responsabilité devant le tribunal d'un Etat Partie, tente de faire libérer un navire ou tout autre bien saisi ou de faire lever toute autre garantie fournie devant la juridiction dudit Etat. Néanmoins, tout Etat Partie a le droit d'exclure totalement ou partiellement de l'application de la présente Convention toute personne mentionnée à l'article premier qui n'a pas, au moment où les dispositions de la présente Convention sont invoquées devant les tribunaux de cet Etat, sa résidence habituelle ou son principal établissement dans l'un des Etats Parties ou dont le navire à raison duquel elle invoque le droit de limiter sa responsabilité ou dont elle veut obtenir la libération, ne bat pas, à la date ci-dessus prévue, le pavillon de l'un des Etats Parties.

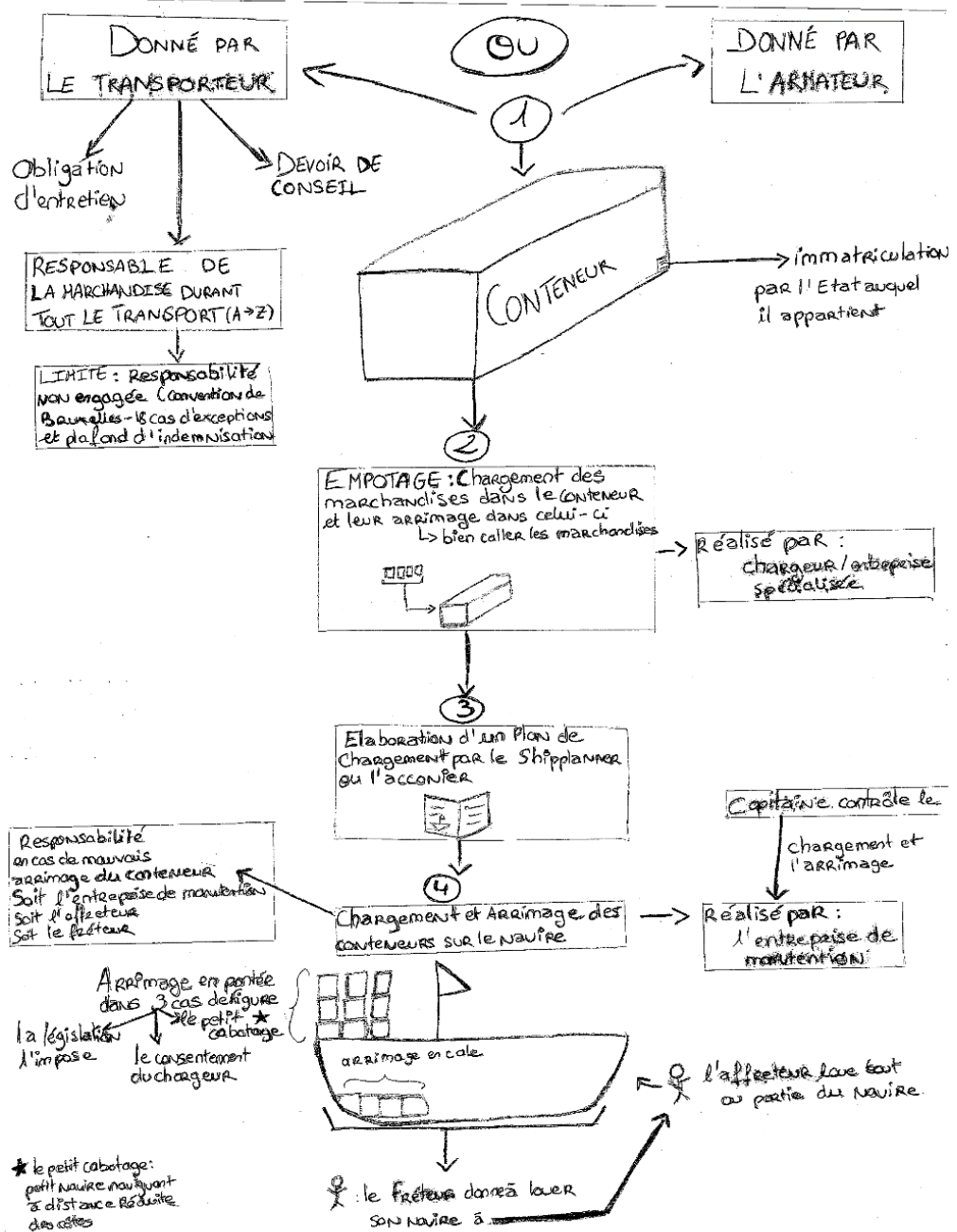
2. Un Etat Partie peut stipuler aux termes de dispositions expresses de sa législation nationale que le régime de la limitation de la responsabilité s'applique aux navires qui sont:

a) en vertu de la législation dudit Etat, des bateaux destinés à la navigation sur les voies d'eau intérieures;

b) des navires d'une jauge inférieure à 300 tonneaux. Un Etat Partie qui fait usage de la faculté prévue au présent paragraphe notifie au depositaire les limites de la responsabilité adoptées dans sa législation nationale ou le fait que de telles limites ne sont pas prévues.

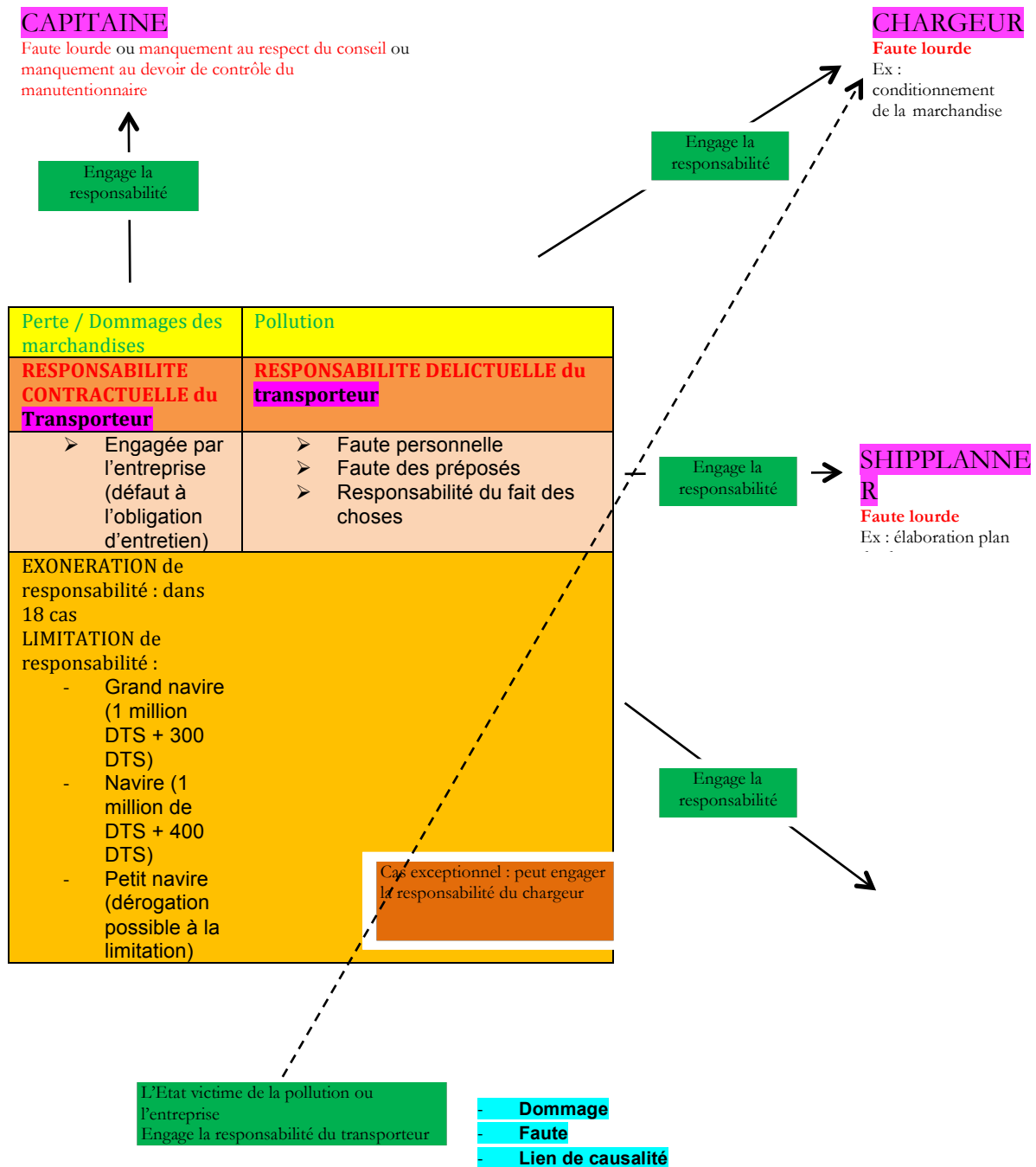
3. Un Etat Partie peut stipuler aux termes de dispositions expresses de sa législation nationale que le régime de la limitation de la responsabilité s'applique aux créances nées d'événements dans lesquels les intérêts de personnes qui sont ressortissantes d'autres Etats Parties ne sont en aucune manière en cause.

II. Schéma : L'arrimage d'un conteneur



Justine BROSSARD
 Chelna HALVIA

III. Schéma : La chaîne de responsabilités pour les conteneurs perdus en mer



BIBLIOGRAPHIE

I. Documents officiels

Textes internationaux :

- OMI, Convention internationale pour la prévention de la pollution des eaux de la mer par les hydrocarbures, 12 mai 1954, Londres
- OMI, Convention internationale sur l'intervention en haute mer en cas d'accident entraînant ou pouvant entraîner une pollution par les hydrocarbures, 29 novembre 1969, Bruxelles
- OMI, Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, 29 novembre 1969, Bruxelles et ses Protocoles du 19 novembre 1976 et du 27 novembre 1992
- OMI, Convention internationale portant création d'un Fonds International d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, Londres, 18 décembre 1971 et ses Protocoles du 19 novembre 1976 et du 27 novembre 1992
- OMI, Convention internationale sur la sécurité des conteneurs, 2 décembre 1972, Genève
- OMI, Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires, 2 novembre 1973, Londres
- PNUE, Convention d'Helsinki pour la protection du milieu marin dans la zone de la mer Baltique, 22 mars 1974, Helsinki
- OMI, Convention sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes, 19 novembre 1976, Londres et son Protocole du 3 mai 1996
- ONU, Convention des Nations Unies sur le transport de marchandises par mer (Règles de Hambourg), 31 mars 1978, Hambourg
- PNUE, Convention pour la protection de la mer Méditerranée contre la pollution, 16 février 1976, Barcelone et son Protocole relatif à la prévention de la pollution de la mer Méditerranée par les mouvements transfrontières de déchets dangereux et leur élimination, 1^{er} octobre 1996, Izmir
- ONU, Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, 10 décembre 1982, Montego Bay
- PNUE, Convention de Bâle sur le contrôle des mouvements transfrontières de déchets dangereux et de leur élimination, 22 mars 1989, Bâle
- OMI, Convention internationale sur la préparation, la lutte et la coopération en matière de pollution par les hydrocarbures, 30 novembre 1990, Londres
- PNUE, Convention pour la protection du milieu marin de l'Atlantique du nord-est, 21 et 22 septembre 1992, Paris
- OMI Convention de Londres sur la responsabilité et l'indemnisation pour les dommages liés au transport par mer de substances nocives et potentiellement dangereuses, 3 mai 1996, Londres
- OMI, Convention internationale de Nairobi sur l'enlèvement des épaves, 18 Mai 2007, Nairobi

Directives européennes :

- Directive 75/442/CEE du 15 juillet 1975 relative aux déchets abrogée par la Directive 2006/12/CE du Parlement et du Conseil du 5 avril 2006
- Directive 2002/59/CE du Parlement et du Conseil du 27 juin 2002 relative à la mise en place d'un système communautaire de suivi du trafic des navires

- Directive 2004/35/CE du Parlement et du Conseil du 21 avril 2004 sur la responsabilité environnementale en ce qui concerne la prévention et la réparation des dommages environnementaux
- Directive 2005/35/CE du Parlement et du Conseil du 7 septembre 2005 relative la pollution causée par les navires et les sanctions en cas d'infraction
- Directive 2008/98/CE du Parlement et du Conseil du 19 novembre 2008 relative aux déchets et abrogeant certaines directives
- Directive 2009/15/CE du Parlement et du Conseil du 23 avril 2009 établissant des règles et normes communes concernant les organismes habilités à effectuer l'inspection et la visite des navires et les activités pertinentes des administrations maritimes
- Directive 2009/20/CE du Parlement et du Conseil du 23 avril 2009 relative à l'assurance des propriétaires de navire pour les créances maritimes

Codes français :

- Code de l'environnement
- Code des transports

Lois françaises :

- Loi Barnier du 2 février 1995, n°95-10, relative au renforcement de la protection de l'environnement
- Loi du 1^{er} août 2008, n°2008-757, relative à la responsabilité environnementale et à diverses dispositions d'adaptation au droit communautaire dans le domaine de l'environnement
- Loi du 3 août 2009, n° 2009-967, de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement

II. Jurisprudences

Jurisprudence de la Cour de Justice de l'Union Européenne :

- CJCE, Demirel, affaire 12/86, 30 septembre 1987, (point 14)
- CJCE, Wählergruppe Gemeinsam, affaire C-171/01, 8 mai 2003, (point 54)
- CJCE, Etang de Berre, affaire C-213/03, 15 juillet 2004, (point 39)
- CJUE, Commune de Mesquer c/ société Total France SA et Société totale international Ltd, affaire C-188/07, 24 juin 2008

Jurisprudence française :

- Conseil d'Etat, 6^{ème} et 1^{ère} sous-sections réunies, Association Ban Asbestos France, Association Greenpeace France, Comité anti-amiante Jussieu, Association nationale de défense des victimes de l'amiante, 15 février 2006
- Tribunal de Grande Instance de Paris, Erika, 16 janvier 2008
- Cour de Cassation, 3^{ème} Chambre civile, Commune de Mesquer, 17 décembre 2008
- Cour d'Appel de Paris, Erika, 30 mars 2010
- Cour de Cassation, Chambre criminelle, Erika, 25 septembre 2012

III. Ouvrages

- DELEBECQUE Philippe, *Droit Maritime*, Précis Dalloz, Droit Privé, 13^{ème} Edition, 2014
- MALJEAN-DUBOIS Sandrine, *Quel Droit pour l'environnement ?*, Les fondamentaux, 2008
- VINCENT Philippe, *Droit de la mer*, Editions Larcier, 2008

IV. Articles de doctrine, notes de synthèse, guides

Articles de doctrine

- BOUTONNET Mathilde, « l'Erika : une vraie-fausse reconnaissance du préjudice écologique », *Environnement et développement durable*, Revue mensuelle Lexisnexis Jurisclasseur, Janvier 2013, n°1, pp 2-25.
- CABON Maxime et QUIVORON Adrien, « L'action en réparation des victimes de pollution marine », *AJ Pénal*, 2012, 581p.
- CAMPROUX-DUFFRENE M.-P., « Le contentieux de la réparation civile des atteintes à l'environnement après la loi du 1er août 2008 sur la responsabilité environnementale », *RLDC*, n° 71, 2010.
- GAUTIER-AUDEBERT Agnès, « Fascicule 140, Domaine maritime international », *Revue mensuelle Lexisnexis Jurisclasseur*, 20 Février 2009, point 89.
- HA GNOC Julie, « Epaves maritimes », Fascicule 1140, *Revue mensuelle Lexisnexis Jurisclasseur Transport*, 2 janvier 2012.
- KISS Alexandre-Charles, « Récents traités régionaux concernant la pollution de la mer », *Annuaire français de droit international*, volume 22, 1976, 726p.
- NDENDÉ Martin, « Chute de conteneurs en mer et régime des épaves », *Revue de Droit des transports et de la mobilité*, mars 2009.

Notes de synthèse et guides :

- Conteneurs et porte-conteneurs : nouvel enjeu de la sécurité maritime, ISEMAR, Note de Synthèse n°99, novembre 2007.
- KREMER Xavier, Conteneurs et colis perdus en mer, Guide opérationnel, CEDRE, 2011.

V. Pages internet

- Intervention lors d'un débat européen au Parlement européen : Maire Geoghegan-Quinn (membre de la Commission européenne), Débats du Jeudi 21 octobre 2010, sujet « 4. Conteneurs perdus en mer et indemnisation (débat) », Registre des documents :
 - <http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?type=CRE&reference=20101021&secondRef=ITEM-004&language=FR>
- Bureau international des containers et du transport intermodal :
 - <http://www.bic-code.org/>
- Etat des signatures et ratifications de la Convention de Barcelone et de ses protocoles, mis à jour le 14 octobre 2014 :
 - <http://www.unepmap.org/index.php?module=content2&catid=001001001>
- VIEL Hélène, « L'affaire ERIKA : définition des déchets et choix du responsable », *Lepetitjuriste.fr*, juillet 2008 :
 - <http://www.lepetitjuriste.fr/droit-de-lenvironnement/droit-de-l-environnement/laffaire-de-lerika-definition-des-dechets-a-choix-du-responsable>
- Dossier Erika, « Sécurité maritime : bilan des avancés et des perspectives », février 2007 :
 - http://www.developpementdurable.gouv.fr/IMG/pdf/dossier_securite_maritime_cle28d191-1.pdf

- Ministère du développement durable et de l'énergie
- www.developpement-durable.gouv.fr

- Centre de documentation, de recherche, et d'expérimentations sur les pollutions accidentelles des eaux
- www.cedre.fr