

# **Transport par mer**

## **des marchandises dangereuses**

**Réflexions sur les textes et les réalités,  
suite à la perte en mer de conteneurs, par différents navires  
durant l'hiver 1993/1994**

Jean-Paul DECLERCQ

Capitaine au Long Cours

Docteur en Droit

Chercheur au Centre de droit Maritime

Université de Nantes

Aujourd'hui comme hier les tempêtes, en mer comme à terre, peuvent atteindre une puissance énorme, destructrice.

A la violence des vents s'ajoute, en mer, la force de la mer, et le "péril de la mer", pour ceux qui l'ont affronté, n'est pas un vain mot.

Nous ne sommes plus, cependant, à l'époque d'Ulysse ou de Colomb, et, les progrès de la technique aidant, les naufrages devraient aujourd'hui rester limités à quelques cas, et la sécurité des marins devrait pouvoir être assurée en toutes circonstances <sup>(1)</sup>.

Mais si le navire moderne peut faire face à la tempête, les mêmes lourds paquets de mer peuvent, aujourd'hui, comme hier, s'abattre sur les ponts, occasionner des avaries aux superstructures du navire, ou aux marchandises chargées en pontée.

Ces avaries devraient, cependant, rester limitées. Les progrès de la technique, qui permettent une amélioration de la sécurité en mer, doivent, en effet, tout autant permettre une sécurité pour les biens, qu'une sécurité pour les personnes.

Toutefois, le concept de "catastrophe naturelle", qui permet de justifier, à terre, un grand nombre de dégâts matériels, ne peut s'arrêter aux frontières de l'estran. Et, si l'on admet, comme inévitables, certains dégâts causés par les inondations ou éruptions volcaniques, il faut sans doute admettre certains dommages, causés par des événements semblables, en mer.

Les tribunaux commerciaux, la jurisprudence, et la doctrine, admettent ainsi que la forte tempête, dès lors qu'elle est exceptionnelle, constitue un "fait non imputable au transporteur", au sens de l'art. 27 loi 18 juin 1966, et que, par suite, dans certains cas, la responsabilité du transporteur, en cas de perte ou dommages subis à l'occasion de tels faits, peut ne pas être engagée.

Il est nécessaire, bien sûr, que le transporteur démontre qu'il a procédé de "façon appropriée et soigneuse au chargement, à la manutention, à l'arrimage" <sup>2</sup>, des marchandises concernées.

---

<sup>1</sup> - Jean-Paul DECLERCQ, "La réparation du préjudice subi par le marin victime d'un événement de mer et par ses proches", Thèse NANTES Avril 1993

<sup>2</sup> - Art. 38 décret 31 décembre 1966

Les techniques de manutention et d'arrimage sont aujourd'hui éprouvées, et bien connues tant des manutentionnaires que des équipages. Il existe une recommandation de l'OMI, sorte de précis de ces connaissances, et qui peut servir de guide pour le saisissage des conteneurs et autres marchandises à bord des navires <sup>3</sup>.

De plus, lors de la mise en service d'un navire, la société de classification étudie généralement, en fonction des caractéristiques du navire, le saisissage approprié <sup>4</sup>.

Prenons le cas du porte-conteneurs SHERBRO, qui a perdu, le 8 décembre 1993, 88 conteneurs, après 2 violents coups de roulis, dans une violente tempête, avec vents force 12. Nous ne pouvons pas préjuger des résultats de l'enquête, mais le caractère exceptionnel des conditions météorologiques semble certain. Et, selon les informations actuellement connues, les conteneurs étaient, au départ du dernier port, LE HAVRE, saisis conformément aux recommandations fournies aux responsables du navire. L'armateur devrait donc, vis à vis des chargeurs et assureurs, pouvoir se prévaloir des dispositions de la loi et du décret de 1966.

Le débat sera donc ici très classique si, à côté de l'armateur et du chargeur, ne venait se glisser un tiers, l'Etat côtier, les communes et la population du littoral, et l'opinion publique.

Tant que les débris de navires naufragés et fortement meurtris par les tempêtes étaient constitués de biens consommables, les populations côtières ne s'en plaignaient pas. La tradition prétend même que certains, qualifiés de naufrageurs, aidaient le destin.

Il n'en est bien évidemment pas de même lorsqu'un naufrage provoque une marée noire, ou lorsqu'un conteneur précipité à la mer contient des pesticides ou des produits explosifs.

Pour protéger la mer et les populations côtières des rejets chimiques, une convention internationale, MARPOL (<sup>5</sup>), a été établie. Mais qu'en est-il des rejets non-polluants par leur nature ? - Quels sont les textes qui encadrent le transport des marchandises dangereuses ? - Est-il possible de protéger les côtes contre ce risque de rejet ?

La question n'est pas nouvelle. Le 13 mars 1989 le cargo PERENTIS, chargé de fûts de lindane, faisait naufrage au large des CASQUETS, et une étude était confiée au CEDRE (centre de documentation et de recherche sur les pollutions accidentelles des eaux), destinée à "fournir une aide à la décision sur la conduite à tenir en cas de perte en mer d'un colis contenant des produits chimiques". Mais les résultats de cette étude sont restés confidentiels.

Il nous faut donc traiter cette question comme un problème nouveau.

J'essaierai, dans une première partie, de dégager les différents faits qui peuvent être à l'origine d'un tel accident, et j'analyserai, en deuxième partie, les actions susceptibles d'être engagées.

---

<sup>3</sup> - Recommandation A 714(17). La présence de ce guide à bord des navires et dans le bureau des acconiers n'est malheureusement pas obligatoire.

<sup>4</sup> - Les calculs peuvent parfois être effectués, également, par le chantier, ou par les services techniques de l'armateur. Le "plan de saisissage" qui en résulte n'est cependant pas obligatoire, et ne fait pas partie des documents officiels du navire.

<sup>5</sup> - Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires, du 2 décembre 1973, modifiée par le protocole des 6 et 18 février 1978.

## **A - COMMENT DES CONTENEURS, OU LEUR CONTENU, PEUVENT-ILS SE RETROUVER UN JOUR SUR LES PLAGES ?**

Les marchandises, intactes ou non, qui viennent s'échouer sur nos plages, proviennent le plus souvent d'un navire qui a fait naufrage. Mais elles peuvent également, et c'est le cas qui nous occupe aujourd'hui, provenir de la pontée d'un navire, et particulièrement de conteneurs chargés en pontée.

J'insiste sur le mot "marchandises". Nous parlons en effet ici d'accident, et non de rejets volontaires, et le terme de mer-poubelle, employé par certaines associations ou par la presse, à chaque fois qu'un événement de mer est à l'origine d'une pollution, n'a pas ici sa place. S'il est un fait que la mer a longtemps été considérée comme un espace illimité capable d'absorber tous les déchets de l'humanité, il a été montré que ce type de rejets est beaucoup plus d'origine terrestre, et il suffit pour s'en convaincre d'aller se promener le long des berges d'un fleuve en crue, ou de regarder de près la nature des ordures qui recouvrent les plages après chaque grande marée.

Lorsque les navires sont en cause, il s'agit, généralement, des conséquences d'une tempête, et il n'y a pas nécessairement faute. Rappelons, au passage, que le droit maritime prévoit le "jet à la mer" pour sauver le navire, les vies, et la majorité des biens (6).

Je ne parlerai donc pas ici de fautes, mais de faits, susceptibles d'être à l'origine d'une pollution des côtes.

Pour décrire ces faits, le mieux est sans doute de suivre l'itinéraire de quelques tonnes de marchandises, dangereuses ou non, de leur point de départ, en usine, jusqu'au point de débarquement, ce qui permet de distinguer les actes accomplis avant l'embarquement, c'est à dire "à terre", et ceux qui sont survenu pendant et après l'embarquement, donc "à bord".

### **1) - A terre**

Les marchandises à transporter sont emballées dans des cartons ou dans des caisses. S'il s'agit de marchandises dangereuses, l'emballage doit être conforme aux normes prévues par les réglementations tant nationales qu'internationales. Il existe des normes pour le transport par voie terrestre, et des normes, établies par l'OMI, dans le cadre de la Convention Internationale pour la Sauvegarde de la Vie Humaine en Mer (7), et décrites dans le code IMDG (8), pour le transport maritime. Ces colis peuvent être acheminés vers le port tels quels, et arrimés à bord d'un navire "classique", par des dockers professionnels. Ils peuvent également être empotés dans un conteneur, à l'intérieur de l'enceinte portuaire, par les mêmes travailleurs qualifiés. Ils peuvent, enfin, être empotés dans un conteneur par les ouvriers du fabricant.

---

6 - Règles d'York et Anvers, 1974, règles I et II. Le code international pour le transport par mer des marchandises dangereuses recommande, par ailleurs, le jet à la mer de marchandises dangereuses, s'il y a risque que celles-ci soient concernées par un incendie qui s'est déclaré (code IMDG, volume 1, par. 12-8, p. 0049, et recommandations particulières, EMS, p 16, concernant des cylindres d'acétylène, p.34, concernant les détonateurs ...)

7 - Convention dite SOLAS 74, amendée. Le chapitre VII/1.4 de cette convention recommande le code IMDG aux gouvernements, pour adoption, ou pour servir de base à la législation intérieure de l'Etat.

8 - International Maritime Dangerous Goods Code, adopté par l'OMI, résolution A-81.IV. Ce code peut être amendé sans consultation particulière de l'OMI, par le Comité de Sécurité Maritime (Résolution A-434.XI)

#### a) - qualité de l'emballage

L'emballage des marchandises doit être adapté au transport maritime, c'est à dire qu'il doit être capable de résister aux efforts dynamiques auxquels il risque d'être soumis en cas de mauvais temps.

Bien souvent les fabricants, et les intermédiaires entre l'expéditeur et le transporteur, ignorent tout des contraintes que la marchandise risque de subir pendant le trajet maritime, et beaucoup d'avaries sont dues, tout au moins en partie, à la faiblesse de l'emballage. Ceci ne devrait pas arriver avec les marchandises dangereuses, si l'expéditeur s'est conformé aux prescriptions, strictes et détaillées, du code IMDG, lequel décrit les critères minimaux auxquels doit satisfaire le conditionnement de chaque marchandise dangereuse (9).

#### b) - empotage en usine

Lorsqu'un conteneur est chargé, cas très courant, en usine, son empotage n'est contrôlé ni par le capitaine ou son représentant, ni par un expert maritime. Il peut être surchargé (j'ai vu il y a peu un conteneur spécifié 10t, pesant en réalité 29t). Les marchandises peuvent être mal calées à l'intérieur de la boîte (j'ai vu des pièces machine, simplement posées à l'intérieur, traverser la cloison du conteneur au premier coup de roulis). Le conteneur lui-même peut être en mauvais état (j'ai vu la cloison d'un conteneur enfoncée par une vague, les conteneurs voisins restants intacts).

Pour cette opération, également, l'OMI met à la disposition des chargeurs un "guide pour l'empotage des conteneurs et des véhicules appelés à transiter par voie maritime" (10).

Cette recommandation, quoique incluse dans le code IMDG, comporte 3 sections sur 4 qui s'appliquent à tous les conteneurs.

Il peut être utile de citer ici une partie du préambule de ce guide :

" Alors que l'usage de conteneurs et autres moyens de transport de même type réduit de manière substantielle les risques auxquelles les marchandises sont exposées, un empotage impropre ou négligent, l'absence d'un calage et d'un saisissage adéquat, peuvent être la cause d'accidents corporels pendant leur manutention et leur transport. De plus, des dommages sérieux peuvent survenir aux marchandises chargées à l'intérieur de l'unité en question."

Pour le cas particulier des marchandises dangereuses, le code prévoit plusieurs précautions supplémentaires, soit une attention particulière à l'arrimage à l'intérieur du conteneur; un examen visuel de l'état de chaque colis, lequel doit être conforme aux normes IMDG, et non endommagé.

Le code pour le transport par mer des marchandises dangereuses indique par ailleurs que les responsables du chargement du conteneur devraient établir un "certificat d'empotage", certifiant que les précautions ci-dessus ont été prises, que le conteneur était propre, sec, et apte pour recevoir les marchandises, que tous les colis ont été inspectés avant chargement, et que seuls les colis en bon état ont été chargés, que tous les colis ont été correctement arrimés et saisis à l'intérieur du conteneur, que le conteneur et les colis sont convenablement marqués conformément au Code.

---

<sup>9</sup> - Code IMDG, Annexe 1. A noter que chaque Etat contractant de la convention SOLAS doit, s'il n'a pas inclus les recommandations du code IMDG dans sa législation, établir des instructions détaillées concernant la qualité de l'emballage et de l'arrimage des marchandises dangereuses (Code IMDG, supplément, appendice, p.21)

<sup>10</sup> - Code IMDG, Supplément, Ch. 5

### c) - information du capitaine

Pour qu'une marchandise dangereuse puisse être chargée conformément aux prescriptions de l'IMDG, et que des dispositions puissent également être prises s'il y a lieu, pour éviter une pollution marine, il est nécessaire que l'officier chargé des opérations à bord du navire soit informé, avant chargement, du nombre, poids, et caractéristiques des marchandises dangereuses à expédier.

Il peut arriver que le chargeur, ou son transitaire, omettent, volontairement ou involontairement, de l'informer. Les documents concernant la marchandise embarquée n'étant pas toujours prêts avant le départ du navire, le capitaine peut ainsi ignorer le contenu, dangereux ou non, des conteneurs.

Cette lacune a d'ailleurs été remarquée par le Comité de Sécurité Maritime, lequel confirme ce que de nombreux capitaines ont constaté, à savoir que dans de nombreux ports, y compris des ports situés dans des pays qui ont ratifié la convention SOLAS dans sa totalité, il est difficile, sinon impossible, d'obtenir les "certificats d'emportage". Le Comité confirme ainsi que de nombreuses marchandises dangereuses transitent à l'insu des équipages <sup>(11)</sup>.

## **2) - A bord**

Le chargement des marchandises peut se faire soit en cale, soit en pontée, c'est à dire au-dessus du pont principal, ou pont de franc-bord, du navire.

Les marchandises dangereuses ont été classées, par le code IMDG, en 9 catégories, selon le type de danger qu'elles représentent <sup>12</sup> Le code donne par ailleurs des indications particulières pour les marchandises qui sont des "polluants marins". Ce classement permet aux différents acteurs de la chaîne de transport de voir, rapidement, à la lecture d'une étiquette placée sur la marchandise et sur le conteneur, le type de danger représenté par la marchandise, les précautions élémentaires à prendre, les règles de séparation de marchandises à appliquer pour éviter d'aggraver les risques <sup>13</sup>.

### a) - Arrimage des marchandises dangereuses

L'arrimage d'une marchandise dangereuse devra ainsi être déterminé en fonction des recommandations du code IMDG, lequel a bien sûr comme rôle principal d'éviter les risques pour le navire et l'équipage.

Sans doute l'aspect protection de l'environnement est partie intégrante du code, et celui-ci recommande, concernant les produits qui sont nocifs pour l'environnement marin, de charger ces marchandises "sous pont" lorsque le chargement est permis "sur pont ou sous pont" <sup>14</sup> Toutefois ces recommandations à caractère écologique sont récentes. Elles n'existaient pas dans les éditions précédentes du Code, et restent trop souvent ignorées de certains opérateurs.

Mais de nombreuses substances toxiques, et dangereuses tant pour les personnes que pour les produits alimentaires ou pour l'environnement marin, doivent être chargées, de par le code, impérativement sur le pont.

---

<sup>11</sup> - Comité de Sécurité Maritime, circulaire 506/Rev.1 du 10 Janvier 1990

<sup>12</sup> - 1- Matières et objets explosifs; 2- Gaz comprimés, liquéfiés, ou dissous sous pression; 3- Matières liquides inflammables; 4- Matières solides inflammables, et matières sujettes à combustion spontanée; 5- Matières comburantes et peroxydes organiques; 6- Matières toxiques et matières infectieuses; 7- matières radioactives; 8- Matières corrosives; 9- Matières dangereuses diverses

<sup>13</sup> - Il est ainsi interdit de charger une marchandise inflammable près d'une substance oxydante. Tableau de séparation, code IMDG, volume 1, section 15

<sup>14</sup> - Code IMDG, introduction générale concernant l'arrimage des substances toxiques, par.3, pp 6013-6014

Doivent être chargées sur pont les marchandises susceptibles de développer des vapeurs hautement toxiques, de produire fumée ou vapeurs toxiques en cas d'incendie, ou de former un mélange gazeux explosif, qui nécessitent une surveillance ou qui présentent un risque de corrosion pour le navire <sup>15</sup>.

Ce sera ainsi le cas de certaines matières toxiques, polluants marins, à cause de leurs propriétés inflammables <sup>16</sup>. Et également de la grande majorité des explosifs, en particulier des détonateurs <sup>17</sup>.

Les propositions de certaines personnalités <sup>18</sup>, tout à fait honorables par ailleurs, qui voudraient que toutes les marchandises dangereuses soient chargées sous pont, sont donc tout à fait inacceptables. Tout d'abord parce que la sauvegarde de la vie humaine doit être, en toutes circonstances, la première préoccupation. Ensuite parce que les marchandises placées sous le pont présentent un danger pour le navire. Le risque est alors de perdre, non plus un conteneur, mais tout le navire, avec toute la cargaison. Enfin, parce que le code IMDG, prenant en compte les aspects ci-dessus, en dispose ainsi, et qu'en ne respectant pas ces recommandations le transporteur commettrait une faute.

#### b) - Risques liés au chargement "classique"

Sur un navire "classique", les marchandises de pontée sont chargées à plat pont. Un plancher est généralement construit pour empêcher les marchandises de glisser sur le pont métallique, et un filet, des chaînes, des fils d'acier, etc..., maintiennent les marchandises en place.

Il est facile de comprendre que, qu'elle que soit la qualité des emballages, il est souvent difficile d'assurer aux marchandises chargées en pontée à bord de ce type de navire une tenue apte à résister aux plus violentes tempêtes.

Prenons le cas, pour donner un exemple, de ce voilier chargé en pontée à destination des Antilles. Les filins d'acier utilisés pour le saisir ne pouvaient être serrés au-delà d'une certaine limite, sans briser la marchandise en question, ce qui n'est pas le but recherché.

Le risque de voir, par forte tempête, une partie de cette cargaison emportée à la mer, n'est pas négligeable, et le transport en conteneurs constitue un progrès.

Notons que certains navires de type classique chargent parfois des conteneurs en pontée, sans bénéficier de l'équipement complet correspondant à ce type de chargement. Des précautions particulières doivent alors être prises pour un bon saisissage, et la Commission de Sécurité Maritime a établi des recommandations à ce sujet (<sup>19</sup>).

#### c) - Risques liés au chargement à bord d'un porte-conteneurs

A bord d'un navire spécialement équipé, les conteneurs sont fixés solidement au pont du navire à l'aide d'un système de verrous tournant (twist locks), qui se ferment manuellement à l'aide d'une tige métallique. Cet assemblage est consolidé par des barres ou des chaînes. Des calculs sont faits avant la mise en service du navire, et les efforts à chaque point d'ancrage sont (ou devraient être ...) étudiés pour les pires conditions de tempête. A priori donc, si les limites déterminées par les calculs ne sont pas dépassées, les piles de conteneurs ne doivent pas bouger.

---

<sup>15</sup>- Code IMDG, introduction générale, section 14, pp. 0110s

<sup>16</sup> - Bromométhane, chlorométhane, chlore, chloropicrine (classé par ailleurs sévère polluant marin), arsénic trichlorure, ...

<sup>17</sup> - code IMDG, volume 2, pp. 1256:1259

<sup>18</sup> - En particulier le Cdt COUSTEAU; JMM 7 janvier 1994, p.3

<sup>19</sup> - Résolution A.288 (VIII) du 20 novembre 1973, Code IMDG, volume 1, pp. 0051s

Les calculs de résistance sont faits pour un chargement normal, avec une double préoccupation : assurer une bonne tenue des conteneurs; limiter au maximum de temps nécessaire pour effectuer les opérations.

Il y a risque de sortir des limites si, par exemple, les conteneurs sont surchargés.

Les opérations de déchargement et chargement sur un porte-conteneurs sont rapides, et il est demandé au navire d'appareiller dès la fin du chargement. Le risque d'un saisissage incomplet est certain, et bien souvent l'équipage doit repasser derrière les dockers, s'il est assez nombreux, et s'il a le temps.

Il faut dire, à la décharge des ouvriers portuaires, que le matériel peut être très différent d'un navire à l'autre, qu'il existe des twist locks qui ferment à gauche, et d'autres qui ferment à droite, que les chaînes seront raidies sur certains navires avec des ridoirs, et sur d'autres avec des tendeurs, que plusieurs systèmes peuvent coexister à bord d'un même navire, et que la manière d'utiliser ce matériel n'est pas toujours très simple.

Il est sans doute ici nécessaire d'insister sur un point, qui semble avoir été oublié. Un mauvais saisissage, une pontée qui part à la mer, ce n'est pas seulement un risque de pollution. C'est aussi un risque de perte de stabilité du navire, et donc, dans la tempête, le risque de naufrage.

Ces risques sont sans doute augmentés par la tendance à augmenter la hauteur des piles chargées sur pont, au détriment des piles sous pont. Explication : Seul le volume sous pont est pris en compte pour le calcul de la jauge, c'est à dire du volume officiel du navire, celui qui sert de base au calcul des taxes, redevances, et droits divers (20).

#### d) - qualité du navire et de l'équipage

Pour qu'un transport soit de qualité, il faut que le navire soit, sinon neuf, du moins bien entretenu.

Pour ce qui concerne les conteneurs, les sabots dans lesquels viennent se glisser les twist-locks doivent être correctement soudés. Même chose pour les boucles de tenue des barres ou chaînes. Ces dernières doivent, lorsqu'elles ne sont pas neuves, avoir gardé leurs qualités de résistance. De même, les ridoirs ou tendeurs, destinés à assurer la bonne tenue de ce matériel, doivent être en parfait état. La faiblesse de ce matériel peut contribuer à un accident.

Il faut également que le navire soit armé avec un équipage compétent, en nombre suffisant, adapté au navire.

Le problème est que la politique menée par la France et la CEE concernant le transport maritime vise principalement à faire baisser les tarifs de transports, ce qui a pour effet de faire baisser la qualité des navires et des équipages, d'inciter les armateurs européens à mettre leurs navires sous pavillons de pays qui sont peu regardant aux respect des normes (les fameux pavillons de complaisance), d'inciter l'ensemble des armateurs à rogner sur leurs dépenses pour être compétitifs. Le risque de naufrages, et autres événements de mer, augmente donc, alors qu'il devrait diminuer.

## **B - LES ACTIONS MENEES, OU SUSCEPTIBLES D'ETRE MENEES**

Si la tempête est un "fait de Dieu" incontournable, le droit moderne accepte de moins en moins l'exonération de responsabilité du transporteur, qui résulte normalement du péril de la mer.

Sans doute l'expédition maritime est toujours par certains cotés une "aventure", dont les risques peuvent et doivent être partagés entre chargeur et armateur, mais le "terrien", qui n'est pas part à cette aventure, même s'il en profite, ne voit, après la tempête, que la mer polluée et les plages souillées.

---

<sup>20</sup> - Pilotage, remorquage, droits de quai, mais aussi limitation de responsabilité



De plus en plus, donc, le navire naufragé sera moins une victime qu'un responsable. Avant donc de faire un tour des actions de prévention, susceptibles d'améliorer la qualité des transports maritimes, et par suite de diminuer les risques de voir des conteneurs arrachés aux navires par les tempêtes, il est nécessaire de voir quelles actions en responsabilité peuvent être engagées contre les auteurs, ou présumés tels, des dommages <sup>21</sup>.

---

<sup>21</sup> - La tempête, auteur principal, et les courants, ses complices, ne pouvant être poursuivis, les coupables présumés sont bien sûr le capitaine et son armateur ...

## **1) - Action en responsabilité**

Parler de responsabilité, dans un cas de pollution marine, amène à dépasser le cadre de l'acception juridique du terme.

Ainsi, pour M. BARNIER, ministre de l'environnement, les dégâts écologiques sont le fait de "bateaux irresponsables, et de capitaines irresponsables". Il semble pourtant que les capitaines concernés n'ont commis d'erreur ni dans la conduite de leurs navires, ni dans leurs contacts avec les autorités après les incidents dont ils ont été victimes (22).

Il est cependant nécessaire de suivre un moment le ministre dans ses accusations. Ce qui est en cause, et il n'a pas tort, c'est l'état actuel du transport maritime.

Nous assistons à la disparition progressive des pavillons des grandes nations maritimes au profit des pavillons de complaisance, avec, en conséquence, des naufrages, lesquels ne font pas que des dégâts écologiques.

Il me semble que les hommes politiques ont leur responsabilité dans cette situation, et qu'ils sont mal venus de venir traiter les capitaines d'irresponsables.

Mais nous laisserons ici ce type de débat, pour nous contenter de rechercher qui, juridiquement, peut être considéré comme responsable, pénalement, et civilement

### **a) - responsabilité pénale**

Il existe, depuis 1926, un code disciplinaire et pénal de la marine marchande, lequel a succédé aux textes précédents, et qui traite des infractions purement maritimes. Toutes les fautes dont un marin ou un capitaine peut se rendre coupable dans l'exercice de ses fonctions, avec ou sans conséquences pour le navire, les biens, ou les hommes, y sont analysées.

Mais il est apparu, après les premières marées noires, que ce code ne permet pas de condamner un capitaine, s'il n'a commis aucune négligence.

Le législateur a voulu combler cette lacune, et un capitaine peut aujourd'hui se voir condamner lorsque, à la suite d'un événement de mer, le navire qu'il commande a laissé échapper du pétrole ou tout autre liquide polluant (23). Peu importe que l'événement en cause ait été une tempête, et qu'aucune faute n'ait été commise par l'équipage. Peu importe que la responsabilité de l'événement soit imputable à un subordonné, ou à l'armateur. Le capitaine doit être puni. La réparation civile ne suffit pas, et il faut, sans doute, un bouc émissaire.

La même frénésie a saisi la tête de l'Etat français suite à l'échouage des détonateurs.

Mais, cette fois, le gouvernement français, par son ministre du budget, fait encore plus fort.

Aucune loi ne permet en effet de punir le capitaine ou l'exploitant d'un navire qui, victime d'une tempête, a eu le malheur de voir partir à l'eau une partie de la cargaison. Mais qu'importe, les marchandises arrachées à la pontée du navire deviennent, grâce à un

22 - Le protocole n°1 de MARPOL (73/78) prévoit l'obligation pour le capitaine de signaler, sans délai, à la station radio la plus proche, tout rejet à la mer, quelle qu'en soit la cause, d'hydrocarbure ou de polluant marin (A.D.M., tome X, p.432). La résolution OMI A.648(16) du 19 octobre 1989 prévoit le même type de procédure pour les marchandises dangereuses.

23 - Loi du 5 juillet 1983, modifiée par loi du 31 mai 1990, art. 8. Voir également B. MARQUET, "Le capitaine de navire français et la répression de la pollution de la mer par les hydrocarbures", in actes du séminaire AFCAN-HYDRO des 4 et 11 avril 1991.

beau tour de passe-passe, des marchandises de contrebande, et l'on fait appel au code de la douane, qui prévoit des sanctions contre ceux qui ont fait échouer sur le littoral des marchandises dont l'entrée sur le territoire est strictement réglementé.

Un tel détournement du code des douanes nous semble juridiquement contestable. Il va en effet à l'encontre des principes du code pénal, selon lesquels il n'y a point de crime ou de délit sans intention de le commettre (24). Par ailleurs, il n'y a point de contravention en cas de force majeure (25), et la tempête, si sa force a été suffisante pour arracher au navire un conteneur par ailleurs correctement assujéti, doit sans doute, tout au moins au pénal, être considérée comme une force majeure.

Une telle action pénale nous apparaît également sans utilité. Quel est en effet l'intérêt moral, quels sont les avantages pour la société, de la condamnation d'un capitaine malchanceux ? - Les pratiques de chargement n'en seront pas changées, les risques de voir les mêmes événements produire les mêmes effets ne seront pas diminués, et les victimes n'auront même pas la satisfaction d'avoir puni le vrai coupable.

La justification avancée pour utiliser cet artifice est la nécessité d'avoir une base légale pour engager des poursuites. On distingue ici une confusion entre responsabilité civile et responsabilité pénale. Confusion qui peut être acceptée de la part d'un simple citoyen, mais qui étonne de la part d'un ministre.

La distinction semble pourtant bien nécessaire. Le marin, comme tout autre justiciable, ne doit être condamné que pour des fautes qu'il a effectivement commises. Et, s'il se trouve une juridiction pénale pour condamner le capitaine grec, russe, ou croate d'un navire chypriote ou libérien, il faudra bien trouver d'autres bases, non plus pénales mais civiles, pour accorder des indemnités aux victimes.

Il est possible, cependant, de considérer que l'arsenal pénal est incomplet. Il pourrait être utile de voir si la fausse déclaration de poids et de contenu d'un conteneur, la négligence dans l'arrimage d'une marchandise, la délivrance d'un certificat de sécurité de complaisance, ne devraient pas être pénalement réprimés, ou plus fortement réprimés. Ces actes répréhensibles, commis par des entreprises, volontairement, par négligence, ou par ignorance coupable, pourraient entrer dans le champ de la responsabilité pénale des personnes morales, telle que prévue par le nouveau code pénal (26). Une législation allant dans ce sens serait, sans aucun doute, plus efficace que celle qui, actuellement, ne s'arrête qu'au capitaine. Ceci étant, une pénalisation des actes économiques, lorsque les erreurs en cause sont sans conséquences sur la vie et la sécurité des personnes, ne nous semble pas souhaitable.

#### b) - responsabilité civile

Si la faute pénale est loin, dans les circonstances, d'être établie, qu'en est-il de la responsabilité civile.

Le code civil dispose, en son art. 1382, que tout fait quelconque de l'homme, qui cause à autrui un dommage, oblige celui par la faute duquel il est arrivé, à le réparer.

Première question, quels sont les dommages ? - Il n'y a pas eu pollution au sens strict du terme, mais la perte d'un nombre de conteneurs indéterminés, par un nombre de navires indéterminés, a eu pour conséquence l'arrivée, sur les plages de la Manche et de la mer du Nord d'une quantité de sachets de pesticides, et, sur les plages de la façade Atlantique, d'une quantité de détonateurs. Ces produits dangereux n'ont pas fait de victimes, mais les dommages subis par les pêcheurs, qui ont perdu leurs outils de pêche, et par les collectivités, qui ont dû effectuer les nettoyages, sont certains. Il y a eu, par ailleurs, atteinte au droit public à un usage normal collectif du domaine maritime naturel.

---

24 - Code pénal, art. 121-3, al.1 (codification nouveau code pénal)

25 - Code pénal, art. 121-3, al.3

26 - Nouveau code pénal, art. 121-2

Le préjudice n'est donc pas contestable. Mais y a-t-il une base juridique à l'indemnisation de ce préjudice ?

Les choses sont faciles pour le SHERBRO. Navire sous pavillon français, armé avec un équipage français, chargé dans un port français, avec des marchandises fabriquées en France.

Une enquête va avoir lieu, et l'armateur a bien indiqué son accord pour indemniser les victimes. Mais quelles indemnités, à qui, et pour quels dommages ? - Nous verrons <sup>27</sup>.

Mais le SHERBRO n'est pas responsable de l'arrivée de détonateurs sur toute la côte Atlantique. Considérons le cas où le navire en cause finisse par être connu avec certitude.

Ce "pollueur" devrait donc être le "payeur", en application du principe général du droit de l'environnement, tel qu'il découle des conventions internationales <sup>28</sup>.

Mais la convention MARPOL reste limitée aux pollutions par les hydrocarbures et polluants marins <sup>29</sup>. Malgré plusieurs réunions à l'OMI, aucune convention du même type ne couvre les marchandises dangereuses. La situation de l'Etat côtier est donc, ici, semblable à celle qui prévalait avant la convention de 1969, c'est à dire que c'est le droit maritime général qui s'applique.

L'armateur pourra prétendre avoir satisfait toutes ses obligations légales, ce qui est sans doute exact, et il évoquera, l'accident s'étant produit par une forte tempête, la "force majeure", c'est à dire un "événement indépendant de la volonté humaine, et que celle-ci n'a pu ni prévoir, ni conjurer". Argument défendable, s'il peut être montré que le vent et la tempête ont excédé la normale régionale, et si, par ailleurs, il ne peut être démontré qu'il n'avait pas pris toutes précautions normales pour éviter un tel accident.

Rappelons que dans un tel cas, la loi du 7 juillet 1967 relative aux événements de mer indique que les dommages sont supportés par ceux qui les ont éprouvés.

A défaut de pouvoir poursuivre sur la base de l'art.1382, il est sans doute possible d'engager l'action en responsabilité sur la base de l'art. 1384-al.1.

Le chargeur, propriétaire de la chose, et donc responsable a-priori, pourra arguer qu'il n'avait pas la garde de la chose au moment de l'accident. Et nous revenons donc vers l'armateur. Mais la responsabilité du chargeur pourrait peut-être être également retenue si la chose a été confiée, pour le transport, à un armateur dont la qualité des services est contestable.

Dernier intervenant dans le transport maritime pouvant être mis en cause, le manutentionnaire, pour autant qu'il soit prouvé qu'il a commis des fautes dans sa mission, et que ces fautes ne pouvaient être connues de l'armateur et de ses préposés.

Après ce tour rapide des possibilités de réparation des préjudices subis par les populations côtières, il apparaît que les possibilités d'indemnisation sont minces.

Il est sans doute, pour l'avenir, souhaitable d'élaborer une convention sur la responsabilité et l'indemnisation, suite à une pollution par des marchandises dangereuses. Mais qui paiera ? Peut-on admettre, dans une économie internationale, que les entreprises

---

<sup>27</sup> - Nous verrons ... peut-être. En effet, il semble que l'armement SDV, exploitant du SHERBRO, ait choisi d'indemniser directement les collectivités locales, pour leurs frais de nettoyage.

<sup>28</sup> - En particulier convention OMI du 29 novembre 1990, A.D.M., tome XI, p.387

<sup>29</sup> - Amendements 1978, art. 2-2c, A.D.M., tome X, p. 432

chimiques européennes, et les armateurs européens, soient mis à contribution, pour réparer les dommages qui résulteront d'un événement où le navire en cause, sous pavillon libérien, aura chargé ses marchandises dans un port de mer Baltique, à destination d'un pays africain ?

Il faut sans doute se tourner, principalement sinon exclusivement, vers des mesures de prévention.

## **2) - Mesures de prévention**

Il est de bon ton, après chaque pollution, c'est à dire tous les ans à la même époque, de critiquer "le laxisme de l'OMI".

C'est sans doute oublier un peu vite l'énorme travail effectué par cet organisme au cours des 100 dernières années, et l'énorme travail effectué, d'une manière continue, pour l'amélioration de la réglementation internationale, sur des sujets aussi variés que la construction des navires, le matériel de sécurité obligatoire, le nombre et la qualification de l'équipage, les conditions dans lesquelles doivent être transportées les marchandises dangereuses.

Des progrès sont ainsi faits d'année en année, et, si la réglementation était bien respectée, les événements de mer seraient moins fréquents, même par grandes tempêtes, les navires étant censés pouvoir affronter celles-ci.

Il importe donc surtout, au vu des événements, de voir comment faire respecter les textes existants.

Ce qui n'empêche bien sûr pas de réfléchir aux mesures qui peuvent être prises pour améliorer ces textes.

### **a) - La qualité du transport maritime**

Les 20 dernières années ont vu la part des nations traditionnellement maritimes diminuer d'une manière continue, au profit des pavillons de complaisance, dont l'existence est directement liée à la possibilité donnée par certains Etats, aux propriétaires de navires, d'échapper aux réglementations, jugées trop strictes, des Etats développés.

Il est certain que beaucoup d'armateurs, qui utilisent cette possibilité, ont fait le choix de la qualité, principalement ceux qui opèrent dans le secteur du pétrole, où les chargeurs et affréteurs sont souvent exigeants, depuis qu'ils peuvent être mis à contribution en cas de sinistre.

L'existence de la flotte sous pavillon de complaisance n'en est pas moins le principal facteur de dégradation de la qualité du transport maritime. Car elle permet à de nombreux navires de naviguer alors qu'ils sont sous-normes. Car elle permet l'emploi de marins non-qualifiés ou sous-qualifiés. Car elle fait baisser les taux de fret, et que les armateurs qui ont choisi la qualité, sous un pavillon honnête, et avec des équipages normaux, correctement formés et convenablement payés, voient baisser leurs marges bénéficiaires, sauf à prendre, eux aussi, des mesures qui mettent en cause la sécurité.

Le système de contrôle des navires par l'Etat du port mis en place par le mémorandum de PARIS, le MoU, doit donc être poursuivi, et amélioré <sup>(30)</sup>.

Amélioré, cela ne signifie pas obligatoirement plus de contrôles, mais de meilleurs contrôles, effectué par des gens compétents, et suivis d'effets.

---

<sup>30</sup> - Voir bilan de ces contrôles, suite au XIV<sup>e</sup> journées de la Mer organisées en novembre 93 par l'Institut Français de la Mer, J.M.M. 10 décembre 1993, pp.3031:3033

Le ministre des transports a annoncé une augmentation du nombre des inspecteurs. Il serait souhaitable que ceux-ci soient recrutés parmi les anciens officiers de la marine marchande, afin d'avoir un personnel apte à faire autre chose que le contrôle des documents de bord, encore que cette opération peut être parfois bien utile, particulièrement lorsque le navire transporte des marchandises dangereuses. Il est bien utile alors de vérifier que le navire est bien en possession d'un code IMDG à jour, que les produits dangereux sont chargés conformément à ce code, et que l'équipage connaît les mesures à prendre en cas de sinistre, et a pris les dispositions correspondantes.

Suivi d'effet, cela signifie qu'un navire mal entretenu doit être réparé. Cela signifie qu'un navire irréparable doit être envoyé à la casse, quels que soient les intérêts financiers en jeu.

Mais aurons-nous les moyens d'exiger la réparation, si les chantiers compétents en France disparaissent ?

Il est sans doute nécessaire, également, de se poser des questions au sujet de l'avenir de navires jugés inaptes à la navigation, bloqués de longs mois dans un port, et qui, un jour, sont vendus aux enchères pour paiement des créanciers divers, à commencer par les autorités portuaires. N'y-a-t-il pas contradiction avec l'esprit du mémorandum de Paris à laisser de tels navires repartir pour une autre vie ? (31)

#### b) - Une qualité supplémentaire pour certains transports

L'OMI vient de promulguer une nouvelle résolution, n° A 741, en date du 4 novembre 1993 (32).

Suite à ce texte, des contrôles nouveaux des navires seront établis, à l'issue desquels il pourra être délivré un certificat de qualité.

Cette résolution a pour objet de prévenir "les lésions corporelles ou les pertes de vie humaine, d'empêcher les atteintes à l'environnement, en particulier l'environnement marin, ainsi que les dommages matériels".

Mais les premiers navires visés sont les pétroliers et gaziers, les cargos ne devant pas être concernés avant l'an 2000.

Il pourrait sans doute être envisagé que, pour les navires transportant des marchandises "sensibles" (marchandises dangereuses, polluants marins), cette exigence supplémentaire de qualité du navire et de l'équipage doive être exigée.

Rien n'empêche par ailleurs l'Europe, ou la France seule, de décider que tout navire qui embarque une quantité déterminée de tel ou tel type de marchandises dangereuses fera impérativement l'objet d'une visite de contrôle. Cela peut être mis en place dès aujourd'hui. Une loi n'est pas nécessaire. Il suffit de donner priorité à ces navires dans le cadre des contrôles MoU.

Rien n'empêche également l'Europe, ou la France seule, d'exiger, dès à présent, que toute unité de transport, chargée dans un port Européen, ou transitant par un port Européen, et contenant des marchandises dangereuses devra être chargée conformément aux recommandations du code IMDG, et accompagnée du "certificat d'emportage" recommandé par le code.

#### c) - Plan de route et signalisation

---

31 - C'est ainsi que le LEEYA, bloqué dans le port de ST NAZAIRE le 11 juin 1992, a été vendu début 94

32 - Voir M. NEUMEISTER, "Qualité : le bon sens près de chez vous", J.M.M. 10 décembre 1993, pp. 3024:3026

Une idée a été avancée, qui n'apportera peut-être pas beaucoup de résultats, mais qui ne coûte rien, qui ne gêne ni l'armateur, ni le capitaine, et qui peut, dans certains cas, s'avérer utile.

Une fois ce navire à la cargaison "sensible" contrôlé, et chargé, il devrait fournir son plan de route aux autorités du port, et aux autorités côtières, afin de minimiser les risques, de pouvoir lui fournir sans retard l'aide qui peut lui être nécessaire en cas d'avarie, et de pouvoir prendre rapidement toutes dispositions en cas de dommage.

Un tel système de signalisation, mis en place par les coast-guards américains, existe depuis déjà de nombreuses années. De nombreux pays adhèrent à ce système, appelé AMVER (Automated Mutual-assistance Vessel Rescue System), qui a pour objet principal l'assistance au navire en détresse. Le navire envoie un message lors de son départ, puis toutes les 48 heures. Le message comprend le plan de route, et peut comporter des indications sur les marchandises dangereuses. Le code de transmission employé est celui établi par l'OMI, dans un but d'uniformisation des pratiques de signalisation des navires, tant en ce qui concerne les "plans de route", et les modifications décidées par le capitaine à la route initialement indiquée, que la perte de marchandises à la mer, ou une éventuelle pollution<sup>(33)</sup>.

Le système EWTIS<sup>34</sup>, en cours de discussion à BRUXELLES, pourrait s'inclure dans le système existant, à côté de l'AUSREP australien, du CHILREP chilien, du SISCONTRAM brésilien ...

En attendant, il faut noter que le capitaine fournit, généralement, à beaucoup de monde toutes ces informations avant son départ. Elles ne sont tout simplement, dans bien des cas, pas transmises à tous ceux qui sont concernés. Et une procédure d'information des autorités côtières est appliquée dans les eaux territoriales françaises, procédure qui permet à l'autorité maritime d'avoir à sa disposition toutes les informations souhaitables.

---

<sup>33</sup> - Résolution A.648(16) du 19 octobre 1989

<sup>34</sup> - Européen Water Traffic Information System

#### d) - Modification du code IMDG

Le code est actuellement principalement axé sur la sécurité de l'équipage et l'intégrité du navire.

Les recommandations MARPOL y ont toutefois été intégrées. Le code n'ignore plus, comme il y a encore quelques années <sup>35</sup>, la nécessité de préserver l'environnement marin, et l'arrimage des "polluants marins" y trouve une bonne place.

Certaines modifications pourraient cependant être apportées, avec une mise en valeur plus grande du danger pour l'environnement marin de charger certaines marchandises en pontée.

Nous noterons que les recommandations du code sur le "jet à la mer", préconisé, lorsque faisable, en cas d'incendie déclaré, pour éviter que des marchandises dangereuses soient atteintes par le sinistre, sont en contradiction avec les règles, de plus en plus strictes, de prévention de la pollution. Les rédacteurs du code IMDG notent toutefois que le jet à la mer est généralement impraticable, "quoique souhaitable", lorsque les marchandises sont conteneurisées (<sup>36</sup>). Cette remarque faite, il reste qu'une tradition maritime, inscrite dans les textes, fortement inscrite dans l'esprit des professionnels maritimes, s'oppose aujourd'hui à une réalité plus forte, et que, dans un avenir proche, le principe du "jet à la mer" n'appartiendra peut-être plus qu'à l'Histoire du droit maritime.

#### e) - amélioration de la sécurité des pontées de conteneurs

La réglementation sur le franc-bord, qui détermine l'enfoncement maximum d'un navire, a prévu des échelles différentes selon les mers fréquentées.

Ainsi le même navire pourra être plus lourdement chargé s'il navigue en zone tropicale, qu'en hiver dans l'atlantique nord, où les risques de mauvais temps sont plus importants.

Une réflexion du même type pourrait être faite sur le nombre de plans pouvant être chargés à bord d'un porte-conteneurs, et sur le nombre de chaînes ou barres de saisissage à mettre, selon les régions du globe prévues pour le voyage.

Un navire pourrait ainsi être autorisé à charger, le long des côtes africaines, 5 plans de conteneurs avec un saisissage léger, ces conditions étant modifiées s'il va au-delà de Ouessant.

De telles modifications et améliorations ne changeront malheureusement rien aux pratiques de manutention dans certains ports, où il est interdit à l'équipage de participer, de quelque manière que ce soit, aux opérations de chargement et de saisissage, mais où, dans le même temps, la qualité des mêmes opérations est déplorable, laissant le capitaine sans autre choix que d'appareiller, alors qu'il sait que le mauvais assujettissement des conteneurs peut être cause d'accidents.

Comme on le voit, l'amélioration de la qualité du transport maritime, aujourd'hui urgente, ne passe pas seulement par une amélioration au niveau du navire, mais également et surtout au niveau de toute la chaîne de transport, lequel est de plus en plus, avec le conteneur, un transport combiné.

---

<sup>35</sup> - Le "polluant marin" était encore ignoré dans l'édition 1986

<sup>36</sup> - Code IMDG, volume 1, par.12-8, p. 0049