

UNIVERSITE PAUL CEZANNE - AIX-MARSEILLE

**FACULTE DE DROIT ET DE SCIENCE POLITIQUE
CENTRE DE DROIT MARITIME ET DES TRANSPORTS**

**LA CONTENEURISATION DANS LES
ECHANGES MARITIMES INTERNATIONAUX**

Mémoire pour le Master II DROIT MARITIME ET DES TRANSPORTS

Présenté par Vola Marielle RAJAONARISON

Dirigé par M. Christian SCAPEL

Aix-en-Provence 2005

TABLE DES ABREVIATIONS

| | |
|--------|--|
| AIS | Automatic Identification System |
| CFS | Container Freight Station |
| CSI | Container Security Initiative |
| C-TPAP | Custom Trade Partnership Against Terrorist |
| EVP | Equivalent Vingt Pieds |
| FCL | Full Container Loaded |
| IMTM | Institut Méditerranéen des Transports Maritimes |
| ISO | International Standardisation Organisation |
| ISPS | International Ship and Port facility Security Code |
| LCL | Less than Container Load |
| NVOCC | Non Vessel Operating (Owning) Common Carriers |
| OMI | Organisation Maritime Internationale |

SOMMAIRE

INTRODUCTION

PARTIE I – ASPECTS TECHNIQUES ET PRATIQUES DE LA CONTENEURISATION

Chapitre I – Evolution technique des instruments matériels

Section 1 – Le conteneur

Section 2 – Les navires et les ports

Chapitre II- Pratique actuelle de la conteneurisation

Section 1 – Conteneurisation et transport multimodal transmaritime

Section 2 – Les acteurs de la conteneurisation

PARTIE II – ASPECTS JURIDIQUES DE LA CONTENEURISATION

Chapitre I- Les problèmes juridiques de la conteneurisation

Section 1 – Les opérations précédant le voyage maritime

Section 2 – Le voyage maritime et le déchargement

Section 3 – Le contentieux du conteneur

Chapitre II – Le conteneur au centre d'un problème d'actualité : la sûreté du transport maritime

Section 1 – La sûreté des conteneurs

Section 2 – Les actions menées au niveau international

CONCLUSION

INTRODUCTION

« L'espace maritime est défini comme un système géographique dont la finalité consiste à relier les espaces continentaux. ¹» Le transport maritime est donc un instrument privilégié des échanges internationaux et a connu plusieurs révolutions pour s'adapter au fil du temps à l'évolution des échanges.

La conteneurisation est sans doute l'une des révolutions les plus marquantes du transport maritime. Mais qu'est ce en fait la conteneurisation et comment elle est née ?

La conteneurisation est l'utilisation de conteneurs pour le transport maritime de marchandises. Apparu dans les années 20 aux Etats-Unis dans les transports ferroviaires, la conteneurisation a gagné la France peu de temps après car les premières utilisations en maritime y ont été enregistrées en 1925. Par la suite, la conteneurisation a été utilisée par les Américains pendant la Deuxième Guerre Mondiale et la Guerre de Corée.

L'exploitation commerciale de ce mode de conditionnement telle que nous le voyons de nos jours ne date que de 1956 où un entrepreneur de transport routier américain, Malcom Mac Lean a eu l'idée de transporter ses remorques sans leurs châssis sur un navire. Ce fut le début de la révolution du conteneur. Peu de temps après, il a développé son idée et a aménagé ses navires spécialement pour transporter les conteneurs. C'est à cette époque que l'on enregistre la construction des premiers porte-conteneurs, l'*Ideal X* et l'*Alema* d'une capacité de 58 unités chacun. Le 23 avril 1966, le Fairland d'une capacité de 228 conteneurs a été le premier porte-conteneurs à relier l'Amérique et l'Europe.

¹ Antoine Frémont, Conteneurisation et tiers-monde à travers l'exemple de la Compagnie Générale Maritime, Les cahiers Scientifiques du Transport, n°34 p 31, 1998.

La conteneurisation a donc moins d'un siècle et pourtant son essor fait qu'elle se taille actuellement une place de choix dans les échanges maritimes internationaux. En effet, 80% des échanges internationaux se font à par voie maritime pour un volume évalué à 5,1 milliards de tonne en 2004. Le conteneur représente près de 80% de ce volume soit 300 millions d'EVP².

Notre travail qui s'intitule « **LA CONTENEURISATION DANS LES ECHANGES MARITIMES INTERNATIONAUX** » trouve tout naturellement son intérêt à une époque où le transport de marchandises par conteneur est devenu banal et où tout ou presque se met en « boîtes ». Toutes les marchandises qui doivent voyager sur de longues distances en dehors des vrac (charbon par exemple, céréales, minerais de fer par exemple) et des liquides (hydrocarbures par exemple) sont aujourd'hui chargées en conteneurs. Par ailleurs, 9 400 000 conteneurs circulent en 2004 représentant 14 300 000 EVP.

Ces constats nous amènent à nous intéresser sur le conteneur et ce qu'il représente.

Le terme de « boîte » utilisé quand on évoque les conteneurs amène à ne voir dans le conteneur que la notion matérielle de la chose. Cependant, le concept vise une notion matérielle mais aussi une notion juridique. Etant considéré comme un « faux problème »³ par le Doyen Rodière, on constate de plus en plus que le conteneur a ses particularités aussi dans la pratique par rapport aux autres types d'emballage ce qui entraîne forcément une spécificité juridique.

Le conteneur est complexe dans sa définition. C'est un emballage mais aussi une marchandise⁴.

En effet, les recherches autour du conteneur avaient pour but de trouver la formule d'un emballage susceptible de permettre d'acheminer intacte une marchandise à travers toutes les vicissitudes du transport maritime.

² Equivalent Vingt Pieds. C'est l'unité de mesure des conteneurs

³ RODIERE, Un faux problème : celui des « containers », DMF 1968, p 707

⁴ M. Rémond-Gouilloud, Droit maritime, Ed Pedone, 1993, n°574 s.

Comme le souci des chargeurs et des transporteurs est de garantir l'arrivée de la marchandise en son état de départ, le conteneur a été présenté à son avènement comme une « forme relativement nouvelle d'emballage⁵ » dont l'utilisation assurerait l'arrivée des colis en toute sécurité et aux moindres frais et offrant par ailleurs une « garantie contre casse, vol et avaries, sans limitation ». La pratique voit dans le conteneur un emballage étanche, solide, inviolable et facile à manipuler. La résistance et l'invulnérabilité sont les points forts du conteneur.

Mais le conteneur n'est pas qu'un simple emballage. Comparé aux autres types d'emballage, il se distingue par sa valeur onéreuse⁶ et par le fait qu'il soit réutilisable plusieurs fois⁷, il est assimilé à une marchandise et non à un accessoire du navire.

Le conteneur a ses avantages et ses inconvénients. L'objet de notre travail est justement de montrer une vue générale de la conteneurisation dans les échanges maritimes internationaux, comment elle a évolué et qu'en est-il de nos jours. Par ailleurs, comme la conteneurisation évolue dans le contexte précis des échanges internationaux en général, on ne peut l'évoquer sans parler du transport multimodal. En effet, le conteneur est devenu l'« outil roi » de l'expédition maritime et du transport multimodal en général.

La première partie de notre travail étudiera les aspects techniques et pratiques de la conteneurisation dans laquelle on évoquera l'évolution technique du conteneur (**Chapitre I**) et la pratique actuelle de la conteneurisation (**Chapitre II**). Notre deuxième partie envisagera la conteneurisation dans son aspect juridique à travers les problèmes juridiques de la conteneurisation (**Chapitre I**) et un sujet d'actualité qui a retenu notre attention, la sûreté des conteneurs (**Chapitre II**).

⁵ K. Pineus, Les conteneurs et les transports combinés, DMF 1967, p 395.

⁶ Un conteneur coûte environ 2500 à 3000 euros neuf et entre 1300 à 1500 euros d'occasion.

⁷ La durée de vie d'un conteneur est de 5 à 10 ans.

PARTIE I - ASPECTS TECHNIQUES ET PRATIQUES DE LA CONTENEURISATION

Considérée comme une véritable révolution dans le transport maritime, le conteneur s'est imposé en moins de cinquante ans comme le premier moyen de conditionnement dans les échanges internationaux.

Nous sommes actuellement loin des premiers cadres en bois, ancêtres du conteneur du début du vingtième siècle. Le conteneur a su s'adapter à l'évolution des échanges. Il y a autant de types de conteneurs que de marchandises transportées.

Cet essor s'accompagne d'une évolution dans la taille des navires et dans l'aménagement et la modernisation des ports (**Chapitre I**) et ne peut être isolé du contexte actuel dans lequel il évolue, celui du transport multimodal (**Chapitre II**).



CHAPITRE I –

EVOLUTION TECHNIQUE DES INSTRUMENTS MATERIELS

Sous le vocable d'instruments matériels, on regroupe les conteneurs, objet de notre étude, les navires, destinés à les transporter et les ports qui doivent les accueillir.

Section 1 - Le conteneur

Le conteneur est à la fois un mode de conditionnement et un support logistique. Nous évoquerons dans ce travail les conteneurs maritimes qui, même utilisés dans les autres modes de transports, sont spécifiquement conçus pour le transport maritime.

Paragraphe 1 – Notion de conteneur

Avant de dresser l'inventaire des conteneurs en circulation actuellement, il convient de définir ce qu'est un conteneur.

A - Définitions de conteneur

Le conteneur peut se définir grossièrement comme une « boîte », généralement métallique, de forme parallélépipédique, destinée à contenir des marchandises en vue de faciliter leur manutention et leur transport.

Mais le conteneur est plus qu'une simple boîte.

Le Bureau International des Container⁸ ou BIC⁹ le définit comme « un récipient conçu pour contenir des marchandises en vrac ou légèrement emballées, spécialement en vue de leur transport sans manipulations intermédiaires, ni rupture de charge, par un moyen de locomotion quelconque ou la combinaison de plusieurs d'entre eux.¹⁰»

⁸ On parlait à l'époque de « container » puisque la francisation du mot « conteneur » n'a été imposé qu'en 1977 par le circulaire du 15 septembre 1977 (JO 24 sept. 1977, NC p.6077).

⁹ Le BIC a été fondé en 1933 par la Chambre de Commerce Internationale pour sensibiliser les milieux d'affaires au développement des transports internationaux. Il réunit sur un plan mondial toutes les parties concernées par la conteneurisation et le transport intermodal : fabricants, transporteurs, loueurs, chargeurs, transitaires etc.

¹⁰ WAROT, L'avènement du container dans le trafic maritime, DMF 1951, p 263

En 1968, le Doyen Rodière, qui critiquait à l'époque les polémiques¹¹ autour du problème juridique des « containers », le définissait comme « des cadres fixes munis d'ouverture que l'on charge de marchandises individualisées ou en vrac et que l'on remet préalablement fermés et même scellés au transporteur. »¹²

La Convention douanière de 1972 relative aux conteneurs (CCC) définit quant à elle le conteneur comme un engin de transport (qu'il s'agisse de cadre, d'une citerne ou d'un autre engin analogue) constituant un compartiment, totalement ou partiellement clos, destiné à contenir des marchandises. Il a un caractère permanent et est de ce fait suffisamment résistant pour permettre un usage répété. Spécialement conçu pour faciliter le transport de marchandises, sans rupture de charge, par un ou plusieurs modes de transport, il est étudié de manière à être aisément manipulé, notamment lors de son transbordement d'un transport à un autre. Il est par ailleurs conçu de façon à être facile à remplir et à vider et doit être d'un volume intérieur d'au moins un mètre cube¹³.

Le terme "conteneur" comprend également « les accessoires et équipements du conteneur selon sa catégorie, à condition qu'ils soient transportés avec le conteneur mais ne comprend pas les véhicules, les accessoires ou pièces détachées des véhicules, ni les emballages. Les carrosseries amovibles sont assimilées aux conteneurs. »

Autant de définitions ramènent cependant à cette « boîte » rectangulaire qui, grâce à ses adaptations permettent de transporter tout ou presque. La multiplication des types de conteneur et leur spécialisation ont permis d'optimiser leur utilisation.

B - Les types de conteneurs

¹¹ RODIERE, op.cit.

¹² RODIERE, Traité général de droit maritime, tome 2, 1968

¹³ Article 1c de la CCC.

Dans les années 50, l'on distinguait trois types de conteneurs : les conteneurs « ordinaires », les conteneurs « pour liquides » et les conteneurs « spécialisés »¹⁴. La généralisation du conteneur et la progression de la mondialisation ont fait apparaître autant de types de conteneurs que l'exige la nature ou la forme de la marchandise transportée.

1 – Les conteneurs **dry**

Ce sont des conteneurs conçus pour des marchandises générales conditionnées en cartons, fûts ou palettes ou encore en vracs. Ils se caractérisent par un toit fermé, des parois latérales et des extrémités rigides et sont équipés de porte à une extrémité. (fig.1 et 2)

2 – Les conteneurs **ventilés**

Ce sont des conteneurs à usage général dont la surface de ventilation naturelle a été augmentée par l'ouverture d'orifices de ventilation dans les logerons. Ils servent pour le transport d'ail par exemple. (fig.3)

3 – Les conteneurs **open top**

Ce sont les conteneurs à toits ouverts. La différence avec les conteneurs dry est le toit qui est remplacé par une bâche ou une paroi rigide amovible pour faciliter le chargement et le déchargement vertical. (fig.4)

4 – Les conteneurs **plates-formes à parois latérales ouvertes**

Ce sont les flats constitués d'une armature de base sans parois latérales qui sont utilisés comme plate forme de charge sur les navires pour le transport de marchandises fragiles et encombrantes. (fig.5)

5 – Les conteneurs **frigorifiques** ou **reefer**

Ce sont des conteneurs thermiques (parois isolées) qui sont munis de dispositifs de réfrigération et de chauffage. Les conteneurs frigo peuvent être soit

¹⁴ WAROT, id.

alimentés en courant électrique par leur propre installation soit par l'installation du navire ou du terminal portuaire. (fig.6)

6– Les conteneurs citernes

Ce sont les conteneurs destinés au transport de liquide et substances gazeuses. (tank container). Ils sont composés de la citerne et de l'ossature. (fig.7)

Paragraphe 2 – La standardisation des conteneurs

Afin de pouvoir assurer son rôle dans les transports internationaux, le conteneur doit pouvoir être transporté indifféremment par la route, par les rails ou par la mer et être identifiable à toutes les étapes de la chaîne de transport. Le succès du conteneur réside dans la standardisation.

A – Les normes de construction

L'Organisation Internationale de Normalisation (I.S.O.) a codifié la construction des containers sous les normes *ISO 668* et *ISO 1496*.

Ces normes concernent non seulement les dimensions intérieures et extérieures des conteneurs mais également les règles de construction pour garantir la sécurité de la manutention, du gerbage et du transport.

1 – Les dimensions du conteneur

La norme ISO permet de standardiser la dimension des conteneurs en circulation dans le monde. Plusieurs dimensions sont en service¹⁵ mais certaines catégories tendent à disparaître laissant essentiellement la place aux conteneurs de 20 pieds et 40 pieds dont les dimensions seront résumées dans les tableaux ci-après. L'unité de mesure de la conteneurisation est l'EVP (Equivalent Vingt Pieds) ou en anglais TEU (Twenty Equivalent Unit) qui correspond à un conteneur de 20 pieds.

¹⁵ Il y a des conteneurs maritimes de 50, 48, 45, 43, 30 et 24 pieds.

Tableau 1 - Dimensions extérieures maximales

| | Longueur | | Largeur | | Hauteur | |
|-----------------|----------|---------|---------|-------|---------|-------|
| | mm | Ft in | mm | Ft in | mm | Ft in |
| 20 pieds | 6 058 | 19 10,5 | 2 438 | 8 0 | 2 591 | 8 6 |
| 40 pieds | 12 192 | 40 0 | 2 438 | 8 0 | 2 591 | 8 6 |

1 pied = 304,8 mm - 1 inch = 25,4 mm

Tableau 2 - Dimensions intérieures minimales¹⁶

| | Longueur | Largeur | Hauteur |
|-----------------|----------|---------|---------|
| | mm | mm | mm |
| 20 pieds | 5 867 | 2 330 | 2 350 |
| 40 pieds | 11 998 | 2 330 | 2 350 |

Tableau 3 - Ouverture minimum des portes¹⁷

| | Largeur | Hauteur |
|-----------------|---------|---------|
| | mm | mm |
| 20 pieds | 2 286 | 2 261 |
| 40 pieds | 2 286 | 2 261 |

D'autres normes sont également prises en compte.

La charge utile pouvant être soulevée en saisissant le conteneur par les coins ISO supérieurs est de *24 tonnes* pour les 20 pieds et de *26 tonnes* pour les 40 pieds, la hauteur du plancher (marche) de 160 mm et l'épaisseur de 28/30 mm.

La masse brute et la tare doivent également figurer sur le conteneur.

2 - Les normes de construction

- ✓ **Le plancher** : en bois d'une épaisseur de 28mm, résiste au passage de chariots de plus de 5t.
- ✓ **L'armature** : constituée de cadre en acier de 5mm, permet de supporter le poids de 5 autres conteneurs posés par-dessus, soit une

¹⁶ Dans la pratique, la largeur est de 2350mm et la longueur de 2590mm.

¹⁷ Dans la pratique les portes font 2 340mm en largeur et 2 280 mm en hauteur.

masse de plus de 125 t, reposant uniquement sur les 4 coins du conteneur.

- ✓ **Le toit** : en acier, épais de 1,5mm doit pouvoir supporter une charge de 300 kg sur une surface de 60 cmx30 cm (soit le poids de 3 ou 4 dockers) sans subir aucune altération.
- ✓ **Les pièces de coin** : La particularité des containers réside dans l'adoption des pièces de coin ou « coins ISO ». Chacun des huit coins du container est équipé d'un cube en acier percé sur trois côtés ajusté au millimètre près et dont les dimensions sont les dimensions et la position sont les mêmes partout dans le monde. (voir fig.8).



fig.8 - Le coin iso

Avec les dimensions et les normes de construction, le numéro d'identification représente le troisième pilier de la standardisation.

B – Le Numéro d'identification ou alpha-codes ISO

Le BIC a proposé dès 1969 un code d'identification internationale des conteneurs. Ce code a été normalisé par l'ISO sous la dénomination de *ISO 6346 - Conteneurs pour le transport de marchandises - codage, identification et marquage*.

Exemple de code ISO : **DVRU 590020 3.**

Chaque conteneur est repéré par un numéro d'identification qui lui est propre tout au long de son existence.

Ce numéro est constitué :

- d'un code de propriétaire ou opérateur de 4 lettres¹⁸ (MCLU, MAEU, DVRU, TRKU etc.)
- d'un numéro de série de 6 chiffres arabes
- d'un chiffre d'autocontrôle destiné à valider l'exactitude de l'enregistrement et la transmission de données

Seuls les codes ISO enregistrés auprès du BIC peuvent être utilisés comme marque d'identité unique des conteneurs dans tous les documents de transport international et de déclaration en douane.

Malgré les critiques sur l'incompatibilité de la dimension intérieure des conteneurs selon les normes ISO avec les charges unitaires (ex : palettes), les efforts portés dans la standardisation contribuent activement dans le développement incessant de la conteneurisation. Face à cet essor, les autres instruments matériels à savoir les navires et les ports ont du s'adapter pour suivre la mutation en cours

Section 2 – Les navires et les ports

Pour satisfaire les exigences de la mondialisation, l'industrie maritime entre actuellement dans une ère de mutation vers le gigantisme qui n'est pas sans conséquences sur les installations portuaires mondiales.

Paragraphe 1- Le gigantisme des navires porte-conteneurs

¹⁸ La dernière lettre est le U pour tous les conteneurs de fret. J pour les équipements détachables de conteneurs. Z pour les remorques ou châssis pour conteneur.

Les porte-conteneurs, désignés également par le terme anglais « cellular ships » sont des navires qui se caractérisent par leurs installations spécifiques. Ils sont pourvus de cales, munies de glissières (Cells) et sont dotés de systèmes particuliers de saisissage et d'arrimage en cellules. Plusieurs générations se sont succédés depuis le premier porte-conteneurs « The Ideal X », inauguré en 1956. La flotte de porte-conteneurs représente aujourd'hui 89% du transport maritime de ligne¹⁹.

A – L'émergence des Very Large Container Ships (VLCS)

Le tableau n°4 ci dessus montre que les porte-conteneurs ont toujours eu une capacité plus ou moins importante mais le constat de ces dernières années est sans doute la construction de navires de plus en plus vastes. L'heure est aux VLCS c'est à dire les navires de plus de 7500 EVP.

1 – L'évolution de la construction

Dans les années 1970, la taille moyenne des portes conteneurs était de 2000 EVP. Une trentaine d'années plus tard, nous en sommes à la moyenne de 6000 EVP. Certes, la catégorie dominante reste celle des navires entre 1000 et 3999 EVP²⁰ car ils sont indispensables pour le transbordement, les liaisons régionales et certaines routes intercontinentales. Néanmoins, on assiste actuellement à des commandes de navires de plus en plus gigantesques.

Le canal de Panama a toujours été la référence en matière de taille de navire. Dans les années 80, on distinguait les « Panamax » par leur gabarit qui ne pouvait dépasser la largeur du canal de Panama (maximum de 32,26 m)²¹. Au cours des années 90, on assistait à l'émergence des « Overpanamax » (42,80m de largeur) pouvant contenir jusqu'à 8000 EVP et cela semble dérisoire devant les projets de plus de 10 000 voire 12 000 à 18 000 EVP qui sont actuellement développés

¹⁹ JMM du 20 mai 2005

²⁰ Selon les études de l'INRETS, les navires entre 1000 et 3999 EVP représentent 47% de la flotte de porte-conteneurs en services et 61 % des EVP transportés. In Synthèse Isemar, fév.2003

²¹ Largeur correspondant à un navire de 4800 EVP maximum.

(annoncés vers 2010) avec les « Malaccamax » par référence au détroit de Malacca²².

Tableau 4 – Les générations de navires

| Première génération (1956-1970) | Longueur | Tirant d'eau | EVP |
|---|-----------------|---------------------|-------------------|
| - Converted Cargo Vessel | 135 m | < 9 m | 500 |
| - Converted Tanker | 200 m | | 800 |
| Deuxième génération (1970-1980) | | | |
| Cellular Containership | 215 m | 10 m | 1 000- 2 500 |
| Troisième génération (1980-1988) | | | |
| Panamax Class | 250 m 290 m | 11-12 m | 3 000- 4 000 |
| Quatrième génération (1988-2000) | | | |
| Post Panamax | 275 m 305 m | 11-13 m | 4 000- 5 000 |
| Cinquième génération (2000 - ??) | | | |
| - Post Panamax plus | 335 m | } 15 m 13 - 14 m | 5 000- 8 000 |
| - New Panamax | 385 m | | 10 000- 12 000 |
| - Malaccamax | 396 m | | jusqu'à 18 000 |

Source : - Jean-Paul Rodrigue – Dept of Economics & Geography – Hofstra University in B.Dreyer pour le CECE TP2 2005

- American shipper in Synthèse Isemar fév.2003

2 – La tendance des armements

L'acquisition de navires de grande taille est une tendance chez tous les armements. Les plus grands porte-conteneurs du monde en service sont les CSCL Asia et CSCI Europe de la CSCI d'une capacité déclarée de 8 468 EVP et la série OOCL Shenzhen de l'OOCL avec 8 063 EVP. Sur les prises de commandes enregistrées en 2004, 165 navires sur 464 dépassent les 7500 EVP dont certains atteignent même 10 000 EVP²³.

²² Le détroit de Malacca est l'une des voies de navigation stratégique les plus importantes du monde qui présente en effet un intérêt crucial. Ce détroit relie l'Océan Indien à la mer de Chine méridionale et constitue de ce fait une artère par laquelle transite une grande part du commerce mondial.

²³ Des navires de 10 000 EVP sont actuellement commandés par Maersk Sealand JMM du 26 nov.2004 p 23

La palme de plus grand porte-conteneurs du monde est difficile à attribuer. L'on sait juste qu'à l'heure actuelle, les plus grands armateurs rivalisent dans la taille des navires qui devient presque un jeu à la mode²⁴. Cette « concurrence », incitant les armateurs à commander davantage n'est pas sans conséquence sur l'équilibre de la flotte conteneurisée.

Tableau 5 - Les 5 premiers armements conteneurisés au 1^{er} janvier 2004

| RANG | OPERATEURS | EN SERVICE | | | | EN COMMANDE | |
|------|---------------------|------------|---------|---------|------------|-------------|---------|
| | | tpl | EVP | navires | % affrétés | EVP | Navires |
| 1 | Maersk SL+Safmarine | 12 562 129 | 920 051 | 355 | 44 | 156 030 | 39 |
| 2 | MSC | 7 850 139 | 536 040 | 219 | 39 | 175 816 | 26 |
| 3 | Evergreen | 6 242 968 | 454 834 | 158 | 23 | 131 848 | 18 |
| 4 | P&O Nedlloyd | 5 600 781 | 415 817 | 153 | 54 | 122 226 | 24 |
| 5 | CMA - CGM | 4 221 156 | 319 180 | 155 | 78 | 136 239 | 19 |

Source: JMM du 26 nov.2004 p 34

B – Vers une surcapacité de la flotte conteneurisée

Le carnet de porte conteneurs de grande taille est énorme. Le constat des experts de BRS²⁵ est que la flotte conteneurisée progresse en moyenne de 10% par an et que la progression du transport maritime est restée stable autour de 7% par an ces 15 dernières années²⁶.

Au 1^{er} janvier 2005, la flotte mondiale de navires cellularisés comptait 3362 porte conteneurs représentant une capacité de 7,29 millions d'EVP²⁷. A la même période, les mêmes experts recensaient une commande de 3,9 millions d'EVP représentant 53% de la capacité de la flotte existante²⁸. Toujours à leurs dires, la flotte mondiale cellularisée devrait atteindre 10,8 millions d'EVP en 2008²⁹.

Au vu de ces statistiques, on peut conclure aisément que la mutation vers le gigantisme est en marche. L'augmentation de la taille des porte-conteneurs est constante et les autorités portuaires, comme les groupes de manutention internationaux doivent s'adapter pour recevoir ces navires et rester compétitif sur le marché mondial.

²⁴ Le Marin du 26 nov. 2004 p 7.

²⁵ Barry Rogliano Salles

²⁶ JMM du 26 nov.2004 p 19

²⁷ JMM du 20 mai 2005

²⁸ idem

²⁹ idem

Paragraphe 2 – Une nécessité d’adaptation des ports à conteneurs

Il est indéniable que l’introduction des VLCS serait accompagnée d’une évolution des ports et du système de déchargement. Les exploitants doivent investir des capitaux importants pour des installations et des équipements de manutention spécialisés (grues, portiques à conteneurs, nouveau terminal etc.)

La concurrence de plus en plus vive entre les terminaux explique entre autres la modification du paysage portuaire des conteneurs. On assiste à l’émergence de groupes de manutention internationaux spécialisés dans le conteneur³⁰. Les Asiatiques se taillent une place de choix dans ce domaine. Ces groupes de manutention internationaux s’implantent dans les zones à fort potentiel (en Europe du Nord, les ports de la route Europe/ Extrême Orient, en Asie du sud est, en chine, sur la côte ouest de l’Amérique du nord) pour garantir la desserte des grands marchés mondiaux. Cette expansion géographique s’accompagne d’une réorganisation de la profession.

Certains ports, comme celui de Rotterdam possèdent déjà les infrastructures capables de faire face à cette évolution mais en général, tous les grands ports ont soit des projets de construction de nouveaux terminaux soit des travaux de dragage soit des investissements d’équipements

Tableau 6 - Les nouveaux terminaux européens (2002-2010)

| Terminaux | Mise en service | Capacité |
|--------------------------|-----------------|-----------|
| Amsterdam Ceres Paragon | 2002 | 0,9 M evp |
| Hambourg Alterveden | 2003-2004 | 1,9 M evp |
| Rotterdam EuroMax | 2004 | 2,4 M evp |
| Anvers Rive Gauche | 2004-2006 | 5,5 M evp |
| Hambourg Eurogate | 2004 | 0,5 M evp |
| Le Havre Port 2000 | 2004-2006 | 1,5 M evp |
| Flessingue Westerschelde | 2006 | 2,5 M evp |
| Bremerhaven CT4 | 2007 | 2,2 M evp |
| Rotterdam Maasvlakte 2 | 2008-2010 | 8,5 M evp |
| Wilhelmshaven Jade Weser | 2010 | 2,3 M evp |

Source: Synthèse Isemar nov.2003

³⁰ exemple Eurogate, PSA, HPH etc.

Outre Atlantique, le port de New York s'adapte ainsi pour accueillir des navires de 4000 à 7000 EVP à l'horizon 2005. Le budget estimé par les autorités portuaires est de 732 millions USD³¹.

A Hong Kong, l'on a expérimenté les terminaux flottants³² pour limiter les investissements relatifs à l'augmentation constante de la taille des navires.

On évolue donc vers une modernisation des structures de manutention un peu partout et particulièrement en Europe afin de s'adapter aux nouvelles conditions du marché. En tous les cas, le but est de répondre à la croissance des trafics et disposer d'infrastructures pour les très grands porte-conteneurs. Le tableau suivant montre que le trafic ne cesse d'évoluer dans les grands ports du monde.

Tableau 7 - Trafic en EVP des 5 dernières années des 10 premiers ports mondiaux

| Ports | 1999 | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 |
|-------------|------------|------------|------------|------------|------------|
| Hong Kong | 16 210 792 | 18 098 000 | 17 826 000 | 19 144 000 | 20 449 000 |
| Singapour | 15 944 793 | 17 086 900 | 15 571 100 | 16 940 900 | 18 410 500 |
| Shanghai | 4 216 000 | 5 613 000 | 6 334 400 | 8 620 000 | 11 291 000 |
| Shenzhen | 2 986 000 | 3 993 000 | 5 076 000 | 7 613 754 | 10 649 900 |
| Pusan | 6 439 589 | 7 540 387 | 8 072 814 | 9 453 356 | 10 366 881 |
| Kaoshiung | 6 985 361 | 7 425 832 | 7 540 525 | 8 493 052 | 8 843 365 |
| Los Angeles | 3 828 852 | 4 879 429 | 5 183 520 | 6 105 857 | 7 178 940 |
| Rotterdam | 6 341 783 | 6 274 556 | 6 096 142 | 6 506 311 | 7 106 778 |
| Hambourg | 3 738 307 | 4 248 247 | 4 688 669 | 5 373 999 | 6 137 926 |
| Anvers | 3 614 246 | 4 082 334 | 4 218 176 | 4 777 151 | 5 445 437 |

Source: JMM du 26 nov.2003, p 24

La description de l'évolution technique des instruments matériels de la conteneurisation nous a permis d'asseoir ce mode de conditionnement dans son contexte actuel. Etant avant tout un outil au service des échanges internationaux, le conteneur ne peut être évoqué séparément de la « cause » qu'il sert : le transport multimodal en général et le plus particulièrement le transport multimodal transmaritime.

³¹ Synthèse Isemar – fév.2003

³² Synthèse Isemar - fév.2003

CHAPITRE II –

PRATIQUE ACTUELLE DE LA CONTENEURISATION

L'essor du conteneur se poursuit depuis les années 60 où il représentait une véritable révolution du transport maritime. Parallèlement à cette évolution, on se rend compte du développement du transport multimodal dans les échanges internationaux. Conteneurisation et transport multimodal. Comment s'explique l'association automatique des deux concepts? Par ailleurs, il serait intéressant de voir les acteurs de la conteneurisation dans la pratique.

Section I – Conteneurisation et transport multimodal transmaritime

L'expansion du transport multimodal en général et du transmaritime en particulier s'explique en gros par les avantages qu'on tire de la généralisation du conteneur considéré comme l'«outil roi» du transport multimodal. Qu'entend t-on par transport multimodal, transmaritime ?

Paragraphe 1 - Définitions du transport multimodal transmaritime

Comme pour le conteneur, le droit français ne propose pas une définition juridique du transport multimodal. Plusieurs définitions sont données par différentes entités dont nous allons tirer les caractéristiques communes.

A – Une pluralité de définitions

Le Dalloz précise que « le transport multimodal consiste à acheminer des marchandises en vertu d'un titre unique et en utilisant au moins deux modes de transport soumis à des régimes différents. »

Le Pr Bonnassies définissait le transport multimodal comme « le transport qui utilise plusieurs modes différents de transport, le plus souvent deux modes, routier et maritime ou maritime et ferroviaire, mais géré par un opérateur unique qui en prend la responsabilité de bout en bout et qui délivre un document unique pour couvrir l'opération. »

Le manuel de la CNUCED énonce qu'il y a transport multimodal lorsqu'« un transporteur unique prend en charge la totalité de l'organisation des opérations entre plusieurs modes, d'un point à un autre sous sa seule responsabilité. »

La Convention de Genève sur le transport multimodal international de marchandises de 1980 qui n'est pas encore applicable entend par transport multimodal international « le transport de marchandises effectué par au moins deux modes de transport différents, en vertu d'un contrat de transport multimodal, à partir d'un lieu situé dans un pays où les marchandises sont prises en charge par l'entrepreneur de transport multimodal jusqu'au lieu désigné pour la livraison dans un pays différent.³³ »

Une définition récente a également retenu notre attention, celle de l'Union Européenne qui définit le transport multimodal comme « le transport de marchandises entre États membres pour lesquels le camion, la remorque, la semi-remorque (avec ou sans tracteur) la caisse mobile ou le conteneur d'au moins 20 pieds utilisent la route pour la partie initiale ou terminale du trajet et pour l'autre partie, le chemin de fer ou le fleuve, voire la voie maritime lorsque la traversée excède cent kilomètres à vol d'oiseau.³⁴ »

Les définitions sont nombreuses néanmoins, elles convergent plus ou moins vers les mêmes caractéristiques.

³³Art.1 de la Convention des Nations-Unies sur le transport multimodal international de marchandises du 24 mai 1980.

³⁴Directive n° 92/106, arrêté du 21 février 1995, J.O du 7 mars.

B - Caractéristiques du transport multimodal

La lecture combinée des définitions évoquées ci-dessus résume la définition du transport multimodal en quatre points principaux :

- intervention d'au moins deux modes de transport différents
- gestion du transport par un opérateur « unique » qui sera le lien entre les différents transports
- entière responsabilité du transport incombant à cet opérateur unique
- couverture de l'ensemble des opérations par un document unique, le document de transport multimodal

Par ailleurs, diverses expressions sont aussi utilisées pour qualifier ce transport de bout en bout dans la pratique. Selon des situations particulières, on parle de transport combiné, de transport mixte ou de transport intermodal. Le terme « multimodal » a le mérite de recouvrir toutes ces situations. Dans un but de classification, on distingue le transport multimodal transmaritime³⁵, le multimodal transaérien et le multimodal terrestre.

Notre travail ne concernera que le transport multimodal transmaritime qui est « un transport de bout en bout fait sans rupture de charge et dont l'un des modes de transport utilisé est le maritime. » Le terme « transmaritime » fût inventé par le Pr Bonnassies lors de la réunion de préparation des travaux de l'IMTM en 1988. L'expédition se décompose le plus souvent en un pré-acheminement terrestre, un transport maritime et un post-acheminement terrestre.

Même si le transport multimodal, à l'époque désigné par « transport mixte », a vu le jour bien avant la conteneurisation³⁶, son succès est profondément rattaché au conteneur et ses avantages.

³⁵ Le mot transmaritime fut inventé par le Pr Bonnassies lors de la préparation du colloque de l'IMTM sur le transport multimodal en 1988.

³⁶ En 1876, la Court of Appeal britannique s'était prononcée sur ce qui était une opération de transport qui mettait en cause un transport maritime de Londres à Montréal, suivi d'un transport ferroviaire de Montréal à Toronto (Arrêt *Morr v. Harris*, 1876 1 A.C 318.)

Paragraphe 2 – Le conteneur au service du transport multimodal

Les nombreux avantages touchent à la fois le chargeur et le transporteur ainsi que tout autres intervenants intéressés par l'expédition. Mais ce mode de conditionnement ne confère néanmoins pas que des avantages.

A – Les avantages de la conteneurisation

Les praticiens s'accordent à dire que presque toutes les marchandises peuvent faire l'objet de transport par conteneur. La multiplicité des types de conteneur et leur spécialisation ne fait qu'optimiser son utilisation à la grande satisfaction de ses utilisateurs.

1 - Avantages pour le chargeur

- Le caractère d'interchangeabilité du conteneur lui permet d'être transporté par tous les modes de transport. Il permet de réaliser des chaînes de transport sans rupture de charge associant la mer à la route, le rail, et le fluvial d'où le rôle important qu'il joue dans le transport de bout en bout. Le conteneur facilite l'expédition car il assure le porte à porte i.e l'acheminement de la marchandise du lieu de production jusqu'au lieu de distribution.

Cette notion de rupture de charge est importante et source de divergence. Le Pr Bonnassies estime « qu'il y a rupture de charge dans un transport multimodal transmaritime lorsque le transporteur maritime, intervenant après une phase "route" implique une manutention de la marchandise et non du véhicule. » Il est catégorique sur le fait qu'il y a forcément rupture de charge en cas de transport par conteneur puisque le conteneur ne peut être placé sur le navire sans manutention. Par ailleurs, d'autres doctrines avancent qu'« en multimodal, la rupture de charge, c'est la séparation de la marchandise de son contenant, c'est le dépotage du conteneur ou

de la remorque... »³⁷. De ce fait, il n'y a donc pas rupture de charge en cas de transport par conteneur car le changement de mode de transport n'implique pas le dépotage des conteneurs. Ce raisonnement nous semble plus adapté puisque, s'il y avait en cours de voyage une séparation prévue de la marchandise et de son unité de transport, quel organisateur de transport tenterait effectivement d'émettre un titre unique de transport dans le cadre d'un transport multimodal?³⁸

- En tant qu'emballage, sa nature résistante, son étanchéité ainsi que sa solidité permettent la protection de la marchandise. Sa standardisation lui permet d'être stocké, transporté en réduisant au maximum la manutention des marchandises. Ces qualités profitent à la fois à l'expéditeur qu'au transporteur.

Il y a à ce niveau une facilitation des opérations de manutention et un gain de temps précieux dans le temps de chargement et de déchargement de la marchandise et dans l'immobilisation du navire dans les ports. Cela entraîne forcément un gain dans le coût de transport par rapport au transport maritime conventionnel et permet dans ce cas des économies.

2 – Avantages du transporteur

Pour le transporteur, le fait que tout ou presque peut se côtoyer dans le conteneur lui permet d'étendre son activité à tout transport à condition néanmoins de respecter un bon sens dans l'empotage.

Le système d'empilement des boîtes permet sa rentabilité car aussi bien en cale qu'en pontée, le taux de remplissage du navire augmente considérablement.

Par ailleurs, la marchandise, empotée chez l'expéditeur et dépotée chez le destinataire, voyage de manière anonyme, ce qui peut réduire les pertes, les casses ou les vols mais comme on le verra dans les inconvénients, cela peut être une arme à double tranchant. L'inviolabilité du conteneur pourrait être une garantie de sécurité contre les pertes et avaries mais garantie tout de même fragile.

³⁷ Bonnaud - Legal, Le transport multimodal et la logistique, Revue de droit commercial, maritime, aérien et des transports 2001, p 62 s.

³⁸ *ibid.*

Pour les armateurs de gros navires porte-conteneurs d'aujourd'hui, ils nécessitent moins d'équipage que ceux d'antan ce qui réduit les coûts en personnel de l'armateur.

Pour toutes les entités intéressées, nous pouvons résumer les avantages en ceci : rapidité, sûreté, performance, coût moindre, absence de rupture de charge mais derrière ce décor qui semble idyllique, le conteneur a aussi ses inconvénients, plus ou moins handicapants pour les échanges maritimes internationaux.

B – Les inconvénients de la conteneurisation

Ces inconvénients peuvent être économiques, techniques ou juridiques.

1 – Inconvénients économiques

En premier lieu, nous avons vu que l'investissement que requiert la conteneurisation est énorme : modernisation des ports et terminaux, acquisition de gros navires. Le conteneur lui-même coûte relativement cher et son entretien doit être assuré régulièrement. Ce sont les pays en développement qui se trouvent pénalisés par cette situation manque de moyens pour équiper les navires et les ports d'appareils de levage spéciaux pourtant ils ne peuvent échapper au vent de la conteneurisation qui ne cesse de souffler.

Pour le transporteur, le déséquilibre du flux de marchandises imposant des transports de conteneurs vides peut coûter très cher et pourtant inévitable dans bien des cas.

2 – Inconvénients techniques

Malgré les points forts de ce mode de conditionnement, des dégâts peuvent survenir par les risques en mer d'autant plus que les conteneurs sont par essence transportés en pontée sur les porte-conteneurs. Un conteneur peut se déplacer jusqu'à 60 mètres à chaque roulis, jusqu'à 4 fois par minute³⁹. Il y a des pertes prévisibles et ceux qui le sont moins ou pas du tout.

³⁹ Bernard Dreyer, Technologie des transports multimodaux transmaritimes, pour le CECE TP2 2005

Concernant la première catégorie qui touche environ 70% des dégâts, il y a le vol et manquants, l'avarie de manutention et d'emballage par destruction, fuite ou écrasement, contamination des marchandises entre elles ou encore les dommages par eau autres que par le mauvais temps comme l'eau douce, la buée de cale ...

Concernant la seconde catégorie qui représente 30 % des pertes environ, il y a les naufrages, les échouages, l'incendie, la collision, le seuil de mer et le mauvais temps. Ces statistiques montrent que les dommages potentiels sont à peu près prévisibles.

3 – Inconvénients juridiques

Dans ses commentaires de l'arrêt de la Cour de cassation du 8 juin 1993⁴⁰, Yves Tassel note que « le conteneur est secret, inadéquat parfois et d'une certaine façon criminogène. »

Secret parce que la présentation même du conteneur peut faire figure d'« écran » entre ce qu'on voit et les choses embarquées⁴¹. La fraude est de ce fait facile puisque le conteneur numéro d'immatriculation qui seul, permet d'identifier le conteneur, ne donne pas des indications de son contenu.

L'inadéquation fait référence au caractère clos du conteneur qui peut être dommageable à la marchandise. Mais comme l'auteur qui émet lui-même des réserves, nous pensons aussi que les défaillances pouvaient relever de la qualité médiocre de la marchandise ou pouvaient être réglées ou évitées par une maintenance correcte des engins.

Sa qualification de « criminogène » relève du fait que l'impossibilité pour le transporteur maritime de vérifier les marchandises, due à la rapidité des opérations et la multitude des quantités chargées, pousse à l'infraction. En effet, dans la pratique, le transporteur n'assiste qu'au positionnement des conteneurs sur le navire.

⁴⁰ Cass.com, 8 juin 1993, navire Neptune – Garnet, DMF 1994, p 359

⁴¹ *ibid.*

La conteneurisation est devenue une véritable institution qui nécessite l'intervention de plusieurs acteurs pour tourner efficacement. La section suivante va s'intéresser à ces entités dont la coopération fait de la conteneurisation un succès.

Section 2 – Les acteurs de la conteneurisation

Le transport maritime international a toujours vu l'intervention de plusieurs acteurs du fait de l'envergure des opérations, de l'éloignement des parties, des intérêts en jeu etc. Plusieurs contrats entourent de ce fait le contrat de transport : contrat de commission, contrat de transit, contrat de manutention, contrat d'assurance etc. L'avènement de la conteneurisation et l'essor du transport multimodal a conduit certaines professions à s'adapter. Nous allons évoquer particulièrement le transitaire. Par ailleurs, il convient de mentionner une activité qui est née avec la conteneurisation, le NVOCC.

Paragraphe 1 – Les transitaires face à la révolution du conteneur

Le transitaire est un intermédiaire du transport dont la mission consiste à « assurer la continuité entre deux transports distincts dans le cadre strict des instructions reçues. » Il est donc un mandataire. A la différence du commissionnaire de transport qui se charge de l'organisation de la totalité du transport, le transitaire assure la rupture de charge c'est à dire qu'il fait passer la marchandise d'un moyen de transport à un autre en représentant le mandant sur les lieux de ruptures. L'objet même de sa fonction montre que le transitaire est profondément concerné par la révolution du conteneur.

A – Les transitaires, fragilisés par le développement du multimodal

Comme nous le savons, le succès du conteneur réside dans l'absence de rupture de charge entre deux modes de transport c'est à dire qu'e la marchandises ne subit aucune manutention entre deux modes de transport successifs.

Ce changement a eu pour conséquence de vider le rôle du transitaire de tout son sens puisque cette absence de rupture de charge fait qu'il n'y a plus d'opérations physiques à faire sur la marchandise : manutention des marchandises, échantillonnage, marquage, analyses, reconditionnement, certifications de marchandises etc. et les transit en douanes

en matière de conteneur se limitent à des opérations de vérifications de numéros de plombs.

Cette révolution aurait pu signer la disparition des transitaires du fait que leur rôle se situait justement aux lieux où cette rupture de charge s'effectuait mais au lieu de se laisser mourir à petit feu, les meilleurs de la profession ont adapté leur savoir-faire à la nouvelle technique de transport multimodal.

B – Les mutations de la fonction de transitaire

Les transitaires avaient le choix entre suivre le mouvement et s'adapter et disparaître. Leur salut résidait dans la maîtrise technique et commerciale des conteneurs.

Au lieu de traiter les marchandises donc, les transitaires traitent désormais le conteneur. Leur intérêt se situe dans la maîtrise des transports terrestres de conteneurs maritimes et la commercialisation du fret conteneurisé.

1 – La maîtrise des conteneurs maritimes

Cette étape concerne le pré et post acheminement des conteneurs qui s'effectue la plupart du temps par voie terrestre. Les transitaires ont tout intérêt à amener à leur client leurs propres conteneurs maritimes pour éviter que les armateurs d'avoir le monopole sur le positionnement des conteneurs. Une véritable bataille s'exerce entre les transitaires et les armateurs ayant poussé ces derniers à se battre sur plusieurs fronts car la « bataille du transport maritime se gagnera désormais à terre ⁴² ». Par exemple pour la suppression des taxes discriminantes lorsque le transitaire effectue le « merchant haulage ⁴³ » ou la mise en place de « bourse de positionnement » qui réduisent le mouvement à vide des conteneurs etc. ⁴⁴. Mais la lutte n'est pas que technique, elle est aussi commerciale

2 – La maîtrise du fret conteneurisé

Les transitaires doivent s'imposer pour garder leur clientèle puisque certains armateurs opèrent de plus en plus directement avec les chargeurs. De ce fait, les transitaires investissent dans les Container Freight Station (CFS) pour développer leurs activités dans les opérations de groupage et de dégroupage des marchandises en conteneurs.

⁴² Cité par Bernard Dreyer, La fonction de transitaire et le transport multimodal, in Annales IMTM 1988.

⁴³ Pré et post acheminement terrestre effectué par le transitaire pour le compte de son client chargeur.

⁴⁴ Bernard Dreyer, op.cit.

Le système de groupage permet au transitaire d'acheter le fret sur les lignes régulières et de les détailler au chargeur qui n'arrivent pas à remplir un conteneur complet. La collecte de ce fret de groupage a fait naître une activité nouvelle à laquelle s'est intéressé le transitaire mais aussi d'autres intervenants du transport maritime, les armateurs eux-même, les chargeurs ou encore de simples entrepreneurs intéressés par le secteur porteur.

Paragraphe 2 – Les Non Vessel Operating (Owning) Common Carriers

Les NVOCC peuvent être considérés comme une catégorie nouvelle d'intervenants dans la chaîne de transport née du développement de la conteneurisation. L'activité débarque des Etats-Unis dans les années 60 et l'appellation de NVOCC est donnée par le Shipping Act de 1984 et consacrée par la Réglementation américaine de 1990. En quoi consiste cette activité et comment la qualifier juridiquement.

A – Analyse de l'activité

L'activité de NVOCC est une activité contractuelle. La traduction française de son appellation donne une idée de sa fonction : un transporteur maritime qui n'opère pas des navires mais des marchandises. En d'autres termes, les NVOCC prennent en charge des marchandises en vue d'un transport maritime en conteneur alors qu'ils n'ont pas de navires. Ce sont des « armateurs de papier ⁴⁵».

Le NVOCC peut être issu de diverses structures.

1 – Issu d'une structure armatoriale

Les armateurs ont créé des structures NVOCC en leur sein pour diverses raisons : afin de diversifier leurs activités face à la faiblesse de rendement issu de la gestion des navires et pour faire face à la concurrence menaçante des NVOCC d'autres structures notamment transitaires qui ont acquis une notoriété sur le marché du groupage. Cela explique que tous les grands armateurs ont des filiales NVOCC (VOTAINER pour Van Omeren, OCTOMAR pour Delmas, Kerrline pour CMA CGM, Trans Service Line pour SCAC etc.)

⁴⁵ Andrée Chao, NVOCC, à la recherche d'une identité, BTL 1993, p 320.

2 – Issu de transitaires

Ce sont les transitaires qui sont à l'origine des NVOCC. Les services de ligne maritime sans navires sont mis en place par les gros transitaires dont l'avantage par rapport aux armateurs est la possibilité pour eux d'offrir un plus grand nombre de départs et de destinations.

3 – Issu des gros chargeurs

L'intérêt des chargeurs à créer des NVOCC réside dans la maîtrise du taux de fret. En effet, les chargeurs peuvent constituer seuls ou en coopérative des NVOCC agissant sur leurs lignes spécifiques.

4 – Issu de simples entrepreneurs

Face au succès de l'activité, plusieurs entrepreneurs ont saisi l'opportunité qu'offre ce créneau. L'existence de bons et mauvais NVOCC a engendré une réglementation d'ordre public rigoureuse pour offrir aux clients une garantie efficace de leur honorabilité et de leur solvabilité.

B – Qualification juridique des NVOCC

Les activités des NVOCC sont basées sur une relation contractuelle. Le NVOCC émet des connaissements sur lesquels il figure comme transporteur apparent. A la différence du transporteur maritime opérant des navires, l'activité des NVOCC s'exerce en deux temps : un contrat passé avec le transporteur effectif et un autre contrat passé avec le chargeur.

1 – La relation contractuelle entre le NVOCC et le transporteur

Le NVOCC passe des accords avec les transporteurs effectifs c'est à dire les armateurs possédant des navires. Soit ils concluent un contrat d'affrètement soit un contrat cadre de transport.

Concernant le contrat d'affrètement, il s'agit d'un affrètement partiel au voyage pour lequel l'armateur met à la disposition du NVOCC une partie du navire. Dans le cadre du transport en conteneur, ce sont les « slots » faisant l'objet de « slot charter ».

Le contrat cadre quant à lui est un contrat d'« achat d'espaces. » Par ces contrats, le NVOCC s'engage pour une période donnée à faire transporter par le transporteur un volume déterminé de conteneurs.

2 – La relation contractuelle entre le NVOCC et le chargeur

Les NVOCC proposent au chargeur de transporter leurs marchandises comme le ferait un transporteur effectif. Il achète un fret en gros avons-nous dit et le revend au détail, la différence fait son bénéfice.

Comme le transporteur maritime, le NVOCC prend en charge la marchandise, remet un document de transport au chargeur et livre la marchandise au destinataire. La grande différence est qu'il n'a pas la maîtrise de l'opération de transport. C'est pour cela que le NVOCC est plutôt qualifié de transporteur « contractuel. »

L'étude de cette activité mérite des recherches beaucoup plus approfondies mais dans le cadre de notre travail, il s'agissait de présenter une activité qui est née avec la conteneurisation et qui s'est installée dans la pratique actuelle de la conteneurisation.

Si tel est en gros l'aspect pratique de la conteneurisation, qu'en est-il sur le plan juridique?

PARTIE II - ASPECTS JURIDIQUES DE LA CONTENEURISATION

Le Doyen Rodière voyait un « faux problème » dans celui des « containers »⁴⁶. Pourtant, force est de constater que le conteneur est soumis à un régime juridique particulier qui soulève des problèmes juridiques particuliers.

Cette partie nous permettra de voir en détail comment se déroule les opérations de transport en conteneur et d'identifier les problèmes juridiques qui en découlent (**Chapitre I**).

Par ailleurs, la conteneurisation se retrouve actuellement au cœur d'un sujet d'actualité, commun à tout le secteur du transport mais qui touche particulièrement le maritime: la sûreté des conteneurs (**Chapitre II**).



⁴⁶ RODIERE, op.cit.

CHAPITRE I –

LE REGIME JURIDIQUE DE LA CONTENEURISATION

Les spécificités juridiques que génèrent l'usage du conteneur commencent dès les opérations de « préconteneurisation » jusqu'au déchargement final du conteneur. Ces éléments nous permettront d'aborder le contentieux du conteneur à travers les problèmes juridiques qu'on peut rencontrer avec la conteneurisation.

Section 1 - Les opérations précédant le voyage maritime

Les répercussions de l'usage du conteneur sur le droit de transport se manifestent avant même que le transport proprement dit ne commence.

Paragraphe 1 – Les opérations de « préconteneurisation »

Une fois que le chargeur a choisi ou accepté d'envoyer sa marchandise par conteneur, trois points doivent être étudiés par les parties au contrat : la fourniture du conteneur, son remplissage et la prise en charge par le transporteur.

A – La fourniture du conteneur

Les statistiques montrent que 50% des conteneurs appartiennent aux armateurs et 50% aux loueurs⁴⁷. Il convient donc de distinguer la fourniture du conteneur par le transporteur de celle par un tiers.

1– Le transporteur loueur

La location d'un conteneur par le transporteur consiste à mettre à disposition un conteneur moyennant un prix et avec obligation de restitution de celui qui loue. Si la pratique est très répandue, la qualification juridique de cette prestation ne fait pas

⁴⁷ Synthèse Isemar n°49 nov.2002

l'unanimité. La discordance porte sur le caractère accessoire ou autonome de la mise à disposition par rapport au contrat de transport.

Sur ce point, Raynaud appuie la première thèse en percevant la location du conteneur comme une « prestation accessoire et indispensable du transport » du fait que « sauf cas exceptionnel, on conçoit mal en effet qu'un transporteur mette à disposition d'un de ses clients un conteneur sans envisager de la transporter»⁴⁸. De l'autre côté, d'autres doctrines penchent plutôt sur la deuxième qualification en s'alignant à la solution de l'arrêt Saint Georges⁴⁹. Bonnasies trouve cette solution fondée du fait que « (...) la location de conteneurs avait fait l'objet d'un contrat particulier et d'un loyer spécifique (...)»⁵⁰.

La Cour de Cassation a mis fin à ces hésitations en cassant l'arrêt de la CA de Versailles par sa décision du 5 mars 2002⁵¹ (Cas.com., 5 mars 2002) non pas en se prononçant sur la qualification exacte du contrat mais en affirmant le principe d'exclusivité du régime de responsabilité du transporteur maritime, écartant l'intérêt de la polémique.

Il convient de remarquer que le transporteur lui-même peut être locataire du conteneur qu'il loue.

2 – Fourniture du conteneur par un tiers

Deux cas de figure peuvent être distingués : soit l'expéditeur loue de son côté un conteneur qu'il va confier au transporteur soit le transporteur loue un conteneur qu'il va mettre à la disposition de l'expéditeur qui a contracté avec lui.

Dans la première situation, le contrat de location est entièrement autonome du contrat de transport.

⁴⁸ Obs. M.N Raynaud, DMF 2002, p 969.

⁴⁹ CA Versailles, 12ème ch. 1^{ère} sec., du 14 janvier 1999, DMF 1999, p 933, obs. Cl. Humann.

⁵⁰ DMF 2000, Le droit positif en 1999, n° 74.

⁵¹ DMF 2002, p 969, obs. M.N Raynaud.

Dans le deuxième cas, un « lien de fait » existe entre le contrat de location et l'opération de transport car le transporteur met à la disposition de l'expéditeur un conteneur qu'il a lui-même loué.

Une fois le conteneur fourni, l'on procède à son remplissage qu'on désigne dans le jargon du transport d'emportage qui peut être fait par chargeur, le transporteur ou un tiers désigné par l'expéditeur.

B – L'emportage du conteneur

L'emportage est défini comme l'opération consistant à remplir le conteneur et à l'arrimer. On parle de calage pour ne pas confondre avec l'arrimage du conteneur lui-même à bord du navire.

Selon le type d'expédition, on distingue le conteneur FWL (Fully Loaded Weight and capacity) ou FCL (Full Container Loaded) du conteneur LCL (Less than Container Load). Le FWL ou FCL signifie que le conteneur est plein en volume et en poids tandis qu'un conteneur est LCL lorsqu'il reçoit des lots de marchandises qui seuls n'arriveraient pas à le remplir et qui font l'objet d'un groupage pour être économiquement rentables.

L'emportage est souvent l'affaire de l'expéditeur. En effet, rares sont les cas où c'est le transporteur qui s'en charge. De ce fait, un emportage défectueux représente donc une clause exonératoire de responsabilité pour le transporteur à moins que sa responsabilité ne soit retenue pour faute personnelle ou en partage avec un autre intervenant. De même que l'arrimage défectueux des marchandises à l'intérieur d'un conteneur lorsqu'il n'a pas été réalisé par le transporteur peut donner lieu à exonération de ce dernier.

La première responsabilité, en cas de dommages subis à la marchandise pendant l'emportage incombe donc à celui qui a pris en charge l'opération en occurrence l'expéditeur dans bien des cas. Les exemples foisonnent dans la jurisprudence : mauvais emportage des cartons de citrons entraînant un échauffement plus important de ceux placés au centre (Trib. Com. Parsi, 7 décembre

1977, DMF 1978, p 441), avaries par mouille de marchandises provenant exclusivement du degré excessif d'hygrométrie lors de l'empotage (Cass. Com, 20 févr. 1990, Juris-data n° 1990-000533), absence de protection entre la marchandise et les parois de conteneurs et chargement dans des conteneurs dry manquant d'aération (Trib.com. Marseille, 21 juin 1991, Revue Scapel 1991, p 108), empotage défectueux pour omission d'ouverture des trappes d'aération du conteneur (CA Paris, 3 juill. 1987, BTL 1988, p 58), calage incorrect des marchandises (Cass.com. 27 mars 1973, DMF 1973, p 446) etc.

Dans cette opération d'empotage, il arrive que l'expéditeur désigne un intermédiaire qui est souvent une entreprise spécialisée, une société de manutention portuaire, une entreprise de déménagement ou éventuellement un vendeur. Dans ces cas, la responsabilité de l'opération incombe à ces tiers, responsabilité pouvant être partagée avec l'expéditeur ou un autre intervenant.

Cette opération terminée, le conteneur est prêt à être remis au transporteur.

C – La prise en charge du conteneur par le transporteur

La prise en charge du conteneur fait naître des obligations à la charge du transporteur : il doit vérifier le contenu des conteneurs et procéder à un pointage par rapport à la liste de chargement, il doit en outre contrôler le numéro du plomb du conteneur sous peine de négligence et doit par ailleurs assurer l'embarquement de tous les conteneurs pris en charge.

C'est le moment de l'établissement du connaissement et des autres documents douaniers. Le chargeur doit déclarer au transporteur les marchandises contenues dans le conteneur en sachant que ce dernier n'a pas assisté à l'empotage et que dans la plupart des cas, le conteneur lui est remis plombé.

Ces obligations, observées sévèrement par les tribunaux, donnent toute leur importance aux réserves faites par le transporteur au connaissement.

La pratique des réserves n'est pas propre au transport en conteneur⁵² cependant la particularité pour ce mode de conditionnement est l'impossibilité technique de vérifier chaque conteneur que le transporteur reçoit à moins de supprimer les avantages attendus de l'emploi du conteneur.

Comme l'absence de réserve fait peser sur le transporteur une présomption de conformité entre la qualité, la quantité, la nature des marchandises embarquées et celles prévues au connaissement, il est primordial pour la responsabilité du transporteur en cas de dommages causés aux marchandises à l'arrivée que les réserves soit valables.

Pour pallier les abus perpétrés par le transporteur en portant systématiquement des réserves de style sur le connaissement, les tribunaux exigent des réserves motivées et sont sévères sur ce point. Ainsi, la clause « said to contain » apposée systématiquement sur presque tous les connaissements sont dans la plupart des cas annulées par les tribunaux comme manquant de motivation (CA Rouen, 2^e ch. Civ., 21 mars 1985, DMF 1985, somm. P. 751 ; Cass.com., 29 janv. 1980, DMF 1981, p 267, comm. Achard. Il en est de même des clauses « said to be » (cass.com., 22 févr. 1983, Bull. civ IV, n°77) ou « shippers load and count » (CA Rouen, 2^e ch. Civ., 14 avr. 1994, DMF 1995, p 380).

Ces opérations précèdent le chargement du conteneur à bord du navire.

Paragraphe 2 – Les opérations de chargement

Les opérations de chargement concernent la mise place du conteneur et son arrimage.

A – La mise en conteneur

La question essentielle qui se rattache à cette opération est sans doute celle relative au chargement en pontée.

⁵² Art.3§3 de la Convention de Bruxelles de 1924.

Le chargement en pontée pose le problème délicat de la sécurité et de la protection de la marchandise. Le débat est particulièrement fondé s'agissant de marchandises en conventionnel cependant leur fondement est actuellement tempéré avec la généralisation des conteneurs et leur acheminement à bord de navire porte-conteneurs. Néanmoins, la pratique montre que l'accord du chargeur est toujours requis pour que le transport en pontée. Soit expressément c'est à dire apposé sur le connaissement soit implicitement pour tous transports à bord de navire porte-conteneurs (article 22 al.2 de la loi du 18 juin 1966 modifiée par la loi n°79-1103 du 21 décembre 1979, art. 1) pour lequel « le consentement du chargeur est supposé donné en cas de chargement en conteneur à bord de navires munis d'installations appropriées pour ce type de transport. »

La convention de Bruxelles du 25 août 1924 exclut de son champ d'application « la cargaison qui, par le contrat de transport, est déclarée comme mise sur le pont et en fait, est ainsi transportée » (art .1 c). Le chargement en pontée n'est considéré comme régulière que si le transporteur obtient l'autorisation préalable du chargeur.

La loi du 18 juin 1966 prévoit quant à elle dans l'article 22 précité trois cas où le chargement en pontée est régulier : dans le cas d'un petit cabotage, lorsque des dispositions réglementaires l'imposent au transporteur et lorsque le transporteur a obtenu le consentement du chargeur.

B – L'arrimage

L'arrimage du conteneur à bord du navire relève entièrement de la responsabilité du transporteur car c'est le capitaine du navire qui doit assurer la bonne exécution de cette opération et juger de la solidité de l'arrimage en fonction des conditions météorologiques. (Trib.com. Paris, 23 juin 1971, DMF 1972, p 308)

L'enjeu de la régularité du chargement en pontée et de l'arrimage correct relève du fait que ces deux conditions réunies exonèrent généralement le transporteur de sa responsabilité en cas de dommages subis à la marchandise pendant le voyage maritime.

Section 2 – Le voyage maritime et le déchargement

Cette étape englobe le voyage maritime proprement dit, le déchargement de la marchandise et les problèmes de responsabilités qui peuvent surgir à l'issue du voyage.

Paragraphe 1 – Les obligations du transporteur maritime pendant le voyage maritime

Le transporteur est tenu de « faire voyager les marchandises aux conditions indiquées dans le connaissement.⁵³» La question reste de savoir la répartition de la responsabilité entre le chargeur et le transporteur maritime.

Comme tout transporteur maritime, celui qui fait une expédition en navire porte-conteneurs est tout aussi bien tenu de mettre son navire en bon état de navigabilité que de « soigner » le transport.

En ce qui concerne les obligations propres à la conteneurisation, nous ne pouvons dresser un inventaire exhaustif des cas de responsabilité du transporteur puisqu'il n'y a pas de solutions précises pour un cas précis. Il existe néanmoins des solutions connues relevées par la jurisprudence⁵⁴ :

- l'application stricte de la responsabilité du transporteur maritime (Navire Sun Princess, T. com. Marseille, 5 mars 1993, inédit)

- l'irresponsabilité du transporteur maritime pour les avaries dus à l'inadaptation des conditions de transport à la nature des marchandises et aux dispositions de celui-ci mais que le chargeur a librement acceptées et choisies (Navire Neptune Garnet, Cass. Com., 8 juin 1993 :DMF 1994, 359 – CA Rouen, 28 octobre 1993, DMF 1994, 392). Néanmoins, il doit suivre les instructions du chargeur en ce qui concerne les conteneurs à température dirigée (ex : CA Rouen, 2è ch. Civ., 4 nov. 1999, DMF 2000, p 1023).

⁵³ CA de Montpellier, 25 avril 1995, navire Korrigan Obs. P. Bonnassies

⁵⁴ CA de Rouen ,2è ch.civ., 8 sept. 1994, Obs. Yves Tassel, DMF 1997, p 264

- la responsabilité du transporteur maritime qui ne rapporte pas la preuve d'une faute du chargeur notamment dans le conditionnement ou le calage des marchandises à l'intérieur du conteneur (navire Dart Americana, Cass.com., 22 juin 1993, DMF 1994, 368).

- Enfin, la responsabilité du transporteur maritime qui, lors de la prise en charge du conteneur, ne vérifie pas la conformité du numéro de plombs (cass.com., 18 janvier 1994, DMF 1994,547) ou qui, faute de réserves, est présumé avoir reçu une marchandise à bonne température (Navire Sederberg, CA Rouen, 25 août 1993, DMF 1994, 375).

Le transporteur doit par ailleurs s'assurer de la sécurité de la marchandise et des conteneurs. Pour cela, il doit assurer la sécurité des engins (ex : CA paris, 5è ch., sect.B, 27 mars 1996, BTL 1996, p 610 et 682). Il doit aussi exercer une surveillance des conteneurs comme il le ferait sur des marchandises non conteneurisées. Par ailleurs, il doit prendre les précautions nécessaires pour éviter les vols des marchandises dans les conteneurs ou les conteneurs eux-même (CA Rouen, 2è ch. Civ., 13 janv. 2000, Juris-Data n° 2000-120052). A cet effet, le transporteur est tenu d'une obligation particulière, celle d'apposer sur les conteneurs fermés des plombs numérotés et de garantir que le conteneur reste scellé jusqu'à destination.

Paragraphe 2 – Les opérations de déchargement

L'article 3§2 de la convention de Bruxelles du 25 août 1924 stipule que « le transporteur a l'obligation de procéder de façon appropriée et soigneuse au déchargement de la marchandise, sous peine d'engager sa responsabilité. »

Cet article oblige le transporteur à veiller par exemple au rebranchement des conteneurs n'ayant pas de groupe frigorifique autonome une fois déchargés.

La loi du 18 juin 1966 stipule quant à elle en son article 27 que « le transporteur est responsable du déchargement, jusqu'à la livraison de la marchandise ».

La particularité de cette étape est la prise de réserve à la livraison puisque les avaries qui peuvent se produire à l'intérieur d'un conteneur sont rarement apparentes lors du déchargement. Devant être formulées dans les 3 jours suivant la date de livraison du conteneur, l'absence, l'insuffisance de motivation ou la tardiveté des réserves fait naître une présomption de livraison conforme au bénéfice du transporteur.

Les marchandises vont être débarquées suivant une opération inverse de l'emportage et du chargement. Les conteneurs vont être dépotés et dégroupés le cas échéant et les marchandises vont être remises aux destinataires respectifs. La boucle est bouclée quand il n'y a pas d'incidents ni de réclamations mais dans la plupart des cas, le contentieux du conteneur naît après le débarquement.

Section 3 – Le contentieux du conteneur

Les problèmes juridiques que posent le conteneur se rapportent en général à deux catégories de dommages : d'une part, les avaries ou pertes causées aux marchandises contenues dans le conteneur et d'autre part, le contentieux relatif au conteneur lui-même.

Paragraphe 1 – Les problèmes juridiques relatifs à la marchandise empotée

Comme les marchandises transportées dans d'autres types d'emballage, les marchandises en conteneur peuvent souffrir d'avaries, de manquants ou de retard.

A – Responsabilité en cas de retard

Malgré la « banalisation » du problème de retard, la loi du 18 juin 1966 n'intègre pas dans son champ d'application le retard dans l'exécution du transport maritime. La Convention de Bruxelles non plus ne précise pas le retard mais ne

l'exclut pas de son champ d'application en tant que dommages concernant les marchandises (art.4§5). Il a fallu les règles de Hambourg pour donner une définition du retard. L'art. 5-2 de ladite convention définit qu' « 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 de circonstances de fait.»

Quand le retard est donc établi, il faut indemniser celui qui en a souffert et rechercher le montant de la réparation. Comment évaluer le retard et par son montant? La question est difficile à cerner. Le retard est établi en référence au délai stipulé dans le contrat. Comme le transport maritime est toujours une expédition qui se caractérise par sa durée, la notion de retard est assez floue dans les textes.

Concernant le montant du retard, une première référence serait l'art.3§8 de la Convention de Bruxelles qui prévoit que le transporteur maritime ne peut stipuler ni une clause de « non responsabilité » ni une clause « fixant la limite de la réparation » à un montant « inférieur à celui de la convention de Bruxelles » (Cass.com., 19 mars 2002, Juris-Data n°2002-013750).

Par ailleurs, plus concrètement, le montant du retard peut être fonction des frais engagés en vain par l'expéditeur à cause du retard (frais de douane, de manutention et de triage en relation avec les retard) (CA Paris, 5^e ch., sect. C, 24 févr.1994, Juris-data n° 1994-020628).

B – Responsabilité en cas d'avaries et manquants

Comme dans le transport de marchandise en conventionnel, la responsabilité du transporteur est présumée « si la marchandise transportée est avariée ou comporte des manquants (...) sauf s'il prouve qu'il bénéficie d'un des dix-sept cas qui l'exonère » (art. 4 Convention de Bruxelles).

La particularité du transport par conteneur est le fait que ces derniers voyagent toujours fermés et plombés. Cela paraît offrir une plus grande sécurité par

rapport aux emballages traditionnels et pourtant nombreuses « boîtes » arrivent à destination le plomb intact et pourtant pillées.

Le transporteur est exonéré de ses responsabilités pour les dommages subis aux marchandises remis dans un conteneur ayant gardé son plomb d'origine intact à destination (autres que ceux dus à une chute, un choc pendant le transport ou une manutention brutale), CA Versailles, 3è ch., 17 avr. 1992, Juris-Data n°1992-040770.

Dans les autres situations, le transporteur doit faire une réserve pour faire tomber la présomption de réception conforme, s'il sait ou s'il a des raisons de soupçonner que les marchandises ne correspondent pas aux indications fournies par le chargeur ou s'il ne pouvait pas contrôler ces indications. Ces réserves doivent également être motivées.

Paragraphe 2 – Les problèmes juridiques relatifs au conteneur lui-même

Par rapport aux emballages ordinaires, les dommages portés au conteneur méritent un traitement particulier du fait du coût onéreux de ce type de conditionnement et de son utilisation durable. Nous avons vu que le conteneur neuf coûte environ 2500 euros aujourd'hui et que sa durée de vie normale est de 5 à 6 ans, voire 10 ans avec un entretien régulier. Le conteneur peut faire l'objet d'avarie ou d'immobilisation par l'utilisateur.

A – Responsabilité en cas d'avaries

Pour cause de chocs ou de chute ou de manutention brutale, le conteneur en tant qu'engin peut subir des dommages. Dans ce cas, une distinction est à faire entre le dommage causé par le fait d'un tiers et celui causé par le fait du transporteur.

Le dommage causé par le fait d'un tiers (entrepreneur de manutention, outillage du port) est souvent indemnisé par l'assureur qui se retourne après auprès de l'auteur du dommage. Par contre, les dommages dus au fait du transporteur relèvent de sa responsabilité autant que les dommages qui relèvent de la marchandise.

B – Responsabilité en cas d'immobilisation

Une trop longue immobilisation d'un conteneur peut coûter cher à son propriétaire. Si l'utilisateur ne restitue pas le conteneur dans les délais de retour stipulés, le propriétaire peut demander des dommages - intérêts.

Ces problèmes relèvent des problèmes juridiques récurrents du transport en conteneur qui ont été présents dans les débats sur le conteneur depuis toujours. Actuellement, force est de constater que le conteneur se retrouve au centre d'un problème particulier qui est la sûreté du transport maritime.

CHAPITRE II –

LE CONTENEUR AU CENTRE D'UN PROBLEME D'ACTUALITE : LA SURETE DU TRANSPORT MARITIME

Les évènements du 11 septembre 2001 ont fait davantage prendre conscience que l'infrastructure des transports dans le monde est plus que jamais vulnérable aux actes terroristes car elle peut être non seulement la cible d'actes terroristes mais aussi être utilisée comme une arme de destruction massive. Aucun mode de transport n'est à l'abri et les dégâts peuvent être lourds ce qui a poussé la communauté internationale à accorder une importance primordiale à la sécurité dans les transports.

Comme le commerce mondial dépend en grande partie des transports maritimes et que 80% des échanges maritimes internationaux se font par conteneurs, la conteneurisation se retrouve au centre du problème de la sûreté du transport maritime.

Section 1 – La sûreté des conteneurs

La sûreté des conteneurs n'est pas une préoccupation nouvelle de la communauté internationale mais elle est devenue la priorité de tous les pays après les évènements de 2001. En sachant qu'environ 15 millions d'EVP circulent dans le monde actuellement, la menace que peut représenter les conteneurs n'est pas négligeable. Des mesures ont été adoptées par la communauté internationale pour prévenir les risques et accroître la sécurité.

Paragraphe 1 – Les risques encourus par l'utilisation du conteneur

En matière de sûreté, les points qui font la force du conteneur peuvent se retourner contre lui. En effet, par son caractère international et multimodal, il devient le contenant le plus susceptible d'être utilisé pour une action terroriste.

A – Les menaces pesant sur le conteneur

Toutes les menaces puisent leur source dans l'impossibilité d'exercer un contrôle exhaustif des conteneurs en circulation. Il est difficile de savoir en effet, en tout point de la chaîne de transport, où se trouvent les conteneurs, quelle est leur destination et ce qu'ils contiennent.

Cette impossibilité est due entre autre par la multitude des « boîtes » en circulation⁵⁵ combinée avec la rapidité qui caractérise le traitement des conteneurs. Par ailleurs, le système de fermeture même des conteneurs lui conférant en principe inviolabilité et anonymat rendent difficile le contrôle de ce qu'il contient.

Outre le fait qu'il peut être un moyen par excellence de contrebandes et de trafics illicites (trafic d'armes, immigration clandestine, trafic de drogue etc.), le conteneur représente trois principaux dangers.

En premier lieu, le conteneur peut constituer le « principal vecteur de transfert des ingrédients nécessaires à la fabrication des armements de destruction massive »⁵⁶. Ensuite, il peut être « un excellent moyen d'acheminement de ces armes vers les lieux de stockage et de positionnement »⁵⁷. Enfin et non des moindres, il peut constituer « l'arme lui-même » par l'explosion criminelle de produits dangereux chargés dans les conteneurs⁵⁸.

B – La nature des risques

Aussi bien pendant son empotage, pendant les phases de transit (des aires de stockage vers le port de départ et du port d'arrivée vers la destination finale) que pendant le voyage maritime lui-même le conteneur peut faire l'objet d'un détournement frauduleux.

⁵⁵ Il circule environ 13 000 000 de conteneurs dans le monde en 2004.

⁵⁶ François PEZARD, Conteneurs maritimes et sûreté, Etude de la Fondation pour la Recherche Stratégique, déc.2002, p 9.

⁵⁷ Ibid.

⁵⁸ Rapport de l'OCDE - JMM du 04 juin 2004 p 9.

1 - La substitution du conteneur

Un conteneur reconnu comme « sain » au moment de l'emportage peut être remplacé par un conteneur délictueux aux mêmes caractéristiques extérieures. Ceci peut se faire facilement par la reproduction du numéro d'identification ISO qui est seulement peint sur le conteneur.

Mais la substitution peut aussi se faire soit lors d'une escale soit lors d'un déchargement avec un conteneur venant de l'extérieur ou déjà à bord. Il est clair que de telles malversations ne peuvent se faire qu'avec la complicité de l'équipage. Cette substitution intervient surtout pendant les phases de transit maritime et sur les aires de stockage qui sont difficiles à surveiller.

2 - La substitution du chargement du conteneur

Il s'agit dans ce cas du remplacement de la marchandise contrôlée au chargement par une autre délictueuse. Ceci implique l'ouverture du conteneur tout en évitant la rupture des plombs. Or, la pratique montre que cela est facilement réalisable avec des outils et un peu d'ingéniosité. Cette substitution se réalise surtout pendant les phases intermédiaires de stockage à quai mais se produisent aussi pendant les escales.

Les attaques contre lesquelles le conteneur doit faire face ont amené la communauté internationale à prendre des mesures pour renforcer la sécurité dans le monde entier.

Paragraphe 2 – Les mesures recommandées

Ayant été personnellement touchés par les attentats du World Trade Center, les Etats-Unis sont les principaux initiateurs des mesures de sécurité en collaboration avec les autres gouvernements, les industries et les organisations internationales. Ces recommandations touchent aussi bien la prévention que l'offensive.

A – Les mesures préventives

Les mesures préventives englobent tous ce qui est en amont de la chaîne du transport. Elles touchent l'ensemble du transport et son environnement (mesures globales) et le conteneur lui-même (mesures séparées).

1 – Les mesures globales

Ce sont les mesures qui visent à sécuriser l'ensemble du transport. La plus sûre façon d'y arriver serait de confier la sécurisation de la chaîne de transport à un acteur unique : la propriété ou affrètement du navire transporteur, l'emportage du matériel, la fourniture du transport terrestre, le contrôle des zones portuaires de stockage d'attente. Cette méthode aurait pour avantage une cohérence et une facilité dans le contrôle mais assumer toute la chaîne du transport est réservé à de sociétés puissantes.

Par ailleurs, toujours en amont, la sécurisation de l'environnement du transport implique :

- La sécurisation des moyens de transport

Concernant le navire, l'Organisation Maritime International propose d'une part l'Automatic Identification System (AIS)⁵⁹ qui fournit de façon permanente l'identité, la position et la cinématique du navire et d'autre part de rédiger un plan de sûreté sur tous les navires.

Concernant les passagers et la cargaison, l'OMI propose le renforcement des échanges d'informations.

Enfin, concernant l'équipage des navires, l'OMI propose la désignation d'un officier de sûreté sur chaque navire.

⁵⁹ AIS : boîtier comprenant deux interfaces dont une laissant la possibilité de les connecter à des équipements de transmission à longue portée, HF ou satellitaire.

- La sûreté des installations portuaires

Les Etats-Unis proposent la mise en place obligatoire de plan de sûreté des installations portuaires, assortis d'un système d'évaluation de la vulnérabilité du port.

- La protection de l'environnement administratif et comptable.

Cela consiste à protéger les échanges d'information par voie électronique

2 – Les mesures séparées

La sécurisation porte dans ce cas sur le conteneur pris isolément et porte sur deux points : la vérification et la préservation de son intégrité d'une part et sa traçabilité d'autre part.

- La vérification et la préservation de l'intégrité par la mise en place de scellés plombés sur les portes du conteneur. Pour plus de sécurité, les industriels lancent l'utilisation de scellés électronique ou de puces électroniques détectant l'ouverture des portes. Une autre technique est aussi préconisée pour limiter les intrusions dans les conteneurs, celle de la « pratique de porte à porte » qui consiste à disposer les portes de conteneurs étroitement face à face de manière à empêcher leur ouverture.

- La traçabilité des conteneurs permettant de détecter toute substitution d'un conteneur sain au chargement par un autre possédant la même identité mais contenant un chargement délictueux pendant le voyage. Cela peut se faire soit par suivi permanent grâce à l'utilisation du système GPS soit par authentification du conteneur à certains passages obligés (port d'embarquement, douanes).

B – Les mesures intrusives

Les mesures intrusives sont celles applicables aux conteneurs qui sont déjà à destination et dont le contenu pose un doute. Deux solutions s'offrent à la douane : refuser l'embarquement et/ou vérifier le contenu.

1 – Le refus d'embarquement

Refuser purement et simplement l'embarquement est certes le moyen le plus sûr mais il ne faut pas oublier que le transport par conteneur s'inscrit dans un contexte commercial et une telle mesure peut être commercialement pénalisante.

Par ailleurs, cela entraverait au principe de libre échange prôné par l'OMC et peut même s'apparenter à un embargo pour les pays économiquement faibles qui ne peuvent satisfaire aux conditions requises.

Cette méthode peut donc être un moyen de pression mais l'examen du contenu semble plus approprié.

2 – La vérification du contenu

La vérification peut se faire soit manuellement soit par examen par rayon X.

- La fouille manuelle : Les autorités douanières peuvent procéder à la fouille soit à terre soit à la mer.

A terre, cela consiste à ouvrir le conteneur et à vérifier son contenu à partir du connaissance mais l'inconvénient est la durée que cela nécessite d'une part et les dispositions matérielles que cela exige d'autre part.

A la mer, cela consiste à la fouille des conteneurs pendant le transit maritime. L'inconvénient dans ce cas relève de la difficulté juridique d'une telle opération du fait que la haute mer relève du pouvoir de l'Etat de Pavillon. L'opération est aussi délicate sur le plan matériel vu que les conteneurs sont inaccessibles à bord compte tenu de leur empilage.

- L'examen par rayon X

Le système est assimilable à celui des scanners pour bagages à main dans les aéroports mais dans une plus grande envergure. Le scanner permet une vérification

rapide⁶⁰ et fiable⁶¹ du chargement. Mais malgré son efficacité indéniable, cet équipement n'est utilisé encore que dans les douanes des pays développés.

Si les initiatives prises sont essentiellement issues de la demande américaine, la communauté internationale tout entière est concernée et a fait de la sûreté des conteneurs une priorité.

Section 2 - Les actions menées au niveau International

Les Etats Unis ont mis sur pieds un vaste projet visant à améliorer la sûreté des conteneurs, dénommé le Container Security Initiative (CSI), porté devant l'OMI en 2002. Mais l'OMI a également continué ses propres travaux sur l'amélioration de la sûreté à bord des navires et dans les ports en mettant en place de nouvelles dispositions pour éviter que les transports maritimes ne deviennent une cible du terrorisme international, le Code ISPS.

Paragraphe 1 – L'initiative américaine

Les mesures prises par les Etats-Unis sont constituées de deux dispositifs : le Container Security Initiative (**CSI**) auquel s'est joint le Custom Trade Partnership Against Terrorist (**C-TPAP**).

A – Le CSI ou l'Initiative pour la Sécurité des Conteneurs

Les douanes américaines définissent le CSI comme « un programme destiné à améliorer de façon significative le mode de fonctionnement du commerce maritime. »

Le CSI s'adresse en priorité aux 20 premiers principaux ports étrangers où le trafic conteneurisé à destination des États-Unis est le plus important

⁶⁰ 5 à 10 minutes par camion ou conteneur 20 pieds.

⁶¹ L'appareil donne une vue de côté et une vue de dessus du chargement qui est facilement comparable au manifeste présenté.

1 – Contenu du programme

Les douanes américaines articulent ce programme autour de quatre concepts clés :

- Etablir des critères de sécurité pour identifier à l'avance les conteneurs à risques
- Filtrer les conteneurs le plus en amont possible
- Utiliser des technologies permettant de filtrer rapidement les conteneurs à risques
- Développer et employer des technologies garantissant que le conteneur est sain.

Le principe de départ étant que « l'on peut renforcer la sécurité du système commercial en repérant et en inspectant les conteneurs à haut risque avant leur chargement. »

Pour la mise en œuvre, le gouvernement américain a conclu des accords avec des gouvernements étrangers selon lesquels des agents américains, dont la tâche consisterait à repérer les conteneurs suspects à destination des États-Unis et à procéder à un contrôle préalable avant leur expédition, seront désormais présents dans ces ports étrangers

Une autre mesure est étroitement liée à cette initiative pour la sécurité des conteneurs.

2 – La règle des 24 heures

Cette mesure exige des armateurs de navires porte-conteneurs à destination des États-Unis non plus d'avoir le manifeste détaillé des marchandises à bord mais de le transmettre à la douane américaine 24 heures avant le chargement dans les ports étrangers. Cette mesure a pour but d'obtenir des informations le plus en amont possible afin de permettre un « ciblage intelligent » des cargaisons à risque. Le CSI a été complété par un autre dispositif.

B - Le C-TPAP ou Partenariat Douanier et Commercial contre le Terrorisme

Le C-TPAT est un partenariat entre les douanes américaines et les entreprises qui vise à renforcer les contrôles à partir des documents douaniers pour accroître la sécurité des conteneurs tout au long de la chaîne d'approvisionnement et aux frontières.

Les exportateurs ainsi leurs partenaires dans la chaîne d'approvisionnement s'engagent à dresser des inventaires ou des états de colisage beaucoup plus détaillés et à les faire parvenir aux douanes américaines dans un délai permettant un examen beaucoup plus approfondi. La douane américaine pour sa part s'engage à soutenir les partenaires en accélérant et en facilitant le dédouanement des marchandises à la frontière.

Depuis février 2003, les navires qui ne transmettent pas leurs documents avant l'embarquement des marchandises s'exposent à de lourdes amendes et de longs délais de dédouanement.

Ces deux dispositifs constituent la réponse américaine aux attentats terroristes du 11 septembre 2001 en ce qui concerne la sûreté des conteneurs. Par ailleurs, la communauté internationale par le biais de l'OMI a intensifié ses travaux concernant les actes illicites qui compromettent la sécurité des navires et la sûreté de leurs passagers et des équipages au lendemain de ces événements.

Paragraphe 2 – Les nouvelles règles de l'OMI

L'Organisation Maritime Internationale est l'institution des Nations Unies responsable de la sécurité des transports maritimes internationaux. Au lendemain des événements du 11 septembre 2001, elle a mis en place des mesures rapides et complètes pour « parer à la possibilité d'actes terroristes dirigés contre des navires, ou éviter que des terroristes se servent des navires mêmes comme d'une arme ou n'utilisent les gains découlant d'activités maritimes pour subventionner leurs actes illicites ».

A – Le code ISPS

L'International Ship and Port facility Security Code ou Code International pour la Sécurité des Navires et des Installations portuaires est un nouveau régime réglementaire adopté par l'Organisation maritime internationale (OMI) en décembre 2002, à l'occasion d'une Conférence diplomatique. Il constitue un amendement à la Convention SOLAS⁶² de 1974.

1 – Les cibles concernées

Les nouvelles règles s'appliquent à tous les navires de charge faisant plus de 500 tonneaux de jauge brute, aux bateaux pour le transport de voyageurs, aux plates-formes mobiles de forage au large et aux installations portuaires qui sont au service des navires assurant des liaisons internationales. Il est entré en vigueur le 1^{er} juillet 2004.

Les dispositions du Code s'adressent aux gouvernements, aux exploitants de navires et d'installations portuaires, aux équipages et à toutes personnes engagées dans les transports maritimes.

2 – Le contenu du Code

Le Code ISPS est consacré par le nouveau Chapitre XI-2 de la Convention SOLAS. Ce chapitre est divisé en deux parties. La première contient des prescriptions obligatoires en matière de sûreté à l'intention des gouvernements, des autorités portuaires et des compagnies de navigation. La seconde, non obligatoire, énonce des recommandations concernant le respect de ces prescriptions.

Mises en place pour le bien de toute la communauté internationale et du commerce mondial, toutes ces mesures sus citées ne sont pas accueillies sans réserves par les autres pays du monde notamment les pays de l'Union Européenne dont fait partie la France.

⁶² Safety Of Life At Sea. Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer.

B – La position des pays de l'Union Européenne

En règle générale, la France et les pays de l'Union Européenne appuient les Etats-Unis dans cette lutte acharnée contre le terrorisme néanmoins leurs positions peuvent être examinées autour de quelques points de vue : technologique, sécuritaire, économique et politique⁶³.

Sur le plan technologique, des écarts seront forcément enregistrés entre les industriels français et leurs confrères d'Outre-Atlantique. Cela est dû au fait que l'administration américaine est plus stricte dans ce domaine mais aussi du fait que les industriels français et européens semblent moins sensibilisés à l'urgence de la situation.

Sur le plan sécuritaire, la France et les pays de l'UE s'alignent globalement à l'offensive menée par les Etats-Unis (AIS, plan et officier de sécurité, amélioration de la qualité et de la fiabilité des documents d'identification des membres de l'équipage) mais émettent des réserves en ce qui concerne le plan de sécurité portuaire et des dossiers de sécurité de l'équipage.

Les réticences sont plus vives sur le plan économique du fait des coûts très importants qu'engendrent les mesures (coûts de la technologie, coût de la mises en place ou du renforcement de structure, coût de l'augmentation des contraintes administratives etc.) d'autant plus qu'aucun financement n'est prévu. L'Union Européenne craint par ailleurs « des distorsions de concurrence entre les différents ports de l'UE » à cause des accords entre les ports européens et les douanes américaines.

Enfin, sur le plan politique, la France et les pays de l'Union Européenne admettent la légitimité de la position des américains mais prennent cependant conscience de l'unilatéralisme et de la brutalité des actions menées. Les dispositifs sont trop centrés sur les Etats-Unis et ne tiennent pas assez compte du reste du monde.

⁶³François PEZARD, op.cit., p 31 s.

Par ailleurs, les mesures prises peuvent à long terme dévier vers un protectionnisme déguisé ou une pression économique sur certains pays. Cependant ne pas adhérer à ces initiatives revient à s'exclure d'une part importante du commerce avec les Américains.

CONCLUSION

Ce travail nous a permis d'offrir une mise à jour de l'environnement général de la conteneurisation. Malgré la généralité du sujet, nous estimons que faire un état des lieux de ce qui existe permet de confirmer plus que jamais que le conteneur a ses spécificités et représente un champ d'investigation aussi bien technique qu'intellectuel enrichissant.

Le conteneur est devenu en moins d'un siècle un vecteur indispensable des échanges internationaux. Il est partout et le constat d'aujourd'hui est qu'il constitue un pilier du commerce mondial.

Nous sommes loin d'avoir tout dit sur les conteneurs. Notre difficulté dans ce travail a été de cerner l'ampleur du sujet car la conteneurisation est vaste et chaque sujet qu'il touche mérite un développement plus approfondi.

Ce travail ouvre les voies d'autres sujets en occurrence celui du défi des conteneurs dans les pays en développement car la conteneurisation connaît un essor exponentiel dans les pays développés et pourtant se trouve encore dans un stade d'ébauche dans les pays en développement notamment à Madagascar.

LISTE DES ANNEXES

Annexe 1 – Les types de conteneurs

Annexe 2 – Détails d'un conteneur

Annexe 3 – Navire porte-conteneurs

Annexe 4 – Déclaration du G8

Annexe 5 – Certificat d'agrément par type de construction

Annexe 6 – Les 20 « mega-ports » exportant vers les Etats-Unis

BIBLIOGRAPHIE

❖ TRAITES, OUVRAGES GENERAUX

- REMOND GOUILLOUD Martine, Droit maritime, Ed. Pedone, 1993
- RODIERE René, Traité général de Droit Maritime, Introduction - L'armement, Dalloz 1976
- VIALARD Antoine, Droit maritime, Coll. Droit fondamental, PUF 1997

❖ THESES ET MEMOIRES

- BALLO Flore Valérie, Les aspects juridiques du transport par conteneur, Mémoire DESS, Aix-en-Provence, 1990
- BOKALLI Victor Emmanuel, Conteneurisation et transport multimodal international des marchandises, Mémoire DESS, Aix-en-Provence, 1989
- N'ZI Jean Claude, Les problèmes juridiques de la conteneurisation, Mémoire DESS, Aix-en-Provence, 1993

❖ ARTICLES

- BONNAUD Jacques, LEGAL Bernard, Le transport multimodal et la logistique, Revue de Droit Commercial maritime, aérien et des transports, 2001
- CHAO Andrée, Conteneurs Bilan de 25 ans de pratique, BTL 1993, p 761
- CHAO Andrée, NVOCC à la recherche d'une identité, BTL 1993, p 320
- CHAOS Andrée, Transport maritime par conteneur – Réserves : nécessaires mais pas suffisantes, BTL 1996, p872
- CORNIER Gérard, Porte-conteneurs : lequel est le plus grand ? Le Marin du 26 nov. 2004, n°2994, p 7
- FREMONT Antoine, Conteneurisation et tiers monde à travers l'exemple de la compagnie générale maritime 1965-1995, Les cahiers scientifiques du transport, N° 34/1998, p 31-52

- HUCHET Jean Philippe, Avis d'expert : évolution des tailles et déséconomies d'échelle des méga-porte-conteneurs, Gazette de la Chambre, Lettre d'information de la Chambre Arbitrale Maritime de Paris, n°3, hiver 2003-2004
- MERCADAL M., Les problèmes juridiques de la conteneurisation du transport maritime, DMF 1982, 371
- MIRIBEL Stéphane, Transport multimodal et assurance, Colloque de droit comparé, 14-15 janv. 1999, DMF 1999, p 657
- PESTEL-DEBORD P., Conteneurs et jurisprudence, BTL 1991, p 348
- PINEUS Kaj, Les containers et le transport multimodal, DMF 1967, 394
- RODIERE René, Un faux problème : celui des « containers », DMF 1968, 707
- SCHADEE Henri, Le contenu juridique du conteneur, DMF 1967, 602
- TILCHE Marie, Conteneurs, pas de responsabilité accrue pour le transporteur, BTL 1991, p 496
- WAROT Jean, L'avènement du container dans le trafic maritime, DMF 1951, 263

❖ **DOCUMENTS DIVERS**

- BAILLY Valérie, Les 25 ans du conteneur, Colloque organisé par l'IDIT, 1993
- CNUCED, 11^e session, 13-18 juin 2004, Facilitation du commerce et des transports: mise en place d'un cadre sûr et efficace pour les échanges internationaux note thématique.
- DREYER Bernard, Technologies des transports multimodaux transmaritimes, pour le CECE, TP2, 2005.
- IMTM, Le transport multimodal transmaritime et transaérien – Les nouvelles règles CNUCED/CCI, Acte de la rencontre Internationale organisée par l'IMTM, avril 1994
- PEZARD François, Conteneurs maritimes et sûreté, Fondation pour la recherche Stratégique, déc.2002.
- UNION DES AVOCATS EUROPEENS, Commission Transport, Le transport multimodal en Europe, janv.2001

❖ **REVUE**

- Droit Maritime Français
- Le Journal de la Marine Marchande :
 - . L'OCDE recommande la sécurisation de porte à porte du transport conteneurisé, JMM du 04 juin 2004 n° 4406
 - . Dossier Conteneurs 2004, JMM 26 novembre 2004
 - . Dossier Conteneurs 1999, JMM 19 novembre 1999
 - . Rapport BRS, JMM du 20 mai 2005
- Synthèse ISEMAR :
 - . Panorama des ports à conteneurs en Europe, n°59, nov. 2003
 - . La révolution du conteneur, n°49, nov.2002
 - . La manutention portuaire conteneurs : les opérateurs internationaux - perspectives européennes, n°39, nov.2001
 - . Les porte-conteneurs géants : mythe ou réalité, n°52, févr.2003
- JURIS-CLASSEUR :
 - . Régime des conteneurs, Fascicule 976, 1996
 - . Transport par conteneur, Fascicule 975, 2003
- Annales de l'IMTM, Dossier : Le transport multimodal, 1988

❖ **SITES WEB**

- www.bic-code.org
- www.containerinfo.net
- www.lexmaritima.net
- www.imo.org
- www.iso.org
- www.isemar.asso.fr

| | |
|---|-----------|
| Aix-en-Provence 2005..... | 1 |
| TABLE DES ABREVIATIONS..... | 2 |
| PARTIE II – ASPECTS JURIDIQUES DE LA CONTENEURISATION..... | 3 |
| INTRODUCTION..... | 4 |
| PARTIE I - ASPECTS TECHNIQUES ET PRATIQUES DE LA CONTENEURISATION..... | 7 |
| CHAPITRE I –..... | 8 |
| EVOLUTION TECHNIQUE DES INSTRUMENTS MATERIELS..... | 8 |
| Section 1 - Le conteneur..... | 8 |
| Paragraphe 1 – Notion de conteneur..... | 8 |
| Paragraphe 2 – La standardisation des conteneurs..... | 11 |
| Section 2 – Les navires et les ports..... | 14 |
| Paragraphe 1- Le gigantisme des navires porte- conteneurs..... | 14 |
| Paragraphe 2 – Une nécessité d’adaptation des ports à conteneurs..... | 18 |
| CHAPITRE II –..... | 20 |
| PRATIQUE ACTUELLE DE LA CONTENEURISATION..... | 20 |
| Section I – Conteneurisation et transport..... | 20 |
| multimodal transmaritime..... | 20 |
| Paragraphe 1 - Définitions du transport multimodal transmaritime..... | 20 |
| Paragraphe 2 – Le conteneur au service du transport multimodal..... | 23 |
| Section 2 – Les acteurs de la conteneurisation..... | 27 |
| Paragraphe 1 – Les transitaires face à la révolution du conteneur..... | 27 |
| Paragraphe 2 – Les Non Vessel Operating (Owning) Common Carriers..... | 29 |
| PARTIE II - ASPECTS JURIDIQUES DE LA CONTENEURISATION..... | 32 |
| CHAPITRE I –..... | 33 |
| LE REGIME JURIDIQUE DE LA CONTENEURISATION | 33 |
| Section 1 - Les opérations précédant le voyage..... | 33 |
| maritime..... | 33 |
| Paragraphe 1 – Les opérations de « préconteneurisation »..... | 33 |
| Paragraphe 2 – Les opérations de chargement..... | 37 |
| Section 2 – Le voyage maritime et le déchargement..... | 39 |
| Paragraphe 1 – Les obligations du transporteur maritime pendant le voyage maritime | 39 |
| Paragraphe 2 – Les opérations de déchargement..... | 40 |
| Section 3 – Le contentieux du conteneur..... | 41 |
| Paragraphe 1 – Les problèmes juridiques relatifs à la..... | 41 |
| Paragraphe 2 – Les problèmes juridiques relatifs au conteneur lui-même..... | 43 |
| CHAPITRE II –..... | 45 |

| | |
|--|-----------|
| LE CONTENEUR AU CENTRE D'UN PROBLEME D'ACTUALITE : LA SURETE DU TRANSPORT MARITIME..... | 45 |
| Section 1 – La sûreté des conteneurs..... | 45 |
| Paragraphe 1 – Les risques encourus par l'utilisation du conteneur..... | 45 |
| Paragraphe 2 – Les mesures recommandées..... | 47 |
| Section 2 - Les actions menées au niveau..... | 51 |
| International..... | 51 |
| Paragraphe 1 – L'initiative américaine..... | 51 |
| Paragraphe 2 – Les nouvelles règles de l'OMI..... | 53 |
| | |
| CONCLUSION..... | 57 |
| | |
| LISTE DES ANNEXES..... | 58 |
| | |
| BIBLIOGRAPHIE..... | 59 |