

## LA NOTION DE CONTENEUR EN DROIT DES TRANSPORTS INTERNATIONAUX DE MARCHANDISES PAR MER : L'APPORT DES REGLES DE ROTTERDAM

**KENGUEP Ebénézer**

Chargé de cours - Faculté des Sciences Juridiques et Politiques  
Université de Douala

**Résumé :** *La notion de conteneur est complexe et difficile à cerner. Etymologiquement, le conteneur est une sorte de récipient et serait synonyme de cadre. Cette définition a été largement reprise par les dictionnaires de la langue française, pourtant, elle a été jugée insuffisante par la doctrine dominante. Pour les premières conventions internationales spécialisées, il s'agit d'un engin matériel, destiné à faciliter le groupage des marchandises. Bien qu'incomplète, cette conception n'a pas été remise en cause par les Règles de Rotterdam. Un progrès important a néanmoins été réalisé à cette occasion, mais, à l'analyse, de nombreuses incertitudes demeurent.*

1- Aux termes de l'article 1<sup>er</sup> paragraphe 26 des Règles de Rotterdam, adoptées le 11 décembre 2008 par l'Assemblée Générale des Nations Unies et signées le 23 septembre 2009<sup>1</sup>, « le terme conteneur désigne tout type de conteneur, de citerne ou de plate-forme transportable, de caisse mobile ou toute unité de charge similaire utilisée pour grouper des marchandises et tout équipement accessoire à cette unité de charge ». Pour le législateur maritime international, le conteneur est donc un conteneur ; attitude assez curieuse qui révèle la profondeur du malaise et les difficultés liées à la définition de cette notion<sup>2</sup>. Telle que exposée par la nouvelle convention, la notion de conteneur se résume à une simple présentation de la typologie des conteneurs et des unités de charge similaires ; elle ne précise pas si ces récipients doivent être considérés comme un emballage<sup>3</sup> ou un engin de transport<sup>4</sup>.

---

<sup>1</sup> Ce texte est intitulé « *Convention des Nations unies sur le contrat de transport international de marchandises effectué entièrement ou partiellement par mer* ». Au 1<sup>er</sup> mai 2010, vingt trois Etats sont signataires des Règles de Rotterdam, dont douze africains. Appelée à se substituer aux Règles de la Haye Visby (RHV) et aux Règles de Hambourg, cette nouvelle convention entrera en vigueur un an après le dépôt du vingtième instrument de ratification.

<sup>2</sup> V. MERCADAL (B), « Les problèmes juridiques de la conteneurisation du transport maritime » : *DMF* 1982, P. 371 ; PAUWELS (J. M.), « Notion de conteneur et mode de calcul de la valeur en douane », *BTL* 1991, P. 76 ; ROCHE (M), « Les Etats-Unis face à la menace du conteneur piégé », *Le Monde*, 15 mai 2002, P. 4 ; « Le scanner à rayon X, fierté des douaniers néerlandais », *Le Monde*, 15 mai 2002, P. 4 ; SCHADEE (H), « Le contenu juridique du conteneur » : *DMF* 1967, p. 602.

<sup>3</sup> BORDAHANDY (J. P), « Containers: a conundrum or a concept ? », In *Journal of international maritime law*, vol. 11, n° 5, sept. Oct. 2005, P. 342.

<sup>4</sup> Selon l'article 2 de la Convention internationale sur la sécurité des conteneurs (CSC) conclue à Genève le 2 déc. 1972 : « On entend par conteneur un engin de transport.... Le terme conteneur ne comprend ni les véhicules, ni l'emballage. Il comprend toutefois les conteneurs transportés sur des châssis ».

Conformément aux Règles de Hambourg<sup>5</sup> et aux Règles de Rotterdam<sup>6</sup>, le conteneur est assimilé à une marchandise lorsqu'il est fourni par le chargeur. Mais, dans un souci de clarification, remarque le professeur Laurent FEDI<sup>7</sup>, il aurait été opportun de déterminer quels étaient la nature et le régime applicables à la fourniture du conteneur par le transporteur<sup>8</sup>.

2- En dépit de la complexité avérée de cette notion, une certitude semble se dégager. Le transport de marchandises par conteneur n'est, au départ, que la systématisation d'une idée simple : grouper dans une sorte de boîte ou de récipient des marchandises afin d'en faciliter le déplacement, tout en assurant, autant que faire se peut, leur protection contre diverses pertes et avaries. En pratique aujourd'hui, presque toute marchandise, quelle qu'elle soit, quel que soit son état physique, solide, liquide, gazeux, peut être transportée par conteneur, dans le cadre d'un transporteur maritime, fût-il communautaire ou international<sup>9</sup>. Le conteneur est devenu la condition pratiquement indispensable du transport multimodal<sup>10</sup>. On situe les premières manifestations de la conteneurisation vers les années 1920 aux Etats-Unis et au plan de la terminologie, on admet, de plus en plus, que le néologisme « **conteneur** » francisation du terme anglais « **containers** » n'a été imposé que par une circulaire française du 15 septembre 1977<sup>11</sup> relative au vocabulaire judiciaire.

3- Bien avant l'avènement du conteneur, les marchandises étaient déplacées en vrac ou emballées dans des caisses, cartons ou sacs, toutes choses qui ne protégeaient pas suffisamment leur contenu contre les intempéries et les risques maritimes liés à leur manutention. Bien plus, ces emballages ne sont généralement utilisables que pour un seul voyage. La conteneurisation est le résultat de cette prise de conscience.

4- Toutefois, malgré son succès, la généralisation de la conteneurisation a dû se faire attendre à travers le monde pour des raisons techniques : absence de navires porte-conteneurs, insuffisance des moyens de levage et de manutention aptes à soulever les plus lourds fardeaux<sup>12</sup>. C'est finalement grâce à l'apparition des premiers porte-conteneurs dans les années 1960 que la conteneurisation prend véritablement son envol<sup>13</sup>. Parallèlement à l'apparition des porte-conteneurs, on a aussi assisté à une révolution des ports<sup>14</sup>, de leurs aménagements, de leur outillage, tandis que de nouveaux auxiliaires de transport s'établissaient. Ainsi, le développement de la conteneurisation a engendré la naissance d'intermédiaires spécialisés, les

---

<sup>5</sup> Art. 1. 5.

<sup>6</sup> Art. 1. 24.

<sup>7</sup> Présentation de la Convention des Nations Unies sur le contrat de transport international de marchandises entièrement ou partiellement par mer, RD transp. n° 7, juillet 2009, dossier 3.

<sup>8</sup> Il s'agit d'un bel acte manqué tout comme l'absence notable de la définition de la notion de « terminal » : FEDI (L), « La notion de terminal : entre incertitudes de jure et certitude de facto : DMF n° 692, mai 2008, P. 455 ; considérant le rôle stratégique des terminaux dans les chaînes logistiques et en particulier l'importance majeure des terminaux à conteneurs pour le transport multimodal, il est, surprenant que les rédacteurs des Règles de Rotterdam n'aient proposé aucune définition de cette installation moderne des transports internationaux » : FEDI (L), « Le cadre juridique international de l'exploitation des installations portuaires ou comment passer d'une législation atomisée spécifique à un régime universel **reconnu** » : DMF 2008, p. 645.

<sup>9</sup> V. POLLIER (R), « Universalité du conteneur » : JMM 29 juin 1978, 1530.

<sup>10</sup> VEAUX – FOURNERIE (P) et VEAUX (D), *Transport par conteneur*, JCL Transport Fasc. 975, éd. Du juris classeur 2003 ; Paulin (C), « Croissance et transports, quelle place aux transports dans AHALI ? » RD transp. n° 4, avril 2008, repère V.

<sup>11</sup> JORF 24 sept. 1977, NCP 6077.

<sup>12</sup> HUMANN (Cl), *Le contentieux du conteneur*, Thèse pour le doctorat en droit, université des affaires internationales du Havre, 1995, P.2 ; MASSON (PH), « La puissance maritime et navale au 20<sup>e</sup> siècle », Perrin 2002, P. 275.

<sup>13</sup> BOKALLI (V.E) *Conteneurisation et transport multimodal international de marchandises*, Thèse pour le Doctorat en droit, université d'Aix-Marseille III, 1989.

<sup>14</sup> V. PEYLET (R), *La réforme portuaire de 2008*, Revue juridique de l'économie publique, n° 663, avril 2009, étude 8

*Non vessel operating* (ou *owning*) *common carriers* (NVOCC)<sup>15</sup>, qui ont pour fonction de regrouper des conteneurs complets afin de les faire transporter dans le cadre d'accords conclus avec des armateurs. En quelques années, la conteneurisation a pris, surtout dans le transport maritime, les proportions d'une véritable révolution<sup>16</sup> qui s'est affirmée progressivement, en même temps que la mondialisation de l'économie. Et comme il fallait un peu s'y attendre, cette révolution technique s'est accompagnée d'une autre révolution juridique sérieusement alimentée par l'ensemble de la problématique liée à la pratique même du transport de marchandises par conteneur<sup>17</sup>.

5- La réalisation matérielle du conteneur a néanmoins permis de concrétiser l'idée de départ qui consistait à faciliter le groupage des marchandises diverses, afin d'en faciliter le déplacement tout en les protégeant contre les risques de la manutention, d'éviter en fin de compte les ruptures de charge, occasions fréquentes d'avaries, de détériorations, de perte ou de vols. Le conteneur apparaît alors comme une structure matérielle, physique en quelque sorte, d'autant plus que la pratique utilise souvent le terme de « *boîte* » pour désigner le conteneur. Même avec l'avènement des Règles de Rotterdam, cette définition ne paraît pas devoir être remise en cause (I). Mais, face à l'hésitation persistante du législateur, la jurisprudence a dû également prendre parti sur une notion juridique de conteneur, dans la mesure où l'usage du conteneur, et surtout la présence de dommages subis pas la marchandise transportée, avec la limitation de responsabilité caractéristique du transporteur maritime ont posé problème (II).

## **I- LE STATU QUO : LE CONTENEUR, ENGIN MATERIEL DESTINE AU GROUPAGE DES MARCHANDISES**

6- Etymologiquement, le mot conteneur désigne une structure destinée à contenir des choses. Le conteneur serait une sorte de récipient, et serait synonyme de cadre. De façon générale, les dictionnaires de la langue française insistent sur la notion de récipient<sup>18</sup> et précisent alors que le conteneur « *est un récipient de capacité et de forme diverses, utilisés pour la manutention, le stockage ou le transport de matières en vrac ou de lots d'objets dont il permet de simplifier l'emballage* ». Pour le Doyen RODIERE, ces définitions ne sont pas satisfaisantes car, ainsi, une boîte d'allumette aurait pu être qualifiée de conteneur et, ces définitions conviendraient tout aussi bien à une malle, une cantine ou une valise<sup>19</sup>.

7- En apparence, il est évident que le conteneur se présente « comme un volume métallique, de forme parallélépipédique dont les angles sont renforcés, munis d'anneaux permettant de le saisir avec un appareil de levage. Il est fermé sur son arrière par deux portes ». L'adoption de la Convention internationale pour la sécurité des conteneurs (CSC) en

<sup>15</sup>Sur les NVOCC, V. CHAO (A), "NVOCC, Non vessel operating (ou owning) common carriers" : *BTL* 1993, P.320 et s. ; MORINIERE (J.M), Les *non vessel operating common carriers* (NVOCC), essai sur le concept de transporteur maritime contractuel, Thèse, Nantes 1997 ; C.A. Versailles, 12<sup>e</sup> ch, 4 avril 2002, navire Péninsular bay et Singapore bay : *DMF* 2002, P.944, obs. J.M MORINIERE. Voir aussi BONASSIES (P) et SCAPEL (C), *Traité de droit maritime*, 2<sup>e</sup> éd. LGDJ, 2010 n°951.

<sup>16</sup>REMOND GOUILLOUD (M), *Droit maritime*, Pédone, 2<sup>e</sup> éd. 1993, n° 74.

<sup>17</sup>V. BONASSIES (P), « Le droit du transporteur maritime de conteneurs à l'orée du XXI<sup>e</sup> siècle » : *DMF* 2009, P.7 et s. ; NDENDE (M) « Obligations du transporteur maritime en matière de chargement », *RD transp.* n° 12, déc. 2009, Comm. 245, « Transport irrégulier en pontée », *RD transp.* n° 5 mai 2010, comm. 114, « Présomption de livraison conforme du transporteur maritime », *RD transp.* n° 11 nov. 2010, comm. 226.

<sup>18</sup>V. par exemple la définition donnée par le Petit Dictionnaire Larousse.

<sup>19</sup>D'où la définition humoristique bien connue de Maître A TINAYRE, rapportée par H. SCHADEE, Le contenu juridique du container : *DMF* 1967, p. 602 et s. : Le conteneur est « un machin pour mettre des trucs dedans ».

date du 2 décembre 1972 à Genève<sup>20</sup> a permis de marquer un pas bien que modeste dans la définition du conteneur. Aux termes de son article 2 paragraphe 1 : « *Le conteneur est un engin de transport de caractère permanent, et de ce fait assez résistant pour permettre un usage répété, spécialement conçu pour faciliter le transport des marchandises sans rupture de charge par un ou plusieurs modes de transport, conçu pour être assujéti et/ou manipulé facilement, des accessoires ayant été prévus à cet effet* »<sup>21</sup>. Sur la question, les Règles de Rotterdam n'ont vraiment pas innové.

Au fur et à mesure que la notion de conteneur s'adaptait aux besoins de la pratique, il a fallu normaliser et standardiser les conteneurs (A), bien que cela ne fut pas suffisant dans l'immédiat pour juguler le foisonnement des autres formes de conditionnement susceptibles d'être assimilés au conteneur (B).

#### **A- LE CONTENEUR DEMEURE UN ENGIN NORMALISE ET STANDARDISE**

8- Après la substitution de la structure métallique appelé conteneur au cadre traditionnel en bois, l'International Standard Organisation (ISO) a homologué les différentes formes et types de conteneurs reconnus par leurs dimensions (1) et leur usage (2).

##### **1- Les formes homologuées de conteneurs**

9- À l'origine, l'ISO avait prévu des conteneurs de 10, 20, 30 et 40 pieds<sup>22</sup>. Aujourd'hui, les conteneurs de 10 et 30 pieds ont disparu pour des raisons pratiques. Le conteneur standard de 40 pieds (*soit 12,192 mètres de longueur x 2,438 mètres de largeur x 2,59 mètre de hauteur*) et celui de 20 pieds (*soit 6,058 mètres de longueur x 2,438 x 2,59*) restent les plus utilisés dans les échanges internationaux<sup>23</sup>.

L'homologation de ces boîtes a ainsi facilité les transports multimodaux, considérés comme le terrain d'élection des conteneurs. Grâce à son intervention, l'ISO a, en quelque sorte, assuré le succès de la conteneurisation dans la mesure où la cargaison est désormais conditionnée dans les récipients de formes et de dimensions standardisées. L'arrimage est facilité, la manutention est rapide, d'autant plus qu'elle est effectuée par l'utilisation d'engins de levage automatisés. Dans ces conditions, les opérations de chargement et de déchargement des navires à quai ne nécessitent plus que quelques heures là où, jadis, de longues escales étaient nécessaires et imposées<sup>24</sup>.

La standardisation a aussi permis le succès des navires porte-conteneurs. Sur les navires dits "*cellulaires*"<sup>25</sup>, c'est-à-dire qui ne comportent plus de pont, les conteneurs sont chargés depuis le fond du navire, puis gerbés vers le haut. Les paramètres dont il est tenu compte sont, principalement, le poids, car celui-ci conditionne toujours la stabilité du navire, l'ordre du chargement et du déchargement à l'escale qui doit réduire autant que possible, le nombre de mouvement de ces boîtes<sup>26</sup> et les règles d'arrimage propres aux marchandises dangereuses<sup>27</sup>.

---

<sup>20</sup>Cette convention est entrée en vigueur en France le 6 sept. 1977. Les annexes ont été deux fois modifiées pour fixer les conditions d'agrément des conteneurs neufs (4 fév. 1982) et leur entretien (28 fév. 1984).

<sup>21</sup>Cette définition est assez proche de celle de l'article 1<sup>er</sup> de la Convention douanière de 1956, qui indique que le conteneur est un engin de transport : qu'il s'agisse d'un cadre, d'une citerne ou d'un autre engin analogue. V. GAUTHIER (G.A), « Régime des conteneurs », *JCL Transports*, fasc. 976, éd. Du juris-classeur 1996.

<sup>22</sup>Le pied est une unité de longueur ancienne correspondant à la longueur d'un pied humain c'est-à-dire approximativement trente centimètres. 1 pied = 0,3048 mètre.

<sup>23</sup>L'évolution du transport par conteneur a ainsi conduit à la conception d'un engin adaptable à toutes sortes de modes de traction.

<sup>24</sup>Le chargement à bord des navires porte-conteneurs est aujourd'hui complètement informatisé : V. BONASSIES (P), « Le droit du transport de conteneurs à l'orée du XXI<sup>e</sup> siècle », DMF 2009, p. 7 et s.

<sup>25</sup>BONASSIES (P) et SCAPEL (C), *Traité de droit maritime*, LGDJ, 2<sup>e</sup> éd. 2010, n° 1022.

<sup>26</sup>L'escale d'un navire spécialisé s'effectue en quelques heures et met en œuvre la manipulation de centaines voire de milliers de conteneurs : La dernière génération de porte-conteneurs dispose d'une capacité de 10.000 à 13.500 EVP (*Equivalent Vingt Pieds*) ou TEU (*Twentyfoot equivalent unit*). Il est fait état de projets de construction de navires dits "*over Malacca*", c'est-à-

Aucun élément nouveau n'a été apporté sur ces points par les Règles de Rotterdam. Cela est parfaitement compréhensible, car, la moindre modification des formes classiques du conteneur aurait été lourde de conséquences sur le plan économique : construction très coûteuse de nouveaux conteneurs en remplacement des anciens et, surtout, modification inévitable de la structure des navires porte-conteneurs, ce qui, techniquement, n'est pas opportun.

## 2- Le maintien de la classification bipartite des conteneurs

10- La classification bipartite des conteneurs n'a manifestement pas été modifiée par les Règles de Rotterdam. La généralisation du transport de marchandises par conteneur a, depuis longtemps, donné naissance à plusieurs types de conteneurs définis par leurs caractéristiques matérielles. Ne sont finalement restées en marge du phénomène de la conteneurisation, que les marchandises en vrac, transportées par quantités importantes, bauxite par exemple, et les grosses masses indivisibles qui, par leur taille, ne peuvent entrer dans aucun conteneur<sup>28</sup>.

11- Toutefois, une classification traditionnelle simple des conteneurs consiste à distinguer les conteneurs pour les marchandises générales des conteneurs pour marchandises spécifiques. Les conteneurs destinés à des marchandises générales sont constitués d'abord de conteneurs dits « *dry* ». Ce sont des conteneurs « *fermés aérés* » ayant un toit, des parois latérales et des extrémités rigides. Ils sont conçus pour un chargement frontal, ce qui exclut toute marchandise dont l'encombrement ne permet pas un chargement par les portes ainsi qu'un arrimage et un saisissage correct. Le conteneur dry peut être utilisé pour tout type de marchandise<sup>29</sup>.

12- D'autres marchandises telles que l'ail<sup>30</sup>, le cacao<sup>31</sup>, les produits pharmaceutiques<sup>32</sup> nécessitent des exigences particulières. Pour les produits liquides ou les gaz, l'utilisation des conteneurs citernes (*Tank containers*) dans lesquels est réservé un ouillage, c'est-à-dire un vide qui permet l'expansion du liquide ou du gaz en fonction de la température. Enfin la pratique utilise aussi des conteneurs à parois ouvrantes (*open wall containers*), certains à ouverture latérale (*open side containers*), chargeables ou déchargeables par les côtés via le jeu de rideaux coulissants.

## B- LES ENGINS ASSIMILÉS AU CONTENEUR PAR LES RÈGLES DE ROTTERDAM

13- Puisqu'elles autorisent les mêmes procédés de manutention et soulèvent les mêmes problèmes juridiques, diverses autres formes de conditionnement ont également été assimilées au conteneur par le législateur de Rotterdam. Tel est le cas des remorques de camions (1) et des palettes (2).

---

dire excédant la profondeur du détroit de Malacca, qui seraient susceptibles de dépasser 15.000 EVP. V. Le colloque « *Le gigantisme* », rendez-vous sur l'Assurance transports, Cannes 28 et 29 avril 2009.

<sup>27</sup>V. IMDG sur le transport de marchandises dangereuses ; V. Lamy transport, T.3, 2010.

<sup>28</sup>L'utilisation des conteneurs dits "*open top*", c'est-à-dire à toit ouvrant, ou même sans toit, ou dont la toiture est remplacée par une bâche fixée sur des arceaux mobiles, permet d'effectuer le transport par exemple, de grues de ponts roulants, de silos ou de presses d'imprimerie. De même, le recours à des conteneurs plate-forme ou "*Flat racks*", "*Flat containers*", sans paroi latérale ni toiture autorise le transport d'engins lourds ou complexes.

<sup>29</sup>Peuvent également être utilisés pour le transport des marchandises générales les plate-formes chargeables, type "*Flat*" principalement utilisés pour le transport de marchandises fragiles et encombrantes ; les conteneurs partiellement clos, servant notamment pour le transport de marchandises volumineuses, voitures automobiles par exemple ; les carrosseries amovibles, conçues spécialement pour transporter un véhicule routier. Sur les différents types de conteneurs, V. aussi NDIGUI (D), « Le conteneur et ses diverses opérations », Mémoire de Licence professionnelle en Gestion logistique et transport, Université de Dschang, 2009.

<sup>30</sup>Les conteneurs utilisés sont munis de poste d'aération afin d'éviter la germination en cours de route.

<sup>31</sup>Les conteneurs utilisés doivent être munis de système anti-condensation pour éviter l'humidité génératrice de moisissures.

<sup>32</sup>Les conteneurs utilisés doivent être rafraîchis pour éviter ou limiter l'évaporation : V. par exemple cass. Com. 29 févr. 2000 : *DMF* 2000, P. 448, obs. J.P. REMERY.

## 1- Les remorques de camions et les plates formes

14- L'article 1. 26 des Règles de Rotterdam assimile au conteneur, toute unité de charge utilisée pour grouper des marchandises et tout équipement accessoire à cette unité de charge<sup>33</sup>. Peuvent être rangées dans cette catégorie, les remorques de camions généralement chargées par le système dit (*roll on / roll off*), ce qui signifie que le tracteur qui les amène les monte lui-même, où elles seront transportées, et scellées après avoir été fermées. Dans ce type de chargement, la manutention horizontale se substitue à la manutention verticale. Ces remorques sont alors considérées comme des conteneurs bien qu'elles se trouvent derrière le tracteur qui les fera embarquer au départ, et qui les prendra en charge au débarquement<sup>34</sup>.

15- D'autres engins tels que les plates formes chargeables et les simples caisses sont également visés par les Règles de Rotterdam<sup>35</sup>. Il s'agit en général d'engins constitués d'une armature de base avec dispositifs d'angles réglables selon les marchandises à transporter. Ils sont assimilés aux conteneurs et ne possèdent pas de superstructures, ou possèdent une superstructure incomplète, ayant les mêmes longueur et largeur que les conteneurs, puis, équipés de pièces de coin supérieures et inférieures afin de permettre l'utilisation de dispositifs de fixation et de levage par la voie verticale.

## 2- Les palettes

16- Elles sont expressément visées par l'article 59. 2 des Règles de Rotterdam en vertu duquel, lorsque des marchandises sont transportées dans ou sur un conteneur, « *une palette* » ou un engin de transport similaire, utilisé pour grouper des marchandises, les colis ou unités de chargement énumérés dans les données du contrat comme ayant été placés dans ou sur cet engin de transport ou véhicule sont considérés comme des colis ou unités de chargement. Les palettes sont généralement utilisées pour réunir un ensemble de marchandises. Elles se définissent comme un « *plateau de chargement constitué par deux planchers reliés entre eux par des entretoises, ou par un seul plancher reposant sur des clés ou sur des supports, et conçu pour permettre les manutentions par des engins appropriés, tels que les chariots élévateurs à fourches...* »<sup>36</sup>. Les palettes peuvent également comporter « *des montants, des ridelles ou des rehausses, fixes ou amovibles, destinés à maintenir la charge, à la protéger ou à permettre la superposition de plusieurs d'entre elles sans détérioration des marchandises contenues* »<sup>37</sup>.

Ces engins sont assimilés au conteneur même si, en réalité, ces palettes peuvent être empotés dans un conteneur classique. On le voit bien, la diversité de ces engins pose finalement le problème de la définition juridique du conteneur.

## II- L'EVOLUTION INACHEVEE : LE CONTENEUR, NOTION JURIDIQUE AUX CONTOURS ENCORE IMPRECIS

17- La recherche d'une véritable définition juridique du conteneur ne peut pas manquer d'embarrasser. C'est qu'en effet, le statut juridique du transport par conteneur manque depuis longtemps d'homogénéité et de précision, faute de textes appropriés. Tout au moins pourrait-on relever qu'un arrêté français du 18 juillet 1999 relatif à l'enrichissement du

<sup>33</sup>BONASSIES (P), « Le droit du transport maritime de conteneurs à l'orée du 21<sup>e</sup> siècle » art. précité : DMF 2009, n° 699 pp. 7 à 9.

<sup>34</sup>TILCHE (M), « Dommages au conteneur, quelle responsabilité » : BTL 2005, n° 3068, p. 93 (2 pages).

<sup>35</sup>Art. 1<sup>er</sup>. 26.

<sup>36</sup>V. Grand Dictionnaire encyclopédique Larousse, t. 11.

<sup>37</sup>Idem.

vocabulaire des transports<sup>38</sup> donne du terme conteneur la définition suivante : « **caisse de dimensions normalisées utilisée pour le transport de marchandises** (en anglais : *container*) ». Au stade actuel des débats, la question peut légitimement se poser de savoir si les Règles de Rotterdam ont apporté des éléments nouveaux de réponse. A l'analyse, les incertitudes de droit (A) s'opposent encore aux certitudes de fait (B).

#### A- LES INCERTITUDES DU DROIT

18- Elles se manifestent par une hésitation permanente de la jurisprudence (2) et une absence de véritable définition dans les Règles de Rotterdam (1).

##### 1- L'absence de véritable définition dans les Règles de Rotterdam

19- L'analyse rigoureuse des différents textes tend malheureusement à révéler qu'il n'existe pratiquement pas de définition du conteneur maritime. Celui-ci n'apparaît dans ces instruments qu'en vue de régler certaines questions précises. Ainsi, en droit international, le protocole de 1968, plus connu sous le nom de « **Règles de Visby** », modifiant la Convention de Bruxelles du 25 août 1924, fait bien une place au conteneur, mais seulement pour le calcul de l'indemnité due par le transporteur maritime lorsque les marchandises ont été chargées en conteneur. Cette attitude est assez proche de celle de l'article 6, 2, c des Règles de Hambourg qui considèrent simplement du point de vue des limites de la responsabilité du transporteur, que le conteneur est un engin « *utilisé pour grouper des marchandises* ».

20- Quant aux Règles de Rotterdam, elles procèdent à une énumération en assimilant par moment le conteneur à la marchandise. Cette Convention institue également un régime dérogatoire pour le chargement en pontée des conteneurs<sup>39</sup>, et individualise le conteneur au regard du mode de réparation due par le transporteur. Le texte institue à cet effet une limitation légale par « **colis ou unités de chargement** »<sup>40</sup>. Il en résulte qu'un conteneur peut, dans certaines circonstances être un « **colis** » ou une « **unité de chargement** ». Ainsi, si, sur le document de transport émis, on n'a pas pris soin d'énumérer les différentes unités<sup>41</sup> qui ont été empotées dans le conteneur, les marchandises seront considérées dans leur totalité comme une « **unité de chargement** ». Si par contre, l'énumération en a été faite, le conteneur ne pourra être considéré que comme un contenant, et la responsabilité du transporteur maritime sera dans ce cas limitée en fonction du nombre de sacs ou de cartons avariés<sup>42</sup>.

##### 2- La valse-hésitation de la jurisprudence

21- Dans les Règles de Hambourg<sup>43</sup>, le conteneur est considéré comme une unité distincte des marchandises pour le calcul de la limitation légale de responsabilité. Les Règles de Rotterdam ne sont pas aussi précises que les Règles de Hambourg, mais tout porte à croire que le législateur de Rotterdam s'oriente dans le même sens puisqu'il considère le conteneur comme une marchandise lorsque celui-ci n'est pas fourni par le transporteur<sup>44</sup>.

Ainsi, lorsque le conteneur est fourni par le chargeur, la responsabilité du transporteur maritime est limitée à un colis. Toutefois, s'analyse en une faute exonératoire pour le transporteur, le mauvais état du conteneur fourni par le chargeur<sup>45</sup> ou son défaut

<sup>38</sup> JORF 12 août 1989.

<sup>39</sup> Art. 25, 1, b Règles de Rotterdam : « Les marchandises ne peuvent être transportées en pontée que si ce transport s'effectue dans ou sur des conteneurs ou véhicules adaptés au transport en pontée et sur des ponts qui sont spécialement équipés pour transporter de tels conteneurs ou véhicules ».

<sup>40</sup> Art. 59 al 2.

<sup>41</sup> Il peut s'agir de sacs, de cartons, de caisses...

<sup>42</sup> C.A. Versailles, 12<sup>e</sup> ch. Sect. 2, 20 avril 2000 : *JurisData* n°2000 – 112604, 2000 – 125575 et 2000 – 145592.

<sup>43</sup> Art. 6, 2, b.

<sup>44</sup> Art. 1, 24 ; cependant, les transporteurs maritimes mettent fréquemment des conteneurs à la disposition de leurs clients à moins que ceux-ci possèdent leur propre matériel.

<sup>45</sup> Cass. Com. 27 oct. 1998, n° 96 – 15654, *BTL* 1998, P.803, en extrait.

d'étanchéité<sup>46</sup> ou encore, la défaillance d'un de ses équipements<sup>47</sup>. Cette affirmation n'a cependant pas une portée absolue : dans un arrêt de 2006, les magistrats aixois ont estimé que le transporteur ne pouvait se prévaloir du mauvais état (*absence partielle de caoutchouc au niveau de la porte, trou de 1,5 cm<sup>2</sup> visible sur le plafond*) d'un conteneur loué par l'expéditeur. Tenu de vérifier ce conteneur, il n'aurait pas dû délivrer un connaissance net de réserves<sup>48</sup>.

Est également exonératoire pour le transporteur le choix effectué par le chargeur, d'un conteneur inadapté, par exemple, un conteneur non étanche et mal ventilé pour le transport de pistaches en sacs<sup>49</sup>, un conteneur « *dry* » pour le transport d'ail<sup>50</sup> ou pour des fèves de cacao<sup>51</sup>, le placement en conteneur d'une marchandise sensible à la chaleur<sup>52</sup>. En la matière, les juges peuvent prendre en compte les connaissances et l'expertise des parties au contrat de transport quant au choix du conteneur<sup>53</sup>.

22- Lorsque le conteneur est fourni par le transporteur, certains arrêts se sont parfois placés sur le terrain des assureurs, dans la mesure où ceux-ci ont parfois prétendu refuser de garantir le conteneur, au motif qu'il constituerait une partie du véhicule, lorsque celui-ci est exclu de la garantie et non une marchandise<sup>54</sup>. S'appuyant sur un curieux raisonnement, une autre espèce considère que les conteneurs seraient les accessoires du navire, plus précisément, « *les parties mobiles qui composent un porte-conteneurs* ». Cette analyse a été qualifiée d'absurde dans son fondement par le professeur Paulette VEAUX-FOURNERIE. Le conteneur n'est certainement pas une partie du navire puisqu'il peut passer d'un navire à un autre ou d'un navire à un camion et au surplus, il peut être la propriété de l'armateur ou de l'exploitant du navire, ou même être loué à une entreprise spécialisée ou être la propriété du chargeur<sup>55</sup>.

## B- LES PREMIERES CERTITUDES DE FAIT

23- Le conteneur remplit plusieurs fonctions : il permet la réalisation d'un transport de porte-à-porte, depuis l'usine de production jusqu'au domicile de l'acheteur ; il facilite l'emballage des marchandises et leur conditionnement à l'intérieur de l'engin ; il augmente la sécurité du transport en éliminant les risques de vol ou d'avaries. Compte tenu de sa solidité, il peut être utilisé pour de nombreuses expéditions ; il facilite la manutention au départ, au port dans les terminaux à conteneurs à l'arrivée ; enfin, il permet les transports internationaux<sup>56</sup>. Deux propositions peuvent être dégagées de cette assertion : les conteneurs doivent être, en droit, considérés, selon qu'il sont vides ou chargés soit comme des marchandises ordinaires (1), soit comme de simples emballages d'un type particulier faisant corps avec la marchandise (2)<sup>57</sup>.

<sup>46</sup> C. A. Aix-en-Provence, 27 mai 1988, *Lamyline*.

<sup>47</sup> Pour un conteneur frigorifique : C. A. Aix-en-Provence, 4 févr. 1982, *DMF* 1983, P. 531 ; C. A. Paris, 3 mars 1992, *BTL* 1992, p. 499, en extrait.

<sup>48</sup> C.A. Aix-en-Provence 2<sup>e</sup> ch. 10 avril 2006, n° 2006 / 246, Menorab insurance c/Marfret, *BTL* 2006, p. 683.

<sup>49</sup> C.A. Aix-en-Provence. 25 févr. 1997, Unata et autres c/ China ocean shipping.

<sup>50</sup> T. com. Le Havre 14 sept. 1993. Maison Pabou c/ Navale Delmas : *BTL* 1993, P. 739.

<sup>51</sup> C.A. Rouen 2<sup>e</sup> ch., 12 févr. 2004, n°002 / 1914, *Lamyline*.

<sup>52</sup> C.A. Aix-en-Provence 11 mars. 1992 : Freigt Trans International c/ People Insurance Lamyline.

<sup>53</sup> C.A. Rouen 2<sup>e</sup> ch., 15 sept. 2005, n° 04 / 01943, Mutuelles du Mans et A. c/ S.A. Delmas.

<sup>54</sup> *BTL* 1995, P. 654.

<sup>55</sup> HUMANN, Le contentieux du conteneur : Thèse pour le doctorat en droit, Université des affaires internationales du Havre, 1995.

<sup>56</sup> Cette dernière fonction est particulièrement importante : en effet, le conteneur peut être considéré comme le symbole des transports internationaux ; il doit pouvoir passer, sans déchargement de son contenu, de la route au fer, du fer à la mer et vice versa.

<sup>57</sup> La jurisprudence est fixée en ce sens : Cass. com., 14 mars 1949, *S.* 1949, 1, 87 ; *Rev. Trim. Dr. Com.* 1949, P.528, n° 25 ; *BTL* 1949, P.489 ; *BT* 1950, P. 286, note P. DURAND ; Cass. com., 17 mars 1953, *SNCF c/ COMOLET* : *JCP* 1953, II, 7721, note Paul M. J. DURAND ; *BTL* 1953, P.242, note P. DURAND.



## 1- Le conteneur, engin distinct assimilé à la marchandise

24- Dans la mesure où il permet de grouper des marchandises, le conteneur se distingue fondamentalement de la marchandise qui y est empotée. Pourtant, le législateur de Rotterdam considère que le terme marchandise désigne aussi tout « **conteneur** » qui n'est pas fourni par le transporteur. Autrement dit, le conteneur est une marchandise seulement dans l'hypothèse où il est fourni par le chargeur. Il perdrait cette qualité lorsqu'il est fourni par le transporteur.

25- Une certitude transparaît pourtant de l'analyse des textes : le conteneur est plus qu'un accessoire ; c'est un bien doté d'une valeur propre. Ce n'est pas l'accessoire du navire, et le porte-conteneurs ne peut être tenu pour un « **composé de conteneurs** »<sup>58</sup>. Ce n'est pas non plus un accessoire de la marchandise transportée : à la différence d'un emballage ordinaire il est coûteux et destiné à être réutilisé. De cette analyse découle deux conséquences principales<sup>59</sup> : premièrement, le transport d'un conteneur vide doit être considéré comme un véritable contrat de transport de marchandise<sup>60</sup>. Ensuite, en cas de dommage, le conteneur donne lieu à indemnisation comme tout autre colis, les montants de réparation devant prendre en compte le conteneur comme une unité de chargement.

## 2- Le conteneur, un "super emballage" de la marchandise

26- La jurisprudence a d'abord considéré que le conteneur n'était qu'un simple emballage<sup>61</sup>, résistant, ce qui permet de le charger en pontée et hermétiquement fermé, ce qui réduit considérablement les risques de vols des marchandises<sup>62</sup>. A propos de conteneurs utilisés, l'un pour un transport d'ail et l'autre pour un transport d'avocats, elle décide que la défaillance du système de refroidissement d'un conteneur frigorifique peut s'analyser en un défaut d'emballage, exonératoire de responsabilité du transporteur<sup>63</sup>. Pour, elle le conteneur est « *un simple mode d'emballage comme l'est une valise pour les bagages d'un passager* »<sup>64</sup>. Cette position est aussi celle du professeur BONASSIES qui qualifie les conteneurs de « *forme relativement nouvelle d'emballage* »<sup>65</sup>.

Pourtant, cette qualification ne peut pas être généralisée sans précaution. Tout d'abord, elle ne correspond pas à la position adoptée par les Règles de Rotterdam qui distinguent bien l'emballage et le conteneur<sup>66</sup>. Ensuite, même si elle peut s'appliquer sans difficulté dans le cas d'un retour de conteneurs vides dont un transporteur est chargé, ces conteneurs ne peuvent, pour l'admission des limitations légales de la responsabilité du transporteur maritime, être considérés comme des marchandises s'ils subissent des avaries<sup>67</sup>.

27- La jurisprudence a pu décider sur le terrain pénal que le juge du fond doit expliciter les raisons pour lesquelles il n'a pas considéré le conteneur comme une marchandise mais comme un emballage<sup>68</sup>. Mais de façon générale, on considère qu'il est

<sup>58</sup> ACHARD (R), note critique sous Aix, 18 déc. 1980 : *DMF*. 81. 560.

<sup>59</sup> Voir REMOND – GOUILLOU (M), *Droit maritime*, éd. Pédone 1988, n°576.

<sup>60</sup> Com. 26 févr. 1980, *BT*. 80, 200. Un arrêt de la cour d'appel de Bordeaux qui, par une délicate analyse sémantique avait réussi à écarter la qualification de marchandise a été censuré : Bordeaux, 9 oct. et 13 déc. 1984, *BT*. 85. 185 ; Cass. crim., 3 juin 1986, *BT*. 86. 459.

<sup>61</sup> C. A. Rouen, 2<sup>e</sup> ch. Civ., 23 mai 1991, deux arrêts : *BTL* 1991, p. 607.

<sup>62</sup> Mme M. REMOND – GOUILLOU relève cependant que cette précaution utile présente un sérieux inconvénient en ce qu'elle empêche le transporteur de vérifier les déclarations du chargeur portées sur le document de transport. Sans faculté de vérification, il est exposé à toutes sortes de fraudes. Cf. ouvr. Préc. n° 575.

<sup>63</sup> C. A. Paris, 10 juin 1986 navires Hélène Delmas : *DMF* 1987, p. 506.

<sup>64</sup> C. A. Aix-en-Provence, 2<sup>e</sup> ch., 19 déc. 1979, Navire zim Ibéria : *DMF* 1980, P. 731.

<sup>65</sup> Cass. Com. 27 oct. 1998 *DMF* 2000, hors série n°4, mars 2000, P. 58, obs BONASSIES. V. aussi dans le même sens, TILCHE (M), « Conteneurs, pas de responsabilité accrue pour le transporteur » : *BTL* 1991, P. 496.

<sup>66</sup> Art. 1. 24.

<sup>67</sup> C.A. Aix-en-Provence, 25 mai 1988 : *DMF* 1990, somm. p. 250.

<sup>68</sup> Cass. crim., 3 juin 1986 : *Bull. crim.* n° 193.

difficile de prétendre que le conteneur n'est jamais qu'un emballage lorsqu'il est plein. Dans ce cas, deux situations peuvent se présenter : soit la marchandise est empotée en vrac dans le conteneur, sans aucune protection supplémentaire, soit la marchandise est conditionnée en colis tels que les cartons, les caisses, qui constituent autant d'emballages spécifiques. Dans le premier cas, le conteneur seul joue effectivement le rôle d'emballage. Dans le second cas, la solution n'est pas aussi nette, à moins de considérer que le conteneur joue le rôle d'un emballage en quelque sorte au second degré, l'emballage direct étant celui appliqué sur chaque marchandise empotée.

28- Il est en revanche certain que « *lorsque le conteneur est chargé de multiples colis, en provenance d'expéditeurs parfois différents, pour divers destinataires, aucun de ceux-ci ne reçoit livraison du conteneur, mais seulement du colis qui lui a été expédié* »<sup>69</sup>. Le conteneur ne peut donc être, au surplus qu'un « **super emballage** ». Si l'on veut considérer le conteneur comme un emballage, il ne peut s'agir que d'un emballage qui n'est pas comme les autres<sup>70</sup> et son statut reflètera ce particularisme, qu'il soit fourni par le transporteur ou par le chargeur. Lorsque le conteneur est plein, il fait corps avec la marchandise qu'il contient comme tout autre emballage. Par contre, si le conteneur seul a été endommagé, la marchandise qu'il contenait étant intacte, on hésite à admettre que la qualification de marchandise puisse lui être étendue.

---

<sup>69</sup> T. I. CHERBOURG, 6 juillet 1959, *DMF* 1960, p. 46.

<sup>70</sup> BONASSIES (P), obs : *DMF* 1994, p. 165.