

UNIVERSITE DE DROIT, D'ECONOMIE ET DE SCIENCES D'AIX-MARSEILLE III

FACULTE DE DROIT ET DE SCIENCES POLITIQUES D'AIX-MARSEILLE

CENTRE DE DROIT MARITIME ET DES TRANSPORTS



LE CONSIGNATAIRE DE NAVIRES

ET

L'AGENT MARITIME

Mémoire pour le Master 2 « Droit Maritime et des Transports »

Directeur de recherche:

M. Christian SCAPEL, Maître de conférences à l'Université d'Aix-Marseille III

Présenté par **Sarah BOUKERBOUT**

Année de soutenance : 2008 – 2009

REMERCIEMENTS

Je voudrais remercier en premier lieu, mes professeurs, M. Christian SCAPEL pour m'avoir fait découvrir le droit maritime et pour m'avoir fait l'honneur de me recevoir au sein du Centre de Droit Maritime et des Transports sans quoi rien n'aurait été possible, et M Pierre BONASSIES pour ses précieux enseignements et conseils.

Mes remerciements vont également à l'ensemble des professeurs et intervenants professionnels du Centre de Droit Maritime et des Transports pour la qualité de leurs interventions et leurs soutiens.

Je remercie Me Marc GUERIN, pour ses conseils et ses remarques qui m'ont été d'une aide précieuse et son extrême disponibilité.

Sans oublier M. Alexis LOBADOWSKY, délégué général de la Fédération des Associations des Consignataires de navires et Agents Maritimes de France, pour l'aide matérielle qu'il m'a apportée, et Me Jacques BONNAUD, pour ses conseils.

Liste des Abréviations

Bull.civil : Bulletin civil

BTL : Bulletin des transports et de la logistique

C.A : cour d'appel (court of appeal)

Cass. Com : Chambre commerciale de la cour de cassation (The commercial chamber of the supreme court)

Cass. Civ : Chambre civile de la cour de cassation (The civil chamber of the supreme court)

Civ.1 : 1^{ère} chambre civile de la cour de cassation (The 1st civil chamber of the supreme court)

CJCE : Cour de Justice des Communautés européennes (The court of justice of the european communities)

CPC : Code de Procédure Civil

D : Dalloz

Dc : Décret

Dir.cons : Directive conseil (council directive)

DMF : Droit Maritime Français

F.A.C.A.M : Fédération des associations des consignataires de navires et agents maritimes de France (The federation of ship agents and shipping agents associations)

Fasc : Fascicule

GP : Gazette du Palais

JO : Journal officiel

JCP : Juris classeur périodique (Semaine Juridique)

L : Loi

Obs : observations

Rec : Recueil

Rev : Revue

Rev Scapel : Revue de droit français commercial, maritime et fiscal

RTDC : Revue trimestrielle de Droit Commercial

S : Dalloz Sirey

Suiv : Suivant

Trib. Com : Tribunal de Commerce (commercial court)

Sommaire

<u>INTRODUCTION :</u>	p5
I-Historique	p6
II-Définitions et textes applicables	p10
III-Critères de distinction	p13
<u>PARTIE I : Régime juridique du contrat de consignation et du contrat d'agence</u>	p17
<u>Chapitre 1 : Présentation générale des contrats de consignation et d'agence</u>	p18
Section 1 : Nature juridique des contrats	p18
Section2 : La loi applicable aux contrats	p27
<u>Chapitre 2 : Formation et cessation du contrat de consignation et du contrat d'agence</u>	p31
Section 1 : Les règles régissant la formation du contrat	p31
Section2 : La cessation du contrat	p33
<u>PARTIE 2 : Contenu du contrat de consignation et du contrat d'agence</u>	p44
<u>Chapitre1 : Les obligations de l'agent maritime et du consignataire de navire</u>	p45
Section1 : La mission du consignataire de navire	p45
Section2 : La mission de l'agent maritime	p55
<u>Chapitre 2 : Les droits du consignataire de navire et de l'agent maritime</u>	p59
Section1 : Les droits du consignataire de navire	p59
Section2 : Les droits de l'agent maritime	p65
<u>PARTIE 3 : La responsabilité du consignataire de navire et de l'agent maritime</u>	p74
<u>Chapitre1 : La responsabilité contractuelle</u>	p75
Section1 : La responsabilité à l'égard du mandant	p75
Section 2 : Régime spécial de responsabilité applicable au consignataire de navire	p80
<u>Chapitre 2 :La responsabilité du consignataire et de l'agent maritime envers les tiers.</u>	P82
Section 1 : La responsabilité délictuelle	p82
Section 2 : Responsabilité du consignataire pour les contraventions de grande voirie	p85
Section 3 : L'action en responsabilité contre le consignataire de navires et l'agent maritime	p87
CONCLUSION	p90
BIBLIOGRAPHIE	p92
ANNEXES	p.100
TABLES DES MATIERES	p132

INTRODUCTION

De la marine à voile à la marine de nos jours, en passant par les navires à vapeur, le transport maritime a connu un véritable bouleversement ce qui a supposé un élargissement des activités et un changement profond dans l'exploitation des navires.

Ce développement a donné naissance à de nouvelles professions qualifiées « d'auxiliaires maritimes » dont le rôle est d'agir dans l'intérêt du navire en effectuant des tâches diverses et variées. Les hommes habilités à remplir ce rôle sont notamment les consignataires de navires et les agents maritimes qui sont tous deux des mandataires de l'armateur, dans un port où ce dernier n'a ni établissement principal ni succursale.

Dans l'histoire de la marine marchande l'activité de ces deux opérateurs reste intimement liée entraînant ainsi une certaine confusion entre les deux professions, cette situation pose de nombreuses difficultés qu'elles soient d'ordre pratique ou juridique, c'est l'objet de la présente étude.

I-HISTORIQUE :

Il convient dans un premier temps de revenir sur l'apparition de ces deux opérateurs dans le monde du transport maritime, il ne s'agit pas là de faire œuvre d'historienne mais seulement de faire un petit retour dans l'histoire afin de mieux appréhender les raisons qui ont menées à confondre le consignataire de navires et l'agent maritime.

Dés les prémices du transport maritime, le capitaine jouait un rôle des plus important dans l'expédition maritime, que le capitaine agisse au nom de l'armateur ou pour son propre compte, celui-ci occupait une place prépondérante lors du voyage maritime.

En effet, le capitaine qui ne bénéficiait évidemment pas des merveilles technologiques qui peuvent exister aujourd'hui, était pendant toute la durée du voyage maritime coupé de tout contact avec la terre et de ce fait devait assumer seul toutes les responsabilités qui pouvaient découler du transport ; c'est ainsi que le capitaine avait la charge de diverses tâches telles que l'embarquement des marchandises à bord du navire, l'achat de l'avitaillement, du combustible la négociation avec le chargeur ou encore la livraison de la marchandise au port d'arrivée.

Pour illustrer l'importance de ses fonctions, il convient de rappeler l'adage selon lequel le capitaine était le seul « maître à bord après Dieu », adage qui à lui seul donne toute sa signification au rôle du capitaine.

Ainsi les auxiliaires de transport qu'il s'agisse du consignataire de navires ou de l'agent maritime n'avaient à cette époque qu'un rôle subsidiaire. Comme le relève P.Jauffret¹ à cette époque encore le consignataire de navires n'avait pas pour fonction de se substituer au capitaine mais seulement de prêter « son concours au capitaine qui s'acquittait personnellement de toute la tâche qui lui incombe » et ce n'est finalement qu'avec les progrès de la navigation maritime que le consignataire prendra la place qu'on lui connaît aujourd'hui et qu'il « se présentera comme agent de l'armateur substitué au capitaine pour l'accomplissement d'une partie de la tâche de ce dernier. »

En effet, avec l'accroissement du volume des échanges commerciaux, les armateurs voulant engranger le plus de profit possible vont prendre conscience de la nécessité d'optimiser un maximum l'exploitation de leurs navires et de réduire les temps d'escale. Le capitaine ne pouvant alors accomplir seul et de manière « productive » toutes les opérations que suppose le transport maritime, celui-ci va lentement céder les différentes fonctions techniques et commerciales qu'il occupait au profit d'auxiliaires terrestres. Les armateurs vont alors de façon constante avoir recours à ces opérateurs dont l'expérience du pays, de la langue et des usages du port, vont être d'une aide précieuse, c'est ainsi qu'ils feront appel à des agents permanents lorsqu'il s'agit de lignes régulières ou à des consignataires de navires lorsque l'armateur voudra se faire représenter dans un port pour un navire donné.

Néanmoins, en dépit du rôle croissant que jouaient le consignataire de navires et l'agent maritime, ils ne firent pas l'objet d'une attention particulière de la part du législateur.

En effet, si le consignataire de navires a été reconnu par le législateur ce n'est que très tardivement par les réformes de 1966 et 1969 ; l'agent maritime quant à lui a tout simplement été ignoré et n'a pas fait l'objet de dispositions législatives particulières.

S'agissant du consignataire de navires, il convient de relever que c'est dans un grand imbroglio que le terme générique de « consignataire » est né.

Déjà dans l'ordonnance de la marine de Colbert de 1681, Valin célèbre juriconsulte de l'époque faisait allusion au consignataire de navires en ces termes² :

« Il n'y a point d'exception à faire en faveur des commissionnaires auxquels les maîtres de navires se sont adressés pour dire que ces commissionnaires ont droit de les représenter à l'effet que les déclarations qu'ils feront pour les maîtres et marchands soient regardés comme si elles étaient faites pour eux même».

¹ P.Jauffret, thèse de doctorat « le consignataire du navire » 1931, Aix en Provence p12

² Commentaire sur l'article 14 livre 1 titre VII « Les maîtres et marchands qui voudraient agir par eux-mêmes ne seront tenus de se servir d'intermédiaires ou de courtiers»

Alors que Valin utilise le terme de « commissionnaires », la jurisprudence consulaire de Marseille désigne le consignataire de navires par le terme « recommandataire » s'agissant de ceux qui donnent leurs soins au nolisement du navire, c'est-à-dire au fret, le code de commerce de 1807 ne faisait mention que du consignataire de la marchandise³. Seul le décret du 12 décembre 1806 sur le service du pilotage parle des « courtiers et consignataires de navires étrangers »⁴.

Plusieurs raisons peuvent expliquer pourquoi les rédacteurs du code de commerce ont omis d'établir un statut légal propre au consignataire de navires, la première de ces raisons est que le code de commerce de 1807 est une reprise de l'ordonnance de la Marine or comme le relèvent justement Patrick Pestel-Debord et Jacques Bonnaud⁵ à l'époque de la rédaction du code de commerce la « consignation de navires ne constituait qu'un mode particulier d'exercice de la profession de commissionnaire, laquelle, en revanche, était l'objet de dispositions spéciales, tant dans le code de commerce que dans le code civil, par référence aux règles du mandat ». La deuxième de ces raisons est sans nul doute historique, en effet le code de commerce de 1807 n'a fait l'objet d'une refonte globale que très récemment par l'ordonnance n° 200-912 du 18 septembre 2000, or le transport maritime n'a cessé d'évoluer à partir du XIXe siècle.

Finalement ce n'est qu'avec les réformes de 1966 et de 1969 que le législateur prend réellement compte de l'évolution des pratiques maritimes et va doter le consignataire de navires d'un statut juridique précis.

Pour ce qui est de l'agent maritime, la loi maritime ne prend guère en compte cet opérateur, il a donc fallu se tourner vers la réglementation applicable aux mandataires et la loi du 25 juin 1991, dite Doubin, qui a notamment remplacé le décret de 1958 sur l'agence commerciale. La situation de l'agent maritime peut être rapprochée de celle du transitaire dont le régime juridique n'est fixé par aucun texte spécifique et qui se voit de la même manière appliquer les dispositions du droit commun relatives au mandataire.

³ Article 285 et 305 du code commerce

⁴ La convention de Bruxelles du 10 mai 1952 sur la saisie conservatoire des navires fait quant à elle référence à celui qui agit en tant qu' « agent pour le compte du navire ou de son propriétaire » article 1^{er}

⁵ Patrick Pestel-Debord et Jacques Bonnaud dans leur ouvrage « agent consignataire de navire en France » p 13 s'agissant du commentaire de Valin (cité supra)

L'intervention du législateur aurait été pourtant bien nécessaire pour distinguer le consignataire de navires de l'agent maritime. En effet, le plus souvent le même opérateur cumule les deux fonctions, ce qui rend en cas de litige, l'application de la loi bien difficile pour les juges.

Si le consignataire de navires a pour mission de recevoir les marchandises à embarquer, de la prendre en charge jusqu'à sa livraison et de ravitailler le navire à l'escale et de mener à bien toutes les opérations que le capitaine n'effectue pas lui-même, l'agent maritime a également des activités commerciales, celles-ci consistent principalement en la recherche de clients pour son mandant. Mais ses fonctions s'étendent souvent à ceux du consignataire dont la mission est complémentaire aux activités propres de l'agent maritime d'où un cumul de mandat et un risque de confusion important entre les deux fonctions.⁶

Un arrêt de la Cour d'appel de Paris du 13 novembre 1986,⁷ relève « *Que les multiples fonctions de l'agence maritime ne lui confèrent pas une qualification juridique propre et ne s'opposent nullement à ce qu'elle soit mandataire de l'armateur* ».

La cour d'appel de Rouen est allée dans le même sens dans un arrêt du 12 janvier 1995⁸ et affirme que si une société peut être « *amenée à effectuer les tâches d'un consignataire, [mais que] ceci n'enlève rien à sa qualité d'agent maritime* ».

La possibilité de cumul des deux professions ajoutée au fait que le législateur est resté plus qu'imprécis sur l'étendue du rôle de l'agent maritime et du consignataire de navires a entraîné un véritable trouble en la matière. La doctrine elle-même n'a pu apporter une réponse claire, une terminologie nouvelle a même été suggérée, celle « d'agent consignataire ».⁹

Le doyen Rodière quant à lui, note que l'article 1^{er} du décret du 13 décembre 1958 sur les agents commerciaux applique la qualité d'agent commercial à toute personne qui « *négoce et éventuellement conclut des achats, des ventes des locations ou des prestations de services au nom et pour le compte de producteurs, d'industriels ou de commerçants* », conclut que le consignataire de navires est un agent commercial au sens du décret de 1958 « *si l'on songe à la mission plus complexe qui fait de lui un remplaçant du capitaine et pratiquement l'engage à agir comme le ferait le chef d'agence si l'armateur avait une succursale dans le port* ». ¹⁰

⁶ Voir Lamy transport, Tome 2, 2009 n°460

⁷ C.A Paris, 13 novembre 1986, Charles Le Borgne c/ SCTT, Lamyline

⁸ CA Rouen, 12 janvier 1995, DMF 1996, 156, note Y.Tassel

⁹ Voir P.Pestel-Debord et J.Bonnaud, L'agent consignataire de navire en France, 1983

¹⁰ Traité général de droit maritime Tome III René Rodière, n°881, p89

Conscients de l'incertitude quant à la qualification à donner à ces deux opérateurs, certains praticiens ont entendu apporter un peu plus de clarté en la matière. C'est en ce sens qu'a travaillé la Fédération des Associations des Consignataires de navires et Agents Maritimes de France (FACAM) en adoptant en 2001 une définition distincte des consignataires de navires et des agents maritimes, définition qui est venue compléter les textes légaux applicables.

II- DEFINITIONS ET TEXTES APPLICABLES

Issue de l'assemblée générale extraordinaire de la FACAM du 26 juin 2001, la nouvelle définition du consignataire de navires et de l'agent maritime, a eu le mérite d'être claire, celle-ci précise la loi applicable à chacun des deux opérateurs et leur rôle économique. Il convient donc de revenir sur cette définition.¹¹

Le consignataire de navires :

Le statut légal du consignataire de navires est régi par la loi n° 69-8 du 3 janvier 1969 relative à l'armement et aux ventes maritimes et son décret d'application n°69-679 du 19 juin 1969 ainsi que le décret n° 66-1078 du 31 décembre 1966, c'est ce que vient rappeler, en premier lieu, les nouveaux statuts de la FACAM.

Ainsi, au terme de l'article 49 du DC du 31 décembre 1966 sur les contrats d'affrètement et de transport maritime: « *Le capitaine ou le consignataire du navire doit livrer la marchandise au destinataire ou à son représentant* ».

L'article 16 alinéa 1 du DC du 19 juin 1969 relatif à l'armement et aux ventes maritimes » vient confirmer l'évolution législative en la matière : « *Aux lieux et place du capitaine, le consignataire du navire procède au départ à la réception, à l'arrivée à la livraison des marchandises* »

¹¹ Voir DMF 2001, page 1041, note de J.Bonnaud « définition du consignataire de navire et de l'agent maritime français

Selon le doyen Rodière, la consignation de navires est « *le contrat par lequel une entreprise est chargée d'effectuer au port d'embarquement ou au port de débarquement les opérations que le capitaine n'effectue pas lui-même, et à ce trait positif s'ajoute ce trait négatif que la consignation de navires n'engage le consignataire à aucune obligation concernant le sort de la marchandise quand elle n'est pas entre ses mains. Si l'un ou l'autre manque, on n'est pas en présence d'un pareil contrat* ». ¹²

L'article 5 des nouveaux statuts de la FACAM ¹³ vient donner un exposé complet des opérations de consignation :

« Le consignataire de navires est un mandataire salarié. Il agit au nom et pour le compte de son mandant, l'armateur pour les besoins du navire et de ce qu'il transporte. Il effectue toutes les opérations que l'armateur exécuterait lui-même s'il était sur place ou auxquelles le capitaine pourrait procéder.

L'étendue du rôle du consignataire de navires est fonction du mandat que lui attribue son mandant, l'armateur, qu'il soit armateur propriétaire et/ou armateur exploitant technique et /ou armateur transporteur maritime par rapport à un navire déterminé.

Le consignataire intervient dans un port ou dans une zone géographique contractuellement délimitée. (...)

Les opérations de consignation sont des actes commerciaux accomplis pour le compte de l'armateur qui consistent notamment en :

- au départ, réceptionner la marchandise et émettre les connaissements, à l'arrivée la livrer au destinataire,
- pourvoir aux besoins normaux du navire et de l'expédition, préparer l'escale, assister le navire pendant l'escale, gérer tous les problèmes consécutifs à l'escale,
- assurer la gestion des supports ou unités de transport multimodaux de la marchandise (conteneurs, remorques routières, remorques esclaves...) pour le compte de son armateur,
- recevoir tous les actes judiciaires ou extrajudiciaires, destinés à l'armateur que le capitaine est habilité à recevoir,

¹² Traité Général de Droit Maritime, tome 3. 1970 n° 883

¹³ Voir annexe 1

- accomplir toute autre mission confiée par l'armateur. »

L'agent maritime :

Concernant l'agent maritime, la FACAM fait expressément référence à la directive communautaire du 18 décembre 1986 relative à la coordination des droits des états membres concernant les agents commerciaux indépendants¹⁴, transposée en droit français par la loi du 25 juin 1991¹⁵, depuis codifiée aux articles L 134-1 et suivants du code de commerce.

L'article L 134-1 alinéa 1^{er} du Code de Commerce dispose :

« L'agent commercial est un mandataire qui, à titre de profession indépendante sans être lié par un contrat de louage de services, est chargé, de façon permanente de négocier et, éventuellement, de conclure des contrats de vente, d'achat, de location ou de prestations de services, au nom et pour le compte de producteurs, d'industriels, de commerçants ou d'autres agents commerciaux. »

L'alinéa 2 de cet article précise toutefois que :

« Ne relèvent pas des dispositions du présent chapitre les agents dont la mission de représentation s'exerce dans le cadre d'activités économiques qui font l'objet, en ce qui concerne cette mission, de dispositions législatives particulières. »

En outre, il n'y a aucun doute que l'agent maritime revêt la qualité d'agent commercial, en effet s'agissant de la formule « prestations de services » employée à l'alinéa 1^{er}, celle-ci englobe certainement le secteur du transport et la limite apportée à l'alinéa 2 concernant l'existence d'une législation particulière, ne fait pas obstacle à l'application du statut d'agent commercial à l'agent maritime puisque la loi maritime ne se réfère qu'aux consignataires de navires, excluant ainsi de son champ d'application l'agent maritime.

Par ailleurs, la définition de la FACAM vient apporter quelques précisions supplémentaires.

¹⁴ Dir.Cons. CE n° 86/653, JOCE 31 décembre, n° L 382, p17

¹⁵ L n° 91-593, 25 juin 1991, JO 27 juin p 8271

« L'agent maritime est un agent commercial qui opère dans le secteur maritime.

Il agit pour son mandant, l'armateur, et accomplit toutes les missions qu'il lui confie.

C'est son représentant permanent. (...)

La zone d'action de l'agent maritime est définie contractuellement. Elle est constituée d'un ou de plusieurs Etats ou d'une ou plusieurs régions. (...)

Il est ainsi notamment chargé de négocier et conclure les contrats, de la gestion des finances, de recherche de fret, de la mise en place d'une politique commerciale, de contacts avec la clientèle, de relations avec les autorités en charge des problèmes maritimes et ce, dans la zone qui le concerne. »

La méthode énumérative utilisée par la FACAM semble être la méthode la plus efficace pour dissocier l'agent maritime et le consignataire de navires. Le Doyen Ripert lui-même disait « l'agent consignataire ne peut se définir que par rapport aux tâches plus ou moins complexes dont il va être investi par son mandant ». ¹⁶ Néanmoins, il n'en demeure pas moins qu'« il subsiste en la matière une certaine confusion provenant probablement de ce que les deux professions peuvent être exercées de façon cumulative ». En cas de litige il faudra donc tenir compte de la nature des opérations réalisées par l'auxiliaire. ¹⁷

III - CRITERES DE DISTINCTION

L'analyse des rapports entre armateur et agent maritime ou armateur et consignataire de navires n'est d'aucun secours pour distinguer les deux opérateurs. Le consignataire de navires est un mandataire salarié du transporteur et il en va de même pour l'agent maritime.

L'on serait alors tenté pour qualifier un contrat de consignation de navires ou d'agence commerciale de se référer simplement à la qualification juridique donnée par les parties, mais là encore l'on sait que les juges ne sont aucunement liés par la qualification donnée et qu'il leur appartient « de donner ou restituer leur exacte qualification aux faits et actes litigieux sans s'arrêter à la dénomination que les parties en auraient proposée ». ¹⁸ Cette règle a d'ailleurs été rappelée récemment par la Chambre Commerciale de la Cour de Cassation qui a confirmé que « l'application du statut d'agent commercial ne dépend ni de la volonté

¹⁶ G.Ripert, « traité de droit maritime », tome I, 4^e édition

¹⁷ TC Com, Marseille, 9 juillet 2002, Midi France Distribution c/Maersk India LTD, Rev Scapel 2002 page 108, cité dans LAMY Transport 2009, n°908 page 461

¹⁸ Article 12 Code de procédure civile

exprimée par les parties dans le contrat, ni de la dénomination qu'elles ont donné à leurs conventions, mais des conditions dans lesquelles l'activité est effectivement exercée ». ¹⁹

Quels peuvent être alors les critères permettant de différencier l'activité d'un consignataire de navires à celle d'un agent maritime ?

Si l'on se penche sur la définition donnée par la FACAM, on constate que le consignataire de navires accomplit tous les actes pour les besoins et le compte du navire et de l'expédition, cela concerne notamment la marchandise, les conteneurs ou encore les actes extrajudiciaires. Le rôle de l'agent maritime est plutôt axé sur la captation d'une nouvelle clientèle.

Ces opérations telles qu'elles sont énoncées par la FACAM peuvent servir de premier élément de qualification du contrat. Ainsi, si la mission de l'opérateur a pour unique but de rechercher du fret et la conclusion de nouveaux contrats, alors cela pourrait être un indice que celui-ci agissait comme un agent maritime.

C'est ce « critère » que la Cour d'Appel de Rouen a utilisé dans un arrêt du 12 janvier 1995²⁰. En l'espèce, la société Anglian Shipping avait, en 1986 confié à la société Sogena la représentation au Havre de sa ligne « Caibtainer ». Il est mis fin à cet accord, il a fallu ainsi apurer les comptes. Le juge des référés est alors saisi par Anglian Shipping d'une demande de provision. Sogena faisait valoir qu'elle était intervenue en qualité de consignataire de navire et non d'agent maritime, qu'elle bénéficiait de ce fait de la prescription annale et qu'en conséquence la demande est prescrite. Les juges pour déterminer la qualité juridique de la société Sogena vont analyser le contenu du mandat. La cour relève ainsi que « *les courriers échangés entre les parties mettent en évidence que la mission de Sogena allait bien au-delà de celle d'un simple consignataire puisqu'elle consistait en particulier à prospecter l'ensemble des clients potentiels* » la Cour en déduit alors que l'action de l'armateur contre l'agent maritime est soumise à la prescription décennale.

Yves Tassel qui commenta cet arrêt se montra favorable à une telle décision et affirma : « *il ne fait aucun doute que la qualité juridique dépend directement du contenu et de l'exécution du mandat confié. Est-il limité au service du navire, c'est d'un consignataire de navires qu'il s'agit ; s'étend-il à la prospection de la clientèle, on passe à une convention autre* ».

Il s'agit là finalement de qualifier le contrat à l'aide d'activités caractéristiques.

¹⁹ Cass.com, 10 décembre 2003, n° 01-11.923, Bull civ IV, n° 198 et D 2004 p 210, obs, Chevrier

²⁰ C.A Rouen 12 janvier 1995, DMF 1996, 156, note Y.Tassel

Le tribunal de commerce de Marseille a également statué en ce sens par un jugement du 5 mars 1991²¹, les juges ont notamment relevé : « *Attendu qu'au vu des factures et relevés reprenant les opérations accomplies par la Société Daher pour le compte de son mandant, il échet de constater que ces opérations ont un caractère purement technique relevant du pilotage, battelage, droits de port (...), qu'ainsi la société ne démontre pas avoir accompli de mission à caractère commercial que remplissent généralement les agents maritimes* ».

Néanmoins, il ne peut s'agir là à l'évidence que d'un simple indice et non pas d'un critère déterminant car si l'agent maritime a pour fonction principale de prospector des clients, cela peut également relever de l'activité du consignataire de navires puisqu'il peut accomplir « toute autre mission » confiée par l'armateur²² et il en va de même pour d'autres opérations notamment en ce qui concerne la délivrance du connaissement qui relève en principe des attributions du consignataire mais pour laquelle l'agent maritime peut être expressément mandaté. D'ailleurs, selon le Professeur Bonassies²³, cette décision est critiquable car il est difficile de distinguer entre agent maritime et consignataire de navires. Bien que les textes précisent que le consignataire « effectue pour le besoin et pour le compte du navire et de l'expédition, les opérations que le capitaine n'accomplit pas lui-même » on ne saurait voir par là, selon le Professeur Bonassies, une quelconque limitation des activités du consignataire du navires à la simple conclusion de contrats de transports et écarter par là d'autres types d'opérations telles que la prospection de clients alors même que l'ensemble de ces opérations paraissent liées.

Toutefois, ce critère peut prendre tout son intérêt lorsque les opérations commerciales impliquent l'existence d'une clientèle propre. En effet, l'agent maritime se distingue du consignataire en ce qu'il possède une clientèle propre, l'activité de l'agent maritime suppose de faire du commerce pour le compte de l'armateur mais aussi « *pour le sien propre, de créer et d'augmenter une clientèle commune* »²⁴.

Une autre distinction entre le contrat de consignation et le contrat d'agence peut être relevée : celle de l'étendue du mandat dans l'espace. En effet, contrairement à l'agent maritime, le consignataire de navires doit nécessairement intervenir dans un port.

²¹ Rôle n° 9007596

²² Article 17 décret du 19 juin 1969

²³ Droit positif français en 1996, DMF 1997, n°40 p 37, hors série n°1

²⁴ T.C Marseille, 5 mars 1991, rôle n° 9007596 ou encore C.A Paris, 5^e ch.B, 13 novembre 1986, rôle n° L 18480

S'il peut aussi intervenir dans une zone géographique contractuellement déterminée, celle-ci doit obligatoirement inclure des ports qui seront contractuellement prévus et où le consignataire de navires exercera son activité. La zone d'activité de l'agent maritime est, elle, entendue beaucoup plus largement puisqu'il peut s'agir d'un ou de plusieurs Etats ou d'une ou plusieurs régions.

Ainsi le fait que le port dans lequel l'opérateur est installé ne soit pas desservi par le trafic de l'armateur permet d'écarter la qualification de consignataire de navires. C'est en ce sens qu'a statué le Tribunal de Commerce de Marseille dans un jugement du 30 juin 2004.²⁵

Enfin, une distinction doit également être apportée entre le contrat d'agence et le contrat de consignation en ce qui concerne leur étendue dans le temps. En effet, si le consignataire de navires représente l'armateur pour « un navire déterminé » supposant alors une mission ponctuelle, l'agent maritime est le représentant permanent de l'armateur ce qui implique une représentation durable. De plus, pour bénéficier du statut d'agent commercial, il faut que le mandataire déploie personnellement une activité permanente pour rechercher et éventuellement conclure de nouveaux contrats.

C'est ainsi que relevant l'absence d'une réelle activité d'agent maritime et de toute action personnelle directe et permanente auprès de la clientèle, la Chambre Arbitrale de Paris écarte la qualification « d'agency agreement ».²⁶

Tous ces éléments permettent vraisemblablement de différencier agent maritime et consignataire de navires. L'intérêt de la distinction de ces deux opérateurs réside dans le fait qu'ils sont soumis à un régime juridique différent.

La présente étude a pour but de confronter les deux systèmes juridiques applicables au consignataire de navires et à l'agent maritime mais aussi de traiter de manière distincte des difficultés qui peuvent apparaître lors de l'exercice de chaque profession.

Il sera d'abord traité du régime juridique applicable au contrat de consignation et au contrat d'agence, puis de leur contenu et enfin de la responsabilité de ces deux opérateurs.

²⁵ Voir T.C Marseille 30 juin 2004, n° 2001/F.504, Cargo ship c/ Carga DMF mars 2005, 221 notes Jacques Bonnaud

²⁶ Chambre arbitrale Paris, 10 octobre 2005, n° 1117, DMF 2006, p 528

PREMIERE PARTIE :

REGIME JURIDIQUE DU CONTRAT

DE CONSIGNATION ET D'AGENCE MARITIME

Afin de faciliter la compréhension du régime applicable tantôt à l'agent maritime tantôt au consignataire de navires, il convient d'analyser successivement les deux contrats, d'en étudier tout d'abord les caractères généraux puis les règles applicables à la formation mais aussi la cessation de ces contrats.

CHAPITRE 1 : PRESENTATION GENERALE DES CONTRATS

Avant d'entamer l'étude approfondie du contrat de consignation et du contrat d'agence, il convient dans un premier temps de définir la nature juridique de chacun de ces contrats et la loi applicable.

Section 1 : Nature juridique des contrats de consignation et d'agence

Si pour l'agent maritime la nature du contrat ne fait pas l'objet de difficulté, pour le contrat de consignation il en va autrement. En effet, l'agent maritime étant soumis aux dispositions relatives aux agents commerciaux, il lui est reconnu un mandat d'intérêt commun. Pour ce qui est du consignataire les choses sont moins claires. En effet, si le législateur a précisé qu'il s'agissait « d'un mandataire salarié » de l'armateur, celui-ci n'a pas pour autant déterminé la nature du mandat, à savoir s'il s'agit d'un mandat d'intérêt commun ou d'un mandat ordinaire.

I- Le contrat de consignation, mandat ordinaire :

Les réformes législatives de 1966 et 1969 ont mis fin aux controverses doctrinales sur la nature juridique du contrat de consignation,²⁷ désormais, c'est bien dans le mandat qu'il convient de caractériser les rapports juridiques liant le consignataire de navires à l'armateur.

Ainsi, L'article 51 du décret du 31 décembre 1966 dispose : « Le consignataire du navire représente le transporteur. Il répond envers lui des fautes d'un mandataire salarié. »

²⁷ Voir Juris-Classeur commercial, 1999 Fasc. 1196

L'article 11 de la loi du 3 janvier 1969 reprend la même règle: « Le consignataire de navire agit comme mandataire salarié de l'armateur (...) ».

S'agissant d'un contrat de consignation ponctuel concernant un navire en escale occasionnelle, seule la qualification de mandat ordinaire peut être admise ce qui sous entend un droit de révocation ad nutum. La jurisprudence est d'ailleurs constante en ce point.

Ainsi, la Cour d'appel d'Alger, par un arrêt du 17 mai 1950²⁸ a jugé que c'était vainement que le consignataire soutenait que le mandat était irrévocable parce qu'il était à la fois consenti et accepté dans l'intérêt du mandataire et du mandant, étant donné que le consignataire du navire n'a aucun intérêt direct à l'exécution de mandat, en rémunération duquel il reçoit une commission.

Dans un deuxième arrêt du 16 novembre 1954²⁹, la cour confirme sa jurisprudence et juge que le consignataire était un représentant de l'armateur lié à ce dernier par un contrat de mandat révocable ad nutum, sans indemnité, sauf abus de droit par le mandant.³⁰

Les réformes législatives de 1966 et 1969 ont confirmé la tendance jurisprudentielle, et n'ont eu de cesse d'affirmer que le consignataire de navires ne peut se prévaloir d'un mandat d'intérêt commun.³¹

La réponse de la jurisprudence est donc unanime, une « *succession de mandats ponctuels caractérisant la fonction de consignataire de navire* » ne caractérisent pas un mandat d'intérêt commun.³²

Ces solutions s'expliquent par le fait que le mandat d'intérêt commun implique une convergence d'intérêts du mandant et du mandataire alors que dans le mandat ordinaire, les intérêts du mandant sont seuls en cause, ceux du mandataire sont tout au plus liés à la perception de sa rémunération, ce qui semble bien être le cas pour le consignataire de navires.³³

²⁸ C.A Alger, 17 mai 1950 DMF 1951 p 274

²⁹ C.A Alger, 16 novembre 1954, DMF 1955, p 734

³⁰ Dans le même sens, cass.com 16 avril 1951, navire « William Prouss, DMF, 1951 p 378

³¹ Trib.com.paris 13 février 1974, DMF 1975 p 93, Trib com Marseille 16 avril 1974, DMF 1975 p50, Paris 18 avril 1974 p 524 ou encore Rouen 7 février 1980, DMF 1981 p 81

³² Trib.com. Marseille, 5 mars 1991 BTL 1991 n°2446 p.638 et suiv

³³ Cass.com. 20 janvier 1971, Bull.civ.IV n°20

Au contraire, l'agent maritime bénéficie du statut protecteur mis en place par le législateur pour les agents commerciaux ce qui permet de qualifier son contrat de mandat d'intérêt commun.

II- Le contrat d'agence maritime, mandat d'intérêt commun

L'article L 134-4 du code de commerce donne la qualification juridique du contrat d'agence : « les contrats intervenus entre les agents commerciaux et leurs mandants sont conclus dans l'intérêt commun des parties. »

L'analyse du mandat d'intérêt commun montre que deux éléments sont nécessaires :

- la permanence de la collaboration
- la finalité commune du mandat

Ces deux notions se retrouvent indiscutablement dans le mandat de l'agent maritime ; représentant permanent de l'armateur, celui-ci est notamment chargé de négocier et de conclure de nouveaux contrats ce qui implique la création et le développement d'une clientèle dans l'intérêt commun du mandant et du mandataire.

La jurisprudence est allée dans ce sens, ainsi la cour d'appel de Versailles a-t-elle jugé concernant « un agent recruteur de fret » que « l'activité de recherche de fret déployée par le mandataire pour le compte du mandant servait les intérêts des deux parties » d'où il résulte l'existence d'un mandat d'intérêt commun.³⁴

La reconnaissance à l'agent maritime du statut d'agent commercial et par là même d'un mandat d'intérêt commun est sans nul doute d'une extrême importance puisque ceci vient régir la révocabilité du mandat. En effet, l'article L 134-12 du code de commerce accorde à l'agent commercial une indemnité compensatrice du préjudice qu'il subit du fait de la résiliation du contrat d'agence par le mandant. La Cour de Cassation a affirmé très tôt ce principe, ainsi dans un arrêt du 11 février 1891, les juges affirment que dans le cas où le mandant et le mandataire trouvent tous deux un intérêt dans l'accomplissement du mandat,

³⁴ Versailles 19 mars 1998, DMF 1999.35 note Y.Tassel, ou Aix, 13 mars 1987, DMF 1988, 683, obs Pestel-Debord et Bonnaud ou encore CJCE 9 novembre 2000, DMF 2001, 487, obs P.Pestel-Debord

la révocation ne peut résulter d'une seule des parties mais seulement de leur consentement mutuel.³⁵

S'il est de principe que l'agent maritime bénéficie d'un mandat d'intérêt commun et que le consignataire de navires est titulaire d'un mandat ordinaire, il reste que certains ont voulu retenir pour le contrat de consignation la qualification de mandat d'intérêt commun dans certains cas notamment lorsque le contrat le liant avec l'armateur prévoyait une certaine permanence de ses fonctions ou encore lorsque les relations avec l'armateur ayant duré un certains temps, le consignataire avait pu croire à la permanence de son mandat.

III- Extension de la théorie du mandat d'intérêt commun au consignataire de navires

La reconnaissance d'un mandat d'intérêt commun au consignataire de navires pose à l'évidence un problème de confusion avec l'agent maritime.

Le doyen Rodière lui-même n'a reconnu un mandat d'intérêt commun au consignataire de navires que dans le cadre d'une application du Décret du 23 décembre 1958, relatif au statut des agents commerciaux.³⁶

En effet, le raisonnement de l'auteur à pour fondement l'article 1^{er} du décret qui dispose :

«Est agent commercial le mandataire qui, à titre de profession habituelle et indépendante, sans être lié par un contrat de louage de services, négocie et, éventuellement, conclut des achats, des ventes, des locations ou des prestations de services, au nom et pour le compte de producteurs, d'industriels ou de commerçants.»

Le Doyen relève alors que cette définition cadre avec la mission complexe du consignataire de navires « qui fait de lui un remplaçant du capitaine et pratiquement l'engage à agir comme le ferait le chef d'agence si l'armateur avait une succursale dans le port ».

Il en conclut que le consignataire de navires est un agent commercial, partie à un mandat « dans l'intérêt commun des parties », au sens de l'article 3 du décret de 1958.

Or, reconnaître au consignataire de navires le bénéfice du statut d'agent commercial ne conduit-il pas à basculer dans la définition d'agent maritime ?

Pour savoir si le consignataire de navires bénéficie d'un mandat d'intérêt commun, il convient d'analyser les relations qui lient le consignataire à l'armateur en excluant toute application du statut des agents commerciaux.

³⁵ Cass chambre civ, 11 février 1891, Sirrey, 1891.1.121, Dalloz 1891.1.197 et Civ 13 mai 1885, DP 1885.1.350

³⁶ Traité général de droit maritime Tome III René Rodière, 887

Si dans le cas où le contrat de consignation présente un caractère ponctuel, la qualification de mandat d'intérêt commun ne peut à l'évidence lui être reconnue, qu'en est il lorsque la mission du consignataire s'exerce pendant un temps assez long et qu'il a pu développer de ce fait une certaine activité ?

La réponse à cette question est venue de la jurisprudence.

Ainsi, il peut être cité deux décisions rendues dans la même affaire : le jugement du Tribunal de Commerce de Marseille du 7 juin 1985³⁷ et l'arrêt de la cour d'appel d'Aix en Provence du 16 mars 1987³⁸.

Dans ce cas d'espèce, un armateur italien, après avoir, utilisé les services d'un consignataire de navires marseillais pendant douze ans avait rompu le contrat de consignation après un simple préavis d'un mois. Le consignataire de navires se prévalait d'un mandat d'intérêt commun alors même qu'il n'était pas inscrit au registre des agents commerciaux et ne bénéficiait pas en conséquence de leur statut. La cour d'appel va qualifier le contrat de consignation de mandat d'intérêt commun, pour cela elle va s'attacher aux caractéristiques du contrat de consignation, les juges relèvent qu'à coté des activités techniques de représentation lors des escales, il existait également un aspect commercial à ladite représentation caractérisé par la recherche du fret pour son mandant, la cour en déduit alors que le consignataire faisait « à proprement parler du commerce pour le compte de celui-ci et pour le sien propre, de créer et augmenter une clientèle commune que le mandat répondait ainsi à l'intérêt propre de chacune des parties ».

En définitive, si les juges reconnaissent l'existence d'un mandat d'intérêt commun, il semblerait que seuls le caractère permanent de la mission et la nature commerciale des tâches accomplies par le consignataire permettent de donner une telle qualification au contrat. Le fait pour un consignataire de navires d'exercer ses fonctions pendant plusieurs années paraît insuffisant pour reconnaître un mandat d'intérêt commun.

Cette jurisprudence très remarquée a d'ailleurs connu ses limites par un jugement du Tribunal de Commerce de Marseille du 5 mars 1991³⁹.

Dans cette affaire, un consignataire de navires se voit révoquer avec un préavis d'un mois seulement par son mandant, un armateur Marseillais pour le compte duquel il avait accompli de nombreuses opérations et cela pendant près de quarante ans.

³⁷ T.C Marseille, 7 juin 1985, Revue Scapel 1985 p 35

³⁸ CA 16 mars 1987, Revue Scapel 1987 p 56, DMF 1988 p 683 obs, Pestel-Debord et Jacques Bonnaud et DMF 1989 n°35, voir également Cour de Cass, 20 juin 1989 rejetant le pourvoi, revue Scapel 1990 p 23

³⁹ T.C Marseille 5 mars 1991, Sté l'entreprise Daher et cie contre Sté Fouquet Sacop et autre, BTL du 24 octobre 1991, n°2446 p639

Malgré la durée importante des relations liant le consignataire à l'armateur, le Tribunal lui refuse la qualité de mandataire d'intérêt commun au motif que celui-ci n'a jamais accompli de mission à caractère commercial, mais seulement une série d'opérations ayant « *un caractère purement technique relevant du pilotage, batelage (...)* » que la qualification des actes accomplis « *entre dans le cadre d'une succession de mandats ponctuels caractérisant la fonction de consignation de navire* ».

En outre la cour relève : « *Attendu que le Tribunal de Commerce du Havre par jugement en date du 3 décembre 1948 a clairement mis en exergue que la jurisprudence a depuis longtemps établi que la consignation d'un navire constitue un mandat révocable aux termes de l'article 2004 du code civil, le Tribunal relevant « que le fait pour un armateur de donner d'une façon habituelle mais sans convention spéciale la consignation de ses navires à la même maison ne saurait porter atteinte au droit de révocation* »

Attendu qu'il y a lieu de relever que ni la directive communautaire sur les agents commerciaux du 18 décembre 1986, ni la décision de la Cour d'appel d'Aix en Provence du 16 mars 1987 ne saurait modifier la jurisprudence précitée, ni recevoir application en l'espèce (...) que de même l'arrêt du 16 mars 1987 a clairement défini « qu'il ne pouvait y avoir de mandat d'intérêt commun que si le consignataire avait un rôle technique et commercial, » c'est-à-dire faire à proprement parler du commerce pour le compte de celui-ci (l'armateur) et pour le sien propre, de créer et d'augmenter une clientèle commune ».

Cette solution doit être approuvée, car comme le relève justement le Professeur Bonassies « le recours à la notion d'intérêt commun ne se justifie que s'il existe entre les parties un minimum de coopération permanente, coopération dont ne justifie pas l'exécution de missions techniques précises »⁴⁰. Or il s'agit là de la mission même du consignataire. En effet, ce qui caractérise cette profession c'est que le consignataire de navires représente l'armateur pour un navire donné ce qui implique nécessairement un caractère ponctuel et limité à son mandat. Pour reconnaître un mandat d'intérêt commun au consignataire de navires il faudrait alors considérer qu'il peut représenter l'armateur de manière durable, faire du commerce, développer une clientèle commune...et cela semble bien difficile sans que l'on retombe inévitablement dans la définition de l'agent maritime.

C'est ainsi que la Cour d'appel de Montpellier dans une affaire où le mandataire cumulait les fonctions de consignataire et d'agent maritime, n'a reconnu l'existence d'un mandat d'intérêt

⁴⁰ DMF 1992 p 87, n26

commun que pour la seule activité d'agent maritime⁴¹. En l'espèce, la société CLB a été le consignataire de navires de la société Comanav pendant une trentaine d'années et a également exercé à titre accessoire la fonction d'agent maritime en vendant notamment des billets pour les passagers. A la rupture du contrat de mandat, la société CLB réclame le paiement d'une indemnité de rupture sur le fondement de l'article L 134-12 et suivant du code de commerce. Approuvant le jugement rendu en première instance par le Tribunal de Commerce de Sète, la Cour d'appel de Montpellier juge que c'est à bon droit que l'agent consignataire de navires qui exerçait des fonctions d'agent maritime pour le compte de l'armateur, réclame une indemnisation sur le fondement de l'article L 134-12 du code de commerce suite à la rupture des relations commerciales. Mais ce qui est intéressant dans cet arrêt ce n'est pas tant la solution mais l'argumentation adoptée par la cour. Les juges relèvent deux arguments : le premier étant l'intervention du consignataire en qualité d'agent maritime et le deuxième étant l'ancienneté des relations contractuelles entretenues avec l'armateur. Sur la durée des relations d'affaire la cour affirme : « *il est constant que leurs relations étaient très anciennes et remontaient à une trentaine d'années et qu'elles étaient très bonnes. **L'allocation d'une somme équivalente à trois années de commissions perçues pour les fonctions d'agent maritime se justifie*** ». Ainsi, si pour la cour l'ancienneté des relations justifiaient l'allocation au consignataire d'une indemnité ce n'est que pour ses seules fonctions d'agent maritime et non pas en sa qualité de consignataire. La cour va même relever concernant le calcul de l'indemnité due à l'agent que « *L'attestation du commissaire aux comptes de la société CLB versée au débat, ne fait pas la distinction entre les commissions perçues au titre de la billetterie et celles perçues au titre des autres activités, et ne fournit aucun renseignement utile au calcul concerné* ».

En définitive, il semble que la nature de l'activité de consignataire s'oppose à ce qu'il lui soit reconnu un quelconque mandat d'intérêt commun.

Après avoir analysé les mandats du consignataire de navires et de l'agent maritime, il convient d'étudier l'hypothèse d'un sous mandat.

⁴¹ CA Montpellier, 2^e ch, 18 novembre 2008, n°08/01671, sté Comanav c/SAS CLB Liner : juris data n°2008-006991, revue de droit des transports, juin 2009, 12, note M.Ndendé

IV- Le sous mandat :

De manière générale si le code civil ne se prononce pas sur la licéité de la substitution du mandataire, celle-ci reste largement reconnue.

En effet, seul l'article 1994 envisage le cas de la substitution, mais celui-ci ne se prononce que sur les conséquences d'une telle substitution, il est ainsi prévu :

« le mandataire répond de celui qu'il s'est substitué dans la gestion : 1° quand il n'a pas reçu le pouvoir de se substituer quelqu'un ; 2° quand ce pouvoir lui a été conféré sans désignation d'une personne, et que celle dont il a fait choix était notoirement incapable ou insolvable ».

Néanmoins, même si le législateur ne s'est pas prononcé expressément sur ce point il peut être déduit de la lettre et de l'esprit du texte que la substitution est licite.

D'autre part celle-ci est admise par la jurisprudence qui a reconnue concernant un consignataire de navires que celui-ci peut être qualifié de mandataire substitué lorsqu'il est désigné par un consignataire principal⁴².

Il résulte toutefois de l'article 1994 que la substitution du mandataire sans autorisation du mandant a pour effet de rendre le mandataire initial responsable du fait de celui qu'il s'est substitué. De plus, l'alinéa 2 du même article met en place une action directe du mandant contre la personne que le mandataire s'est substitué. La jurisprudence fait d'ailleurs une lecture réciproque de l'alinéa 2 et reconnaît également au substitué une action directe et personnelle contre le mandant pour obtenir le remboursement de ses avances et frais et le paiement de la rétribution qui lui est due⁴³.

Il reste que dans certains cas la substitution est impossible et doit être déclarée inopposable au mandant notamment lorsque ce dernier l'a prohibée expressément ou tacitement.⁴⁴

Si pour le consignataire de navires la sous-traitance ne pose pas de difficultés majeures, pour l'agent maritime la situation est plus délicate. En effet, l'agent maritime est soumis comme il a été vu précédemment au statut d'agent commercial.

⁴² CA Montpellier 17 février 1960, DMF 1960 p 538 ; s'agissant de la substitution d'un agent maritime voir notamment sentence arbitrale 1071 du 10 décembre 2002, second degré, DMF avril 2003, p 391

⁴³ Civ. 1ère, 27 décembre 1960, GAJC, 11ème éd, n° 268

⁴⁴ Voir Jurisclasseur commercial 2002, Fasc. 40

Or si le recours à un sous traitant n'est pas interdit⁴⁵, pour être agent commercial il faut que le mandataire développe personnellement une activité permanente pour rechercher et éventuellement conclure de nouveaux contrats. L'exigence de permanence impose l'exercice durable et non occasionnel d'efforts de prospection. Or, la substitution intégrale réduit et parfois efface toute activité de l'agent principal.

Le Doyen J. Hémard a affirmé : « Il nous semble que l'agent ne peut s'en remettre entièrement à des sous agents et qu'il doit exercer lui-même de façon habituelle sa profession sinon il ne remplirait plus les conditions nécessaires pour que la qualité d'agent lui soit reconnue. »⁴⁶

La jurisprudence est constante en ce point : l'agent commercial a le droit de se faire aider par les sous-agents de son choix mais cela ne doit pas avoir pour effet d'occulter l'activité de l'agent principal. Les tribunaux vont alors s'attacher à rechercher la réalité des prestations fournies.⁴⁷

C'est ainsi que la Cour d'appel de Paris, dans son arrêt du 30 juin 1999⁴⁸ a procédé à un contrôle des activités de l'agent maritime pour justifier de l'application des dispositions de la loi du 25 juin 1991, il a été jugé :

« Les prestations de la SMTA n'ont été que très accessoirement celles d'agent commercial et ont été principalement celles de consignataire de navire et que dans ces conditions cette société est mal fondée à se prévaloir des dispositions de la loi du 25 juin 1991. »

Il en résulte que si l'agent cesse d'agir personnellement et se substitue un tiers pour l'intégralité de son mandant, celui-ci ne pourra pas bénéficier du statut protecteur d'agent commercial. Dans ce cas là, il ne s'agirait plus de sous agence mais de cession de mandat.⁴⁹

Il convient de noter également la sentence arbitrale du 10 octobre 2005 rendue par la chambre arbitrale maritime de Paris.⁵⁰

En l'espèce, un contrat d'agence a été conclu en 1995 entre un armateur et une entreprise française de services devant intervenir en qualité d'agent maritime.

⁴⁵ Article L 134-1 du Code de Commerce

⁴⁶ J.Hémard, « les agents commerciaux », RTD com, 1959, 573, n°50, p 603

⁴⁷ Voir notamment Cass.com, 20 mai 1969, JCP (G), 1970, II, 16189 bis ou encore Cass.com, 10 décembre 2003, D, 2004, p 210 et 211, obs E.Chevrier

⁴⁸ C.A Paris 30 juin 1999, 5^e ch. 30 juin 1999 DMF mai 2000

⁴⁹ J-M. Leloup, agents commerciaux, Delmas, 2001, n° 1528, p 254

⁵⁰ Sentence arbitrale 1117, 10 octobre 2005, second degré, DMF juin 2006, 529

Ce contrat prévoyait que cette dernière devenait l'agent exclusif de l'armateur dans un pays de l'ex union soviétique. La possibilité de recourir à un sous agent était expressément prévue par le contrat. Au bout de sept ans, l'armateur met fin au contrat d'agence. Suite à cette résiliation, l'agent maritime réclame une indemnité de rupture équivalente à trois années de commission tel qu'il est prévu par la loi du 25 juin 1991. Cette demande ayant été rejetée par l'armateur, l'agent saisi la Chambre arbitrale maritime de Paris en application des dispositions du contrat.

Le Tribunal arbitral pour répondre à la question de l'indemnité de rupture dût tout d'abord s'interroger sur la qualification juridique du contrat d'agence maritime. Il relève notamment que l'agent a eu recours à la sous-traitance intégrale de l'activité de représentation de l'armateur à un agent local, que de ce fait celui-ci ne peut pas justifier d'une action personnelle directe et permanente auprès de la clientèle de ce pays, d'où il résulte que la qualification d'agent maritime appliquée à « la société de services » dans le cadre de ce contrat ne correspond pas à la réalité du rôle qui lui est attribué, qu'en conséquence elle ne peut revendiquer le bénéfice du statut français de l'agent commercial.

Il ressort de cette décision que l'agent maritime qui sous-traite intégralement son activité de représentation de l'armateur perd cette qualité, celui-ci ne sera considéré que comme un simple entrepreneur, prestataire de service excluant ainsi toute application du statut protecteur de la loi du 25 juin 1991.

La nature des mandats du consignataire et de l'agent maritime ayant été définie, il convient désormais de déterminer la loi applicable aux dits contrats.

Section 2 : Loi applicable au contrat d'agence et de consignation

La question de la loi applicable au contrat de consignation est réglée par l'article 17 de la loi du 3 janvier 1969, il s'agit de la loi du port où opèrent les consignataires. Concernant les agents maritimes, ceux-ci doivent être assimilés à des intermédiaires, ayant une activité internationale, régie par la loi déterminée par la convention de La Haye du 14 mars 1978, en vigueur en France depuis 1992⁵¹. La détermination de la loi applicable est évidemment d'un intérêt majeur puisque cela va influencer sur les obligations contractuelles.

⁵¹ DC n°92-423, 4 mai 1992. D 92, L p285

I- Le contrat d'agence :

Lorsque dans un contrat d'agent, les deux parties sont françaises, et que le contrat s'exécute en France il n'existe aucun problème pour connaître la loi applicable. Néanmoins, en pratique les choses ne sont pas si simples. En effet, la profession d'agent maritime étant « par essence une profession internationale », ⁵² ceci implique des conflits de lois.

La loi applicable à un contrat d'agence est presque toujours réglée par les dispositions du contrat, c'est-à-dire par la loi choisie par les parties. La Cour de Cassation a d'ailleurs consacré le principe de la loi d'autonomie par l'arrêt *American Trading Co.* ⁵³

Lorsque le contrat ne désigne pas la loi applicable, il faut se référer aux règles du droit international privé. En matière de contrat d'agence deux conventions trouvent à s'appliquer, il s'agit de la Convention de Rome du 19 juin 1980 sur la loi applicable aux obligations contractuelles à vocation générale et la Convention de La Haye du 14 mars 1978 ⁵⁴ sur la loi applicable aux contrats d'intermédiaires et à la représentation. Il s'agit là de conventions dites « universelles », qui sont donc applicables sans conditions de réciprocité.

La convention de Rome consacre tout d'abord en son article 3.1 la liberté pour les parties de choisir elles-mêmes la loi applicable au contrat, l'article 4 règle le cas de la loi applicable en l'absence de choix des parties.

Ainsi l'article 4.1 dispose : « Le contrat est régi par la loi avec laquelle il présente les liens les plus étroits », l'alinéa 2 précise : « il est présumé que le contrat présente les liens les plus étroits avec le pays où la partie qui doit fournir la prestation caractéristique a, au moment de la conclusion du contrat sa résidence habituelle ou, il s'agit d'une société, association ou personne morale, son administration centrale ». Cette présomption est toutefois écartée « lorsqu'il résulte de l'ensemble des circonstances que le contrat présente des liens plus étroits avec un autre pays. » ⁵⁵

S'agissant de la convention de La Haye, celle-ci est entrée en vigueur le 1^{er} mai 1992 en France. ⁵⁶ Il s'agit là d'une convention « spéciale » applicable seulement aux contrats d'intermédiaires.

⁵² Pour reprendre l'expression utilisée par P.Bonassies et C.Scapel, *Traité de Droit Maritime*, 653

⁵³ Arrêt *American Trading CO*, 1910, *JDI* 1912, 1156

⁵⁴ Convention de La Haye, *EEVle* 1^{er} mai 1992 et publiée par *DC* n° 92-423 du 4 mai 1992, *JO* 8 mai 1992

⁵⁵ Article 4.5 de la Convention de Rome

⁵⁶ Ainsi que l'Argentine, le Portugal et depuis le 1^{er} octobre 1992 les Pays Bas

Celle-ci pose également pour principe en son article 5 la loi d'autonomie. En l'absence de choix des parties il faut se référer à l'article 6 qui dispose :

« La loi applicable est la loi interne de l'Etat dans lequel, au moment de la formation du rapport de représentation, l'intermédiaire a son établissement professionnel ou, à défaut, sa résidence habituelle. Toutefois, la loi interne de l'Etat dans lequel l'intermédiaire doit exercer à titre principal son activité est applicable, si le représenté a son établissement professionnel ou, à défaut, sa résidence habituelle dans cet Etat. »

La France est signataire des deux conventions, mais en vertu du principe de spécialité la convention de La Haye prime sur la convention de Rome. Ainsi, si le juge français est saisi d'un litige relatif à un contrat d'agence conclu postérieurement à la date d'entrée en vigueur de la convention de la Haye, celui-ci sera tenu d'appliquer les dispositions de ladite convention. Le cas prévu par la convention de La Haye selon lequel la loi applicable peut être la loi du lieu d'exécution si le commettant a son établissement principal dans ce pays, est très rare en pratique car cela sous-entend qu'un armateur installé en France fasse appel à un agent maritime étranger pour le représenter en France.

Il convient de noter que ces deux conventions réservent le cas de l'application des lois de police ; il s'agit de manière générale des dispositions impératives « de tout Etat avec lequel la situation présente un lien effectif si et dans la mesure où, selon le droit de cet Etat, ces dispositions sont applicables quelle que soit la loi désignée par ses règles de conflit »⁵⁷. Ainsi lorsque le juge est confronté à une loi de police celui-ci est dans l'obligation d'appliquer les dispositions de cette loi.

Enfin, il faudra également tenir compte du nouveau Règlement « Rome 1 », n°593/2008 du Parlement Européen et du Conseil du 17 juin 2008 sur la loi applicable aux obligations contractuelles, s'agissant des contrats conclus à compter du 17 décembre 2009.

Le principe fondamental de la liberté contractuelle a été évidemment repris par le nouveau règlement, et l'article 4 pose les règles permettant de déterminer la loi applicable en l'absence de choix par les parties. Sous l'empire de la convention de Rome, à défaut de choix de la loi applicable par les parties, le contrat est régi par la loi du pays avec lequel il présente les liens les plus étroits et par présomption, ce pays est celui dans lequel le débiteur de la

⁵⁷ Convention La Haye, article 16, voir également Convention de Rome article 7.1 et 7.2

prestation caractéristique a sa résidence habituelle. Le Règlement Rome 1, apparaît plus précis puisqu'il met en place huit points de rattachements selon la catégorie du contrat. Ainsi s'agissant du contrat de prestation de services l'article 4.1 b dispose que le contrat est régi par la loi du pays dans lequel le prestataire de services a sa résidence habituelle.

Si un contrat ne rentre pas dans les catégories expressément visées dans le règlement, ou que les éléments du contrat relèvent de plusieurs de ces catégories, le contrat est régi par la loi du pays dans lequel la partie qui doit fournir la prestation caractéristique, a sa résidence habituelle. Le critère du lien le plus étroit n'est retenu que si le contrat ne peut être rattaché à aucune des catégories de contrat visées à l'article 4.1 ou s'il est couvert par plusieurs d'entre elles.

S'agissant de la notion de loi de police, le règlement Rome 1 en donne une définition nouvelle, plus restrictive, l'article 9.1 dispose: « Une loi de police est une disposition impérative dont le respect est jugé crucial par un pays pour la sauvegarde de ses intérêts publics, tels que son organisation politique, sociale ou économique, au point d'en exiger l'application à toute situation entrant dans son champ d'application, quelle que soit par ailleurs la loi applicable au contrat d'après le présent règlement ».

Pour ce qui est du contrat de consignation, c'est la loi maritime qui règle les difficultés tenant à la détermination de la loi applicable.

II- Le contrat de consignation:

L'article 17 de la loi du 3 janvier 1969 relative à l'armement et aux ventes maritimes dispose que les contrats et les actes de consignation sont régis par la loi du port où opèrent ces derniers. Il en résulte qu'en matière internationale, le contrat de consignation est régi de sa conclusion à sa cessation par la lex fori. Il s'agit là d'une règle de conflit de loi.

La solution est la même lorsque le consignataire se comporte comme un manutentionnaire, l'article 57 de la loi du 18 juin 1966 sur les contrats d'affrètement et de transport maritimes retient la même règle.

Le législateur a ainsi unifié les règles de conflit relatives aux opérations de manutention et aux contrats et actes de consignation.

La cour d'appel d'Aix en Provence a ainsi jugé qu'à défaut de stipulations particulières la loi applicable est la loi du port où opère le consignataire.⁵⁸

La Cour d'appel de Paris a retenu de la même manière concernant un acconier que la loi applicable au déchargement et à la garde de la marchandise transportée par mer après son débarquement est la loi du port où opère l'acconier.⁵⁹

Après avoir défini de manière générale le contrat de consignation et le contrat d'agence, il convient désormais d'étudier les règles applicables lors de la formation et la cessation de ces contrats.

CHAPITRE 2 : FORMATION ET CESSATION DU CONTRAT DE CONSIGNATION ET DU CONTRAT D'AGENCE

La formation et la cessation du contrat de consignation de navires et du contrat d'agence obéissent aux principes généraux du droit des contrats, néanmoins de la qualification de mandat va découler des règles bien spécifiques.

Section1 : Les règles régissant la formation du contrat

La formation du contrat de consignation et du contrat d'agence ne pose aucune difficulté, la liberté contractuelle étant le vecteur commun à ces deux contrats.

La FONASBA "The Federation of National Associations of Ship Brokers and Agents" a élaboré toutefois un modèle de contrat que les agents maritimes peuvent utiliser lors de la conclusion de contrats portant sur des lignes régulières, il ne s'agit pas à proprement parler d'un contrat type mais plutôt d'un guide au service des professionnels.

⁵⁸ Aix 13 mars 1987, rev Scapel 1987, 56, voir également cass.com, 20 juin 1989 : bull civ, n°194, DMF 1991, 22 obs P.Bonassies, arrêt rejetant le pourvoi

⁵⁹ Paris, 4 juin 1975, navire Cap Bon, DMF 1975.539

I- La formation du contrat de consignation

Il suffit pour être consignataire de navires d'avoir la capacité d'exercer en France, toute personne physique ou morale remplissant cette exigence peut être consignataire de navires et conclure des contrats de consignation.

Aucune mesure de déclaration ni de publicité, n'est exigée si ce n'est celles que le droit commun impose aux commerçants.

Le contrat de consignation étant un contrat commercial, il devient parfait par la rencontre de la volonté des parties et par leur accord sur l'objet, l'écrit n'est donc pas requis ad validitatem ni ad probationem.

Le contrat est conclu généralement par un échange de lettres ou par fax, l'acceptation du consignataire déterminera le moment de la formation du contrat néanmoins il est toujours préférable en cas de litige de disposer d'un écrit afin de définir avec certitude les obligations des parties.

La date de formation du contrat sera fixée en principe par l'envoi de l'acceptation, lorsque celle-ci est tacite la date du contrat pourra être prouvée par tous les moyens.

II-La formation du contrat d'agence

S'agissant de l'agent maritime, la loi de 1991 a fait du contrat d'agence un contrat consensuel.

En effet, l'article 13-2 de la directive du 18 décembre 1986 permettait aux Etats membres de soumettre la validité du contrat d'agence à l'existence d'un écrit, mais le législateur français n'a pas suivi cette voie, l'écrit n'est pas une condition pour la validité du contrat ni pour l'application de la loi du 25 juin 1991⁶⁰.

Néanmoins, il reste que chaque partie a le droit d'obtenir de l'autre sur sa demande, un écrit signé mentionnant le contenu du contrat d'agence y compris celui des avenants⁶¹, toute clause ou convention prévoyant la renonciation à ce droit est réputée non écrite⁶².

⁶⁰ Voir, J-M. Leloup, agents commerciaux, Delmas, 2001, n° 603 et s, p 118

⁶¹ Article L134-2 du Code de Commerce

⁶² Article L134-16 du Code de Commerce

Une condition de forme est en principe requise pour pouvoir bénéficier du statut des agents commerciaux : l'immatriculation sur un registre spécial tenu au greffe du Tribunal de Commerce. Toutefois cette exigence n'est qu'une simple mesure de police administrative. De plus, lorsque le contrat est international, la jurisprudence écarte cette exigence⁶³ .

Si l'agent maritime et le consignataire de navire agissent tout deux comme mandataires de l'armateur et qu'à ce titre ils sont tout deux soumis à un devoir général de diligence, le contrat d'agence, mandat d'intérêt commun est plus spécialement placé sous le signe de la loyauté réciproque des parties. L'article L 134-4 du code de commerce prévoit ainsi expressément que « les rapports entre l'agent commercial et le mandant sont régis par une obligation de loyauté et un devoir réciproque d'information. »⁶⁴

Néanmoins, les conséquences de la qualification de mandat d'intérêt commun ne prennent véritablement de sens que lorsque l'on parle de rupture du contrat.

Section 2 : La cessation du contrat

Le mandat peut prendre fin par des causes d'extinction du droit commun des obligations : survenance d'une impossibilité d'exécution, arrivée du terme, réalisation d'une condition résolutoire...

Le contrat peut également prendre fin de manière anticipée par l'effet de la volonté unilatérale de l'une des parties, ou du fait de la survenance d'un événement indépendant de la volonté des parties.

I- Rupture du contrat du fait du mandant:

Le contrat de mandat est un contrat intuitu personae ceci suppose qu'une certaine confiance se soit établie entre le mandant et le mandataire. C'est alors tout naturellement que celui-ci est librement révocable lorsque cette confiance vient à disparaître.⁶⁵

⁶³ Cass.com, 9 octobre 1990, Bull.Civ, IV, n°232, 19 novembre 1996, Bull.civ IV, n°273 et Cass.com 7 juillet 2004 n°1125, RJDA 12/04 n°314

⁶⁴ Voir pour illustration cour d'appel de Paris, 8 mars 2001, recueil Dalloz 2002, sommaires commentés p 1263

⁶⁵ Article 2004 du code civil

Ce principe de révocabilité Ad nutum du mandat connaît toutefois une limite : celle de la théorie du mandat d'intérêt commun, situation où le mandant et le mandataire sont liés par une convergence d'intérêts.

Création prétorienne, la théorie du mandat d'intérêt commun permet d'écarter la libre révocabilité du mandant et d'accorder une indemnité au mandataire le cas échéant.⁶⁶

Le législateur a consacré cette théorie s'agissant de l'agent commercial. En effet, le décret du 23 décembre 1958 a mis en place un statut protecteur de l'agent commercial en prévoyant que seule la faute de l'agent peut justifier la rupture par le mandant sans indemnisation et en prohibant toute clause contraire à l'indemnisation de l'agent. La loi du 25 juin 1991 est venue consolider de nouveau le statut de l'agent commercial.

Comme cela a été étudié précédemment, seul l'agent maritime, agent commercial bénéficie d'un mandat d'intérêt commun contrairement au consignataire de navires qui n'a qu'un simple mandat. Les conséquences d'une telle qualification tiennent essentiellement à la rupture du contrat, qu'il convient donc d'analyser.

A – La révocation du consignataire:

Le consignataire ne bénéficie d'aucune protection particulière quant à sa révocation, il est soumis au droit commun relatif au mandat et de ce fait est librement révocable.

Aucune obligation de justification ne pèse sur le mandant, ici entendu comme étant l'armateur.⁶⁷

Néanmoins, comme toute liberté celle-ci ne saurait générer un abus de droit de la part du mandant. L'abus de droit n'ayant pas été défini par le législateur, c'est la jurisprudence qui est intervenue pour préciser cette notion.

C'est ainsi que les juges n'ont pas hésité à retenir la responsabilité de l'armateur mandant lorsque la révocation avait un caractère intempestif et arbitraire ou encore lorsque celle-ci n'était pas précédée d'un préavis normal⁶⁸.

⁶⁶ Voir notamment Cass.Req 8 avril 1857, DP 1858 I 134 cité par J-M. Leloup, agents commerciaux, Delmas, 2001, n° 339 et p 56

⁶⁷ T.C Marseille 23 février 1929 Dor.sup, 1929-176

⁶⁸ Illustration caractère intempestif : Cass.Civ, 4 mars 1914 Dalloz, 1916.1.68, défaut de préavis : Marseille 6 mars 1890 (RIDM, tv p 672) cités par Claude Barbey

La révocation intempestive ouvre droit à une indemnité au profit du mandataire, sous réserve que celui-ci établisse « l'intention de nuire de son auteur ou sa légèreté blâmable susceptible de se rattacher à des circonstances vexatoires ou intempestives »⁶⁹.

Par ailleurs, l'article 2004 du code civil qui prévoit que « le mandant peut révoquer sa procuration quand bon lui semble » n'est pas d'ordre public, les clauses d'irrévocabilité sont donc valables⁷⁰. Celles-ci n'ont toutefois qu'une portée relative, le mandant pouvant tout de même mettre fin au contrat dans le cas d'une faute du mandataire ou lorsque la révocation ne cause aucun dommage au mandataire.⁷¹

Il peut également être stipulé au contrat qu'une indemnité contractuelle sera versée au mandataire au cas de résiliation unilatérale⁷², néanmoins cette dérogation au principe posé par l'article 2004 tombe lorsque la révocation se justifie par une faute du mandataire.⁷³

Contrairement au contrat de consignation, la rupture du contrat d'agence par le mandant entraîne de lourdes conséquences pour ce dernier.

B –La révocation de l'agent maritime :

La qualification de mandat d'intérêt commun emporte une irrévocabilité « relative », ce type de contrat ne peut être en principe révoqué que par le consentement mutuel des parties ou par une cause reconnue en justice.

Concernant les contrats à durée indéterminée, le mandant doit respecter un préavis fixé selon la durée du contrat, toutefois cette exigence n'est plus de mise lorsqu'il y a faute grave ou force majeure⁷⁴. Le préavis est d'un mois pour la première année du contrat, deux mois pour la deuxième année et trois mois ensuite, les parties ne pouvant convenir d'un délai plus court.

⁶⁹ cass.com 7 juillet 1992, légifrance n° 90-17885

⁷⁰ Req.9 juillet 1885 : DP 1886.1.310

⁷¹ Cass.1ère civ, 16 juin 1970, D 1971, p 261, note JL. Aubert

⁷² Civ 1ère, 6 mars 2001, Bull.civ I, n°56, JCP 2002, II, 10067, note Dagonne Labbe

⁷³ Civ.1^{ère}, 23 mai 1979, Bull.civ, I, n°153

⁷⁴ Article L 134-11 alinéa 3 du Code de Commerce

Le contrat à durée déterminée qui continue à être exécuté par les deux parties après son terme est réputé transformer en un contrat à durée indéterminée, dans ce cas là, la durée déterminée est prise en compte pour le calcul du délai de préavis.

Si le mandat reste en fait révocable, la seule rupture à l'initiative du mandant ouvre droit à une indemnisation au profit du mandataire peu importe les motifs de la cessation du contrat. La Cour de Cassation l'affirmait déjà dans un arrêt du 8 avril 1857 : les habitudes « ne permettent pas à une compagnie de congédier sans dédommagement un agent qui n'a pas démérité, pour s'approprier le fruit de son labeur »⁷⁵.

Le code de commerce consacre définitivement cette pratique, l'article L 134-12 dispose : « Les ayants droits de l'agent commercial bénéficient également du droit à réparation lorsque la cessation du contrat est due au décès de l'agent ». L'article L 134-16 du code de commerce élève ce texte au rang de texte d'ordre public.

La rupture du contrat ouvre droit à indemnisation que le contrat soit à durée déterminée ou indéterminée et même lorsque cette rupture est justifiée par le décès de l'agent⁷⁶ ou encore l'âge, l'infirmité ou la maladie de l'agent⁷⁷. L'absence de brutalité dans la rupture des relations contractuelles ou encore la nécessité pour le mandant de modifier son organisation commerciale ne sont pas des motifs permettant d'échapper à l'indemnisation du mandataire.

La Chambre Arbitrale Maritime de Paris a ainsi jugé concernant la rupture d'un mandat d'agent maritime pour cause de réorganisation que « les circonstances économiques non plus que le souci de préserver la prospérité de l'entreprise n'exigeant aucunement de façon impérative qu'il soit mis fin à cette collaboration ; qu'en réalité une telle décision de rupture parfaitement compréhensible il est vrai n'a été prise à l'évidence que dans le seul intérêt du mandant », que la rupture du contrat d'agence n'étant pas résilié pour un motif légitime, ouvre droit à une indemnité au profit de l'agent maritime⁷⁸.

La Cour d'appel de Versailles est allée dans le même sens dans un arrêt du 19 mars 1998. En l'espèce, le mandant prétendait justifier la résolution du contrat d'agence maritime par la nécessité où il s'était trouvé de participer à un consortium constitué avec les armements des

⁷⁵ Cass.Req 8 avril 1857, DP 1858 I 134 cité par J-M. Leloup, agents commerciaux, Delmas, 2001, n° 339 et p 56

⁷⁶ Article L134-12 al 3 Code de Commerce

⁷⁷ Article L 134-13 Code Commerce

⁷⁸ Sentence 884 du 13 juin 1994, DMF 1995, page 237

états africains enclavés, du fait de la reconnaissance à ces états de droits de trafic propres par l'union européenne. Pour la Cour « la réorganisation alléguée ne fait qu'exprimer l'intérêt unilatéral de la mandante [...] et sa volonté « politique » de s'insérer dans une structure plus vaste », d'où il résulte le versement d'une indemnité de rupture au profit du mandataire.⁷⁹

Néanmoins, le principe indemnitaire reconnue à l'agent n'est pas absolue, certains événements pouvant exclure l'indemnisation de fin de contrat ; il en va ainsi :

- De la faute grave de l'agent (L134-13, a)
- De la fin à l'initiative de l'agent sans que la cessation soit imputable au mandant ou justifiée par des incapacités physiques (article L 134-13, b).
- La transmission par l'agent à un successeur des droits et obligations liés au contrat (article L 134-13, c).

Les deux derniers cas de figure ne soulèvent pas de difficultés majeures ; l'hypothèse d'une faute de l'agent est de loin la plus litigieuse.

Seule la faute qualifiée de « grave » peut entraîner la déchéance du droit à indemnité⁸⁰, la loi n'en donne aucune définition, seul le juge peut procéder à une telle qualification.

En principe, est considérée comme « grave », la faute qui constitue un manquement important aux devoirs d'un bon professionnel. Pour la Cour de Cassation la faute grave est celle qui : « porte atteinte à la finalité commune du mandat d'intérêt commun et rend impossible le maintien du lien contractuel ».⁸¹

Il en va ainsi d'un manquement au devoir de loyauté : la Cour de Cassation a ainsi jugé dans un arrêt du 15 mai 2007⁸² que « manque à son obligation de loyauté l'agent commercial qui cache à son mandant l'exercice, durant le mandat, d'une activité similaire au profit d'un concurrent. Un tel manquement à une obligation essentielle au mandat d'intérêt commun constitue une faute grave de nature à provoquer la rupture du contrat »⁸³. Il a été jugé de même s'agissant d'un agent méconnaissant la politique tarifaire de son mandant⁸⁴.

⁷⁹ CA Versailles, 19 mars 1998, 12^e ch, Sté Ivoirienne de transport maritime c/ Sté Agena, DMF 1999, 35

⁸⁰ Voir J.M Leloup n° 1141 p 202 pour des exemples de jurisprudence

⁸¹ Cass.com 15 octobre 2002, pourvoi n° 00-18122

⁸² Pourvoi N° 06.12.282

⁸³ Voir aussi Com, 16 octobre 2001, pourvoi n° 99-11932

⁸⁴ Cass.com, 1^{er} octobre 2002, pourvoi n° 00-21037

En ce qui concerne la diminution du chiffre d'affaires, celle-ci ne constitue pas à elle seule une faute grave, la jurisprudence est constante en ce point, il faut pour cela que la baisse provienne d'une inexécution du mandataire.

La cour d'appel de Lyon l'a rappelé récemment dans un arrêt du 13 janvier 2009⁸⁵ « *même en présence d'une clause de quota, la diminution du volume des ventes n'est pas en soi la preuve d'une faute grave, il appartient donc au mandant de prouver l'activité insuffisante de l'agent à l'origine de la baisse du chiffre d'affaires* ». ⁸⁶

L'inexécution du mandataire peut se rattacher à un refus de se plier aux méthodes de vente du mandant, elle peut également être caractérisée lorsque le mandataire s'est désintéressé de la commercialisation des produits du mandant⁸⁷.

A quel moment la faute grave doit elle être invoquée par le mandant ?

L'article L 134-13 dispose : « La réparation prévue à l'article L 134-12 n'est pas due dans les cas suivants : 1° La cessation du contrat est provoquée par la faute grave de l'agent commercial... »

Si le texte précise que la cessation est « provoquée » par la faute grave de l'agent, il ne s'agit pas seulement de la faute dont le mandant a eu connaissance au moment de la rupture du contrat. En effet, la faute grave qui a été révélée postérieurement à la cessation du contrat peut toujours être opposée au mandataire pour lui refuser tout paiement de l'indemnité.

Du moins, c'est cette interprétation qu'en a donnée la jurisprudence. Ainsi la cour d'appel de Paris dans un arrêt du 19 juin 2003 a affirmé que le mandant peut toujours, même si elle est révélée postérieurement à sa rupture, invoquer l'existence d'une faute commise antérieurement.⁸⁸

Toutefois, la faute dont le mandant avait eu connaissance avant la rupture des relations contractuelles et qui a été tolérée ne peut être qualifiée de « faute grave ». ⁸⁹

⁸⁵ Disponible sur legifrance, n° d'affaire : 07/08002

⁸⁶ Voir aussi CA Amiens, 19 décembre 2000, *journal*, *supp.aux annonces de la seine* n°55 du 30 juillet 2001 cité par J.M Leloup n°1132 p 199

⁸⁷ Cass.com 20 février 2001, n° 98-13.565 et 28 novembre 2000, arrêt n°2001 sur pourvoi 97-22.482, cités par J.M.Leloup, 1133 p 200

⁸⁸ Paris, 19 juin 2003, D 2003, p 2437, cf Cass.com 30 novembre 2004, pourvoi n°02-17414

⁸⁹ Cass.com, 11 juin 2002, pourvoi 98-21916, RJDA, 2002, n°1132

En définitive il est bien difficile de qualifier de façon certaine la faute grave, celle-ci est laissée à l'appréciation des juges qui diront si la faute de l'agent est de nature à priver celui-ci de son droit à indemnité.

La rupture du contrat de mandat peut également être le fait du mandataire, c'est cette hypothèse qu'il convient désormais d'envisager.

II- Rupture du contrat du fait du mandataire :

Le contrat de consignation comme le contrat d'agence peuvent être résiliés à l'initiative du consignataire ou de l'agent, lesquels, peuvent renoncer au mandat à tout moment. Cette rupture n'est toutefois pas sans entraîner certaines conséquences.

A- La renonciation du consignataire

Au terme de l'article 2003 du code civil « le mandat finit, par la révocation du mandataire, par la renonciation de celui-ci au mandat (...) ».

L'article 2007 précise : « Le mandataire peut renoncer au mandat, en notifiant au mandant sa renonciation », cette notification pouvant se faire par n'importe quel moyen.⁹⁰

L'alinéa 2 de ce même article met à la charge du mandataire le versement d'une indemnité dans le cas où le mandant éprouverait un préjudice du fait de cette renonciation.

Comme le relèvent justement Jacques Bonnaud et Pestel-Debord dans leur ouvrage⁹¹, il existe en la matière « *un certain parallélisme entre les droits respectifs du mandant et du mandataire en matière de rupture du contrat* », on retrouve donc les mêmes principes que ceux qui régissent la révocation par le mandant : la renonciation au mandat par le mandataire ne doit être ni intempestive, ni faite de mauvaise foi.

⁹⁰ A.Bénabent, Les contrats spéciaux civils et commerciaux, n°677

⁹¹ « l'agent consignataire de navire en France » p 93,

Toutefois, le mandataire peut se libérer de cette charge s'il prouve qu'il se trouvait dans « l'impossibilité de continuer le mandat sans en éprouver lui-même un préjudice considérable ». Cette notion de « préjudice considérable » éprouvée par le mandataire doit être entendue largement et doit englober tous les cas où il existe une juste cause de renonciation.

B- La renonciation de l'agent maritime

L'agent maritime, en tant que mandataire est soumis lui aussi aux dispositions de l'article 2007 du code civil.

La Cour de Cassation a ainsi affirmé dans un arrêt du 14 mars 1995, que le droit spécial des agents commerciaux ne dérogeant pas à l'article 2007 du code civil, la brusque cessation des fonctions d'un agent commercial, dès lors qu'elle entraîne pour son mandant divers préjudices, l'expose à des dommages et intérêts⁹².

La rupture de contrat à l'initiative du mandataire peut toutefois avoir de lourdes conséquences s'agissant de l'indemnité qui lui est normalement due.

En effet, l'article L 134-13 2° du code de commerce dispose que l'indemnité devant être versée à l'agent du fait de la rupture ne lui est plus due lorsque « la cessation du contrat résulte de l'initiative de l'agent ».

Cette solution peut s'expliquer par le fait que l'agent en renonçant au contrat renonce de même à la valeur patrimoniale attachée à ce contrat, c'est peut être d'ailleurs pour cette même raison que le législateur a imposé que cette renonciation se fasse librement, sans y avoir été contraint par un quelconque événement. En effet, le législateur a mis en place un mécanisme de protection assez efficace en prévoyant que la réparation sera toujours due à l'agent même lorsque la renonciation est « justifiée par des circonstances imputables au mandant ou dues à l'âge, l'infirmité ou la maladie de l'agent commercial, par suite desquels la poursuite de son activité ne peut plus être raisonnablement exigée »⁹³.

⁹² Bull.civ IV, n°74, RTD civ 1996. 195, obs.Gautier pour des faits soumis au Décret de 1958, en présence d'un préavis contractuel

⁹³ Article L 134-13 2°

La notion de « circonstances imputables au mandant » doit être prise dans son sens le plus large, celle-ci comprend à l'évidence la faute du mandant mais doit également inclure tout événement pouvant porter atteinte à l'équilibre du contrat sans pour autant qu'il soit établi une faute à l'encontre du mandant⁹⁴.

III- Les causes spéciales de rupture du contrat:

Il convient ici d'envisager brièvement différentes causes de rupture du contrat de consignation et du contrat d'agence, indépendantes de la volonté des parties.

A- Réalisation d'un événement survenant à l'une des parties :

L'article 2003 du code civil dispose que le mandat cesse par la mort du mandant ou du mandataire.

Cette disposition n'est pas d'ordre public, elle est simplement supplétive, les parties peuvent donc y déroger par l'incursion d'une clause contractuelle dans le contrat.

Il convient néanmoins, de noter que le contrat ne prendra fin que rarement par le décès du consignataire ou de l'agent maritime, car en règle générale ce type de contrat met en jeu des personnes morales, il en va de même lors de la survenance d'une impossibilité ou de l'altération de l'état mental de l'une des parties.

Le cas le plus probable est donc l'ouverture d'une procédure de redressement judiciaire ou de liquidation judiciaire, celle-ci entraîne de la même manière l'extinction du mandat. (Article 2003 in fine)

Pour ce qui concerne l'agent maritime la question qui se pose est nécessairement celle du droit à l'indemnité, la loi du 25 juin 1991 apporte des solutions concrètes à ce type de situations.

⁹⁴ JM. Leloup, « agents commerciaux », n° 1144 p 204

L'article L 134-12 alinéa 3 dispose que : « les ayants droit de l'agent commercial bénéficient également du droit à réparation lorsque la cessation du contrat est due au décès de l'agent. »

Pour ce qui est de l'inaptitude physique, l'article L 134-13 2° prévoit que l'agent a droit à une indemnité lorsque la rupture est due « à l'âge, l'infirmité ou la maladie de l'agent commercial, par suite desquels la poursuite de son activité ne peut plus être raisonnablement exigée ».

En présence d'une procédure collective, le principe d'indemnisation de l'agent est toujours applicable sauf si le mandant invoque la force majeure ce qui sera très rarement retenu.⁹⁵

B- La transmission du contrat :

Cette hypothèse ne concerne que le cas de l'agent maritime, dont le contrat revêt incontestablement un aspect patrimonial.

La patrimonialité du contrat d'agence a été révélée par l'usage puis consacrée par la loi du 25 juin 1991, le décret du 23 décembre 1958 n'en faisant pas mention.

Les usages parlent de « valeur de carte » que les agents se cédaient entre eux, l'agent qui voulait céder son contrat présentait le successeur au mandant, si ce dernier refusait la succession, il avait l'obligation de verser à l'agent la valeur de la carte. Le prix de cession était aligné sur celui de l'indemnité de rupture soit à deux années de commissions⁹⁶.

La loi de 1991 a donné un caractère impératif à cette pratique : l'article L 134-13 3° du code de commerce vise la cession par l'agent, à un successeur du contrat d'agence et l'article

L 134-16 répute non écrite toute clause qui dérogerait à ce texte.

L'article L 134-13 dispose que l'indemnité de cessation du contrat n'est pas due lorsque « Selon un accord avec le mandant, l'agent commercial cède à un tiers les droits et obligations qu'il détient en vertu du contrat d'agence ».

⁹⁵ Voir JM Leloup, les agents commerciaux, p 190

⁹⁶ Cass.com, 15 juillet 1969, D1970, somm n°49

Quatre conséquences résultent de ce texte⁹⁷:

- Dans le cas d'une cession, le mandant est exonéré du paiement de l'indemnité, ceci s'entend parfaitement, le mandant ne va pas indemniser le mandataire alors que celui-ci a déjà reçu d'un tiers la valeur patrimoniale attachée au contrat.
- L'agent doit présenter le successeur proposé à l'agrément du mandant, l'intuitu personae dominant le mandat peut apporter une justification.
- La transmission à un successeur « des droits et obligations » de l'agent suppose nécessairement la transmission du même contrat qu'a conclu initialement le cédant avec le mandant, le contrat doit donc demeurer inchangé.
- Le mandant ne peut refuser le successeur présenté que pour un motif légitime et sérieux à défaut le refus du mandant s'analysera comme une rupture unilatérale du contrat ce qui implique le versement de l'indemnité de rupture due normalement à l'agent.

Le cadre du contrat de consignation et du contrat d'agence ayant été défini, il convient désormais d'aborder, le contenu de ces deux contrats.

⁹⁷ Voir JM.Leloup, n°911 p 152 et dictionnaire permanent droit des affaires, feuillets 162, 1^{er} avril 2002, 154

DEUXIEME PARTIE

L'EXECUTION DU CONTRAT D'AGENCE
ET DU CONTRAT DE CONSIGNATION

La détermination de la notion de consignation et d'agence maritime nécessite que l'on s'attache à l'étude du contenu des contrats y afférent. Il sera ici abordé de la mission des deux opérateurs à savoir de leurs droits et obligations.

Chapitre 1 : Les obligations de l'agent maritime et du consignataire de navires

Le contrat de consignation et le contrat d'agence maritime ont tout deux pour objet principal la représentation de l'armateur ou du transporteur. A ce titre, ils pèsent sur eux les obligations que le droit commun du mandat attribue à tout mandataire : Celle d'exécuter la mission qui leur est confiée et celle de rendre compte à leur mandant.

L'exécution de la mission recouvre trois aspects : le respect des instructions du mandant, faire obligation de diligence et se comporter loyalement.

Le consignataire de navires et l'agent maritime doivent également rendre compte de leur mission en informant l'armateur de leurs résultats.

La loi du 25 juin 1991 sur les agents commerciaux a consacré de manière expresse ces obligations en son article 4 :

« Les contrats intervenus entre les agents commerciaux et leurs mandants sont conclus dans l'intérêt commun des parties. Les rapports entre l'agent commercial et le mandant sont régis par une obligation de loyauté et un devoir réciproque d'information. L'agent commercial doit exécuter son mandat en bon professionnel ; le mandant doit mettre l'agent commercial en mesure d'exécuter son mandat ».

Au delà des simples obligations qui découlent du mandat, le consignataire de navires et l'agent maritime ont des missions qui sont propres à leur statut et qu'il convient d'analyser.

Section 1 : La mission du consignataire de navires

La loi et le décret de 1969 apportent des précisions quant aux missions du consignataire de navires, qu'elles soient matérielles ou juridiques, qu'elles concernent la marchandise, le navire, les conteneurs ou les actes judiciaires.

I- Le consignataire et le navire :

L'article 11 de la loi du 3 janvier 1969 dispose que le consignataire « effectue, pour les besoins et le compte du navire et de l'expédition, les opérations que le capitaine n'accomplit pas lui-même ».

L'article 16 du décret du 19 juin 1969 précise : « Aux lieu et place du capitaine, le consignataire du navire procède au départ à la réception, à l'arrivée à la livraison des marchandises. Il pourvoit aux besoins normaux du navire. »

Lorsqu'il pourvoit « aux besoins normaux du navire », le consignataire agit comme un auxiliaire de l'armement, son rôle consiste ici pour l'essentiel à l'organisation de l'escale. Le consignataire va aider à la préparation du navire par sa connaissance du pays, du port et des divers intervenants disponibles sur place.

Avant l'arrivée du navire, le consignataire envoie au navire un message destiné à informer le capitaine des différentes réglementations locales.

Puis il doit communiquer aux autorités portuaires l'« estimated time of arrival » du navire pour obtenir la désignation d'un poste à quai où le navire pourra opérer sans difficultés compte tenu des différentes caractéristiques et nécessités du navire à savoir son tirant d'eau, son tonnage ou encore la nature du chargement à prendre ou à débarquer. Cette obligation se retrouve à l'article 2 du règlement général de police des ports maritimes (annexe à l'article R351-1, art.2 du code des ports maritimes), il est ainsi prévu que⁹⁸ :

« Les armateurs, courtiers, consignataires doivent adresser à la capitainerie du port, par écrit, et selon le modèle d'avis d'arrivée en usage dans le port, une demande d'attribution de poste à quai comportant leurs prévisions sur la durée de l'escale, les caractéristiques du bâtiment et la nature de son chargement.

Cette demande doit être présentée au moins quarante-huit heures à l'avance, en cas d'impossibilité dûment justifiée, dès que possible.

Elle est confirmée, vingt-quatre heures à l'avance, à la capitainerie du port par tout moyen de transmission. »

⁹⁸ Disponible sur legifrance ou voir Lamy Transport, 2008, n°1021

L'information sera ensuite relayée au capitaine, dans le cas, où la charte partie précise à quel quai le navire devra accoster, le consignataire devra s'assurer que le quai et le lieu d'accostage sont libres.

Le rôle du consignataire de navires prend tout son intérêt à l'arrivée du navire, sa connaissance du port va permettre de traiter avec les différents auxiliaires intervenants au service du navire et cela en toute confiance. En effet, le consignataire devra notamment prendre contact avec les pilotes, les remorqueurs, les lamaneurs, fournisseurs ou tout autre entreprise dont les services s'avèrent nécessaires pour le navire⁹⁹. A ce titre il devra faire un recensement des besoins du navire et des problèmes à résoudre, il pourra ainsi faire appel à un atelier de réparation ou à un fournisseur de matériel ou de vivres.

La mission du consignataire de navires s'étend jusqu'aux besoins de l'équipage il devra notamment retenir les chambres où logeront à terre les officiers et l'équipage ou encore s'assurer de la visite médicale des marins.

Du ravitaillement en fioul et en eau, à la remise des déclarations aux douanes, aux démarches administratives en passant par le recouvrement des frais d'escale, le consignataire organise « tout » et doit savoir gérer tous les problèmes consécutifs à l'escale.

Par ailleurs, à tout moment, pendant l'escale du navire, le consignataire devra se conformer aux instructions de son armateur et lui communiquer les détails opérationnels qu'il pourrait souhaiter. Dans la pratique, un rapport d'arrivée, un rapport d'opérations commerciales, un rapport de départ seront envoyés avec des détails chiffrés permettant à l'armateur de contrôler les dépenses et de préparer l'escale suivante du navire. L'escale terminée, le consignataire adressera à son armateur un document qui reprendra toutes les recettes qui ont été encaissées par l'agent, ainsi que toutes les dépenses, ce document s'appelle un « compte d'escale », celui-ci se matérialise sous la forme d'un bordereau groupant tous les débours et les factures originales. Il convient de rappeler ici que toutes les commandes doivent être faites d'ordre et pour compte de l'armateur, faute de quoi le consignataire risque d'en être personnellement responsable. Il en est autrement s'agissant des droits à l'entrée et à la sortie du port pour lesquels le consignataire de navire est personnellement responsable depuis la loi du 28 mars 1928 sur le régime du pilotage dans les eaux maritimes.¹⁰⁰

⁹⁹ Voir sentence n°610 du 15 mars 1986 : DMF.1986, p572 cité par F.Mestre le consignataire de navires en France p 29

¹⁰⁰ Article 8, loi du 28 mars 1928, JO 31-03-1928 p. 3673-3674

A coté du rôle « traditionnel »¹⁰¹, du consignataire de navires qui est la préparation de l'escale du navire, aujourd'hui il apparaît que la mission du consignataire se soit développée pour s'étendre à la gestion des divers éléments qui viennent au soutien de la marchandise pendant le transport, il s'agit des conteneurs, des remorques, routières, remorques esclaves.

La FACAM a su tenir compte de cette évolution, il est ainsi prévu que le consignataire de navires peut « assurer la gestion des supports ou unités de transport multimodaux de la marchandise (conteneurs, remorques routières, remorques esclaves...) pour le compte de son armateur ».

Cette nouvelle attribution s'est largement amplifiée du fait du phénomène de la conteneurisation et prend une place très importante dans le travail du consignataire en ce qu'elle s'exerce de manière permanente. Les obligations du consignataire de navires peuvent aller de la location, à la prise en charge, au positionnement, à l'entretien, à la réparation jusqu'à la restitution du matériel, cela dépendra du mandat qui lui est dévolu.

Depuis la loi du 16 janvier 2001, la mission du consignataire de navires s'est également étendue au courtage d'affrètement, la conduite en douane, la traduction des documents type charte partie, connaissements, contrats...

L'article 1^{er} de la loi de 2001 abroge tout d'abord l'article L 131-2 du code de commerce, ancien article 80 du code de 1807 qui prévoyait : « *Les courtiers interprètes et conducteurs de navires font le courtage des affrètements ; ils ont, en outre, seuls le droit de traduire, en cas de contestations portées devant les tribunaux, les déclarations, chartes-parties, connaissements, contrats, et tous les actes de commerce dont la traduction serait nécessaire ; enfin de constater le cours du fret ou du nolis. Dans les affaires contentieuses de commerce, et pour le service des douanes ; ils serviront seuls de truchement à tous étrangers, maîtres de navire, marchands, équipages de vaisseau et autres personnes de mer* ».

La conduite en douane des navires étrangers qui seule conserve aujourd'hui un certain intérêt, consiste essentiellement à accomplir des obligations et formalités auprès de l'administration des douanes et des diverses administrations du port, à leur départ ou à leur arrivée.

Cette activité qui était réservée aux courtiers maritimes a d'abord été étendue dans un premier temps aux capitaines de navires, à l'armateur, les commis succursalistes, le chargeur unique et le consignataire de la cargaison, le consignataire de navires s'étant vu refuser l'exercice de cette fonction sauf hors de la commune où s'exerce le privilège des courtiers.¹⁰²

¹⁰¹ Pour reprendre l'expression utilisée par Jacques Bonnaud et P. Pestel de Debord, L'agent consignataire de navire en France, 1983, p 18

¹⁰² Voir Mémoire « le consignataire de navires en France », F.Mestre p 30

L'ouverture de cette activité au consignataire de navires s'est faite par la loi de 2001 qui accompagne l'abrogation de l'article L 131-2 du code de commerce d'un texte précisant que les opérations antérieurement réservées aux courtiers maritimes « *sont effectuée(s) librement par l'armateur ou son représentant qui peut être le capitaine* ».

Si le texte ne vise pas expressément le consignataire de navires, il ne fait aucun doute que la notion de représentant vise cet opérateur.¹⁰³

La mission du consignataire de navires s'étend également à la marchandise dont il doit assurer la prise en charge jusqu'à la livraison définitive au destinataire.

II- Le consignataire de navires et la marchandise :

L'article 49 du décret du 31 décembre 1966 prévoit que « *le capitaine ou le consignataire du navire doit livrer la marchandise au destinataire ou à son représentant* ».

L'article 16 du décret du 19 juin 1969 dispose que « *le consignataire du navire procède au départ à la réception, à l'arrivée à la livraison des marchandises* ».

Le consignataire de navires doit coopérer aux opérations commerciales concernant les marchandises, la mission du consignataire de navires s'exerce ici du chargement jusqu'au déchargement.

A l'embarquement, il doit prendre les marchandises en charge soit dans ses propres locaux ou dans les locaux d'une entreprise de manutention et émettre les connaissements.

Il appartiendra au consignataire de navires de vérifier alors la nature, le nombre, les marques, le poids et l'état de la marchandise et de prendre le cas échéant des réserves.

Le consignataire peut également taxer et encaisser le fret. Toutefois, par un arrêt du 22 février 1972¹⁰⁴, la Cour de Cassation a considéré qu'en l'absence d'un document contractuel, le mandat confié par l'armement au consignataire de navires ne s'étendait pas au recouvrement du fret. Il appartiendra donc au juge d'apprécier au cas par cas si le recouvrement du fret fait partie de la mission du consignataire de navires. Si c'est le cas et si le fret est payable d'avance, le consignataire de navires devra l'encaisser avant de délivrer le connaissement¹⁰⁵.

¹⁰³ Voir Traité de droit maritime, C.Scapel et P.Bonassies, page 425

¹⁰⁴ Cass.Com.22 fév.1972.Dr.Eur.Trans.1973.673 - Revue Scapel, 1972 p.6

¹⁰⁵ Voir. P.Foyang, mémoire « l'agent consignataire de navire », page 47

Les opérations de chargement et de déchargement incombent au consignataire de navires qui devra procéder à l'instar du transporteur, son mandant, de façon appropriée et soignée. Il devra ainsi contrôler ainsi la bonne exécution du plan de chargement, de l'arrimage.

A l'arrivée, le consignataire de navires devra veiller à ce qu'une vérification contradictoire des marchandises débarquées soit faite entre l'entrepreneur de manutention et le bord. Si des manquants ou avaries ont été constatés un état différentiel sera dressé par le bord sous la surveillance du consignataire, s'il s'avère nécessaire ce dernier en informera les services douaniers et établira une « note circulaire de différences »¹⁰⁶.

Le consignataire de navires devra garder les marchandises jusqu'à ce que les destinataires porteurs des connaissements prennent possession de leurs marchandises respectives, le déchargement ne mettant pas nécessairement fin au contrat de transport, il devra faire diligence tel que le ferait l'armateur ou le capitaine et dans le cas où il s'agit de marchandises périssables, le consignataire devra prendre toutes les mesures conservatoires utiles. Un bon à délivrer sera émis en échange du connaissement, permettant ainsi à l'ayant droit de prendre possession de la marchandise au lieu de stockage.

Il arrive parfois que le consignataire de navires se transforme en consignataire de la cargaison. L'article 14 de la loi du 3 janvier 1969 le définit comme « un mandataire salarié des ayants droits à la marchandise », qui a pour mission de prendre livraison de la marchandise pour leur compte. Cette transformation peut résulter des clauses du connaissement ou encore d'une désignation expresse du réceptionnaire.¹⁰⁷

Lorsque l'escale est terminée et le navire parti, la mission du consignataire de navires n'est pas pour autant achevée, elle se prolonge même au delà du voyage du fait du pouvoir de représentation judiciaire de l'armateur.

III- Représentation en justice de l'armateur :

Comme l'a dit justement Me Jacques Bonnaud « si le capitaine est un facteur de classe particulière, le consignataire est une boîte postale de nature particulière »¹⁰⁸.

¹⁰⁶ cass.com, 14 mai 1996, n°94-15-538, Lamyline

¹⁰⁷ Sur le cumul de fonctions : CA Rouen, 23 novembre 1989 Réunion européenne c/ MSC, pour une étude complète voir F.Mestre « les consignataires de navires en France » page 38

¹⁰⁸ « Le consignataire de navire et la représentation en justice du transporteur maritime » DMF mars 2008, 241

En effet, après de longs débats doctrinaux le législateur a finalement reconnu au consignataire de navires la qualité de représentant judiciaire de son mandant, depuis les réformes de 1969 celui-ci est habilité à recevoir les actes judiciaires ou extrajudiciaires adressés au transporteur ou à l'armateur.

L'article 18 du DC du 19 juin 1969 relatif à l'armement et aux ventes maritimes prévoit que : « *tous actes judiciaires ou extrajudiciaire que le capitaine est habilité à recevoir peuvent être notifiés au consignataire du navire* ».

Ces dispositions sont d'un intérêt pratique capital puisqu'elles permettent finalement aux créanciers locaux d'assigner un armateur étranger en la personne du consignataire.

De plus, au terme de l'article 19 du décret du 19 juin 1969, toute action contre l'armateur consécutive aux opérations de livraison de la marchandise peut être portée devant le tribunal du domicile du consignataire qui a accompli ces opérations.

De manière générale, la notification d'une assignation chez le consignataire de navires est valable même en cas de rupture du contrat de consignation sauf à prouver que cette rupture ait été portée à la connaissance des ayants droits à la marchandise.¹⁰⁹

Néanmoins, les actes signifiés au consignataire de navires n'ont d'effet que dans la mesure où celui-ci est assigné « *es qualités* ». En effet, il n'existe aucun lien de droit entre les créanciers du mandant et le consignataire de navires, ce dernier n'est pas parti au contrat de transport. Par conséquent, l'assignation doit être notifiée au consignataire de navires en sa qualité de mandataire¹¹⁰, ce qui sous entend que l'action des ayants droits à la marchandise doit à peine d'irrecevabilité être dirigée contre le transporteur¹¹¹.

De nombreux arrêts sont venus récemment alimenter la jurisprudence en cette matière. Ainsi la Cour de Cassation a-t-elle jugée dans un arrêt du 17 juillet 2001¹¹², que l'assignation dirigée contre le consignataire en son nom personnel ne pouvait produire ses effets.

Dans le même sens par un arrêt du 7 novembre 2006 la cour de cassation va sanctionner l'acte dont l'identification du consignataire est insuffisante¹¹³.

¹⁰⁹ C.A Rouen 2^e.civ.29 juin 2000 Transidit 2000 p 6

¹¹⁰ T.C Marseille, 17 janvier 1967, DMF 1968.43 ou encore CA Rouen, 9 juillet 1970 : DMF 1971, 279

¹¹¹ CA Aix en Provence 2^e.civ. 23 fév 2001, n° 97/12473

¹¹² Cass.com, 17 juillet 2001 DMF déc. 2001, p103

En l'espèce, à la suite d'avaries sur marchandise des assureurs ont assigné la société Orient Overseas Container Lines-OOCL « domiciliée en son agence de Marseille », l'acte a été notifié à un représentant de la société OOCL, sans qu'il soit précisé que l'acte lui était délivré en sa qualité de consignataire de navires. La Cour d'appel d'Aix en Provence observant que le transporteur chinois OOCL ne possède aucun établissement à Marseille et que l'acte a été remis au représentant de la société OOCL France, agent maritime et consignataire sans qu'il soit précisé que l'acte lui était adressé en cette qualité, les demandes ont été jugées irrecevables « en ce qu'elles sont formées contre la société OOCL France avec laquelle elle n'a aucun lien de droit ». ¹¹⁴

Le pourvoi formé à l'encontre de l'arrêt de la Cour d'Aix est rejeté par la Cour de Cassation, celle-ci observe que: « dès lors qu'il ne résulte ni de l'arrêt ni de l'assignation litigieuse que la société OOCL ait reçu l'acte en qualité de consignataire de navire, le moyen est inopérant...attendu dès lors que la société OOCL qui a reçu l'assignation destinée au transporteur maritime n'avait pas le pouvoir de représenter ce dernier, il en résulte que le vice affectant l'acte était un vice de forme. » ¹¹⁵

Dans un arrêt du 4 octobre 2005 ¹¹⁶, la Cour de Cassation applique tout de même de manière assez souple les dispositions de l'article 18 du décret du 19 juin 1968. Après avoir constaté des avaries sur la cargaison, le destinataire des marchandises assigne « la Société Réunionnaise de services maritimes (SRSM), agent consignataire de la compagnie de navigation Delmas ».

Le transporteur maritime relève que l'assignation n'avait pas visé le consignataire expressément « pris en sa qualité » de consignataire, la cour de cassation rejette l'argumentation du transporteur, confirmant ainsi la décision de la cour de Saint-Denis de La Réunion du 7 avril 2003. Pour elle, c'est à bon droit que la Cour d'appel avait conclu que visée sous la mention « consignataire de la compagnie de navigation », la société réunionnaise de services maritimes avait bien été assignée « en sa qualité d'agent consignataire de la compagnie de navigation Delmas ».

L'assignation du consignataire *es qualites* pose également le problème de l'identification du consignataire, les intéressés à la marchandise pensent parfois avoir comme interlocuteur un

¹¹³ Cass.com, 7 novembre 2006 DMF juin 2007, 501

¹¹⁴ C.A Aix, 31 mars 2005 DMF 2007, 495

¹¹⁵ A l'expression vice de forme mentionnée par la Cour de Cassation il convient de substituer la notion de « vice de fond », il s'agissait là d'une erreur matérielle dont est responsable la première édition « officielle » de l'arrêt du Internet, l'arrêt rectificatif du 11 décembre 2007 est publié au DMF 2008, 241

¹¹⁶ Cass.com, 4 octobre 2005 DMF février 2006, 113 et DMF juin 2006, hors série n°10, 45

consignataire alors que l'opérateur agit en réalité sous une autre qualité, l'assignation délivrée à un consignataire apparent est-elle valable ?

La cour d'appel de Rouen a répondu à cette question par l'affirmative. Par un arrêt du 20 janvier 2000¹¹⁷ la cour d'appel a jugé que : « *le transporteur maritime pouvait valablement être assigné au domicile de son agent apparent qui n'était pas consignataire de navire mais avait émis le connaissement lorsque cette apparence résultait des énonciations du connaissement* ».

Il ressort donc que le transporteur peut être valablement assigné au domicile de son agent qui n'agissait pas véritablement en qualité de consignataire dans la mesure où cette apparence résultait des mentions du connaissement.

Si cette jurisprudence paraît juste en ce qu'elle consacre la possibilité d'assigner le consignataire apparent, elle reste néanmoins très restreinte et c'est un arrêt provenant de la même cour qui est venu en marquer les limites.

Il s'agissait ici d'un transport de poissons congelés de Halifax à destination du port du Havre avec transbordement à Anvers. Les assureurs subrogés dans les droits du destinataire de la marchandise assignaient au Tribunal de Commerce du Havre l'armateur du navire et Hapag Lloyd GmbH qui semble être commissionnaire de transport pour le voyage Anvers le Havre, toutes deux domiciliées chez Hapag Lloyd le Havre. L'armateur contestait la régularité de l'assignation qui lui avait été délivrée au domicile de Hapag Lloyd, déniait à celui-ci la qualité de consignataire. Le Tribunal de commerce du Havre annule l'assignation notifiée à l'armateur. En appel, plusieurs arguments vont être soulevés par les assureurs pour établir la qualité de mandataire apparent de Hapag Lloyd, notamment le fait que l'agent ait lui-même déclaré qu'il était habilité à recevoir l'acte. La Cour d'appel va se pencher sur le connaissement émis et va constater que celui-ci ne désignait pas Hapag Lloyd comme consignataire. La Cour en déduit que l'acte ayant été délivré à une personne non habilitée à la recevoir, ne vaut pas assignation, peu importe « *la circonstance que la société Hapag Lloyd Le Havre a déclaré être habilitée à recevoir l'assignation* », ceci n'établit pas qu'elle était consignataire. Cet arrêt est très ferme, pour la Cour l'acte n'a tout simplement jamais existé.¹¹⁸

¹¹⁷ CA Rouen, 20 janvier 2000, DMF 2000 p 829 navire Samra, Sté ArrowTrans Shipping et a. c/ Sté Navigation & Transports

¹¹⁸ CA Rouen 31 mars 2005, navire OCCL friendship V. 84 DMF 2007. 494

Une fois, la qualité du consignataire établie, il reste que dans certains cas c'est l'armateur que le consignataire représente, qui n'est pas expressément désigné dans l'assignation. Un tel acte peut-il valablement produire ses effets ?

La question de la recevabilité de l'action contre le consignataire, es qualités de représentant d'un armateur non désigné a été réglée par un arrêt du 25 février 2009¹¹⁹, relatif à un abordage fautif. L'armateur victime voulant récupérer le préjudice causé par l'abordage assigne entre autre la « SA Cogema, es qualités d'agent consignataire du navire Nordica représentant les armateurs du dudit navire ».

Le Tribunal de Commerce de la Rochelle a rejeté les demandes au motif qu'elles seraient « irrecevables comme étant sans cause ». Appel a été interjeté. La Cour d'appel de Poitiers va suivre un raisonnement tout à fait différent, les juges ne se basent pas sur le terrain de l'irrecevabilité mais sur celui de la nullité. Pour la Cour l'irrecevabilité ne sanctionne qu'une demande et non pas une assignation. Partant de là, la Cour va en déduire que l'assignation ne peut être sanctionnée que par la nullité, ce qui induit l'existence d'un grief. La cour poursuit son analyse en disant que le consignataire de navires, mandataire salarié, ne peut ignorer son mandant : dès lors, le fait qu'il ne soit pas dénommé ne lui cause pas de grief, la Cour en déduit que la nullité ne peut être prononcée. Le « principe spécial de représentation passive en justice » tel qu'il l'a été reconnu par les juges, n'est toutefois pas sans danger puisqu'il aboutit à condamner les armateurs alors que ces derniers ne sont pas parties à l'instance et ce en violation de l'article 4 du CPC « nulle partie ne peut être jugée sans avoir été entendue ou appelée ».

Cette idée de représentation passive se retrouve dans deux espèces semblables rendues le 19 juin 2007 par lesquelles la chambre commerciale de la cour de cassation rappelle les limites du pouvoir de représentation judiciaire du consignataire de navires, il a été ainsi jugé qu'aucune disposition ne permet au consignataire d'interjeter appel d'un jugement condamnant le transporteur, il ne pourrait en être autrement que si le consignataire justifie « d'un mandat spécial ».¹²⁰

Cette solution doit être approuvée au regard des dispositions du code de procédure civile qui prévoient notamment en son article 416 que « quiconque (...) entend représenter une partie

¹¹⁹ CA Poitiers, 25 février 2009, DMF juin 2009, 503, note J.Bonnaud

¹²⁰ Voir DMF mars 2008 249 et BTL novembre 2007, 214 et octobre 2007, 191). Cette solution avait déjà été adoptée dans un arrêt plus ancien du 11 juillet 1977 (CA Bordeaux, DMF 1978, p 22 – CA Rouen, 2^e ch, 5 janvier 2006, transidit 2007

doit justifier qu'il en a reçu mandat » et en son article 117 que « le défaut de pouvoir d'une partie agissant en représentation d'une autre constitue une irrégularité de fond affectant la validité de l'assignation. », le consignataire, simple mandataire salarié devrait ainsi justifier d'un mandat ad litem pour agir de son propre chef dans la défense des intérêts de l'armateur. Néanmoins, il reste que cette solution se heurte en quelque sorte à un esprit de logique comment peut-on admettre que le consignataire puisse être condamné pour le compte du transporteur sans pour autant lui accorder le droit de faire appel de la dite décision ?

Heureusement, si la qualité de simple mandataire du consignataire fait qu'une assignation destinée à engager la responsabilité du transporteur ne peut être dirigée personnellement contre lui, l'on ne peut pas plus faire exécuter sur le consignataire de navires un jugement pris contre le transporteur maritime.

Par ailleurs, il convient de noter que s'agissant de l'assignation d'un armateur étranger chez son consignataire français, il est aujourd'hui admis que la signification produira tous ses effets, notamment celui de faire courir le délai d'appel, sans que l'armateur domicilié à l'étranger puisse bénéficier du délai supplémentaire de deux mois prévu par l'article 644 du Code de Procédure Civile au bénéfice des personnes demeurant à l'étranger.¹²¹

Enfin, rappelons que la mission du consignataire ne se limite pas aux obligations qui ont été ici présentées puisque comme le prévoit l'article 17 le décret du 19 juin 1969 « le consignataire de navire peut recevoir de l'armateur ou du capitaine toutes autres missions ».

Il en va de même pour l'agent maritime dont la mission est fonction du mandat confié par l'armateur.

Section 2 : La mission de l'agent maritime

Les obligations de l'agent maritime sont généralement énumérées par le contrat qu'il a passé avec son mandant.

Le « Standard Liner Agency Agreement » mis en place par la FONASBA (The Federation of National Associations of Ship Brokers and Agents) permet de définir les contours de la mission de l'agent maritime.

¹²¹ Cass.com 16 février 1993, cité par Lamy transport, 1020

La définition de la FACAM, ne donne qu'une idée générale de l'activité de l'agent maritime : *« Il est ainsi notamment chargé de négocier et conclure les contrats, de la gestion des finances, de la recherche du fret, de la mise en place d'une politique commerciale, de contacts avec la clientèle, de relations avec les autorités en charge des problèmes maritimes et ce, dans la zone qui le concerne. L'étendue de son pouvoir de représentation est déterminée par le contrat de mandat signé avec l'armateur ».*

I- Développement de l'activité du mandant :

L'agent maritime a pour but premier d'établir un tissu relationnel au profit de l'armateur ou transporteur avec qui il a conclu un contrat de représentation. Pour cela, il prospecte des marchés et traite des affaires sur un secteur géographique donné.

Cette idée se retrouve dans le « Liner Agency Agreement » qui énonce les différentes activités que peut être amené à exercer l'agent maritime. Les activités type « commerciales » se déclinent sous le titre « Marketing and Sales » de l'article 3.1¹²².

L'agent détient en principe tout pouvoir pour négocier les contrats de transport, côter, recruter et encaisser les frets, mais sa mission doit toujours être exercée conformément à la loi en vigueur dans la région considérée mais aussi en accord avec les orientations générales définies par le mandant.

En quelque sorte l'agent maritime est chargé des « relations publiques » du mandant dans une région donnée, aussi sa mission s'exerce t'elle auprès de divers opérateurs.

La mission première de l'agent s'exerce à l'évidence auprès des clients potentiels, aussi doit il assurer le démarchage des clients avec qui il négociera et conclura éventuellement de nouveaux contrats pour le compte de son mandant.

Mais, la mission de l'agent a une vocation générale de représentation de l'armateur, il est ainsi en charge de la négociation de tout contrat relatif aux opérateurs annexes, de la promotion générale des activités de son mandant que ce soit par voie publicitaire, avis de presse, ou tout autre moyen, l'agent est également en charge du contact permanent avec les affréteurs, consignataires ou encore des autorités portuaires, enfin l'agent peut également avoir un pouvoir de représentation de son mandant lors des conférences, consortiums (etc).

Plus particulièrement, l'agent maritime doit rentabiliser au maximum les navires de l'armateur, pour cela il doit évidemment les remplir en recherchant le fret.

¹²² Voir annexe 2

Il devra ainsi fournir des statistiques et évaluations sur le taux de remplissage du navire et les allocations d'espace, faire des rapports sur les réservations, il devra calculer les tarifs du fret et plus précisément il aura la charge de calculer le prix du transport ainsi que celui des frais accessoires.

De manière générale il doit annoncer les départs et arrivées des navires, il peut émettre au nom de l'armateur ou transporteur divers documents notamment des connaissements, la demande de cotation, la demande de positionnement ou encore l'ordre de livraison. De plus, l'agent maritime doit également assurer la gestion des finances pour le compte de son mandant.

II- Gestion des finances :

L'agent doit tenir une comptabilité à jour et doit pouvoir fournir tous renseignements relatifs à la situation financière et comptable de son mandant, ces documents devant être disponibles en cas d'inspection.¹²³

L'agent maritime doit reprendre toutes les recettes encaissées et les dépenses réalisées sur un compte d'escale « disbursement account » pour chaque voyage ou période déterminée.

Il doit aviser le mandant de tout changement dans les tarifs notamment en ce qui concerne les tarifs portuaires dès que ces changements sont portés à sa connaissance. Le calcul du fret et autres tarifs doivent se faire conformément aux indications du mandant.

Par ailleurs, la mission de l'agent maritime implique également l'existence d'une obligation de non concurrence qu'il convient désormais d'étudier.

III- Obligation de non concurrence :

L'agent maritime comme tout mandataire peut accepter la représentation de nouveaux mandants, néanmoins cette représentation ne doit pas avoir pour effet de générer une sorte « de conflit d'intérêts » entre les différents mandants.

¹²³ Voir le « Liner Agency Agreement » article 3.5 « accounting and finance »

L'article L 134-3 du code de commerce illustre parfaitement cette nécessité, celui-ci dispose :
« *L'agent commercial peut accepter sans autorisation la représentation de nouveaux mandants. Toutefois, il ne peut accepter la représentation d'une entreprise concurrente de celle de l'un de ses mandants sans accord de ce dernier* ».

L'obligation de loyauté, essentielle au mandat d'intérêt commun implique l'obligation pour l'agent commercial d'informer son mandant de son intention de mener des activités similaires avec un concurrent et le cas échéant d'obtenir son autorisation.

Or, ce qui est vrai pour l'agent commercial l'est aussi pour l'agent maritime.

L'article 1.04 du standard liner and general agency agreement de la FONASBA traduit également cette obligation, il est ainsi prévu :

« The agent undertakes not to accept the representation of other shipping companies nor to engage in NVOCC or such freight forwarding activities in the Territory, which are in direct competition to any of the Principal's transportation activities, without prior written consent, which shall not unreasonably be withheld ».

Il résulte de cette clause que l'agent s'engage à ne pas représenter d'autres compagnies de navigation ni de s'engager dans des activités de NVOCC ou transport de fret dans le territoire, qui seront en concurrence directe avec une quelconque activité de transport du mandant, sans son accord préalable écrit, sans pour autant que son refus soit abusif.

Le manquement à l'obligation de loyauté, caractérisé par le fait d'avoir caché une activité parallèle, constitue une faute grave de nature à provoquer la rupture du contrat, sans versement d'une indemnité.¹²⁴

L'agent peut également s'engager à ne pas exercer des représentations concurrentes de celles du mandant à l'expiration du contrat, par le biais d'une clause de non concurrence insérée dans le contrat.

¹²⁴ Cass.com, 15 mai 2007, Pourvoi N° 06.12.282

La validité d'une telle clause est toutefois soumise à trois conditions (article L 134-14 du code de commerce):

- La clause doit être établie par écrit
- L'interdiction ne peut concerner qu'un secteur géographique déterminé
- Elle n'est valable que pour une durée maximale de deux ans après la cessation du contrat.

Par ailleurs, l'étude de la mission du consignataire de navires et de l'agent maritime serait incomplète sans l'étude de leurs droits vis-à-vis du mandant.

CHAPITRE 2 : LES DROITS DU CONSIGNATAIRE DE NAVIRES ET DE L'AGENT MARITIME

Sil l'agent maritime et le consignataire de navires ont des droits spécifiques qui découlent pour chacun de leur statut, il est un droit commun aux deux opérateurs : c'est le droit à rémunération. Il résulte ainsi des articles 1999 et 2000 du code civil relatifs aux obligations du mandant envers le mandataire, que l'armateur doit rétribuer son mandataire le rembourser des frais et avances qu'il a pu engager et de l'indemniser des pertes qu'il pourrait subir dans l'exécution du mandat.

La rémunération est fixée par le contrat et se fait sous forme de commissions, lorsque les parties n'ont pas prévu de rémunération, celle-ci sera fixée selon les usages du port de destination ou le cas échéant par le juge. Il convient de noter que les agents maritimes ne peuvent plus se voir imposer un délai de paiement supérieur à trente jours depuis la loi du 5 janvier 2006¹²⁵.

Section 1 : Les droits du consignataire de navires

Le consignataire de navires fait souvent des avances pour le compte de son mandant, le recouvrement des comptes d'escale peut s'avérer être difficile, celui-ci se trouve dans une

¹²⁵ L. n°2006-10, 5 janvier 2006, JO 6 janvier, modifiant l'article L 441-6 du code de commerce

position délicate, il se voit ainsi confronté à la mauvaise foi de son débiteur ou tout simplement face à un risque d'insolvabilité de son client. Il est donc apparu nécessaire de mettre en place un régime protecteur des droits du consignataire de navires en lui ouvrant la voie à certains recours.

I- Le privilège du consignataire de navires:

La loi française confère au consignataire de navires un privilège lorsqu'il pourvoit aux besoins normaux du navire, la loi du 3 janvier 1967 a en effet repris les dispositions de la convention de Bruxelles du 10 avril 1926 pour l'unification de certaines règles relatives aux privilèges et hypothèques maritimes.

Il résulte ainsi de l'article 31-6° de la loi du 3 janvier 1967 que : « *Les créances provenant des contrats passés ou d'opérations effectuées par le capitaine hors du port d'attache, en vertu de ses pouvoirs légaux, pour les besoins réels de la conservation du navire ou de la continuation du voyage...sont privilégiées sur le navire, sur le fret du voyage pendant lequel est née la créance privilégiée et sur les accessoires du navire et du fret acquis depuis le début du voyage* ». Le capitaine qui, pour le compte de l'armateur, a avancé des sommes pour la continuation du voyage est d'une certaine façon "subrogé" au véritable créancier.

De la même manière, le consignataire du navire dont le statut est largement inspiré par celui du capitaine est également titulaire d'un privilège sur le navire pour ses honoraires, débours et engagements pris pour le compte du navire. Ainsi, l'article 12 de la loi du 3 janvier 1969 précise « *les créances que font naître contre l'armateur les actes du consignataire, lorsqu'il pourvoit aux besoins normaux du navire aux lieu et place du capitaine, sont assorties du privilège de l'article 31-6° de la loi précitée du 3 janvier 1967* ».

Par ailleurs, l'article 31-2° de la loi du 3 janvier 1967 dispose que sont également privilégiés les droits de tonnage ou de port, les taxes et impôts publics, les frais de pilotage, et les frais de garde et de conservation. Ainsi, si le consignataire a réglé ces frais, et s'est fait subroger dans les droits des créanciers, il pourra exercer leur privilège.

La prescription du privilège étant indépendante de celle de la créance, les privilèges s'éteignent à l'expiration d'un bref délai qui est d'un an pour les créances visées à l'article 31-2° et de six mois pour celles visées à l'article 31-6°.

Ce privilège peut être exercé contre l'armateur qui peut être soit celui qui exploite le navire en son nom (propriétaire ou non propriétaire) soit l'affréteur¹²⁶.

Comme le soulève justement Me Laetitia JANBON dans son commentaire sur les recours de l'agent maritime (par là il convient d'entendre « consignataire de navire »)¹²⁷, le privilège du consignataire est lié à l'exploitation du navire et non à la propriété ce qui est source de grandes difficultés notamment dans le cas d'un affrètement. En effet, s'agissant d'un affrètement à temps, c'est l'affréteur qui est chargé de la gestion commerciale du navire et qui est tenu de régler les comptes d'escales, c'est donc en toute logique seul l'affréteur qui s'oblige envers le consignataire.

La cour de cassation en a décidé autrement du moins dans un premier temps et a déduit du privilège maritime l'obligation personnelle de l'armateur propriétaire¹²⁸, vivement critiqués, les juges sont revenus sur cette jurisprudence par l'arrêt Mas Venture¹²⁹, la cour de cassation a ainsi approuvé la cour d'appel de Montpellier d'avoir débouté un consignataire de navires de son action en paiement du compte d'escale dirigée contre l'armateur, propriétaire du navire. Cette solution a été confirmée à plusieurs reprises et pose pour principe que le remboursement des débours du consignataire, s'agissant des frais afférant à la gestion commerciale du navire, doit être fait par l'affréteur et non le fréteur, ce dernier restant responsable des frais nés de la gestion nautique¹³⁰.

Le cas précis d'une dualité de débiteurs a été résolu dans deux arrêts de la Cour d'appel de Rouen en date du 4 février 1999¹³¹, statuant sur l'appel de deux ordonnances successives du juge des référés de Rouen ; l'une subordonnant la mainlevée de la saisie conservatoire d'un navire affrété à temps à la remise par l'armateur non d'une garantie mais d'une consignation de la somme litigieuse dans les mains du consignataire rouennais; l'autre condamnant l'armateur fréteur à verser une provision à valoir sur la créance de frais d'escale.

Après jonction des causes, la Cour d'appel approuve le juge de la saisie, d'avoir conditionné la mainlevée à une consignation au motif qu'une garantie fournie par l'armateur n'eut pas nécessairement bénéficié aux créances nées de la gestion commerciale :

¹²⁶ Article 42 loi du 3 janvier 1967

¹²⁷ DMF 1999 p 227

¹²⁸ Arrêt« Gasikara » cass com 15 février 1994, DMF 1994.649 note Bonassies

¹²⁹ Cass.Com.21 fév. 1995, DMF 1995.702, note Laetitia Janbon.

¹³⁰ Navire Ilion, 10 déc 1996 DMF 1997 p 270 note Y.Tassel Cour de cassation, 4 février 1997, navires Kyzikos et cyclades, DMF 1997, 1091, obs L.Jambon ; cour de cassation 14 octobre 1997, navire Georgios, DMF 1997, 1094, obs. Bonassies, voir également DMF 1998.54 n°74, hors série n°2 obs Pierre Bonassies

¹³¹ CA Rouen, 4 février 1999, DMF 2000.656 et DMF 2001, hors série n°5 page 43

« Cette consignation était seule satisfaisante, en l'état de créances dont le caractère privilégié sur le navire (art. 12 de la loi du 3 janvier 1969) n'impliquait pas en lui-même que l'armateur-fréteur en fût personnellement débiteur, circonstance de nature à largement priver d'efficacité la simple caution ».

Dans un deuxième temps, la Cour infirme la décision du juge qui avait condamné l'armateur à verser une provision à valoir sur la créance de frais d'escale car cela aurait pu signifier que l'armateur était débiteur de tous les frais d'escale.

Enfin, le privilège reconnu au consignataire de navires implique qu'il bénéficie d'un droit de suite lui permettant de saisir le navire en quelques mains qu'il passe ce qui constitue évidemment un point de pression contre son débiteur.¹³²

II- La saisie conservatoire :

Il convient de rappeler dans un premier temps, les modalités d'exercice de la saisie conservatoire.

Concernant la saisie de navires français il convient de se rapporter à la loi française du 3 janvier 1967 complétée par le décret du 27 octobre 1967, pour ce qui est de la saisie d'un navire étranger c'est la convention de Bruxelles du 10 mai 1952 pour l'unification de certaines règles sur la saisie conservatoire des navires de mer qui trouve à s'appliquer. Cette convention s'étend à la saisie en France d'un navire battant pavillon d'un état contractant, mais aussi aux navires des états non contractants par le seul fait que la saisie a lieu devant le tribunal d'un état contractant.

La loi française accorde assez largement le droit de saisir un navire, ce droit est ouvert à tout créancier du propriétaire quelle que soit la nature du titre, la seule exigence étant l'existence « d'une créance paraissant fondée en son principe ». La Convention de Bruxelles, est plus restrictive, même si une simple allégation de créance suffit pour faire une saisie conservatoire, celle-ci ne peut être exercée que par des créanciers du navire titulaires « d'une créance maritime », l'article 1 en donne une liste exhaustive, on retrouve ainsi « les débours du

¹³² Article 39 de la loi du 3 janvier 1967

capitaine et ceux effectués par les chargeurs, les affréteurs ou les agents pour le compte du navire ou de son propriétaire ».

Ainsi la Cour d'appel de Rouen a-t-elle jugé que les débours effectués par le consignataire pour le compte du navire ont le caractère d'une créance maritime¹³³.

La notion de créance maritime a laissé place à une large interprétation des tribunaux, ceux-ci ont notamment considéré que la créance d'un armateur en remboursement du solde d'un compte d'escale à l'encontre de son consignataire constituait une créance maritime figurant dans l'article 1^{er} de la convention, au titre des débours du capitaine et ceux effectués par un consignataire pour le compte du navire.¹³⁴

Par ailleurs, il convient de noter que la créance peut n'être que partiellement maritime, c'est ce qu'a jugé la Cour de Cassation dans l'affaire du Vendredi 13 « *la saisie conservatoire d'un navire est possible pour le tout, la créance alléguée cause de la saisie ne fut elle que pour partie de nature maritime* » (DMF 1998 p 260 rapport Rémerly et obs P.Bonassies). La Cour de cassation a confirmé sa position récemment par l'arrêt Peljasper du 4 juin 2003¹³⁵ s'agissant de la créance d'un consignataire de navires.

La saisie peut s'exercer sur le navire auquel la créance est rattachée mais aussi sur tout autre navire appartenant, au jour où est née la créance, au propriétaire du navire auquel la créance se rapporte¹³⁶. Néanmoins, si la saisie peut être ordonnée indifféremment sur les biens du débiteur, le privilège quant à lui ne s'exercera que si la saisie s'exerce sur le navire, débiteur d'escale. En effet, comme le relève Laetitia JANBON¹³⁷ « *le privilège est spécial. Il ne porte que sur le navire, les accessoires et le voyage et l'étendre à tout autre navire violerait ce principe de spécialité* ». Ainsi, les autres navires garantiront toujours la créance du consignataire mais seulement à titre chirographaire.

Toutefois, en matière de saisie conservatoire la question qui pose le plus de difficulté est sans nul doute, celle de savoir si un consignataire de navire peut saisir un navire pour une créance née du chef de l'affréteur.

¹³³ C.A Rouen, 2^e ch, 27 octobre 1983, M.Kyriakoulis et autre c/ Cie Uniport, Lamyline

¹³⁴ Cass.com. 10 mai 1989, Navire Tebessa, DMF 1989 p 704, note de Pierre Bonassies, voir également ouvrage « saisie conservatoire des navires en droit français », Cécile Navarre-Laroche sur la notion de créance maritime

¹³⁵ Cass.com, 4 juin 2003, DMF 2004 p 47, obs Rémerly

¹³⁶ Article 3 conventions de Bruxelles du 10 mai 1952

¹³⁷ DMF 1999 p 227, doctrine, le recours de l'agent maritime

Cette question est réglée par l'article 3 alinéa 4 *in fine* de la Convention de 1952 qui dispose que : « dans le cas d'un affrètement d'un navire avec remise de la gestion nautique, lorsque l'affréteur répond, seul, d'une créance maritime relative à ce navire, le demandeur peut saisir ce navire ou tel autre appartenant à l'affréteur, en observant les dispositions de la présente convention mais nul autre navire appartenant au propriétaire ne peut être saisi en vertu de cette créance maritime », ces dispositions s'appliquent également à tous les cas où une personne autre que le propriétaire est tenue d'une créance maritime.

Le droit de saisir un navire affrété est donc clairement reconnu par la convention de 1952. Si l'application de cette convention n'a pas posé de difficulté, il en a été autrement lors de mise en œuvre de la loi française. En effet, le principe en droit français est que seul le bien appartenant au débiteur peut être saisi.

Après avoir statué en ce sens¹³⁸, la jurisprudence a admis que le créancier d'un affréteur pouvait saisir un navire affrété, tout d'abord sous réserve qu'il soit titulaire d'une créance privilégiée¹³⁹, puis la Cour a reconnu ce droit dès lors que la saisie ne faisait pas obstacle aux droits du propriétaire¹⁴⁰.

La Cour de Cassation après avoir reconnu de façon générale la saisie conservatoire d'un navire affrété, est allée encore plus loin en étendant l'exercice de ce droit alors même que la période d'affrètement était terminée.¹⁴¹

Le droit de suite dont est assorti le privilège du consignataire devrait également lui permettre de saisir le navire lorsque ce dernier a été vendu ou redélivré. Néanmoins lorsque le privilège est éteint, aucun droit de suite ne pourra être exercé, la saisie conservatoire ne pourra donc être autorisée si celle-ci est fondée sur une créance maritime qui n'est plus assortie d'un privilège. Il en a été jugé ainsi s'agissant de l'extinction d'un privilège du fait d'une vente aux enchères publiques¹⁴².

En conclusion, si la garantie offerte au consignataire semble plus qu'évidente, celle-ci reste pour le moins précaire en ce que le privilège institué par l'article 12 de la loi du 3 janvier 1969 ne protège que les consignataires exerçant dans un port français.

¹³⁸ 10 janvier 1986 Navire Namrata, DMF 1987, p 499

¹³⁹ Paris 8 décembre 1984 navire Spartan, DMF 1984, p 579

¹⁴⁰ Douai, 31 janvier 1985, navire Saudi Jamal, DMF 1988 p 555

¹⁴¹ navire Eal Saphir, 31 mars 1992, DMF 1992.321, obs. Yves Tassel et navire Trident Beauty 13 décembre 1994, arrêt n°2319, cités par L.Janbon op citée

¹⁴² arrêt Broomgaard Stard, C.A Aix, 1^{er} juillet 1993, DMF 1994, 726 note Tassel, cf C.A Montpellier 31 juillet 1996, M/V ZaherV, DMF 1997, 31, note Arnaud

Si les droits du consignataire de navires reposent essentiellement sur le privilège que lui attribue la loi maritime, les droits de l'agent maritime portent sur l'indemnité de rupture.

Section 2: Droit à indemnité de l'agent maritime

Si l'agent maritime ne bénéficie pas du privilège que la loi du 3 janvier 1969 accordé au consignataire de navires, il bénéficie en revanche du régime appliqué aux agents commerciaux en cas de rupture du contrat, c'est-à-dire d'une indemnité égale en principe à deux ans de commissions. Si le versement de cette indemnité a été reconnu comme étant d'ordre public il reste qu'en droit international l'application de cette règle ne s'est pas faite sans difficulté.

I- Principe d'indemnisation de l'agent

Comme il l'a été vu précédemment lors de l'étude de la cessation du contrat d'agence, l'agent maritime bénéficie des dispositions protectrices de la loi du 25 juin 1991 qui accorde à l'agent commercial une indemnité compensatrice du préjudice subi du fait de la résiliation du contrat d'agence¹⁴³. Seules trois circonstances peuvent entraîner la suppression de ce droit, il s'agit de la faute grave de l'agent, de la rupture à l'initiative de l'agent sans justification, ou de la transmission du contrat à un tiers¹⁴⁴.

A cela, il convient d'ajouter que la loi du 25 juin 1991 a mis en place un délai spécial d'un an pendant lequel l'agent doit notifier au mandant qu'il entend faire valoir son droit à indemnité, passé ce délai, il s'en voit déchu¹⁴⁵.

Les dispositions concernant le droit à indemnité sont d'ordre public, l'article L132-16 du code de commerce précise que toutes clauses dérogeant aux dispositions concernant la cessation des relations contractuelles est réputée non écrite. La seule combinaison reconnue par le législateur est celle qui renforce les droits de l'agent commercial, la liberté contractuelle ne peut jouer que dans un seul sens celle d'une meilleure protection de l'agent.

¹⁴³ Article L134-12 du code de commerce

¹⁴⁴ Article L 134-13 du code de commerce

¹⁴⁵ Article L 134-12 alinéa 2

Ceci implique tout d'abord que comme toute disposition d'ordre public, l'agent maritime ne peut renoncer par avance à cette indemnité. Sont donc prohibées toutes clauses qui auraient pour but de priver l'agent maritime de son droit mais aussi celles qui entraîneraient une diminution de ce droit.

Il en va ainsi notamment des clauses qui mettent en place une cause de suppression de l'indemnité ou encore celles qui définissent les fautes de l'agent ou tout autre événement susceptible d'entraîner une rupture sans indemnité¹⁴⁶.

De plus, le droit de l'agent ne peut être affecté par le biais d'une clause fixant le mode de calcul de l'indemnité.

La directive européenne du 18 décembre 1986 n'a posé aucune exigence quant aux modalités de calcul de l'indemnité, seule une option à deux branches a été imposée: soit l'indemnité correspond à une indemnité de clientèle, soit elle est destinée à réparer le préjudice subi indépendamment de la création ou du développement d'une quelconque clientèle.

Le droit français a opté pour la seconde branche, il faut dire que le décret du 23 décembre 1958 prévoyait déjà en son article 3 que l'agent bénéficiait d'une « indemnité compensatrice du préjudice subi ». La Cour de Cassation a rappelé cette règle par un arrêt du 25 juin 2002¹⁴⁷ : En application de l'article L 134-12 du Code de commerce, la Cour de Cassation a censuré la décision d'une Cour d'appel qui avait accordé à un agent commercial deux indemnités, l'une au titre de la perte de clientèle, l'autre au titre de dommages et intérêts pour rupture du contrat :

« L'article L 134-12 du code de commerce a transposé la directive en optant pour la réparation du préjudice causé par la cessation des relations contractuelles, et non la réparation de la perte de clientèle »

Il résulte de cette jurisprudence, qu'en l'absence de clause contractuelle prévoyant expressément l'allocation d'une indemnité pour perte de clientèle, seule l'indemnité pour rupture du contrat peut être allouée à l'agent en cas de rupture de son contrat.

¹⁴⁶ Cass.com 28 mai 2002, Bull.civ IV, n°91, D.2003, somm.459

¹⁴⁷ Cour de cassation, 25 juin 2002, pourvoi n° B 99-20.959 Sté DSR-Senator agency c/Sté Maritime Union Sud Ouest

Le montant de l'indemnité de cessation de contrat a été fixé par l'usage à la valeur de deux années de commissions brutes. Un jugement du Tribunal de Commerce de Rennes du 26 mars 1985 a donné les contours de cette pratique¹⁴⁸.

« Un usage et une jurisprudence constante adoptent deux modes de calcul pour déterminer le préjudice subi par des agents commerciaux sans faute de leur part :

- *soit le montant global de deux années de commissions*
- *soit deux années de commissions calculées sur la moyenne de celles perçues les trois dernières années avant la cessation du mandat. »*

La chambre arbitrale maritime de Paris, donne une illustration de cette jurisprudence, celle-ci rappelle que la référence à prendre en compte est la moyenne de deux années d'activité concernant la rupture d'un mandat d'agent maritime¹⁴⁹.

Par conséquent, le mode de calcul ne peut donc être déterminé antérieurement à la rupture, une telle prévision serait contraire à l'usage établi, qui retient pour estimer la valeur du mandat perdu et donc le préjudice subi, le montant réel des commissions perçues.

C'est ce qui a été jugé par la Cour d'appel d'Aix en Provence dans un arrêt du 9 octobre 1996¹⁵⁰:

« L'article 3 du décret n°58-1345 du 23 décembre 1958, texte d'ordre public applicable aux faits de l'espèce, dispose que la résiliation des contrats intervenus entre les agents commerciaux et leurs mandants, ouvre droit au profit des premiers sans faute de leur part et nonobstant toute clause contraire, à une indemnité compensatrice du préjudice subi ; qu'il est de principe que toute stipulation contraire relative au mode de calcul de cette indemnité, par définition antérieure au préjudice subi par le mandataire, n'est pas susceptible de couvrir tous ses éléments (...) »

Il convient de noter que ces modalités de calcul de l'indemnité sont retenus chaque fois que l'une des parties n'apporte pas la preuve que le préjudice de l'agent a été moindre ou plus

¹⁴⁸ Ex : CA Caen, 10 septembre 1998 n° 9604212, CA Bordeaux, 24 mars 1999 n° 98004181, (cité par J-M. Leloup, agents commerciaux, Delmas, 2001, n° 1222 et p 216

¹⁴⁹ Sentence 884, 13 juin 1994, DMF 1994 page 238 ou encore C.A Versailles, 19 mars 1998, Sté Ivoirienne de transport maritime c/Sté Avena, DMF 1999, 35

¹⁵⁰ C.A Aix en Provence, 9 octobre 1996 : Les annonces de la Seine, 1997, suppl. au n°37, p6 voir aussi Cass.com.14 octobre 1974, Bull Civ IV, n°244

élevé¹⁵¹.

Néanmoins, sont réputées non écrites les clauses qui plafonneraient l'indemnisation due à l'agent¹⁵² conformément aux usages c'est-à-dire à deux ans de commission car même s'il s'agit là d'un usage clairement établi, seul le juge a le pouvoir d'en fixer le montant, cela relève de son pouvoir souverain.

Par ailleurs, les clauses réduisant le délai d'un an pendant lequel l'agent peut réclamer l'indemnité sont également prohibées.

Si en présence d'un contrat conclu entre un armateur français et un agent maritime français l'application des dispositions de la loi du 25 juin 1991 se fait sans grandes difficultés, il en est autrement lorsque le contrat d'agence est conclu par exemple par un armateur français avec une agence à l'étranger. Dans ce cas précis la protection accordée par la loi française à l'agent commercial constitue t elle une loi de police ?

II- Droit à indemnité et droit international :

La directive communautaire même si elle avait pour but d'harmoniser le statut de l'agent commercial, n'a pas réglé toutes les divergences qui peuvent exister entre les différents systèmes juridiques nationaux, surtout que sur certains points la directive laissait un droit d'option aux états.

On a ainsi pu se demander si la loi du 25 juin 1991 sur les agents commerciaux était une loi de police.

La Cour de Cassation s'est penchée sur cette question dans l'affaire Allium.¹⁵³

En l'espèce, la société Alfin Inc, société de droit Américain et la société Allium ont conclu en 1989 un contrat par lequel Allium a été désignée comme l'agent commercial d'Alfin en France et en Israël, une clause du contrat stipulait que celui-ci est régi par le droit de l'état de New York. Le contrat est résilié par le mandant. La société Allium se fondant sur les dispositions de la loi du 25 juin 1991, assigne ce dernier en paiement de l'indemnité de rupture. Par un arrêt du 12 septembre 1997, la Cour d'appel de Paris relève que le contrat est

¹⁵¹ CA Bordeaux, 24 mars 1999, n° 98.004127

¹⁵² CA Pau 24 septembre 1998, cah.Juris.Aquitaine 1999, n°1, p120

¹⁵³ Cass.com 28 novembre 2000 Voir, JCP 9 mai 2001, n°19 page 948

expressément soumis au droit de l'état de New York qui ne prévoit aucune indemnité de rupture, dès lors la cour en conclut que la société Allium ne peut prétendre à l'octroi de cette indemnité. La société Allium forme un pourvoi en cassation. Le pourvoi est rejeté par un arrêt du 28 novembre 2000 au motif que « la loi du 25 juin 1991 codifiée dans les articles L 134-1 et suivants du code de commerce, loi protectrice d'ordre public interne, applicable à tous les contrats en cours à la date du 1^{er} janvier 1994, n'est pas une loi de police applicable dans l'ordre international. »

Cet arrêt de la Cour de Cassation va dans le même sens que son ancienne jurisprudence, que ce soit à propos du décret du 23 décembre 1958 ou de la loi du 25 juin 1991, la Cour de Cassation a toujours refusé la qualification de loi de police applicable dans l'ordre international¹⁵⁴.

La cour de cassation souligne ainsi que le fait qu'une loi soit considérée comme impérative en droit interne ne signifie pas qu'elle soit impérative en droit international ; en d'autres termes le caractère d'ordre public de la loi dans le système juridique national n'emporte pas qualification de loi de police. Il faut pour cela des « motifs impérieux d'intérêt général »¹⁵⁵.

L'opportunité d'une telle décision suscite toutefois bien des réserves; dire tout d'abord comme le fait la Cour de Cassation que la loi du 25 juin 1991 n'est pas une loi de police prive tout d'abord l'agent établi en France de toute protection du droit français lorsqu'une clause du contrat désigne un droit étranger¹⁵⁶. Mais surtout la Cour consacre le principe d'autonomie de la volonté devant les dispositions protectrices de l'agent commercial, et cela en méconnaissance de la jurisprudence communautaire.

La CJCE s'est en effet prononcée en la matière au même moment que la cour de cassation dans l'affaire Ingmar en date du 9 novembre 2000 s'agissant de faits quasiment similaires¹⁵⁷. En l'espèce, la société Eaton Leonard Technologies Inc, société établie en Californie et la société Ingmar GB Ltd, société établie au Royaume –Uni ont conclu en 1989 un contrat par lequel Ingmar a été désigné comme l'agent commercial d'Eaton au Royaume uni, une clause stipulait que le contrat était régi par la loi de l'état de Californie.

¹⁵⁴ Cass Civ, 1ere 24 janvier 1978, Rev.crit.dr.int.priv.1978 p 689 note V.Delaporte ou encore Cass.com, 19 novembre 1996, bull civ IV, n°273

¹⁵⁵ Cass.com 7 janvier 2004, Bull.civ, IV, n°9 DMF, 723, note G.Mecarelli

¹⁵⁶ Voir en ce sens JCP 14 juin 2001 n°24 note L.Bernardeau

¹⁵⁷ CJCE, 9 novembre 2000, DMF 2001, p 487, note P.Pestel-Debord, JCP 13 juin 2001, n°20 p 1158, RJDA 2001 p 115

A la cessation du contrat d'agence en 1996, Ingmar se fondant sur les dispositions britanniques transposant la directive 86/653/ CEE du 18 décembre 1986, engage une action en vue d'obtenir le paiement d'une commission ainsi que le paiement de l'indemnité de rupture.

Par jugement du 23 octobre 1997, la High Court a estimé que la réglementation portant transposition de la directive au Royaume-Uni (Commercial Agents Regulations 1993) ne s'appliquait pas, le contrat étant soumis à la loi de l'état de Californie.

La société Ingmar interjette appel de la décision devant la Court of Appeal, qui par ordonnance du 31 juillet 1998 décide de surseoir à statuer et de poser à la CJCE la question préjudicielle suivante :

Les dispositions de la directive de 1986 telles que transposées dans les législations des états membres et en particulier celles relatives au paiement d'une réparation aux agents à l'expiration de leur contrat avec leur commettant, doivent elles trouver application dès lors que l'agent commercial a exercé son activité dans un état membre et alors même que le commettant est établi dans un pays tiers et qu'en vertu d'une clause du contrat, ce dernier est régi par la loi de ce pays ? Pour répondre à cette question, la CJCE va procéder à une analyse découpée en trois étapes¹⁵⁸.

La CJCE relève dans un premier temps que « les articles 17 à 19 de la directive, en particulier, ont pour objectif la protection de l'agent commercial après la cessation du contrat. Le régime instauré à cette fin par la directive présente un caractère impératif. L'article 17 fait en effet obligation aux états membres de mettre en place un mécanisme de dédommagement de l'agent commercial après la cessation du contrat. ».

Ensuite elle constate que « l'observation desdites dispositions sur le territoire de la communauté apparaît de ce fait, nécessaire pour la réalisation des objectifs du traité » et « qu'il est essentiel pour l'ordre juridique communautaire qu'un commettant établi dans un pays tiers, dont l'agent commercial exerce son activité à l'intérieur de la Communauté, ne puisse éluder ces dispositions par le simple jeu d'une clause de choix de loi ».

Enfin, « la fonction que remplissent les dispositions en cause exige en effet qu'elles trouvent application dès lors que la situation présente un lien étroit avec la communauté, lorsque l'agent commercial exerce son activité sur le territoire d'un état membre, quelle que soit la loi à laquelle les parties ont entendu soumettre le contrat ».

¹⁵⁸ Petites affiches DIP, 22 juin 2001 n°124, P 10 notes Cyril NOURISSAT

Si le terme de « loi de police » n'est pas expressément employé par la Cour, on en retrouve une parfaite définition, il s'agit bien de la loi « nécessaire pour la sauvegarde de l'organisation politique, sociale ou économique du pays »¹⁵⁹. D'où la réponse de la CJCE :

« Les articles 17 et 18 de la directive 86/653/CEE du conseil du 18 décembre 1986, relative à la coordination des droits des états membres concernant les agents commerciaux indépendants, qui garantissent certains droits à l'agent commercial après la cessation du contrat d'agence, doivent trouver application dès lors que l'agent commercial a exercé son activité dans un état membre et alors même que le commettant est établi dans un pays tiers et que en vertu d'une clause du contrat ce dernier est régi par la loi de ce pays. »

Par cet, arrêt la CJCE reconnaît pour la première fois que la directive communautaire de 1986 et plus généralement le droit à indemnité de l'agent commercial, revêt le caractère de « loi de police communautaire ».

Si l'on peut penser que le juge français ne connaissait pas la position du juge communautaire au moment où il a statué, aujourd'hui il ne peut ignorer une telle jurisprudence.

Il faut rappeler qu'en vertu du principe de primauté et de l'autorité de la chose interprétée accordée aux arrêts préjudiciels de la CJCE, la cour de cassation doit s'incliner face au juge communautaire. En effet, depuis l'arrêt « Da Costa » du 27 mars 1963, il est de principe que le juge national est lié par l'interprétation donnée par la CJCE, sauf à saisir la cour d'un renvoi préjudiciel.

Cette jurisprudence relative à l'agent commercial devrait s'étendre à l'agent maritime. En effet, comme le relève P.Pestel Debord¹⁶⁰ dans son commentaire sur la jurisprudence « Ingmar », « dans la mesure où l'activité d'agent maritime est assimilable à celle d'agent commercial, force est de considérer que le contrat de tout agent maritime établi dans un état membre de l'union européenne doit bénéficier des dispositions protectrices des droits de l'agent, qui résultent de la directive 86/653/CEE du conseil, du 18 décembre 1986, qui ont un caractère impératif ».

La qualification de loi de police qui pourrait être accordée aux agents maritimes se heurte à une constatation : La directive de 1986 ne vise que les agents chargés d'accomplir des opérations de vente ou d'achat de marchandise.

¹⁵⁹ MM. Loussouarn, Bourel et Vareilles-Sommières, Droit international privé, précis Dalloz, 8^e éd, n° 126 et s ; MM Mayer et Heuzé, Droit international privé, 7^e éd, n° 120 et suiv

¹⁶⁰ DMF 200, 487

L'extension qu'en a fait certains états aux services ne s'oppose t il pas alors à la qualification de loi de police ? La jurisprudence de la CJCE est claire : les lois nationales transposant la directive de 1986 ont le caractère de lois de police, dire que cette qualification ne s'étend pas aux services revient à appliquer le même texte de manière différente en fonction de l'activité effectuée par l'agent. Cette idée n'est évidemment pas admissible en ce qu'elle contrevient à toute équité.

Il convient de citer une sentence arbitrale récente relative à la rupture d'un contrat d'agence maritime¹⁶¹. En l'espèce selon deux contrats en date du 1^{er} mars 2000, un armateur français confiait son agence exclusive à deux entreprises l'une danoise et l'autre suédoise appartenant au même groupe. La loi française a été choisie par les parties. Au terme de deux ans de collaboration le mandant notifie sans motif la résiliation unilatérale des contrats.

La CAMP ayant été désignée par les parties, les agents saisissent la chambre d'une demande d'indemnité, le mandant forma quant à lui une demande reconventionnelle en réparation du préjudice subi du fait de la mauvaise exécution du contrat par les agents.

Une première sentence en date du 26 novembre 2006 déboute les agents de leur demande d'indemnisation. Les arbitres vont appliquer la jurisprudence de la Cour de cassation du 28 novembre 2000 et juger que « considérer que la directive européenne doit régir les relations entre les parties, alors que la Suède et le Danemark n'ont pas étendu son champ d'application au domaine des prestations de services, reviendrait à offrir à un opérateur étranger, agissant dans son propre pays, une protection que sa loi nationale ne lui garantit pas, au seul motif qu'il représente un armateur français...ce qui constituerait à l'évidence une grave atteinte au principe d'égalité des conditions de concurrence si cher au législateur européen (...) ».

Au second degré, la solution et les motifs de la chambre vont dans le sens inverse. Les arbitres ne s'attardent pas sur la notion de lois de police, ils décident conformément à la loi choisie par les parties que le litige est soumis à l'article L 134 et suivants du code de commerce, étant indifférent, d'une part leur caractère de textes protecteur d'ordre interne et non de police internationale, et d'autre part les articles 3-1 et 7 al 1 de la Convention de Rome, que le Tribunal estime inapplicable en l'espèce.

¹⁶¹ 28 novembre 2007, sentence 1147, DMF 696, octobre 2008, 825, s'agissant de la sentence du premier degré celle-ci a été offerte par Me GUERIN, (cabinet Renard).

Concernant la demande principale : le Tribunal retient les termes des contrats litigieux qui prévoient que l'indemnité de résiliation est « incluse » par avance dans la rémunération que perçoit l'agent. Il en déduit que cette inclusion, loin d'être génératrice de nullité au regard de l'article L 134-12 du Code de commerce, postule au contraire le droit, en son principe de l'agent à indemnité. Le Tribunal relève néanmoins que la part de celle-ci prétendument incluse dans la rémunération, n'étant pas établie par la défenderesse, il appartient au juge, mettant en œuvre la volonté des parties exprimée au contrat, d'en fixer le montant, conformément à la loi applicable.

Il est très regrettable que la chambre arbitrale de Paris ne se soit pas prononcée dans le même sens que la CJCE pour ce qui est des agents maritimes, cela aurait permis de clarifier la situation définitivement. Quoi qu'il en soit, sauf à s'exposer à une action en manquement, la France ne pourra que reconnaître le caractère de loi de police de la loi du 25 juin 1991.

Par ailleurs, dire comme le font les arbitres que l'indemnité de résiliation incluse par avance dans la rémunération de l'agent n'est pas nulle au regard de l'article L 134-12 revient à faire l'impasse sur toute la jurisprudence qui a été établie en la matière.

De l'exécution du contrat, il peut découler des dommages dont le consignataire de navires et l'agent maritime doivent réparation. Que ce soit à l'égard du mandant ou des tiers, l'agent maritime et le consignataire peuvent voir leur responsabilité contractuelle ou délictuelle engagée, c'est ce qu'il convient désormais d'étudier.

Troisième partie :

LA RESPONSABILITE DU CONSIGNATAIRE DE NAVIRE

ET DE L'AGENT MARITIME

Le consignataire de navires et l'agent maritime en leur qualité de représentant de l'armateur, agissent comme simple mandataires, c'est donc tout naturellement que leur responsabilité est régie par le droit commun. Seuls deux articles du code civil contiennent des dispositions tenant à la responsabilité du mandataire en général, il s'agit de l'article 1991 alinéa 1 et l'article 1992 auxquels les deux opérateurs sont soumis sans distinction aucune. Néanmoins, s'agissant du consignataire de navires il faut ajouter à côté du régime de droit commun un régime de responsabilité spécial tenant à la nature de sa profession.

Par ailleurs, la responsabilité de ces deux agents ne doit pas être regardée que dans le cadre de l'exécution du contrat, les tiers peuvent subir un dommage du fait de leurs fautes personnelles et engager ainsi leurs responsabilités délictuelles ou quasi délictuelles.

CHAPITRE 1 : LA RESPONSABILITE CONTRACTUELLE DU CONSIGNATAIRE DE NAVIRES ET DE L'AGENT MARITIME

L'article 51 du Décret du 31 décembre 1966 applicable au consignataire de navires dispose : « le consignataire de navire représente le transporteur. Il répond envers lui des fautes d'un mandataire salarié ».

L'article 1^{er} alinéa 1 de la loi du 25 juin 1991 relatif aux rapports entre les agents commerciaux et leur mandant dispose : « L'agent commercial est un mandataire... »

En tant que mandataires, la responsabilité contractuelle de l'agent maritime et du consignataire de navires ne peut être envisagée que dans leur relation avec le mandant qu'il soit armateur ou transporteur. En effet, ils ne doivent répondre de l'inexécution ou de la mauvaise exécution du contrat qu'envers le mandant.

Section 1 : La responsabilité à l'égard du mandant

La responsabilité contractuelle de l'agent maritime et du consignataire de navires sous entend deux principes : si l'agent maritime et le consignataire de navires sont responsables envers

leur mandant des fautes commises dans l'exécution de leur mandat, ils ne sont pas responsables vis-à-vis des tiers des fautes commises par leur mandant.

I- La responsabilité du mandataire pour les fautes commises dans l'exécution du mandat

De manière générale la responsabilité de l'agent maritime et du consignataire de navires est soumise aux dispositions du code civil. L'article 1991, alinéa 1, dispose ainsi que le mandataire répond des dommages et intérêts qui pourraient résulter de l'inexécution du mandat, l'article 1992 précise encore dans son premier alinéa que « le mandataire répond non seulement du dol mais encore des fautes qu'il commet dans sa gestion ».

Si le consignataire de navires et l'agent maritime doivent répondre des fautes commises dans l'exercice de leur mandat, ils ne doivent le faire qu'envers leur mandant, cela découle de leur qualité de mandataire. En effet, lorsqu'ils contractent avec les tiers ils ne le font pas en leur nom personnel mais au nom et pour le compte de l'armateur qu'il représente.

Par conséquent, en application du principe de relativité des contrats posé par l'article 1165 du code civil, seul l'armateur ou le transporteur a une action en responsabilité contractuelle envers le consignataire ou l'agent maritime. La jurisprudence a toujours été constante en ce point.¹⁶²

Il a été notamment jugé que l'agent maritime, mandataire de l'affréteur et de l'armateur, qui a délivré pour le compte de ce dernier une attestation inexacte de non inscription du navire sur la liste noire des pays arabes n'engage pas sa responsabilité pour mauvaise exécution de sa mission vis-à-vis de l'expéditeur des marchandises non partie au contrat de mandat¹⁶³.

Ce principe a récemment été réaffirmé par la Cour d'appel s'agissant d'un consignataire de navires, ainsi¹⁶⁴ a t'il été jugé que : « n'est pas recevable l'action du destinataire à l'encontre d'un consignataire de navire dès lors :

- Que son appartenance à un groupe d'armement ne remet pas en cause le fait qu'il soit une entité juridique disposant d'une personnalité distincte,
- Qu'il n'est pas intervenu dans le transport litigieux
- Et que de surcroît, il n'est responsable que devant son seul mandant de ses fautes personnelles prouvées. »

¹⁶² C.Com, 16 avril 1951 : Bull.civ II, n°135, DMF 1951, 378 et sur renvoi après cassation, CA Aix en Provence, 3 juillet 1952, DMF 1952, 655 ou encore T.C Dunkerque, 6 juin 1977, navire « Tricolor », DMF 1977. 737

¹⁶³ CA Paris, 6 mars 1978, DMF 1978, page 611

¹⁶⁴ C.A Aix en Provence, 2^e ch.com, 23 février 2001, revue Scapel, 2001 p 77

Comme le rappelle la Cour d'appel, si le consignataire est responsable envers son mandant il ne l'est que de sa faute personnelle prouvée.

La preuve de la faute du consignataire de navires doit être nécessairement rapportée. La cour de cassation a rappelé ce principe par un arrêt du 19 janvier 1999¹⁶⁵. En l'espèce, il était reproché au juge du fond d'avoir exonéré le consignataire malgré les mentions inexacts figurant sur le connaissement, la cour de cassation rejette le pourvoi sur l'observation que ces mentions avaient été portées non sur les instructions du consignataire mais par le capitaine lui-même et dans un port qui n'était pas le port de chargement et où l'armateur était représenté par un autre consignataire, l'inexactitude des mentions ne pouvant être imputée à une faute du consignataire en cause.

Au contraire, dans l'arrêt Tébéssa du 7 avril 2004¹⁶⁶, la Cour de Cassation approuve la Cour d'appel d'Aix en Provence d'avoir jugé que le consignataire avait eu un comportement fautif en s'abstenant de vérifier le contenu réel de la semi remorque non réclamée par le destinataire avant de la déclarer aux douanes lors de mise en dépôt d'office¹⁶⁷.

De la même manière que pour le consignataire de navires, l'agent maritime ne répond que de ses fautes prouvées, ainsi, le Tribunal de Commerce de Paris dans un jugement du 26 janvier 2004 met hors de cause l'agent maritime, la preuve d'une faute n'étant pas rapportée.¹⁶⁸

Les fautes susceptibles d'engager la responsabilité de l'agent maritime et du consignataire de navires sont diverses, quelques décisions peuvent être citées pour donner une illustration.

A été notamment reconnu responsable, l'agent maritime qui a réservé sur un navire une quantité de marchandise supérieure à sa capacité. En l'espèce 12 000 cartons de bananes fraîches, en provenance d'Anvers, sont empotés dans dix remorques « frigo » louées par le transitaire et acheminées à Marseille pour un transport maritime à destination d'Alger. L'agent maritime du transporteur ayant réservé une quantité d'espace supérieure à la place disponible, 4 remorques restent à quai. Elles sont chargées sur la rotation suivante, mais la commercialisation des fruits n'ayant pu se faire à temps, la marchandise est détruite.

¹⁶⁵ Navire Matthew, DMF 2000, 883 rapport Rémy et obs P.Pestel-Debord

¹⁶⁶ Cass.com, 7 avril 2004 DMF 2004, p 15 note du L.Jambon

¹⁶⁷ Dans le même sens C.A Paris du 13 septembre 2000, bulletin des transports 2000.653

¹⁶⁸ TC Paris, 26 janvier 2004, Sté Axa Corporate et a. contre Sté Geodis Overseas France et a, BTL 2004 n°3025 - 08-03-2004 ou encore CA Aix en Provence, 2^e ch.com, 19 octobre 2001, Midi France distribution c/ Maersk France, Rev Scapel 2002, page 37

La Cour d'appel confirme le jugement rendu en première instance et retient que l'agent maritime en réservant sur un navire une quantité de marchandise trop importante est à l'origine de l'avarie subie, ce qui engage sa responsabilité.¹⁶⁹.

Il en est de même pour l'agent maritime qui a établi une fiche de fret pour l'embarquement d'une marchandise sur un navire déterminé mais qui finalement a été chargée sur un autre navire avec plus de trois mois de retard¹⁷⁰.

Il en va de même pour l'agent maritime qui présume, nonobstant l'existence d'un connaissance direct, que les conteneurs doivent être renvoyés à l'armateur, dès la fin du voyage maritime, et qui prend l'initiative de les dépoter sans se préoccuper de leur préservation durant la période où il en a la garde¹⁷¹.

S'agissant du consignataire de navires, engage sa responsabilité le consignataire qui n'a pas fait mentionner sur les connaissements les réserves prises par le bord, empêchant ainsi son mandant de dégager sa responsabilité à l'égard des réceptionnaires pour les avaries présentées par les marchandises et dues aux fautes du chargeur¹⁷².

Il peut être également reproché au consignataire une mauvaise exécution de sa mission, en laissant son mandant charger une marchandise relativement fragile dans des cales impropres, à la suite de manipulations brutales et sans arrimage aucun¹⁷³.

Si le consignataire de navires et l'agent maritime doivent répondre de l'inexécution ou de la mauvaise exécution du mandat envers l'armateur ou le transporteur qui a requis ses services, il reste qu'ils ne sont pas tenus des fautes du mandant.

¹⁶⁹ CA, Aix en Provence, 2^e chambre, 2 décembre 1999, Sntm Cnam c/ Rob international et a, BTL 2000 page 653

¹⁷⁰ T.C Marseille, 18 juin 1954 DMF 1955 page 36

¹⁷¹ CA, Aix en Provence, 27 février 1980, Les fils de Rodolphe Saade et Cie c/ Cie méridionale de navigation et a, Lamyline

¹⁷² Aix en Provence, 18 mai 1978, navire Bordakaa, revue Scapel 1978 p 26

¹⁷³ Cass.com 13 février 1978, navire « Sic Baltic », DMF 979 p 438, cité par F.Mestre, mémoire 90/91, « le consignataire de navires en France

II- Principe de non responsabilité du mandataire pour les fautes commises par le mandant

Les contrats conclus par le consignataire de navires et l'agent maritime avec les tiers pour le compte de leur mandant créent des rapports directs entre l'armement et les cocontractants.

Le consignataire et l'agent maritime ne sont pas parties aux contrats qu'ils ont conclu pour le compte de leur mandant et ne sont donc pas responsables en lieu et place de leur mandant.

Il en résulte notamment que le consignataire ne répond pas de la mauvaise exécution du transporteur, en l'absence de faute de sa part.

La Cour de cassation a consacré ce principe par deux arrêts du 2 juillet 1923¹⁷⁴. En se fondant sur l'article 1165 du code civil, la Cour de Cassation a jugé que « *le consignataire du navire est le mandataire de l'armateur, qu'il n'est pas partie au contrat de transport, que livrant les marchandises au nom du mandant, sa responsabilité n'est pas engagée par une faute de l'armateur ou du capitaine, qu'en l'absence d'une convention spéciale, il n'a à répondre que de sa propre faute.* »¹⁷⁵

Cette jurisprudence a été confortée par les réformes législatives de 1966 et 1969, surtout par l'article 51 du Décret du 31 décembre 1966 qui dispose que le consignataire répond envers son mandant « des fautes d'un mandataire salarié ».

Dans le même sens il a été jugé à propos d'un agent maritime, que l'agent général d'une compagnie de navigation qui a pris des engagements au nom de cette compagnie envers un chargeur n'est qu'un simple mandataire et ne peut être responsable du fait qu'une promesse d'embarquement n'a pas été tenue¹⁷⁶.

A côté du régime de responsabilité contractuelle de droit commun applicable à tout mandataire, le consignataire de navire peut voir sa responsabilité contractuelle engagée sur un autre fondement : celui prévu par l'article 13 de la loi du 3 janvier 1969.

¹⁷⁴ C.Com, 2 juillet 1923 Dalloz 1923 p 165

¹⁷⁵ Voir aussi T.Com Marseille 1^{er} juin 1976, 101 et C.A Paris, 13 juin 1977, DMF 1978, 19 ou encore T.com Nantes, 5 octobre 1950, DMF 1951, sommaire 463

¹⁷⁶ CA Rouen, 18 novembre 1966, BT 1967, page 23

Section 2 : Le régime spécial de responsabilité applicable au consignataire de navires

La manutention et la consignation des navires étant deux opérations complémentaires au transport maritime, il n'est pas rare que l'aconier ou l'entrepreneur de manutention soit en même temps consignataire de navire.

Dans cette hypothèse, le régime spécial de responsabilité institué par l'article 13 de la loi du 3 janvier 1969 s'appliquera au consignataire, celui-ci dispose : « Pour les pertes ou avaries subies par la marchandise qu'il garde ou manutentionne, le consignataire du navire n'est responsable que dans les conditions prévues par les articles 52 à 55 de la loi n°66-420 du 18 juin 1966 sur les contrats d'affrètement et de transport maritimes. Pour les autres opérations effectuées par lui dans le cadre de l'article 11, il est responsable dans les termes du droit commun »¹⁷⁷ .

Ainsi s'agissant des opérations effectuées pour les besoins et le compte du navire le droit commun s'appliquera comme il a été vu précédemment mais dès lors que les opérations devant être réalisées prennent la même nature que celles effectuées par un manutentionnaire alors c'est le régime quasiment entier de l'entreprise de manutention mis en place par la loi de 1966 qui vient se substituer à celui qui s'applique normalement au consignataire.

Dans ce cas particulier, la mise en cause du consignataire se présentera sous la forme d'un recours du transporteur qui s'est vu dans l'obligation d'indemniser les ayants droits à la marchandise en vertu du contrat de transport. En effet, par application de l'article 52 de la loi du 18 juin 1966, le consignataire/manutentionnaire « opère pour le compte de celui qui aura requis ses services, et sa responsabilité n'est engagée qu'envers celui-ci qui seul à une action contre lui. »

Un arrêt de la Cour d'appel de Paris¹⁷⁸ donne une illustration de ces dispositions, il est ainsi jugé dans une affaire relative à la disparition d'un conteneur, « Qu'il est ainsi établi que la Sté Scamar a agi en qualité de consignataire du navire ; qu'en cette qualité, elle n'est responsable, aux termes de l'article 13 de la loi du 3 janvier 1969 que dans les condition prévues par l'article 52 de la loi du 18 juin 1966, c'est-à-dire envers le transporteur maritime qui a requis ses services, qui seul, a une action contre elle ; que l'action engagée à son encontre par la Sté Gondrand doit, en conséquence, être déclarée irrecevable ».

¹⁷⁷ Ce texte a fait l'objet d'une vive critique notamment du doyen Rodière, voir « consignation de navires, un texte mal venu : l'article 13 de la loi n° 8 du 3 janvier 1969 », revue Scapel 1969, page 17

¹⁷⁸ CA Paris, 5^e ch A, 6 décembre 2000 : Juris data n° 2000 – 155741, BTL 2001, p 110

Le consignataire, qui garde et manutentionne les marchandises en sa qualité de représentant du transporteur, ne pourra faire l'objet que d'une action contractuelle de la part de ce dernier. Les ayants droit à la marchandise ne peuvent quant à eux agir ni sur le terrain contractuel ni sur le terrain délictuel par exception au droit commun.

Il convient de noter que le consignataire se voit ici contraint à un régime de responsabilité plus sévère que celui d'un simple mandataire. En effet, si pour les opérations de pure manutention tel que mise à bord, débarquement ou les opérations qui les suivent ou précèdent, le consignataire/manutentionnaire ne répond que de sa faute prouvée, pour les autres opérations notamment la garde à terre des marchandises avant débarquement, il répond de plein droit des dommages causés aux marchandises (article 50 et 51 et 53 de la loi du 18 juin 1966).

Ainsi, le consignataire de navires doit il répondre de l'aggravation des avaries lorsque la marchandise est sous sa garde¹⁷⁹.

De même, il engage sa responsabilité en conservant pendant plus de deux mois une marchandise mouillée « sans prendre aucune mesure de sauvegarde de nature à limiter les effets de la mouille¹⁸⁰ ».

L'aggravation de la responsabilité du consignataire est contre balancée par le fait que le consignataire comme le manutentionnaire peut invoquer un des cas exceptés prévus par l'article 53 b de la loi de 1966. Il s'agit de l'incendie, des faits constituant un événement non imputable à l'entrepreneur, des grèves, lock-out ou entraves apportées au travail, d'une faute du chargeur, du vice propre de la marchandise. Par ailleurs, le consignataire/manutentionnaire bénéficie également de la limitation de responsabilité telle qu'elle est prévue pour le transporteur maritime soit 666, 67 droits de tirage spéciaux par colis ou unités, ou deux droits de tirage spéciaux par kilogramme de poids brut de marchandise volée ou endommagée¹⁸¹.

Le deuxième alinéa de l'article 13 vise les opérations effectuées par le consignataire dans le cadre de l'article 11 c'est-à-dire celles qu'il accomplit pour les besoins et le compte du navire et de l'expédition, au lieu et place du capitaine. Dans cette hypothèse, il est responsable selon les termes du droit commun : il engage comme il a été vu précédemment sa responsabilité contractuelle envers son mandant mais aussi sa responsabilité délictuelle envers les tiers.

¹⁷⁹ T. com. Paris, 20 juillet 1976, DMF 1977, p. 479

¹⁸⁰ CA Paris, 1^{er} décembre 1977, DMF 1978, p. 157

¹⁸¹ Article 54 de la loi de 1966

CHAPITRE 2 : LA RESPONSABILITE DU CONSIGNATAIRE DE NAVIRES ET DE L'AGENT MARITIME ENVERS LES TIERS

Le consignataire de navires et l'agent maritime peuvent engager leur responsabilité à l'égard des tiers qui peuvent agir soit sur le terrain délictuel soit sur le terrain quasi délictuel. Néanmoins, en pratique, la faute de l'agent maritime ou du consignataire sera généralement quasi délictuelle.

Section 1 : La responsabilité délictuelle du consignataire et de l'agent maritime

Il convient de rappeler dans un premier temps que la responsabilité délictuelle du consignataire de navires et de l'agent maritime ne peut être envisagée qu'à l'égard des tiers, il s'agit là de toute personne ayant subi un dommage du fait du consignataire, indépendamment de l'exécution de son mandat. Dans leurs rapports avec le mandant, le consignataire et l'agent maritime ne verront jamais leur responsabilité délictuelle engagée en raison du principe de non cumul des responsabilités délictuelles et contractuelles. Ce principe étant rappelé, il reste l'étude du régime de responsabilité.

I- Les fondements de la responsabilité délictuelle

La responsabilité du consignataire à l'égard des tiers est fondée sur l'idée qu'il n'existe aucun lien contractuel entre le consignataire et les tiers. Après quelques hésitations¹⁸², les tribunaux ont reconnu de manière unanime l'absence de lien contractuel entre les consignataires, chargeurs et destinataires de la marchandise.

Ainsi, la cour de cassation a jugé dans un arrêt du 16 avril 1951, que l'article 1991 du code civil est inapplicable dans les rapports du mandataire avec les tiers, et la négligence du consignataire ne constitue qu'une faute de gestion, engageant sa responsabilité envers l'armateur, son mandant, mais ne peut justifier sa condamnation à des dommages et intérêts au profit des cocontractants de celui-ci¹⁸³. Il en a été de même pour l'agent maritime¹⁸⁴.

¹⁸² Voir à ce sujet, Mémoire Pascal Foyang mémoire l'agent consignataire de navire, Aix en Provence 1998

¹⁸³ Cass.com, navire « William Prouss », DMF.1951, p 378 ou encore T.C Marseille 7 septembre 1971 Dalloz 1971 p 662 ; TC Paris 21 janvier 1975

¹⁸⁴ CA Paris, 6 mars 1978, DMF 1978, page 611

Il en résulte que les cocontractants de l'armateur et à fortiori les tiers étrangers au contrat de transport qui ont subi un dommage, ne peuvent agir que sur le terrain délictuel. Dès lors, les articles 1382 et 1384 du code civil trouvent à s'appliquer. Ainsi pour engager la responsabilité de l'agent maritime ou du consignataire de navire il faudra apporter la preuve d'une faute, le préjudice subi et un lien causal entre les deux. Toutefois, la présomption de responsabilité établie par l'article 1384 alinéa 1 du code civil, à l'encontre de la personne qui a sous sa garde la chose qui a causé un dommage à autrui, peut être renversée en prouvant l'existence d'un cas fortuit, d'une force majeure ou encore d'une cause étrangère qui ne lui soit pas imputable. En définitive, la responsabilité délictuelle de l'auxiliaire à l'égard des tiers suppose une faute personnelle étrangère à l'exécution du contrat.

Il a été ainsi jugé que la fermeture des bureaux du consignataire, peu compatible avec la continuité de l'activité portuaire constitue une faute en soi et engage la responsabilité de cet agent puisque la faute est détachable du contrat.¹⁸⁵.

Sa responsabilité quasi-délictuelle est également engagée pour les avaries causées à des marchandises, en stationnement sur le quai d'embarquement, par un incendie ayant pris naissance dans les balles de cotons entreposées dans un hangar voisin¹⁸⁶.

Engage également sa responsabilité quasi délictuelle à l'égard du chargeur, le consignataire qui connaissant les délais impératifs de livraison d'une marchandise, omet de prévenir le chargeur qu'aucun navire de l'armement qu'il représente ne fera escale dans les délais annoncés¹⁸⁷

Il reste qu'il est parfois difficile de délimiter la frontière entre la faute relevant d'une mauvaise exécution du mandat et la faute personnelle.

S'agissant du consignataire les tribunaux ont très souvent admis la recevabilité de l'action délictuelle alors même que la faute du consignataire se rattachait à une mauvaise exécution de son mandat¹⁸⁸.

Ce principe de responsabilité délictuelle s'efface dans certains cas notamment lorsque le mandataire agit comme un transporteur ou lorsque celui-ci n'a tout simplement pas révélé sa

¹⁸⁵ Aix, 15 octobre 1980, navire « Mac Millan » DMF.1981.332

¹⁸⁶ Aix, 13 décembre 1972, navire « Cyntia », DMF, 1973, p 530, voir également C.Montpellier, 15 janvier 200, SA Groupama Transports contre SARL Arnal, Bulletin des Transports et de la Logistique - 2002 - n°2929, s'agissant d'un incendie suite à une intervention technique sous les ordres d'un agent maritime

¹⁸⁷ Aix en Provence, 2 juillet 1986 DMF 1988, 693

¹⁸⁸ Par exemple : CA Paris, 12 novembre 1985, DMF 1987, 72 obs P.Bonassies, C.A Aix en Provence 2 juillet 1986 : DMF 1988, 693 et 1989, 85 obs Bonassies

qualité de mandataire. Dans cette hypothèse, la théorie de l'apparence permet au tiers d'agir non pas sur le terrain délictuel mais sur le terrain contractuel.

II- La théorie de l'apparence :

Les tribunaux n'ont pas hésité à admettre la qualité de transporteur à celui qui apparaît comme tel vis-à-vis de l'ayant droit de la marchandise, surtout lorsque cette apparence résulte du connaissance¹⁸⁹. Or, le consignataire peut parfois prendre cette apparence en émettant notamment des connaissements à son entête, sans aucune mention du nom du transporteur, dans ce cas là le consignataire, transporteur apparent engagera sa responsabilité contractuelle envers le tiers.

C'est ainsi que lorsque les connaissements ont été établis sur les imprimés à l'en-tête d'un armateur et qu'il est précisé que celui dont le cachet figure sur la signature illisible du capitaine était l'agent général de cet armateur, ce dernier assume vis-à-vis des porteurs du connaissance la qualité de transporteur maritime¹⁹⁰.

Néanmoins, il a été jugé qu'un connaissance à en tête du consignataire ne suffisait pas à reconnaître au consignataire la qualité de transporteur apparent lorsqu'il était apposé sur celui-ci un timbre humide mentionnant que le consignataire ne signait le connaissance qu'en sa qualité d'agent et si deux autres timbres indiquaient le nom et l'adresse de l'armement¹⁹¹.

Dans d'autres hypothèses, le consignataire peut être mis en cause lorsqu'il s'est engagé personnellement à coté de l'armateur qu'il représente ou encore lorsqu'il omet de préciser qu'il agit en sa qualité de consignataire, simple mandataire¹⁹².

Le consignataire de navire qui a traité avec un commissionnaire de transport en laissant croire faussement qu'il était transporteur doit être condamné en qualité de transporteur apparent¹⁹³.

La Cour de Cassation déjà dans un arrêt du 15 juillet 1987 énonçait cette règle, que dès lors qu'un consignataire de navires n'avait pas révélé qu'il agissait en qualité de mandataire d'un armement qu'il représentait, il a pu être condamné à payer à son propriétaire le coût de la location et le prix d'une remorque qu'il avait prise en location. Pour la Cour la profession de

¹⁸⁹ Voir par exemple Montpellier, 11 avril 1962, D 1962. 763, 18 mars 1955, DMF 1956.22

¹⁹⁰ Bordeaux, 28 mars 1963, navire Karitind, semaine juridique 1963 II 13342

¹⁹¹ Aix, « Kaighabhad » 15 juin 1981, DMF 1982.539, dans le même sens Paris, 13 novembre 1996, Maersk c/Réunion, Bulletin d'actualité Lamy transport, Tome 2 n°48, janvier 1997 p 4

¹⁹² C.A Aix en Provence, 31 janvier 1975, navire Valfer, DMF, 1975, 725

¹⁹³ CA Aix-en-Provence, 2° ch. civ, 20 oct. 1994, DMF 1996, p. 557

consignataire n'interdisant pas à celui qui l'exerce de conclure des contrats à titre personnel, la Cour d'appel n'avait pas à rechercher si le propriétaire de la remorque savait que le consignataire agissait en cette qualité. Ainsi pour échapper à toute obligation le consignataire doit à chaque fois révéler qu'il agit en sa qualité de mandataire, le fait que le tiers connaisse sa profession de consignataire étant insuffisant¹⁹⁴.

Pour que les tribunaux retiennent cette apparence à l'encontre de l'agent consignataire, le tiers qui s'en prévaut devra être de bonne foi et avoir légitimement pu se méprendre, eu égard aux circonstances de fait souverainement appréciées par le juge.

Lorsque le consignataire de navire est qualifié de transporteur apparent, il sera engagé envers les tiers par une relation contractuelle et ça sera alors sa responsabilité contractuelle qui sera recherchée.

Par ailleurs, les autorités administratives ignorant le statut légal du consignataire de navires, ont souvent recherché à tort la responsabilité personnelle du consignataire s'agissant des dommages subis par le domaine public. Si les autorités administratives ont choisi d'adopter une telle position c'est certainement pour éviter de subir les conséquences de la limitation de responsabilité du transporteur et ainsi bénéficier d'une réparation intégrale.

Section 2 : Responsabilité du consignataire de navires pour les contraventions de grande voirie

Toute personne qui cause un dommage au domaine public en est responsable, et encourt une sanction pénale, la seule façon d'y échapper étant de prouver la force majeure ou la faute de la victime.

Lorsque l'on parle d'atteinte au domaine public maritime, il peut s'agir de la dégradation des quais ou des installations portuaires, de la pollution des eaux, le dépôt abusif de matériel ou encore d'un abandon de navire.

Ce sont les juridictions administratives qui sont ici compétentes car lorsque les autorités portuaires dressent un procès verbal constatant une contravention de grande voirie, celles-ci agissent dans le cadre de leurs attributions de police.

¹⁹⁴ C.Com, 15 juillet 1987 DMF 1989.530

L'administration pour éviter que lui soit opposée la limitation de responsabilité du transporteur avait tendance à poursuivre directement le consignataire, les tribunaux administratifs ont également suivi cette voie et cela au mépris des dispositions de la loi de 1969.

En effet, plusieurs décisions ont retenu la responsabilité du consignataire pour des contraventions de grande voirie commises par le navire¹⁹⁵.

C'est ainsi que dans deux affaires différentes, relatives toutes deux à une pollution du port autonome de Marseille, les tribunaux ont retenu la responsabilité personnelle du consignataire pour les actes de pollution commis par le capitaine. En l'espèce, les deux navires « Sorina Tholstrup » et « Celtra Centaurus » avaient rejeté de leurs cales des hydrocarbures dans les eaux du port de Marseille ce qui constituait une infraction à l'article 64 du Code des Ports Maritimes. Une contravention de grande voirie fut constatée par un procès verbal dressé par un officier du port.

S'agissant du navire « Sorina Tholstrup », le tribunal administratif a condamné personnellement le consignataire à une amende¹⁹⁶ et pour ce qui est du « Centa Centaurus », le consignataire de ce navire a été reconnu civilement responsable, à rembourser au port autonome de Marseille les frais de nettoyage des eaux du port¹⁹⁷.

Fort heureusement le Conseil d'état est toutefois intervenu pour rétablir la bonne règle juridique. Ainsi par deux arrêts du 25 juillet 1975¹⁹⁸ et 26 juillet 1978¹⁹⁹, le C.E a annulé les décisions précitées.

Le Tribunal administratif de Montpellier s'est récemment prononcé en la matière en ce qui concerne un dommage occasionné à un ouvrage portuaire du fait de la chute d'une marchandise lors du déchargement d'un navire²⁰⁰, il a été ainsi jugé :

« Considérant, en second lieu, que le consignataire d'un navire, qui en vertu de l'article 11 de la loi du 3 janvier 1969, a la qualité de mandataire salarié de l'armateur et que l'article

¹⁹⁵ M/V Sorina Tholstrup, TA Marseille 14 septembre 1973 et M/V Cetra Centaurus, TA Marseille 14 septembre 1976

¹⁹⁶ (Trib. Adm. de Marseille, 14 septembre 1973, Rec du conseil d'état 1973, 478)

¹⁹⁷ Trib. Adm de Marseille, 14 septembre 1976 Rev. Scapel 1976, 53

¹⁹⁸ CE 25 juillet 1975 DMF 1975 p 714 et DMF 1977 p 10

¹⁹⁹ CE 26 juillet 1978 revue Scapel 1978 p 35

²⁰⁰ T.A Montpellier, 12 avril 2000 navire Vincent Delmas DMF 2001.204 obs. Rézenthel

18 du décret du 19 juin 1969 habilite notamment à recevoir les actes qui doivent être notifiés au capitaine, ne saurait, en cette qualité, être tenu pour responsable des faits imputables à l'armateur et au capitaine, à moins qu'il ne refuse de révéler l'identité de son mandant et sauf si l'infraction lui est imputable ; qu'ainsi, l'agence maritime Comptoir Général Maritime Sétois poursuivie en qualité de consignataire du navire Vincent Delmas, ne saurait être condamnée au paiement des frais de remise en état du domaine public portuaire »²⁰¹

La décision du Tribunal administratif de Montpellier amène à une autre idée : si en principe le consignataire ne peut être tenu personnellement responsable des contraventions de grande voirie commises par le bord et plus généralement des actes de l'armateur, il en va différemment dans l'hypothèse où le consignataire refuserait de révéler l'identité de son mandant, dans ce cas le consignataire endossera la responsabilité de l'armateur²⁰².

Il convient de mentionner un avant projet de loi en date de 1978 qui visait à étendre la responsabilité du consignataire. Il était notamment prévu que le consignataire devait répondre solidairement avec le propriétaire (ou affréteur) des obligations de ce dernier en ce qui concerne les dommages causés aux installations portuaires.

Vivement critiqué, notamment par le Professeur Du Pontavice cet avant projet a été définitivement abandonné²⁰³.

Après avoir envisagé le régime de responsabilité applicable il convient d'étudier l'action en responsabilité.

Section 3 : L'action en responsabilité contre le consignataire de navires et l'agent maritime :

S'agissant de l'action contractuelle contre le consignataire, l'article 16 de la loi de 1969 dispose : « toutes actions contre le consignataire sont prescrites par un an ».

Pour les actions contractuelles dirigées contre le consignataire, la prescription annale est de principe. Néanmoins, comme tout principe souffre d'une exception, lorsque le consignataire agit en dehors du cadre de la loi maritime, c'est une prescription décennale qui trouve à

²⁰¹ Voir également CE 5 décembre 1979, navire Port Briac, DMF 1980.180

²⁰² C.E 26 juillet 1978 rev Scapel 1978, 35 Rec et 5 décembre 1979 DMF 1980, 180, cf 16 novembre 1981 navire Tasmanie, DMF 1982, 465

²⁰³ « la responsabilité des consignataires de navires ou un exemple de ce qu'il ne faut pas faire lorsqu'on entend réformer le droit maritime », étude offerte à René Rodière p 447, cité par F.Mestre cité infra p 79

s'appliquer et non pas la prescription annale. C'est notamment le cas lorsque le consignataire demande au transporteur maritime de le garantir des conséquences résultant des instructions données, notamment pour ce qui est de la livraison de la marchandise contre remise d'une lettre de garantie, il y a lieu dans cette hypothèse d'appliquer le délai de droit commun et non la prescription annale de la loi maritime²⁰⁴.

Dans cette hypothèse, c'est l'article L 110-4 du code de commerce modifié par la loi du 17 juin 2008 qui s'applique, il prévoit ainsi que les obligations nées à l'occasion de leur commerce entre commerçants ou entre commerçants et non commerçants se prescrivent par cinq ans.

Pour ce qui est de la prescription des actions dirigées à l'encontre de l'agent maritime, celle-ci est soumise au droit commun soit cinq ans depuis la loi de 2008 (dix ans auparavant). Le Tribunal de Commerce de Marseille l'a rappelé récemment dans un arrêt du 9 juillet 2002²⁰⁵. S'agissant de l'action délictuelle dirigée contre le consignataire, la jurisprudence a d'abord considéré que la prescription annale de l'article 16 ne s'appliquait pas à l'action délictuelle, celle-ci étant ainsi soumise à la prescription du droit commun²⁰⁶.

La cour de Cassation est revenue sur cette jurisprudence par un arrêt du 9 avril 1996, les juges après avoir relevé que l'article 16 de la loi de 1969 visait « toutes les actions », a jugé que l'action délictuelle intentée contre le consignataire était également soumise à la prescription annale.

Le professeur Bonassies qui commenta cet arrêt, approuve la position de la cour de cassation « *qui va dans le sens souhaité par le législateur : celui d'une harmonisation de toutes les règles de responsabilité en matière de transport, quelle que soit la qualité du responsable recherché* »²⁰⁷.

Sur la compétence territoriale, l'article 19 du décret n° 69-679 du 19 juin 1969 dispose : « toutes actions contre l'armateur consécutives aux opérations définies à l'article 16 peuvent être portées devant le tribunal du consignataire qui a accompli ces opérations »

Concernant le contrat d'agence maritime, selon le code de procédure civile, le principe est que le demandeur doit assigner le défendeur dans le ressort où celui-ci réside (article 42 du code de procédure civile). Toutefois, le demandeur peut saisir, en matière contractuelle la juridiction du lieu de l'exécution de la prestation de service (article 46 du code de procédure civile).

²⁰⁴ Cass. com., 17 juin 1997, n° R 95-13.895, BTL 1997, p. 556, en extrait

²⁰⁵ T.C 9 juillet 2002 Midi France Distributionc/ Maersk India Ltd, Rev Scapel 2002, page 108

²⁰⁶ Voir notamment CA Paris, 12 novembre 1985, DMF 1986, 231, et 1987, 72, obs Bonassies

²⁰⁷ DMF 1998, hors série n° 2 p55

Le demandeur en France qui cite en justice un défendeur établi dans un autre pays de l'union européenne doit le faire à défaut de clauses contractuelles prévoyant la compétence juridictionnelle, devant le Tribunal du domicile de celui-ci, ou, selon l'option offerte par l'article 5.1 du règlement (CE) 44/2001 du conseil en date du 22 décembre 2000 qui permet de citer une personne domiciliée sur le territoire d'un état membre dans un autre état membre, en matière contractuelle, devant le tribunal du lieu où l'obligation qui sert de base à la demande a été ou doit être exécutée. Etant entendu, que sauf convention contraire des parties, le lieu d'exécution de l'obligation qui sert de base à la demande est pour les fournitures de services, le lieu d'un état membre où, en vertu du contrat, les services ont été ou auraient dû être fournis.

CONCLUSION

La démarcation des rôles entre agent maritime et consignataire de navires a toujours été l'objet de grandes difficultés, aujourd'hui encore malgré l'intervention de la FACAM (Fédération des Associations des Consignataires de navires et Agents Maritimes de France), les missions exercées par ces deux opérateurs se confondent et se superposent à la fois.

Trouver des critères de délimitation entre ces deux professions est un exercice souvent périlleux de part la diversité des activités exercées par les deux opérateurs.

Cantonner le consignataire de navires à une simple fonction technique et l'agent maritime à une fonction commerciale même si cela s'avère tentant serait « faux » car cela amènerait à ignorer la réalité des deux professions et à n'attacher finalement d'importance qu'à une petite facette seulement de ces professions.

Pourtant l'agent maritime et le consignataire de navires doivent faire l'objet d'une nette différenciation car si tous les deux sont mandataires de l'armateur, responsables de leurs fautes personnelles prouvées et que le droit commun trouve à s'appliquer, ils sont soumis à une législation bien différente.

Le statut légal du consignataire est défini par la loi maritime et plus précisément par le décret du 31 décembre 1966 et la loi du 3 janvier 1969 relative à l'armement et aux ventes maritimes ainsi que son décret d'application, « le consignataire étant celui qui accomplit les opérations que le capitaine n'accomplit pas lui-même ».

La FACAM a précisé : son rôle consiste, notamment, à réceptionner la marchandise et émettre les connaissements au départ puis de la livrer, à pourvoir aux besoins normaux du navire et de l'expédition, à gérer les supports ou unités multimodales, à recevoir tous actes juridiques destinés à l'armateur (que le capitaine est habilité à se faire délivrer) et, plus généralement, à accomplir toute autre mission. Celui-ci bénéficie d'un privilège maritime institué par l'article 12 de la loi du 3 janvier 1969, d'un pouvoir de représentation judiciaire de l'armateur ou encore d'une prescription annale pour toutes actions dirigées contre lui qu'elles soient contractuelle ou extra contractuelle.

Concernant l'agent maritime, ignoré par le législateur, seule la FACAM est intervenue pour apporter quelques précisions. A cet égard la définition donnée par la FACAM semble bien heureuse. Ainsi est-il précisé que l'agent maritime est soumis à la loi du 25 juin 1991, dite Doubin, qui a notamment remplacé le décret de 1958 sur l'agence commerciale.

Il s'agit donc d'un agent commercial, notamment chargé de la conclusion de contrats, de la gestion des finances, de la recherche du fret, de la mise en place d'une politique commerciale, de contacts avec la clientèle et de relations avec les autorités locales.

L'agent maritime ne bénéficie d'aucun pouvoir de représentation judiciaire ni du privilège que la loi du 3 janvier 1969 reconnaît au consignataire et au lieu d'une prescription annale celui-ci est soumis à la prescription du droit commun. En revanche, et c'est sûrement là où se trouve tout l'intérêt de la distinction entre l'agent maritime et le consignataire de navires, l'agent maritime bénéficie de la protection légale accordée aux agents commerciaux en cas de rupture du contrat d'agence. Ce statut particulier permet ainsi à l'agent maritime de bénéficier d'un mandat dit « d'intérêt commun » qui ouvre droit en cas de cessation du contrat à une indemnité de rupture fixée de manière générale par les usages à deux ans de commissions.

Dans ce cas là en particulier, on peut comprendre que le consignataire de navires, révocable quant à lui ad nutum, prétende non pas agir en qualité de consignataire mais d'agent maritime...

L'inverse est vrai également pour l'agent maritime, celui-ci peut notamment vouloir se prévaloir de la qualification de consignataire de navires pour profiter de la prescription annale...

Autant de situations peuvent illustrer la nécessité de l'établissement de critères clairs et précis pour distinguer le statut de ces deux opérateurs. Il n'est effectivement pas pensable de laisser en quelque sorte ces opérateurs « choisir » le régime juridique le plus intéressant pour eux en cas de litige, car c'est bien là que se cache le danger d'une telle confusion.

Si la définition de FACAM a clarifié certaines choses, il reste qu'aujourd'hui encore l'agent maritime et le consignataire de navires font l'objet d'une assimilation. Il semble alors que la réponse ne peut venir que du législateur qui, peut être, en dotant l'agent maritime d'un statut particulier marquera définitivement les frontières entre ces deux professions.

BIBLIOGRAPHIE:

I - Traités ET Ouvrages

- BENABENT, A**, les contrats spéciaux, 2° édition, Monchrestien, Paris 1995.

- **BONASSIES.P et SCAPEL.C**, **Traité de Droit Maritime, L.G.D.J**

- **Dictionnaire Permanent Droit des affaires**, agents commerciaux, 2002

- DUPONTAVICE, E, et CORDIER, P**, Transports Maritimes et Affrètements Maritimes, 2° édition, Delmas 1990.

- DUPONTAVICE, E, et RODIERE, R**, Droit Maritime, 11° édition Dalloz 1991.

- **Jurisqueur commercial**

- **LAMY Transport, Tome 2, 2009**

- **LELOUP. J-M**, Les agents commerciaux, Delmas, 2001

- **MALAURIE, PH et AYNES, L**, Les contrats spéciaux, 12° édition 1998

- NAVARRE-LAROCHE, C**, « Saisie conservatoire des navires en droit français, Moreux, 2001

- P.PESTEL-DEBORD. et J.BONNAUD**, L'agent consignataire de navire en France, aspects économique et juridique. L'antenne Intertransport, Marseille, 1983.

- **REMOND-GOUILLOUD, M**, Droit Maritime, 2°édition, Pédone 1993.

- **RIPERT, G**,
Droit maritime, Tome 1, 4° édition, Rousseau et Cie, Paris, 1950

Droit maritime, Tome 2, 4^o édition, Rousseau et Cie, Paris, 1952

-RODIERE, R

Introduction, L'armement 1976

Le navire, 1980

Affrètement et transports : les contrats de transport des marchandises, Tome 2, Dalloz 1970.

Affrètements et Transports, Tome 3, Dalloz 1970.

- SCAPEL, P,

Traité théorique et pratique sur les transports par mer, terre, eau, air, fer, LGDJ, Paris, 1958.

II - Thèses et Mémoires

- **BARBEY.C**, Les Agents terrestres de la navigation maritime et les conflits qui les opposent en droit français, Sirey, Paris 1947.

- **BECUS.J**, Le consignataire de la coque, Thèse, Toulouse 1939.

- **Darbes .O**, L'escale du navire marchand, Mémoire, Aix en Provence, 2000.

- **FOYANG.P**, L'agent consignataire de navire, mémoire, Aix en Provence 1998.

- **JAUFFRET.P**, Le consignataire du navire, Thèse, Aix 1931.

- **MESTRE.F**, Le consignataire de navire en France, mémoire, Aix en Provence, 1990.

III – Doctrine, CHRONIQUES et ARTICLES

BLANCHY, D,

Consignataire de navire et Consignataire de la cargaison, DMF 1953, 547.

BONASSIES, P

Le droit positif français en 1987, DMF 1988, n°30, 90,

Le droit positif français en 1990, DMF 1991, n° 22.

Le droit positif français en 1991, DMF 1992, 88.

Le droit positif français en 1993 DMF 1994, 88.

Le droit positif français en 1994, DMF 1995, 25.

Le droit positif français en 1994, DMF 1995, 91.

Le droit positif français en 1995, DMF 1996, 120.

Le droit positif français en 1996, DMF 1997, hors série n°1, 37.

Le droit positif français en 1997, DMF 1998, hors série n°2, 75

Le droit positif français en 1998, DMF 1999, hors série n°4, 43.

Le droit positif français en 2000, DMF 2001, hors série n 5, 43

Le droit positif français en 2002, DMF 2003, hors série n°7, 57

Le droit positif français en 2004, DMF 2005, hors série n 9,72

Le droit positif français en 2005, DMF 2006, hors série n°10, 57

Le droit positif français en 2007, DMF 2008, hors série n°12, 58

BONNAUD, J,

« Définition du consignataire de navire et de l'agent maritime français », DMF 2001, p1041

CHEVRIER, E,

« Quelle indemnité pour l'agent commercial ? », Recueil Dalloz 2003, 1910

CONSTANTIN, A,

« Le rôle de la notion d'intérêt commun dans la rupture du contrat de concession commercial », Petites affiches, 16 septembre 1998, n 111, p 17

DE CLEBSATTEL, E,

«Les activités maritimes en France, l'agent consignataire : un maillon indispensable dans la

chaîne du transport maritime» JMM 1985 2912.

DU PONTAVICE, E,

« La responsabilité des consignataires ou un exemple de ce qu'il ne faut pas faire lorsqu'on entend reformer le droit maritime », Mélange Rodière (études offertes à René Rodière) Dalloz, 1981, p. 445.

Ferrier, D,

« Aucune disposition n'impose le versement de deux années de commission a titre d'indemnité de rupture d'un contrat d'agence commercial », Recueil Dalloz, 1997, p 52

GAUBERT, A,

« De la contravention de grande voirie » DMF 1985 p.451.

JANBON, L,

« Les recours de l'agent maritime », DMF 1997, 227.

LE BRUN, R,

« De la notification des actes judiciaires ou extrajudiciaires au consignataire du navire », DMF, 1991, 312.

LELOUP J-M,

« Agent Commercial », Encyclopédie Dalloz, 1994, p.6.

MARGUET, B,

« L'agent consignataire de navires : quelques aspects du contentieux actuel », Nouveau Recueil du Havre, n° 5, 1985, p.66.

NDENDE , M,

« La mutation des entreprises du secteur des transports maritimes » DMF 1992, 465.

PESTEL-DEBORD, P et BONNAUD, J

« Le rôle de l'agent consignataire de navires en France », Annales de L'IMTM, Marseille, 1984, p. 158.

PICOD, Y

« La réciprocité de l'obligation de loyauté et d'information entre le mandant et l'agent commercial », recueil Dalloz 2002, p 1263

REMOND -GOUILLOUD, M,

« Un facteur de classe particulière », Rev. Scapel 1994, 10.

RODIERE, R,

« Consignation de navires, un texte mal venu : l'article 13 de la loi n°8 du 3 janvier 1969, Revue Scapel, 1969, 17.

TASSEL, Y,

« Privilèges maritimes », Juris-classeurs commercial, volume VI, 1992, Fasc 1090.

« Regards sur la jurisprudence : agents consignataires », DMF 1994, 45.

VEAUX- FOURNERIE, P et VEAUX, D.

« Auxiliaires terrestres du transport maritime : consignataires », Juris-classeur commercial, Tome VI 1992, Fasc 1196.

VIALARD, A,

- « La saisie conservatoire du navire pour les dettes de l'affréteur à temps », DMF 1985, 585.

- « Le projet de la convention sur la saisie conservatoire des navires », DMF 1997, 565.

IV - NOTES ET OBSERVATIONS

ACHARD, R

Note sous Aix, 20 novembre 1980, DMF 1981, 407

Note sous Aix, 10 mars 1981, DMF 1982, 88.

Note sous Aix, 26 fév. 1981 navire Atrytone DMF 1982, 77

Note sous Aix, 5 juin 1981 DMF 1982, 539

ARNAUD, A,

Montpellier, 31 juill. 1996, DMF 1997, 31.

.

BERNARDEAU, L

Note sous Cass.com, 28 novembre 2000, semaine juridique, 2001, n 24

BONASSIES, P

-Note sous Rouen, 7 octobre 1986, DMF 1988, 89

-Obs. Sous Douai, 31 janvier 1985, DMF 1988, 555

-Note sous trib. Com, Marseille, 5 mars 1991, BTL 1991, 639. DMF 1992, 87

-Obs. Aix, 30 mai 1991, DMF 1992, 194

-Note sous Cass. Com 15 fév. 1994, DMF 1994, 694

-Obs. Sous Cass. Com, 15 février 1994, DMF 1994, 695

-Obs sous Bordeaux, 22 octobre 1992, DMF 1995, 91

Note sous Aix, 24 mai 1991 DMF 1992, 194

Note sous Cass. Com. 17 nov. 1992, DMF 1993, 563

Note sous Cass. Com 10 mai 1989, DMF 1989, 704

Note sous Cass. Com. 14 oct. 1997, L DMF 1997, 1094

BON GARCIN, I,

Note sous Cass.com, 19 juin 2007, revue de droit des transports, 2007, 214

BONNAUD, J,

Note sous T.C Marseille, 39 juin 2004, DMF 2005, 221

Obs sous Cass.Com, 4 octobre 2005, DMF 2006, 115

Obs sous Cass.Com 7 novembre 2006 et 19 juin 2007, DMF 2008, 245

Obs sous C.A Poitiers 25 février 2009, DMF 2009, 704

DELEBECQUE, P,

Note sous Cass. Com 16 janv 1996, DMF 1996, 627

Note sous Cass. Com, 3 janv. 1997, DMF 1997, 1007.

JANBON, L,

Obs sous Cass. Com. 21 février 1995, DMF 1995, 713.

Obs. Sous Cass. Com 4 fév. 1997, DMF 1997, 1091.

Obs. sous C.A Rouen, 31 mars 2005, DMF 2007, 499

LE BAYON, A,

Obs sous Cass. Com. 12 mars 1996, DMF 1996, 633

NDENDE, M

Note sous Cass.com, 19 juin 2007, revue de droit des transports, 2007, 191

Note sous C.A Montpellier, 18 novembre 2008, revue de droit des transports, 2009, 121

PESTEL-DEBORD, P,

Note sous C.A Aix, 13 mars 1978, DMF 1988, 689, et J. Bonnaud

Note sous cass.com 17 juillet 2001, DMF 2001, 1003

Obs sous Cass,Com 7 avril 2004, DMF 2004

REMERY, JP,

Obs, sous T.C Marseille, 4 juin 2003, DMF, 2004, 47

REZENTHEL, R,

Obs sous TA Montpellier, 12 avril 2000, DMF 2001, 205

TASSEL, Y,

Note sous Aix, 17 mai 1991, DMF 1991, 723

Obs sous Cass. Com. 31 mars 1992, DMF 1992, 321

Note sous Rouen, 2 avril 1992, DMF 1993, 245

Obs sous Cass. Com.16 février 1993, DMF 1993, 336

Note sous Cass. Com. 12 octobre 1993, BTL, 1994, DMF 1994, 458

Obs sous Cass. Com, 5 juillet 1994, DMF 1994, 760

Obs sous Aix, 6 janvier 1994, DMF 1994, 771

Obs sous Cass. Com, 5 juillet 1994, DMF 1995, 648
Note sous Rouen, 8 Septembre 1994, DMF 1997, 264
Obs sous Aix, 24 novembre 1994, DMF 1996, 53
Note sous Rouen, 12 janvier 1995, DMF 1996, 156
Obs sous Cass. Com. 21 février 1995, DMF 1995, 702
Obs sous Rouen, 24 mai 1995, DMF 1996, 717
Note sous Cass. Com, 10 décembre 1996, DMF 1997, 270
Note sous C.A Versailles, 19 mars 1998, DMF 1999, 35

VIALARD, A

Note sous Rouen, 13 mai 1983, DMF 1983, 167
Obs. sous Aix, 15 mai 1996, DMF1997, 601

ANNEXES

I- Statuts de la Fédération des associations de consignataires de navires et agents maritimes de France, adoptés le 7 juin 2007

II- Standard Liner Agency Agreement, FONASBA, révisé et adopté le

STATUTS

**FÉDÉRATION
DES ASSOCIATIONS DE CONSIGNATAIRES DE NAVIRES
ET AGENTS MARITIMES DE FRANCE
(F.A.C.A.M.)**

Adoptés lors de l'Assemblée Générale extraordinaire du 7 juin 2007

INDEX

TITRE I - DISPOSITIONS GÉNÉRALES : CONSTITUTION, OBJET, DURÉE, SIEGE, DÉFINITIONS, COMPOSITION, CATÉGORIES DE MEMBRES

ARTICLE 1 : CONSTITUTION

ARTICLE 2 : OBJET

ARTICLE 3 : DURÉE

ARTICLE 4 : SIEGE

ARTICLE 5 :

DÉFINITIONS DU CONSIGNATAIRE DE NAVIRES ET DE L'AGENT MARITIME

ARTICLE 6 : COMPOSITION

ARTICLE 7 : CONDITIONS D'ADHÉSION

ARTICLE 8 : CATÉGORIES DE MEMBRES

- *Membres adhérents*
- *Membres associés*

TITRE II - RESSOURCES DE LA FÉDÉRATION

ARTICLE 9 : FINANCEMENT

ARTICLE 10 : COTISATIONS

TITRE III - ADMINISTRATION DE LA FÉDÉRATION

ARTICLE 11 : ORGANISATION

ARTICLE 12 : COMITE DE DIRECTION

ARTICLE 13 : BUREAU

ARTICLE 14 : ÉLECTION DU BUREAU

ARTICLE 15 : DÉLÉGATION DE POUVOIRS

ARTICLE 16 : FONCTIONS du PRÉSIDENT, des VICE-PRÉSIDENTS, du TRÉSORIER et du SECRÉTAIRE

ARTICLE 17 : FONCTIONNEMENT DU BUREAU ET DU COMITE DE DIRECTION

ARTICLE 18 : PROCÈS-VERBAUX

TITRE IV - ASSEMBLÉES GÉNÉRALES

ARTICLE 19 : ASSEMBLÉES GÉNÉRALES ORDINAIRES

ARTICLE 20 : ASSEMBLÉES GÉNÉRALES EXTRAORDINAIRES

ARTICLE 21 : DISPOSITIONS GÉNÉRALES POUR LES ASSEMBLÉES

ARTICLE 22 : DROITS DE VOTE

TITRE V - DISCIPLINE SYNDICALE

ARTICLE 23 : DISCIPLINE

ARTICLE 24 : OBLIGATIONS DU CONSIGNATAIRE ET DE L'AGENT MARITIME

ARTICLE 25 : LABEL

- I - DÉFINITION DU LABEL
- II - DÉLIVRANCE DU LABEL
- III - RESPECT DU LABEL

ARTICLE 26 : COMMISSION DE DISCIPLINE

- I – Rôle
- II - Constitution
- III - Pouvoirs
- IV - Instruction
- V - Sanctions
- VI - Notification
- VII - Compétence

TITRE VI - DÉMISSION - RADIATION – EXCLUSION

ARTICLE 27 : DÉMISSION

ARTICLE 28 : RADIATION

ARTICLE 29 : EXCLUSION

ARTICLE 30 : VOTES

ARTICLE 31 : RECOURS

ARTICLE 32 : COTISATION

TITRE VII - DISSOLUTION

ARTICLE 33 : DÉVOLUTION

TITRE VIII - DISPOSITIONS DIVERSES

ARTICLE 34 : RÈGLEMENT INTÉRIEUR

ARTICLE 35 : DÉPÔT

Annexe :

Droits de vote en Assemblée Générale et en Comité de Direction

STATUTS

adoptés lors de l'Assemblée Générale extraordinaire du 7 juin 2007

Les présents Statuts ont été adoptés par l'Assemblée Générale Extraordinaire du 7 juin 1989 ; ils ont été modifiés notamment par les Assemblées Générales du 14 mai 1998, 5 novembre 1998, 26 juin 2001, et 24 Octobre 2001

TITRE I **DISPOSITIONS GÉNÉRALES :** **CONSTITUTION, OBJET, DURÉE, SIEGE, DÉFINITIONS,** **COMPOSITION, CATÉGORIES DE MEMBRES**

ARTICLE 1 : CONSTITUTION

Il est formé, sous le régime de la loi du 21 Mars 1884 (Livre IV du Code du Travail), entre les Syndicats, les Associations et Groupements de Consignataires de Navires et Agents Maritimes adhérents aux présents statuts, une Fédération de syndicats professionnels qui prend pour titre :

FÉDÉRATION DES ASSOCIATIONS DE CONSIGNATAIRES DE NAVIRES ET AGENTS MARITIMES DE FRANCE (F.A.C.A.M.)

ARTICLE 2 : OBJET

La Fédération a pour objet :

- a) d'étudier et de défendre les intérêts communs à l'ensemble des Groupements adhérents et les intérêts de leurs mandants ;
- b) d'aider à leur développement et à leur prospérité ;
- c) de les représenter dans leurs rapports avec le Gouvernement, les diverses Administrations publiques, les Port Autonomes, les Chambres de Commerce et tous Groupements ou Sociétés privés, etc...

d) de solliciter auprès des Autorités compétentes toutes les réformes ou mesures pouvant être utiles aux intérêts qu'ils représentent ;

e) de les représenter auprès des Pouvoirs Publics et de toute juridiction dans toutes les circonstances où une action commune sera jugée nécessaire ;

f) d'intervenir comme juge amiable ou arbitre rapporteur dans les contestations qui peuvent être portées ou renvoyées devant elle.

ARTICLE 3 : DURÉE

Sa durée est illimitée.

ARTICLE 4 : SIEGE

La Fédération a son siège à Paris 8°, 10 rue Laborde.

Il peut être transféré dans toute commune de l'agglomération parisienne sur simple décision du Comité de Direction, et partout ailleurs par décision de l'Assemblée Générale.

ARTICLE 5 :

DÉFINITIONS DU CONSIGNATAIRE DE NAVIRES ET DE L'AGENT MARITIME

« *Le consignataire de navires* est un mandataire salarié. Il agit au nom et pour le compte de son mandant, l'armateur, pour les besoins du navire et de ce qu'il transporte. Il effectue toutes les opérations que l'armateur exécuterait lui-même s'il était sur place ou auxquelles le capitaine pourrait procéder.

L'étendue du mandat du consignataire de navire est fonction du rôle de son mandant, l'armateur, qu'il soit armateur-propriétaire et/ou armateur-exploitant technique et/ou armateur-transporteur maritime par rapport à un navire déterminé.

Le consignataire intervient dans un port ou dans une zone géographique contractuellement délimitée.

Le statut du consignataire de navire est réglementé par la loi du 3 janvier 1969 et le décret du 19 juin 1969 ainsi que par l'article 51 du décret du 31 décembre 1966.

La responsabilité du consignataire de navire est celle de tout mandataire salarié.

Lorsque le consignataire de navire garde ou manutentionne les marchandises, sa responsabilité est celle de l'entrepreneur de manutention.

Toutes les actions contre le consignataire sont prescrites par un an.

La loi applicable au consignataire est celle du port où il opère.

Les opérations de consignation sont des actes commerciaux accomplis pour le compte de l'armateur qui consistent notamment à :

- au départ, réceptionner la marchandise et émettre les connaissements, à l'arrivée la livrer au destinataire,
- pourvoir aux besoins normaux du navire et de l'expédition, préparer l'escale, assister le navire pendant l'escale, gérer tous les problèmes consécutifs à l'escale,
- effectuer pour le compte de l'armateur toutes les formalités et opérations découlant des dispositions applicables notamment en matière de sûreté, sécurité, et d'environnement,
- assurer la gestion des supports ou unités de transport multimodaux de la marchandise (conteneurs, remorques routières, remorques esclaves...) pour le compte de son armateur,
- recevoir tous actes judiciaires ou extra judiciaires destinés à l'armateur que le capitaine est habilité à recevoir,
- accomplir toute autre mission confiée par l'armateur.

L'agent maritime est un agent commercial qui opère dans le secteur maritime.

Il agit pour son mandant, l'armateur et accomplit toutes les missions qu'il lui confie.

C'est son représentant permanent.

L'agent maritime comme tout agent commercial est un mandataire professionnel indépendant. Son statut est déterminé par la loi du 25 juin 1991 conforme à la directive communautaire du 18 décembre 1986.

La loi applicable est pour un agent exerçant en France la loi française et sa responsabilité est celle d'un mandataire salarié.

La zone d'action de l'agent maritime est définie contractuellement. Elle est constituée d'un ou de plusieurs États ou d'une ou plusieurs régions.

L'agent maritime peut désigner des sous agents.

Il est ainsi notamment chargé de négocier et conclure les contrats, de la gestion des finances, de recherche de fret, de la mise en place d'une politique commerciale, de contacts avec la clientèle, de relations avec les autorités en charge des problèmes maritimes et ce, dans la zone qui le concerne. L'étendue de son pouvoir de représentation est déterminée par le contrat de mandat signé avec l'armateur.

Le consignataire de navires et l'agent maritime ont vocation à représenter plusieurs armateurs. Ils peuvent cependant n'en représenter qu'un seul; c'est ce que l'on appelle une organisation intégrée.

Le consignataire dans une organisation intégrée pourra avoir la personnalité morale ou ne pas l'avoir.

L'agent maritime peut également exercer ses activités dans le cadre d'une agence intégrée. Est considérée comme une agence intégrée, une société qui représente (en général) un seul armement qui détient la majorité des actions de l'agence. Une agence indépendante représente (en général) plusieurs armements et est juridiquement autonome de ses principaux.

Le statut d'agent commercial étant réservé aux entités ayant la personnalité morale, l'agent maritime intégré n'en bénéficiera que s'il jouit de l'autonomie juridique. »

ARTICLE 6 : COMPOSITION

La Fédération FACAM se compose :

- des organisations professionnelles territoriales, Associations, Syndicats ou Groupements Professionnels de Consignataires de Navires et d'Agents Maritimes (ci-après dénommés Associations professionnelles) actuellement existant dans les ports maritimes en France et dans les départements et territoires d'Outre-Mer, ou pouvant s'y constituer ultérieurement.
- en l'absence d'Association professionnelle localement structurée dans un port, des entreprises, sociétés et personnes morales qui y exercent une activité relevant du périmètre défini à l'article précédent, et agréées par le Comité de Direction.

ARTICLE 7 : CONDITIONS D'ADHÉSION

Les demandes d'adhésion sont examinées par le Comité de Direction.

Les demandes d'adhésion sont instruites par le Délégué général, et présentées au Comité de Direction qui statue.

Le Comité de Direction n'est pas tenu de justifier ses décisions.

Chaque syndicat, association, groupement, société dotée de la personnalité morale, doit formuler une demande d'admission séparée.

En cas de rejet par le Comité de Direction, le syndicat, association, groupement, société, ayant présenté une demande d'adhésion peut formuler un recours devant l'Assemblée Générale qui statue en dernière instance par un vote à bulletin secret.

La candidature de toute Association professionnelle, Syndicat, organisation professionnelle, société, personne morale désirant faire partie de la Fédération sera examinée, notamment selon les critères suivants :

- Exercer une activité relevant du périmètre tel qu'il est défini à l'article 5,
- N'être ni en état de cessation de paiement ni sous le coup d'une mise en redressement ou liquidation judiciaire ou amiable,
- Respecter l'ensemble des dispositions légales auxquelles sont soumises les sociétés notamment en matières sociale et fiscale,
- Ne participer ni directement, ni indirectement, à une activité contraire à l'objet syndical, défini à l'article 2, ni être membre de groupement agissant à l'encontre de l'activité exercée par la Fédération,
- Prendre l'engagement de se soumettre aux statuts, règlement intérieur et décisions de la Fédération.

ARTICLE 8 : CATÉGORIES DE MEMBRES

Membres adhérents

La FACAM se compose des organisations professionnelles territoriales, Associations professionnelles et syndicats portuaires, qui regroupent des entreprises exerçant l'activité de Consignataires de Navires et/ou d'Agents Maritimes, à raison d'un seul organisme par port, en France métropolitaine ou dans les Départements et Territoires d'Outre-Mer.

Les membres adhérents participent de plein droit à toutes les activités de la Fédération, ont le droit de vote et peuvent présenter des candidats lors des élections au Comité de Direction.

Membres associés

En l'absence d'Association professionnelle localement structurée dans un port, les entreprises exerçant l'activité de Consignataires de Navires et d'Agents Maritimes peuvent, à titre exceptionnel et après accord du Comité de Direction, participer aux travaux de la FACAM et bénéficier d'un service d'informations générales.

Les membres associés peuvent participer aux commissions ou groupes de travail et sont admis à siéger sans droit de vote aux Assemblées Générales.

Ils ne peuvent toutefois pas être candidats au Comité de Direction, mais le Comité de Direction peut coopter des personnalités qualifiées choisies parmi les membres associés.

TITRE II

RESSOURCES DE LA FÉDÉRATION

ARTICLE 9 : FINANCEMENT

La Fédération pourvoit à ses besoins financiers :

- d'une part, au moyen des cotisations et contributions versées par ses membres,
- d'autre part, au moyen de fonds, subventions et toutes autres ressources, dans les limites fixées par la loi.

ARTICLE 10 : COTISATIONS

Les conditions de fixation et d'assiette des cotisations de toutes les catégories de membres et les modalités de recouvrement sont établies par le Comité de Direction sur proposition du Président.

Tout versement effectué par un membre reste définitivement acquis à la Fédération.

Le recouvrement des cotisations est assuré sous le contrôle du Trésorier par les organes d'administration de la Fédération.

TITRE III

ADMINISTRATION DE LA FÉDÉRATION

ARTICLE 11 : ORGANISATION

Il est institué, au sein de la Fédération :

- un Comité de Direction,
- un Bureau.

ARTICLE 12 : COMITE DE DIRECTION

La Fédération est administrée par un Comité de Direction composé d'un représentant titulaire désigné par chaque Association professionnelle membre-adhérent, qui peut également dans les mêmes conditions désigner un représentant mandaté en cas d'absence du représentant titulaire.

Le Comité de Direction peut décider à la majorité absolue d'associer d'une manière permanente à ses travaux des personnalités connues pour leur compétence et dont il désire s'assurer les conseils. Ces personnalités cooptées auront voix consultative et non délibérative : leur nombre ne pourra excéder le tiers du nombre des Associations adhérentes; leur mandat aura une durée de deux ans et sera renouvelable.

Les Présidents d'Honneur ou Honoraires peuvent assister de droit avec une voix consultative à toutes les séances du Comité de Direction ou des Assemblées Générales auxquelles ils doivent être régulièrement convoqués.

ARTICLE 13 : BUREAU

Le Bureau est constitué par :

Le Président, qui prend le titre de Président de la Fédération

Le cas échéant, un Président Désigné

De deux à Quatre Vice-Présidents, dont le Président du SNAM

Un Secrétaire

Un Trésorier

ARTICLE 14 : ÉLECTION DU BUREAU

L'élection du Bureau par le Comité a lieu tous les deux ans dans la première réunion du Comité après l'Assemblée Générale, sous la présidence du Président sortant ou à défaut de celle du doyen d'âge, au scrutin secret ou à mains levées et à la majorité absolue des membres présents ou représentés.

Si un second tour de scrutin est nécessaire, l'élection aura lieu à la majorité relative.

Dans le cas où deux membres obtiendraient le même nombre de suffrages pour une même fonction, l'élection profite au plus âgé.

Le vote par mandat régulier est autorisé.

Les membres du Bureau sont nommés pour deux ans et rééligibles.

ARTICLE 15 : DÉLÉGATION DE POUVOIRS

Le Comité de Direction peut déléguer tout ou partie de ses pouvoirs, soit à un ou plusieurs de ses membres, soit au Bureau, soit encore au Délégué Général.

ARTICLE 16 :

FONCTIONS du PRÉSIDENT, des VICE-PRÉSIDENTS, du TRÉSORIER et du SECRÉTAIRE

Le Président représente la Fédération dans tous les actes vis-à-vis des tiers, auprès des Pouvoirs Publics, des administrations et en justice, à charge d'en rendre compte au Comité de Direction à sa prochaine réunion. Il convoque et préside les Assemblées générales, les réunions du Comité de Direction et du Bureau, dirige les débats, fait observer le règlement, reçoit toutes communications et les porte à la connaissance du Comité et de l'Assemblée Générale.

En cas de besoin, le Président peut donner mandat à un membre du Comité de Direction de le représenter ainsi que la Fédération auprès de toute personne morale ou physique, publique ou privée.

Les Vice-Présidents assistent le Président et le remplacent en cas d'absence.

Le Secrétaire assiste le Président, les Vice-Présidents et le Trésorier lors des réunions de Bureau et du Comité de Direction.

Le Délégué général administre les finances de la Fédération sous le contrôle du Trésorier. Il paye, sur autorisation du Président, qui en rend compte au Bureau, les dépenses de la Fédération.

Le Trésorier doit, chaque année, en fin d'exercice, faire vérifier son compte de gestion par le Bureau, et présenter les comptes de la Fédération lors de l'Assemblée Générale ordinaire annuelle.

Les fonds sont versés dans une banque désignée après délibération spéciale du Bureau, consignée au procès-verbal. Ils sont retirés sous la signature du Président, du Trésorier, ou du Délégué général agissant sous le contrôle du Trésorier.

ARTICLE 17 : FONCTIONNEMENT DU BUREAU ET DU COMITE DE DIRECTION

A – Bureau :

Le Bureau se réunit chaque fois que le Président le juge nécessaire.

B – Comité de Direction :

Le Comité de Direction se réunit soit sur convocation de son Président, soit sur demande écrite formulée auprès du Président par la moitié au moins de ses membres.

Le Comité a les pouvoirs les plus étendus pour l'administration de la Fédération ; il est chargé de l'administration des biens et intérêts de la Fédération.

Il donne délégation au Président pour choisir, nommer et révoquer tous agents, employés et cadres de la Fédération.

Il délègue au Président le pouvoir d'ester en justice dans le cadre de la défense des intérêts généraux de la profession. Sur mandat du Comité de Direction, le Président est autorisé à recourir à l'emprunt.

Dans l'intervalle de ses réunions, le Comité de Direction délègue ses pouvoirs au Président, représentant légal de la Fédération, et au Bureau.

Le Comité ne délibère valablement que sur les questions portées à l'ordre du jour.

Les décisions du Comité sont prises à la majorité des membres présents ou représentés. En cas d'égalité des voix, les votes seront départagés en pondérant le vote des membres du Comité de Direction par le nombre de droits de vote dont disposent les syndicats ou associations portuaires membres-adhérents qu'ils représentent en Assemblée Générale.

Le vote au scrutin secret est de droit lorsqu'il est réclamé par le quart des membres présents.

Le Comité examine tous les documents, rapports, propositions, etc...qui lui sont adressés et statue sur la suite à leur donner.

Le Comité se réunit au siège de la Fédération ou en tout autre lieu indiqué dans la convocation.

ARTICLE 18 : PROCÈS-VERBAUX

Les délibérations du Bureau et du Comité de Direction sont constatées par des procès-verbaux ou comptes-rendus signés par le Président de la séance à laquelle ils se rapportent ou, à défaut, par deux membres du Bureau. Des extraits de ces procès-verbaux ou comptes-rendus sont signés par le Président de la Fédération ou un vice-président.

TITRE IV

ASSEMBLÉES GÉNÉRALES

ARTICLE 19 : ASSEMBLÉES GÉNÉRALES ORDINAIRES

L'Assemblée Générale est composée de tous les membres à jour de leurs cotisations.

Les membres de chaque Association professionnelle membre-adhérent et les membres associés sont convoqués obligatoirement en Assemblée Générale ordinaire une fois par an à l'effet d'entendre le compte rendu annuel des travaux, d'approuver les comptes, d'approuver la constitution de réserves que le Comité de Direction peut proposer de créer et les conditions générales de leur application, de statuer sur toutes les propositions du Comité de Direction, de ratifier les admissions faites par le Comité de Direction.

Aucune proposition ne peut être présentée aux délibérations de l'Assemblée Générale qui n'aura pas été préalablement soumise au Comité de Direction précédant l'Assemblée.

L'Assemblée Générale se réunit, en outre, autant de fois que de besoin dans l'année, soit sur convocation à l'initiative du Président, soit à la demande écrite formulée auprès de lui par la moitié des membres membres-adhérents.

ARTICLE 20 : ASSEMBLÉES GÉNÉRALES EXTRAORDINAIRES

Les Assemblées Générales Extraordinaires sont convoquées par le Président, soit spontanément, soit obligatoirement, s'il est saisi d'une demande formulée sur cet objet par deux tiers des membres adhérents au moins.

L'ordre du jour de ces Assemblées Générales Extraordinaires doit être limité à l'objet précis qui en motive la réunion.

Une Assemblée Générale Extraordinaire seule pourra délibérer sur les modifications à apporter aux Statuts de la Fédération ou sur sa dissolution. Dans ce cas, la délibération ne sera valable qu'autant que les deux tiers des membres adhérents seront présents ou représentés.

Si cette condition n'est pas remplie, l'Assemblée sera ajournée à une autre date, sans que le délai entre les deux réunions ne puisse être inférieur à 10 jours.

La convocation à cette seconde Assemblée portera mention que la première n'a pas pu délibérer à défaut du quorum qui reste exigé.

ARTICLE 21 : DISPOSITIONS GÉNÉRALES POUR LES ASSEMBLÉES

a) Les Assemblées Générales Ordinaires et les Assemblées Générales Extraordinaires sont présidées par le Président, ou en son absence, par un vice-président, ou à défaut par tout autre membre du Comité de Direction désigné par ce Comité.

b) Ces Assemblées ne peuvent délibérer que sur les questions portées à leur ordre du jour.

c) Sauf dispositions contraires des présents Statuts, le scrutin est public. Le scrutin secret est cependant de droit s'il est demandé par un tiers au moins des membres-adhérents présents.

d) Pour les votes aux Assemblées Générales, les associations membres-adhérents peuvent confier leur vote au représentant qu'elles désignent en leur sein et leurs pouvoirs à un autre membre-adhérent.

Un même membre-adhérent ne peut toutefois recevoir plus de deux pouvoirs.

e) Sauf dispositions contraires des présents statuts, les décisions sont prises à la majorité des suffrages exprimés.

f) Les convocations sont adressées par courrier postal ou électronique, au moins 7 jours avant la date fixée pour une Assemblée Générale Ordinaire ou Extraordinaire.

Elles doivent mentionner l'ordre du jour.

Ce délai peut être abrégé en cas d'urgence.

ARTICLE 22 : DROITS DE VOTE

Chaque Association professionnelle membre-adhérent à jour de ses cotisations dispose :

Voix statutaires :

- Ports Autonomes Maritimes métropolitains : chaque port dispose de deux voix statutaires
- Autres Ports (Ports non Autonomes métropolitains et Ports maritimes des Départements et Territoires d'Outre-Mer) : chaque port dispose d'une voix statutaire.

Voix supplémentaires :

Des voix supplémentaires sont attribuées aux ports selon un barème par tranches établi en fonction du montant total des cotisations qu'ils ont acquittées au cours de l'année précédente (ou, pour les nouveaux adhérents, des cotisations qu'ils auraient versées s'ils avaient été adhérents au début de l'exercice).

Indivisibilité :

Les droits de vote dont dispose chaque port sont indivisibles ; la même règle s'applique lorsqu'un port donne pouvoir à un autre membre-adhérent.

Règles de plafonnement :

Un port ne peut se voir attribuer plus de trois voix supplémentaires, et ce sous réserve que le nombre de voix statutaires et supplémentaires dont il dispose ne dépasse pas 15 % du nombre total des voix des membres de la Fédération.

Modification du barème :

Les tranches fixées par ce barème sont établies chaque année par le Comité de Direction.

TITRE V

DISCIPLINE SYNDICALE

ARTICLE 23 : DISCIPLINE

L'adhésion à la Fédération comporte pour les membres l'obligation de se conformer aux décisions prises par l'Assemblée Générale Ordinaire et au Règlement intérieur s'il existe.

Les décisions de cette nature devront porter sur des questions explicitement mentionnées dans l'ordre du jour de la réunion, annexé à la convocation, comme étant susceptibles de donner lieu à la mise en jeu de la discipline professionnelle découlant de l'appartenance à la Fédération.

Elles devront, en outre, être prises à une majorité au moins égale aux deux tiers du total des droits de vote attribués aux membres de la Fédération et aux trois quarts des voix des membres présents ou représentés.

Dans le cas où un membre contreviendrait aux décisions prises dans les conditions précitées par l'Assemblée Générale, il serait passible de sanctions décidées par le Comité de Direction et pouvant aller jusqu'à l'exclusion de la Fédération.

ARTICLE 24 :

OBLIGATIONS DU CONSIGNATAIRE ET DE L'AGENT MARITIME

Le consignataire / l'agent maritime doit :

1. - s'acquitter de façon constante de ses obligations envers son ou ses commettants avec honnêteté, intégrité et impartialité,
2. - respecter une norme de compétence afin de fournir d'une manière consciencieuse, diligente et efficace, toutes les prestations qu'il s'engage à fournir en sa qualité de consignataire / d'agent maritime.
3. - respecter toutes les lois et autres réglementations nationales ayant trait aux obligations qu'il contracte.
4. - exercer les soins attentifs et raisonnables propres à se garder des pratiques frauduleuses.

ARTICLE 25 : LABEL

I - DÉFINITION DU LABEL

Le Label constitue une attestation de garantie délivrée par la Fédération des Associations de Consignataires de Navires et Agents Maritimes de France.

Ce Label répond aux normes suivantes :

- a) maintenir un haut niveau d'éthique professionnelle et de conduite professionnelle chez les consignataires de navires et agents maritimes,
- b) favoriser l'acquisition d'un haut niveau de formation et d'expérience professionnelle, essentiel à l'efficacité des prestations,
- c) encourager l'intervention de consignataires de navires et d'agents maritimes solides et fiables dans le domaine financier,
- d) contribuer à la lutte contre la fraude maritime,
- e) donner aux Associations professionnelles des principes directeurs pour l'établissement et le maintien d'un système efficace de société de consignation / d'agence maritime.

II - DÉLIVRANCE DU LABEL

Le Label est délivré par la Fédération des Associations des Consignataires et Agents Maritimes de France, sur présentation d'un dossier établi par l'Association professionnelle concernée pour chacun de ses Adhérents et après examen par une Commission composée de six membres de la Profession, plus un représentant dûment mandaté de l'Association professionnelle concernée. Les membres de la Commission sont désignés par le Comité de Direction pour une période de deux ans renouvelable.

Dans sa demande le candidat doit prendre l'engagement formel :

- de respecter tous les règlements et disciplines professionnels figurant dans les statuts de son Association professionnelle ainsi que dans ceux de la Fédération,
- de se conformer aux décisions que la Commission de Discipline de la Fédération, prévue à l'article 26 ci-après, prendrait à son égard,
- de faire figurer sur ses en-têtes de papier à lettres tous signes distinctifs choisis par la Fédération.

Sa demande doit en outre justifier des critères suivants :

A- Qualifications professionnelles

Pour être réputé qualifié sur le plan professionnel, le responsable local d'une société de consignation / d'une agence maritime doit :

1- a) avoir acquis l'expérience nécessaire de la profession en travaillant au moins cinq ans à un poste de responsabilité chez un consignataire ou un agent maritime qualifié,

b) être d'une honorabilité reconnue et pouvoir justifier de sa bonne réputation et de sa compétence, au moyen d'un contrôle sanctionné par l'approbation officiellement notifiée d'au moins deux consignataires ou agents maritimes de bonne réputation qui travaillent aussi dans sa branche et dans son aire d'activité géographique,

c) avoir réussi aux examens professionnels requis par les associations professionnelles compétentes, de Validation des Acquis de l'Expérience, ou tout autre modalité de reconnaissance des aptitudes professionnelles,

2 - S'il s'agit d'une personne morale, celle-ci doit employer des cadres ayant les qualifications professionnelles ci-dessus de façon à être assurée de bien s'acquitter de ses fonctions.

B - Conditions financières

Pour être réputés financièrement solide et fiable une personne morale et le cas échéant le consignataire/ l'agent maritime pris individuellement doivent :

a) disposer de ressources financières proportionnées à leur activité,

b) avoir contracté une assurance responsabilité civile adéquate auprès d'une compagnie d'assurance ou d'une mutuelle reconnue dans le domaine international pour couvrir toutes les responsabilités professionnelles ; en produire la preuve auprès de la Fédération. Dans le cas où cette assurance serait à échéance annuelle, la preuve de sa réalité devra être fournie chaque année.

III - RESPECT DU LABEL

Les associations professionnelles doivent veiller à ce que les règles ci-dessus soient observées. Dans les cas avérés d'inobservation, ces cas relèveront de la Commission de Discipline tels que sa structure et son fonctionnement sont définis ci-après.

ARTICLE 26 : COMMISSION DE DISCIPLINE

I – Rôle

Une commission de discipline est instituée. Elle constitue un organe statutaire de la Fédération au même titre que le Comité de Direction et le Président de la Fédération.

En fonction des engagements pris par les Membres des Associations professionnelles de consignataires et d'agents maritimes lors de la délivrance du Label par la Fédération, il importe que toute infraction à leurs règles et aux obligations de la Profession soit déférée à la Commission de Discipline pour sanction, s'il y a lieu.

De tels infractions ou manquements, qu'ils aient été relevés directement par le Président de la Fédération ou par le Comité de Direction, ou qu'ils aient fait l'objet d'une plainte de la part d'un Membre d'une Association professionnelle ou encore qu'ils aient été portés à la connaissance du Président par l'Administration, une personne ou un organisme extérieur à la Fédération, donnent lieu immédiatement à l'ouverture d'un dossier.

Après enquête sommaire, le Président de la Fédération ou, dans la mesure où le Président est concerné par l'affaire à un titre quelconque, l'un des membres du Comité de Direction, qui n'est ni concerné par l'affaire en cause, ni membre de la Commission de Discipline désigné par le Comité de Direction, convoque l'intéressé, lui fait part des faits qui lui sont reprochés et recueille ses observations et explications. S'il y a lieu, il lui accorde un délai de quinze jours maximum pour rassembler sa documentation.

Au terme de cette enquête et dans les cinq jours qui suivent, le Président, ou son substitut, avec l'avis conforme du Comité de Direction, décide si l'affaire nécessite ou ne nécessite pas qu'il lui soit donné suite. Dès lors :

- dans le premier cas, le dossier est aussitôt remis à la Commission de Discipline, constituée comme il est précisé ci-après ;
- dans le deuxième cas, le dossier est classé.

Dans les deux cas, la décision prise par le Président ou son substitut est notifiée à l'intéressé. S'il y a eu plainte, le plaignant en est également informé.

II - Constitution

La Commission de Discipline est composée de cinq Membres de la Profession, nommés pour deux ans par le Comité de Direction et éventuellement renouvelables.

Des suppléants - au nombre de trois - sont également, et dans les mêmes conditions que les titulaires, nommés pour siéger aux lieu et place de tout titulaire ne pouvant prendre part aux délibérations et décisions de la Commission, conformément à l'alinéa ci-après ou pour tout autre motif. La désignation d'un suppléant appelé à siéger en remplacement d'un titulaire empêché est effectuée en Commission de Discipline par tirage au sort.

Tout Membre de la Commission de Discipline, partie à l'affaire qui est soumise à l'appréciation de la Commission, ne peut valablement prendre part aux délibérations et décisions de cette dernière.

Dès sa première réunion, la Commission de Discipline désigne au sein de ses Membres celui qui présidera ses travaux.

Le Secrétariat de la Commission de Discipline est assuré par le Délégué ou Secrétaire Général de la Fédération.

Chaque personnalité siégeant à cette Commission est tenue au secret des travaux de la Commission.

III - Pouvoirs

La Commission de Discipline ainsi constituée a tous pouvoirs pour :

- convoquer par écrit, avec un préavis de quinze jours, l'intéressé et entendre ses explications,
- convoquer le plaignant et recueillir toutes précisions complémentaires utiles,
- donner décharge des documents que l'intéressé, le plaignant et/ou toute autre personne sont susceptibles de déposer entre ses mains,
- consulter, si besoin est, toute personne membre de la Fédération ou même lui étant étrangère et dont l'avis est susceptible de l'éclairer notamment du point de vue légal, technique, etc.,
- procéder à toutes confrontations et aussi à toutes conciliations que l'intérêt de la Profession et de la Fédération justifierait.

IV - Instruction

La Commission de Discipline fixe les dates de ses réunions et mène aussi rapidement que possible l'instruction du litige qui lui a été confié. Sauf impossibilité matérielle, dont il est rendu compte au Président de la Fédération, ou à son substitut, la décision de la Commission de Discipline doit être rendue dans le délai maximum de deux mois de la réception du dossier.

La convocation de l'intéressé doit comporter la mention des faits qui sont retenus à son encontre.

L'intéressé peut se faire assister par un autre Membre de la Fédération et/ou par un avocat de son choix.

L'intéressé a le droit de prendre communication des pièces, décisions, délibérations et consultations soumises à l'appréciation de la Commission de Discipline quinze jours avant la date de la réunion.

La convocation de l'intéressé doit être constatée au procès-verbal de la réunion de la Commission de Discipline.

L'intéressé qui, régulièrement convoqué, ne se présente pas, ne suspend pas l'action déclenchée contre lui. L'instruction suit cours et la sanction, s'il y en a une, est prononcée par défaut. La sanction devient définitive et exécutoire.

V - Sanctions

Les sanctions dont la Commission de Discipline dispose sont :

- l'avertissement verbal,
- la réprimande écrite,
- le blâme écrit,
- la suspension du Label pour une durée déterminée,
- la radiation du Label.

En outre, la publicité à donner dans le cadre de la Profession à la sanction prononcée est laissée à l'initiative de la Commission et doit figurer dans sa décision.

Le fait pour un Membre d'une Association professionnelle d'avoir accusé à tort un autre Membre constitue un manquement qui doit en principe être frappé d'une sanction. La décision est de la compétence de la Commission de Discipline.

VI - Notification

La décision de la Commission de Discipline est notifiée par le Président de la Fédération, ou son substitut, à l'intéressé par lettre recommandée avec accusé de réception. Elle est exécutoire immédiatement, sauf disposition contraire insérée par la Commission dans sa décision. Le bénéfice du sursis peut être accordé dans ces mêmes conditions.

VII - Compétence

Tout ce qui touche à la discipline statutaire, à l'observation des obligations professionnelles, au respect des règles syndicales et de bonne confraternité, peut être soumis par le Comité de Direction de la Fédération à l'examen de la Commission de Discipline.

TITRE VI

DÉMISSION - RADIATION – EXCLUSION

ARTICLE 27 : DÉMISSION

Tout membre de la Fédération peut se retirer à tout moment ; il doit en donner avis par lettre recommandée avec accusé de réception adressée au Président.

Il doit être à jour de ses cotisations, au sens de l'article 29 des présents statuts.

ARTICLE 28 : RADIATION

Le Comité de Direction prononce la radiation de tout membre ne remplissant plus les conditions et engagements prévus à l'Article 7 des présents Statuts.

La radiation sera prononcée après que l'intéressé ait été invité par lettre recommandée envoyée 10 jours au moins à l'avance, à se présenter devant le Comité pour fournir à ce dernier toutes explications utiles.

La radiation peut être envisagée pour non-paiement de la cotisation à la Fédération. La radiation aura un caractère automatique un mois après une mise en demeure restée infructueuse de s'acquitter des sommes correspondant à un appel de cotisations.

ARTICLE 29 : EXCLUSION

Le Comité de Direction cite devant lui, d'office ou sur demande qui lui en est faite par un ou plusieurs membres, tout membre de la Fédération dont les opérations lui paraissent contraires à la loyauté ou à la probité commerciale, ou dont les actes ne lui paraissent pas conformes au bon renom ou aux intérêts de la Profession.

Si le membre convoqué ne comparait pas après deux invitations, ou s'il ne justifie pas des faits relevés contre lui, le Comité peut prononcer son exclusion.

ARTICLE 30 : VOTES

Les votes concernant les radiations et les exclusions sont émis au scrutin secret.

La radiation ou l'exclusion ne peut être prononcée qu'à une majorité au moins égale à la moitié des droits de vote attribués aux membres du Comité.

ARTICLE 31 : RECOURS

Toute décision d'exclusion ou de radiation devra être notifiée par lettre recommandée avec accusé de réception à l'adhérent qui en est l'objet.

Celui-ci pourra former un recours contre la décision d'exclusion ou de radiation prononcée contre lui, dans un délai d'un mois à compter de cette notification, par courrier recommandé adressé au Président.

Il sera alors entendu par la plus prochaine Assemblée Générale ordinaire à laquelle il sera convoqué dans le délai prévu à l'Article 22 des présents statuts.

ARTICLE 32 : COTISATION

Le membre démissionnaire, radié, ou exclu, doit la cotisation afférente aux six mois qui suivent sa démission, sa radiation ou son exclusion.

TITRE VII

DISSOLUTION

ARTICLE 33 : DÉVOLUTION

En cas de dissolution de la Fédération décidée par une Assemblée Générale Extraordinaire, dans les termes de l'Article 21 des présents Statuts, comme en cas de dissolution prononcée par voie de justice, l'Assemblée Générale Extraordinaire nommera un ou plusieurs liquidateurs sur la proposition desquels elle se prononcera sur la dévolution des biens mobiliers et immobiliers, corporels ou incorporels, constituant l'actif net, conformément à la Loi. En aucun cas ils ne peuvent être répartis entre les membres adhérents.

TITRE VIII

DISPOSITIONS DIVERSES

ARTICLE 34 : RÈGLEMENT INTÉRIEUR

Le Comité de Direction peut établir un règlement intérieur qui détermine les détails d'exécution des présents Statuts.

Il pourra apporter des modifications, en cas de besoin, à ce Règlement Intérieur.

Elles seront notifiées par courrier postal ou électronique aux membres de la Fédération.

ARTICLE 35 : DÉPÔT

Tous pouvoirs sont donnés au porteur d'un exemplaire des présents Statuts pour effectuer tout dépôt prescrit par la Loi et pour renouveler ce dépôt chaque fois qu'il y aura lieu.

Copie certifiée conforme, le 7 juin 2007
Le Président,
Charles GÉNIBREL

ANNEXE

Droits de vote en Assemblée Générale et en Comité de Direction

Le droit de vote des membres-adhérents (article 22) est organisé de la façon suivante :

Voix statutaires :

- Ports Autonomes Maritimes métropolitains :

Chaque port dispose de deux voix statutaires.

- Autres Ports :

- . Ports non Autonomes métropolitains
- . Ports maritimes des Départements et Territoires d'Outre-Mer

Chaque port dispose d'une voix statutaire.

Voix supplémentaires :

Des voix supplémentaires sont attribuées aux ports selon un barème par tranches établi en fonction du montant total des cotisations qu'ils ont acquittées au cours de l'année précédente:

- de 2501 € à 8500 € 1 voix supplémentaire
- de 8501 € à 17000 €2 voix supplémentaires
- + de 17001 €3 voix supplémentaires

Règles de plafonnement :

Le nombre de voix supplémentaires est plafonné à 3 par port, sous réserve qu'un même port ne dispose pas d'un nombre de voix statutaires et supplémentaires supérieur à 15% du nombre total des voix des membres de la Fédération.

Modification du barème :

Les tranches fixées par ce barème sont établies chaque année par le Comité de Direction.



The Federation of National Associations of Ship Brokers and Agents

STANDARD LINER AND GENERAL AGENCY AGREEMENT

Revised and adopted 2001

Approved by BIMCO 2001

It is hereby agreed between:

.....of.....(hereinafter referred to as the Principal)

and

.....of.....(hereinafter referred to as the Agent)

on theday of20.....

that:

- 1.00 The Principal hereby appoints the Agent as its Liner Agent for all its owned and/or chartered vessels including any space or slot charter agreement serving the trade between and
- 1.01 This Agreement shall come into effect onand shall continue until..... Thereafter it shall continue until terminated by either party giving to the other notice in writing, in which event the Agreement shall terminate upon the expiration of a period ofmonths from the date upon which such notice was given.
- 1.02 The territory in which the Agent shall perform its duties under the Agreement shall be..... hereinafter referred to as the "Territory".
- 1.03 This Agreement covers the activities described in section 3.....
- 1.04 The Agent undertakes not to accept the representation of other shipping companies nor to engage in NVOCC or such freight forwarding activities in the Territory, which are in direct competition to any of the Principal's transportation activities, without prior written consent, which shall not unreasonably be withheld.
- 1.05 The Principal undertakes not to appoint any other party in the Agent's Territory for the services defined in this Agreement.
- 1.06 The established custom of the trade and/or port shall apply and form part of this Agreement.
- 1.07 In countries where the position of the agent is in any way legally protected or regulated, the Agent shall have the benefit of such protection or regulation.
- 1.08 All aspects of the Principal's business are to be treated confidentially and all files and records pertaining to this business are the property of the Principal.

2.0 Duties of the Agent

- 2.01 To represent the Principal in the Territory, using his best endeavours to comply at all times with any reasonable specific instructions which the Principal may give, including the use of Principal's documentation, terms and conditions.
- 2.02 In consultation with the Principal to recommend and/or appoint on the Principal's behalf and account, Sub-Agents.
- 2.03 In consultation with the Principal to recommend and/or to appoint on the Principal's behalf and account, Stevedores, Watchmen, Tallymen, Terminal Operators, Hauliers and all kinds of suppliers.

- 2.04 The Agent will not be responsible for the negligent acts or defaults of the Sub-Agent or Sub-Contractor unless the Agent fails to exercise due care in the appointment and supervision of such Sub-Agent or Sub-Contractor.
Notwithstanding the foregoing the Agent shall be responsible for the acts of his subsidiary companies appointed within the context of this Clause.
- 2.05 The Agent will always strictly observe the shipping laws and regulations of the country and will indemnify the Principal for fines, penalties, expenses or restrictions that may arise due to the failure of the Agent to comply herewith.

3.0 **Activities of Agent** (Delete those which do not apply)

3.1 Marketing and Sales

- 3.11 To provide marketing and sales activities in the Territory, in accordance with general guidelines laid down by the Principal, to canvass and book cargo, to publicise the services and to maintain contact with Shippers, Consignees, Forwarding Agents, Port and other Authorities and Trade Organisations.
- 3.12 To provide statistics and information and to report on cargo bookings and use of space allotments. To announce sailing and/or arrivals, and to quote freight rates and announce freight tariffs and amendments.
- 3.13 To arrange for public relations work (including advertising, press releases, sailing schedules and general promotional material) in accordance with the budget agreed with the Principal and for his account.
- 3.14 To attend to conference, consortia and /or alliance matters on behalf of the Principal and for the Principal's account.
- 3.15 To issue on behalf of the Principal Bills of Lading and Manifests, delivery orders, certificates and such other documents.

3.2 Port Agency

- 3.21 To arrange for berthing of vessels, loading and discharging of the cargo, in accordance with the local custom and conditions.
- 3.22 To arrange and co-ordinate all activities of the Terminal Operators, Stevedores, Tallymen and all other Contractors, in the interest of obtaining the best possible operation and despatch of the Principal's vessel.
- 3.23 To arrange for calling forward, reception and loading of outward cargo and discharge and release of inward cargo and to attend to the transhipment of through cargo.
- 3.24 To arrange for bunkering, repairs, husbandry, crew changes, passengers, ship's stores, spare parts, technical and nautical assistance and medical assistance.
- 3.25 To carry out the Principal's requirements concerning claims handling, P & I matters, General Average and/or insurance, and the appointment of Surveyors.
- 3.26 To attend to all necessary documentation and to attend to consular requirements.
- 3.27 To arrange for and attend to the clearance of the vessel and to arrange for all other services appertaining to the vessel's movements through the port.
- 3.28 To report to the Principal the vessel's position and to prepare a statement of facts of the call and/or a port log.
- 3.29 To keep the Principal regularly and timely informed on Port and working conditions likely to affect the despatch of the Principal's vessels.

3.3 Container and Ro/Ro Traffic

Where "equipment" is referred to in the following section it shall comprise container, flat racks, trailers or similar cargo carrying devices, owned, leased or otherwise controlled by the Principal.

- 3.31 To arrange for the booking of equipment on the vessel.
- 3.32 To arrange for the stuffing and unstuffing of LCL cargo at the port and to arrange for the provision of inland LCL terminals.

- 3.33 To provide and administer a proper system, or to comply with the principal's system for the control and registration of equipment. To organise equipment stock within the Territory and make provision for storage, positioning and repositioning of the equipment.
- 3.34 To comply with Customs requirements and arrange for equipment interchange documents in respect of the movements for which the Agent is responsible and to control the supply and use of locks, seals and labels.
- 3.35 To make equipment available and to arrange inland haulage.
- 3.36 To undertake the leasing of equipment into and re-delivery out of the system.
- 3.37 To operate an adequate equipment damage control system in compliance with the Principal's instructions. To arrange for equipment repairs and maintenance, when and where necessary and to report on the condition of equipment under the Agent's control.

General Agency

- 3.41 To supervise activities and co-ordinate all marketing and sales activities of Port, Inland Agents and/or Sub-agents in the Territory, in accordance with general guidelines laid down by the Principal and to use every effort to obtain business from prospective clients and to consolidate the flow of statistics and information.
- 3.42 To supervise and co-ordinate all activities of Port, Inland Agents and/or Sub-agents as set forth in the agreement, in order to ensure the proper performance of all customary requirements for the best possible operation of the Principal's vessel in the G.A.'s Territory.
- 3.43 In consultation with the Principal to recommend and/or appoint on the Principal's behalf and account Port, Inland Agents, and/or Sub-Agents if required.
- 3.44 To provide Port, Inland Agents and/or Sub-agents with space allocations in accordance with the Principal's requirements.
- 3.45 To arrange for an efficient rotation of vessels within the Territory, in compliance with the Principal's instructions and to arrange for the most economical despatch in the ports of its area within the scope of the sailing schedule.
- 3.46 To liaise with Port Agents and/or Sub-agents if and where required, in the Territory in arranging for such matters as bunkering, repairs, crew changes, ship's stores, spare parts, technical, nautical, medical assistance and consular requirements
- 3.47 To instruct and supervise Port, Inland Agents and/or Sub-Agents regarding the Principal's requirements concerning claims handling, P & I matters and/or insurance, and the appointment of Surveyors. All expenses involved with claims handling other than routine claims are for Principal's account.

3.5 Accounting and Finance

- 3.51 To provide for appropriate records of the Principal's financial position to be maintained in the Agent's books, which shall be available for inspection and to prepare periodic financial statements.
- 3.52 To check all vouchers received for services rendered and to prepare a proper disbursement account in respect of each voyage or accounting period.
- 3.53 To advise the Principal of all amendments to port tariffs and other charges as they become known.
- 3.54 To calculate freight and other charges according to Tariffs supplied by the Principal and exercise every care and diligence in applying all terms and conditions of such Tariffs or other freight agreements. If the Principal organises or employs an organisation for checking freight calculations and documentation the costs for such checking to be entirely for the Principal's account.
- 3.55 To collect freight and related accounts and remit to the Principal all freights and other monies belonging to the Principal at such periodic intervals as the Principal may require. All bank charges to be for the Principal's account. The Agent shall advise the Principal of the customary credit terms and arrangements. If the Agent is required to grant credit to customers due to commercial reasons, the risk in respect of outstanding collections is for the Principal's account unless the Agent has granted credit without the knowledge and prior consent of the Principal.
- 3.56 The Agent shall have authority to retain money from the freight collected to cover all past and current disbursements, subject to providing regular cash position statements to the Principal.

- 3.57 The Agent in carrying out his duties under this Agreement shall not be responsible to the Principal for loss or damage caused by any Banker, Broker or other person, instructed by the Agent in good faith unless the same happens by or through the wilful neglect or default of the Agent. The burden of proving the wilful neglect of the Agent shall be on the Principal.

4.0 Principal's Duties

- 4.01 To provide all documentation, necessary to fulfil the Agent's task together with any stationery specifically required by the Principal.
- 4.02 To give full and timely information regarding the vessel's schedules, ports of call and line policy insofar as it affects the port and sales agency activities.
- 4.03 To provide the Agents immediately upon request with all necessary funds to cover advance disbursements unless the Agent shall have sufficient funds from the freights collected.
- 4.04 The Principal shall at all times indemnify the Agent against all claims, charges, losses, damages and expenses which the Agent may incur in connection with the fulfilment of his duties under this Agreement. Such indemnity shall extend to all acts, matters and things done, suffered or incurred by the Agent during the duration of this Agreement, notwithstanding any termination thereof, provided always, that this indemnity shall not extend to matters arising by reason of the wilful misconduct or negligence of the Agent.
- 4.05 Where the Agent provides bonds, guarantees and any other forms of security to Customs or other statutory authorities then the Principal shall indemnify and reimburse the Agent immediately such claims are made, provided they do not arise by reason of the wilful misconduct or the negligence of the Agent.
- 4.06 If mutually agreed the Principal shall take over the conduct of any dispute which may arise between the Agent and any third party as a result of the performance of the Agent's duties.

5.0 Remuneration

- 5.01 The Principal agrees to pay the agent and the Agent accepts, as consideration for the services rendered, the commissions and fees set forth on the schedule attached to this Agreement. Any fees specified in monetary units in the attached schedule shall be reviewed every 12 months and if necessary adjusted in accordance with such recognised cost of living index as is published in the country of the Agent.
- 5.02 Should the Principal require the Agent to undertake full processing and settlement of claims, then the Agent is entitled to a separate remuneration as agreed with the Principal and commensurate with the work involved.
- 5.03 The remuneration specified in the schedule attached is in respect of the ordinary and anticipated duties of the Agent within the scope of this Agreement. Should the Agent be required to perform duties beyond the scope of this Agreement then the terms on which the Agent may agree to perform such duties will be subject to express agreement between the parties. Without prejudice to the generality of the foregoing such duties may include e.g. participating in conference activities on behalf of the Principal, booking fare-paying passengers, sending out general average notices and making collections under average bonds insofar as these duties are not performed by the average adjuster.
- 5.04 If the Tariff currency varies in value against the local currency by more than 10% after consideration of any currency adjustment factor existing in the trade the basis for calculation of remuneration shall be adjusted accordingly.
- 5.05 Any extra expenses occasioned by specific additional requirements of the Principal in the use of computer equipment and systems for the performance of the Agent's duties to the Principal shall be borne by the Principal.
- 5.06 The Principal is responsible for all additional expenses incurred by the Agent in connecting its computers to any national or local port community system.

6.0 Duration

- 6.01 This agreement shall remain in force as specified in clause 1.01 of this Agreement. Any notice of termination shall be sent by registered or recorded mail.
- 6.02 If the Agreement for any reason other than negligence or wilful misconduct of the Agent should be cancelled at an earlier date than on the expiry of the notice given under clause 1.01 hereof, the Principal shall compensate the Agent. The compensation payable by the Principal to the agent shall be determined in accordance with clause 6.04 below.

- 6.03 If for any reason the Principal withdraws or suspends the service, the Agent may withdraw from this agreement forthwith, without prejudice to its claim for compensation.
- 6.04 The basis of compensation shall be the monthly average of the commission and fees earned during the previous 12 months or if less than 12 months have passed then a reasonable estimate of the same, multiplied by the number of months from the date of cancellation until the contract would have been terminated in accordance with clause 1.01 above. Furthermore the gross redundancy payments, which the Agent and/or Sub-Agent(s) is compelled to make to employees made redundant by reason of the withdrawal or suspension of the Principal's service, or termination of this Agreement, shall also be taken into account.
- 6.05 The Agent shall have a general lien on amounts payable to the Principal in respect of any undisputed sums due and owing to the Agent including but not limited to commissions, disbursements and duties.

7.0 Jurisdiction

- 7.01 a) This Agreement shall be governed by and construed in accordance with the laws of the country in which the Agent has its principal place of business and any dispute arising out of or in connection with this Agreement shall be referred to arbitration in that country subject to the procedures applicable there.
- b) This Agreement shall be governed by and construed in accordance with the laws of and any dispute arising out of or in connection with this Agreement shall be referred to arbitration at, subject to the procedures applicable there.
- c) Any dispute arising out of this Agreement shall be referred to arbitration at.....subject to the law and procedures applicable there.

(subclauses [a] [b] & [c] are options. If [b] or [c] are not filled in then [a] shall apply.)

REMUNERATION SCHEDULE BELONGING TO STANDARD LINER AND GENERAL AGENCY AGREEMENT

Between.....and.....date.....
 (As Principal) (As Agent)

The Agent is entitled to the following remuneration based on all total freight earnings (including any surcharges,(eg BAF, CAF) handling charges (eg THC) and freight additional including inland transport which may be agreed) of the Principal's liner service to and from the Territory to be paid in Agent's local currency. The total remuneration per call shall not in any case be lower than the local fee applicable

1. 1. Where the Agent provides all the services enumerated in this Agreement the Commission shall be:

Services outward.....%	[Min per cont or tonne/cbm]	} MIN
		}
inward.....%	[Min per cont or tonne/cbm]	} LUMP SUM
2.% for cargo when only booking is involved. [Min per cont] } PER
3.% for cargo when only handling is involved. [Min..... per cont] } CALL

("only handling" in the remuneration schedule is so defined that the duties of an Agent are to call forward and otherwise arrange for the cargo to be loaded on board, where the specific booking has been made elsewhere and acknowledged as such by the shipper as nominated for the Principal's service.

4. In respect of movements of cargo outside the Agent's Territory.....% of the gross total freight is payable in cases where only collection of freight is involved.
5. An additional fee for containers and/or units entering or leaving the inventory control system of the Agent a fee of..... per unit.
2. 1.% for cargo loaded on board in bulk. [Min per tonne / cbm]
2.% for cargo discharged in bulk. [Min per tonne / cbm]

3. Where the Agent provides only the services as a non-port agent the remuneration shall be:

When actually booked/originating from this area:

1. Services outward% [Min per cont or tonne / cbm]
- inward% [Min per cont or tonne / cbm]
2. An additional fee for containers and/or units entering or leaving the inventory control system of the Agent a fee of per unit.

4. Where the Agent provides only the services as a port agent the remuneration shall be:

1.% for cargo loaded on board in bulk. [Min per tonne / cbm]
2.% for cargo discharged in bulk. [Min per tonne / cbm]

5. Clearance and ship's husbandry fee shall be as agreed.

6. A Commission of % shall be paid on all ancillary charges collected by the Agent on behalf of the Principal such as Depot Charges, Container Demurrage, Container Damage etc.

7. Communications: The Principal will either pay actual communication expenses on a cost plus basis or pay a lumpsum monthly on an average cost plus basis, to be review able.

8. Travelling expenses: When the Agent is requested by the Principal to undertake journeys of any significant distance and/or duration, all travel expenses including accommodation and other expenses will be for the Principal's account.

9. Documentary and Administrative Charges: Such charges to be levied as appropriate by the Agent to cargo interests and to remain with the Agent even if related to the trade of the principal.

10. In case of Transhipment Cargo, a transhipment fee of per cont / tonne / cbm is charged by the Agent.

.....
.....

PRINCIPAL

AGENT

TABLES DES MATIERES :

<u>INTRODUCTION</u>	p5
I- Historique	p6
II- Définitions et textes applicables	p10
III- Critères de distinction	p13
<u>PARTIE 1 : Régime juridique du contrat de consignation et du contrat d'agence</u>	p17
<u>Chapitre 1 : Présentation générale des contrats de consignation et d'agence</u>	p18
<u>Section 1 : Nature juridique des contrats</u>	p18
I- Le contrat de consignation, mandat ordinaire	p18
II- Le contrat d'agence maritime, mandat d'intérêt commun	p20
III- Extension de la théorie du mandat d'intérêt commun au consignataire	p21
IV- Le sous mandat	p25
<u>Section 2 : La loi applicable aux contrats</u>	p27
I- Le contrat d'agence	p28
II- Le contrat de consignation	p30
<u>Chapitre 2 : Formation et cessation du contrat de consignation et du contrat d'agence</u>	p31
<u>Section 1 : Les règles régissant la formation du contrat</u>	p31
I- Formation du contrat de consignation	p32
II- Formation du contrat d'agence	p32
<u>Section 2 : La cessation du contrat</u>	p33
I- La rupture du contrat du fait du mandant	p33
A- Révocation du consignataire	p34
B- Révocation de l'agent maritime	p35
II- Rupture du contrat du fait du mandataire	p39
A- La renonciation du consignataire	p39
B- Renonciation de l'agent maritime	p40

III- Les causes spéciales de rupture du contrat	p41
A- Réalisation d'un événement survenant à l'une des parties	p41
B- La transmission du contrat	p42

PARTIE 2 : Contenu du contrat de consignation et du contrat d'agence p44

Chapitre 1 : Les obligations de l'agent maritime et du consignataire de navire p45

Section 1 : La mission du consignataire de navire p45

I- Le consignataire et le navire	p46
II- Le consignataire et la marchandise	p49
III- Représentation en justice de l'armateur	p50

Section 2 : La mission de l'agent maritime p55

I- Développement de l'activité du mandant	p56
II- Gestion des finances	p57
III- Obligation de non concurrence	p57

Chapitre 2 : Les droits du consignataire de navire et de l'agent maritime p59

Section 1 : Les droits du consignataire de navire p59

I- Le privilège du consignataire	p60
II- La saisie conservatoire	p62

Section 2 : Les droits de l'agent maritime p65

I- Principe d'indemnisation de l'agent	p65
II- Le droit à l'indemnité et le droit international	p68

PARTIE 3 : La responsabilité du consignataire de navire et de l'agent maritime p74

Chapitre 1 : La responsabilité contractuelle p75

Section 1 : La responsabilité à l'égard du mandant p75

I- Responsabilité du mandataire pour les fautes commises dans l'exécution du mandat	p76
---	-----

II-	Principe de non responsabilité du mandataire pour les fautes commises par le mandant	p79
-----	--	-----

Section 2 : Régime spécial de responsabilité applicable au consignataire de navire .. p80

Chapitre 2 : La responsabilité du consignataire et de l'agent maritime

envers les tiers p82

Section 1 : La responsabilité délictuelle p82

I-	Les fondements de la responsabilité délictuelle	p82
----	---	-----

II-	La théorie de l'apparence	p84
-----	---------------------------------	-----

Section 2 : Responsabilité du consignataire pour les contraventions

de grande voirie p85

Section 3 : L'action en responsabilité p87

CONCLUSION p90

BIBLIOGRAPHIE p92

ANNEXES p100

Le développement des échanges maritimes internationaux a entraîné l'apparition de nouvelles professions, on a ainsi commencé à parler notamment de consignataires de navires et d'agents maritimes depuis le 16^e siècle. Néanmoins, depuis le début une confusion est née entre ces deux opérateurs. En effet le consignataire de navires et l'agent maritime sont tous deux les représentants d'un armateur ou d'un transporteur, ils agissent au nom et pour le compte du mandant, leurs activités sont complémentaires et s'exercent en pratique de manière cumulative. Néanmoins, il est important de faire la distinction entre ces deux professions puisque celles-ci ne sont pas soumises au même régime juridique. Le consignataire de navires dépend ainsi de la loi maritime de 1966 et 1969 tandis que l'agent maritime est soumis à la loi du 25 juin 1991 qui transpose en France la directive européenne du 18 décembre 1986 relative à la coordination des droits des états membres concernant les agents commerciaux indépendants. Les définitions légales étant imprécises, il est apparu nécessaire d'apporter une clarification en la matière, c'est ce qu'a essayé de faire la Fédération des Associations des Consignataires de navires et Agents Maritimes de France (FACAM) en dotant le consignataire de navires et l'agent maritime d'une définition propre à chacune des professions. Néanmoins, même si la définition de la FACAM a permis d'apporter une certaine clarté cela s'avère encore aujourd'hui insuffisant pour mettre un terme à cette confusion.

The development of the international maritime exchanges has led to the appearance of new professions in the maritime transport sector, like ship agents and shipping agents and this since the 16th Century. However and specifically for these two activities a confusion between them occurred from the beginning and therefore a clarification was needed. In fact the ship agent and the shipping agent are both the representatives of the Shipowner or carrier, they act on behalf of and for the account of the Principal, the Shipowner, their activities are complementary and are often practised simultaneously. Nevertheless, it is important to underline the differences between these two operators as they are not governed by the same legal statute. The ship agent is submitted to the 1966 and 1969 maritime law while the shipping agent is governed by the law dated 25th June 1991 which has applied in France the Council's directive dated 18th December 1986 for the coordination of the laws of the state members relating to the self-employed commercial agents. As the legal definitions are not accurate, it seemed important to bring a clarification to this matter and this is what the Federation of Ship agents and Shipping agents Associations (FACAM) has tried to do by giving a definition to each of them. But even though the definitions given are more precise than the legal ones and helped somewhat to differentiate between the ship agent and the shipping agent, in practice it seems that this is still not enough to put an end to the confusion.