

## ACTUALITES JURIDIQUES MARITIMES

Philippe Delebecque

Professeur des Universités

### I. Droit de la mer.

A. Pollution. ZEE. Conflit de compétence. Action de l'Etat côtier. Extinction. Art. 228 CMB. Action de l'Etat du pavillon.

On connaît le fameux article 228 de la Convention sur le droit de la mer qui prévoit, en substance, que lorsque des poursuites ont été engagées par un Etat en vue de réprimer une infraction aux lois et règlements applicables ou aux règles et normes internationales visant à prévenir, réduire et maîtriser la pollution par les navires, commise au-delà de sa mer territoriale, plus précisément dans sa ZEE, par un navire étranger, ces poursuites sont suspendues dès lors que l'Etat du pavillon a lui-même engagé des poursuites du chef de la même infraction dans les six mois suivant l'introduction de la première action.

L'Etat côtier peut s'opposer à cette suspension lorsque les poursuites qu'il a engagées portent sur un cas de dommage grave causé à lui-même ou lorsque l'Etat du pavillon a, à plusieurs reprises, manqué à son obligation d'assurer l'application effective des règles et normes internationales en vigueur à la suite d'infractions commises par ses navires.

La décision par laquelle l'Etat côtier s'oppose à la suspension des poursuites s'impose : elle n'est pas détachable de la conduite de ses relations avec l'Etat du pavillon. Il n'appartient donc pas au juge français d'en apprécier la validité (Cass. crim. 24 sept. 2019, n° 18-85.846, DMF 2019, n° 818, 899). Il y a là un « acte de gouvernement ». Le tribunal français saisi doit donc continuer les poursuites.

Si l'Administration étrangère ne s'est pas prononcée, le juge français retrouve ses pouvoirs. Mais si les poursuites à l'étranger ont abouti, le juge français pourra éteindre l'action publique. Le juge français est toutefois lié par la décision de l'Etat du pavillon : il ne peut l'apprécier et maintenir sa compétence. Il ne pourra, semble-t-il, apprécier la décision de l'Etat du pavillon. En tout cas, le juge français devra en tenir compte pour ne pas prononcer deux fois une condamnation (cf. art. L. 113-9 C pénal).

v. P. B. L'Etat côtier et la pollution de ses rivages par un navire étranger, DMF 2019, n° 819, 963

## B. Trafic de stupéfiants.

Dans une espèce relativement récente, les quatre demandeurs (au pourvoi en cassation) constituaient l'équipage du voilier X. battant pavillon britannique de Gibraltar. Les autorités françaises, suspectant un transport de stupéfiants, avaient demandé à l'Etat du pavillon (les autorités britanniques) une autorisation d'intervenir (au large des Iles Tonga) comme le permet la Convention de Vienne du 20 déc. 1988 contre le trafic des stupéfiants. Le navire avait été arraisonné et l'on avait découvert une quantité importante de cocaïne à bord, ce qui valut au voilier et à ses marins d'être traduits devant le Tribunal correctionnel de Nouméa et condamnés à de lourdes peines. Devant la Cour de cassation, les condamnés avaient conclu à l'illégalité de la procédure en faisant observer que la perquisition et la saisie des stupéfiants auraient dû faire l'objet d'une autorisation spéciale par les autorités britanniques. La Cour de cassation a, à juste titre, rejeté l'argumentation : rien dans les textes ne permet de dire que dans ce genre de situation une autorisation spéciale est requise (Cass. crim. 14 nov. 2019, n° 18-82.324, DMF 2020, n° 821, 130, obs. B. Bouloc).

Ajoutons que le trafic de drogue pose des problèmes intéressants et importants d'assurance lorsque le navire est détenu à la suite de la découverte de drogues introduites dans le navire à l'insu de l'armateur. Le navire peut être alors en perte et ce risque n'est pas, en principe, par l'assureur corps (v. notre article, Le trafic de drogue à bord des navires, in Revue de la police marocaine, à paraître).

## II. Droit public interne

### A. Littoral. Baignade interdite. Attaque de requins. Responsabilité administrative (non).

On connaît la plage de Saint Leu à La Réunion et ses vagues pour les amateurs de surf : c'est paraît-il extraordinaire. Mais dangereux. Tout le petit monde réunionnais le sait. On sait aussi que les précautions recommandées sont souvent bravées. L'Etat est-il responsable des accidents ? Oui, dans le principe. Mais encore faut-il que les conditions de cette responsabilité soient réunies et que l'on puisse imputer à l'Etat une faute et que l'on ne puisse reprocher à la victime aucune imprudence caractérisée, conditions en l'espèce non réunies, les panneaux ayant indiqué que la baignade était interdite et aux risques et périls des baigneurs, alors même que la présence de requins n'avait pas été expressément précisée (v. CE ch. réun. 22 nov. 2019, DMF 2020, n° 821, 187, obs. L. Bordereaux).

### B. Terminaux portuaires

Les Ports bénéficient également de nouvelles mesures, sur leur gouvernance (art. L. 5312-11, L. 5312-14-1 et L. 5312-18, mais aussi et surtout relativement aux fameuses conventions de terminal. Là est certainement le plus important. La loi nouvelle est venue redéfinir le statut des conventions de terminal. Il s'est agi de revenir sur une décision du Conseil d'Etat qualifiant la convention de terminal de « concession de service ». D'où l'application de la directive n° 2014/23 du 26 févr. 2014 sur

l'attribution du contrat de concessions et en droit interne de l'ordonnance n° 2016-65 du 26 janv. 2016 relative aux contrats de concession. Or, la technique de la concession n'est pas toujours adaptée notamment s'agissant des terminaux dédiés à une infrastructure industrielle ou de terminaux utilisés épisodiquement par différents opérateurs. Il fallait donc repenser la situation pour la rendre compatible avec le modèle économique international du transport maritime et de la logistique portuaire, dans la mesure où de nombreux ports étrangers peuvent gérer leurs terminaux plus soupagement et efficacement avec des titres domaniaux.

Les nouveaux textes (issus de la LOM, v. infra) affirment ainsi la possibilité d'exploiter les terminaux dans le cadre de deux modèles : (art. L. 5312-14-1) : celui des conventions de terminal et celui des concessions. La convention de terminal peut être conclue dans le cadre d'une convention domaniale (convention d'occupation du domaine public) dont l'attribution et le contenu relèveront des dispositions du CGPPP et ce, avec une possibilité de modulation quant aux redevances en fonction du trafic ou de la « performance environnementale » de l'opérateur, notamment lorsqu'il contribue au report modal. L'idée est de valoriser le domaine public et de garantir que son occupation du domaine public soit bien compatible avec les enjeux environnementaux et économiques. Le Port lui-même doit rester extérieur à la façon dont le titulaire de la convention de terminal opère les activités industrielles et commerciales, sous réserve du respect des conditions générales d'occupation du domaine prévues dans ladite convention. Les conventions peuvent prévoir qu'à leur échéance et dans les conditions qu'elles définissent, le GPM indemnise les cocontractants pour les ouvrages, constructions et installations de caractère immobilier réalisés pour l'exercice de l'activité autorisée.

Il est également prévu de laisser la possibilité au Port de se rendre acquéreur des biens, corporels ou incorporels, nécessaires à l'exploitation du terminal, à l'expiration de la convention de terminal pour inciter précisément l'opérateur à investir dans ces biens dans les meilleures conditions de rentabilité économique et favoriser dans le même temps les cessions.

La technique de la concession peut cependant être retenue lorsque la réalisation de l'exploitation répond à des besoins spécifiques exprimés par le Port, avec quelques réserves ou limites quant à l'application de l'ordonnance de 2016 (cf. art. L. 3114-6). Sur le contrôle des tarifs, notamment, car le Port, du moins le Grand Port, n'a pas vocation à connaître des relations privées nouées entre les entreprises de manutention et les armateurs, ni la politique tarifaire entre l'opérateur privé, propriétaire de ses outillages, et l'armateur. De même, devrait-il en aller ainsi pour la publication des données du contrat pour ne pas altérer la concurrence entre les opérateurs européens. On ne peut s'empêcher de penser que le recours à la technique de la concession devrait être évité, car son mécanisme présente trop de risques, dont celui de l'appel d'offres favorisant les propositions très basses que certains pays sont capables de faire eu égard à leurs propres charges. Il faudrait en toute hypothèse songer à réduire ces risques à travers des clauses spécifiques dans le cahier des charges, ce qui cependant ne va pas de soi au regard des exigences de libre concurrence.

v. plus généralement, M. de Sevin DMF 2020, n° 821

### III. Droit privé

#### A. Navires

##### 1. Navires autonomes

La LOM (loi d'orientation des mobilités du 24 déc. 2019) contient de nombreuses dispositions qui intéressent directement les activités maritimes (« décarbonation », signalisation dans les estuaires, terminaux portuaires, cf. supra, navires automatisés, ...). Un statut pour ces derniers navires est annoncé : on aura certainement l'occasion d'y revenir lorsqu'il sera clairement précisé, ce qui n'est pas encore le cas, d'autant que l'exploitation de tels navires n'est pas pour demain, ne serait-ce que pour des raisons économiques, sans parler des aspects sociaux.

##### 2. Epave. Notion.

La LOM a invité les pouvoirs publics à prendre les mesures nécessaires à l'application de la Convention de Nairobi sur l'enlèvement des épaves, adoptée le 18 mai 2007 et ratifiée par la France le 4 février 2016. Ces mesures nécessaires vont se traduire par des textes et de nombreuses dispositions réglementaires. Notons d'ores et déjà la modification de la définition de l'épave, tenant compte précisément de la nouvelle convention dont l'art. 1.4 c. dit qu'elle désigne, non seulement un navire naufragé, mais aussi tout objet qui est perdu en mer par un navire et qui est échoué, submergé ou à la dérive en mer. L'art. L. 5142-1 du code des transports, tel qu'il a été aménagé par la LOM, dispose aussi bien que : « sous réserve des conventions internationales en vigueur, les dispositions du présent chapitre s'appliquent aux épaves de navires ou autres engins flottants, aux marchandises et cargaisons, aux épaves d'aéronefs et généralement à tout objet trouvé en mer ou sur le littoral maritime ». L'élargissement de la notion d'épave marque la volonté des pouvoirs publics de se donner des armes juridiques pour débarrasser la mer de tout ce qui peut l'encombrer. La mesure doit être saluée : elle contribuera efficacement à la protection de l'environnement marin.

##### 3. Classe

Enfin un arrêt qui fixe les idées et qui nous dit très clairement que les activités de certification et de classification relèvent de deux régimes juridiques différents et sont dissociables (Cass. 1ère civ. 17 avr. 2019, « Prestige », n° 17-18.286, DMF 2019, n° 817, 816, obs. O. Cachard). Il était attendu et ne surprendra personne. La conséquence en est que seule la première autorise une société de droit privé à se prévaloir de l'immunité de juridiction de l'Etat du pavillon qui l'a habilité à délivrer en son nom au propriétaire du navire la certification statutaire.

Rappelons qu'en l'espèce, la cour d'appel avait retenu que la responsabilité des entités ABS, sociétés de droit privé, non pour leur activité de certification exercée au nom de l'Etat des Bahamas, mais pour celle de classification, en raison de manquements commis dans l'exécution des obligations de visites techniques et inspections périodiques auxquelles elles étaient tenues par la convention conclue avec le propriétaire du navire. A bon droit donc et sans possibilité pour ces entités de se retrancher derrière une immunité de juridiction, réservée aux Etats et aux personnes morales étrangères agissant pour le compte d'un Etat, du moins lorsque l'acte à l'origine du litige participe,

par sa nature ou sa finalité, à l'exercice de la souveraineté et n'est donc pas un simple acte de gestion.

B. Pollution. Pollution atmosphérique. Affaire « Azura ».

La fameuse décision Azura (TGI Marseille 6ème ch. corr. 26 nov. 2018, DMF 2019, n° 815, 664, Revue EEI 2019, et les obs.) a été réformée en appel (CA Aix-en-Provence, ch. corr. 5ème ch. 2., 12 nov. 2019, DMF 2020, n° 822, 230, obs. G. Brajeux).

Il faut s'en féliciter, tant le jugement était sévère à l'encontre du capitaine du navire qui n'avait, en l'occurrence, joué aucun rôle actif. La cour d'appel le souligne très clairement en observant que l'élément intentionnel de l'infraction (de pollution, art. L. 218-2 code de l'environnement réprimant par renvoi à des réglementations internationales l'émission de gaz à teneur en soufre supérieure à un certain pourcentage) n'était pas caractérisé.

L'arrêt s'appuie sur l'article L. 5412-2, al. 2, du code des transports qui prévoit que le capitaine répond de toute faute commise dans l'exercice de ses fonctions. Il importe, est-il dit, que l'on puisse lui imputer une intention coupable ou à tout le moins une négligence fautive. Or, en l'espèce, la cour observe que le capitaine n'avait personnellement pris aucune décision permettant d'inférer une quelconque volonté de commettre. Une fois encore, le délit de pollution reproché au capitaine n'est pas purement matériel : toute imputation au capitaine était donc exclue.

L'abrogation du texte de l'article L. 5412, al. 2, par la LOM du 24 décembre 2019 renforce l'analyse. Cette abrogation était attendue. La jurisprudence, on le sait, a dans les années 2000 (Cass. ass. plén. 25 févr. 2000, arrêt Costeodat), fini par admettre que le préposé ne pouvait engager sa propre responsabilité civile à l'égard des tiers, dès lors qu'il avait agi sans excéder les limites de la mission qui lui avait été impartie par le commettant. Le capitaine étant – juridiquement - un préposé de l'armateur, tous les maritimes avaient considéré que le capitaine qui agit sans excéder les limites de la mission qui lui est confiée par l'armateur, n'engage pas sa responsabilité à l'égard des tiers. C'est cette solution qui est désormais entérinée par la loi et il faut s'en féliciter. Le capitaine d'un navire a, bien entendu, toujours des attributions techniques importantes : il est responsable de la conduite du navire et doit assurer la sécurité de la navigation. Il encourt également, depuis la loi du 5 juillet 1983, de lourdes peines lorsque, par imprudence ou négligence, il cause un accident ayant entraîné une pollution dans les eaux intérieures ou territoriales françaises (art. L. 218-10 à L. 218-24 c. envir.). Mais cela n'est pas suffisant pour réintroduire sa responsabilité civile ni pour généraliser sa responsabilité pénale. La règle est aujourd'hui celle de l'immunité des préposés, donc du capitaine. Sans doute cette immunité n'est-elle pas absolue : elle doit trouver sa limite lorsque le capitaine aura commis une faute « détachable de son service », ce qui suppose des circonstances particulières. Plus concrètement, pour revenir à l'affaire « Azura », il faut observer que les décisions d'approvisionnement en carburant sont prises aujourd'hui non plus par le capitaine, mais par un service spécialisé de la compagnie que le capitaine n'a aucune raison de remettre en cause. L'arrêt rapporté précise du reste que le capitaine peut légitimement penser que les instructions que les

services de la compagnie lui adressent sont conformes à la réglementation qu'il se doit de respecter. C'est un point important qui sera relevé, on ose l'espérer, dans l'instance en cassation, l'arrêt de la cour d'appel d'Aix ayant fait l'objet d'un pourvoi.

On ajoutera que la décision aixoise présente un autre intérêt, celui de dire qu'un navire de croisière doit être considéré comme un « navire à passagers » assurant des services réguliers à destination ou en provenance de ports d'un Etat membre de l'UE au sens de la directive 2012/33 et de la décision de la CJUE du 23 janv. 2014. Les conséquences en sont importantes pour les armateurs et ce d'autant plus, que la situation sanitaire que nous traversons a considérablement perturbé leurs activités.

## C. Marins

### 1. Capitaine :

Responsabilité civile. Abrogation art. L. 5412, al. 2. V. supra, aff. « Azura ».

### 2. Garantie financière en cas d'abandon.

Une ordonnance doit venir, en application de la LOM, transposer la directive n° 2018/131 portant mise en œuvre de l'accord sur les amendements de 2014 à la convention MLC de 2006 (sur le travail maritime). Un chapitre doit être consacré à la garantie financière relative au décès et à l'incapacité des gens de mer. Un autre à la garantie financière que doivent souscrire les armateurs pour couvrir les conséquences de l'abandon des gens de mer, dès lors que l'armateur (alors même, semble-t-il, qu'il n'ait pas recruté les intéressés et ait eu recours à une société de manning, a manqué à son obligation de rapatriement ou n'a pas satisfait à l'entretien ou au soutien nécessaire aux gens de mer, en termes d'alimentation ou de soins ou encore de salaires.

### 3. Préjudice d'anxiété. Amiante. Jurisprudence

L'assemblée plénière de la Cour de cassation (Cass. ass. plén. 5 avr. 2019, D. 2019, 922, note P. Jourdain, JCP 2019, 508, note M. Bacache) a consacré, dans un arrêt en tous points remarquable, la réparation du préjudice d'anxiété. Il est affirmé qu'« en application des règles du droit commun régissant l'obligation de sécurité de l'employeur, le salarié qui justifie d'une exposition à une substance nocive ou toxique occasionnant un trouble élevé de développer une pathologie grave et un préjudice d'anxiété personnellement subi résultant d'une telle exposition, peut agir contre son employeur ». C'est donc sur le fondement du droit commun et plus précisément sur le fondement de l'obligation de sécurité, découverte comme on le sait dans les transports maritimes de passagers, que la réparation est assurée. On est loin de la technique du « duty of care » de la common law. Ce sont les règles générales du droit de la responsabilité civile qui sont ainsi mobilisées et qui permettent l'égalité de traitement des victimes quelles que soient les sources de l'anxiété. Peu importe aussi la nature de la faute commise, le type de dommage et la qualité de la victime. De quoi se persuader, si besoin était, de l'extrême ouverture du système français de responsabilité.

La solution a été mise en musique dans le monde maritime et notamment au bénéfice de certains marins de l'ex-SNCM. En l'occurrence, certaines dispositions spécifiques existent (art. 65 1, a. du décret du 17 juin 1938 relatif à la réorganisation et à l'unification du régime d'assurance des marins dans sa rédaction issue du décret 2002-1272 du 18 oct. 2002) si bien que l'on pouvait se demander s'il ne fallait pas transposer la jurisprudence qui s'était appuyée sur les textes de la loi 98-1194 du 23 déc. 1998 créant un régime particulier de préretraite pour certains salariés, pour aller jusqu'à présumer l'existence du préjudice d'anxiété, la présomption étant liée à la simple exposition à un risque de pathologie grave. La Cour de cassation ne l'a pas admis, faute d'équivalence entre les textes en cause. Les dispositions propres aux marins, si importantes soient-elles, n'autorisent pas à présumer l'existence du préjudice d'anxiété au motif que les intéressés ont travaillé à bord de navires et qu'ils doivent être assimilés aux salariés ayant travaillé dans des établissements à risque dans lesquels l'anxiété peut se présumer. Les salariés doivent donc justifier d'une exposition à l'amiante (Cass. soc. 11 sept. 2019, n° 17-26.879, JCP 2019, 1024, note M. Bacache, EEI 2019, n° 55 et les obs., DMF 2019, n° 819, 974, obs. Chaumette). Il appartient donc bien aux intéressés d'établir qu'ils ont été exposés à des produits toxiques ou nocifs propres à occasionner un risque élevé de développer une pathologie grave et qu'ils ont subi un préjudice personnel d'anxiété – une angoisse – résultant d'une telle exposition. Quant à l'employeur, son obligation, si lourde soit-elle, reste une obligation de résultat atténuée, car il peut s'exonérer de la présomption de responsabilité qui pèse sur lui à raison du manquement qui lui est imputé à son obligation de sécurité. Encore faut-il cependant qu'il prouve avoir effectivement mis en œuvre les « mesures nécessaires » pour assurer la sécurité et protéger la sécurité physique et mentale de ses salariés.

#### D. Transports et autres contrats

##### 1. Marchandises nocives et potentiellement dangereuses. Convention HNS. Anticipation.

La Convention internationale de Londres du 30 avril 2010 sur la responsabilité et l'indemnisation des dommages liés au transport par mer de substances nocives et potentiellement dangereuses dite SNPD ou encore HNS (Hazardous noxious substances) est appelé à être ratifiée. Pour l'heure, quelques Etats sont passés à l'acte. La France, après avoir maqué quelques hésitations compte tenu de problèmes purement techniques, y est favorable à tel point que la LOM (art. 137) a anticipé sur son application dans deux articles insérés dans le code des transports, en créant une obligation de déclaration annuelle des substances reçues en France par les entreprises importatrices.

Le nouvel article L. 5435-1, sous le chapitre déclarations liées au transport de marchandises dangereuses par mer est venu imposer à toute personne physique ou morale réceptionnaire de cargaison donnant lieu à contribution (au sens de l'art. 10 de la convention internationale) de déclarer les quantités reçues pour chaque année civile dans un port, installation portuaire ou terminal français avant le 31 mars de l'année suivante. Quant à la sanction de l'obligation de déclaration, elle est prévue par le nouvel article L. 5435-2.

##### 2. Transport. Responsabilité.

La responsabilité du transporteur de marchandises par mer est toujours autant recherchée à la suite de pertes ou d'avaries, et ce sur le fondement de la Convention de 1924 amendée, i.e. sur le fondement des Règles de La Haye Visby. Cette responsabilité n'est pas systématique et le transporteur peut y échapper ou se prévalant de tel ou tel cas excepté, étant entendu que le cas excepté peut être neutralisé, en tout ou partie, par la preuve de la faute du transporteur. Parmi ces cas exceptés, on relèvera les suivants qui ont suscité un contentieux particulier.

. v. ainsi Cass. com. 16 janv. 2019, n° 17-20.510, DMF 2019, 220 : l'incendie est un cas excepté de responsabilité, « sauf aux intérêts cargaison à établir la faute du navire dans la survenance de l'incendie et non dans la survenance du dommage ».

. Cour suprême du Royaume Uni, 5 déc. 2018, Volcafé v. CSAV : le vice propre de la marchandise est un cas excepté de responsabilité, mais « the carrier has the burden of proving that he took due care to protect the goods from damage, including due care to protect the cargo from damage arising from inherent characteristics such as its hygroscopic character ». C'est donc au transporteur de prouver qu'il n'a commis aucune faute. On lui demande en quelque sorte d'anticiper sur la neutralisation du cas excepté, ce qui ne va pas de soi.

. Le fait du prince est un cas excepté : il sera sans doute souvent sollicité avec la crise sanitaire actuelle.

. L'affaire Libra (navire exploité par la CMA) dont a eu à connaître la cour d'appel (England and Wales, 5 mars 2020) est importante. Un « process of passage planning » défectueux, est-il dit, est de nature à rendre le navire innavigable et à engager la responsabilité du transporteur précisément parce qu'il n'a pas exercé toute la diligence requise pour rendre le navire navigable. D'où en substance cette question : le caractère défectueux du document rend-il le navire innavigable ou relève-t-il de la navigation et traduit-il ainsi une faute nautique, faute nautique qui est, elle-même, un cas excepté. Pour la décision rapportée, « a vessel can be rendered unseaworthy by negligence in the navigation or the management of the vessel », tout en rappelant que l'armateur avait une obligation générale et personnelle (i.e. qui ne se délègue pas) de faire toute diligence pour rendre le navire navigable avant le voyage ou à son début et en décidant que « the failure to properly apply the preliminary notice to the chart ... was sufficient to render the vessel unseaworthy ». L'arrêt renforce sensiblement les exigences qu'il faut attendre d'un bon armateur, ce qui rejoint l'économie du code ISM, (international safety management) et réduit dans le même temps les hypothèses de faute nautique qui ne sauraient se concrétiser tant que la navigation n'a pas commencé, ce qui est discutable. Aussi bien, la Cour suprême a-t-elle été saisie : on ne manquera pas de rendre compte de sa décision.

### 3. Affrètement.

. Le Congrès ICMA (international congress of maritime arbitrators) s'est tenu au début du mois de mars 2020 à Rio de Janeiro. Il a été l'occasion, une fois encore, de se persuader de la grande richesse de la jurisprudence arbitrale anglaise spécialement en matière d'affrètement. La jurisprudence



française, notamment celle de la CAMP, reste importante, mais est beaucoup moins nourrie que celle de nos amis Anglais. Londres reste encore et toujours la place de l'arbitrage maritime, étant précisé que Singapour est, en la matière, un Londres bis.

. On signalera aussi l'importante décision Citgo rendue par la Cour suprême des Etats Unis (4 mars 2020, DMF 2020, 483, obs. Bonassies). En l'espèce, un navire sous affrètement au voyage avait percuté, alors qu'il remontait la rivière Delaware, pour décharger sa cargaison de pétrole, une ancre abandonnée on ne sait dans quelles circonstances, qui n'était pas signalée. D'où des avaries et surtout une pollution marine très sérieuse. La propriétaire du navire, par ailleurs frèteur à temps, s'était fondé sur la clause de « safe port », stipulée dans la charte-partie, pour obtenir de l'affréteur les dédommagements (largement compris : indemnities and hold harmless) que l'on imagine. La clause stipulait que « the vessel can proceed thereto, lie at, and depart therefrom always safely afloat, any lighterage being at the expense, risk and peril of the charterers ». Imposait-elle à l'affréteur une véritable garantie appelée à jouer en toute hypothèse ou fallait-il la lire sous réserve d'un événement anormal, telle la présence insoupçonnée de l'ancre ? La Cour suprême a retenu la première branche de l'alternative. L'analyse se fonde sur les termes mêmes de la clause, il est vrai très clairs. La solution est cependant très sévère.

#### 4. Ventes maritimes

Il faut signaler la nouvelle version des Incoterms, la version 2020 qui actualise la précédente de 2010. Cette multiplication des Incoterms conduit à se demander si l'on est encore en présence d'usages ou si les incoterms ne sont pas devenus des sortes de contrats types proposés par la Chambre de commerce internationale dans une perspective commerciale.

#### 5. Autres contrats

- Vente de navire. Garantie des vices. Devoir de l'acheteur de minimiser son préjudice ?

Non, a répondu un arrêt récent de la Cour de cassation (Cass. com. 23 sept. 2020, n° 15-28.598 : « l'acheteur peut exercer à l'encontre du vendeur professionnel une action indemnitaire autonome en raison des vices cachés de la chose vendue, en l'espèce des équipements défectueux d'un navire à passagers. Le vendeur doit réparer l'intégralité du préjudice subi par l'acheteur trouvant en l'espèce son expression dans l'immobilisation du navire. L'acheteur n'est cependant pas tenu de limiter son préjudice dans l'intérêt du responsable et par conséquent d'entreprendre les réparations dans le délai le plus bref possible ».

La théorie de la « mitigation », bien admise dans la common law, n'est, comme on le voit, toujours pas reconnue en droit français. La solution n'est pas de nature à renforcer l'attractivité de notre droit, ce qui traduit, semble-t-il, un décalage avec le discours officiel des pouvoirs publics. Mais les tribunaux, faut-il le rappeler ?, sont tenus par le droit positif.

- Le contentieux sur la rupture des relations commerciales établies (C. de commerce, art. L. 442-I, II, remplaçant l'art. L. 442-6 I, 5°) a gagné le monde maritime : v. notamment CA Paris 4 déc. 2019, DMF

2020, 114, à propos de la rupture des relations établies entre le gestionnaire du pipe de Fos sur Mer et une série de compagnie pétrolières, ces dernières ayant décidé de recourir à un pipe partant d'Italie (pour l'acheminement de leurs produits jusqu'en Allemagne du nord). Si une indemnisation substantielle (de près de 5 millions d'euros) a été accordée au gestionnaire à la suite de la perte de ses marchés, il n'en reste pas moins que la question principale est ailleurs : pourquoi les sociétés étrangères ont-elles décidé de quitter la France ?