

---

# JURISPRUDENCE FRANÇAISE

## Jurisprudence commentée

### Contrat d'agence maritime, clause de résiliation et indemnisation consécutive

Philippe DELEBECQUE

COUR D'APPEL DE PARIS (Pôle 5 – Ch. 5) – 8 JUILLET 2021  
N° 18/27045

AGENT MARITIME

**Agence maritime. Contrat d'agence. Rupture. Clause de résiliation. Validité (oui).  
Indemnisation de l'agent (oui).**

*Un contrat de sous-agence maritime, soumis au droit français, ayant été résilié à la suite de la restructuration de la compagnie maritime mandante, le litige consécutif conduit à s'interroger sur la validité de la clause de résiliation invoquée pour justifier la rupture de contrat et sur les indemnisations susceptibles d'être réclamées.*

*La clause du contrat autorisant la résiliation par l'une ou de l'autre des parties, alors même que le contrat est à durée déterminée, est parfaitement valable et ne saurait être remise en cause sur le fondement de l'article L. 442-6 du code de commerce, dès lors qu'elle ne traduit aucun déséquilibre significatif dans les relations contractuelles.*

*S'agissant de l'indemnisation due à l'agent, il y a lieu de lui accorder une réparation en raison du non respect du délai de préavis contenue dans la clause, ainsi que la réparation prévue par l'article L. 134-12 du code de commerce qui conduit à accorder à l'agent une indemnisation sur la base des deux dernières années des commissions perçues.*

SOCIETE COMPAGNIE MEDITERRANEENNE DE TRANSPORT (CMT) c/ SAS CHINA SHIPPING (FRANCE) AGENCY, SOCIÉTÉ COSCO SHIPPING DEVELOPMENT CO LTD et a.

---

**ARRÊT (EXTRAITS) – En intégralité sur LAMYLINÉ inclus dans votre abonnement**

CA Paris, 8 juillet 2021, n° 18/27045

« LA COUR, [...] »

MOTIFS

Sur la validité de la clause de résiliation [...]

Il sera rappelé que l'abus ne se réduit pas à la volonté de nuire, mais doit être recherché dans les circonstances qui accompagnent le prononcé de la résiliation et qui révèlent un usage désinvolte ou excessif de cette prérogative notamment si l'auteur de la résiliation a, par son comportement, fait espérer à son partenaire que la convention ne serait pas résiliée.

En l'espèce, la société CMT se prévaut d'un « avenant du 28 février 2016 ». Toutefois le document invoqué (pièce n°2 de la société CMT) ne saurait s'analyser en un avenant au contrat d'agence conclu le 8 mai 2015. En effet, ce document est intitulé « Avis spécial sur la délivrance de Connaissance au cours de la période transitoire de la Période transitoire de restructuration » et est adressé par la société CSCL aux « agents concernés ». [...]

Ce document, qui aménage le transfert des activités de la société CSCL à la société Cosco pendant une période transitoire, ne contient aucun engagement de la part de la société Cosco à poursuivre les relations avec la société CMT au-delà de la période transitoire.

La société CMT invoque encore un « amendement du 1<sup>er</sup> mars 2016 ». Ainsi qu'il a été précédemment indiqué la pièce n°2 qu'elle produit est intitulée « Amendement de contrat d'agent ». Au terme de ce document, la société CSCL France a informé la société USAN que la représentation de la société CSCL serait dorénavant assurée par la société Cosco Shipping Agency et que les connaissements délivrés par les agences maritimes, notamment la société CMT, devraient indiquer qu'elles agissent en qualité d'agent de Cosco Container Lines Co Ltd.

Le seul fait que ce document comporte le cachet de la société CSCL France en tant qu'agent pour le transporteur Cosco Container Lines Co Ltd, s'il manifeste la volonté de la société Cosco de s'engager au titre du contrat du 8 mai 2015, ne peut néanmoins manifester l'engagement de la société Cosco à poursuivre les relations avec la société CMT jusqu'au terme prévu et la renonciation à faire usage de la faculté de résiliation anticipée qui y est stipulée.

La société CMT fait encore état d'un calendrier d'intégration et d'instructions financières qui lui ont été adressés par la société Cosco lui laissant croire que le contrat du 8 mai 2015 ne serait pas résilié malgré la fusion.

Toutefois le contenu des documents produits ne caractérise aucun engagement de la société Cosco quant à la poursuite du contrat conclu le 8 mai 2015.

Au contraire, il résulte de pièces versées aux débats que le maintien du contrat du 8 mai 2015 n'était aucunement acquis à la suite de la fusion. Ainsi, dans un courriel daté du 19 avril 2016, X..., B... de la société CSCL France, a indiqué à M. Miled, président de la société CMT : « Je vais faire mon possible pour vous garder à bord. »

Aucun abus n'est donc caractérisé de la part des sociétés intimées pour avoir laissé croire à la société CMT que le contrat du 8 mai 2015 ne serait pas résilié malgré la fusion entre les sociétés CSCL et Cosco.

Il sera encore rappelé que peut également être constitutif d'un abus, le fait pour un cocontractant de résilier le contrat, ou de ne pas le renouveler après avoir provoqué des investissements importants et non reconvertibles, laissant ainsi espérer à son cocontractant une collaboration de longue durée.

[...]

En revanche, il ressort du document intitulé « Amendement de contrat d'agent » signé le 1<sup>er</sup> mars 2016 par la société USAN, la société CMT et la société CSCL, agissant à la fois en qualité de partie aux contrats d'agents visés par l'amendement, notamment le contrat d'agent conclu le 1<sup>er</sup> mai 2015 avec la société USAN et le contrat d'agent conclu le 8 mai 2015 avec les sociétés USAN et CMT, et en qualité d'agent de Cosco Container Lines Co Ltd, que la société Cosco Container Lines Co Ltd, ayant repris l'activité de commerce maritime de ligne jusqu'alors exercée par la société CSCL, s'est engagée comme commettant de la société CMT en lui donnant pour instructions de délivrer désormais les connaissements en son nom et non plus en tant qu'agent de la société CSCL.

Or par lettre du 4 mai 2016 adressée à la société CMT, la société CSCL France a indiqué: [...]

Contrairement à ce que soutient la société CMT, cette lettre, qu'elle ne dément pas avoir reçue, marque la volonté de la société CSCL France, de la société CSCL et de la société CSCL HK de mettre fin au contrat d'agence conclu le 8 mai 2015. Il sera relevé que la lettre en réponse adressée le 12 mai 2016 à la société CSCL France par la société CMT ne manifeste aucun doute sur ce point. Par ailleurs, eu égard au fait que l'avenant du 1<sup>er</sup> mars 2016 a été conclu par la société CSCL en qualité d'agent de la société Cosco Container Lines Co Ltd, la résiliation effectuée par la société CSCL le 8 mai 2015 l'était nécessairement également au nom de la société Cosco Container Lines Co Ltd. Il sera observé que la société CMT n'a d'ailleurs pas eu davantage de doute sur ce point puisqu'elle a adressé, à la société Cosco Container Lines Co Ltd, sa lettre de contestation du 12 mai 2016. Dans ces conditions, force est de constater que la société Cosco Container Lines Co Ltd a bien résilié le contrat du 8 mai 2015 amendé le 1<sup>er</sup> mars 2016. [...]

Ainsi qu'il résulte de ce qui précède, la résiliation du contrat a eu lieu par écrit conformément aux stipulations contractuelles. Le fait que la lettre du 4 mai 2016 ne vise pas précisément le contrat du 8 mai 2015 ou encore qu'elle ait été adressée à d'autres agents maritimes que la société CMT est indifférent dès lors que les termes de la lettre exprimaient clairement la volonté de la société CSCL France, agissant à titre personnel et à titre d'agent de la société Cosco Container Line Co Ltd, de la société CSCL et de la société CSCL HK, de mettre fin au contrat d'agence conclu le 8 mai 2015 et qu'aucun doute n'a pu naître dans l'esprit de la société CMT sur ce point ainsi que le confirme la lettre en réponse qu'elle a adressée le 12 mai 2016.

Le contrat prévoyait également le respect d'un préavis de 90 jours. Toutefois, contrairement à ce que soutient la société CMT, cette condition ne constitue pas une condition de forme de la résiliation et donc de sa validité mais une obligation contractuelle dont le non-respect entraîne la responsabilité de son auteur.

Il convient de relever que la lettre de résiliation ayant été adressée le 4 mai 2016, le délai de préavis de 90 jours devait courir à compter de cette date et non à compter de la lettre du 20 avril 2016 envoyée à la société USAN en vue de la résiliation du contrat de sous-agent conclu le 1<sup>er</sup> mai 2015.

Or il n'est pas discuté que le contrat a effectivement pris fin le 21 juillet 2016 de sorte que le préavis observé n'a été que de 78 jours et non de 90 jours. Les sociétés intimées ne peuvent prétendre que le délai du 21 juillet 2016 n'était qu'indicatif dès lors que rien dans la lettre de résiliation ne le précisait et que le contrat a, dans les faits, pris fin à cette date.

Le non-respect de l'intégralité du délai de préavis est établi et caractérise une faute contractuelle de la part des sociétés CSCL et de la société Cosco Container Lines Co Ltd qui engage leur responsabilité.

*Sur l'indemnisation des préjudices [...]*

*Sur la demande d'indemnisation au titre de la résiliation anticipée du contrat*

Contrairement à ce que soutient la société CMT, le préjudice résultant de l'inobservation du préavis contractuel ne peut être réparé que par l'indemnisation de la perte des gains qui auraient dû être réalisés pendant la période de préavis et en aucun cas par l'indemnisation de la perte des gains qui auraient dû être réalisés jusqu'au terme du contrat. En effet, il résulte de ce qui précède que la résiliation du contrat litigieux a valablement été effectuée à compter du 21 juillet 2016 et que la seule faute réparable imputable aux sociétés CSCL et Cosco consiste en l'inobservation du préavis contractuellement prévu.

Le préjudice lié à l'inobservation du préavis contractuel doit être évalué en considération de la marge brute escomptée durant la période d'insuffisance du préavis.

Il résulte de ce qui précède que la période d'insuffisance du préavis est de 12 jours. Il convient donc d'évaluer la marge brute qu'aurait dû réaliser la société CMT pendant cette durée. Cette marge brute correspond au chiffre d'affaires dont elle a été privée, sous déduction des charges qui n'ont pas été supportées du fait de la baisse d'activité.

Pour établir son préjudice financier, la société CMT se fonde exclusivement sur le rapport de Y.... [...]

En réalité, le chiffre d'affaires d'un agent maritime correspond à la rémunération qu'il percevait au titre du contrat d'agence maritime et aux revenus indirects tirés de cette activité. [...]

*Sur la demande au titre de l'indemnité de rupture*

L'article L.134-12 du code de commerce, dont les dispositions sont d'ordre public, indique [...]

En l'espèce, il n'est pas discuté que le contrat du 8 mai 2015 est un contrat d'agent maritime. Or ce contrat relève du statut des agents commerciaux.

Selon l'article 9 du contrat du 8 mai 2015, le contrat a été soumis au droit français de sorte que l'article L. 134-12 du code de commerce, qui est une disposition d'ordre public, doit s'appliquer.

L'indemnité de rupture est destinée à réparer le préjudice subi par l'agent du fait de la perte pour l'avenir des revenus tirés de l'exploitation de la clientèle commune. Son quantum n'étant pas réglémenté, il convient de fixer son montant en fonction des circonstances spécifiques de la cause.[...]

Ainsi qu'il a été relevé ci-dessus, les commissions perçues par la société CMT au titre de l'exécution du contrat d'agence doivent être évaluées à 61.502,41 euros sur

12 mois. En outre, il ne peut pas être tenu compte de la perception par la société CMT de commissions indirectes en l'absence de preuve de l'existence de telles commissions.

En revanche, eu égard à l'important travail accompli par la société CMT pour honorer le contrat d'agence avant qu'il ne soit résilié unilatéralement par les sociétés CLSC et Cosco, il convient de calculer l'indemnité de rupture sur la base de deux années de commissions.[...]

PAR CES MOTIFS

La cour, Statuant publiquement et arrêt réputé contradictoire,

INFIRME le jugement sauf en ce qu'il a rejeté la demande de mise hors de cause de la société China Shipping France Agency, en ce qu'il a rejeté la demande d'indemnisation de la société Compagnie Méditerranéenne de Transport (CMT) au titre de son préjudice d'image et d'atteinte à sa réputation d'agent maritime, en ce qu'il a rejeté les demandes reconventionnelles en paiement au titre du fret et des surestaries, d'indemnisation de conteneurs perdus, d'indemnisation au titre de saisies conservatoires abusives, d'indemnisation au titre de l'interruption de la ligne sur Tunis, d'indemnisation au titre d'une atteinte à l'image commerciale de Coscon et en ce qu'il a condamné in solidum les sociétés China Shipping (France) Agency, China Shipping Container Line Co Ltd, China Shipping Container Line Co Hong Kong, Cosco Container Lines Co à payer à la société Compagnie Méditerranéenne de Transport (CMT) la somme de 12.000 euros et à supporter les dépens ; Statuant à nouveau, MET HORS DE CAUSE la société Cosco Shipping Agency ; [...]

DIT que les sociétés China Shipping France Agency, China Shipping Container Lines Co, China Shipping Container Lines Hong Kong Co et Cosco Container Lines Co Ltd n'ont pas respecté le délai de préavis prévu au contrat et ont ainsi commis une faute contractuelle engageant leur responsabilité ; [...]

CONDAMNE in solidum la société China Shipping France Agency, la société Cosco Shipping Development Co venant aux droits de [...] à payer à la société Compagnie Méditerranéenne de Transport (CMT) une somme de 505,50 euros en réparation du préjudice résultant du non-respect de la période de préavis prévue au contrat du 8 mai 2015 avec intérêts au taux légal à compter du 7 juin 2016 ;

CONDAMNE in solidum la société China Shipping France Agency, la société Cosco Shipping Development Co venant aux droits [...] à payer à la société Compagnie Méditerranéenne de Transport (CMT) une somme de 123.004,82 euros au titre de l'indemnité de rupture du contrat d'agence maritime avec intérêts au taux légal à compter du 7 juin 2016 [...] ; ».

Prés. Mme Marie-Annick PRIGENT ; Me Ambroise ARNAUD (appellante), Me Henri De RICHEMONT (intimées)

---

## OBSERVATIONS

*Nouveaux développements sur les contrats d'agence maritime.*

1. De ce long arrêt (39 pages) très fouillé et particulièrement méticuleux, on commencera par retenir une confirmation : un contrat d'agence maritime soumis au droit français dans lequel l'activité de l'agent ne se borne pas à de la simple consignation de navire, mais déborde sur la collecte de fret, est bien un contrat d'agence commerciale dont on sait qu'il est aujourd'hui strictement encadré par le Code de commerce (art. L. 134-1 s.). La solution est acquise depuis les années 2000 et il n'y a aucune raison de la remettre en cause. On observera que ce qui vaut pour un contrat principal d'agence vaut aussi pour un sous-contrat, ici le contrat conclu entre USAN (ayant reçu de CSCL<sup>(1)</sup> mission de gérer les marchés d'Afrique du Nord) et CMT (agent en Tunisie).

2. On retiendra également, au-delà de la nécessaire identification des parties dont les engagements à titre personnel ont été dûment précisés, qu'un tel contrat peut être résilié sur le fondement d'une clause de rupture, plus précisément de résiliation, alors même que le contrat est conclu pour une durée déterminée (ici 5 ans). Dans la mesure où une telle clause est réciproque, les deux parties s'étant chacune réservé la faculté de résilier le contrat d'une manière anticipée, on ne voit pas ce qui pourrait affecter sa validité<sup>(2)</sup> : dans les relations entre des professionnels, comme en l'espèce, la liberté contractuelle si souvent fragilisée doit être scrupuleusement respectée. Peu importe également que la résiliation puisse intervenir en dehors des cas d'exécution ou d'inexécution fautive.

3. Si la validité de la clause de résiliation ne souffre aucune difficulté, il reste, comme le souligne l'arrêt rapporté, que sa mise en œuvre pourrait être critiquée. Sur le terrain de l'abus de droit d'abord, ce qui n'est autre chose que l'application du droit commun des contrats, étant rappelé, comme le dit l'arrêt lui-même, que l'abus de droit de ne se réduit pas à l'intention de nuire, mais doit être recherché « *dans les circonstances qui accompagnent la résiliation et qui révèlent un usage désinvolte ou excessif de cette prérogative, notamment si l'auteur de la résiliation a, par son comportement, fait espérer à son partenaire que la convention ne serait pas résiliée* » ou encore, en l'ayant incité à s'engager dans des investissements importants et non reconvertibles, l'ai fait compter « *sur une collaboration de longue durée* »<sup>(3)</sup>. Autant de circonstances, caractérisant en somme une absence de bonne foi, qui, dans l'affaire, n'étaient nullement établies.

4. Sur le terrain du droit économique ensuite, dès lors qu'en vertu de l'article L. 442-6 du Code de commerce (devenu l'art. L. 442-1-I, 2°), est constitutif d'une

---

(1) Précisons que CSCL a été absorbé par Cosco Shipping dans le cadre d'une importante restructuration des compagnies maritimes (d'Etat) chinoises. Cette restructuration intervenue un an après la conclusion des contrats d'agence en cause (le contrat principal du 1<sup>er</sup> mai 2015 et le sous-contrat du 8 mai 2015) s'était traduite dans un avenant du 1<sup>er</sup> mars 2016 qui avait conduit Usan, l'agent principal, à résilier le contrat conclu avec CMT.

(2) égal. sur le fondement de l'art. L. 442-6, Cass. com. 12 avr. 2016, n° 13-27.712.

(3) v. par ex. J. Mestre et alii, *Droit commercial*, LGDJ 27<sup>ème</sup> éd., n° 779.

faute le fait pour un industriel ou un commerçant de « *soumettre ou de tenter de soumettre un partenaire commercial à des obligations créant un déséquilibre significatif dans les droits et obligations des parties* ». Mais encore eût-il fallu prouver ce déséquilibre et, en l'état de la jurisprudence, démontrer l'absence de négociation collective. Or, l'agent (CMT) n'avait apporté « *aucun élément de contexte sur les conditions de négociation* » de son contrat qui, au demeurant, n'était pas un contrat type. Son argumentation ne pouvait donc qu'être rejetée, étant précisé, ce que souligne aussi très justement l'arrêt analysé, que « *la seule puissance économique de l'un des partenaires ne suffit pas à établir l'existence d'un rapport de forces déséquilibré*<sup>(4)</sup>. »

5. Tout, cependant, n'était pas dans le meilleur des mondes pour l'armateur. Si la clause de résiliation était valable et légitimement mis en œuvre, ses modalités n'avaient pas été parfaitement respectées. En effet, le préavis prévu pour une période de 90 jours n'avait été en fait donné que pour une période 78 jours. D'où une faute et une indemnisation pour un manquement de 12 jours, ce qui a valu à l'armateur une condamnation mécanique, si l'on ose dire, de 505 euros.

6. Restait enfin la question de l'indemnisation liée à la résiliation elle-même. Sur ce point, comme sur les autres, l'arrêt semble parfaitement justifié. Il est certain, puisque l'article L. 134-12 qui accorde à l'agent remercié une indemnité de rupture, est un texte impératif, sinon d'ordre public, que l'armateur ne pouvait échapper à une condamnation. Le fait que le contrat avait une dimension internationale n'a pas été spécialement relevé, mais cela ne changeait sans doute rien à l'affaire, dans la mesure où la jurisprudence étatique semble se refuser, en l'occurrence, à faire une distinction entre le droit français applicable aux relations internes et le droit français appelé à régir les relations internationales.

(4) Rappr. Cass. com. 4 oct. 2016, n° 14-28.013.