

## **Les entreprises et la crise sanitaire** **La situation des entreprises de transport maritime**

**Philippe Delebecque**

*Professeur à l'Université de Paris-I*

*Président de la Chambre arbitrale maritime de Paris*

La crise sanitaire a frappé de nombreuses entreprises, dont les entreprises de transport. Les mesures prises par les autorités publiques les ont empêchées d'exécuter normalement leurs obligations, en occasionnant des retards, des avaries, et, malheureusement, des pertes importantes d'exploitation. Le transport aérien est aujourd'hui fortement ralenti, le transport routier perturbé, le transport ferroviaire amoindri et le transport maritime directement impacté, même si les effets de la crise sont beaucoup plus sensibles dans le transport de passagers et les croisières que dans le trafic de marchandises.

Cette situation soulève de très nombreuses questions juridiques, à commencer par celle de savoir si les entreprises concernées peuvent invoquer, pour se justifier ou s'excuser, la force majeure (C. civ., art. 1218) ou le fait du prince, ou encore se prévaloir des nouvelles dispositions du Code civil sur l'imprévision (art. 1195). Même si, compte tenu des caractères singuliers de cette crise, la médiation devrait être la voie privilégiée de règlement des litiges, on croit savoir que les tribunaux ont d'ores et déjà été saisis d'un certain nombre de contentieux. La jurisprudence se fera et on l'espère en tenant compte des intérêts bien compris de toutes les parties prenantes. En attendant, il n'est peut-être pas inutile d'exposer les principales règles juridiques qui pourraient être mises en œuvre, sans prétendre, bien entendu, à une quelconque exhaustivité. On s'en tiendra ici au monde maritime, tout en soulignant que les questions se posent avec sans doute plus d'acuité dans le monde de l'aéronautique.

Dans le monde maritime, une première question s'est posée relativement à la situation des équipages. Rappelons en effet que la durée de leur embarquement ne peut, en principe, dépasser 12 mois (C. transports, art. L. 5542-8, al. 2) et que leur armateur doit assurer leur rapatriement à l'issue, en principe, d'une période d'embarquement de six mois (art. L. 5542-29, 8°). On notera que des arrêtés préfectoraux ont pris certaines mesures, notamment les arrêtés des 6 avril et 19 mai 2020 fixant les conditions de descente à terre, de transit et de relève des équipages faisant escale dans le port de Marseille : les équipages de navires de commerce, destinés au transport de passagers ou au transport de marchandises, admis à faire escale dans le GPMM, n'ont pas été autorisés à descendre à terre pendant toute la durée de l'escale, sauf si l'état de santé de certains membres d'équipage nécessitait une prise en charge médicale ou si une manœuvre strictement nécessaire à la sécurité du navire appelait une descente à terre et si la manœuvre s'effectuait dans la limite de 10 mètres autour du poste à quai du navire.

Pour les marins prêts à l'embarquement, l'armateur évalue la situation sanitaire selon la procédure prévue pour les navires français ou les résultats des tests. Ces informations peuvent être communiquées aux autorités. Le changement d'équipage est autorisé, mais une évaluation préalable à l'embarquement des marins est justifiée compte tenu du risque de contagion. Cette évaluation doit conduire à l'éloignement

temporaire du navire pour les personnes qui présentent des symptômes et les sujets de contact avec des patients identifiés. Pour les marins français qui ont été « testés positifs », une visite de retour chez un médecin des marins est recommandée, avant de reprendre la navigation. Pour les marins embarquant pour une période de plusieurs semaines, des mesures sont également prévues ; les marins doivent, notamment, ne pas être embarqués avant que les résultats des tests aient été communiqués et que leur négativité ait été confirmée.

Au-delà de cette première question, essentielle sur le plan social et qui appellerait bien d'autres précisions<sup>1</sup>, l'actuelle crise sanitaire conduit à s'interroger, sans préjudice des problèmes tout aussi importants d'assurance, sur certains aspects qui intéressent directement le droit des transports maritimes. On s'en tiendra ici au transport de marchandises et au transport de passagers, en envisageant, d'une part, les rapports entre les chargeurs et les transporteurs (I), et d'autre part, les rapports entre les passagers et les compagnies (II).

## **I. Les rapports entre les chargeurs et les transporteurs**

Pour les marchandises, des lignes directrices ont été élaborées par Commission européenne le 16 mars 2020. Le principe de libre circulation des marchandises a été réaffirmé, ne serait-ce que pour maintenir la disponibilité des biens. Mais les États membres se sont vu reconnaître la possibilité d'apporter des restrictions au transport des marchandises pour des raisons de santé et de sécurité publique. La France s'est bien évidemment conformée aux lignes directrices de la Commission. Toutefois, un arrêté du ministre de la Santé du 19 mars 2020 est venu obliger les transporteurs à respecter un certain nombre de mesures d'hygiène et de distanciation sociale, dites « barrières », ce qui vise spécialement les conducteurs de véhicules et les personnels des lieux de chargement et de déchargement.

D'autres mesures ont été prises. C'est ainsi que l'on a permis aux marchandises stockées dans des installations temporaires (IST) mais dédouanées, d'y rester. De même, les opérateurs économiques agréés (OEA) ont été autorisés à stocker des marchandises (non soumises à la réglementation européenne) dans des lieux non agréés préalablement par les services douaniers en suspension de droits, taxes et mesures de politique commerciale. En matière d'exportation, aussi bien qu'en matière d'importation, des dispositions particulières de caractère technique ont été adoptées.

Ces différentes mesures et la crise elle-même ont eu un effet, et continuent parfois à avoir un effet, sur les contrats eux-mêmes proposés par les transporteurs. Compte tenu, par exemple, de mesures de quarantaine, certaines marchandises n'ont pu être déchargées et sont restées à bord des navires. D'où des retards, des pertes et des avaries. Des destinataires n'ont pu prendre possession de leurs biens, etc.

La question du retard se pose d'abord dans les contrats d'affrètement, étant entendu que sa réponse dépend des circonstances de fait, de la raison du retard et surtout des clauses mêmes de la charte-partie. En l'absence de clause spécifique, les conséquences des retards éprouvés dans les ports en raison de causes diverses (*shortage of workers, unavailability of cargo, shore-side delays...*) seront mises sur le

---

<sup>1</sup> V. not. A. Charbonneau et P. Chaumette, « Gens de mer et Covid-19 », DMF 2020, 677.

compte des affréteurs. Dans un affrètement à temps, ce type d'événements ne sauraient entrer dans le cadre des clauses de « *off-hire* » dans la mesure où le navire reste « *fully working and ready to carry out normal operations* ». Dans un affrètement au voyage, si le fréteur a été à même de tendre sa « NOR » (*notice of readiness*), les événements visés ne sauraient tomber sous le coup des suspensions admises pour les temps de planche (*staries*), si bien que ces temps continueront à courir, de même que les surestaries une fois déclenchées, sous réserve de la survenance d'autres facteurs (e.g. *weather-related interruptions*).

Les solutions, toutefois, seront différentes si les retards affectent le navire lui-même ou l'équipage, s'il y a, notamment, un *cluster* à bord. Dans ce genre de situation, le navire devrait être « *off-hire* » en raison de l'incapacité de l'équipage. Les conséquences d'un débarquement d'une partie de l'équipage devraient être supportées par le fréteur. Mais il n'est pas certain que cela soit le cas pour les quarantaines imposées par certains ports. Les termes mêmes de la clause « *off-hire* » devront alors être étudiés avec la plus grande attention, étant rappelé qu'en l'absence de clause, le principe de l'« *implied indemnity* » veut que les pertes subies par l'armateur doivent être indemnisées par l'affréteur. Toutefois, cette règle n'a pas été encore, à notre connaissance, été mise à l'épreuve dans le contexte d'une pandémie.

Dans le transport proprement dit, le retard imputable au chargeur est pris en considération. En effet, l'article R. 5422-7 du Code des transports prévoit que le chargeur ou son représentant doit présenter les marchandises aux temps et lieu fixés par la convention des parties ou l'usage du port de déchargement. Mais le texte ne comporte aucune sanction, ce qui ne veut pas dire que les conditions générales du transporteur ne puissent en stipuler.

Quant au retard imputable au transporteur, les textes (sur la responsabilité du transporteur) ne l'envisagent pas particulièrement, sauf les Règles de Hambourg et les Règles de Rotterdam. En droit interne, si les pertes ou dommages ont pour cause un retard, alors qu'ils n'affectent pas la marchandise elle-même, le transporteur en est responsable dans les termes du droit commun. Le droit de la responsabilité contractuelle s'appliquera donc chaque fois qu'il s'agira de réparer des dommages économiques et commerciaux (baisse des cours, frais divers, ...), étant entendu que les clauses limitatives de responsabilité pourront être admises. En revanche, dans les transports internationaux soumis aux Règles de La Haye Visby, de loin les plus importants, les stipulations de la Convention internationale ont vocation à s'appliquer dès lors que les dommages intervenus « concernent » la marchandise.

En tout cas, la responsabilité du transporteur pour ce qui est du retard ou des pertes et avaries proprement dites n'est pas systématique. Le transporteur peut s'en libérer en faisant état de tel ou tel cas excepté. En droit français, l'article L. 5422-12 du Code des transports permet au transporteur, pour échapper à sa responsabilité, de se retrancher derrière des faits à lui « non imputables », ce qui renvoie, en substance, à la force majeure<sup>2</sup>.

---

<sup>2</sup> Comp. Cass. com., 20 févr. 1990, Bull. civ. IV, n° 51.

Les Règles de La Haye Visby prévoient deux cas exceptés qui correspondent à la situation de crise sanitaire. La convention internationale envisage d'abord la restriction de quarantaine (art. 4-2 h). Cette hypothèse devrait permettre au transporteur de ne pas avoir à subir les conséquences dommageables de sa défaillance. Si le navire ne peut accoster ni décharger en raison d'une mesure de quarantaine, le transporteur ne saurait donc engager sa responsabilité, à charge pour lui de prouver que cette mesure est bien la cause de défaillance et dans la mesure où aucune faute ne peut lui être imputée, du moins relativement à cette mesure. Si les avaries ou le retard lui sont, ne serait-ce que partiellement, imputables, il devrait conserver une part de responsabilité.

L'autre cas excepté auquel on peut penser, est le fait du prince (HVR, art. 4-2 g) ou plus précisément l'arrêt ou contrainte de prince. La notion est définie comme « une action et/ou une décision émanant d'une autorité publique et à laquelle le capitaine du navire ne peut pas se soustraire »<sup>3</sup>. Il peut s'agir d'une mesure réglementaire comme d'une décision judiciaire, donc d'un acte d'autorité pris par une institution étatique s'imposant à tous dont le transporteur. Il y a là une variété de force majeure qui présente les trois caractères de celle-ci et spécialement ici l'irrésistibilité<sup>4</sup>. La notion n'est pas nouvelle et a déjà été mise à l'épreuve<sup>5</sup>. Il ne semble pas qu'elle doive être réduite aux seules décisions illégales ou illégitimes d'une autorité publique<sup>6</sup>. Là encore, ce cas excepté est susceptible d'être neutralisé en tout ou partie par la faute du transporteur, tel pouvant être le cas lorsque le transporteur n'a donné aucune information au chargeur sur les modalités imposées par la mesure prise par les autorités publiques compétentes<sup>7</sup>.

Le droit des transports, interne comme international, permet également au transporteur d'écarter sa responsabilité en se prévalant d'une circonstance qui ne lui est pas imputable, ce qui équivaut, en jurisprudence, à la force majeure. Cette notion, est aujourd'hui définie, en matière contractuelle, comme l'événement échappant au contrôle du débiteur qui ne pouvait être raisonnablement prévu lors de la conclusion du contrat et dont les effets ne peuvent être évités par des mesures appropriées et qui empêche l'exécution de l'obligation par son débiteur. En l'occurrence, la condition d'extériorité ne pose aucune difficulté puisque la pandémie est certainement un événement qui échappe au contrôle du débiteur. La condition d'imprévisibilité s'apprécie au moment de la conclusion du contrat, ce qui se comprend, car si le débiteur connaissait le risque et qu'il a continué à exécuter le contrat, on peut considérer qu'il a estimé pouvoir surmonter l'obstacle. Mais il n'est pas sûr que cette condition soit déterminante. Ce qui compte en effet est avant tout l'irrésistibilité. Sans doute est-ce ce caractère qui sera essentiel pour apprécier l'existence de la force majeure à l'occasion de la seconde vague de la pandémie.

On ajoutera que la question de la force majeure se pose aussi et surtout lorsque l'on est présence de contrat de commission ou de logistique. Si le droit français est applicable, les dispositions de l'article 1218 devraient donner la solution. Si le droit anglais est applicable, comme le droit anglais ne connaît pas la notion, celle-ci devra

---

<sup>3</sup> Paris, 20 mars 2002, DMF 2002, 150.

<sup>4</sup> V. sentence CAMP « El Khef » 2 août 2004, DMF 2002, 157.

<sup>5</sup> V. par ex. Cass. com. 24 avr. 2007, n° 06-12508.

<sup>6</sup> V. Y. Tassel, « Le fait du prince en droit maritime », Gaz. CAMP, n° 22 ; comp. Sentence CAMP 18 mars 1991, DMF 1991, 545.

<sup>7</sup> CA Rouen, 18 déc. 2014, n° 13-06136, DMF 2015, 423.

s'apprécier au regard des termes mêmes du contrat qui, le plus souvent, contient une clause de force majeure. Il faudra alors s'assurer que la pandémie est bien envisagée comme un cas de force majeure, mais également vérifier que le débiteur aurait exécuté le contrat en l'absence de force majeure<sup>8</sup>. Si rien n'est prévu, il sera impossible pour le débiteur de déclarer qu'il n'a pas été en mesure de remplir ses obligations en raison de circonstances qui ne lui sont pas imputables, sauf pour lui à se prévaloir de la théorie de la « frustration » (caractérisée lorsque le contrat, par exemple une charte-partie « *becomes impossible to perform or performance has become radically different than the parties had anticipated due to circumstances unforeseen at the time of entering into the contract* »).

Il faut, enfin, s'interroger sur les situations dans lesquelles l'exécution de l'obligation du transporteur n'est pas impossible, mais est devenue particulièrement onéreuse en raison des circonstances, notamment économiques, c'est-à-dire sur la situation provoquée par ce que l'on pourrait appeler la force majeure financière. Au juge de réviser le contrat à la demande de l'une des parties. On sait que cette question est depuis la réforme du Code civil traitée par le nouvel article 1995 qui permet, sauf clause contraire, à l'une des parties de solliciter du juge compétent une révision du contrat. Encore faut-il, cependant, les trois conditions suivantes soient réunies : un changement de circonstances imprévisible lors de la conclusion du contrat ; un changement de circonstance rendant l'exécution du contrat excessivement onéreuse pour l'une des parties ; un changement de circonstances dont le partenaire n'avait pas accepté de supporter le risque. Il n'est pas certain que la troisième de ces conditions soit réalisée lorsque le contrat a été conclu alors que la seconde vague de la pandémie était annoncée. Il serait, en tout cas, plus prudent pour les compagnies de prévoir dans leurs conditions générales des clauses spécifiques d'adaptation de leur contrat en fonction des circonstances affectant l'équilibre financier de leurs accords (clauses de *hardship*, ...).

Une dernière observation, s'agissant des marchandises, s'impose pour souligner qu'au-delà des transporteurs, de nombreux intermédiaires (commissionnaires, transitaires, ...) sont directement concernés, d'un point de vue juridique, par l'actuelle pandémie. Les affréteurs le sont d'une manière originale à travers les clauses de *safe port* qui les obligent à garantir le fréteur s'ils se rendent dans des ports *unsafe* qui sont l'occasion de dommages. Rappelons qu'un port est *unsafe* si un navire ne peut l'atteindre ou en sortir, en l'absence d'« *abnormal occurrence* », sans être exposé à un danger qui ne pourrait être évité « *by good navigation and seamanship* ». Un armateur pourrait arguer qu'un port est *unsafe* en raison du danger local pour la santé de l'équipage ou encore en raison d'un risque de quarantaine ou de retard compte tenu de l'escale locale.

## II. Les rapports entre les passagers et les compagnies

Dans le transport de passagers, les questions juridiques liées à la pandémie sont également nombreuses. Elles se posent sans doute dans des conditions différentes selon que l'on se trouve en matière de transport proprement dit ou de croisière.

On observera préalablement qu'une série de textes ont été pris pour faire face à l'épidémie (L. du 23 mars 2020 sur l'urgence sanitaire et ses décrets d'application) : dans les liaisons internationales de plus de 2 heures les passagers doivent justifier de

---

<sup>8</sup> V. aff. *Classic maritime Inc.*, Gazette CAMP, n° 50.

leur motif de déplacement ; les passagers sont soumis à certaines obligations : port du masque notamment ; les Ferries étrangers peuvent accoster, mais sous réserve de possibles quarantaines. Le décret n° 2020-293 du 23 mars 2020 est venu également interdire à tout navire de croisière de faire escale, de s'arrêter ou de mouiller dans les eaux intérieures et même territoriales. D'où le blocage de nombreux navires et différents dommages économiques. D'où des mesures d'aide au secteur trouvant leur expression dans des délais de paiement et dans des droits accordés aux compagnies pour leur permettre de proposer à leurs clients, pour une période déterminée et limitée dans le temps, un remboursement sous la forme de prestations identiques ou équivalentes ou par le biais d'avoires valables sur une longue période.

S'agissant du transport de passagers proprement dit, les textes (cf. règlement 3492/2009) ne disent rien de spécifique sur les effets d'une pandémie et plus généralement sur l'incidence d'un événement de force majeure sur l'exécution des obligations des parties. Les textes principaux en effet ne traitent que des questions de responsabilité en cas de mort ou lésions corporelles et le règlement 1177/2010 du 24 novembre 2010 sur les droits des passagers ne s'intéresse qu'aux questions d'indemnisation en cas de retard ou d'annulation dans des situations que l'on pourrait qualifier d'ordinaires, ce qui ne veut pas dire que ce texte ne puisse trouver à s'appliquer puisqu'il envisage bien les hypothèses de départs annulés ou retardés.

Pour ce qui est des croisières, les textes ne manquent pas. Ils concernent d'abord les passagers en quarantaine et en difficultés à bord des navires. Selon l'article L. 211-16 I du Code du tourisme, le professionnel est responsable de plein droit de l'exécution des services contractuellement prévus, que ces services soient exécutés par lui-même ou par d'autres prestataires de services de voyages, sans préjudice de son droit de recours contre ceux-ci. D'où une coresponsabilité entre l'agence de voyages et l'organisateur de la croisière. Dès lors si le voyage initialement prévu se trouve modifié, les professionnels de l'organisation de la croisière verront leur responsabilité engagée, sauf pour eux à démontrer que le dommage est dû à des « circonstances exceptionnelles et inévitables », dont, au demeurant, la pandémie est un exemple patent. L'article L. 211-17-1 du même code ajoute que l'organisateur d'un voyage ou séjour apporte dans les meilleurs délais, eu égard aux circonstances de l'espèce, une aide appropriée aux voyageurs en difficulté. Cette aide trouve son expression dans des informations et dans une assistance consulaire.

À l'égard de ces mêmes passagers à bord, l'article L. 211-16 VII du Code du tourisme prévoit une mesure très protectrice. Le texte en effet indique que lorsqu'il est impossible, en raison de circonstances exceptionnelles et inévitables, d'assurer le retour du voyageur comme prévu dans le contrat, l'organisateur ou le détaillant supporte les coûts de l'hébergement nécessaire, si possible de catégorie équivalente, pour une durée maximale de trois nuitées par voyageur. Et, si des durées plus longues sont prévues par la législation de l'Union européenne sur les droits des passagers applicables aux moyens de transport concernés pour le retour du voyageur, ces durées s'appliquent.

S'agissant des croisiéristes qui souhaitent partir et qui n'ont pu le faire, d'autres textes viennent à leur secours. La pandémie, en effet, est une cause de résolution des contrats, comme le prévoit l'article L. 211-13 du Code du tourisme. Le texte dit que lorsqu'avant le départ, le respect d'un des éléments essentiels du contrat est rendu impossible par suite d'un événement extérieur à l'organisateur ou au détaillant, celui-ci

doit le plus rapidement possible en avertir le voyageur et informer ce dernier de la faculté dont il dispose soit de résoudre sans frais le contrat, soit d'en accepter la modification proposée par l'organisateur ou le détaillant. L'article L. 211-14 I ajoute que le voyageur peut également résoudre le contrat à tout moment avant le début du voyage ou du séjour, à charge pour lui de régler les frais de résolution appropriés et justifiables. Cependant, cette résolution peut avoir lieu sans frais si, une fois encore, des circonstances exceptionnelles et inévitables, survenant au lieu de destination ou à proximité immédiate de celui-ci, ont des conséquences importantes sur l'exécution du contrat ou sur le transport des passagers vers le lieu de destination.

Article paru dans l'ouvrage Livre blanc (L'extenso) : "*Le droit des affaires, instrument de gestion et de sortie de crise*".

Nov 2020

Chambre arbitrale maritime de Paris