

LA PARAMOUNT CLAUSE DANS LE CONNAISSEMENT
A PROPOS DES CONFLITS DE CONVENTIONS SUR LE TRANSPORT INTERNATIONAL
DE MARCHANDISES PAR MER DEVANT LE JUGE SENEGALAIS

(Chronique publiée in REVUE DROIT MARITIME AFRICAINE – N°01 – JANVIER – JUIN 2016)

Affaire du navire Lucie DELMAS

Pour que le chargeur ne dise plus au juge : « Quelle est ma loi ? »¹
Pour que le juge n'ait plus qu'une référence : les Règles de Hambourg !
Pour la sécurité juridique du chargeur, alerte au Ministère des Affaires étrangères :
Dénoncez la Convention du 25 août 1924

L'affaire du navire Lucie Delmas est caractéristique de la négligence des Etats quant à l'observation stricte des obligations que le droit international met à leur charge, en l'occurrence, la dénonciation des Conventions antérieures dès qu'une nouvelle Convention ayant le même objet entre en vigueur dans leur ordonnancement juridique. Négligence qui a pour conséquence juridique de donner lieu à un conflit de conventions que le juge a souvent des difficultés à résoudre surtout qu'il ne le pose presque jamais de façon explicite.

Dans le cas d'espèce, il s'agissait du transport d'un camion de marque Renault et d'un lot d'effets personnels appartenant à une dame de nationalité malienne et à d'autres émigrés vivant en France. Un connaissement fut émis pour constater le contrat et la cargaison, embarquée au port du Havre (France), fut débarquée au port de Dakar où l'expert commis constata de nombreux dommages : des dégâts matériels sur le véhicule, des vols et beaucoup d'avaries sur les effets transportés.

C'est alors que la dame, propriétaire du camion, saisit le Tribunal régional de Dakar pour obtenir une condamnation solidaire du transporteur maritime, la société Delmas Atlantique et du consignataire du navire, la société SDV- Sénégal, bien que le connaissement comportait une clause « law and jurisdiction » désignant le Tribunal de commerce du Havre comme juridiction compétente et la Convention de Bruxelles du 25 août 1924 comme texte applicable.

Le Tribunal régional² de Dakar appliqua, alors, les Règles de La Haye par jugement en date du 14 juin 2011 lequel fut confirmé par un arrêt de la Cour d'appel de Dakar³ du 11 mars 2013. Toutefois, sur pourvoi de la dame propriétaire du camion Renault, la Cour suprême⁴ cassa cet arrêt pour violation des dispositions combinées des articles 2 et 20 des Règles de Hambourg, seule applicable en l'espèce dès lors que le port de déchargement de la cargaison est le port de Dakar, le Sénégal ayant ratifié ladite Convention du 31 mars 1978.

¹Cette expression, « Quelle ma loi ? », est le titre du célèbre ouvrage du regretté Pr Guy Adjété KOUSSIGAN, paru en 1974 aux éditions Pedone et traitant de « tradition et modernisme dans le droit de la famille en Afrique noire francophone ». Préface Pr Pierre BOUREL. C'est à lui que nous rendons hommage à travers ces lignes

Plusieurs problèmes juridiques avaient été soulevés dans cette affaire notamment le paiement de la caution *judicatum solvi*, l'action dirigée contre le consignataire du navire, le droit applicable au contrat de transport international objet du litige.

Ce problème du droit applicable revêt, dans cette affaire, une très grande importance car de la solution dépendra le délai de prescription à retenir. En effet, les Règles de La Haye prévoit un délai de prescription annuel alors que celles de Hambourg prévoit un délai biennal ; le premier profite au transporteur maritime et le second aux chargeurs c'est-à-dire à la dame propriétaire du camion Renault et aux autres.

Et, si Ibn s'intéresse, précisément, à cette problématique tendant à rechercher la Convention applicable en l'espèce, on constatera que la contrariété des solutions possibles résulte nécessairement du conflit de Conventions applicables au Sénégal (§1), conflit qu'il s'agira de résoudre pour trancher le litige (§2).

1. Le constat du conflit de Conventions

Il faut dire que cette affaire du navire Lucie Delmas est assez singulière en ce qu'elle met au jour un problème qui semblait définitivement clos au Sénégal puisque ce pays a ratifié les Règles de Hambourg depuis le 17 mars 1986 et que celles-ci sont entrées en vigueur au plan international le 1^{er} novembre 1992. Mais, la résurgence du débat devant les juridictions sénégalaises est une très bonne chose en ce qu'elle permettra, certainement, d'en discuter sereinement avec des arguments convaincants pour trancher définitivement le problème, du moins en jurisprudence.

Et, c'est à partir du constat de l'existence de plusieurs Conventions applicables au Sénégal (§1.1), qu'il s'agira de voir si, dans l'affaire Lucie Delmas, elles pouvaient être concurremment appliquées (§1.2).

Une pluralité de Conventions internationales applicables au Sénégal

En matière de transport international de marchandises par mer, il existe plusieurs Conventions internationales :

- la Convention relative à l'unification de certaines règles en matière de connaissance adoptée à Bruxelles le 25 août 1924 et dénommée Règles de La Haye ;
- le Protocole modificatif de ces Règles de La Haye adopté à Visby le 23 février 1968 et appelé Règles de Visby ;
- la Convention sur le transport international de marchandises par mer adoptée à Hambourg le 31 mars 1978 et appelée Règles de Hambourg ;
- la Convention des Nations Unies sur le contrat de transport international de marchandises effectué entièrement ou partiellement par adoptée le 11 décembre 2008 à New York et dénommée Règles de Rotterdam, du nom de la ville ayant abrité la cérémonie officielle de signature de la Convention. Toutefois, cette Convention n'est pas applicable parce qu'elle n'est pas encore entrée en vigueur au plan international.

Le Protocole de Visby, entré en vigueur depuis le 23 juin 1977, est bien appliqué dans une trentaine de pays qui étaient déjà liés par la Convention de 1924 notamment en Europe sous la dénomination de Règles de La Haye/Visby. Il ne s'applique pas au Sénégal qui ne l'a pas ratifié.

Quid alors des Conventions de 1924 et de 1978 appliquées, tour à tour, dans l'affaire du navire Lucie Delmas par le Tribunal régional de Dakar, la cour d'appel de Dakar et la cour suprême ?

1.1.1. Le Sénégal a ratifié les deux Conventions de 1924 et de 1978².

- **Le Sénégal a ratifié Règles de La Haye de 1924**, le 14 février 1978. En effet, lorsque la France, puissance coloniale de l'époque, ratifia les Règles de La Haye le 04 janvier 1937, elle avait émis une réserve suivant laquelle un tel acte ne liait pas ses colonies dont celles d'Afrique. C'est ce qui explique que cette Convention ne devait pas s'appliquer au Sénégal pendant cette période conformément au principe de spécialité législative qui voulait que seuls les textes expressément rendus applicables dans les colonies devaient s'y appliquer. En effet, en cette matière, la France avait adopté pour ses colonies la loi du 02 avril 1936 sur le transport de marchandises par mer³. Cette loi ne sera abrogée au Sénégal que par celle du 22 mars 1962 portant Code de la marchande. Il faudra donc attendre le 14 février 1978 pour voir le Sénégal ratifier les Règles de La Haye.
- **le Sénégal a ratifié les Règles de Hambourg**, le 17 mars 1986. Il se trouve que cette Convention comporte une disposition spécifique ayant pour objet d'éviter la coexistence dans un même Etat de deux Conventions portant sur la même matière : il s'agissait de prévenir le conflit de Conventions. C'est l'article 31 intitulé «Démonciation d'autres conventions» et ainsi libellé « **Au moment où il deviendra Etat contractant Ma présente Convention, tout Etat partie à la Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance, signée à Bruxelles le 25 août 1924 (Convention de 1924), notifiera au Gouvernement belge, en sa qualité de dépositaire de la Convention de 1924, qu'il dénonce ladite Convention, en déclarant que la dénonciation prendra effet à la date à laquelle la présente Convention entrera en vigueur à son égard**». Mais l'Etat du Sénégal n'a jamais dénoncé la Convention du 25 août 1924. Cette négligence est fréquente au niveau des Etats. Par exemple, la France après avoir ratifié le Protocole de Visby n'a pas dénoncé la Convention originelle du 25 août 1924 si bien que, dans ce pays, deux Conventions ayant le même objet sont toujours en vigueur à savoir : la Convention du 25 août 1924 et la Convention du 25 août 1924 telle que modifiée par le Protocole du 23 février 1978 dénommée Règles de La Haye/Visby. En matière de transport aérien, la France connaît une

² Sur l'état de ratification des Conventions des Nations Unies en matière de transport de marchandises par mer, voir : www.unictr.org.

³ cf. Ibrahima Khalil DIALLO « Le contentieux maritime devant le juge ; étude de droit privé comparé de la Côte d'Ivoire, du Sénégal, du Togo et de la France » in éditions EDJA – 1992 – pages 312 et suivantes.

situation identique pour avoir ratifié la Convention de Varsovie du 12 octobre 1929 puis le Protocole modificatif adopté à La Haye le 28 septembre 1955 sans dénoncer la Convention originelle de 1929.

1.1.2. Les deux Conventions de 1924 et de 1978 sont applicables au Sénégal.

Si la Convention de Hambourg prescrit la dénonciation de celle 1924, elle ne prévoit aucune sanction attachée au non-respect de cette règle. En conséquence, dans une telle situation, la Convention antérieure va survivre et rester en vigueur dès lors que dans notre ordonnancement juridique le droit des Traités veut qu'un Traité ratifié par un Etat reste en vigueur tant qu'il n'a pas été dénoncé. Le juge sénégalais a donc l'obligation, en droit strict, de constater l'applicabilité dans son for de deux conventions ayant le même objet à savoir celle de 1924 et celle de 1978. Car, rien ne saurait justifier qu'on rejette les Règles de La Haye par le seul effet de la ratification des Règles de Hambourg : ce n'est pas un fondement juridique acceptable. La même situation juridique existe en matière de transport aérien. En effet, le Sénégal a ratifié la Convention de Montréal du 28 mai 1998 par la loi N 0 2015-14 du 6 juillet 2015 sans avoir dénoncé la Convention de Varsovie du 10 octobre 1929 ayant le même objet.

Maintenant, il s'agit de voir si, dans l'affaire du navire Lucie Delmas, ces deux Conventions pouvaient concurremment s'appliquer et dans l'affirmative conclure à un conflit de conventions.

1.2. L'applicabilité au Lucie Delmas des Conventions internationales en vigueur

Pour voir si les Règles de La Haye de 1924 et celles de Hambourg de 1978 pouvaient s'appliquer au contentieux relatif au navire Lucie Delmas, il suffit d'interroger les faits pour voir s'ils entrent dans le champ d'application de ces Conventions internationales.

1.2.1. Les Règles de La Haye étaient bien applicables au Lucie Delmas !

La Convention de Bruxelles est bien applicable à cette affaire dès lors que le pays d'embarquement, la France et celui de débarquement, le Sénégal, sont tous deux liés par ce texte et que le connaissance constatant le transport litigieux avait été émis au

Havre. Ce sont les conditions prévues par l'article 10 de la Convention de 1924. Il s'y ajoute que le chargement avait été fait en cales et non en pontée car les Règles de La Haye excluent, de leur champ d'application, les cargaisons chargées en contée.

1.2.2. Tes Règles de Hambourg étaient aussi applicables au Lucie Delmas !

En effet, à partir du moment où le déchargement de la cargaison a été fait au port de Dakar c'est-à-dire au Sénégal, pays qui a ratifié la Convention de 1978, ce texte peut s'appliquer en vertu de son article 2 tel que visé par la cour suprême car il prévoit expressément que :

« **Article 2. - Champ d'application 1.** Les dispositions de la présente Convention s'appliquent à tous les contrats de transport par mer entre deux Etats différents lorsque a) Le port de chargement prévu dans le contrat de transport par mer est situé dans un Etat contractant, ou b) Le port de déchargement prévu dans le contrat de transport par mer est situé dans un Etat contractant... ».

Cette situation juridique caractérise, à l'évidence, la concurrence entre les deux textes dans un même système juridique, ce que le juge du for était tenu de relever. Cela d'autant que les deux Conventions ont impératives dans leurs champs d'application⁴ Coexistence qui a pour effet de donner lieu à un véritable « désordre mondial⁵ ».

Dans cette affaire du navire Lucie Delmas, pour n'avoir pas fait ces constats préalables, le débat sur le conflit de Conventions a été éludé non seulement par les différents plaideurs mais aussi par toutes les juridictions qui se sont prononcées dans le cadre de ce contentieux. La Convention applicable en définitive dépendra, en conséquence, de la solution apportée à ce conflit.

2. La solution du conflit de Conventions⁶

On constate que le choix de la Convention applicable n'est pas évident, le juge ne pouvant faire l'économie du débat mentionné ci-haut. Dans la présente affaire du navire Lucie Delmas, le transporteur maritime avait excipé la clause « law and jurisdiction » figurant dans le connaissement pour solliciter l'application des Règles de La Haye de 1924.

En vérité, il eut fallu poser le problème du conflit de Conventions et le résoudre par la recherche d'une règle de rattachement appropriée (§2.1) avant de constater l'inefficacité de la clause contractuelle figurant dans le connaissement (§2.2) car la validité de cette clause est nécessairement jugée en rapport avec le texte applicable devant le juge du for.

⁴ Cf. Pierre BONADDIES et Christian SCAPEL « Traité de Droit Maritime » in LGDJ 2006N°888.

⁵ cf. ; Pierre BONASSIES et Christian SCAPEL ibid. N°898.

⁶ Sur les conflits de Conventions relatifs au transport de marchandises par mer, lire notamment : Ibrahima Khalil DIALLO « Conflit de Conventions dans le transport international de marchandises par mer » Thèse d'Etat soutenu le 14 janvier 1978 – Université de Paris2. – A. MALLAN : « la concurrence des conventions d'unification des règles de conflit de lois » in Presses Universitaires d'Aix – Marseille 2002 – J.P. REMERY : « Remarques sur la loi applicable au contrat international de transport maritime de marchandises » in Mélanges en l'honneur P. Bonassies, Ed. Moreaux 2001)

2.1. Recherche d'une règle de rattachement appropriée

Le juge sénégalais doit éviter de reprendre systématiquement la jurisprudence française qui, en matière de règlement des conflits de conventions relatifs au transport international de marchandises par mer a toujours tendance à rejeter l'application des Règles de Hambourg.

2.1.1. Hostilité du juge français par rapport aux Règles de Hambourg

Cette hostilité⁷ ne fait que confirmer, en vérité, une tendance du juge de droit international privé à toujours préférer son propre droit dans le cadre de la mise en oeuvre des règles de conflit. Ne dit-on pas que le juge aime bien sa loi nationale pour expliquer son ostracisme vis-à-vis de la *lex causae* ! Ce rejet des Règles de Hambourg que la France n'a pas ratifiées, du reste, ne devrait pas être systématique même si son application ne pourrait être que très résiduel. En effet, il serait nécessaire que le juge français distingue deux situations juridiques différentes selon que le transport litigieux touche ou non un port français car si la non application de Hambourg peut se comprendre dans le 1er cas, il n'en est pas de même dans le second.

a - Transport maritime au départ ou à destination d'un port français

Dans une telle situation, le juge français devrait faire prévaloir, à juste titre d'ailleurs, sa propre législation dont les dispositions sont impératives. En effet, il appliquera la Convention internationale en vigueur en France, soit la Convention de 1924 originelle soit la Convention de 1924 telle que modifiée par le Protocole de Visby, si et seulement le transport litigieux entre dans le champ d'application de ces textes. Ainsi pour un transport entre la France et le Chili⁸, l'a non application de Hambourg par le juge français se comprend bien que le pays de destination l'ait ratifiée depuis le 09 juillet 1982 dès lors que le connaissement a été émis en France, condition d'application des Règles de La Haye.

Mais, si ces Conventions ne sont pas applicables pour diverses raisons, le juge sera dans l'obligation de recourir, alors, à la loi française du 18 juin 1966 pour tout transport au départ ou à destination d'un port français. Ce fut le cas pour un transport entre le Liban et la France⁹, entre l'Egypte et la France¹⁰, bien que ces pays soient liés par les Règles de Hambourg. Ici, le rejet de cette dernière Convention se comprend aisément pour n'avoir pas été ratifiée par l'Etat du for, la France et en présence d'une loi de police.

⁷ P.-Y. NICOLAS : « Les Règles de Hambourg devant les tribunaux français » in DMF n°583, pp. 547-566

P.-Y. NICOLAS : « Les Règles de Hambourg ne sont pas « self executing » en France », note sous l'arrêt CA Paris 2 décembre 1998 Navire Lucy, DMF 99.596

P.-Y. NICOLAS : « La Convention de Bruxelles prévaut sur les Règles de Hambourg, note sous l'arrêt CA Paris 5 mai 1999 Navire Aton, DMF 2000.603

⁸ Cf. cour d'appel de Paris 10 mai 2012 in BTLL 2012.377

⁹ Cf. Cour d'appel de Paris 26 novembre 2003 in BTL 2004.90

¹⁰ Cf. Cour d'appel d'Aix – en – Provence 02 décembre 2004 in BTL 2005.216

b - Transport maritime ne touchant aucun port français

Dans le cadre d'un transport international de marchandises par mer étranger, à tout point de vue, à la France en ce qu'il ne touche aucun port de ce pays, il n'y a aucun doute qu'aucune Convention, fut-elle ratifiée par ce pays, ne saurait s'appliquer de plein droit devant le juge français !

L'opinion suivant laquelle « le juge français doit appliquer les Règles de La Haye lorsque le transport est effectué au départ d'un Etat lié par cette Convention »¹¹ ne saurait emporter la conviction. A moins qu'il ne s'agisse uniquement de chercher un moyen d'évincer les Règles de Hambourg, par exemple dans un transport entre les Etats Unis qui n'ont ratifié aucune Convention et l'Egypte qui est liée par Hambourg et La Haye¹².

Car, dans cette affaire, le juge devrait, nécessairement mais obligatoirement, interroger son système de droit international privé pour rechercher le texte applicable. La règle de conflit pourrait, de ce point de vue, désigner la loi choisie par les parties à travers une Paramount clause ou un autre texte, y compris une Convention non ratifiée par la France ! C'est ce mécanisme seul qui devrait prévaloir. Malheureusement, il n'en est rien et certaines décisions ne nous semblent pas conformes à l'orthodoxie qui devrait prévaloir dans ce cas de figure.

L'affaire du navire World Appolo¹³ rendue par la Cour de cassation française le 28 mai 2002 est assez illustrative de cette tendance contestable quand elle a jugé que « **La Convention de 1924 doit s'appliquer au contrat de transport, à l'exclusion des Règles de Hambourg en vigueur dans le pays de déchargement, lorsque les parties ont fait choix de ladite Convention dans le connaissance et qu'aucune règle impérative ne s'oppose à un tel choix** » ! Il s'agissait d'un transport connaissance de marchandises de Koshichang en Thaïlande à Dakar au Sénégal à bord du navire World Appolo de la société Rosco shipping Co pour le compte de la Caisse de péréquation et de stabilisation des prix. Des avaries furent constatées à l'arrivée à Dakar et ce sont des compagnies sénégalaises d'assurances et de réassurance, subrogées dans les droits de la Caisse de péréquation, qui ont poursuivi Rosco en réparation.

La Thaïlande, pays d'embarquement et démission du connaissance n'est lié par aucune Convention alors que le Sénégal a ratifié les Règles de Hambourg sans avoir dénoncé celles de La Haye. La Cour de cassation française donne effet au texte choisi par les parties en considérant « **qu'aucune règle impérative ne s'oppose à un tel choix** » ! La question est de savoir sur quelle base juridique ou quel critère estime - telle qu'il n'y a pas de « règle impérative » ?

¹¹ Cf. Philippe DELEBECQUE in DMF 2001, no70 page 59

¹² Cf. P. Y. NICOLAS in DMF 200.345

¹³ Cf. Cass. Com 28 mai 2002 in DMF 2002.59

Le caractère impératif ou non ne pouvant pas, toutefois, être jugé au regard du droit français, étranger à la relation litigieuse. Seul le recours au mécanisme conflictualiste aurait pu permettre de trancher le litige de façon objective dès lors que l'ordre juridique français n'était pas concerné dans cette affaire du navire World Appolo. Et, sous ce rapport, le juge devait constater que dans le pays de destination, il y avait bien une « **règle impérative** » à savoir l'article 2 de la Convention de Hambourg du 31 mars 1978 imposant l'application de ce texte à tout transport de marchandises débarquées dans un port sénégalais. Si le Sénégal est encore lié par les Règles de La Haye qu'il n'a pas dénoncées, l'émission du connaissement en Thaïlande exclut le recours à cette Convention que ce pays n'a pas ratifiée.

Cette tendance à exclure une Convention impérative dans son champ d'application dans le cadre d'un contentieux étranger à l'ordre juridique français pourrait apparaître comme une licence manifeste la fraude à la loi offerte aux armateurs pour évincer les Règles de Hambourg. Si ce n'est pas de la délinquance juridique, ça y ressemble comme des siamois.

2.1.2. Recours à la *lex posterior derogat priori*¹⁴

A ce sujet, la référence à la Convention de Vienne sur le droit des Traités du 23 mai 1969 serait d'un bon usage.

Il serait très indiqué, alors, que le juge du for, après avoir admis la coexistence dans le système sénégalais de DIP de deux conventions internationales concurremment applicables conformément aux développements faits dans la le partie (supra), pose le problème de conflit de conventions en vue de rechercher la règle de rattachement appropriée.

Dans une espèce relativement similaire, du fait de la succession de conventions ayant le même objet dans un même Etat, la Chambre commerciale de la cour de cassation française a fait application de la *Lex posterior derogat priori*¹⁵. En effet, il s'agissait du transport d'une grue du port de Lobito en Angola à celui d'Anvers en Belgique, transport constaté par un connaissement émis à Anvers. Il se trouve que les deux pays, de départ et de destination, ont tous ratifié la Convention de Bruxelles du 25 août 1924 mais que la Belgique est, en plus, liée au Protocole de Visby sans avoir dénoncé la Convention originelle.

Dans cette affaire, deux solutions s'offraient à la cour à savoir appliquer la théorie de la convention commune ou celle de la convention la plus récente¹⁶, deux règles de rattachement qui peuvent conduire à des effets différents quant à la convention éligible, in fine.

¹⁴ Lire notamment : Ferenc Majoros : « Les Conventions internationales en matière de privé » in éditions Pedone. Le Partie (1976) et 2^e Partie (1980)

-Carne Brière : « Les conflits de conventions internationales en droit privé » in L.G.D.J., 2001-

-H. BAUER : Les Traités et les règles de droit international privé matériel, Rev. Crit. DIP 1966.537

¹⁵ Cf. Cass.com 16 octobre 2012, Aelian Sud in DMF 2013.170 obs. C. Bloch- in D.2012.2511 – voir aussi : CA Aix 13 décembre 2012 BRL 2013.34

¹⁶ Cf. notes 4 et 5 supra.

La Cour de cassation, se situant dans le système juridique Belge, a considéré que ce se sont deux conventions, en vigueur dans ce pays qui sont en conflit, et a préféré choisir la Lex posterior comme règle de rattachement. Et, comme le soutient le Pr Philippe DELEBECQUE, « c'est une prime à la dernière Convention censée contenir le droit le plus moderne ». C'est, d'ailleurs, cette modernité qui justifie que l'Etat ait pu se dédire dans ses engagements internationaux les plus récents par rapports aux précédents¹⁷! Ainsi, devrait-on comprendre que, dans le navire Lucie Delmas, après avoir constaté la coexistence des deux Conventions de 1924 et de 1978 dans l'ordonnement juridique sénégalais, le juge du for porte sa préférence sur la plus récente c'est-à-dire celle de Hambourg du 31 mars 1978.

2.2. L'inefficacité de la clause contractuelle insérée dans le connaissement

Dans cette affaire du Lucie Delmas, le connaissement contenait bien une clause « law and jurisdiction » qui désignait la Convention de 1924 comme texte applicable en cas de litige.

2.2.1. La clause contractuelle n'était pas une Paramount clause

En l'occurrence, la clause contractuelle désignait la Convention du 25 août 1924 comme texte applicable en cas de litige. Il était aisé de la qualifier de Paramount clause. En vérité, il n'en est rien¹⁸. A l'origine, la Paramount clause est apparue en droit prétorien pour suppléer ou corriger le champ d'application trop restrictif des Règles de La Haye¹⁹ qui ne s'appliquent que si et seulement si un connaissement est émis dans un pays contractant. Ce qui exclut, nécessairement mais certainement, dudit champ d'application des cas fréquents tels : transport non constaté par un connaissement, transport constaté par un connaissement émis dans un pays tiers, transport d'animaux sur pieds, transport en pontée etc. Si bien que, une pratique jurisprudentielle s'instaura avant de s'imposer qui permettait aux parties de choisir d'un commun accord les Règles de La Haye comme texte applicable en dehors même de son domaine normal d'application. Le texte de la clause fut repris de la CONGENBILL de BIMCO (Baltic and International Maritime Conference) des années 1930 et toujours rédigée en anglais, ce qui rend son interprétation souvent complexe et variée selon le juge saisi. Il en est ainsi des termes très controversés des Paramount clause comme :

«**The corresponding legislation of the country of destination shall apply**», «**as enacted in the country of shipment**» ou comme ce fut le cas dans la présente affaire du navire Lucie Delmas avec l'expression «**law and jurisdiction...**». Pour certains juges « **corresponding législation** » devrait être traduit par «

¹⁷ Cf. notes 4 et 5 supra

¹⁸ 21 A propos de la Paramount clause, consulter notamment : S. CHEVAL : « La clause Paramount : aspects de droit international privé » in Gazette du Palais, 5 août 2006, n°17 p. 17. – Martin NDENDE : « Référence de 1924 et aux Règles de Hambourg de 1978 » in Revue de droit des transports – Octobre 2013 – n°4 – Pierre Raymond : « Clause Paramount – Régime juridique applicable » in Gazette de la CAMP – numéro 20 – Automne 2009 page 6s-

¹⁹ 22Cf. Lamy Transport, Tome 2, édition 2010, numéro 523

législation équivalente »²⁰, « **législation analogue** », avec pour conséquence d'exiger dans le pays de destination un texte similaire à celui de 1924 alors que pour d'autres c'est d'une « **législation correspondante**²¹ » qu'il s'agit.

La pratique jurisprudentielle fut ensuite codifiée par le droit conventionnel notamment par le Protocole de Visby du 23 février 1968 (cf. article 5.c) et par les règles de Hambourg (cf. article 2.1.e).

Article 5.c du Protocole de Visby (devenu article 10.c dans les Règles de La Haye/Visby) : « Les dispositions de la présente Convention s'appliqueront à tout connaissance relatif à un transport de marchandises entre ports relevant de deux Etats différents, quand :

c) le connaissance prévoit que les dispositions de la présente Convention ou de toute autre législation les appliquant ou leur donnant effet régiront le contrat, quelle que soit la nationalité du navire, du transporteur, du chargeur, du destinataire ou de toute autre personne intéressée.

Article 2 des Règles de Hambourg – Champ d'application «1. Les dispositions de la présente Convention s'appliquent à tous les contrats de transport par mer entre deux Etats différents lorsque :
e) Le connaissance ou autre document faisant preuve du contrat de transport par mer prévoit que les dispositions de la présente Convention ou celles d'une législation nationale leur donnant effet régiront le contrat ».

Il s'agit, dès lors, de donner effet à la volonté des parties en cas de carence de la Convention normalement applicable. Dans l'affaire du navire Lucie Delmas, il ne s'agissait pas de cela car les faits tels que précédemment présentés entraient effectivement dans le champ d'application des Règles de La Haye ratifiées et non dénoncées par le Sénégal : connaissance émis dans un pays contractant (Article 10 de la Convention). Ce qui exclut le recours à la Paramount Clause !

2.2.2. La clause attributive de compétence juridictionnelle n'était pas opératoire

La clause contractuelle désignant le Tribunal de commerce du Havre comme juge compétent ne saurait être opératoire, en l'occurrence, car cette désignation avait pour seul et simple objet de faire procéder, par ce juge, au choix du texte applicable.

Au surplus, elle ne peut s'appliquer à un transport, bien que figurant dans le connaissance ou tout autre document constatant le contrat, lorsque dans le pays du for existe une loi de police ou une Convention impérative. En effet, le contraire serait donner licence à une fraude manifeste au droit normalement applicable. C'est une tendance à laquelle verse facilement les armateurs dans le cadre des clauses figurant dans les connaissances qui sont de véritables contrats d'adhésion. Il appartient au juge du for d'être

²⁰ Cf. Philippe DELEBECQUE in DMF 2001, hors-série n°5

²¹ P. DELEBECQUE : « Les dérives d'une jurisprudence », note sous l'arrêt CA Paris 5eme ch. 6 mai 2009 – Navire Humbolt Express, DMF 01.07.2009 n°705 p.588-592.

suffisamment averti et vigilant. Malheureusement, les dérives de la jurisprudence sont fréquentes et aussi bien le jugement que l'arrêt d'appel dans cette affaire du navire Lucie Delmas en sont une parfaite illustration. D'autres l'ont déjà dénoncé ailleurs²².

Considérations conclusives. Cette affaire du navire Lucie Delmas permet de rappeler que l'histoire du droit prétorien, que ce soit en matière judiciaire ou arbitrale, révèle que le juge, dans son office et dans le cadre de l'exercice de son pouvoir souverain d'interprétation, adopte toujours une « politique » au sens où il a toujours une ligne de conduite. En effet, la seule limite qui lui est assignée c'est le respect strict de la loi lorsqu'elle est claire et non ambiguë. C'est ce qui explique que d'une juridiction à une autre voire même dans une même juridiction, d'une chambre à une autre, les problèmes juridiques soient résolus différemment. L'histoire des grands arrêts de la jurisprudence est sous tendue par ce phénomène quelle que soit la matière que l'on prend en compte. C'est de cette manière qu'est née, par exemple, cette très vieille, théorie dite du « renvoi » en DIP avec la succession de cet enfant naturel bavarois, Forgo, décédé à Pau et qui a permis à la cour de cassation française de rendre cette décision qui a fait jurisprudence²³. Il en est de même, en matière de divorce certains juges dits « *féministes* » ayant toujours tendance à condamner les maris ; alors que dans le contentieux social, il y a des juges « *pro travailleurs* » etc. Dans l'arbitrage commercial, les cours d'arbitrage de Londres sont réputées être très pro armateurs si bien qu'il est conseillé aux chargeurs d'éviter de les désigner dans les clauses compromissaires. Aujourd'hui, la « politique » du juge sénégalais devrait l'amener à l'application de la Convention de Hambourg du 31 mars 1978 d'autant qu'il ne manque pas d'arguments juridiques objectifs pour asseoir sa décision. C'est en cela que nous approuvons totalement la position de la cour de cassation dans l'affaire du navire Lucie Delmas. Etant entendu que le juge français aurait adopté une position différente en faisant application des Règles de La Haye sur le fondement de la clause contractuelle!

Pour la primauté du Droit

²² Cour d'appel d'Aix en Provence 07 mai 1997 Vassili Klochkov in DMF 1997.29 – Cass. 07 décembre 1999 in DMF 2000.903

²³ 26 Cass. Civ 24 juin 1878 arrêt Forgo, DP.1879.1.56 – JDI .1879.285

LES CONFLITS DE CONVENTIONS DANS LES TRANSPORTS

INTERNATIONAUX DE MARCHANDISES PAR MER

Transport international de marchandises par mer – Convention applicable – Conflit de Conventions – Règle de la Haye – Règles de Hambourg – Paramount clause – clause attributive de compétence juridictionnelle – délai de prescription – caution judicatum solvi -

Dès lors que le partie demanderesse ne soulève aucune contestation quant à l'application des Règles de la Haye, il convient de se référer à cette Convention et de déclarer son action prescrite pour avoir été introduite après extinction du délai annal de prescription ;(1e et 2e espèces)

Encourt la cassation, l'arrêt d'appel qui a fait application des Règles de La Haye alors que les dispositions de l'article 2 des Règles de Hambourg prescrivent l'application de ladite Convention à tous les contrats de transport par mer entre deux Etats différents lorsque le port de déchargement prévu dans le contrat est situé dans un Etat contractant ;(3e espèce)

En conséquence, a violé l'article 20 de la Convention de Hambourg prévoyant un délai de prescription de deux ans, la cour d'appel ayant appliqué la prescription annale de la Convention du 25 août 1924 ; (3e espèce)

TRIBUNAL REGIONAL HORS CLASSE DE DAKAR (SENEGAL), jugement n°1101895

AUDIENCE PUBLIQUE ORDINAIRE DU 14 JUIN 2011

Le Tribunal Régional Hors Classe de Dakar (SENEGAL), statuant en matière commerciale, a, en son audience publique ordinaire du 14 JUIN 2011 à laquelle siégeaient Madame. Présidente de Chambre, Juge au siège, Monsieur ...et Madame... Juges au siège, Membres, en présence de Monsieur Substitut de Monsieur le Procureur de la République et avec l'assistance de Maître ... Greffer, rendu le jugement dont la teneur suit:

DEMANDERESSE

D.S., demeurant à Bamako au Mali, mais faisant élection de domicile en l'Etude de Maître ..., avocat à la Cour, Comparant et concluant à l'audience par ledit avocat,

DEFENDERESSE

Le Transporteur Maritime: La Société Delmas Atlantique, prise en la personne de son représentant le Directeur Général, à son siège social sis au 47, avenue Albert SARRAUT à Dakar Sénégal;

Le Consignataire de la marchandise: la Société S.D.V. Sénégal, pris en la personne de son représentant le Directeur Général, à son siège social sis au 47, avenue Albert SARRAUT à Dakar Sénégal ;

Comparant et concluant à l'audience par Maitres ... Avocats à la Cour pour la Sté DELMAS, et Maitres. Avocats à la Cour pour la Sté S.D.V. Sénégal;

Sans que les présentes qualités puissent nuire ni préjudicier en rien aux droits et intérêts respectifs des parties en cause;

FAITS:

Par exploit de Maître..., huissier de justice à Dakar Par exploit de Maître ..., en date du 25 avril 2008, D.S. a assigné la Société DELMAS Atlantique et la société SDV Sénégal en paiement solidaire de la somme de 49.902.344 F CFA à titre de remboursement outre celle de 20.000.000 francs à titre de dommages et intérêts pour le préjudice matériel ;

Sur assignation, l'affaire a été inscrite au rôle général du Tribunal sous le numéro 765 de l'année 2008 puis portée au rôle particulier de l'audience du 22 mai 2008 ;

A l'appel de la cause, l'affaire a fait l'objet de plusieurs renvois pour être utilement retenue à l'audience du 08 mars 2011;

Les Conseils des parties à l'appui de leurs prétentions ont déposé leurs conclusions sur le bureau du Tribunal;

Puis les parties n'ayant plus rien à ajouter, les débats ont été déclarés clos et l'affaire mise en délibéré pour le 14 juin 2011;

Sur quoi, advenue l'audience de ce jour à laquelle le délibéré ayant été vidé, le Tribunal a statué en ces termes;

LE TRIBUNAL :

Vu les pièces du dossier;

Oui les Avocats des parties en leurs conclusions respectives;

Après en avoir délibéré conformément à la loi;

Attendu que suivant exploit du 25 avril 2008 de Maître ... huissier de justice à Dakar, D.S. a assigné la Société DELMAS Atlantique et la Société SDV Sénégal en paiement solidaire de la somme de 49.902.344 F CFA à titre de remboursement outre celle de 20.000.000 francs à titre de dommages et intérêts pour le préjudice matériel;

Attendu que par conclusions du 19 août 2008, la Société DELMAS a sollicité la somme de 10.000.000 francs à titre de dommages et intérêts pour procédure abusive et vexatoire;

EN LA FORME**SUR LES EXCEPTIONS DE PROCEDURE**

Attendu que la Société DELMAS a, dans ses Sions du 19 août 2008, sollicité qu'une caution judicatum solvi de 10.000.000 francs soit versée par la demanderesse qui au regard de l'assignation est de nationalité malienne demeurant à Bamako; Qu'en application de l'article 110 du code de procédure civile, le paiement de la caution doit être ordonné que cette caution fournie, l'action se heurte à l'incompétence de la juridiction des céans;

Qu'il appert de la lecture du connaissement LEDK 1700588FR1, titre de transport et titre représentatif de la marchandise, une clause attributive de compétence juridictionnelle au profit du tribunal du commerce du Havre;

Que la clause « Law and Jurisdiction » détermine la loi applicable au litige à savoir la Convention de Bruxelles du 25 août 1924 qui en son article 3-6 prévoit que le transporteur et le navire seront déchargés de toute responsabilité quelconque relativement aux marchandises à moins qu'une action ne soit intentée dans l'année de leur délivrance ou de la date à laquelle elles eussent dû être délivrées

Que l'action est prescrite; que la lettre de réclamation du 23 avril 2007 révèle que le camion a été déchargé du navire Lucie DELMAS et livré au consignataire le 26 mars 2007, la livraison au destinataire ayant été faite le 02 avril 2007 comme en fait foi le bon de livraison n002 13 653. Que l'action aurait dû être initiée le 27 mars 2008 au plus tard;

Qu'elle est prescrite puisque initiée le 25 avril 2008;

Attendu que la SDV a, dans ses conclusions du 11 novembre 2008, fait plaider l'exception de litispendance aux motifs que suivant autre exploit du 20 juin 2008; la demanderesse en l'étude de Maître A.K. lui a servi assignation au même titre que K.D. pour les mêmes dommages qui auraient été subi par le même camion transporté à bord du navire Lucie DELMAS suivant connaissance LE DK 1700588 FR; procédure pendante devant la quatrième chambre commerciale de la juridiction des céans;

Que les deux chambres d'une même juridiction ne peuvent être saisies parallèlement d'une même de
Que l'exception de litispendance est fondée;

Que l'action est de surcroit irrecevable en tant que dirigée contre elle;

Quelle a été assignée en qualité de consignataire du navire Lucie DELMAS, donc de représentant de l'armateur du navire lui-même assigne ;

Qu'en droit maritime, l'action introduite par le destinataire de marchandises transportées par voie maritime à l'encontre du consignataire du navire est irrecevable;

Puisque le consignataire du navire n'est qu'un mandataire de l'armateur sans aucun lien de droit avec les marchandises transportées;

Attendu que D.S. a, dans ses conclusions du 20 avril 2009, précisé que son exploit du 20 juin 2008 a été radié à l'audience du 14 janvier 2009, que l'exception de litispendance est mal fondée;

Que s'agissant de la S.D.V, elle a été installée dans la cause non seulement en qualité de consignataire de l'armateur mais en qualité de représentant légal à Dakar de DELMAS Atlantique laquelle n'a pas d'adresse distincte de la S.D.V.;

Attendu que cette dernière a, dans ses conclusions du 1er février 2010, précisé que le certificat de radiation ne lui a pas été communiqué, que ce document produit en violation des droits de la défense, doit être écarté des débats en vertu de l'exception de non communication des pièces; que la radiation sans désistement d'action n'entraîne que l'extinction de l'instance et non de l'action; l'affaire peut être reprise sur avenir; qu'aucun désistement d'instance n'est prouvé

Attendu que s'agissant de la caution judicatum solvi, importe de préciser que l'article 110 dispose que, sous réserve des Conventions et des Accords internationaux, tous étrangers demandeurs principaux u intervenants sont tenus si le défendeur le requiert avant toute exception de fournir caution personnelle e

payer les frais et dommages auxquels ils pour fient être condamnés ; de nationalité malienne; Qu'il existe cependant une convention de coopération judiciaire entre le Sénégal et le Mali en date du 8 avril 1965 dispensant la demanderesse du versement de ladite caution; que dès lors cette exception mal fondée devra être rejetée

Attendu qu'en ce qui concerne l'exception d'incompétence de la juridiction des céans, il importe de relever que ce moyen ne saurait prospérer puisqu'une lecture du connaissement n o LEDR 1700588 FR révèle que la clause plaidée par la Société DELMAS est relative à la détermination de la loi applicable au litige à savoir la Convention de Bruxelles du 25 août 1924, les conventions internationales, les lois nationales en vigueur...; étant précisé que le tribunal de commerce du Havre n'est compétent que pour procéder à la détermination du droit applicable en cas de litige entre les parties au connaissement et / ou les tiers;

Attendu que s'agissant de la prescription de l'action; il importe de préciser qu'il s'infère de l'article 6 alinéa 4 de la Convention de Bruxelles du 25 août 1924 et dont l'application n'est pas contestée par D.S., auquel cas seul le tribunal du Havre sera compétent du fait de la volonté des parties pour déterminer la loi applicable au litige que le transporteur et le navire sont déchargés de toute responsabilité pour pertes et dommages à moins qu'une action ne soit intentée dans l'année de la délivrance des marchandises ou de la date à laquelle elles eussent dû être délivrées;

Attendu qu'il s'infère du bon de livraison n°0213653 que le camion de marque RENAULT et un lot d'effets personnels ont été remis au destinataire le 02 avril 2007, que dès lors en application de l'article 6 précité, D.S. disposait d'une année à compter de la date de réception précitée pour agir en responsabilité contre le transporteur maritime DELMAS soit au plus tard le 02 avril 2008;

Attendu qu'il n'est pas prouvé l'existence d'une cause interruptive ou suspensive de la prescription; Que dès lors l'action en responsabilité initiée par la demanderesse contre le transporteur DELMAS suivant acte introductif d'instance en date du 25 avril 2008 est éteinte par la prescription;

Que cette action est irrecevable du fait de la prescription extinctive; Que cependant tel n'est pas le cas pour la SDV assignée en qualité de consignataire, cette dernière n'a pas, du reste, plaidé ce moyen de droit;

Attendu que cette dernière a fait valoir la litispendance laquelle suppose la saisine simultanée de deux juridictions différentes de même degré du même litige; Que ces conditions ne sont pas remplies en l'espèce; SDV ayant elle-même affirmé que ce sont deux chambres distinctes d'une même juridiction qui ont été saisies; Que de surcroit, la demanderesse a affirmé sans être contredite que l'autre procédure initiée suivant exploit du 20 juin 2008 a été radiée à l'audience du 14 janvier 2009; Que dès lors l'exception de litispendance, étant mal fondée, doit être rejetée;

Que s'agissant de l'exception d'incompétence, le simple fait que SDV soit assignée en qualité de consignataire du navire en même temps que l'armateur ne saurait être une cause d'irrecevabilité en l'absence d'autres moyens de droit tirés du défaut d'intérêt ou de qualité à agir; qu'il échoit de la rejeter, étant précisé que le fait qu'elle nait aucun lien de droit avec la marchandise est plutôt un moyen de défense au fond tendant non à l'irrecevabilité de l'action mais plutôt au rejet des prétentions de D.S. sil prospère;

Attendu que l'action initiée contre SDV est recevable pour avoir été initiée dans les formes et délais légaux;

AU FOND

SUR LA DEMANDE EN PAIEMENT

Attendu que la demanderesse a soutenu dans ses conclusions du 13 mai 2008 que suivant connaissance n o LEDK 1700588 FRI; il a été chargé à bord du navire Lucie DELMAS un camion immatriculé 68 332 série 002554 outre des effets personnels appartenant à divers émigrés;

Que suite à des dégâts matériels subis par la cargaison, un expert Maître I.D. a été commis pour les déterminer ainsi que leurs causes; Que ce a conclu à des actes de vandalisme en cours d'expédition occasionnant des avaries; des vols et matériels alors que le camion était fermé au départ;

Que ces faits sont de nature à entrainer la responsabilité de la SDV es qualité de consignataire pour négligence fautive; Que la marchandise est évaluée à 42.902.344 FCFA, que le camion a couté à son propriétaire la somme de 7.000.000 F; Que le refus manifeste de réparer le préjudice doit être sanctionné par l'allocation de dommages et intérêts;

Que le demandeur a conclu au paiement de la somme susvisée outre celle de 20.000.000 francs à titre de dommages et intérêts; Attendu que dans ces conclusions du 28 mai 2010, D.S. a ajouté que le consignataire de la cargaison sil lite constate des manquements ou avaries, doit prendre des réserves contre le bord sinon elle est présumée avoir reçu les marchandises telles quelles; qu'il appartient à la SDV d'apporter la preuve contraire; ce qui est impossible au regard de ce qu'un rapport d'expertise a déjà été fait ;

Que le camion était fermé au départ, la caisse métallique a été sauvagement déchirée alors que ledit camion était consigné par la SDV, que sa faute étant établie; il y a lieu de la déclarer tenue à réparation;

Attendu que la SDV a dans ses conclusions du 1er février 2010 relevé que le connaissance a fait l'objet d'une traduction libre non certifiée conforme; Que cette traduction lui est inopposable;

Quelle n'est qu'un consignataire du navire et non de la cargaison; qu'aucun élément n'établit ce fait, ni sa qualité de manutentionnaire, quelle n'a aucun lien de droit avec les marchandises;

Qu'elle ne peut encourir une responsabilité pour une cause imputable au transporteur maritime; Que de surcroit, elle a une personnalité juridique distincte de celle de DELMAS appartenant au groupe concurrent CMA ;

Que la Convention de Hambourg, fait peser sur le transporteur maritime une obligation de garde des marchandises et de résulta ;

Que ces obligations ne prennent fin qu'à la livraison des biens ;

Que le consignataire du navire ne répond nullement de ces faits tant que le transporteur maritime est installé dans la cause et est parties en procès ;

Attendu que SDV Sénégal a dans ses conclusions du 17 mai 2010 relevé que le verso du connaissance ne lui a pas été communiqué; qu'une lecture du recto dudit document révèle que seul un camion a été connaissance et non des colis ou effets personnels; Que tel est le cas pour le manifeste, qu'une clause

expresse mentionnait leur défaut de prise en charge; que ces colis n'ont pu voyager qu'aux risques et péril du chargeur et/ou du destinataire;

Que la responsabilité d'un auxiliaire de transport suppose une faute, un lien de causalité et un préjudice subséquent, que ces éléments doivent être prouvés;

SUR CE:

Attendu que s'agissant de l'exception de non communication des pièces relatifs au verso du connaissement il échoit de la déclarer sans objet; cette pièce voire sa traduction n'étant pas produite aux débats;

Attendu qu'il incombe à la Société SDV, qui excipe de sa qualité de consignataire du navire de rapporter une telle preuve; que sur ce chef; elle ne procède que par voie de simples allégations; alors qu'il est produit aux débats par Maîtres. , conseils de l'armateur DELMAS un bon de livraison 1100213653 du 02 avril !007 dument établi par la SDV Service manutention; lequel faisant référence au numéro 7505 108 atteste suffisance la qualité de manutentionnaire de la cargaison de cette dernière, celle-ci étant dès lors chargé du débarquement des marchandises;

Attendu que pour obtenir la responsabilité de la SDV, la demanderesse doit établir l'imputabilité à cette dernière des détériorations recensées sur le véhicule, dues à des actes de vol selon les conclusions expertales dans le rapport n° A07/ 201-P produit au dossier; qu'autrement dit, il lui appartient de prouver que ces actes délictuels sont intervenus pendant que la cargaison était sous sa garde;

Attendu qu'une telle preuve n'a pas été rapportée

Qu'il résulte de surcroit d'une correspondance de la demanderesse en date du 23 avril 2007 que cette dernière affirme avoir constaté lors du débarquement de son camion du navire DELMAS le 26 mars 2007 l'existence de grands-trous sur le toit du camion; ce qui suppose que les actes de vandalisme susvisés ont eu lieu pendant la phase de transport maritime d'autant plus que le transporteur maritime avait émis un connaissement net de réserves;

Qu'il échoit dans ces circonstances de débouter D.S. de toutes ses demandes en tant que dirigées contre la SDV;

SUR LES DOMMAGES ET INTERETS POUR PROCEDURE ABUSIVE

Attendu que la Société DELMAS a sollicité dans ses conclusions du 19 août 2008 la somme de 10.000.000 francs à titre de dommages et intérêts pour procédure abusive aux motifs que la présente procédure relève plus d'un abus de droit teinté d'un relent de spéculation que d'une mise en oeuvre de prérogatives reconnues par la loi;

Quelle a conclu au paiement de la somme de 10.000.000 francs pour procédure abusive et vexatoire layant conduite à exposer divers frais de gestion de dossier et de défense de ses intérêts;

Attendu que sur ce chef, la demanderesse na pas conclu pour faire valoir ses moyens de défense;

Attendu qu'il y a lieu de relever que sur ce chef la Société DELMAS ne procède que par voie de simples allégations; étant précisé d'une part que D.S., dont la réalité du préjudice n'est pas contestée, a exposé des moyens de droit sérieux, lesquels certes n'ont pas prospéré en justice;

Que d'autre part, aucune intention de nuire ou acte de malice susceptible de lui être imputé n'est établi en l'espèce; qu'il échoit de débouter DELMAS de ce chef ;

Attendu que D.S. a succombé à titre principal qu'il échoit de la condamner aux dépens, conformément à l'article 81 du code de procédure civile;

PAR CES MOTIFS

Statuant publiquement, contradictoirement, en matière commerciale et en premier ressort;

EN LA FORME

Rejette les exceptions Judicatum solvi, d'incompétence matérielle et de litispendance;

Déclare l'action prescrite à l'égard de la Société DEL MAS.

Reçoit l'action pour le surplus;

AU FOND

Déboute D.S. de toutes ses demandes;

Déboute DELMAS de sa demande reconventionnelle en paiement de dommages et intérêts pour procédure abusive;

Condamne D.S. aux dépens;

Ainsi fait, jugé et prononcé les jours, mois et an que dessus;

ET ONT SIGNE LE PRESIDENT ET LE GREFFIER. /.

COUR D'APPEL DE DAKAR CHAMBRE CIVILE 1

Arrêt n°67 du 11 mars 2013

ENTRE :

D.S., demeurant à Paris mais ayant du domicile en l'étude de Maîtres ... Avocats à la Cour;

Appelante

Comparant et concluant à l'audience par l'organe desdits avocats ;

D'une part et:

- La Société SDV SENEGAL prise en la personne de son Directeur Général en son siège social sis au 47, Avenue Albert SARRAUT à Dakar prise en sa qualité de Consignataire de la Marchandise, mais élisant domicile en l'étude de Me ..., Avocats à la Cour;

Intimée

Comparant et concluant à l'audience par l'organe desdits avocats;

- La Société DELMASS ATLANTIQUE prise en la personne de son Directeur Général en son siège social sis au 47, Avenue Albert SARRAUT à Dakar prise en sa qualité de Transporteur Maritime mais élisant domicile en l'étude de Me ..., Avocats à la Cour;

Intimée

Comparant et concluant à l'audience par l'organe desdits avocats;

D'autre part

Les Faits

Suivant exploit en date du 22/07/2011 de Maître Huissier de justice à Dakar, D.S. a interjeté appel du jugement rendu le 14/06/2011 par le Tribunal Régional de Dakar présidée par Madame Présidente, assisté de Me ... Greffier, enregistré le 18/08/2011, Bor. 1101441, vol XXX, F0394 case 1441 aux droits de Seize mille francs;

Et par le même exploit la requérante a fait servir assignation aux requis d'avoir à comparaître et se trouver par devant la Cour d'Appel de Dakar ;

A cette date l'affaire n'a pas été enrôlée et par acte en du 22/09/2011 la requérante a fait servir Avenir aux requis d'avoir à comparaître et se trouver par devant la Cour d'Appel de Dakar Chambre Civile en son audience publique et ordinaire du Vendredi 07/10/2011 à 8h30 mn pour y venir voir et entendre statuer sur les mérites de son recours ;

Sur cette assignation, l'affaire inscrite au rôle de la Cour sous le numéro 862 de l'année 2011 a été appelée à la date pour laquelle ladite assignation avait été servie;

A cette date, l'affaire a été appelée par Monsieur le Conseiller chargé de la mise en état puis renvoyée successivement jusqu'au 28/01/2013 date à laquelle elle a été utilement retenue;

Maître ... et Maître ..., pour le compte de D.S. ont déposé des conclusions écrites tendant à ce qu'il plaise à la Cour:

Conclusions en date des 27 Avril et 23 Juillet 2012

« En la forme

- Déclarer l'appel recevable;
- Statuer ce que de droit sur l'appel incident;
- Confirmer le jugement entrepris sur le rejet des exceptions de judicatum solvi, d'incompétence, de litispendance; {Infirmier le jugement en ce qu'il a déclaré l'action prescrite contre la Société DELMAS};
- Déclarer l'action contre DELMAS recevable;

Y FAISANT DROIT ET STATUANT A NOUVEAU

- Déclarer la Société DELMAS et la SDV solidairement responsables des dégâts matériels occasionnés au camion Renault et aux marchandises embarqués sur le navire Lucie DELMAS et appartenant à D.S.;

- Les condamner en conséquence solidairement à payer à D.S. la somme de 49.902.344 F CFA (Quarante-neuf millions neuf cent deux mille trois cent quarante-quatre francs CFA) à titre de remboursement de son préjudice et 20.000.000 F CFA (Vingt millions de francs CFA) à titre de dommages et intérêts ;
- Rejeter la demande reconventionnelle de la société DELMAS comme mal fondée;
- Condamner les intimés aux dépens »;

Maîtres . . . , pour le compte de la Société SDV SENEGAL ont déposé des conclusions écrites tendant à ce qu'il plaise à la Cour:

Conclusions en date du 06 Juillet 2012

- « - Statuer ce que de droit sur l'appel interjeté;
- Statuer ce que de droit sur l'appel incident interjeté par DELMAS;
- Recevoir l'appel incident de la société SDV SENEGAL;
- Infirmer partiellement la décision dont est appel en sa motivation;

Statuant à nouveau:

- Déclarer irrecevable l'action introduite à l'encontre du consignataire de navire SDV SENEGAL;

A titre subsidiaire

- Déclarer atteinte par la prescription l'action entreprise à l'encontre du consignataire SDV SENEGAL;

A titre très infiniment subsidiaire

- Confirmer la décision en ce qu'elle a débouté D.S de toutes ses demandes, fins et conclusions à l'encontre de la SDV SENEGAL;
- Condamner D.S aux entiers dépens dont distraction au profit des soussignés qui le requièrent aux offres de droit » ;

Maîtres ..., pour le compte de la Société DELMAS, ont déposé des conclusions écrites tendant à ce qu'il plaise à la Cour:

Conclusions en date du 30 Novembre 2011

- Statuer en droit quant à la recevabilité des appels;

Au fond

A titre principal

- Confirmer le jugement frappé d'appel en ce qu'il a déclaré prescrite l'action de D.S. à l'égard de l'armement DELMAS ;

A titre subsidiaire

- Déclarer l'action mal fondée, en tout état de cause;

A titre infiniment subsidiaire

- Infirmer partiellement le jugement frappé d'appel en ce qu'il a rejeté la demande reconventionnelle de la société DELMAS ;
- Statuant à nouveau, et y faisant droit, condamner D.S à lui payer la somme de 10.000.000 F CFA; Condamner D.S. aux entiers dépens d'instance et d'appel;
- La condamner aux dépens »

Conclusions en date du 28 Août 2012

« - Adjuger à la concluante l'entier bénéfice de ses précédentes autant que celui des présentes »;

Les débats ont été clos Monsieur le Conseiller chargé de la mise en état a pris une ordonnance de clôture en date du 11/02/2013 et renvoyé la cause et les, parties à l'audience du 25/02/2013 pour mise en délibéré ;

Sur quoi Madame la Présidente a mis l'affaire en délibéré pour l'arrêt à intervenir à la date du 11/03/2013 ;

DROIT

La cause en cet état présentait à juger les différents points de droit résultant du dossier et des conclusions prises par les parties en cause;

QUID DES DEPENS?

Advenue l'audience publique et ordinaire de 11/03/2013, la Cour même composée, vidant son délibéré, a statué ainsi qu'il suit :

LA COUR

Vu les pièces du dossier;

Oui les parties en toutes leurs demandes fins et conclusions;

Après en avoir délibéré conformément à la loi :

La Cour

Considérant que par exploit en date du 28 Juillet 2011 de Maître . . . réitéré par avenir du 22 Septembre 2011, D.S a interjeté appel contre le jugement no 1895 rendu par le Tribunal Régional Hors Classe de Dakar le 14 Juin 2011 dans la cause l'opposant à la Compagnie de navigation DELMAS ATLANTIQUE et Société SDV et dont le dispositif est ainsi conçu :

« Statuant publiquement, contradictoirement en matière commerciale et en premier ressort ; »

En la forme

- Rejette les exceptions de judicatum solvi, d'incompétence matérielle et de litispendance ;
- Déclare l'action prescrite à l'égard de la Société DELMAS ATLANTIQUE ;
- -Reçoit l'action pour le surplus :

Au fond

- Déboute D.S. de toutes ses demandes ;
- Déboute DELMAS de sa demande reconventionnelle en paiement de dommages et intérêts pour procédure abusive ;

- Condamne D.S. aux dépens »;

Considérant que par conclusions en date du 28 Août et du 08 Juillet 2012 les Sociétés DELMAS ATLANTIQUE et SDV ont formé appel incident et ont sollicité la condamnation de D.S. à payer à la Société DELMAS ATLANTIQUE la somme de 10.000.000 francs à titre de dommages et intérêts pour procédure abusive et vexatoire;

Considérant que par ordonnance rendue le 11 Février 2013, le Conseiller de la mise en état a déclaré els principal et incident réguliers et ordonné la clôture des débats ;

Considérant que par correspondance conseil de D.S. a date sollicité du 28 février 2013 Maître... conseil de D.S. a sollicité le rabat du délibéré pour produire des pièces originales et deux jeux de conclusions ;

Considérant qu'il est constant que le conseil de D.S. deux jeux de conclusions en date du 27 dépose et du 23 Juillet 2012 ; que par ailleurs nonobstant plusieurs renvois, il n'a pas déposé de nouvelles écritures ; qu'il échet en application des dispositions de l'article 54-25 du Code de procédure Civile de rejeter sa demande de rabat du délibéré;

Sur les exceptions de procédure

Considérant que la Société DELMAS ATLANTIQUE a sollicité qu'une caution judicatum solvi de 100.000 francs soit versée par D.S. qui est une ressortissante malienne

Qu'en application de l'article 110 du Code de Procédure Civile, la caution doit être versée sous peine d'irrecevabilité de l'action ;

Considérant que la Société DELMAS a également estimé qui supposer que la caution soit versée, l'action de D.S. ne peut prospérer en raison de l'incompétence du tribunal de Dakar au motif qu'il résulte du connaissance LEDK 1700588 FRI une clause attributive de compétence qui prévoit expressément que tout litige découlant du contrat de transport relève de la compétence du tribunal de commerce du Havre ;

Considérant que dans ses conclusions en date du 28 Août 2012, la Société DELMAS a soulevé la prescription de l'action dirigée contre elle au motif que celle-ci a été initiée le 25 Avril 2008 alors qu'elle aurait dû être introduite au plus tard le 27 Mars 2008 ;

Que le délai d'un an prévu par l'article 3-6 de la Convention de Bruxelles n'ayant pas été respecté, l'action doit être déclarée prescrite ;

Considérant que dans ses écritures en date du 06 Juillet 2012, la Société SDV a sollicité que la prescription de l'action dirigée contre le transporteur lui soit également accordée en raison de sa qualité du mandataire du transporteur DELMAS ATLANTIQUE.

Considérant qu'enfin la Société SDV a fait plaider l'exception de litispendance en déclarant que D.S. lui a servi assignation au même titre que le convoyeur nommé K.D. pour les mêmes dommages subis alors qu'une procédure identique est pendante devant la quatrième chambre commerciale de la juridiction de céans ; que deux chambres de la même juridiction ne peuvent connaître de la même affaire ;

Que l'exception de litispendance étant fondée, l'action dirigée contre elle doit être déclarée irrecevable ;

Considérant que D.S. a déclaré que cette exception n'est pas fondée au motif que son exploit du 20 Juin 2008 a été radié au cours de l'audience du 14 Janvier 2009 ;

Considérant que la Société SDV a soutenu que le certificat de radiation ne lui pas été communiqué et qu'il doit être écarté des débats en vertu de l'exception de non communication de pièce;

SUR CE

Considérant qu'en ce qui concerne la caution judicatum solvi, il résulte de l'article 110 du code de procédure civile que sous réserve des Conventions et des Accords internationaux, tous étrangers demandeurs principaux ou intervenants sont tenus si le défendeur le requiert avant toute exception de fournir caution personnelle de payer les frais et dommages auxquels ils pourraient être condamnés ;

Considérant qu'il résulte des dispositions du texte précité que cette caution n'est pas exigée aux étrangers ressortissants de pays ayant passé une convention ou un accord international avec le Sénégal ;

Considérant qu'il existe une Convention de coopération judiciaire entre le Sénégal et le Mali en date du 08 Avril 1965 dispensant les ressortissants du Mali du versement de cette caution ;

Qu'en l'espèce il résulte clairement de l'acte d'assignation que D.S. est de nationalité malienne et ne doit être assujettie au versement de cette caution ; qu'il échet de rejeter cette exception déclarée mal fondée ;

Considérant qu'en ce qui concerne l'exception d'incompétence soulevée par la société DELMAS, il résulte clairement du connaissance n° LEDK 1700588 une clause law et juridiction » qui détermine la loi applicable à savoir la convention de Bruxelles du 25 Avril 1924 et le tribunal compétent pour déterminer la loi applicable en cas de litige ; Que cette juridiction est en l'espèce le tribunal de commerce du Havre ; Que toutefois cette juridiction compétente pour déterminer le droit applicable au litige ne peut être considérée comme le tribunal compétent pour trancher le différend opposant D.S. à DELMAS ATLANTIQUE et à la Société SDV ;

Que cette clause attributive de compétence a été invoquée à tort, car elle n'attribue pas la compétence au tribunal de commerce du Havre pour connaître du litige ; qu'il échet dès lors de rejeter cette exception déclarée non fondée ;

Considérant que s'agissant de l'exception de prescription soulevée par DELMAS ATLANTIQUE, il résulte de l'article 3-B de la Convention de Bruxelles du 25 Août 1924 applicable en l'espèce que le transporteur et le navire seront déchargés de toute responsabilité relativement aux marchandises à moins qu'une action ne soit intentée dans l'année de leur délivrance ou de la date à laquelle elles eussent être délivrées ;

Considérant qu'il résulte du bon de livraison n° 0213653 que le camion a été déchargé du navire « Lucie Delmas » et livré au consignataire le 26 Mars 2007 et au destinataire de la marchandise le 02 Avril 2007 ;

Que la marchandise ayant été livrée au destinataire le 02 Avril 2007 l'action devait normalement être initiée au plus tard le 02 Avril 2008 ;

Considérant par ailleurs qu'aucune cause de suspension ou d'interruption de la prescription n'a été prouvée par D.S. ;

Que l'action en responsabilité initiée par celle-ci contre le transporteur DELMAS suivant acte introductif d'instance en date du 25 Avril 2008 est prescrite ;

Que la prescription ayant un effet extinctif sur l'action, il échet de déclarer l'action en responsabilité initiée par D.S. contre le transporteur, prescrite ;

Considérant que la Société SDV a sollicité le bénéfice de la prescription au motif qu'elle a agi en qualité de consignataire du transporteur DELMAS ATLANTIQUE ;

Qu'en sa qualité de mandataire, la prescription doit jouer en sa faveur ;

Considérant que toutefois, l'article 3-B de la Convention de Bruxelles ne cite que le transporteur de la marchandise et son navire et non les autres acteurs intervenant dans l'opération de transport de marchandises par mer ;

Que le consignataire qui n'a pas été cité dans le texte ne peut se prévaloir de ce moyen de droit ; qu'il échet de rejeter cette exception déclarée non fondée ;

Considérant qu'en ce qui concerne l'exception de litispendance, elle suppose la saisine de deux juridictions différentes mais de même ordre pour un même litige ;

Qu'en l'espèce la Société SDV a déclaré que deux chambres de la juridiction de céans ont été saisies pour la même affaire ;

Que plus décisivement l'appelante principale a déclaré sans être contredite que l'autre procédure a été radiée à l'audience du 14 Janvier 2009 ; que la saisine simultanée de deux juridictions différentes encore moins celle de deux chambres n'étant pas prouvée; qu'il échet de rejeter l'exception de litispendans déclarée non fondée ;

AU FOND

Faits

Considérant que suivant connaissement no LEDK 1700588, il a été chargé à bord du navire Lucie Delmas exploité par la Société de transport maritime DELMAS ATLANTIQUE un camion immatriculé 68332 série 002554 et des effets personnels appartenant à des émigrés ;

Qu'à l'arrivée du navire au Port de Dakar, des dégâts matériels ont été constatés sur le véhicule et beaucoup de marchandises ont été volées ;

L'expert Maître le ... et commis des marchandises par la dame D.S. propriétaire du véhicule des actes de vandalisme en cours de transport trainant des avaries; des vols et plusieurs dégâts matériels alors que le camion était hermétiquement fermé au départ;

Moyens et prétentions des parties

Considérant que par écritures en date du 27 Avril 2012 complétées par celles du 08 Juillet 2012, D.S. a sollicité l'infirmité du jugement entrepris ;

Considérant que pour conclure à l'infirmité D.S. déclaré que le transporteur DELMAS ATLANTIQUE qui a reçu le camion et les effets personnels au Port du Havre sans émettre de réserves est tenu de lui livrer la marchandise en bon état sauf s'il apporte la preuve d'une cause exonératoire ;

Que la Société SDV liée au transporteur DELMAS par un contrat de mandat est également tenue de réceptionner, de garder et livrer la marchandise en bon état à l'instar du transporteur;

Que les faits constatés à l'arrivée et après la livraison du véhicule et des effets personnels sont de nature à engager sa responsabilité pour négligence fautive ;

Qu'elle sollicite la condamnation solidaire de DELMAS et de la SDV à lui payer la somme de 49.902.344 francs à titre de remboursement outre celle de 20.000.000 francs à titre de dommages et intérêts pour le préjudice matériel ;

Considérant que par écritures en date du 30 Novembre 2011 complétées par celles du 28 Août 2012 la Société SDV a déclaré qu'elle est simple consignataire du navire et non de la cargaison et n'entretient aucun lien de droit avec le destinataire de la marchandise ; que sa responsabilité ne peut être engagée pour une cause imputable au transporteur ;

SUR CE

Considérant qu'il importe de relever tout d'abord que le consignataire du navire agit en qualité de mandataire de l'armateur ;

Qu'il effectue pour les besoins et le compte du navire et de l'expédition les opérations que le capitaine ne peut accomplir ;

Qu'en effet il ne manie la marchandise que comme représentant du transporteur ;

Considérant qu'en l'espèce il résulte clairement du connaissance que le contrat de transport a été conclu entre D.S. et la Société DELMAS ATLANTIQUE qui s'est engagée à transporter à Dakar un camion immatriculé 68.332 S 002554 et des effets personnels appartenant à des émigrés ;

Que la Société SDV est intervenue dans l'opération en qualité de consignataire du navire considéré comme le mandataire de l'armateur et non celui du destinataire de la marchandise ;

Que n'étant pas partie au contrat et n'ayant aucun lien de droit avec l'appelante, la société SDV ne peut voir sa responsabilité engagée envers le destinataire de la marchandise pour des dommages survenus au cours du contrat de transport ; que sous ce rapport l'action introduite par D.S. à l'encontre de la société SDV est irrecevable ;

Considérant que dans leurs écritures en réponse en date du 30 Novembre 2011, 28 Août 2012 et 08 Juillet 2012 les Sociétés DELMAS ATLANTIQUE et SDV SENEGAL ont estimé que D.S. s'entête à les assigner en justice alors que le tribunal a déclaré son action prescrite et mal fondée ;

Quelle les a obligés à engager des frais et des débours pour assurer la défense de leurs intérêts ;

Que la société DELMAS a sollicité la condamnation de l'appelante à lui payer la somme de 20.000.000 francs à titre de dommages et intérêts pour procédure abusive;

Considérant que l'appelante na pas conclu sur ce point ;

Considérant qu'il est incontestable que l'appelante a soutenu son action en invoquant des moyens de droit sérieux même si celle-ci n'a pas prospéré ;

Qu'en outre la preuve d'une intention de nuire de D.S. n'a pas été rapportée par les intimées ; qu'il échet de confirmer le jugement sur ce point en déboutant DELMAS ATLANTIQUE et la société SDV de leur demande de dommages et intérêts pour procédure abusive déclarée non fondée ;

Considérant que D.S. a succombé ; qu'il échet de mettre les dépens à sa charge;

PAR CES MOTIFS

Statuant publiquement, contradictoirement en matière commerciale et en dernier ressort ;

EN LA FORME

Vu l'ordonnance de clôture des débats en date du 11 Février 2013 ;

Rejette les exceptions de caution judicatum d'incompétence et de litispendance déclarées non fondées ;

AU FOND

Confirme le jugement dont est appel en toutes dispositions ;

Condamner D.S. aux dépens.

Ainsi fait, jugé et prononcé publiquement par la Cour d'Appel de Dakar séant au Palais de Justice de ladite ville, Bloc des Madeleines, en son audience publique et ordinaire du 11/03/2013 et à laquelle siégeaient Madame .., Présidente, Messieurs ..., Conseillers et avec l'assistance de Maître ..., Greffer.

ET ONT SIGNE LE PRESENT ARRET LE PRESIDANT ET LE GREFFIER./.

COUR SUPRÊME

CHAMBRE CIVILE ET COMMERCIALE Arrêt n 0 86 du 17 septembre 2014

**A L'AUDIENCE PUBLIQUE DE VACATIONS DU DIX-SEPT SEPTEMBRE DEUX MILLE
QUATORZE**

ENTRE

D.S., demeurant à Bamako au Mali, mais élisant domicile en l'étude du Maître Avocat à la Cour et Maître Avocat à la cour à Dakar;

Demanderesse:

D'une part et:

La Société DELMAS Atlantique, prise en la personne de son Directeur Général ayant son siège social au 47, Avenue Albert SARRAUT à Dakar mais élisant domicile en l'étude de Maîtres Avocats à la Cour ;

La Société SDV Sénégal, prise en la personne de ses représentants légaux en son siège à Dakar au 33, Avenue Hassan 2 mais faisant élection de domicile en l'étude de Maître ...Avocats à la cour;

Défenderesses:

D'autre part

Statuant sur le pourvoi formé suivant requête enregistrée au Greffe de la Cour suprême le 26 novembre 2013 sous le numéro J/420/RG/13, par Maîtres Ciré ..., Avocats à la cour, agissant au nom et pour le compte de D.S. contre l'arrêt n067 rendu le 11 mars 2013 par la Cour d'appel de Dakar dans la cause I 'opposant aux Sociétés DELMAS Atlantique et S.D. V Sénégal;

Vu le certificat attestant la consignation de la somme devant garantir le paiement des droits de timbre et d'enregistrement du 09 décembre 2013;

Vu la signification du pourvoi aux défenderesses par exploit du 17 septembre 2013 de maître..., Huissier de justice ;

Vu les mémoires en défense déposés respectivement le 24 janvier et 03 février 2014 par Maîtres . . . pour le compte de la Société DELMAS Atlantique et Maître pour le compte de la Société S.D. V Sénégal;

La COUR,

Oùï Monsieur ... Conseiller, en son rapport.

Oùï Monsieur ..., Premier Avocat général, en ses

Conclusions tendant au rejet du pourvoi;

Vu la loi organique 1102008-35 du 08 août 2008 sur la Cour suprême;

Après en avoir délibéré conformément à la loi;

Attendu, selon l'arrêt confirmatif attaqué, que le Tribunal régional de Dakar a déclaré l'action en responsabilité de D.S. dirigée contre la société Delmas Atlantique irrecevable et l'a déboutée de sa demande formée contre la société SDV Sénégal;

Sur le moyen relevé d'office pris de la violation des articles 2 et 20 de la Convention de Hambourg;

Attendu, selon ces textes, que les dispositions de la Convention s'appliquent à tous les contrats de transport par mer entre deux Etats différents lorsque le port de déchargement prévu dans le contrat de transport par mer est situé dans un Etat contractant et que toute action relative à ce transport se prescrit par deux ans;

Attendu que pour déclarer prescrite l'action en responsabilité de D.S., les juges d'appel, après avoir relevé « qu'il résulte de l'article 3-6 de la convention de Bruxelles du 25 avril 1924 applicable en l'espèce, que le transporteur et le navire seront déchargés de toute responsabilité relativement aux marchandises à moins qu'une action ne soit intentée dans l'année de leur délivrance ou de la date à laquelle elles dussent être délivrées », ont retenu « que la marchandise ayant été livrée au destinataire le 02 avril 2007, l'action devait normalement être initiée au plus tard le 02 avril 2008 et qu'aucune cause de suspension ou d'interruption n'a été prouvée par D.S.»;

Qu'en statuant ainsi alors que la Convention de Hambourg, applicable au Sénégal, port de déchargement des marchandises, prévoit une prescription de deux ans pour toute action relative à un transport de marchandises, la cour d'Appel a violé les textes susvisés;

Par ces motifs,

Casse et annule l'arrêt n o 67 rendu le 11 mars 2013 par la Cour d'appel de Dakar;

Renvoie devant la Cour d'Appel de Dakar autrement composée;

Ainsi fait, jugé et prononcé par la Cour Suprême, chambre civile et commerciale en son audience publique tenue les jour, mois et an que dessus et où étaient présents Messieurs: ...

En présence de Monsieur..., Premier Avocat général, représentant le Parquet Général et avec l'assistance de Maître ..., Greffier.

En foi de quoi le présent arrêt a été signé par le Président, le Conseiller - rapporteur, les Conseillers et le Greffier.

