



**CENTRE DE FORMATION JUDICIAIRE DU SÉNÉGAL**

\*\*\*\*\*

## **Section Magistrature**

\*\*\*\*\*

**MÉMOIRE DE FIN DE FORMATION**

**SUJET :**

**LA COMPÉTENCE JURIDICTIONNELLE EN MER.**

**Présenté par :**

Ndiaye Diallo **MBAYE**

**Sous la direction de :**

M. Bouna **DIAKHATÉ**,  
*Magistrat, en service à  
l'Agence Judiciaire de l'État.*

**Promotion : 2022-2024**

## **REMERCIEMENTS :**

*Mes remerciements vont vers toutes les personnes qui m'ont aidé à la réalisation de ce mémoire.*

*Je pense d'abord au Président Bouna DIAKHATÉ qui m'a accueilli si souvent dans son bureau, m'a entretenu sur le droit en général et sur le droit maritime en particulier. De par sa générosité, il a partagé avec moi un nombre incalculable de documents.*

*Je pense ensuite à mon "ance" de l'Université Gaston Berger, Jean Mickael, à l'Agence Nationale des Affaires Maritimes (ANAM). Mon "ance", merci pour l'entretien qui m'a été plus qu'utile, mais aussi et surtout, pour la documentation.*

*Je pense enfin, et c'est pour lui faire la part belle, à ma femme. Merci pour la compréhension... et le soutien sans faille.*

## DÉDICACE

Je dédie ce travail à mes parents, en priant le miséricordieux de déverser sa grâce éternelle sur eux.

À l'instar de Birago DIOP, j'aime à croire que *“Les morts ne sont pas morts, (...) ceux qui sont morts ne sont jamais partis, ils sont dans l'ombre qui s'éclaire et dans l'ombre qui s'épaissit (...), ils sont dans la case, ils sont dans la foule”*.

## **ABRÉVIATIONS :**

<b>ANAM.</b>	Agence Nationale des Affaires Maritimes.
<b>Ass. plén.</b>	Assemblée plénière.
<b>BTL.</b>	Bulletin des transports et de la logistique.
<b>CA.</b>	Cour d'Appel.
<b>Cass.</b>	Cour de cassation.
<b>CCJA.</b>	Cour Commune de Justice et d'Arbitrage.
<b>CDMT.</b>	Centre de Droit Maritime et des Transports.
<b>Civ.</b>	Chambre civile.
<b>CMM.</b>	Code de la marine marchande.
<b>COCC.</b>	Code des obligations civiles et commerciales.
<b>Com.</b>	Chambre commerciale.
<b>CS.</b>	Cour Suprême.
<b>DMF.</b>	Droit maritime français (revue).
<b>OHADA.</b>	Organisation pour l'Harmonisation du Droit des Affaires.
<b>TCHC.</b>	Tribunal de Commerce Hors Classe.
<b>TGIHC.</b>	Tribunal de Grande Instance Hors Classe.
<b>TIDM.</b>	Tribunal International de Droit Maritime.

# SOMMAIRE

<b>INTRODUCTION.....</b>	<b>1</b>
<b>CHAPITRE I : DES RÈGLES DE COMPÉTENCE RÉGIÉS PAR LE CODE DE LA MARINE MARCHANDE .....</b>	<b>7</b>
SECTION I : LES RÈGLES DE COMPÉTENCE DANS LE CONTENTIEUX DU TRAVAIL DES GENS DE MER.....	7
SECTION II : LES RÈGLES DE COMPÉTENCE EN MATIÈRE DE RECOUVREMENT D'AUTRES CRÉANCES MARITIMES .....	13
<b>CHAPITRE II : LA COMPÉTENCE JURIDICTIONNELLE DANS LE TRANSPORT INTERNATIONAL DE MARCHANDISES PAR MER.....</b>	<b>24</b>
SECTION I : DES RÈGLES DE COMPÉTENCE RÉGIÉS PRINCIPALEMENT PAR LES CONVENTIONS INTERNATIONALES .....	24
SECTION II : LES DIFFICULTÉS LIÉES AUX CLAUSES D'ÉLECTION DE FOR.....	31
<b>CONCLUSION : .....</b>	<b>43</b>

## INTRODUCTION

Le droit maritime est, au sens large, l'ensemble des règles relatives à la navigation qui se fait sur la mer<sup>1</sup>. Les conditions particulières de cette navigation et les risques qui y sont attachés impliquent nécessairement l'application de règles particulières.

Au cœur du droit maritime, se trouve un instrument fondamental, le navire. Il est défini par le Code de la marine marchande comme étant tout bâtiment ou engin flottant ou submersible quel que soit son tonnage ou sa forme avec ou sans propulsion mécanique immatriculé par les soins de l'Autorité compétente et qui effectue à titre principal une navigation maritime<sup>2</sup>.

Effectuant une navigation maritime, le navire permet du même coup l'accomplissement du transport maritime. S'il reste un contrat, le transport maritime n'est pas un contrat comme les autres. En effet, il est un accord de volontés générateur d'obligations<sup>3</sup>, mais plus spécifiquement un accord par lequel le transporteur s'engage contre paiement d'un fret à transporter des marchandises ou des personnes par mer d'un port à un autre ; toutefois, un contrat qui implique outre un contrat par mer, un transport par quelque autre mode n'est considéré comme un transport par mer que dans la mesure où il se rapporte au transport par mer<sup>4</sup>.

Le contrat de transport maritime met dès lors en présence trois (03) parties : le transporteur, le chargeur et le destinataire qui peut également être le chargeur. Ainsi, une distinction doit, d'ores et déjà, être faite entre le contrat de transport maritime et la charte d'affrètement. En vertu des articles 461 et suivants du Code sénégalais de la marine marchande, par le contrat d'affrètement, le fréteur s'engage contre paiement d'un loyer à mettre à la disposition d'un affréteur, pour un temps défini, un navire déterminé. Le contrat de transport concerne, quant à lui, la remise de la marchandise pour un transport : le transporteur se voit remettre de la marchandise pour l'acheminer. Le contrat de transport maritime de marchandises se matérialise généralement par le connaissement. La distinction entre ces deux contrats est très importante, car ils obéissent à deux régimes juridiques différents. Le contrat d'affrètement est

---

<sup>1</sup> R. RODIÈRE et E. Du PONTAVICE, *Droit maritime*, 12ème, Dalloz, Col. Précis, Paris, 1997.

<sup>2</sup> Article premier de la Loi n° 2002-22 du 16 août 2002 portant Code de la Marine marchande.

<sup>3</sup> Article 40 du Code des obligations civiles et commerciales.

<sup>4</sup> Code sénégalais de la Marine marchande.

un contrat plus guidé par la volonté des parties, et les règles propres à l'affrètement étant plus souples<sup>5</sup>.

Comme tout contrat, les parties peuvent inclure dans leur transport maritime les clauses qu'elles désirent, selon leur accord, dans la mesure où le contrat naît de leur volonté commune. Néanmoins, cette liberté n'est pas totale dans la mesure où les activités maritimes restent très encadrées<sup>6</sup>.

Le droit maritime est dans son essence même un droit international. À l'exception du transport maritime interne, c'est-à-dire celui qui se fait à l'intérieur des frontières d'un même pays, le transport maritime est international. Il demeure ainsi soumis au droit international en cas de contentieux entre les parties qui ne sont d'ailleurs pas forcément de même nationalité.

Le transport maritime est très varié. On peut notamment transporter des marchandises, des personnes, des animaux...

Selon l'article premier c) de la Convention de Bruxelles, "Marchandises" comprennent : biens, objets, marchandises et articles de nature quelconque, à l'exception des animaux vivants et de la cargaison qui, par le contrat de transport sont déclarés comme mettre sur le pont et, en fait, est ainsi transportée.

En revanche, les dispositions des "Règles de Hambourg" sont plus précises. Aux termes du paragraphe 5 de leur article premier : Le terme "Marchandises" doit s'entendre également des animaux vivants ; lorsque les marchandises sont réunies dans un conteneur, sur une palette ou dans un engin de transport similaire ou lorsqu'elles sont emballées, le terme "Marchandises" doit s'entendre également dudit engin de transport ou dudit emballage s'il est fourni par le chargeur.

Chacun de ces transports présente des caractéristiques particulières et des règles qui lui sont propres. Ce faisant, ils peuvent tous faire l'objet d'un examen approfondi. Nous allons en

---

<sup>5</sup> I. K. DIALLO, *Le contentieux maritime devant le Juge, Étude de droit comparé de la Côte d'Ivoire, de la France, du Sénégal et du Togo*, EDJA, avril 1992, p.152.

<sup>6</sup> En effet, les développements permettront de voir qu'il y a souvent des règles impératives prévues notamment dans les conventions internationales (cas de la Convention de Hambourg) surtout en ce qui concerne la compétence territoriale des juridictions en cas de contentieux.

l'espèce traiter plus particulièrement du transport maritime de marchandises et du régime juridique qui le régit, étant donné que celui-ci est le plus répandu et le contentieux plus développé.

De même, pour appréhender les règles de compétence juridictionnelle en mer, ce mémoire traitera, dans une moindre mesure, du contentieux lié aux gens de mer dans le cadre du contrat d'engagement maritime. Il traitera également de la compétence des juridictions dans les contentieux comme la saisie de navire, la responsabilité de l'entreprise de manutention...

En revanche, bien qu'occupant une importante frange du contentieux maritime, ce travail n'insistera pas sur le droit international de la mer. Les règles de la compétence pour connaître d'un éventuel contentieux dans ce domaine sont régies par la Convention de Montego Bay<sup>7</sup>. Celle-ci a donné compétence au Tribunal International du Droit de la Mer pour les domaines la concernant. Dès lors, c'est le lieu de relever et retenir que ledit Tribunal est compétent pour connaître de tout différend relatif à l'interprétation ou à l'application de la Convention. Néanmoins, des parties peuvent soumettre au Tribunal un différend pour lequel il n'aurait pas compétence en vertu de ses dispositions. Le Tribunal est également compétent pour connaître des différends et des demandes qui lui sont soumis conformément aux dispositions prévues dans tout autre accord lui conférant compétence<sup>8</sup>.

Par ailleurs, l'article 191 de la Convention donne compétence au TIDM pour le règlement des différends relatifs aux fonds marins pour donner un avis consultatif sur des questions juridiques qui se posent dans le cadre des activités de l'Assemblée ou du Conseil de l'Autorité Internationale des fonds marins.

Ledit Tribunal peut également donner des avis consultatifs lorsqu'il est saisi à cet effet sur la base d'accords internationaux se rapportant aux buts de la Convention<sup>9</sup>. Il peut également être saisi pour prendre des mesures conservatoires. Mais tout comme les autres juridictions, la compétence du TIDM peut être mise à mal par l'accord des parties désignant notamment un tribunal arbitral pour régler un conflit même relevant de la compétence naturelle du TIDM.

---

<sup>7</sup> Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (avec annexes, acte final et procès-verbaux de rectification de l'acte final en date des 3 mars 1986 et 26 juillet 1993), conclue à Montego Bay le 10 décembre 1982.

<sup>8</sup> Cela ressort des dispositions des articles 187 et 188 de la Convention de Montego Bay du 10 décembre 1982.

<sup>9</sup> Retenons, au regard de ce qui précède, que le Tribunal international du droit de la mer est compétent aussi bien en matière contentieuse que consultative.

Ainsi, saisi par l'Irlande d'une demande de prises de mesures conservatoire dans l'affaire de l'usine MOX<sup>10</sup>, le tribunal s'est déclaré incompétent estimant, au visa de l'article 282 de la Convention de Montego Bay, que les questions<sup>11</sup> dont l'Irlande cherche à saisir le tribunal prévu à l'annexe VII, et sur la base desquelles elle sollicite des mesures conservatoires auprès du TIDM, sont des questions pour lesquelles les parties ont convenu de chercher un règlement par d'autres moyens de leur choix. Il s'agit de manquements allégués à des obligations en vertu d'accords régionaux et des différends les concernant ayant été ou sur le point d'être soumis à d'autres tribunaux<sup>12</sup>. En conséquence, le tribunal prévu à l'annexe VII n'a pas *prima facie* compétence pour connaître du fond de cette affaire.

Lorsqu'un litige apparaît suite à l'exécution d'un transport maritime ou même dans le cadre d'un contrat d'engagement maritime, va nécessairement se poser la question de la juridiction compétente pour en connaître. Dans la situation d'un contrat qui lie des parties établies à l'intérieur des frontières d'un même pays, les juridictions de ce pays sont en principe compétentes<sup>13</sup>.

Cependant, dans le cas contraire, la solution n'est pas aussi simple. En effet, si une marchandise chargée aux États-Unis par un transporteur français est déchargée et délivrée au Sénégal, quelle serait la juridiction compétente en cas de contentieux ? On pourrait facilement se trouver dans une situation de conflit de juridiction, c'est-à-dire une situation juridique pouvant se rattacher à plusieurs pays. Pourtant, des transports comportant autant d'éléments d'extranéité sont le quotidien du transport maritime.

Pour résoudre ce type de conflit, les Conventions internationales et notamment celle des Nations Unies sur le droit de la mer de 1978 dite règles de Hambourg interviennent. En effet,

---

<sup>10</sup> TIDM, ord., 3 déc. 2001, aff. de l'Usine MOX, Irlande c/ Royaume Uni.

<sup>11</sup> Dans cette affaire, le RU a installé une usine de production de combustible située au nord-ouest de l'Angleterre, sur les rivages de la mer d'Irlande et à 135 kilomètres des côtes irlandaises. Cette usine avait notamment comme activité la production de combustibles pour réacteurs nucléaires associant de l'oxyde de plutonium et de l'oxyde d'uranium, mélange appelé MOX. L'annonce, le 3 octobre 2001, de la mise en service imminente de l'usine MOX, fixée au 20 décembre 2001, a été immédiatement accueillie par des protestations de l'Irlande contre ce qu'elle considère comme une violation des obligations qui s'imposent au Royaume-Uni en vertu de la Convention sur le droit de la mer de 1982.

Ainsi, l'Irlande a saisi le TIDM pour qu'il prennent des mesures conservatoires notamment du fait que le fonctionnement de l'usine conduirait à une augmentation de la pollution radiologique de l'environnement marin.

<sup>12</sup> En effet, l'article 32, paragraphe 1) de la Convention pour la Protection du milieu marin de l'Atlantique du Nord-Est dont les parties à ce litige sont signataires stipule que : « Tout différend entre les Parties contractantes portant sur l'interprétation ou l'application de la Convention qui ne pourra être réglé d'une autre manière par ces Parties concernées, par exemple à l'issue d'une enquête ou d'une procédure de conciliation dans le cadre de la Commission, devra à la demande de n'importe laquelle de ces Parties être soumis à arbitrage selon les conditions stipulées dans le présent article ».

<sup>13</sup> En effet, même dans pareille hypothèse, rien n'interdit aux parties de prévoir une clause d'élection de for ou compromissoire. Ce qui va ôter aux juridictions de cet Etat leur compétence naturelle au profit de celle désignée dans le contrat.

cette convention en matière de transport international de marchandise par mer a réglementé la compétence des juridictions étatiques en cas de litige, sans occulter la liberté laissée aux parties relativement à l'arbitrage auquel elles peuvent recourir.

Par ailleurs, il faut noter que le Code sénégalais de la marine marchande réglemente également la compétence en mer, notamment en matière de saisie de navire, de conflit individuel de travail concernant les gens de mer, d'abordage...

La compétence peut être définie comme l'aptitude à instruire et juger une affaire, à en connaître ; se distingue du pouvoir juridictionnel en ce sens que, dans les limites de la même compétence, un juge peut avoir le pouvoir de trancher le litige au fond, un autre le seul pouvoir de lui donner une solution provisoire<sup>14</sup>.

Dès lors, la compétence en mer consiste en l'aptitude d'une juridiction à connaître d'un litige relatif au droit maritime. Cette compétence doit se lire non seulement sous l'angle de la compétence d'attribution, mais aussi territoriale. Le premier principe de compétence étant lié à l'objet du litige. Quant au second, il met en cause la répartition géographique des juridictions.

Il importe ainsi d'apporter des éléments de réponse sur la problématique suivante : quelles sont les règles qui gouvernent la compétence juridictionnelle en cas de contentieux liés aux relations juridiques en mer ?

Sachant, comme cela ressort des développements qui précèdent, que les activités en mer peuvent être internes et/ou internationales, les litiges qui peuvent en résulter suivent naturellement le même rythme. Ainsi, pour connaître desdits litiges, la compétence peut revenir aux juridictions étatiques ou étrangères. Néanmoins, les parties peuvent également recourir à l'arbitrage dans la mesure du possible ou confier à une juridiction de leur choix la compétence pour trancher litige.

Par ailleurs, il importera aussi d'analyser la répartition de la compétence entre les juridictions de fond et celles de cassation, sachant que les activités en mer sont essentiellement

---

<sup>14</sup> G. CORNU (Association Henri Capitant), *vocabulaire juridique*, 12ème édition mise à jour.

commerciales. Il n'en demeure pas moins que les activités purement civiles occupent une grande place dans les activités en mer.

Ainsi, l'intérêt du sujet soumis à notre réflexion sera, d'une part, d'offrir une vue panoramique sur la compétence des juridictions dans différents domaines du droit maritime. D'autre part, il permettra d'appréhender les conflits de juridictions qui peuvent naître et ayant essentiellement pour cause, les clauses d'élection de for et clauses compromissoires.

À la lumière de tout ce qui précède et dans le but de cerner la compétence juridictionnelle en mer, nous verrons dans un premier temps les règles de compétence en matière de navigation maritime qui sont principalement régies par le Code sénégalais de la marine marchande, avant de nous intéresser, en second lieu, à la compétence en matière de transport international de marchandise par mer, régie au premier chef par les conventions internationales.

# **CHAPITRE I : DES RÈGLES DE COMPÉTENCE RÉGIES PAR LE CODE DE LA MARINE MARCHANDE**

Le droit maritime regorge en son sein différents domaines qui peuvent conduire à un contentieux. Ces domaines étant divers et variés, leurs régimes juridiques sont aussi épars.

Le Code sénégalais de la marine marchande régleme certains pans de cet éventuel contentieux, notamment celui concernant les gens de mer (*Section I*) mais aussi des règles de compétence en matière de recouvrement des autres créances maritimes (*Section II*).

## **SECTION I : LES RÈGLES DE COMPÉTENCE DANS LE CONTENTIEUX DU TRAVAIL DES GENS DE MER.**

Les entreprises d'armement, dans le cadre de leurs activités liées à la navigation maritime, sont amenées à employer du personnel embarqué dans le navire. Cette relation individuelle de travail, pouvant déboucher à un contentieux, obéit à un régime propre, régi non par le Code du travail, mais par celui de la marine marchande. Si ce texte attribue la compétence au tribunal du travail (*Paragraphe I*), il apporte des précisions quant à la liberté des parties à régler à l'amiable leur contentieux individuel (*Paragraphe II*).

### **Paragraphe I : La compétence du Tribunal du Travail**

De prime abord, il importe de noter que les gens de mer constituent nécessairement le personnel embarqué dans le navire. En effet, l'expression désigne aujourd'hui toutes les personnes, salariées ou non salariées, exerçant à bord d'un navire une activité professionnelle à quelque titre que ce soit. Peu importe désormais que cette activité professionnelle soit liée à l'exploitation du navire, il suffit qu'elle soit caractérisée. Sont donc des gens de mer les marins qui participent à l'exploitation du navire, mais pas exclusivement même si l'étude de cette partie sera axée sur ces derniers. Si la notion de gens de mer englobe celle de marin, elle ne s'y identifie pas. Sans conteste, les gens de mer, comme les marins, peuvent-ils être des salariés ou des professionnels indépendants. Sans doute doivent-ils exercer leur activité à bord du navire. Mais leur activité n'est pas nécessairement liée à la marche, à la conduite, à l'entretien ou aux fonctionnalités du navire : il suffit qu'elle ait un caractère professionnel, c'est-à-dire non occasionnel<sup>15</sup>.

---

<sup>15</sup> Ph. DELEBECQUE, *Droit maritime*, DALLOZ, 2020, 14ème édition, p. 293.

Ainsi, on comprend que les gens de mer sont constitués notamment des marins<sup>16</sup> dont le chef est le capitaine du navire, qui plus est chargé de leur discipline. Et le contentieux le plus répandu avec cette catégorie de travailleurs concerne lesdits marins.

Est marin toute personne engagée par un armateur, ou embarquée pour son compte, en vue d'occuper à bord d'un navire un emploi permanent relatif à la marche, à la conduite, à l'entretien et à l'exploitation du navire<sup>17</sup>

Le contentieux individuel de travail, concernant essentiellement les marins, découle de l'existence d'un contrat de travail appelé contrat d'engagement maritime, un contrat spécialement dédié auxdits marins. C'est dans ce sens que le Professeur Roger JAMBU-MERLIN considérait que "le recrutement au sein d'un milieu relativement fermé, particulièrement en France ; les conditions particulières de travail, l'existence nécessaire d'une forte hiérarchie, définissent ainsi les traits essentiels du particularisme du personnel navigant, cause fondamentale de l'originalité du droit social maritime"<sup>18</sup>. Ceci étant, notre Code de la marine marchande précise que par dérogation au Code du Travail et compte tenu des nécessités inhérentes au métier de marin, tout contrat d'engagement conclu entre un marin et un armateur ou son représentant pour servir à bord d'un navire<sup>19</sup> est soumis aux dispositions de la présente loi et de ses textes d'application.<sup>20</sup> Mais pour ce faire, encore faudrait-il que le navire dans lequel est engagé le marin soit immatriculé au Sénégal. En effet, à la lecture de l'article 286 du Code précité, tout navire immatriculé au Sénégal est soumis aux dispositions dudit code et de ses textes d'application.

Il résulte ainsi de ce texte que le contentieux relatif au contrat d'engagement maritime est soumis à un régime dérogatoire du droit commun du travail qu'est le Code du Travail.

---

<sup>16</sup> En effet, selon le Professeur DELEBECQUE ("Droit maritime", DALLOZ, 14ème édition, p. 327): "L'expression gens de mer englobe les marins. Mais si tous les marins sont des gens de mer, tous les gens de mer ne sont pas des marins. Il se peut en effet qu'à bord d'un navire certaines personnes aient une activité professionnelle qui ne soit pas liée à « l'exploitation ». Ces personnes ne figurent pas sur la liste d'équipage, mais sont mentionnées sur la liste d'effectif.

<sup>17</sup> J.P. BEURIER, *Droits maritimes*, DALLOZ 2009/2010, p. 575.

<sup>18</sup> R. JAMBU-MERLIN, "*les gens de mer*" in *Traité général de droit maritime* de R. Rodière Dalloz 1978, n° 1.

<sup>19</sup> En effet, contrairement aux marins qui sont embarqués à bord du navire (article 286 CMM), certains travailleurs, à l'image des dockers, ne commencent leur travail que si le navire accoste sur le quai.

<sup>20</sup> Article 302 du Code de la marine marchande.

Néanmoins, ce particularisme n'empêche pas que le droit commun soit sollicité pour régir les relations de travail des gens de mer pour suppléer les lacunes de la "*lex specialis*"<sup>21</sup>.

Ledit contentieux est divers et varié, mais porte essentiellement sur le non-respect par l'une des parties de ses engagements. En effet, conformément aux articles 334 et 335 du CMM, le marin doit accomplir son service dans les conditions prévues dans le contrat d'engagement maritime et conformément aux dispositions législatives et réglementaires et aux usages en vigueur. Il est tenu, notamment, d'observer la discrétion professionnelle, de ne pas se livrer à d'autres activités lucratives et de se rendre sur le navire à bord duquel il doit effectuer son service, au jour et à l'heure qui lui ont été indiqués par l'armateur ou son représentant, par le Capitaine ou par l'Officier dont il relève, de prendre soin du navire, de son équipement et de sa cargaison.

De la même manière, l'armateur est tenu, entre autres obligations, d'assurer la navigabilité et la sécurité du navire, de l'armer et de l'équiper avec des installations appropriées, conformément aux règlements et aux usages maritimes, de mettre à bord du navire un équipage qualifié et suffisant, d'assurer à bord du navire le respect des prescriptions relatives à l'hygiène, à l'habitabilité et à la sécurité du travail.

Ainsi, en cas de non-respect par l'armateur de ses engagements ou lorsqu'il aura par exemple procédé à la rupture abusive du contrat, le tribunal peut être saisi par le marin pour demander, en plus de l'indemnité de licenciement prévue, des dommages et intérêts. Il en est de même de tout autre litige entre les parties.

Pour connaître de ces litiges, l'article 707 du CMM dispose que les litiges qui s'élèvent en ce qui concerne le contrat d'engagement maritime entre les armateurs ou leurs représentants et les marins, sont portés devant le Tribunal du Travail, après tentative de conciliation devant l'Autorité Maritime.

À la lumière de ce texte, il importe de relever que le Tribunal du Travail a une compétence d'attribution pour résoudre tout conflit consécutif à un contrat d'engagement maritime. Cette attribution de compétence est cohérente car, quoique spécifique, le contrat d'engagement

---

<sup>21</sup> I. K. DIALLO, *Le contentieux maritime devant le juge, étude de Droit privé comparé de la Côte d'Ivoire, de la France, du Sénégal et du Togo?*, Tome I., Op. cit, p. 26.

maritime régit des relations individuelles de travail. Ce qui entre sans nul doute dans son domaine de compétence naturel.

Quant à la compétence territoriale, elle est régie par les articles 707 et 720 du CMM. Aux termes de ce dernier texte, *“le demandeur cite la partie adverse devant le Tribunal du Travail du Port d’identification du marin. Les citations devant le Tribunal Compétent pour les litiges visés aux articles 712 et 713 du présent Code, sont délivrées par le greffe du Tribunal. Est valable, toute citation notifiée à bord à un membre de l’équipage”*. En effet, au-delà des conditions générales requises pour être marin, notamment celles liées à la nationalité sénégalaise, à l’aptitude physique, à l’âge, le marin doit faire l’objet d’une identification à sa demande. Lorsqu’il est identifié, le marin sera rattaché à un port de référence dont le Tribunal du Travail sera compétent en cas de contentieux résultant d’un contrat d’engagement maritime.

Au regard des développements qui précèdent, la difficulté qui se pose est parfois de savoir identifier le travailleur en cause, le navire en cause ainsi que les relations de travail en cause. Ce n’est qu’après l’identification de ces éléments qu’on peut déterminer la loi applicable. C’est ainsi que la Cour Suprême a, dans un arrêt en date du 6 juillet 1988<sup>22</sup>, cassé l’arrêt d’appel en considérant que les juges d’appel ayant fait application du CMM à des marins engagés au Sénégal, mais servant sur un navire battant pavillon étranger au mépris des dispositions de l’article 130 dudit code<sup>23</sup>.

Mais le lieu d’exécution dudit contrat n’étant pas fixe notamment du fait du navire qui par essence évolue dans la navigation maritime, on pourrait se poser la question de savoir si les parties peuvent avoir une certaine liberté dans la résolution de leur contentieux, notamment dans la désignation du tribunal compétent.

## **Paragraphe II : L’encadrement de la liberté des parties dans le règlement du contentieux**

En droit maritime, la souplesse est souvent de mise pour permettre notamment aux parties de désigner à tout le moins la juridiction étatique ou arbitrale qui connaîtra de leur différend.

---

<sup>22</sup> CS, arrêt n° 51 du 6 juillet 1988, SOCOPAO-SENEGAL c/ Youssou THIARE et Autres - inédit.

<sup>23</sup> Les dispositions de l’article 130 sont maintenant reprises dans l’article 286 CMM qui précise en son alinéa 1 : *“Les dispositions du présent titre sont applicables aux contrats d’engagement maritime de tout marin, quelle que soit sa nationalité, embarqué sur un navire sénégalais.*

Cependant, dans le contentieux d'engagement maritime, le CMM a strictement réglementé ce domaine, ne laissant qu'une faible marge de manœuvre aux parties dans la résolution de leur conflit.

En effet, commençant même depuis la phase de conciliation, le CMM va jusqu'à la rendre obligatoire la comparution des parties. C'est dans ce sens que l'article 715 de ce code précise que la comparution en conciliation devant l'Autorité Maritime est obligatoire et les parties qui ne peuvent pas se présenter personnellement sont tenues de se faire remplacer par des représentants dûment autorisés. En cas de refus de comparution, une amende de 300 000 FCFA est infligée à la partie concernée.

La liberté des parties quant à la résiliation du contrat d'engagement maritime est tellement limitée qu'elles ne peuvent soumettre le règlement de leur conflit à un tribunal arbitral ou une juridiction étrangère. C'est une spécificité du droit maritime en général. En effet, les litiges maritimes nés à l'occasion de l'application du Code de la marine marchande peuvent être soumis à la procédure d'arbitrage suivant la réglementation en vigueur et dès lors que cette voie de règlement des différends n'en est pas expressément exclue<sup>24</sup>.

Pour ce qui concerne le contrat d'engagement maritime, ledit code a pris le soin d'exclure partiellement la procédure d'arbitrage. En effet, aux termes de l'article 708 du Code de la marine marchande, *“toute stipulation ou clause quelconque, dans un contrat ou autrement, qui aurait pour effet de donner compétence, en ce qui concerne les litiges relatifs aux contrats d'engagement maritime, à un Tribunal étranger ou à une juridiction arbitrale statuant à l'étranger, est réputée non écrite”*.

Cette disposition peut trouver une double explication. D'une part, il faut souligner un souci de préserver le marin des éventuels déplacements à l'étranger pour assister notamment à l'audience du tribunal. De ce point de vue, il n'est pas exagéré de dire que contrairement aux marins, les armateurs ou leurs représentants sont plus à même de faire les déplacements à l'étranger et assumer les frais qui s'ensuivent à l'audience du tribunal arbitral ou de la juridiction ou

---

<sup>24</sup> Article 732, Loi n° 2002-22 du 16 août 2002 portant Code de la marine marchande.

de la juridiction étrangère désignée. Il y a ainsi une dimension de protection du marin considéré comme la partie faible dans un éventuel contentieux d'engagement maritime.

D'autre part, l'exclusion de la compétence de toute autre juridiction étrangère dans le cadre du contrat d'engagement maritime peut traduire une volonté ou un souci de préserver l'ordre public social.

Cependant, si le CMM est assez strict relativement aux clauses d'arbitrage et/ou attributive de juridiction, il oblige les parties à passer par la conciliation. Ladite conciliation, au-delà d'être un passage exigé préalablement<sup>25</sup> à la saisine du juge, est un mode alternatif de règlement du conflit consécutif à un contrat d'engagement maritime. Cette phase peut être importante dans la mesure où elle se fait sous la direction de l'ANAM en tant qu'autorité maritime qui connaît naturellement le milieu marin et ses réalités.

Dès lors, elle devrait être plus à même de rapprocher les parties. Lorsqu'elle parvient à les rapprocher et trouver un accord qui sera entériné dans un procès-verbal signé par elles ou leurs représentants, le contentieux résolu n'atterrit pas devant les juridictions. En effet, ce n'est que lorsque les parties ne trouvent pas un accord en tout ou en partie qu'elles pourront porter le litige devant le Tribunal du Travail. Ainsi, en cas de non-conciliation, l'Autorité Maritime dresse un procès-verbal, dont un exemplaire est remis au demandeur et il vaut permission de citer devant le tribunal compétent<sup>26</sup>.

Toutefois, si en matière de contentieux d'engagement maritime, le Tribunal du Travail a une compétence d'attribution, il n'empêche que les parties puissent recourir à l'arbitrage ou à la conciliation devant l'autorité maritime. Néanmoins, pour le cas de la clause attributive de juridiction ou celle compromissoire, la compétence est dévolue aux seules juridictions nationales.

---

<sup>25</sup> En effet, il résulte de l'article 712 du CMM que "Les litiges relatifs aux contrats d'engagement maritime, qui surgissent entre l'armateur ou son représentant et le marin, sont réglés par voie de conciliation, conformément aux règles de compétence et de procédure établies dans le présent livre.

Il en est de même des actions en responsabilité engagées contre les marins pour fautes commises dans l'exécution du contrat d'engagement maritime".

<sup>26</sup> Article 718 du Code de la marine marchande.

À l'opposé, nous verrons que dans les contentieux autres que l'engagement maritime, la compétence pour en connaître ne pose pas de difficultés en première instance et en appel, contrairement en cassation.

## **SECTION II : LES RÈGLES DE COMPÉTENCE EN MATIÈRE DE RECOUVREMENT D'AUTRES CRÉANCES MARITIMES**

Les activités liées au droit maritime relèvent d'une grande diversité. En effet, rien que le contrat de transport maritime peut faire intervenir différents acteurs, du chargement au débarquement de la marchandise. En effet interviennent, entre autres, le transporteur, le chargeur, le manutentionnaire. Et à chaque phase d'une activité maritime peut naître une faute susceptible de faire engager la responsabilité du cocontractant. Se pose ainsi la question de la juridiction devant laquelle ledit contentieux doit être porté en première instance, en appel et en cassation.

### **Paragraphe I : De la compétence des juridictions de fond**

Le monde maritime est un milieu très formaliste dont les activités sont systématiquement régies par des contrats. Comme tout contrat, il n'est pas rare qu'il y ait une inexécution ou une mauvaise exécution de part et d'autre. Les contentieux les plus récurrents dans ce domaine découlent du transport de marchandises avec notamment les avaries ou retards, ainsi que la responsabilité civile liée aux dommages subis par la cargaison dans le cadre des activités de manutention.

S'agissant de la juridiction compétente dans le cadre d'un contrat de transport de marchandises au Sénégal ou des suites d'activités de manutention, il faut s'interroger de prime abord sur la nature des relations contractuelles.

Sur ce point, concernant le contrat de transport, le transporteur s'engage à acheminer une marchandise déterminée d'un port sénégalais à un autre, et le chargeur à en payer le fret<sup>27</sup>. Ce dernier accomplit des actes de commerce par nature dans la mesure où il s'adonne à la circulation des biens qu'elle produit ou achète avec l'intention d'en tirer un profit pécuniaire dès l'instant que la marchandise est (par nature) destinée à la revente<sup>28</sup>. Il est ainsi un commerçant. De l'autre côté, le transport exerce également une activité de commerce par nature qui est le transport.

---

<sup>27</sup> Articles 441 et 442 du Code de la marine marchande.

<sup>28</sup> Article 3 de l'Acte uniforme OHADA portant Droit commercial général.

De même, relativement au manutentionnaire, il est un professionnel chargé de toutes les opérations qui réalisent le chargement et le déchargement des marchandises, y compris les opérations de mise et de reprise sous hangar et sur terre-plein, qui en sont le préalable ou la suite nécessaire<sup>29</sup>.

Il ressort des développements qui précèdent que l'armateur, le chargeur, et le manutentionnaire, sont des commerçants ou professionnels dans le cadre d'un contrat de transport, de chargement ou de déchargement. Ce faisant, dans le cadre d'un contentieux lié au transport maritime ou à la manutention, la compétence revient aux Tribunaux de commerce et Chambres commerciales d'Appel. En effet, aux termes de l'article 7 de la Loi n° 2020-14 modifiant la loi n° 2017-24 du 28 juin 2017 portant création, organisation et fonctionnement des Tribunaux de commerce et des Chambres commerciales d'Appel, "*Les tribunaux de commerce connaissent : des contestations relatives aux engagements et transactions entre commerçants au sens de l'Acte uniforme relatif au droit commercial général ; des contestations entre associés d'une société commerciale ou d'un groupement d'intérêt économique ; des contestations entre toutes personnes, relatives aux actes de commerce au sens de l'Acte uniforme relatif au droit commercial général. Toutefois, dans les actes mixtes, la partie non commerçante demanderesse peut saisir les tribunaux de droit commun ; des procédures collectives d'apurement du passif ; plus généralement des contestations relatives aux actes de commerce accomplis par les commerçants à l'occasion de leur commerce et de l'ensemble de leurs contestations commerciales comportant même un objet civil ; des contestations et oppositions relatives aux décisions prises par les juridictions de commerce (...)*".

Sous le rapport de la confrontation entre les dispositions de l'article 7 susvisé et des activités maritimes, il est nettement compréhensible que la quasi-totalité du contentieux de la mer soit connue par les Tribunaux de commerce et Chambres commerciales d'Appel. Ainsi, le droit maritime, tel que l'a relevé Bonnecase, « *s'encastre dans le droit commercial général et puise toutes ses racines dans le droit privé* »<sup>30</sup>. C'est donc un droit qui, bien que marqué par un particularisme très prononcé, ne peut être considéré comme autonome par rapport au reste du droit privé et en particulier par rapport au droit des affaires dont il est une des composantes.

---

<sup>29</sup> Article 494 du Code de la marine marchande.

<sup>30</sup> J. BONNECASE, *Traité de droit commercial maritime*, Sirey, 1923, n°6.

D'ailleurs, Le Code de commerce français (art. L. 110-2<sup>31</sup>) classe parmi les actes de commerce tous les rapports juridiques qui ont trait à la navigation maritime, ce qui est important sur le terrain de la compétence d'attribution des tribunaux et plus généralement de l'application des règles du droit commercial (preuve, solidarité...)<sup>32</sup>.

Avant l'installation desdits tribunaux, ce sont les Tribunaux de Grande Instance qui connaissaient du contentieux maritime. C'est ainsi que la chambre commerciale du TGIHC de Dakar a eu à se prononcer sur une affaire opposant la société AXA Sénégal SA au manutentionnaire, la Société TRANSEXPRESS SA. Les juges avaient retenu la responsabilité de cette dernière notamment aux motifs que *“dans son rapport, l'expert a constaté à la fin des opérations de livraison, un retour par les clients de 692 sacs (de riz) enfarinés et mouillés générant une perte de poids de l'ordre de 34,600 tonnes métriques ; (...) Qu'en tant que manutentionnaire et en vertu de l'article 494 du code de la marine marchande, la société TRANSEXPRESS était chargée de toutes les opérations de déchargement des marchandises, y compris les opérations de mise et de reprise sous hangar et sur terre plein (...); Qu'ainsi, en sa qualité de manutentionnaire, la défenderesse avait l'obligation de se comporter en bon père de famille dans l'exécution de ses tâches de livraison de la marchandise objet de la cargaison susvisée ; Qu'en livrant le riz concerné avec une perte de poids évaluée à dire d'expert à 34,600 TM, elle a failli à ses obligations et a causé à TDS un préjudice certain”*<sup>33</sup>.

Dans une autre espèce rendue en 2016 par le même tribunal, pour retenir la responsabilité du manutentionnaire, au visa des articles 494 et 497 du CMM, les juges ont souligné que *“la société TRANSEXPRESS en sa qualité de manutentionnaire était chargée de procéder aux opérations de déchargement et de livraison de la cargaison de riz appartenant à Amadou LO et acheminée à Dakar par le navire “TAO STAR”, comme cela ressort des connaissances émis le 18 septembre 2014 à Kakinada en Inde ; (...) Que l'expert à l'issue de sa mission a déposé son rapport et conclu à l'existence d'un préjudice net de 149,424 kg survenu lors des*

---

<sup>31</sup> Aux termes de l'article L. 110-2 du Code de commerce français : “La loi répute pareillement actes de commerce : 1° Toute entreprise de construction, et tous achats, ventes et reventes de bâtiments pour la navigation intérieure et extérieure ; 2° Toutes expéditions maritimes ; 3° Tout achat et vente d'agrès, apparaux et avitaillements ; 4° Tout affrètement ou nolisement, emprunt ou prêt à la grosse ; 5° Toutes assurances et autres contrats concernant le commerce de mer ; 6° Tous accords et conventions pour salaires et loyers d'équipages ; 7° Tous engagements de gens de mer pour le service de bâtiments de commerce”.

<sup>32</sup> P. DELEBECQUE, *Droit maritime.*, Op. cit, DALLOZ, 14ème édition p. 82.

<sup>33</sup> TGIHC de Dakar, n° 482/16 du 16 mars 2016, La société AXA Assurances Sénégal SA c/ La société TRANSEXPRESS SA.

*opérations de transport et de manutention ; Que s'agissant de la manutention il a relevé que les pertes de poids par coulage sont consécutives à la manutention brutale et sans soins au cours des opérations de déchargement et de transfert vers les lieux de stockage*<sup>34</sup>.

De ces décisions, il peut en être tiré deux enseignements. D'une part, le contentieux en mer était dévolu aux tribunaux de grande instance. D'autre part, ce contentieux était du ressort des chambres commerciales desdits tribunaux. En ce sens, on comprend nettement qu'avec la loi sur les Tribunaux de commerce et des Chambres commerciales d'Appel, le contentieux maritime soit transféré à ces juridictions commerciales.

C'est dans le même sillage que s'inscrit les saisies portant sur le navire. Au regard des développements qui précèdent, cette procédure est naturellement portée devant les Tribunaux de commerce. En effet, "les actes ainsi réputés commerciaux suivent le sort commun des actes de commerce, notamment au point de vue de la compétence (...) et est réputé acte de commerce toute expédition maritime, tout affrètement"<sup>35</sup>. D'ailleurs, dans la définition même de la saisie conservatoire du navire, l'article 185 du CMM dispose : "par saisie conservatoire du navire on entend, au sens des dispositions du présent code, son immobilisation avec l'autorisation de l'Autorité Judiciaire compétente en garantie d'une créance maritime"<sup>36</sup>. Dans ce sens, l'article Décret n° 67-967 du 27 octobre 1967 portant statut des navires et autres bâtiments de mer (France) précise que du point de vue de la compétence *ratione materiae*, la saisie conservatoire est autorisée par le Président du tribunal de commerce ou, à défaut, par le Président du tribunal d'instance en l'absence de tribunal de commerce dans le ressort du port où se trouve le navire.

Toutefois, il est essentiel sur un plan strictement juridique de faire le départ entre la saisie stricto sensu, principale voie d'exécution en matière civile et commerciale et l'arraisonnement de navire, mesure de police essentiellement. En effet, la saisie exige pour obtenir l'immobilisation du bâtiment ou de la cargaison, un titre exécutoire délivré par l'autorité judiciaire compétente alors que l'arraisonnement est une prérogative de puissance publique

---

<sup>34</sup> TGIHC de Dakar, n° 1847 du 27 décembre 2016, La société AXA Sénégal S.A c/ La société TRANSEXPRESS.

<sup>35</sup> R. RODIÈRE et E. Du PONTAVICE, *Droit maritime*, Op. cit, 11ème édition, Précis Dalloz, p.132.

<sup>36</sup> A la lecture de l'article 1er de la Convention de Bruxelles du 10 mai 1952 pour l'unification de certaines règles sur la saisie conservatoire des navires de mer, la créance maritime est celle qui découle directement de l'exploitation du navire notamment les dommages corporels, les dommages subis par la marchandise, la propriété contesté du navire...

reconnue aux autorités portuaires ou de la marine marchande de faire immobiliser un navire en raison d'une infraction qu'il aurait commise et pour sûreté de cette dette<sup>37</sup>.

Par ailleurs, les activités en mer touchent le domaine de l'exploration et l'exploitation des ressources pétrolières du Sénégal. En effet, une partie de ces ressources se trouve en offshore<sup>38</sup>. On pourrait légitimement penser que le contentieux qui en résulterait serait dévolu aux tribunaux de commerce, mais c'est sans compter sur le Code pétrolier du Sénégal qui précise que le contrat de partage de production, attaché à l'autorisation d'exploitation, fixe les droits et obligations respectifs des différentes parties, pendant la durée des phases d'exploration et éventuellement celles d'exploitation qui y sont rattachées. Il définit notamment la procédure de règlement des différends destinée à résoudre les litiges qui pourraient naître de l'application du contrat de partage de production<sup>39</sup>.

Dans ce domaine dans lequel ce sont souvent les sociétés étrangères qui contractent avec les États pétroliers et gaziers, l'arbitrage international est privilégié, surtout du fait que lesdites sociétés évitent naturellement de se confronter à la toute puissance des États dans leurs juridictions nationales. C'est dans cette perspective que le contrat de recherche et de partage d'hydrocarbure signé entre l'État du Sénégal, Total E&P Sénégal (TOTAL) et la Société des pétroles du Sénégal (PETROSEN) prévoit qu'en cas de litige survenant entre les parties concernant l'interprétation ou l'exécution du contrat ou de l'une quelconque de ses dispositions, les parties s'efforcent de le résoudre à l'amiable. Si elles n'y parviennent pas dans un délai de trois (03) mois à compter de sa notification, elles conviennent qu'un tel litige sera soumis au Centre International pour le Règlement des Différends relatifs aux Investissements (C.I.R.D.I), en vue de son règlement par arbitrage, conformément à la Convention pour le règlement des Différends relatif aux investissements entre États et ressortissant d'autres États du 18 mars 1965, ratifiée par le Sénégal le 19 mai 1967<sup>40</sup>.

Il ressort de tout ce qui précède que si les activités en mer sont diverses et variées, les règles de compétence ne posent pas de grandes difficultés. En effet, lesdites activités du fait

---

<sup>37</sup> I. K. DIALLO, *Le contentieux maritime devant le juge, étude de Droit privé comparé de la Côte d'Ivoire, de la France, du Sénégal et du Togo*, Tome I, Op. cit, Editions Juridiques Africaines p. 91.

<sup>38</sup> Ressources se trouvant en pleine mer.

<sup>39</sup> Article 20 de la Loi n° 2019-03 du 1er février 2019 portant Code pétrolier du Sénégal.

<sup>40</sup> Article 32 dénommé arbitrage et médiation du contrat de recherche et de partage de production d'hydrocarbures ultra deep offshore entre la République du Sénégal, Total E&P Sénégal (TOTAL) et la Société des pétroles du Sénégal (PETROSEN).

de leur caractère commercial font qu'en cas de litige, la compétence soit dévolue aux tribunaux de commerce. Mais si les choses sont plus ou moins nettes et claires en première instance et en appel, il en est autrement en cassation.

## **Paragraphe II : De la compétence en cassation**

Le contentieux lié aux activités en mer relève essentiellement de la compétence des juridictions commerciales en première instance comme en Appel. Mais la question qui peut se poser est de savoir si en cas de pourvoi il faut saisir la CCJA ou la Cour suprême du Sénégal.

Pour ce faire, il est utile de rappeler la compétence de la CCJA et de la Cour suprême du Sénégal. Cette dernière est compétente notamment pour se prononcer sur les pourvois en cassation dirigés contre : les jugements et arrêts rendus en dernier ressort par toutes les juridictions, les décisions définitives des organismes administratifs à caractère juridictionnel, les décisions émanant des conseils d'arbitrage des conflits du travail<sup>41</sup>.

Dès lors, étant entendu que la Cour suprême se prononce en cassation sur les jugements et arrêts rendus en dernier ressort par toutes les juridictions, il est tout à fait naturel que le pourvoi dirigé contre ceux rendus par les tribunaux de commerce et chambres commerciales d'Appel soit porté devant elle.

De l'autre côté, pour appréhender le champ de compétence de la CCJA, il y a lieu de relever de prime abord que les activités en mer relèvent essentiellement du domaine du droit des affaires. Néanmoins, le traité de l'OHADA ne définit pas le droit des affaires. Il procède plutôt à une énumération non exhaustive des matières que recouvre l'expression. Il prévoit : *“entrent dans le domaine du droit des affaires l'ensemble des règles relatives au droit des sociétés et au statut juridique des commerçants, au recouvrement des créances, aux sûretés et aux voies d'exécution, au régime du redressement des entreprises et de la liquidation judiciaire, au droit de l'arbitrage, au droit du travail, au droit comptable, au droit de la vente et des transports, et toute autre matière que le Conseil des Ministres déciderait, à l'unanimité, d'y inclure (...)”*<sup>42</sup>

---

<sup>41</sup> Article 1er de la Loi organique n° 2017-09 du 17 janvier 2017 abrogeant et remplaçant la loi organique n° 2008-35 du 08 août 2008 sur la Cour suprême, modifiée par la loi organique n° 2022-16 du 23 mai 2022.

<sup>42</sup> Article 2 du Traité OHADA, signé à Port Louis le 17 octobre 1993, révisé à Québec le 17 octobre 2008.

Se prévalant de cette faculté le Conseil des Ministres a effectivement élargi le champ d'intervention de l'OHADA de sorte qu'aujourd'hui, dans son espace, le droit des affaires comprend notamment, outre les matières énumérées à l'article 2 du Traité OHADA, le droit bancaire, le droit de la concurrence, la propriété intellectuelle, le droit des sociétés coopératives, le droit des sociétés civiles, le droit des contrats.

Toutefois, même si le droit maritime regorge un contentieux fourni et faisant l'objet d'une pluralité de législation par les différents États de l'espace OHADA, il y a lieu de constater qu'il ne fait pas partie des énumérations qui précèdent et ne fait non plus l'objet d'aucun Acte uniforme. Or, si le contentieux relatif à l'application des Actes uniformes est réglé en première instance et en appel par les juridictions des États parties, la CCJA elle, doit être saisie par la voie du recours en cassation pour se prononcer sur les décisions rendues par les juridictions d'Appel des États parties dans toutes les affaires soulevant des questions relatives à l'application des Actes uniformes et des règlements prévus dans le traité, à l'exception des décisions appliquant des sanctions pénales<sup>43</sup>.

Dès lors, il faut d'ores et déjà noter que les décisions rendues par les juridictions étatiques peuvent être soumises à la censure de la CCJA dès l'instant qu'elles concernent un domaine régi par un acte uniforme. À défaut, il faut saisir le juge de cassation des États parties. Ce qui est le cas du droit maritime comme cela ressort des développements qui précèdent.

Néanmoins, il y a eu des hésitations, de sorte que des pourvois ont été portés devant la CCJA au détriment des juridictions suprêmes étatiques. Ainsi, saisie d'un pourvoi dans le cadre d'un contentieux lié au transport de marchandises par mer, la CCJA n'a cessé de rappeler qu'elle ne se prononce que sur les décisions rendues par les juridictions d'appel des États parties dans toutes les affaires soulevant des questions relatives à l'application des Actes uniformes et des Règlements prévus au présent Traité. Elle a ainsi relevé qu'au regard des dispositions de l'article 14 du traité, les conditions pour retenir sa compétence ne sont pas réunies. C'est notamment le cas lorsque le litige survient dans le domaine du droit maritime, en l'occurrence, le transport par mer du sel iodé par le navire ECOWAS TRADER II ayant pour commissionnaire au transport, la Société EKA BENYA. Dans cette

---

<sup>43</sup> Article 13 et 14 du Traité OHADA, signé à Port Louis le 17 octobre 1993, révisé à Québec le 17 octobre 2008.

affaire, la CCJA a jugé que l'absence d'Acte uniforme relatif au contrat de transport de marchandises par mer ne lui permet pas de l'examiner, car relevant des lois nationales<sup>44</sup>. Elle s'est ainsi déclarée incompétente avant de renvoyer la cause et les parties devant la Cour suprême de Côte d'Ivoire.

Par ailleurs, la CCJA a eu à se prononcer sur une autre affaire opposant Monsieur P à la Société Delmas Vieljeux Gabon concernant la responsabilité délictuelle consécutive à la destruction d'un navire. Une question qui avait déjà été tranchée en première instance et en Appel. Une affaire qui relevait manifestement du domaine qui n'était régi par aucun acte uniforme.

C'est ainsi que la CCJA a retenu ce qui suit : *“Attendu, en l'espèce, qu'il est constant comme résultant des productions que le litige opposant Monsieur P à SDV GABON porte sur la responsabilité délictuelle de celle-ci suite à la destruction par elle du navire de celui-là ; que tant devant le premier juge que devant le juge d'appel, aucun moyen relatif à l'application ou à l'interprétation d'un Acte uniforme ou d'un règlement prévu par le Traité institutif de l'OHADA n'a été soulevé et discuté ; que l'arrêt attaqué ayant ainsi été rendu exclusivement sur le fondement des dispositions des articles 1382 et autres du Code civil, la compétence de la Cour de céans ne saurait être retenue du seul fait de l'évocation d'un Acte uniforme par le demandeur dans l'argumentaire accompagnant l'exposé de son moyen de cassation ; qu'il suit que les conditions de compétence de la Cour de céans telles que précisées à l'article 14, alinéas 3 et 4 susénoncé ne sont pas réunies et qu'il échet de se déclarer incompétent”*.

Ainsi, c'est à juste titre que la Cour suprême du Sénégal s'est prononcée sur le pourvoi formé suivant requête de Maître Geneviève LENOBLE, agissant au nom et pour le compte de la société SAFMARINE Container Lines NV contre l'arrêt n° 271 rendu le 20 avril 2009 par la Cour d'appel de Dakar, dans la cause l'opposant à la Compagnie sénégalaise pour la transformation des métaux dite C.S.T.M. et autres. Une procédure qui concerne la responsabilité civile consécutive au transport de marchandises par mer.

---

<sup>44</sup> CCJA, n° 013/2009 du 26 février 2009 – Société EKA BENYA c/ Mme DJE LOU Djénan Antoinette.

Pour casser l'arrêt d'appel, la Cour suprême a retenu : *“Attendu que pour condamner SAFMARINE et autres, la cour d'Appel a énoncé qu'il ressort des constatations de l'expert que les dommages subis par les bobines sont dus à leur mauvais arrimage à l'intérieur des conteneurs et l'emportage des colis ; qu'ainsi, la responsabilité des transporteurs et du chargeur est suffisamment établie ; Qu'en se déterminant ainsi sans indiquer en quoi SAFMARINE était responsable du mauvais arrimage et le fondement légal de la condamnation qui était prononcée contre elle, la cour d'Appel a privé sa décision de base légale”*<sup>45</sup>.

Par ailleurs, il faut préciser que dans le cadre d'un pourvoi mixte, c'est-à-dire celui qui regorge des moyens du droit national et d'autres du droit uniforme, la CCJA retient sa compétence au détriment des juridictions suprêmes nationales. A titre d'illustration, nous avons l'arrêt rendu dans l'affaire monsieur Ibrahim Touré contre monsieur Cheickna Lah<sup>46</sup>. En effet, dans cette espèce, monsieur Cheickna Lah avait introduit une action en paiement contre monsieur Ibrahim Touré devant le Tribunal de commerce de Bamako. Le 10 janvier 2007, monsieur Ibrahim Touré a été condamné à payer à monsieur Cheickna Lah la somme de 180 948 650 FCFA en principal et celle de 20 000 000 FCFA à titre de dommages et intérêts. Pour contester cette décision, ce dernier a été interjeté devant la Cour d'appel de Bamako. Par un arrêt n°63 en date du 19 novembre 2008, celle-ci a confirmé le jugement contesté. En exécution de cette décision, monsieur Cheickna Lah a pratiqué une saisie vente sur diverses concessions de monsieur Ibrahim Touré qui lui ont été adjudgées faute d'enchérisseurs. Mais, après une requête en annulation de la vente aux enchères publiques introduite par monsieur Ibrahim Touré, le Tribunal de première instance de la commune I du district de Bamako a, par Jugement n°129 du 23 mars 2009, annulé le procès-verbal de vente aux enchères du 25 mars 2008. Pour contester ce jugement, monsieur Cheickna Lah a interjeté appel devant la Cour d'appel de Bamako. Par un Arrêt n°106 rendu le 10 février 2010, celle-ci a confirmé le jugement entrepris. Monsieur Cheickna Lah a donc formé un pourvoi en cassation devant la Cour suprême du Mali.

Dès lors, sur le fondement de l'article 14 du Traité de l'OHADA, monsieur Ibrahim Touré a soulevé l'incompétence de la Cour suprême malienne dans la mesure où en plus des moyens

---

<sup>45</sup> CS, chambre civile et commerciale, n° 67 du 17 août 2011, Safmarine Container Lines NV c/ Compagnie Sénégalaise pour la Transformation des Métaux (C.S.T.M) et autres.

<sup>46</sup> CCJA, 3ème chambre, n° 027/2014, 13 mars 2014, affaire monsieur Ibrahim TOURE c/ monsieur Cheickna LAH, Ohadata J-15-118.

tirés de la violation des articles 120 et 129, le demandeur au pourvoi soulève la violation de l'article 463 du Code de procédure civile commerciale et sociale du Mali.

Mais la haute juridiction malienne a, par arrêt n°82 du 11 avril 2011 cassé et annulé l'arrêt attaqué.

Ce faisant, Monsieur Ibrahim Touré a donc saisi la CCJA d'une demande en annulation de l'arrêt rendu par la cour suprême du Mali. Implicitement donc, il était demandé à la CCJA de répondre à la question de savoir si les pourvois mixtes relèvent de sa compétence ou de celle des juridictions nationales de cassation.

Pour répondre à cette interrogation, la CCJA a rappelé la lettre de l'article 14, alinéa 3 du Traité de l'OHADA, pour expliquer que *“cet article pose le principe de la compétence exclusive de la CCJA pour connaître du recours en cassation contre les décisions rendues par les juridictions nationales statuant en second degré dans toutes les affaires soulevant des questions relatives à l'application des Actes Uniformes (...)”* Et revenant à l'affaire, elle a relevé que *“l'arrêt attaqué découle d'une instance en annulation de ventes aux enchères publiques effectuées en application des dispositions de l'AUPSRVE (...) et l'invocation d'une disposition de droit interne aux côtés d'un Acte uniforme comme moyen de cassation ne peut justifier la compétence d'une juridiction de cassation nationale sans enfreindre les dispositions de l'article 14 du Traité, lesquelles reconnaissent à la CCJA une compétence entière dans toutes les affaires soulevant des questions relatives à l'application d'un Acte uniforme ; qu'il s'ensuit qu'en examinant le pourvoi formé par Monsieur Cheickna Lah, la Cour suprême du Mali s'est déclarée compétente à tort”*.

Partant, la CCJA a donné à l'article 14 du Traité OHADA peut être formulé ainsi : la CCJA est compétente dès lors que l'interprétation ou l'application du droit uniforme est en cause dans une affaire. Cela signifie qu'au-delà des pourvois relatifs aux affaires impliquant uniquement les actes uniformes qui relèvent de son domaine de compétence le plus évident, la CCJA se reconnaît une compétence exclusive pour connaître des pourvois relatifs à des affaires dans lesquels le droit uniformisé et le droit non uniformisé se mêlent (c'est à dire ceux qu'on appelle aussi les pourvois mixtes)<sup>47</sup>.

---

<sup>47</sup> B. C. GNOHON, *“La nécessité d'uniformiser le droit maritime dans l'espace OHADA”*, Thèse présentée et soutenue à Plouzané, en décembre 2020 Unité de recherche : UMR 6308 – AMURE

C'est dans cet même ordre de cohérence que saisie en 2005 de deux pourvois<sup>48</sup> fondés à la fois sur le droit uniformisé et sur le droit non uniformisé, la Haute juridiction nationale sénégalaise s'est contentée de souligner son incompétence pour les moyens soulevant des questions relatives à l'application d'un Acte uniforme, et a décidé de surseoir à statuer pour les autres moyens ayant trait au droit interne non harmonisé et à renvoyer l'affaire devant la CCJA sous le visa des articles 14, 15 et 16 du Traité de l'OHADA<sup>49</sup>. Néanmoins, avec la position tranchée de la CCJA sur les pourvois mixtes, nous estimons qu'il aurait fallu renvoyer pour le tout, à charge pour cette Cour de trancher l'entièreté des questions soulevées.

Au regard de tout ce qui précède, il y a lieu de retenir que le contentieux lié au droit de la mer notamment le transport de marchandises, relèvent en dernier ressort de la compétence des juridictions suprêmes de chaque État. Néanmoins, si un litige concernant notamment le transport maritime est mêlé avec les dispositions d'un Acte Uniforme, la CCJA serait compétente en cassation dans la mesure où on serait dans le cadre d'un pourvoi mixte.

Les règles de compétence en mer transcendent le droit national sénégalais de même que celui communautaire, pour être aussi régi par les conventions internationales. En effet, ce sont lesdites conventions qui régissent notamment le transport international de marchandises par mer et qui réglementent la compétence des juridictions en cas de contentieux.

---

<sup>48</sup> Cass (Sénégal) du 19/01/2005, n° 36 Jamel SALEH c/ Sté ULMAN SA, et n° 37 Alioune BABOU c/ Mbacké DRAME.

<sup>49</sup> Pour précisions, dans le premier de ces arrêts, un commerçant (Alioune BABOU) preneur d'un bail commercial donné par un autre commerçant (Mbacké DRAME) avait été assigné en expulsion, par ce dernier, devant le Tribunal régional de Dakar. Le juge des référés du Tribunal régional puis la Cour d'appel avaient accédé à cette demande en ordonnant l'expulsion. Ayant succombé devant les juges du fond, Monsieur Alioune BABOU sollicite de la Cour de cassation sénégalaise, la censure de l'arrêt. Il invoque au soutien de sa demande, trois moyens de cassation basés respectivement sur la violation des articles 101 de l'Acte uniforme portant sur le droit commercial général et de l'article 32 du Code de procédure civile sénégalais, et enfin, de l'insuffisance de motifs et de la violation des droits de la défense.

Dans la deuxième espèce, l'auteur du pourvoi, Mr Jamal SALEH, cherchait également à échapper à un jugement défavorable du Tribunal régional de Dakar, confirmé en appel, le condamnant au paiement de sommes d'argent à la société ULMAN. A cette fin, le commerçant présentait deux moyens de cassation tirés d'une part, de la violation des articles 30 et 264 du COCC sénégalais et de l'article 202 de l'Acte uniforme portant sur le droit commercial général.

## **CHAPITRE II : LA COMPÉTENCE JURIDICTIONNELLE DANS LE TRANSPORT INTERNATIONAL DE MARCHANDISES PAR MER.**

Le transport international de marchandises par mer est régi par différentes conventions internationales ratifiées par le Sénégal. Ces conventions réglementent le contentieux relatif à ce type de transport (*Section I*), en limitant notamment la liberté des parties quant au recours aux clauses compromissoires ou d'élection de for (*Section II*).

### **SECTION I : DES RÈGLES DE COMPÉTENCE RÉGIÉS PRINCIPALEMENT PAR LES CONVENTIONS INTERNATIONALES**

Le droit maritime est d'abord et avant tout un droit de nature, sinon d'essence internationale. C'est ainsi l'une des matrices du droit du commerce international.<sup>50</sup> Ce faisant, l'adoption de conventions internationales réglementant le domaine s'est imposée. D'où plusieurs conventions qui ont vu le jour. Il en est ainsi de la Convention de Bruxelles du 25 août 1924 pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance, modifiée par le protocole du 23 février 1968 et celui du 21 décembre 1979. C'est également le cas des Règles de Hambourg, appellation consacrée de la Convention des Nations Unies du 31 mars 1978 sur le transport de marchandises par mer.

Toutes ces deux conventions ont fait l'objet d'une ratification par le Sénégal. Néanmoins, contrairement à la convention de Bruxelles précitée, celle de Hambourg a expressément prévu des règles de compétence juridictionnelle pour connaître des éventuels contentieux. D'ailleurs, elle a prévu une option de compétence au bénéfice du demandeur (*paragraphe I*), tout en insistant sur l'application de la convention par la juridiction compétente (*paragraphe II*).

#### **Paragraphe I : Une option de compétence au bénéfice du demandeur**

Une grande partie du contentieux maritime est concentrée dans le transport international de marchandises. Ce mode de transport est régi, entre autres, par les règles de Hambourg en date du 21 décembre 1979 ratifiées par le Sénégal le 17 mars 1986.

Le champ d'application de la convention précitée concerne tous les contrats de transport par mer entre deux États lorsque :

---

<sup>50</sup> Ph. DELEBECQUE, *Droit maritime*, Op. cit, DALLOZ 14ème édition p. 80.

- a) Le port de chargement prévu dans le contrat de transport par mer est situé dans un État contractant ;
- b) Le port de déchargement prévu dans le contrat de transport par mer est situé dans un État contractant ;
- c) L'un des ports à option de déchargement prévus dans le contrat de transport par mer est le port de déchargement effectif et que ce port est situé dans un État contractant ;
- d) Le connaissement ou autre document faisant preuve du contrat de transport par mer est émis dans un État contractant ;
- e) Le connaissement 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<sup>51</sup>.

Ainsi, il y a lieu de remarquer au regard de ce qui précède, que les règles de Hambourg régissent les relations contractuelles de port à port. En outre, lesdites règles s'appliquent, à tout le moins, dans les États ayant ratifiés la Convention.

La convention de Hambourg a pris le soin de prévoir la compétence juridictionnelle en cas de contentieux. Ce n'est pas tout à fait anodin dans la mesure où celle de Bruxelles avait gardé le silence sur ce point. Au demeurant, la question de la juridiction à saisir est essentielle du fait qu'on est dans le cadre d'un transport international impliquant ainsi au moins deux États. Ce faisant, il faut identifier la juridiction de quel État saisir pour engager par exemple la responsabilité du transporteur. La réponse à cette question n'est pas évidente car dans la convention précitée, la responsabilité du transporteur en ce qui concerne les pertes, avaries ou retards, couvre la période pendant laquelle les marchandises sont sous sa garde au port de chargement, durant le transport et au port de déchargement<sup>52</sup>.

Sur ce point, l'article 21 des règles de Hambourg a apporté lumière à la problématique de la juridiction compétente. Il dispose : "1. Dans tout litige relatif au transport de marchandises en vertu de la présente Convention, le demandeur peut, à son choix, intenter une action devant un tribunal qui est compétent au regard de la loi de l'État dans lequel ce tribunal est situé et dans le ressort duquel se trouve l'un des lieux ou ports ci-après :

---

<sup>51</sup> Article 2 de la Convention des Nations Unies sur le transport de marchandises par mer de 1978 (Règles de Hambourg).

<sup>52</sup> Article 4 de la Convention des Nations Unies sur le transport de marchandises par mer de 1978 (Règles de Hambourg).

- a) L'établissement principal du défendeur ou, à défaut, sa résidence habituelle ;
  - b) Le lieu où le contrat a été conclu, à condition que le défendeur y ait un établissement, une succursale ou une agence par l'intermédiaire duquel le contrat a été conclu ;
  - c) Le port de chargement ou le port de déchargement ;
  - d) Tout autre lieu désigné à cette fin dans le contrat de transport par mer.
2. a) Nonobstant les dispositions précédentes du présent article, une action peut être intentée devant les tribunaux de tout port ou lieu d'un État contractant où le navire effectuant le transport ou tout autre navire du même propriétaire a été saisi conformément aux règles applicables de la législation de cet État et du droit international (...)"

Il ressort principalement des dispositions de l'article précité une question de compétence territoriale. Par ailleurs, il est offert au requérant une multitude de choix de la juridiction à saisir : de celle du lieu du principal établissement du défendeur, en passant par celui de la conclusion du contrat, à celui de tout autre lieu désigné dans le contrat de transport.

On peut dire, à partir de ce moment, que tout est fait pour faciliter l'action du demandeur qui est souvent le destinataire des marchandises, en lui accordant une panoplie de choix quant à la juridiction territorialement compétente.

Ainsi dans une affaire opposant Diemb Ndiaye à la société *Mediterranean Shipping Company* (MSC)<sup>53</sup>, la dame Ndiaye avait commandé des marchandises qui devaient être transportées par voie maritime de la Turquie au port de Dakar. L'opération devait se faire, selon la dame NDIAYE, dans un délai de quatorze (14) jours de transport.

La marchandise étant livrée avec du retard et surtout avec des avaries, la susnommée a assigné le transporteur MSC devant le tribunal de commerce en responsabilité et en paiement. Pourtant, le lieu de départ du transport est la Turquie. En outre, la marchandise a fait un transit de vingt-trois (23) jours en Italie. Mais compte tenu de l'option de compétence dont elle bénéficie, c'est à bon droit qu'elle a saisi ladite juridiction, aussi dans la mesure où elle se trouve dans le ressort du port de déchargement.

Dès lors, le juge de céans a tranché le litige opposant les parties au visa des articles 4 et 5 Règles de Hambourg en retenant : *"Il y a lieu de retenir, comme il est conclu dans le rapport*

---

<sup>53</sup> TCHC de Dakar, n° 1216/2022 du 30 septembre 2022, Diemb Niane SALL c/ la Société Mediterranean Shipping Company (MSC S.A.)

*d'expertise, que la teneur importante de chlorure de sodium (sel) relevé après analyse des prélèvements en laboratoire prouve raisonnablement que la mouille est causée par de l'eau de mer ; Ainsi, le transporteur maritime ne saurait se soustraire à sa responsabilité résultant des dommages causés aux marchandises alors qu'elles se trouvaient sous sa garde ;*

*De même, de la prise de possession des marchandises le 15 janvier 2021 en Turquie par le transporteur maritime à leur arrivée et déchargement à Dakar le 04 mars 2021, il s'est écoulé un délai anormalement long de plus de quarante-huit (48) jours pendant lesquels la cargaison est restée à Gioaia Tauro (en Italie) vingt-trois (23) jours ; Ce temps de voyage est anormalement long eu égard aux usages alors applicables relativement au temps moyen de transport par mer de la Turquie au Sénégal ;*

*Même s'il n'apparaît pas des pièces produites que les parties avaient expressément convenu dans leur contrat de transport par mer un délai, il convient cependant de relever que le délai de 48 jours n'est pas un délai qu'il serait raisonnable d'exiger d'un transporteur diligent compte tenu des circonstances de fait ;*

*Aussi, la MSC ne prouve que lui-même, ses préposés ou mandataires ont pris toutes les mesures qui pouvaient raisonnablement être exigées pour éviter l'événement et ses conséquences ;*

*Au regard de ces constatations, il échet de déclarer la MSC responsable des dommages occasionnés contre les marchandises et du retard accusé dans leur livraison au Port de Dakar, conformément aux dispositions précitées de la Convention de Hambourg”.*

Dès lors, le règlement judiciaire d'un contentieux de transport de marchandises par mer nécessite la saisine par le demandeur d'un des cinq fors concurremment compétents conformément à l'article 21 de la Convention. En effet, une lecture approfondie de cette convention permet de retenir que ces règles de compétence sont impératives.

## **Paragraphe II : Des règles de compétence à caractère impératif**

Tenant compte de la spécificité du contentieux du transport international de marchandises par mer, la Convention de Hambourg a prévu des règles de compétence. Dans ce sens, son article 21 a mis à la disposition du demandeur le choix entre les cinq (05) fors de compétence :

*a) Le tribunal de l'établissement principal du défendeur ou, à défaut, celui de sa résidence habituelle ;*

*b) Le tribunal du lieu où le contrat a été conclu ;*

- c) Le tribunal du port de chargement ou du port de déchargement ;*
- d) Le tribunal du lieu désigné par les parties dans leur contrat de transport maritime ;*
- e) Le tribunal du lieu où le navire transportant la cargaison, ou tout autre navire appartenant au même propriétaire, a été saisi de façon régulière.*

Le même choix revient au demandeur en ce qui concerne les clauses compromissoires. En effet, l'article 22 des Règles de Hambourg renseigne que les parties peuvent prévoir, par un accord constaté par écrit, que tout litige relatif au transport de marchandises en vertu de la présente Convention sera soumis à l'arbitrage. La procédure d'arbitrage est engagée, au choix du demandeur :

- a) Soit en un lieu sur le territoire d'un Etat dans lequel est situé :*
  - i) L'établissement principal du défendeur, ou, à défaut, sa résidence habituelle ;*
  - ii) Le lieu où le contrat a été conclu, à condition que le défendeur y ait un établissement, une succursale ou une agence par l'intermédiaire duquel le contrat a été conclu ; ou*
  - iii) Le port de chargement ou le port de déchargement.*
- b) Soit en tout autre lieu désigné à cette fin dans la clause ou le pacte compromissoire.*

Il se pose tout de même la question de savoir si le débiteur peut choisir une juridiction ne faisant pas partie de celles énumérées par l'article précité. La réponse à cette question est a priori négative. En effet, aucune procédure judiciaire relative au transport de marchandises, en vertu de la convention de Hambourg, ne peut être engagée en un lieu non spécifié au paragraphe 1 ou 2 de l'article 21<sup>54</sup>, en l'occurrence les cinq (05) juridictions précédemment énumérées. Ceci étant, si le demandeur bénéficie d'une option quant à la juridiction à saisir, son option est cantonnée dans la limite des tribunaux énumérés.

Néanmoins, l'article précité précise que ses dispositions ne font pas obstacle à la compétence des tribunaux des États contractants en ce qui concerne les mesures provisoires ou conservatoires. Ce faisant, une partie est recevable à procéder par exemple à une saisie conservatoire dans un État partie à la convention, avant de saisir la juridiction compétente d'un autre État partie sur le fond du litige.

---

<sup>54</sup> Article 21 point 3) de la Convention des Nations Unies sur le transport de marchandises par mer de 1978 (Règles de Hambourg).

Par ailleurs, le point 4. a) de l'article 21 de la convention dispose que "lorsqu'une action a été intentée devant un tribunal compétent en vertu du paragraphe 1 ou 2 du présent article ou lorsqu'un jugement a été rendu par un tel tribunal, il ne peut être engagé de nouvelles actions entre les mêmes parties et fondée sur la même cause à moins que le jugement du tribunal devant lequel la première action a été intentée ne soit pas exécutoire dans le pays où la nouvelle procédure est engagée".

Une double analyse ressort de la lecture de cet article. Dans un premier temps, si un jugement est rendu par une juridiction nationale, il acquiert autorité de la chose jugée, de sorte que cette même procédure ne saurait être portée devant une autre juridiction du même État. Ceci est compréhensible du fait que différentes juridictions étatiques d'un même degré ne sauraient, pour une même affaire, rendre des décisions contraires. Ainsi, pour une bonne administration de la justice, l'irrecevabilité est encourue par la procédure portée devant un autre des cinq (05) juridictions précédemment énumérées.

La seconde frange d'analyse des dispositions précitées concerne le litige qui est tranché dans un État, et qui fait l'objet d'une nouvelle procédure dans un autre État. Dans une telle hypothèse, difficile de parler d'autorité de la chose jugée dans la mesure où la première décision n'est pas exécutoire de plein droit à l'étranger. Dès lors, le point 4 de l'article 21 admet qu'une nouvelle action entre les mêmes parties et fondée sur la même cause puisse être intentée devant une juridiction compétente d'un État étranger.

Mais, même si dans ce cas de figure une nouvelle action est recevable à l'étranger, il est utile de relever qu'une procédure d'exequatur est plus cohérente pour le demandeur qui avait obtenu gain de cause dans un autre État. Néanmoins, cela suppose de remplir les conditions posées par l'article 787 du CPC qui dispose : *"En matière civile, commerciale et administrative, les décisions contentieuses et gracieuses rendues par les juridictions étrangères ont de plein droit l'autorité de la chose jugée sur le territoire du Sénégal si elles réunissent les conditions suivantes :*

- a) La décision émane d'une juridiction compétente selon les règles concernant les conflits de compétence admises au Sénégal ;*
- b) La décision a fait application de la loi applicable au litige en vertu des règles de solution des conflits de loi admises au Sénégal ;*

*c) La décision est, d'après la loi de l'État où elle a été rendue, passée en force de chose jugée et susceptible d'exécution ;*

*d) Les parties ont été régulièrement citées, représentées ou déclarées défailiantes ;*

*e) La décision ne contient rien de contraire à l'ordre public du Sénégal et n'est pas contraire à une décision judiciaire sénégalaise possédant à son égard l'autorité de la chose jugée”.*

Dès lors, si lesdites conditions posées par le texte susvisé ne sont pas réunies, il sera loisible au demandeur d'intenter une nouvelle action dans un autre État, tel que le prévoit le point 4 de l'article 21 de la convention.

Toutefois, si le demandeur ne peut unilatéralement transgresser les règles de compétence posées par les articles susvisés, d'un commun accord avec le défendeur, ils peuvent le faire. C'est dans ce sens que s'inscrit l'article 21 in fine de la Convention de Hambourg qui prévoit : “nonobstant les dispositions des paragraphes précédents, tout accord d'élection de for conclu par les parties après qu'un litige est né du contrat de transport par mer est valable”.

Ainsi, malgré les cinq tribunaux territorialement compétents pour trancher le litige dans un État donné, les parties peuvent convenir de soumettre leur litige à l'appréciation d'un des tribunaux listés par les textes susvisés. Néanmoins, si elles peuvent ensemble désigner une juridiction, cette désignation ne pourra jouer que comme offrant au destinataire une option supplémentaire. En aucun cas, les clauses du connaissement ne pourront priver le destinataire de porter l'action en responsabilité devant le tribunal de son choix parmi ceux énumérés par les Règles de Hambourg<sup>55</sup>

Il ressort des développements qui précèdent, que les règles de Hambourg sont assez claires quant à la juridiction compétente pour connaître d'un litige.

En revanche, nous n'en dirons pas tant relativement aux clauses d'élection de for qui ont suscité passions et spéculations. Ces clauses font indéniablement concurrence à la compétence naturelle d'une juridiction donnée, en plus du fait qu'elles posent d'énormes difficultés dans leur mise en œuvre.

---

<sup>55</sup> P. Bonassies, “*Les Règles de Hambourg : analyse critique*”, in Cahiers de documentation de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Marseille), p. 16, n° 4.

## **SECTION II : LES DIFFICULTÉS LIÉES AUX CLAUSES D'ÉLECTION DE FOR**

En matière de transport maritime de marchandises, le document de base servant de contrat de transport est le connaissement. Ce dernier renferme ainsi la manifestation de la volonté des parties. Mais de quelle partie ? S'il est clair que dans le connaissement interviennent à coup sûr l'armateur et le chargeur, il n'en est pas ainsi de l'intervention du destinataire de la marchandise. Se pose dès lors, en sus de la question de la validité des clauses d'élection de for, celle de leur opposabilité au destinataire (*paragraphe I*). Par ailleurs, la question de la loi applicable au juge compétent n'est pas des plus évidentes (*paragraphe II*).

### **Paragraphe I : L'opposabilité des clauses compromissaires et d'élection de for aux tiers**

Le connaissement, comme tout contrat, est la loi des parties. Ils peuvent ainsi y insérer les clauses qu'elles désirent selon leur accord. Mais cette liberté n'est pas totale puisque ces contrats sont soumis au droit.

En matière de transport international de marchandises, ce sont les conventions internationales qui font loi, et en ce qui concerne le Sénégal, nous verrons que c'est celle de Hambourg qui s'applique.

Lesdites conventions internationales et plus précisément les Règles de Hambourg ne sont pas silencieuses sur la compétence juridictionnelle. Pourtant, cela n'empêche pas les parties à un connaissement d'y insérer presque automatiquement des clauses d'élection de for ou clauses attributives de compétence. Les clauses attributives de compétence permettent aux parties à un contrat de transport de désigner les juges étatiques d'un pays donné et d'ancrer ainsi leur éventuel litige dans son système de droit international privé<sup>56</sup>.

En pareille situation, on a d'une part, la volonté des parties qui fait loi, et d'autre part, une convention internationale. Il n'y a pas de difficultés si cette volonté des parties est en phase avec les prescriptions de la convention.

---

<sup>56</sup> Dr. E. KENGUE, "*Les clauses dérogatoires de compétence maritime : les ambiguïtés d'un antagonisme séculaire nord-sud*", Neptunus, e.rev. Centre de Droit Maritime et Océanique, Université de Nantes, vol. 21, 2015/2, p. 3.

En revanche, si on est en présence de clauses contractuelles *contra legem*, se pose nécessairement la question de leur validité, parfois de leur opposabilité, comme dans le cas où le chargeur ou le destinataire des marchandises n'a pas pris part au contrat<sup>57</sup>.

En outre, le transport maritime de marchandises se caractérise par l'abondance du contentieux qu'il génère, et se complexifie par le fait qu'il s'effectue généralement en milieu international. Pour vaincre les difficultés attachées au choix de la juridiction compétente, les parties ont pris l'habitude d'insérer dans leurs contrats des clauses dérogatoires de compétence. Ces clauses sont généralement très contestées, surtout par les chargeurs qui sont parfois obligés d'aller plaider à des milliers de kilomètres de leur résidence habituelle, pour la défense de leurs intérêts et quel que soit le montant de la demande, ce qui peut paraître très frustrant pour ces "modestes justiciables"<sup>58</sup>.

En effet, pour qu'une clause attributive de juridiction soit valable, elle doit se conformer à un certain nombre de conditions de fond et de forme. L'opposabilité, ou plutôt l'inopposabilité, concerne quant à elle les rapports entre les parties à un contrat et les tiers. En raison du principe de l'effet relatif des contrats, les stipulations contractuelles sont par principe inopposables aux tiers. S'agissant des clauses attributives de juridiction, la jurisprudence utilise pourtant fréquemment le terme d'opposabilité pour désigner l'effet d'une clause à l'égard d'une personne pourtant partie au contrat considéré<sup>59</sup>.

Il faut relever que ni la convention de Bruxelles amendée, ni celle de Hambourg, ne prévoient des stipulations quant à la forme ou le fond d'une clause attributive de juridiction<sup>60</sup>. Mais

---

<sup>57</sup> Le contrat de transport international de marchandises est souvent bipartite, mais elle peut être tripartite. Sont parties à ce contrat le transporteur, le chargeur et quelquefois le destinataire. Mais le chargeur peut en même temps être le destinataire de la marchandise.

<sup>58</sup> Dr. E. KENGUE, "*Les clauses dérogatoires de compétence maritime : les ambiguïtés d'un antagonisme séculaire nord-sud*", Neptunus, e.revue Centre de Droit Maritime et Océanique, Université de Nantes, vol. 21, 2015/2., Op. cit. p. 3.

<sup>59</sup> C. LEGROS, "*Conflit de juridictions - La stipulation d'une clause attributive de juridiction au profit de la High Court de Londres n'est pas un usage du transport maritime de marchandises*" - Commentaire ; Journal du droit international (Clunet) n° 1, Janvier-Février-Mars 2024, comm. 3.

<sup>60</sup> L'article 23 de la Convention de Lugano du 30 octobre 2007 a apporté des précisions quant à la validité de la clause d'élection de for : "1. Si les parties, dont l'une au moins a son domicile sur le territoire d'un Etat lié par la présente Convention, sont convenues d'un tribunal ou de tribunaux d'un Etat lié par la présente Convention pour connaître des différends nés ou à naître à l'occasion d'un rapport de droit déterminé, ce tribunal ou les tribunaux de cet Etat sont compétents. Cette compétence est exclusive, sauf convention contraire des parties.

Cette convention attributive de juridiction est conclue : a) par écrit ou verbalement avec confirmation écrite ; ou b) sous une forme qui soit conforme aux habitudes que les parties ont établies entre elles ; ou c) dans le commerce international, sous une forme qui soit conforme à un usage dont les parties avaient connaissance ou

comme toute clause, elle doit au moins emporter, de prime abord, le consentement des parties prenantes, désigner la juridiction compétente, et ne pas être en contradiction avec les dispositions impératives des conventions. La clause d'élection de for qui obéira à ses stipulations s'imposera ainsi aux parties et au juge saisi.

L'opposabilité de ladite clause étant plus complexe et ayant fait couler beaucoup plus d'encre. Ici, il s'agira surtout pour le juge, de constater l'adhésion de toute partie à qui on opposerait une clause de compétence. En effet, la validité et surtout l'opposabilité de la clause étant subordonnées à l'existence d'une convention "*inter partes*", le juge doit rechercher si la clause a effectivement fait l'objet d'un consentement réel de la partie à laquelle on l'oppose, ce consentement devant se manifester d'une manière claire et précise, indubitable, appartenant au transporteur, qui invoque cette clause dérogatoire au droit commun, de rapporter la preuve de son acceptation par qui de droit<sup>61</sup>.

Le juge sénégalais a une lecture de l'acceptation de la clause de compétence beaucoup plus favorable au transporteur qu'au destinataire. Cela ressort de l'affaire société SOCALA SARL contre la société CMA CGM SENEGAL SA<sup>62</sup>. Dans cette affaire, la dame Yaye Coura FALL a confié à la société SWIFT INTERNATIONAL CO. LTD, commissionnaire de transport, l'organisation du transport, de la Chine (Guangzhou) à destination du Sénégal (Dakar), d'un conteneur contenant 1.162 cartons de jouets pour enfants. Le transport maritime de la Chine au Sénégal a été confié à la société CMA CGM, transporteur maritime. Le connaissance n°GGZ1540142 émis le 20 octobre 2021 à Guangzhou et mentionnant la société CMA CGM en qualité de transporteur et la dame Yaye Coura FALL en qualité de *consignee* et *notify*, c'est-à-dire de destinataire des marchandises.

La société SOCALA SARL, se présentant comme le destinataire réel des marchandises, a recherché, devant le TCHC de Dakar, la responsabilité du transporteur maritime pour retard excessif dans la livraison qui serait intervenue plus d'un mois après la date convenue ;

Le transporteur maritime, CMA CGM, a soulevé une exception d'incompétence fondée sur une clause attributive de juridiction insérée au connaissance stipulant que "*Toutes les*

---

étaient censées avoir connaissance et qui est largement connu et régulièrement observé dans ce type de commerce par les parties à des contrats du même type dans la branche commerciale considérée (...)"

<sup>61</sup> G. NGAMKAN, "*La problématique de la compétence juridictionnelle dans le transport international de marchandises devant le juge camerounais*", p.8.

<sup>62</sup> TCHC de Dakar, n° 3556/2022 du 03/03/2023, Société SOCALA SARL c/ La Société CMA CGM SENEGAL SA.

*prétentions et actions découlant du transporteur et du commerçant en relation avec le contrat de transport attesté par le présent connaissement sont exclusivement portées devant le Tribunal de Commerce de Marseille et aucun autre tribunal n'aura compétence à l'égard d'une telle réclamation ou action. Nonobstant ce qui précède, le transporteur est également habilité à introduire la demande ou l'action devant le tribunal du pays où le défendeur a son siège social."*

Pour rejeter l'exception d'incompétence soulevée, le juge a retenu ce qui suit : *"une clause attributive de juridiction étrangère convenue entre un transporteur et un chargeur et insérée dans un connaissement, produit ses effets à l'égard du tiers porteur du connaissement pour autant que, en l'acquérant, il ait succédé aux droits et obligations du chargeur en vertu du droit national applicable ; Que dans le cas contraire, il convient de vérifier son consentement à la clause ;*

*Cependant, dans le cas présent, la société SOCALA SARL, qui n'avait pas acquis le connaissement sur lequel elle n'est pas désignée comme destinataire, ne prouve en rien sa qualité de destinataire, étant donné qu'elle n'est pas désignée en cette qualité au regard des mentions portées sur ledit document ;*

*Aussi, elle ne démontre pas qu'elle est tiers porteur car le connaissement avait été émis à personne dénommée, à savoir Yaye Coura FALL ;*

*De même, la société SOCALA SARL ne justifie pas sa qualité de destinataire réel des marchandises par la production de pièces probantes ; ces qualités ne peuvent donc qu'être rejetées face aux contestations du transporteur maritime sur ce point ;*

*En conséquence, n'étant pas partie au contrat de transport maritime, les stipulations de celles-ci relativement à la clause attributive de juridiction lui sont inopposables".*

Cette décision du TCHC de Dakar est plus qu'importante dans la mesure où elle règle avant tout, la question de l'opposabilité de la clause attributive de juridiction. Cette clause est inopposable aux tiers *penitus extranei*, comme c'est le cas dans le jugement précité où le

demandeur n'avait ni la qualité de chargeur, ni celle de destinataire, encore moins celle de destinataire réel. Ce qui trouve explication avec le principe de l'effet relatif des contrats<sup>63</sup>.

La Cour d'appel du littoral (Cameroun) a abondé quasiment dans le même sens relativement à l'application d'une clause d'arbitrage. Dans un arrêt du 19 février 2016<sup>64</sup>, ladite juridiction a accédé à l'argumentation de la société appelante (SOCIA Sarl) selon laquelle c'est à tort que le premier juge s'est déclaré incompétent du fait de l'existence d'une clause compromissoire.

Pour censurer le jugement querellé et écarter le jeu de la clause compromissoire litigieuse, la Cour d'appel applique simultanément l'article 21 § 1er (c) sur la compétence et l'article 22 § 2 sur l'arbitrage des Règles de Hambourg<sup>65</sup>.

Les juges ont relevé que : *“Lorsqu'un contrat d'affrètement contient une disposition prévoyant que les litiges découlant de son exécution seront soumis à l'arbitrage et qu'un connaissement émis conformément à ce contrat d'affrètement ne spécifie pas, par une clause expresse, que cette disposition lie le porteur du connaissement, le transporteur ne peut pas opposer cette disposition à un détenteur de bonne foi du connaissement (...);*

*Cependant, les connaissements produits par SOCIA Sarl, dans la présente cause, ne comportent pas une telle clause. Sa bonne foi étant établie, l'armateur KAYIA TRADE & INVEST Ltd n'était pas fondé à lui opposer la disposition contractuelle prévoyant le recours à l'arbitrage.*

*Dès lors, le premier juge aurait dû rejeter comme non fondée l'exception d'incompétence soulevée par l'armement KAYIA TRADE & INVEST Ltd et autres ;*

*Au bénéfice de ce qui précède, il échet de dire le moyen argué fondé et d'infirmier le jugement entrepris en ce que le tribunal s'est déclaré incompétent ratione loci”.*

---

<sup>63</sup> Ce principe de l'effet relatif du contrat trouve son siège à l'article 110 du COCC qui dispose que : “Le contrat ne produit d'obligations pour les tiers que dans les cas prévus par la loi. Cependant le contrat leur est opposable dans la mesure où il crée une situation juridique que les tiers ne peuvent méconnaître.”

<sup>64</sup> CA du Littoral, arrêt n° 005/Com du 19 février 2016.

<sup>65</sup> Il faut préciser qu'en l'espèce, les connaissements émis en exécution du contrat de transport étaient des connaissements de charte-partie qui renvoyaient à un arbitrage londonien.

Dès lors, nous pouvons relever que la CA du littoral, en phase avec une jurisprudence constante de la Chambre commerciale de la Cour de cassation française, affirme que la clause compromissaire n'est pas opposable aux tiers porteurs (du connaissement) de bonne foi.

Mais la difficulté majeure qui se pose concerne l'opposabilité de la clause au destinataire ou au tiers porteur du connaissement. En effet, il arrive des cas où le connaissement ne mentionne pas le nom du destinataire des marchandises et dans ce cas l'on peut considérer que c'est le tiers porteur du connaissement qui fait office de destinataire de la marchandise. En pareil cas, se pose la question de savoir si ce bénéficiaire qui n'a pas pris part au connaissement, et n'a donc pas pu manifester sa volonté quant à une éventuelle clause de juridiction, est lié par celle-ci.

À la lecture du jugement précité, on peut se poser la question de savoir si le juge n'a pas sous-entendu l'idée selon laquelle si la société demanderesse avait prouvé sa qualité de destinataire de la marchandise ou de tiers porteur, la clause de compétence lui serait opposable. Ce qui serait en phase avec l'argumentaire du Professeur DELEBECQUE qui a estimé que "le contrat de transport est plus exactement un contrat à deux, appelé à devenir, le cas échéant, un contrat à trois avec le consentement du destinataire qui intervient le plus souvent avec l'acceptation de la marchandise, mais pas nécessairement. Le destinataire, en tant que partie au contrat de transport, et non comme ayant-cause du chargeur, peut donc se prévaloir du contrat conclu entre le chargeur et le transporteur ; à l'inverse, le transporteur peut en faire valoir toutes les clauses contre lui"<sup>66</sup>.

Pourtant, le connaissement qui est entre les mains du chargeur est appelé à circuler. Le chargeur peut adresser le connaissement à la personne qu'il veut investir du droit de réclamer la marchandise à destination. Cette personne est, le plus souvent, mais pas forcément, l'acheteur de la marchandise<sup>67</sup>.

C'est dans ce sens que Maître SERACHE fait remarquer que le destinataire n'est pas là pour négocier la clause de compétence. Si bien que la préoccupation de la compétence juridictionnelle ne surgit que plus tard, lors de la survenance éventuelle d'un incident dû au transport. Se pose alors la problématique suivante : le destinataire ou son assureur attrait le

---

<sup>66</sup> Ph. DELEBECQUE, *Droit maritime*, Op. cit, DALLOZ 14ème édition p. 684.

<sup>67</sup> Ph. DELEBECQUE, *Droit maritime*, DALLOZ, Op. cit, 14ème édition p. 658.

transporteur en indemnisation du préjudice subi devant le tribunal du lieu de la livraison conformément aux règles de compétence de droit commun. C'est alors qu'il se voit opposer par le transporteur la clause attributive de compétence au profit d'une autre juridiction<sup>68</sup>. D'où les dangers auxquels ces clauses exposent la partie la plus faible au contrat de transport qui demeure un contrat inégalitaire auquel le chargeur, très souvent, se contente d'adhérer. L'abondance n'étant pas source de vitalité ni d'efficacité, ces clauses sont sources de nombreux désordres et de transferts inopinés de compétence<sup>69</sup>.

La position de la Cour de cassation française sur l'opposabilité de la clause au destinataire varie selon le cas. Néanmoins, celle de la formation civile et commerciale de ladite Cour s'est précisée avec deux arrêts rendus en 2008<sup>70</sup> qui penchent plus dans le sens de l'opposabilité de la clause d'élection de for au destinataire. En effet, elle a jugé que : *“ une clause attributive de juridiction convenue entre un transporteur et un chargeur insérée dans un connaissement produit ses effets à l'égard du tiers porteur du connaissement pour autant que, en l'acquérant, il ait succédé aux droits et obligations du chargeur en vertu du droit national applicable ”*. Dans le cas contraire, il convient de vérifier son consentement à la clause.

Cette position de la Haute Cour française est aisément soutenable dans la mesure où le destinataire des marchandises, étant certes un tiers au contrat, occupe une place originale dans le contrat de transport. Ce faisant, sa situation ne saurait être appréciée de façon isolée, mais en rapport avec la relation contractuelle du transporteur et du chargeur. C'est exactement le schéma dans lequel s'insère le contrat de transport où le destinataire, même s'il n'est pas partie prenante à la convention conclue entre le transporteur et l'expéditeur, n'en demeure pas moins totalement intégré au processus contractuel dès lors qu'il prend livraison de la marchandise et qu'il reçoit le connaissement auquel il n'a pas participé lors de son établissement<sup>71</sup>.

---

<sup>68</sup> R. SERAICHE *“l'opposabilité aux tiers de la clause attributive de compétence territoriale dans un connaissement maritime : perspectives de solutions”*, Village justice, avril 2010.

<sup>69</sup> Dr. E. KENGUE, *“Les clauses dérogatoires de compétence maritime : les ambiguïtés d'un antagonisme séculaire nord-sud”*, Neptunus, e.revue Centre de Droit Maritime et Océanique, Université de Nantes, vol. 21, 2015/2., Op. cit. p. 4.

<sup>70</sup> Cass.com., 16 décembre 2008, n°08-10460 ; Cass.civ., 1ère, 16 décembre 2008, n°07-18834.

<sup>71</sup> Ph. DELEBECQUE, *“Le destinataire de marchandise, tiers ou partie au contrat de transport ?”*, Dalloz Affaire, 1995, p.189 ; J-P. TOSI, *L'adhésion du destinataire au contrat de transport*, in Mélanges Ch.Mouly, T.2, Litec, 1998, p.175.

En revanche, la Chambre commerciale de la Cour de cassation a ramé à contre-courant de la chambre civile. En effet, cette formation commerciale décide constamment que pour avoir effet à l'égard du destinataire, la clause de compétence insérée dans un connaissance doit faire l'objet de la part du destinataire d'une acceptation spéciale<sup>72</sup>.

Il faut croire que cette position de la chambre commerciale est partagée et soutenue par une partie de la doctrine<sup>73</sup>. De même, ladite position est confortée par le fait qu'il ne résulte d'aucun texte de droit interne que le porteur du connaissance, en acceptant la livraison de la marchandise, succède aux droits et obligations du chargeur découlant de la clause attributive de juridiction acceptée par celui-ci.

En définitive, et compte tenu de l'esprit de la convention de Hambourg plus favorable aux chargeur et destinataire, nous estimons que la clause attributive de juridiction ne devrait pas porter préjudice au destinataire de la marchandise. En effet, celui-ci est le dernier maillon de la chaîne du contrat liant le transporteur au chargeur. Et constatant des avaries, pertes ou retard, le destinataire a naturellement tendance à saisir la juridiction du lieu de déchargement de la marchandise. Ainsi, lui opposer une clause d'élection de for d'une juridiction qui lui est totalement inconnue, voire parfois hors de son pays, lui porte indéniablement préjudice.

C'est dans ce sens qu'à l'instar du Professeur Ph. Delebecque, nous considérons que les clauses attributives de compétence, dans les contrats de transport maritime, ne méritent pas d'être défendues. Elles déjouent, le plus souvent, les règles impératives de responsabilité du transporteur. En outre, elles privent les justiciables de leurs juges naturels<sup>74</sup>. Néanmoins, une partie de la doctrine considère que ces clauses constituent "le moyen le plus sûr de réduire l'insécurité inhérente à la disparité des règles de compétence judiciaire et de prévenir l'éclosion d'un conflit de procédures dont le règlement est toujours délicat en matière internationale"<sup>75</sup>.

Mais si la question l'opposabilité de la clause d'élection de for a posé et continue de poser des difficultés, celle de la loi applicable au juge compétent a également fait parler.

---

<sup>72</sup> Cass.com., 25 juin 2002, n°00-132630 ; Bull.civ., IV, n°111 ; Cass.com., 7 déc 2004, n°02-19825, Bull.civ., 2004, IV, n°215.

<sup>73</sup> Ph. DELEBECQUE, *notes sous l'arrêt : Cass.com., 16 décembre 2008, DMF 2009, p.134 ; contra Ph Guez, note sous Cass.com., 16 décembre 2008, Gaz Pal, 21 février 2009, n°52, p.46.*

<sup>74</sup> Ph. DELEBECQUE, *Notes sous l'arrêt « Coreck », CJCE, 9 nov. 2000, in DMF 2001, 187.*

<sup>75</sup> M.-L. NIBOYET, *Droit international Privé*, LGDJ, 2009, p. 255, n° 341.

## **Paragraphe II : La loi applicable à la juridiction compétente**

La pratique dans le contrat de transport international de marchandises par mer veut qu'une clause d'élection de for y soit systématiquement insérée. Mais il faut préciser que ces clauses, voire les contrats dans lesquels elles sont logées, ne laissent place à aucune discussion ou amendement. Néanmoins, en plus de la liberté contractuelle permettant aux parties de prévoir toute clause qui ne porte atteinte ni à la loi ni aux bonnes mœurs, la Convention de Hambourg a prévu le recours aux clauses attributives de compétence<sup>76</sup>.

À cet égard, si la compétence revient à une juridiction dont *l'État* a déposé ses instruments de ratification, celle-ci doit appliquer les règles de Hambourg. Dans ce sens, l'article 30 point 3 prévoit que *“Chaque État contractant appliquera les dispositions de la présente Convention (Hambourg) aux contrats de transport par mer qui seront conclus à partir de l'entrée en vigueur de la Convention à son égard”*.

Cette disposition, bien que sans équivoque, a pu poser de petites difficultés d'ordre pratique notamment à la lecture de l'article 31 1°) et 4°) des Règles de Hambourg. Aux termes de ce texte : *“Au moment où il deviendra État contractant à la présente Convention, tout État 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”*. Néanmoins, *“Nonobstant les dispositions de l'article 2 de la présente Convention, aux fins du paragraphe 1 du présent article, un État contractant pourra, s'il le juge souhaitable, différer la dénonciation de la Convention de 1924 et de la Convention de 1924 modifiée par le Protocole de 1968 pendant une période maximale de cinq ans à compter de la date d'entrée en vigueur de la présente Convention. Dans ce cas, il notifiera son intention au Gouvernement belge. Pendant cette période transitoire, il devra appliquer aux États contractants la présente Convention à l'exclusion de toute autre”*.

Se pose dès lors la question de la cohabitation des conventions de Bruxelles et de Hambourg et ainsi de celle qui doit être appliquée par la juridiction en cas de litige. Ce, dans la mesure

---

<sup>76</sup> En effet l'article 21 a prévu dans son point d) qu'est compétent la juridiction de toute autre lieu désignée à cette fin dans le contrat de transport par mer.

où le Sénégal ne fait pas partie des États ayant dénoncé<sup>77</sup> la convention de Bruxelles, bien qu'ayant ratifié celle de Hambourg.

Au demeurant, dans une affaire opposant la dame AF. A aux sociétés DELMAS Atlantique et SDV Sénégal, il était prévu dans le connaissance l'application de la Convention de Bruxelles. Les juges du fond avaient fait application de ladite convention, et déclaré l'action irrecevable pour cause de prescription car la demande avait été introduite plus d'un an après la délivrance de la marchandise. Mais saisi d'un pourvoi, la Cour suprême a définitivement tranché la question de la convention applicable au Sénégal. En effet, elle a cassé l'arrêt de la Cour d'appel de Dakar rendu le 11 mars 2013 au visa des articles 2 et 20 des Règles de Hambourg en estimant : *“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 Af A, 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 la dame Af A” ; **“Ou'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”**<sup>78</sup>.*

Avec cet arrêt, en plus d'avoir fait primer les dispositions impératives de la Convention de Hambourg, la Haute Cour a réglé les questions de conflit de loi, ou devrait-on dire, de

---

<sup>77</sup> G. CORNU (Association Henri Capitant), *vocabulaire juridique*, 12ème édition mise à jour., Op. cit p. 718 : “La dénonciation est l'expression unilatérale, par une partie à un accord, de sa volonté de ne plus être liée par cet accord ; terme réservé aux hypothèses où le retrait unilatéral est prévu soit par une clause de l'accord en question, soit par une règle de droit international (changement de circonstances, violation de l'accord par une autre partie...)”.

Elle nécessite de déposer effectivement ses instruments de dénonciations, pour ce qui concerne la Conventions de Bruxelles, près du Ministère des Affaires Étrangères de Belgique, dépositaire des instruments de ratification (et de dénonciation).

<sup>78</sup> C.S, chambre civile et commerciale, n°86 du 17 septembre 2014 ; n° AFFAIRE : J/ 420/ RG/13.

conventions. Ce faisant, il a fait application du principe selon lequel la *lex posterior derogat legi priori*, c'est-à-dire qu'en présence de deux conventions qui régissent le même domaine et également ratifiées, on applique celle qui est ratifiée en dernier lieu.

Par ailleurs, on pourrait penser que les dispositions de la convention de Hambourg étant claires et impératives dans leur champ d'application et ne posant ainsi aucune difficulté, on n'a pas besoin de faire une quelconque interprétation que ce soit<sup>79</sup>. Néanmoins, en l'espèce, la difficulté qui se pose est que l'État du Sénégal n'a pas formellement dénoncé la Convention de Bruxelles, laquelle dénonciation étant la procédure dédiée pour se départir de ses obligations relativement à son application.

Il se pose pareillement la question de l'application ou non de la Convention de Hambourg par les États qui ne l'ont pas ratifiée. En effet, il est de pratique dans les connaissements de désigner le droit applicable au règlement d'un éventuel contentieux. La liberté laissée aux parties quant au choix du droit applicable au contrat de transport se traduit par l'inscription d'une clause dans ce contrat. Cette clause est généralement appelée "clause Paramount". La clause Paramount est celle par laquelle les parties soumettent volontairement leur contrat de transport à une autre loi que celle qui a normalement vocation à le régir<sup>80</sup>.

Deux situations se posent. Il faut relever en premier lieu que les juridictions des États n'ayant pas ratifié (ou ayant dénoncé) une convention ne l'appliquent pas en cas de contentieux. C'est ce qui ressort d'ailleurs de l'arrêt de la Cour suprême précédemment cité.

De même, la Cour de cassation française le rappelle dans l'affaire Teesta<sup>81</sup>, en rejetant le pourvoi formé en des motifs d'une brièveté tout à fait efficace : "*attendu qu'ayant relevé que la France n'était pas partie à la Convention de Hambourg, l'arrêt énonce à bon droit que celle-ci n'est pas applicable par les juges français en tant que convention internationale*".

Toutefois, et c'est ce qui annonce la seconde situation, dans cette même affaire de la Cour de cassation précitée, la précision "*en tant que convention internationale*" signifie que la

---

<sup>79</sup> En effet, il n'y a pas lieu à interprétation lorsque l'application des textes ne pose pas de difficulté, parce que les dispositions sont explicites et claires quant à leur application, conformément à l'adage *interpretatio cessat in claris* (ce qui est clair n'a pas besoin d'être interprété).

<sup>80</sup> J. LINCOLN, "*mémoire : La loi applicable au contrat de transport maritime*", p. 11.

<sup>81</sup> Cass.com., 28 mars 2000, n°98-11.600, Inédit.

Convention de Hambourg pourra être appliquée par le juge français, mais sur un autre fondement que celui de sa nature de convention internationale. Il en est de même pour les juridictions sénégalaises par rapport à la convention de Bruxelles ou à une quelconque autre Convention internationale non ratifiée.

En effet, les dispositions de la Convention de Hambourg pour les États non signataires, ou celle de Bruxelles, comme pour le Sénégal, pourront être appliquées en tant que loi choisie par les parties. Il en sera ainsi quand le connaissement contiendra une clause Paramount renvoyant expressément à la Convention de Hambourg ou à la Convention de Bruxelles. Mais encore faut-il que ce renvoi soit clair et dénué de toute ambiguïté<sup>82</sup>.

Dès lors, les Conventions de Hambourg ou de Bruxelles peuvent être mises en œuvre par les juridictions non pas en tant que dispositions d'un traité international non ratifié par l'État, mais comme faisant partie de la législation choisie par les parties au moyen d'une clause Paramount.

---

<sup>82</sup> Cass.com., 1er octobre 2013, n° 12-21.846, DMF 2013. 1014, rapp. Rémerly, obs. Nicolas, BTL 2013. 603.

## CONCLUSION :

Parlant de la mer, Charles Baudelaire écrivait : *“Pourquoi le spectacle de la mer est-il infiniment et si éternellement agréable ? Parce que la mer offre à la fois l’idée de l’immensité et du mouvement”*.

Cette phrase s’érige en résumé de notre travail, la compétence juridictionnelle en mer. En effet, les nombreuses activités qui prévalent en mer, favorisent le développement du secteur économique et, du même coup, un contentieux multiforme.

Au demeurant, lesdites activités ne régissent pas nécessairement des domaines qui concernent exclusivement le droit interne. Ce qui fait que le contentieux en mer peut revêtir un caractère transnational.

Dès lors, la compétence des juridictions pour connaître d’un contentieux maritime est tributaire de l’objet du litige, des parties à ce litige, mais aussi et surtout, du droit applicable audit litige.

En guise d’exemple, nous avons fait des développements relatifs au contentieux du contrat d’engagement maritime signé par un marin sénégalais. Dans pareil cas, le Code de la marine marchande attribue la compétence aux Tribunaux du Travail.

Par ailleurs, les contentieux telle que la responsabilité du manutentionnaire du fait notamment des dommages causés à la cargaison pendant son déchargement est de la compétence des Tribunaux de commerce.

Mais si dans les domaines précités la compétence ne pose pas de grandes difficultés, il n’en est pas de même en matière de transport international de marchandises par mer. Ce, principalement du fait de deux paramètres. Dans un premier temps, la Convention de Bruxelles de 1924 ainsi que les règles de Visby du 23 février 1968 et le protocole du 21 décembre 1979 sont des textes qui ont un souci d’uniformisation internationale du droit maritime. Cette unification est souhaitable, voire essentielle pour procurer au monde maritime la sécurité juridique dont il a besoin.

Pourtant, un grand nombre de contrats de transport maritime de marchandises échappe à la compétence de ces textes qui ne sont pas universels. En effet, bien que très largement ratifiés, la Convention de 1924, les règles de Visby et le protocole de 1979 ne constituent pas l'unique source du droit du transport maritime international. Nous avons aussi, et surtout la Convention de Hambourg qui d'ailleurs, est beaucoup plus favorable aux pays de l'est (pays des chargeurs et destinataires des marchandises).

Dans la coexistence de ces deux conventions, nous avons celle de Hambourg qui prévoit des règles de compétence impératives en cas de contentieux<sup>83</sup>, contrairement à celle de Bruxelles. Mais là aussi, le problème qui se pose est que les États n'ayant pas ratifié Hambourg ne sont pas tenus de l'appliquer, et ne sont pas forcément liés par les règles de compétence qu'elle prévoit<sup>84</sup>.

Dans un second temps, l'autre difficulté que pose la compétence en matière de transport international de marchandises par mer est la possibilité offerte aux parties de recourir aux clauses d'élection de for. Un choix des parties qui édulcore notamment les règles de compétence d'ordre public posées par la Convention de Hambourg.

Un choix qui leur permet de connaître en toute liberté et sécurité le juge qui leur paraît à première vue impartial. Or, une véritable sécurité dans le choix ne peut être garantie que si les parties se trouvent sur un pied d'égalité au moment de la conclusion du contrat, ce qui n'est pas toujours le cas en matière de transport. Cette rupture subite et manifeste d'équilibre dans la négociation est susceptible d'avoir des conséquences néfastes pour la partie faible qui devra alors supporter le choix imposé par l'armateur dans le connaissement<sup>85</sup>. Mais il n'est pas de trop que de retenir qu'une véritable solution est apportée par les Règles de Hambourg qui déclarent les clauses de compétence valables tout en permettant au demandeur d'intenter son action devant la juridiction étatique ou arbitrale de son choix y compris celle du lieu prévu pour le déchargement de la marchandise. Ce qui lui permet de conserver le droit de saisir son juge naturel et favorise une répartition équitable du contentieux maritime entre les juridictions des pays d'armateurs et celles des pays de chargeurs.

---

<sup>83</sup> Article 21 point 3) de la Convention des Nations Unies sur le transport de marchandises par mer de 1978 (Règles de Hambourg).

<sup>84</sup> Un Etat qui n'a pas ratifié une Convention (Hambourg ou Bruxelles) peut l'appliquer en tant que loi choisie par les parties au moyen d'une clause Paramount.

<sup>85</sup> Dr. E. KENGUE, "*Les clauses dérogatoires de compétence maritime : les ambiguïtés d'un antagonisme séculaire nord-sud*", Op. cit, Neptunus, e.rev. Centre de Droit Maritime et Océanique, Université de Nantes, vol. 21, 2015/2., Op. cit. p. 5.

En tout état de cause, l'éventuel salve, nous le croyons, pour résoudre les questions liées tant à la loi applicable qu'à la juridiction compétente est l'adoption d'une Convention pour l'uniformisation du droit des transports maritimes.

Pourtant, telle était la volonté de l'Organisation des Nations Unies qui a initié l'élaboration d'une Convention internationale régissant non seulement la responsabilité du transporteur maritime, mais aussi les transports combinés comprenant une composante maritime<sup>86</sup>. Les travaux ont donné naissance à la Convention de Rotterdam en date du 23 septembre 2009<sup>87</sup> qui malheureusement est caduque avant d'avoir vu le jour. Elle prévoit en son article 94 : *“1. La présente Convention entrera en vigueur le premier jour du mois suivant l'expiration d'un délai d'un an à compter de la date du dépôt du vingtième instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion.*

*2. Pour tout État qui deviendra État contractant à la présente Convention après la date du dépôt du vingtième instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion, la présente Convention entrera en vigueur le premier jour du mois suivant l'expiration d'un délai d'un an à compter de la date du dépôt de l'instrument approprié au nom dudit État(...)”*.

Pour l'instant, cette Convention n'est ratifiée que par cinq (05) États, et le Sénégal n'en fait pas partie. Mais en tout état de cause, l'unification internationale du droit maritime, si forte soit-elle, a ses limites. D'abord parce que certaines matières restent trop particulières ou trop nationales et donc rebelles à toute forme d'unification ou d'harmonisation. Ensuite, parce que toute unification présente des lacunes. Il n'est pas possible de tout traiter. D'où la nécessité de recourir au droit national applicable et de régler de nombreux conflits de lois<sup>88</sup>.

En définitive, disons que le fait que le droit, et pour ce qui nous concerne le droit maritime, soit en perpétuelle mutation et riche de ses incertitudes rend cette matière intéressante.

---

<sup>86</sup> Ce sont les opérations multimodales, qui peuvent se faire par mer combinés avec une autre voie : aérien et/ou terrestre.

<sup>87</sup> Convention des Nations Unies sur le contrat de transport international de marchandises effectué entièrement ou partiellement par mer (Rotterdam du 11 décembre 2008).

<sup>88</sup> Ph. DELEBECQUE, *Droit maritime*, Op. cit, DALLOZ 14ème édition. p. 79.

## BIBLIOGRAPHIE

### → Ouvrages :

**BEURIER (J. P)**, *Droits maritimes*, DALLOZ, 2009/2010, 216 pages.

**BONNECASE (J)**, *Traité de droit commercial maritime*, Sirey, 1923, 760 pages.

**DELEBECQUE (Ph)**, *Droit maritime*, DALLOZ, 2020, 14ème édition, 4041 pages.

**DIALLO (I. K)**, *Le contentieux maritime devant le Juge, Étude de droit comparé de la Côte d'Ivoire, de la France, du Sénégal et du Togo*, EDJA, avril 1992, 355 pages.

**CORNU (G)** et l'Association Henri Capitant, *Vocabulaire juridique*, puf, 12ème édition 2018 mise à jour, 2300 pages.

**NIBOYET (M. L)**, *Droit international Privé*, 8ème édition, LGDJ, 2009, 822 pages.

**RODIÈRE (R) et DU PONTAVICE (E)**, *Droit maritime*, 12ème, Dalloz, Col. Précis, Paris, 1997, 612 pages.

### → Articles, notes, commentaires :

**Bonassies (P)**, “*Les Règles de Hambourg : analyse critique*”, in Cahiers de documentation de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Marseille), n° 4.

**DELEBECQUE (Ph)**, “*Le destinataire de marchandise, tiers ou partie au contrat de transport ?*”, Dalloz Affaire, 1995, p.189 ; J-P. TOSI, L'adhésion du destinataire au contrat de transport, in Mélanges Ch.Mouly, T.2, Litec, 1998, p.175.

**DELEBECQUE (Ph.)**, *notes sous l'arrêt : Cass.com., 16 décembre 2008, DMF 2009, p.134 ; contra Ph Guez, note sous Cass.com., 16 décembre 2008, Gaz Pal, 21 février 2009, n°52, p.46.*

**DELEBECQUE (Ph)**, *Notes sous l'arrêt « Coreck »*, CJCE, 9 nov. 2000, in DMF 2001, 187.

**JAMBU-MERLIN (R)**, “*les gens de mer*” in *Traité général de droit maritime* de R. Rodière Dalloz 1978, n° 1, p. 472.

**KENGUE (E)**, “*Les clauses dérogatoires de compétence maritime : les ambiguïtés d'un antagonisme séculaire nord-sud*”, Neptunus, e.revue Centre de Droit Maritime et Océanique, Université de Nantes, vol. 21, 2015/2.

**LEGROS (C)**, “*Conflit de juridictions - La stipulation d'une clause attributive de juridiction au profit de la High Court de Londres n'est pas un usage du transport maritime de marchandises*” - Commentaire ; Journal du droit international (Clunet) n° 1, Janvier-Février-Mars 2024, comm. 3.

**NGAMKAN (G)**, *“La problématique de la compétence juridictionnelle dans le transport international de marchandises devant le juge camerounais”*, ([https://www.cabinet-ngamkan.com/@@NGLLawFirmS@@@/2017\\_02CompeJuriTranspMaritInterMarch](https://www.cabinet-ngamkan.com/@@NGLLawFirmS@@@/2017_02CompeJuriTranspMaritInterMarch)), p. 16.

**SERAICHE (R)**, *“l’opposabilité aux tiers de la clause attributive de compétence territoriale dans un connaissance maritime : perspectives de solutions”*, Village justice, avril 2010.

**→ Thèse :**

**GNOHON (B. C.)**, *La nécessité d’uniformiser le droit maritime dans l’espace OHADA*, Thèse, Plouzané, décembre 2020 Unité de recherche : UMR 6308 – AMURE, 420 pages.

**→ Mémoire :**

**LINCOLN (J)**, *La loi applicable au contrat de transport maritime*, CDMT, 2003/2004, 108 pages.

**→ Traités, conventions, lois, et contrat :**

Traité OHADA, signé à Port Louis le 17 octobre 1993, révisé à Québec le 17 octobre 2008.

Convention des Nations Unies sur le transport de marchandises par mer de 1978 (Règles de Hambourg).

Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (avec annexes, acte final et procès-verbaux de rectification de l’acte final en date des 3 mars 1986 et 26 juillet 1993). Conclue à Montego Bay le 10 décembre 1982.

Convention de Lugano du 30 octobre 2007.

Convention des Nations Unies sur le contrat de transport international de marchandises effectué entièrement ou partiellement par mer (dite Convention de Rotterdam) du 11 décembre 2008).

Convention de Bruxelles du 25 août 1924 Pour l’unification de certaines règles en matière de connaissance, modifiée par le protocole du 23 février 1968 et par le protocole du 21 décembre 1979.

Convention pour la Protection du milieu marin de l’Atlantique du Nord-Est du 22 septembre 1992 (dite Convention OSPAR).

Acte uniforme OHADA du 15 décembre 2010 portant sur le droit commercial général.

Loi organique n° 2017-09 du 17 janvier 2017 abrogeant et remplaçant la loi organique n° 2008-35 du 08 août 2008 sur la Cour suprême, modifiée par la loi organique n° 2022-16 du 23 mai 2022.

Loi n° 2002-22 du 16 août 2002 portant Code de la marine marchande.

Code des obligations civiles et commerciales.

Code de commerce français.

Loi n° 2019-03 du 1er février 2019 portant Code pétrolier du Sénégal.

Décret n° 67-967 du 27 octobre 1967 portant statut des navires et autres bâtiments de mer (France)

Contrat de recherche et de partage de production d'hydrocarbures, ultra deep offshore entre la République du Sénégal, Total E&P Sénégal (TOTAL) et la Société des pétroles du Sénégal (PETROSEN) du 02 mai 2017.

### → **Jurisprudence :**

TIDM, ord., 3 déc. 2001, aff. de l'Usine MOX, Irlande c/ Royaume Uni.

CS, arrêt n° 51 du 6 juillet 1988, SOCOPAO-SENEGAL c/ Youssou THIARE et Autres - inédit.

TGIHC de Dakar, n° 482/16 du 16 mars 2016, La société AXA Assurances Sénégal SA c/ La société TRANSEXPRESS SA.

TGIHC de Dakar, n° 1847 du 27 décembre 2016, La société AXA Sénégal S.A c/ La société TRANSEXPRESS.

CCJA, n° 013/2009 du 26 février 2009 – Société EKA BENYA c/ Mme DJE LOU Djénan Antoinette.

CS, chambre civile et commerciale, n° 67 du 17 août 2011, Safmarine Container Lines NV c/ Compagnie Sénégalaise pour la Transformation des Métaux (C.S.T.M) et autres.

CS, ch. civ et com, n°86 du 17 septembre 2014 ; n° AFFAIRE : J/ 420/ RG/13.

CCJA, 3ème chambre, n° 027/2014, 13 mars 2014, affaire monsieur Ibrahim TOURE c/ monsieur Cheickna LAH, Ohadata J-15-118.

Cass (Sénégal) du 19/01/2005, n° 36 Jamel SALEH c/ Sté ULMAN SA, et n° 37 Alioune BABOU c/ Mbacké DRAME.

Cass.com., 16 décembre 2008, n°08-10460 ;

Cass.civ., 1ère, 16 décembre 2008, n°07-18834.

Cass.com., 25 juin 2002, n°00-132630 ; Bull.civ., IV, n°111.

Cass.com., 7 déc 2004, n°02-19825, Bull.civ., 2004, IV, n°215.

Cass.com., 28 mars 2000, n°98-11.600, Inédit.

Cass.com., 1er octobre 2013, n° 12-21.846, DMF 2013. 1014, rapp. Rémetry, obs. Nicolas, BTL 2013. 603.

CA du Littoral (Cameroun), arrêt n° 005/Com du 19 février 2016.

TCHC de Dakar, n° 1216/2022 du 30 septembre 2022, Diemb Niane SALL c/ la Société Mediterranean Shipping Company (MSC S.A.).

TCHC de Dakar, n° 3556/2022 du 03/03/2023, Société SOCALA SARL c/ La Société CMA CGM SENEGAL SA.

# TABLE DES MATIERES

<b>REMERCIEMENTS :</b> .....	<b>I</b>
<b>DÉDICACE</b> .....	<b>II</b>
<b>ABRÉVIATIONS :</b> .....	<b>III</b>
<b>SOMMAIRE</b> .....	<b>IV</b>
<b>INTRODUCTION</b> .....	<b>1</b>
<b>CHAPITRE I : DES RÈGLES DE COMPÉTENCE RÉGIÉS PAR LE CODE DE LA MARINE MARCHANDE</b> .....	<b>7</b>
SECTION I : LES RÈGLES DE COMPÉTENCE DANS LE CONTENTIEUX DU TRAVAIL DES GENS DE MER.....	7
Paragraphe I : La compétence du Tribunal du Travail.....	7
Paragraphe II : L’encadrement de la liberté des parties dans le règlement du contentieux .....	10
SECTION II : LES RÈGLES DE COMPÉTENCE EN MATIÈRE DE RECOUVREMENT D’AUTRES CRÉANCES MARITIMES .....	13
Paragraphe I : De la compétence des juridictions de fond.....	13
Paragraphe II : De la compétence en cassation.....	18
<b>CHAPITRE II : LA COMPÉTENCE JURIDICTIONNELLE DANS LE TRANSPORT INTERNATIONAL DE MARCHANDISES PAR MER</b> .....	<b>24</b>
SECTION I : DES RÈGLES DE COMPÉTENCE RÉGIÉS PRINCIPALEMENT PAR LES CONVENTIONS INTERNATIONALES.....	24
Paragraphe I : Une option de compétence au bénéfice du demandeur .....	24
Paragraphe II : Des règles de compétence à caractère impératif .....	27
SECTION II : LES DIFFICULTÉS LIÉES AUX CLAUSES D’ÉLECTION DE FOR.....	31
Paragraphe I : L’opposabilité des clauses compromissoires et d’élection de for aux tiers .....	31
Paragraphe II : La loi applicable à la juridiction compétente .....	39
<b>CONCLUSION :</b> .....	<b>43</b>
<b>BIBLIOGRAPHIE</b> .....	<b>46</b>

