

COUR D'APPEL DE PARIS
Chambre commerciale internationale

PÔLE 5 - CHAMBRE 16

ARRÊT DU 05 AVRIL 2022

(n° 44 /2022 , 9 pages)

Numéro d'inscription au répertoire général : N° **RG 21/21280** - N° **Portalis 35L7-V-B7F-CEY7T**

Décision déferée à la Cour : Jugement du 25 novembre 2021 -Tribunal de Commerce de PARIS - RG n°[...]

APPELANTE

S.A. MSC - MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY

Immatriculée au RC de GENÈVE sous le numéro CHE-111.954.803

Ayant son siège social : 12-14 Chemin Rieu 1208 GENÈVE (SUISSE)

Prise en la personne de ses représentants légaux et en l'établissement de leur agent au Havre, la société MSC France, sis CHCI, 182 Quai George V, 76600 LE HAVRE

Représentée par Me [...] de la [...], avocat postulant du barreau de PARIS, toque : [...] et assistée par Me [...] de la [...], avocat plaidant du barreau du HAVRE

INTIMEES

S.A. TRANS SERVICE LINE (TSL)

Immatriculée au RCS de NANTERRE sous le numéro 412 967 770

Ayant son siège social : 31-32 quai de Dion Bouton 92800 PUTEAUX

Prise en la personne de ses représentants légaux

S.A. BOLLORE LOGISTICS SUISSE

Ayant son siège social : 21Chemin Grenet Case Postale 136, CH 1217 MEYRIN 1 (SUISSE)

Prise en la personne de ses représentants légaux

Représentées par Me [...], avocat postulant du barreau de PARIS, toque : [...] et assistée par Me [...] de la [...], avocat plaidant du barreau de PARIS, toque : [...]

COMPOSITION DE LA COUR :

L'affaire a été débattue le 21 Février 2022, en audience publique, devant la Cour composée de :

François ANCEL, Président
Laure ALDEBERT, Conseillère
François MELIN, Conseiller

qui en ont délibéré

Greffier, lors des débats : Najma EL FARISSI

ARRÊT :

- contradictoire

- par mise à disposition de l'arrêt au greffe de la Cour, les parties en ayant été préalablement avisées dans les conditions prévues au deuxième alinéa de l'article 450 du code de procédure civile.

- signé par François ANCEL, Président et par Najma EL FARISSI, greffière à laquelle la minute de la décision a été remise par le magistrat signataire.

I/ FAITS ET PROCEDURE

1-La compagnie suisse Mediterranean Shipping Company transporteur maritime (ci-après MSC ou la compagnie maritime MSC) est appelante à jour fixe d'un jugement rendu par le tribunal de commerce de Paris le 25 novembre 2021 dans une affaire l'opposant à la société Transline Service (ci-après TSL) de droit français et à la société Bolloré Logistics de droit suisse (ci-après la société BL suisse) qui sont deux sociétés qui interviennent dans le secteur du transport et font partie du même groupe Bolloré.

2-Les faits à l'origine du litige ont trait au transport multimodal international de marchandises acheminées par la compagnie maritime MSC au départ du Havre (France) à destination de de Linbro park (en Afrique du Sud) via le port de Durban sous couvert de deux connaissements émis par la société TSL à la demande de la société Givaudan.

3-Le transport a été réservé auprès de la compagnie MSC par la société BL suisse sous forme d'un « Booking reservation » en date du 9 février 2018 et les marchandises ont été empotées dans un conteneur qui a été embarqué au Havre sur le navire MSC Giselle en exécution d'un sea waybill MSC n° MSCUKL646698 ou lettre de transport, en date du 20 février 2018.

4- Le 19 mars 2018 à l'occasion du post-acheminement terrestre, l'ensemble routier qui transportait le conteneur entre Durban et Linbro park s'est renversé dans un virage ce qui aurait occasionné la perte de la marchandise.

5- Selon assignation en date du 18 mars 2019 la société Givaudan suisse et l'assureur Chubb revendiquant la qualité de cessionnaire des droits des chargeurs et destinataires ont attiré la société TSL devant le tribunal de commerce de Paris afin d'obtenir l'indemnisation du préjudice résultant de la perte de la marchandise.

6-Le 18 avril 2019 la société TSL et la société BL suisse estimant que la responsabilité du transporteur était engagée, ont assigné en garantie la compagnie MSC devant le

tribunal de commerce de Paris.

6-Le tribunal de commerce n'a pas prononcé de jonction entre les instances.

7-Devant les premiers juges, la compagnie MSC a soulevé l'incompétence du tribunal parisien saisi, au profit de la High Court de Londres en considération d'une clause attributive de compétence régissant le contrat de transport.

8-Par jugement en date du 25 novembre 2021, le tribunal de commerce de Paris a rejeté l'exception d'incompétence et invité les parties à conclure au fond, déboutant les parties du surplus de leurs demandes réservant les frais irrépétibles sur le fondement de l'article 700 du code de procédure civile et les dépens.

9-Par déclaration d'appel du 10 décembre 2021, la société MSC - MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY – a interjeté appel du jugement et après y avoir été autorisée par ordonnance du 17 décembre 2021 a assigné les sociétés TSL et Bolloré à cette audience.

II/ PRETENTIONS DES PARTIES

10-Aux termes de ses dernières conclusions communiquées par voie électronique le 21 février 2022, **la société MSC** demande à la cour, de bien vouloir au visa des articles 83 et suivants du code de procédure civile, des articles 23.1.a, b et c et 23.2 de la convention de Lugano relative à la compétence judiciaire, la reconnaissance et l'exécution des décisions en matière civile et commerciale, juger son appel bien fondé, débouter les sociétés TSL et BL de leurs demandes, réformer le jugement critiqué en toutes ses dispositions et notamment en ce qu'il a dit mal fondée l'exception d'incompétence soulevée par la société MSC et s'est déclaré compétent pour connaître des demandes des sociétés TSL et BOLLORE LOGISTICS Suisse.

Et statuant à nouveau de juger que le Tribunal de Commerce de Paris est territorialement incompétent pour connaître de l'action engagée par les sociétés TSL et BOLLORE LOGISTICS Suisse, juger que les sociétés TSL et BOLLORE LOGISTICS Suisse ont consenti à la clause donnant compétence exclusive à la High Court de Londres, conformément à l'usage qui consiste à stipuler une clause attributive de compétence dans tous les connaissements de transport maritime, sinon par écrit ou du fait des habitudes que les parties ont établies entre elles ; et de renvoyer les sociétés TSL et BOLLORE LOGISTICS Suisse à se pourvoir ainsi qu'elles aviseront,

Elle sollicite en outre la condamnation solidaire des sociétés TSL et BOLLORE LOGISTICS Suisse à lui payer une indemnité de 10.000 € sur le fondement de l'article 700 du code de procédure civile tant en première instance qu'en appel, ainsi que les dépens de première instance et d'appel.

11- Aux termes de leurs dernières conclusions communiquées par voie électronique le 18 février 2022, **les sociétés TSL et Bolloré Logistics** demandent à la cour, au visa de l'article 1101 du code civil, l'article 6 de la CEDH et de l'indivisibilité et indissociabilité des actions de bien vouloir confirmer le Jugement en toutes ses dispositions et statuant à nouveau de débouter purement et simplement MSC de son exception d'incompétence et de déclarer le Tribunal de commerce de Paris compétent pour connaître des demandes formulées par les sociétés BOLLORE LOGISTICS SUISSE et TSL à l'encontre de MSC et de condamner MSC à payer aux sociétés BOLLORE LOGISTICS SUISSE et TSL la somme de 5.000,00€ au titre de l'article 700 du CPC et entiers dépens.

III / MOYENS DES PARTIES

12-Au soutien de son appel la compagnie MSC se prévaut de la clause donnant compétence exclusive à la High Court de Londres figurant dans ses conditions générales du contrat de transport disponibles sur son site web auxquelles les documents renvoient.

13-Elle soutient que l'examen de la validité de la clause doit se faire au regard de la convention de Lugano et non du droit national et que les sociétés TSL et BL suisse ont consenti à la clause attributive de compétence au profit de la juridiction londonienne conformément à l'usage qui consiste à stipuler une clause attributive de compétence dans tous les connaissements de transport maritime, sinon par écrit ou du fait des habitudes que les parties ont établies entre elles.

14-Concernant l'opposabilité de la clause, elle prétend que TSL ayant émis les connaissements couvrant le transport et ayant librement organisé celui-ci, avec le concours de la société BL suisse, son agent, s'est comportée comme un commissionnaire de transport de sorte qu'elle se trouve liée par les termes et conditions du contrat de transport MSC qu'elle connaît particulièrement bien.

15-En réponse les sociétés TSL et BL suisse contestent la validité et l'opposabilité de la clause attributive de compétence par rapport aux exigences posées par le droit national et soutiennent que les conditions prévues par l'article 23 de la convention de Lugano ne sont pas davantage réunies faute pour la compagnie MSC d'établir leur connaissance du contenu et leur consentement à la clause.

16-A cet égard les sociétés TSL et BL Suisse font remarquer que la clause de compétence ne figure pas par écrit dans les documents de transport et que la seule production des conditions générales de transport MSC ne suffit pas à établir son contenu ni à prouver qu'elle a été acceptée avant la conclusion du contrat.

17-Elles soulignent qu'il n'existe pas d'usage en la matière en faisant observer que les clauses de compétence dans le secteur du transport ne renvoient pas systématiquement à la juridiction londonienne mais à la « principale place of business » et varient en fonction du bon vouloir du transporteur.

18-La société TSL relève en outre qu'elle ne figure pas sur les documents produits et n'a jamais contracté avec la société MSC qui a reçu instructions de la société BL Suisse, personne morale distincte de TSL, qui a organisé l'opération de transport objet du litige, pour le compte de la société Givaudan.

19-La société TSL conteste à cet égard sa qualité de commissionnaire de transport qui lui est opposée par la société MSC quand bien même cette situation a pu se produire antérieurement dans d'autres opérations de transport de sorte qu'elle ne peut se voir opposer la clause attributive de compétence.

20-Enfin soulignant le lien entre la demande principale et l'appel en garantie et l'identité de la chose à juger, elles demandent en tout de cause de confirmer la décision compte tenu de l'indivisibilité du litige en vue d'une bonne administration de la justice.

IV/ MOTIFS DE LA DECISION

Sur la qualité de la société TSL

21-Selon le droit du for applicable pour qualifier le rapport de droit concerné, le commissionnaire est un intermédiaire qui organise le transport de bout en bout en disposant du choix des voies et des moyens, et qui traite en son nom personnel.

22-La société TSL revendique la qualité de transporteur contractuel et conteste revêtir la

qualité de commissionnaire de transport en rappelant que c'est la société BL Suisse, personne morale distincte qui a organisé le transport des marchandises pour le compte de la société Givaudan.

23-Toutefois c'est en exécution et sous couvert des deux connaissements émis par la société TSL n°7300015100 et n° 73000015103 que celle-ci a été chargée par la société Givaudan d'organiser le transport international des marchandises au départ du Havre à destination de l'Afrique du Sud via le port de Durban puis sur route jusqu'à de Linbropark.

24-Il est acquis que la société TSL qui n'exploite aucun moyen ou ligne maritime ne transporte pas elle-même les marchandises mais sous traite la prestation.

25-Selon la présentation de son activité produite au débat, la société TSL pratique une politique d'achat du fret et vise à décharger ses clients en organisant « *de bout en bout le transport* » en jouissant d'une totale liberté dans l'organisation du transport et le choix des transporteurs.

26-Conformément aux mentions figurant sur les connaissements à entête TSL la société BL Suisse désignée comme « forwarding agent » est intervenue comme agent de transit de la société TSL pour convenir de l'organisation matérielle du transport avec la compagnie identifiée MSC pour le compte de la société TSL sans aucune réserve susceptible de distinguer l'opération.

27-Il y a lieu donc de déduire de ce qui précède que bien que la société TSL ne figure pas sur les documents de réservation et de transport émis par la compagnie maritime MSC, c'est bien TSL qui a pris l'initiative d'organiser le transport des marchandises de son client Givaudan, à travers la société BL suisse qui est sa substituée de sorte que la preuve qu'elle a agi en qualité de commissionnaire de transport est établie.

28-Il sera tenu compte de cette qualité dans l'examen de la compétence internationale du tribunal de commerce de Paris.

Sur l'exception d'incompétence internationale opposée par le transporteur MSC à la société TSL et Bolloré Logistics suisse

29-La société française TSL et la société BL suisse ont attiré devant la juridiction française la société MSC transporteur Suisse en réparation du préjudice causé par un accident de transport ayant eu lieu lors d'un transport international de marchandises multimodal en Afrique du Sud.

30-La compagnie MSC oppose aux deux sociétés intimées, la clause attributive 10 .3 figurant dans ses conditions générales de transport qui prévoit une compétence exclusive au profit de la juridiction anglaise ainsi libellée :

« Il est expressément convenu que tout procès par le Marchand, et à moins qu'il ne soit disposé autrement ci-dessous tout procès par le transporteur, doit être exclusivement introduit devant la High Court of Justice de Londres et que le droit anglais s'appliquera exclusivement, à moins que le transport contracté aux termes des présentes était destiné ou venait des États-Unis d'Amérique, [...]. Le Marchand s'engage à ne pas introduire de procès devant toute autre juridiction et accepte d'être responsable des frais juridiques raisonnablement exposés par le transporteur pour défendre à un procès introduit devant une autre juridiction. Le Marchand renonce à opposer au transporteur un privilège personnel de juridiction, hors la juridiction convenue. »

Sur la détermination des règles applicables à la validité de la clause attributive de juridiction

31- Avant tout débat il convient de rappeler que l'application de la convention de Lugano

concernant la compétence judiciaire, la reconnaissance et l'exécution des décisions en matière civile et commerciale conclue le 30 octobre 2007 est subordonnée au domicile d'une des parties au moins sur le territoire d'un Etat lié par cette convention, à la désignation d'un tribunal du ressort d'un Etat lié par cette convention, et à la reconnaissance du caractère international du litige.

32- L'existence d'une situation internationale s'apprécie pour des motifs de sécurité juridique au moment de la conclusion de la clause attributive de juridiction.

33- Le Royaume Uni sur le territoire duquel se trouve la juridiction désignée par la clause, était membre de l'Union Européenne à la date de la conclusion du contrat intervenu les 9 et 20 février 2018 et au surplus au moment de l'introduction de l'action judiciaire le 18 avril 2019 puisque ces faits sont intervenus avant son retrait de l'Union européenne et avant la fin de la période transitoire fixée au 31 décembre 2020 de sorte que le *Brexit* est sans effet quant à l'application de la convention de Lugano au présent litige.

34- En l'espèce les parties sont domiciliées sur le territoire de la confédération helvétique et de l'Union européenne, Etats membres de la convention, la juridiction désignée est celle de Londres au Royaume Uni qui était un Etat contractant à la convention de Lugano.

35- Au surplus, il n'est pas contesté que l'opération de transport porte sur un déplacement de marchandises entre la France et l'Afrique du Sud ayant fait l'objet d'un seaway bill qui constitue un transport international.

36- Il ressort de ces éléments que les critères d'application de la convention de Lugano sont établis de sorte que l'appréciation de la compétence du tribunal saisi doit être déterminée selon les dispositions de ladite convention sans tenir compte des dispositions particulières du droit national et notamment de l'article 48 du code de procédure civile .

37- Sous le chapitre II Compétence, la section 1 au titre des dispositions générales comprend l'article 3 de la convention de Lugano qui prévoit que « *Les personnes domiciliées sur le territoire d'un Etat lié par la présente Convention ne peuvent être attirées devant les tribunaux d'un autre Etat lié par la présente Convention qu'en vertu des règles énoncées aux sections 2 à 7* »

38- La section 2 de ce chapitre intitulé "Compétences spéciales", comprend en particulier un article 6 qui dispose qu'une personne domiciliée sur le territoire d'un Etat lié par cette convention, peut aussi être attirée :

1) s'il y a plusieurs défendeurs, devant la juridiction du domicile de l'un d'eux, à condition que les demandes soient liées entre elles par un rapport si étroit qu'il y a intérêt à les instruire et à les juger en même temps afin d'éviter des solutions qui pourraient être inconciliables si les causes étaient jugées séparément;

2) s'il s'agit d'une demande en garantie ou d'une demande en intervention, devant la juridiction saisie de la demande originaires, à moins qu'elle n'ait été formée que pour traduire celui qui a été appelé hors du ressort de la juridiction compétente.

-La section 7 de la convention, intitulée "Prorogation de compétence" comprend notamment un article 23 libellé comme suit :

« 1. Si les parties, dont l'une au moins a son domicile sur le territoire d'un Etat contractant, sont convenues d'un tribunal ou de tribunaux d'un Etat contractant pour connaître des différends nés ou à naître à l'occasion d'un rapport de droit déterminé, ce tribunal ou ces tribunaux de cet Etat sont seuls 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) ou dans le commerce international, sous une forme qui soit conforme à un usage dont les parties avaient connaissance ou 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. »

2- Toute transmission par voie électronique qui permet de consigner durablement la convention est considérée comme revêtant une forme écrite.

39-Il n'est pas discuté que l'action engagée par la société TSL et la société BL suisse constitue une demande en garantie devant la juridiction saisie de la demande originaire conformément aux dispositions de l'article 6.2 de la convention de Lugano.

40-Le débat porte sur la validité formelle et l'opposabilité de la clause attributive de compétence figurant dans les conditions générales du transporteur auxquelles le contrat de transport renvoie.

Sur la validité formelle de la clause

41-La validité de la clause attributive de juridiction est soumise à des conditions de forme qui sont appréciées exclusivement en l'espèce au regard de l'article 23 de la convention de Lugano sans tenir compte des exigences particulières des dispositions nationales.

42-En l'espèce il n'est pas contesté que la clause attributive de compétence au profit de la juridiction londonienne n'apparaît pas retranscrite par écrit sur le contrat de transport mais dans un autre document auquel il renvoie, ce qui en soi n'est pas interdit par la convention de Lugano.

43-A cet égard le bon de réservation du 9 février 2018 et la lettre de transport à entête MSC du 20 février 2018 mentionnent de façon très apparente et lisible une clause de renvoi aux conditions générales du transporteur sur son site web dont l'adresse électronique est précisée mettant la partie contractante en mesure, moyennant des diligences normales, de les consulter, sauvegarder ou de les imprimer avant la conclusion du contrat.

44-Il ressort en effet des pièces produites que dès que l'agent de la société MSC a confirmé à la société BL suisse la commande de transport elle l'a informée que sa prestation serait régie par ses conditions générales disponibles sur internet, le booking confirmation mentionnant ainsi en caractères gras en page 2 que : « *Les termes et conditions du connaissance ou du sea waybill (contrat de transport – disponible sur <http://www.msc.com/che/contract-of-carriage>) s'appliquent dès l'émission de cette confirmation de réservation comme si elles étaient incorporées par renvoi* ».

45-La société BL suisse n'a émis aucune opposition et accepté après sans réserve le sea waybill MSC qui lui-même rappelle au recto et en majuscules que le contrat de transport incorpore les mêmes termes et conditions de transport acceptées comme suit :

EN ACCEPTANT CETTE LETTRE DE TRANSPORT MARITIME, LE CHARGEUR CONSENT EXPRESSÉMENT ET ACCEPTE, EN SON PROPRE NOM ET AU NOM DU DESTINATAIRE, DU PROPRIÉTAIRE DES MARCHANDISES ET DU MARCHAND, ET GARANTIT QU'IL EST AUTORISÉ À LE FAIRE, TOUS LES TERMES ET CONDITIONS IMPRIMÉS, TAMPONNÉS OU AUTREMENT INCORPORÉS SUR CE DOCUMENT ET A SON VERSO ET LES TERMES ET LES CONDITIONS DU TARIF APPLICABLE DU TRANSPORTEUR COMME S'ILS ÉTAIENT TOUS SIGNÉS PAR L'EXPÉDITEUR.

46-Il est observé à ce titre que la version produite dans les pièces par la société MSC prévoyant une attribution exclusive à la High Court de Londres relativement à tout procès n'a manifestement pas connu de variation depuis 2013 selon les différentes éditions des conditions de transport originales 2009, 2013, 2015 et 2017 et que son contenu est bien celui qui était en ligne en 2018 au moment de la conclusion du contrat.

47-Par ailleurs la compagnie MSC justifie par la production au débat des listings des transports BL suisse 2015-2018 d'un courant d'affaires régulier avec la société TSL/BL suisse et même d'un flux récurrent sur cette ligne de transport aux mêmes conditions, qui permet de considérer que les sociétés BL suisse et Bolloré étaient habituées à la présence de cette clause à laquelle elles ont consenti en étant informée de la manière d'en prendre connaissance.

48-Il n'est par ailleurs pas contesté que cette clause correspond à un usage largement connu et régulièrement observé dans le secteur du transport international de marchandises dans lequel les sociétés TSL et BL suisse sont des opérateurs internationaux connus, étant relevé que la société BL suisse n'ignorait pas l'existence de cette clause dès lors qu'elle avait elle-même saisi dans un premier temps la High Court de Londres le 19 décembre 2018 pour résoudre ce litige.

49-Il résulte de l'ensemble de ces énonciations et constatations que la société BL suisse a eu connaissance par la clause de renvoi figurant expressément dans les documents de transport, des conditions de transport MSC qui ont fait entrer la clause de compétence dans le champ contractuel, étant relevé que la clause était précédemment connue et acceptée par les parties du fait de leurs fréquentes relations contractuelles et conforme aux usages des transports internationaux.

50-En conséquence la clause attributive de compétence prévue aux conditions générales du transporteur MSC s'applique conformément aux dispositions de l'article 23 de la convention de Lugano.

Sur l'opposabilité de la clause de compétence à la société BL suisse et la société TSL :

51-Elle est opposable à la société BL suisse, qui est partie au contrat de transport.

48-Pour les motifs exposés plus haut, la société TSL dont la qualité de commissionnaire de transport international a été retenue pour avoir organisé le transport, est présumée connaître, et avoir approuvé, les conditions générales MSC auxquelles sa substitutée BLSuisse a consenti.

52-En conséquence il sera retenu que la société MSC est bien fondée à opposer aux sociétés TSL et BL Suisse la clause attributive de juridiction désignant la juridiction anglaise qui prime sur les règles procédurales françaises de l'indivisibilité du litige ou la bonne administration de la justice.

53-Enfin il n'est nullement établi que le droit à un procès équitable ne serait pas respecté par la désignation de cette juridiction étrangère.

54-Il convient en conséquence d'infirmier le jugement rendu dans toutes ses dispositions, de dire le tribunal de commerce de Paris incompétent et de renvoyer les sociétés TSL et BL suisse à mieux se pourvoir.

Sur les frais et dépens :

55-Il y a lieu de condamner les sociétés TSL et BL qui succombent aux dépens.

56-En outre, elles doivent être condamnées in solidum à verser à la société MSC qui a dû exposer des frais irrépétibles pour faire valoir ses droits, une indemnité globale au titre de l'article 700 du code de procédure civile qu'il est équitable de fixer à la somme de 10 000 euros.

V/ DISPOSITIF

PAR CES MOTIFS,

La cour,

1-Infirme le jugement rendu le 25 novembre 2021 par le tribunal de commerce de Paris ;

Statuant à nouveau :

2- Se déclare incompétent ;

3- Renvoie la société Transline Service et la société Bolloré Logistics Suisse à mieux se pourvoir ;

4- Condamne in solidum la société Transline Service et la société Bolloré Logistics Suisse à payer à la société Mediterranean Shipping Company la somme globale de 10 000 euros au titre de l'article 700 du code de procédure civile ;

5-Condamne les sociétés Transline Service et la société Bolloré Logistics aux dépens de première instance et d'appel.

La greffière

Le Président

Najma EL FARISSI

François ANCEL