

TRIBUNAL DE COMMERCE DE NIAMEY
MINUTE DE JUGEMENT

Le Tribunal en son audience de vacation du Vingt cinq
Août Deux mil Seize en laquelle siégeaient messieurs :
ZAKARIAOU SEIBOU DAOUDA, Président et
Messieurs **YACOUBA DAN MARADI ET ARAOE**
HACINTHE, Juges Consulaires avec voies délibératives
avec l'assistance de **Madame BEIDOU AWA**
BOUBACAR, Greffière dudit Tribunal, a rendu le
jugement dont la teneur suit :

NA SA

ENTRE

C /

E A,

RN

AA

NA SA ayant son siège social à Niamey Quartier Kouara
Kano, BP12281, agissant par l'organe de son Directeur
Général, assistée de Me DEGBEY Mahamadou Didier et
Me LADEDJI Flavien Fabi, Avocats à la Cour avec
élection de domicile au Cabinet de Me DEGBEY
Mahamadou Didier;

Demanderesse d'une part ;

ET

- **E A** prise en la personne de son Chef d'Escale
demeurant à Niamey, Avenue du Fleuve, assistée de
la SCPA MANDELA, Avocats associés ;
- **R N** Aéroport International Diori Hamani de
Niamey, représentée par son Superviseur Général,
assistée de SCPA JUSTICIA, Avocats associés ;
- **E A** sises à Niamey, représentées par le Délégué du
Directeur Général de l'ASECNA ;

Défenderesses d'autre part ;

LE TRIBUNAL

Attendu que par exploit de Maître Ibrahim SOUMAILA, Huissier de Justice à Niamey en date du 06 mai 2015, **NA SA** a assigné **EA** devant le tribunal de Grande Instance Hors Classe de Niamey statuant en matière commerciale à l'effet de s'entendre :

- *Déclarer responsable des préjudices subis par NA SA suite à la fissure du pare-brise de son avion ;*
- *Condamner à payer à NA SA :*
 - 1- *La somme de 8.075.471 FCFA au titre des frais pour le remplacement du pare-brise de son appareil ;*
 - 2- *La somme de 41.500.000 FCFA pour manque à gagner au titre de l'annulation des vols ;*
 - 3- *La somme de 75.000.000 FCFA à titre de dommages et intérêts ;*
- *Dire que le jugement à intervenir sera exécutoire sur minute et avant enregistrement, nonobstant toutes voies de recours ;*
- *Condamner aux dépens ;*

EXPOSE DU LITIGE :

FAITS ET PROCEDURE :

Le 23 juin 2014 aux environs de 12 heures 30 minutes, lors des manœuvres de son atterrissage à l'aéroport International Diori Hamani en provenance de Ouagadougou, l'avion immatriculé ET-HLZ appartenant à la Compagnie de Transport Aérien **E A**, guidé comme à l'accoutumé par un placeur de la Régie d'Assistance en Escale, a projeté des caillasses sur le pare-brise de l'avion immatriculé SU-YAH propriété de la Compagnie de Transport Aérien **NA SA** en stationnement à coté du tarmac dans la partie dégradée dudit aéroport;

Selon les constatations de la gendarmerie aéroportuaire consignées dans son rapport circonstancié dressé le 25 juin 2014, les caillasses ont provoqué deux lignes de fissures sur le pare-brise principale gauche de l'avion

immatriculé SU-YAH ;

Au regard des différentes auditions faites par les gendarmes, notamment, des placeurs successifs de l'avion immatriculé ET-HLZ ayant occasionné les dommages et celui de l'avion immatriculé SU-YAH endommagé, par exploit Me SOUMAILA HAROUNA, Huissier de Justice à Niamey en date du 09 mai 2016, assignation a été servie par **E A** à **RN** sise à l'Aéroport Diori Hamani de Niamey pour l'appeler en cause et comparaitre, dans une instance séparée, devant la même juridiction à l'effet de s'entendre dire :

- *Qu'elle doit intervenir dans la présente instance pour répondre des préjudices subis par NA SA du fait de ses agents ;*
- *Qu'elle doit aussi intervenir pour préserver ses intérêts ;*

En application des dispositions de l'article 72 de la loi 2015-08 du 10 avril 2015, le Tribunal de Grande Instance Hors Classe de Niamey, par décision en date du 18/05/2016 s'est dessaisi des deux procédures au profit du Tribunal de Commerce officiellement installé ;

Conformément à article **39** de ladite loi, le dossier principal objet de l'assignation du 06 mai 2015 a été enrôlé le 13/06/2016 pour la tentative obligatoire de conciliation et il été ordonné sa jonction avec la procédure d'appel en cause du 09 mai 2016 sous le numéro 065/2016 du dossier principal ;

A cette date la tentative de conciliation ayant échoué et conformément aux dispositions des articles 39,40 et 41 de la loi 2015-08 du 10 avril 2015, les parties ont été renvoyées devant le juge de la mise en état désigné par le tribunal lequel a établi, de commun accord avec les parties, un calendrier du déroulement de cette mise en état ;

Le 1^{er} juillet 2016, après l'établissement dudit calendrier, **RN**, par le ministère de Me GANDA HASSANE GABDAKOYE, Huissier de Justice à Niamey, a servi

assignation aux **AA**, sises à l'Aéroport Diori Hamani de Niamey, à l'effet de l'appeler en cause ;

Le Juge de la mise en état a rendu son ordonnance de clôture le 13/07/2016 et a renvoyé le dossier devant le Tribunal en son audience des plaidoiries du 28/07/2016 ;

PRETENTIONS ET MOYENS DES PARTIES :

Pour établir la responsabilité de **E A** dans l'accident au cours duquel son avion a été endommagé, **NA SA** se base sur le Procès-verbal de constat de la gendarmerie, pour faire remarquer que l'accident a été provoqué par des caillasses projetées par l'aéronef de cette dernière immatriculé ET-HLZ lors des manœuvres de son atterrissage en provenance de Ouagadougou, lesquelles caillasses ont provoqué d'énormes dégâts sur le pare-brise de son aéronef immatriculé SU-YAH ;

La plaignante explique, par la voie de son conseil constitué, que pour éviter l'immobilisation continue de son avion endommagé, lequel était déjà hors d'usages pendant huit (8) jour, faute pour **E A** d'admettre sa responsabilité dans l'accident, elle a dû se déployer à remplacer le pare-brise sur fonds propres ;

Pour donner une base légale à la responsabilité de **E A**, la plaignante se fonde sur les dispositions de l'article 1383 alinéa 1^{er} du Code Civil « en raison de la présomption de responsabilité du fait des choses que l'on a sous sa garde que ce texte prévoit » ;

Elle explique que de son point de vue, trois conditions sont nécessaires pour que le gardien de la chose soit reconnu responsable :

- 1- Que la chose soit identifiée car dans le cas d'espèce, la chose ayant projeté des caillasses sur le pare-brise de l'avion de **NA SA** est bien celui de **E A**; l'absence de contact direct entre les deux aéronefs étant sans influences ;
- 2- La garde de la chose (l'avion immatriculé ET-HLZ) par **E A** en raison de ce qu'il y exerce son pouvoir

d'usage, de direction et de contrôle au moment des faits ;

- 3- Le lien de cause à effet entre l'intervention dudit appareil qui est à l'origine des projections des caillasses et les fissures occasionnées par ces projections du pare-brise de son appareil ;

Elle réclame en guise de réparations la somme de 8.075.471 FCFA représentant les frais d'achat, de transit et de main d'œuvre pour l'achat, et le remplacement du pare-brise, 41.500.000 FCFA pour le manque à gagner en raison de l'annulation des vols et 75.000.000 FCFA en dommages et intérêts ;

Pour se justifier, **NA SA** verse au dossier un document sans date intitulé « estimation des pertes suite AOG F50 SUYAH » faisant état des détails des dépenses en intervention technique pour 8.085.271 FCFA, des annulations de vol et leasings pour 41.500.000 FCFA et d'un préjudice moral estimé à 75.000.000 FCFA pour un total global de 124.585.271 FCFA ;

En outre, dans ses conclusions en réponse du 20 juillet 2016, **NA SA** sollicite, en **demande additionnelle**, que le tribunal dise que les sommes qui lui seront allouées porteront intérêt au taux légal à compter du jugement et que lesdits intérêts seront capitalisés et cela jusqu'à complet paiement ;

Elle précise que cela procède du principe de l'anatocisme et que **NA SA** a bénéficié de facilités bancaires pour remplacer le pare brise de son avion

Dans ses écritures d'instance en date du 14 juin 2016, **E A** conclut de débouter **NA SA** de ses prétentions en soutenant que même si l'article 1384 alinéa 1^{er} établit le principe d'une présomption de responsabilité du fait de la chose que l'on a sous sa garde, le gardien de la chose peut être libéré d'une telle responsabilité en prouvant l'existence d'une cause étrangère ou le fait d'un tiers ;

Elle invoque à cet effet, la théorie de l'équivalence des conditions qui consiste, selon ses dires, à considérer

comme causal tout évènement sans lequel le dommage n'aurait pas eu lieu ;

Elle fait remarquer que son avion a eu, au cours de l'évènement, un comportement normal car le pilote a suivi scrupuleusement les instructions données par le placeur de la **RN** qui l'a dirigé au parking n°6 ;

C'est pourquoi, **E A** soutient que la survenance de l'incident lui est complètement extérieur et de ce fait il ne peut lui être imputable ;

Elle fait référence à un certain nombre de jurisprudences dont notamment l'ARRET JAND'HEUR du 13 février 1930 et une décision sans date de Bruxelles dit « jugement G.F., op.cit., p717 relatif à l'équivalence des conditions ;

Pour étayer ses propos, **E A** indique que l'accident ne serait survenu si d'une part, l'avion de **NA SA** n'avait pas été parké dans cette aire dite «non publiée » et en même temps dégradées et si, d'autre part la piste ne contenait pas de débris notamment des cailloux ;

Elle s'appuie pour se justifier sur les auditions:

1°- du placeur **SY** ayant guidé son avion **ET-HLZ** en provenance de Ouagadougou jusqu'à l'arrêt et qui explique avoir suivi la procédure normale du guidage avion jusqu'au bloc final au parking n°6 qui lui est affecté sur leur programme d'affectation des aéronefs par la **RN**;

2°- du représentant de **NA SA** **Mr BA** qui dit avoir «reçu l'ordre de la RAE de parker son avion immatriculé **SU-YAH** dans la zone à risque » ;

3°- de **KH** qui a guidé et parké ledit avion dans cette zone ;

Fort de ces éléments, **E A** formule l'appel en cause du 09 mai 2016 de la **RN** à l'effet de répondre, sur la base du même article 1384 alinéa 1^{er} du Code Civil, des préjudices subis par **NA SA** du fait de ses agents;

Dans ses conclusions d'instance en date du 24 juin 2016, la **RN**, par le canal de son conseil constitué, après un bref rappel des faits dans lequel elle dit avoir tenté en vain un règlement à l'amiable du litige conclut :

AU PRINCIPAL : à l'inapplicabilité de l'article 1384 alinéa 1^{er} du Code Civil sur lequel se fonde **E A** pour lui attribuer la responsabilité du sinistre parce qu'elle est une entité distincte de celle-ci et qu'elle n'est ni son maître ni son commettant ;

A ses yeux cinq conditions doivent être remplies pour que l'article 1384 alinéa 1^{er} trouve à s'appliquer :

- La survenance d'un dommage ;
- La détermination de la chose ayant causé le dommage qui, dans le cas d'espèce est l'avion d'**E A**;
- Le fait de la chose même sans contacte physique avec le siège du dommage. Or, dans le cas d'espèce, la fissure du pare-brise de l'avion de **NA SA** est survenue suite au soufflage des caillasses par l'avion d' **E A** en manœuvre au niveau du parking n°6 de l'aéroport ;
- La garde de la chose liée à l'usage, à la direction et au contrôle de celle-ci. Or, en l'espèce **E A** est propriétaire de la chose qui a occasionné le dommage dont les pouvoirs d'usage, de direction et de contrôle se trouvaient, au moment de l'incident, entre les mains du personnel navigant de ladite compagnie ;
- Un lien de causalité entre le fait de la chose et le dommage ;

Elle ajoute que le fait d'un tiers invoqué par **E A** ne saurait tenir car pour qu'il soit cause d'exonération de responsabilité, le fait d'un tiers doit présenter tous les caractères de la force majeure qui peut se définir que comme un évènement imprévisible, irrésistible,

insurmontable et extérieur à une personne et empêche celle-ci d'exécuter les obligations prévues, mais il n'est pas lié au constat de la difficulté d'éviter un obstacle ;

Or, poursuit-elle, selon son agent qui a placé l'avion de **NA SA** « c'est le 23 juin 2014, son retour de Ouagadougou et suite à une pression exercée sur les moteurs avec la présence des gravats sur la place hors parking que ce dégât a été occasionné » ;

De ce constat se dégage, selon elle, que les caractères d'imprévisibilité et d'irrésistibilité n'existaient pas au moment des faits et aucune faute ne peut, dans ce cas, être reprochée aux agents de la **RN** dans leur survenance du dommage ;

SUBSIDIAIREMENT : la **RN** invoque de faire intervenir les assurances des deux compagnies qui visent, pour **E A** à couvrir sa responsabilité civile en cas de dommages causés et pour **NA SA** à être couverte en cas d'éventuels dommages subis ;

Or, selon la **RN**, il ne ressort nulle part que les compagnies **NA SA** et **E A** aient eu recours à leurs assureurs respectifs pour répondre des deux situations chacune en ce qui la concerne ;

TRES SUBSIDIAIREMENT elle sollicite de faire intervenir **AA** d'une part et de l'autre d'ordonner le partage de responsabilité avec **NA SA**;

Pour ce qui est de l'intervention des **AA**, la **RN** indiquent tant dans les actes d'appel en cause successifs du 22 juin et 1^{er} juillet 2016 que dans ses conclusions d'instance que c'est sous la responsabilité de cette dernière qu'elle exerce ses activités de gestion des aires de parking aéroportuaires et précise que c'est, d'ailleurs, pour cela que l'ordre du déplacement de l'avion de **NA SA** provînt du personnel de la tour de contrôle et exécuté par l'agent de la **RN** en service et le personnel de **NA SA** ;

Aussi, la responsabilité de la **RN** ne peut, selon elle, être recherchée à travers son agent qui n'a pas commis de

faute détachable de la fonction ;

Pour le partage de responsabilité avec **NA SA**, elle fait remarquer que les placeurs sont une aide supplémentaire pour les pilotes pour qu'il se positionne avec précision sur une aire donnée;

Qu'en revanche, fait remarquer la **RN**, le pilote qui dispose à bord d'un plan de tous les aires de stationnement publiées est en droit de refuser de se rendre dans une aires non publiée et que lorsqu'il accepte de s'y rendre, il doit aussi assumer les conséquences de son acceptation ;

De ce fait, la responsabilité doit être partagée avec **NA SA** dont le pilote a délibérément accepté de stationner dans cette aire qu'il savait, pourtant, non publiée ;

ECONVENTIONNELLEMENT : la **RN** réclame de lui allouer la somme de 5.000.000 FCFA à la charge d' **E A** en vue faire face aux frais qu'elle a engagés par le recours aux service d'un conseil pour défendre son image marque et ses intérêts pour avoir injustement été trainée devant les instances en raison d'une prétendue responsabilité civile délictuelle ;

Pour justifier sa position, la **RN** verse au dossier un document intitulé «rapport technique incident avions NA SA- E A» en date du 10 mai 2015, une audition du placeur de l'avion de NA SA Mr K.H.A du 11/09/2014 ;

De son côté les **AA**, après un rappel des faits, soulève comme moyen de défense dans ses conclusions 19 juillet 2016 :

IN LIMINE LITIS : la nullité de l'appel en cause pour violation de l'article 36 de la loi 2015-08 du 10 avril 2015 fixant l'organisation, la compétence, la procédure à suivre et le fonctionnement des tribunaux de commerce en République du Niger ;

Les **AA** expliquent que l'assignation portant l'appel en cause qui lui a été servie date du 1^{er} juillet 2016 pour comparaitre à l'audience du 06 juillet 2016 alors que

l'article 36 sus invoqué prescrit que « le délai de comparution est de huit (8) jours francs à compter de la signification lorsque les parties résident dans le ressort du tribunal saisi... »

Or, dans le cas d'espèce, poursuit-elle, le délai est inférieur à huit (8) jours entre la date où l'assignation a été servie et la date de comparution et de ce fait l'exploit doit être annulé ;

En deuxième moyen, elles invoquent l'irrecevabilité de l'appel en cause en s'appuyant sur l'article 13 du Code de Procédure Civile car elle estime ne pas disposer du droit d'agir en justice du fait qu'elle est un service de l'ASECNA qui a seule la personnalité juridique pour agir en justice ;

En troisième moyen, elle conclut de la mettre hors de cause car l'appel en cause n'est juste qu'un moyen pour la **RN** de gagner du temps face à une procédure où sa responsabilité est évidente au regard de l'article 4 intitulé ROLE DE AHS du « Protocole d'accord relatif aux dispositions de gestion des aires de trafic à l'Aéroport Diori Hamani » qui régit les actions de **AHS** devenue **RN** et qui n'a jamais dénoncé ledit accord depuis plus de six (6) ans.

Pour justifier ses propos, les **AA** développent que le rôle de ses services consiste entre autres à réguler, au moyen de la tour de contrôle la circulation des avions en vol ou en instance d'atterrissage ou de décollage afin d'éviter les collisions entre les appareils et dès lors qu'un avion touche le sol, il est pris en charge par un placeur de la **RN** jusqu'à son lieu de stationnement ;

Elle ajoute que contrairement aux allégations de la **RN**, la responsabilité de l'entretien des aires de stationnement et de parking incombe bien à cette dernière mais n'est pas, en revanche, responsable des dommages causés par les partenaires formant la catégorie des acteurs qui occupent d'autres espaces de l'aéroport qui ne font pas parties de l'aire de stationnement et de parking des aéronefs conformément à l'article 4 du Cahier des Clauses et

Conditions Générales de l'ASECNA ;

Elle précise que dans le cas d'espèce, la faute de la **RN** découle du fait que son placeur n'a pas pris les mesures de précaution nécessaires en respectant une certaine distance entre l'avion qu'il guide et celui qui était stationné au parking de la zone non publiée pour éviter aux débris d'être soufflés au point d'atteindre le siège du dommage ;

Elles conclut alors de les mettre hors de cause et réclame que la **RN** soit condamnée à lui payer la somme de 10.000.000 FCFA à titre de dommages et intérêts pour procédure abusive et vexatoire ;

Les **AA** versent, à l'appui de toutes ses prétentions :

- le Jugement n° 430 du 28/10/2009 du Tribunal de Grande Instance Hors Classe de Niamey entre I.G et les **AA** ;
- la Convention de Dakar portant création de l'ASECNA et fixant ses Statuts et Cahier des Charges en date du 25/10/1974
- un document intitulé « Contrat Particulier entre la République du Niger et L'ASECNA » portant sur les Activités Aéronautiques du Niger ;
- un Contrat de Délégation de Gestion des Activités Aéronautiques Nationale du Niger ;
- un Protocole d'Accord relatif aux dispositions de la gestion des Aires de trafic à l'Aéroport Diori Hamani de Niamey
- un document intitulé « Cahier des clauses et conditions générales ;
- un rapport circonstancié relatif à la fissure du pare-brise de l'avion de **NA SA**;
- une audition du placeur de l'avion de **NA SA** ;
- un rapport technique incident avion **NA SA** et **E A** et l'acte d'appel en cause en date du 1^{er} juillet 2016 ;

Suivant conclusions responsives en date du 29 juin et 20 juillet 2016, après avoir réitéré ses prétentions consignées du 06 mai 2014, notamment quant à la responsabilité de **E A** dans la survenance du dommage occasionné à son avion, **NA SA** sollicite de constater la défaillance de **E A**

et la **RN** pour avoir communiqué et déposé leurs conclusions et pièces hors délai et de les écarter , en conséquence, de la procédure ;

Elle sollicite à **titre additionnel** de dire que les sommes qui lui seront allouées porteront intérêt au aux légal à compter du jugement et que lesdits intérêts soient capitaliser jusqu'à complet et définitif paiement ;

En réponse aux conclusions et réponse respectives des **AA** et de **NA SA**, la **RN** soutient, par rapport à sa défaillance dans la communication des pièces et conclusions dans les délais prévus par le calendrier de mise en état, invoquée par **NA SA** que c'est avec l'accord formel du juge de la mise en état quelle a été autorisée à déposer au plus tard le 24 juin 2016 ses écritures et estime avoir respecté ce délai ;

Pour ce qui est de la nullité de l'appel en cause, la **RN** demande de rejeter cette exception en soutenant qu'elle a déjà fait un premier acte d'appel en cause qui a été servie aux **AA** le 22 juin 2016 à comparaître pour le 5 juillet 2016 devant la 2^{ème} Chambre du tribunal mais du fait que cette date correspondait au jour de la fête de fin de Jeûne musulman, la greffier lui a fait remarquer que l'audience de ces jour ne pouvait se tenir, ce qui a justifié un second acte d'appel en cause servi le 1^{er} juillet 2016.

Elle s'appuie sur les articles 133 et 134 du Code de Procédure Civile et relève que cette forme de nullité n'est pas prévue et les **AA** qui l'invoquent ne prouvent pas le préjudice que lui a causé l'irrégularité même s'il s'agit d'une formalité substantielle ;

Pour ce qui est de l'irrecevabilité de l'appel en cause des **AA**, la **RN** réplique au rejet de cette exception en invoquant l'article 17 alinéa 3 du Contrat de Délégation de Gestion des Activités Aéronautiques Nationales du Niger et l'article 27 alinéa dernier du Cahier de Charge des Clauses et Conditions Générales et conclut qu'au regard de ces deux dispositions, les **AA** peuvent sous-traiter et engager leurs responsabilités et qu'il y a lieu d'en déduire qu'elles ont la capacité et le droit d'agir en justice ;

Sur la demande de mettre hors de cause les AA, la RN se base sur l'article 3 du Protocole Relatif aux Dispositions de Gestion des Aires de Trafic à l'Aéroport Diori Hamani de Niamey qui stipule que *l'administration des AANN doit veiller :*

- *Sur l'état des aires de mouvement de ses abords y compris, l'éclairage, les marques et lignes de sécurité d'aire de trafic ;*
- *Au respect du cahier des clauses et conditions générales par les transitaires ;*

De ce fait il découle, selon la RN, que les abords des aires de mouvement et autres, notamment la zone non publiée comportant des caillasses se trouvent sous la responsabilité des AA sur lesquelles elle doit veiller ;

Elle ajoute que la RN n'assiste uniquement que les compagnies aériennes avec lesquelles elle a signé un contrat d'assistance alors que l'aire de trafic est ouverte à beaucoup d'autres exploitants que la RN et que sa responsabilité ne consiste juste qu'à l'inspection de l'aire de stationnement attribué à un aéronef avant son arrivée, afin d'enlever d'éventuels obstacles et débris pouvant être soufflés par les réacteurs ;

Elle s'appuie sur les articles 2, 5, 4 et 5 dudit protocole pour définitivement dégager sa responsabilité ;

En fin, pour ce qui est des dommages et intérêts des AA, la RN estime que cette demande ne se justifie pas du fait que leur intervention pour la détermination des responsabilités dans la survenance du dommage est un impératif pour la manifestation de la vérité ;

sur ce,

EN LA FORME :

**DE L'EXCEPTION DE NULLITE DE L'EXPLOIT
D'APPEL EN CAUSE DU 1^{er} JUILLET 2016**

Attendu que les AANN ont soulevé IN LIMINE LITIS la

nullité de l'appel en cause du 1^{er} juillet 2016 pour violation de l'article 36 de la loi 2015-08 du 10 avril 2015 fixant l'organisation, la compétence, la procédure à suivre et le fonctionnement des tribunaux de commerce en République du Niger ;

Les **AA** font remarquer que l'assignation portant l'appel en cause lui a été servie à la date du 1^{er} juillet 2016 pour comparaître à l'audience du 06 juillet 2016, soit moins de 8 jours entre les deux dates alors que l'article 36 sus invoqué prescrit que le délai de comparution est de huit (8) jours francs à compter de la signification lorsque les parties résident dans le ressort du tribunal saisi ;

Or, dans le cas d'espèce, selon les **AA**, le délai est inférieur à huit (8) jours entre la date où l'assignation a été servie et la date de comparution et de ce fait l'exploit doit être déclarée nulle et de nul effet ;

Attendu que pour se défendre contre cette exception de nullité, la **RN** s'appuie sur les articles 133 et 134 du Code de Procédure Civile en ce que cette forme de nullité n'est pas prévue et les **AA** qui l'invoquent ne prouvent pas le préjudice que lui a causé l'irrégularité même s'il s'agit d'une formalité substantielle ;

Attendu qu'aux termes de l'article 36 alinéa 2 de la loi 2015-08 du 10 avril 2015 « ...*Le délai de comparution est de huit (8) jours francs à compter de la signification lorsque les Parties résident dans le ressort du Tribunal saisi, de quinze (15) jours francs lorsque les Parties sont du ressort d'un autre Tribunal et de trente (30) jours francs lorsque les Parties résident en Afrique et soixante (60) jours francs dans toute autre partie du monde .* » ;

Qu'au regard de ce texte et comme le soutiennent les **AA**, l'assignation en date du 1^{er} juillet a elle servie n'a pas respecté le délai de 8 jours entre la notification et la comparution tel que prévu par l'article 36 alinéa 2 de la loi 2015-08 du 10 avril 2015 sus indiquée ;

Que l'observation de ce délai étant un impératif procédural institué par le texte de loi en question surtout

pour le respect du droit de la défense, il y a lieu, en conséquence, de déclarer cette assignation irrégulière et de prononcer son annulation ;

Mais attendu qu'il ressort de la procédure que la **RN** a déjà servie une première assignation en date du 22 juin 2016 qui été régulièrement reçue par Madame M.R, secrétaire du Délégué du Directeur de l'ASECNA pour comparaitre à l'audience publique du 05/07/2016 de la 2^{ème} Chambre du tribunal de Céans ;

Que cette date correspondait bien à une date utile fixé dans le calendrier des audiences de ladite Chambre qui est choisi par le juge de la mise en état une fois la mise en état clôturée et en rapport avec les délais impartis pour le traitement de dossiers ;

Mais que la journée du 05 juillet étant férié en raison d'une fête musulmane dont la date n'était pas connue d'avance et qui est fixée en fonction de l'apparition du croissant lunaire ;

Que ce décalage de date n'est ni de la responsabilité du tribunal encore moins de celle de la **RN** ;

Qu'en plus, les **AA** n'invoquent aucun grief à l'encontre de ladite assignation ou un préjudice quelconque qu'elles ont subi de l'incohérence du jour de comparution ;

Attendu, par ailleurs, que cette irrégularité a été pleinement justifiée par la **RN** et que ni les **AA** encore moins **NA SA** et **E A** n'ont excipé d'un préjudice que cette incohérence leur a occasionné ;

Qu'il y a dès lors lieu de déclarer cette assignation du 22 juin 2016 régulière ;

DE L'EXCEPTION D'IRRECEVABILITE DE L'APPEL EN CAUSE

Attendu que s'appuyant sur l'article 13 du Code de Procédure Civile, les **AA** concluent à l'irrecevabilité de l'appel en cause du fait qu'elle dit ne pas disposé du droit

d'agir en justice pour défaut de personnalité juridique car elle s'estime un service de l'ASECNA dont elle n'est que simple déléguée ;

Sur ce point précis, la RN réplique au rejet de cette exception en invoquant l'article **17 alinéa 3** du Contrat de Délégation de Gestion des a Activités Aéronautiques nationales du Niger et l'article **27 alinéa dernier** du Cahier de Charge des Clauses et Conditions Générales et conclut qu'au regard de ces deux dispositions, les AA peuvent sous-traiter et engager leurs responsabilités et qu'il y a, par voie de conséquence, lieu d'en déduire qu'elles ont la capacité et le droit d'agir en justice ;

Attendu que l'article 17 du Contrat de Délégation de Gestion des a Activités Aéronautiques nationales du Niger stipule que : « *Sous réserve de l'accord préalable de l'Etat, l'Agence peut sous-traiter l'exploitation de certains ouvrages, installations, matériels et services entrant dans le champ d'application du présent Contrat.*

En tout état de cause, la sous-traitance confiée par l'ASECNA à un partenaire extérieur donne lieu à l'établissement d'un contrat définissant les prestations assurées et les conditions de la rémunération.

En particulier, les Activités communautaires et les activités Aéronautiques Nationales peuvent se sous-traiter mutuellement certaines de leurs prestations, en fonction de l'importance des besoins exprimés par chaque partie, les prestations réciproques donnent lieu à rémunération dans les conditions préalablement définies d'accord parties » ;

Que l'article 20 du même contrat prévoit que : « *le Directeur Général de l'ASECNA ci-après désigné « Directeur Général » est le responsable de la gestion des Activités Aéronautiques Nationales déléguées à l'Agence. Il est l'ordonnateur principal du budget de ces activités.*

Le Directeur Général est assisté dans sa tâche par son Délégué aux activités Aéronautiques Nationales.

Le Directeur Général peut déléguer sa signature à son Délégué aux activités Aéronautiques Nationales qui devient l'ordonnateur secondaire du budget des Activités

Aéronautiques Nationales. Il reçoit du Directeur Général toutes instructions utiles pour la gestion de ces activités » ;

Que l'article 27 alinéa 3 du Cahier des Clauses et Conditions Générales prévoit dans sa rédaction que « ... Dans l'hypothèse où les **AA** seraient recherchés en paiement ou en responsabilité pour non respect des obligations mises à la charge du titulaire, en application des alinéas précédents, les **AA** pourront sans délai se retourner contre le titulaire afin d'obtenir le remboursement des sommes avancées par les **AA** sans préjudice de dommages et intérêts relatifs à la réparation du préjudice ainsi subi » ;

Attendu qu'à la lecture des textes sus visés, notamment l'article 20 du Contrat de Délégation de Gestion des Activités Aéronautiques Nationales de la République du Niger il convient de faire remarquer que le Directeur Général de l'ASECNA est le responsable de la gestion des Activités Aéronautiques Nationales déléguées à l'Agence dont il est l'ordonnateur principal du budget de ces activités ;

Que le Délégué aux Activités Aéronautiques Nationales n'assume juste qu'une tâche d'assistance du Directeur Général de l'ASECNA dont il dépend et n'exerce ses activités que par le bon vouloir de ce dernier qui peut, sans être obligé, lui déléguer sa signature alors même qu'il reçoit de lui toutes instructions utiles pour la gestion de ces activités ;

Qu'il ressort, ainsi, clairement de cette disposition essentielle que la responsabilité des **AA** dont le chef n'est que délégué du Directeur Général de l'ASECNA ne peut être recherchée qu'à travers celle de cette dernière ;

Que par conséquent, cette absence de responsabilité ôte aux **AA** toute personnalité juridique propre en dehors de celle de l'ASECNA ;

Attendu, par ailleurs, que l'article 27 alinéa 3 du Cahier des Clauses et Conditions Générales n'est stipulé que pour

l'enregistrement et les timbres et non pour une responsabilité contractuelle ou délictuelle, une telle responsabilité qui ne serait, d'ailleurs, recherchée que par les services fiscaux de l'Etat ;

Que dès lors, il convient de conclure que les **AA** ne disposent pas de la personnalité juridique, d'où elle ne peut agir en justice ;

Attendu que l'article 13 du Code de Procédure Civile dispose que : « *est irrecevable toute prétention émise par ou contre une personne dépourvue du droit d'agir ;*

Qu'en application de cette disposition et sans qu'il ne soit besoin d'examiner les autres moyens de la question, il y a lieu de déclarer tant l'appel en cause formulée contre les **AA** que les demandes en dommages et intérêts introduites par celle-ci irrecevables pour défaut pour elle du droit d'agir ;

DES CONCLUSIONS ET PIECES COMMUNIQUEES **HORS LE CALENDRIER DE MISE EN ETAT**

Attendu que **NA SA** sollicite de constater la défaillance de **E A** et la **RN** pour avoir déposé leurs conclusions hors délai et de les écarter, en conséquence, de la procédure en même temps que les et pièces subséquentes ;

Mais attendu que, toutes les parties ont pris connaissance des conclusions et pièces incriminées et ont même pu conclure à leur rejet ;

Que cette demande de rejet est d'ailleurs formulée dans les conclusions responsives de **NA SA** du 20 juillet 2016 dans lesquelles elle a même formulé une demande additionnelle concernant les intérêts légaux ;

Que, par ailleurs, aucune partie dans la présente procédure n'a ni invoqué un préjudice quelconque que les conclusions et pièces incriminées lui ont occasionné lié au retard de leur présentation, ni relever qu'elle a enfreint à ses droits ;

Qu'il y a lieu, au regard de ces constatations, rejeter cette demande et dire que les conclusions et pièces produites par la **RN** et de **E A** ne seront pas écartées des débats ;

**DE LA DEMANDE DE LA RAE DE FAIRE
INTERVENIR LES ASSURANCES DES DEUX
COMPAGNIES EA ET NA SA**

Attendu que la **RN** invoque de faire intervenir les assurances des deux compagnies pour, d'une part couvrir la responsabilité civile de **E A** en cas de dommages causés a autrui et d'autre part assurer **NA SA** en cas d'éventuels dommages subis ;

Mais attendu qu'aucune des ces assureurs des deux compagnies n'a été appelée en cause conformément à la loi et n'a formulé une demande d'intervention volontaire dans la procédure ;

Qu'il n'appartient pas au tribunal de suppléer aux parties pour le faire ;

Qu'il convient, dès lors, de rejeter la demande formulée par la **RN** dans ce sens ;

Attendu que, pour le reste, l'action de **NA SA** a été introduite dans les formes prescrites par la loi, il y a lieu de la recevoir ;

Attendu que l'appel en cause en date du 09 mai 2016 d'**E A** mettant en cause la **RN** est régulier en la forme, qu'il mérite d'être reçu ;

Attendu que toutes les parties litigantes ont comparu à l'audience des plaidoiries ;

Qu'il y a lieu de statuer contradictoirement à leur égard ;

AU FOND

DE LA RESPONSABILITE DANS LE DOMMAGE

SUBI PAR NIGER AIRLINES

Attendu qu'il est constant comme résultant du Procès-verbal de constat de la gendarmerie que l'accident dont se plaint **NA SA** a été provoqué par des caillasses projetées par l'aéronef de **E A** sur le sien lors des manœuvres d'atterrissage en provenance de Ouagadougou ;

Que pour conclure à la responsabilité de cette dernière, **NA SA** se prévaut de l'article 1384 alinéa 1^{er} du Code Civil en ce sens que le dommage bien spécifié a été causé par la chose identifiée (aéronef) comme appartenant à **E A** qui en a la garde à travers son pilote ;

Attendu que l'article 1384 alinéa 1^{er} du Code Civil dispose que « *On est responsable non seulement du dommage que l'on cause par son propre fait, mais encore de celui qui est causé par le fait des personnes dont on doit répondre, ou des choses que l'on a sous sa garde....* » ;

Attendu que les faits ainsi reprochés à **E A** sur la base du texte susvisé n'ont jamais été contestés par cette dernière qui rétorque simplement que même si cette disposition établit le principe d'une présomption de responsabilité du fait de la chose que l'on a sous sa garde, par la théorie de l'équivalence des conditions, le gardien de la chose peut être libéré d'une telle responsabilité en prouvant l'existence d'une cause étrangère ou le fait d'un tiers ;

Qu'elle estime, d'un côté, que son avion a eu, dans le cas d'espèce, un comportement normal car au moment des manœuvres d'atterrissage, le pilote a suivi scrupuleusement les instructions données par le placeur qui l'a dirigé au parking n°6 ;

Que de l'autre côté, l'accident ne serait survenu si, d'une part, l'avion de **NA SA** n'avait pas été parké dans cette aire dite non publiée et dégradées et si, d'autre part la piste ne contenait pas de débris notamment des cailloux, toutes choses qui relèvent de la responsabilité exclusive de la **RN**;

Attendu que, pour sa part, la **RN**, tentant de démontrer

l'inapplicabilité de l'article 1384 alinéa 1^{er} du Code Civil contre elle, affirme qu'elle est une entité distincte de **NA SA** et qu'elle n'est ni son maître ni son commettant seules conditions nécessaires à l'application dudit texte ;

Qu'elle relève qu'il a été démontré constamment que c'est plutôt l'avion de **E A** qui est à l'origine du dommage par le souffle des moteurs de son aéronef immatriculé ET-HLZ même s'il n'y a pas eu contact direct entre les deux appareils ;

Qu'elle ajoute, le lien de causalité, ici, est suffisant pour tenir cette dernière responsable et aucune force majeure qualifiée d'évènement imprévisible, irrésistible, insurmontable liée à un tiers ou à un fait extérieur ne saurait être invoquée pour l'exonérer de sa responsabilité d'exécuter les obligations prévues ;

Qu'elle s'appuie sur les propos de son agent qui a placé l'avion de **NA SA** dans l'aire non publiée, qui, parlant d'**E A**, affirme que : « c'est le 23 juin 2014, son retour de Ouagadougou et suite à une pression exercée sur les moteurs avec la présence des gravats sur la place hors parking que ce dégât a été occasionné », pour dénier tous caractères d'imprévisibilité et d'irrésistibilité au comportement du pilote d'**E A** et soutient qu'aucune faute ne peut dans ce cas être reprochée à ses agents dans la survenance dudit sinistre ;

Attendu qu'il résulte du Protocole d'Accord Relatif aux Dispositions de Gestion des Aires de Trafic à l'Aéroport DIORI HAMANI à son article 4 intitulé *ROLE DE AHS* (devenue **RN**) que ce rôle est, entre autre, de :

« . Maintenir les aires de stationnement en bon état de propreté. En cas d'écoulement des huiles et autres lubrifiants, qu'il est impossible dans un délai raisonnable de faire nettoyer...

. Veiller qu'après chaque mouvement, aucun matériel ou débris, n'a été laissé même fortuitement sur les postes qu'ils ont occupés. L'exploitant d'aéronef est responsable de l'application des règles de sécurité pour ce qui concerne l'aéronef, le matériel et le personnel qui le sert.

. Veiller à ce que pendant la durée de l'évolution d'un

avion sur un poste voisin en escale aucun véhicule ou matériel susceptible d'être déplacé par le souffle ne doit stationner sur le côté exposé de l'avion en escale

...

. Se charge de communiquer à la tour de contrôle le poste de stationnement à attribuer aux avions, guider et positionner avec précision sur l'aire de trafic les aéronefs qu'elle assiste à l'arrivée, et donner le signale de départ.

...

. En aucun cas AHS NIGER ne pourra être tenue responsable des dégâts subis par un aéronef par suite de non respect du cahier des clauses et conditions générales signée entre les AANN et les transitaires. » ;

Attendu qu'il résulte de ce texte que la **RN**, héritière des **AHS** est indiquée comme responsable du maintien des aires de stationnement et de mouvement en ce qu'elle doit non seulement veiller à ce qu'il n'y ait pas de débris sur les postes, mais également sur la piste d'évolution des aéronefs ;

Qu'à cet effet, elle doit s'assurer que non seulement l'aéronef en mouvement ne rencontre d'obstacle à son côté exposé qu'il peut souffler en direction d'un autre aéronef ou autre engin mais aussi qu'elle doit veiller à ce qu'aucun engin, matériel ou même aéronef ne soit exposé à proximité ;

Qu'ainsi, il lui incombe de veiller non seulement à la sécurité de l'avion en mouvement contre des objets exposés sur sa trajectoire mais également à la sécurité des aéronefs en stationnement par le respect d'une certaine distance réglementaire que cela soit sur les aires publiées ou non publiées dont elle assure à elle seule le contrôle ;

Attendu qu'il est constant comme résultant des faits objets de la présente procédure d'une part que l'avion de **NA SA** a été guidé et stationné dans la zone dite non publiée par un placeur de la **RN** ;

Que même dans le cas où aire non publiée ne relèverait pas du contrôle ou de la responsabilité de la **RN**, son agent avait l'obligation et ce, sous sa responsabilité exclusive,

de prendre les dispositions nécessaires pour éviter qu'il n'y ait entre les avions un incident de nature à s'occasionner des dommages ;

Qu'il ressort, en outre, des croquis produits dans le document intitulé Rapport Technique Incident Avions NA SA-EA que l'avion de **NA SA** a été stationné dans l'aire non publiée par l'AIP à proximité de l'aire de trafic de sorte qu'il était pleinement exposé dans la trajectoire du souffle de l'avion de **E A**;

Que de ce fait, la **RN** à travers son agent a manqué à son obligation de sécurité ;

Attendu d'autre part qu'il est constant que le pare brise de l'avion de **NA SA** a été provoqué par des caillasses soufflées par l'avion **E A**;

Que si ces caillasses se sont retrouvées sur l'aire de trafic, c'est parce que la **RN** n'a pas respecté un des points de l'article 4 sus mentionné en ce qu'elle n'a pas dégagé de cette aire lesdits débris ;

Qu'ainsi la force majeure qui peut se définir comme un évènement imprévisible, irrésistible, insurmontable et extérieur à la volonté d'une personne et empêche celle-ci d'exécuter les obligations prévues est bien réelle pour **E A** qui n'a par ailleurs commis aucune faute dans la maîtrise de son appareil ;

Qu'en plus, il ne s'agit pas pour le pilote de l'avion en question de difficultés à éviter un obstacle qui l'aurait conduit à souffler les callasses, auquel cas ce serait alors un état de nécessité, mais cela relève du comportement normal d'un avion comme à l'accoutumé, dans ses manœuvres, sous le guide d'un placeur pour bien se positionner conformément à la réglementation ;

Attendu, par ailleurs, que **E A** est une compagnie qui fait usage des services de l'aéroport DIORI HAMANI du survol du territoire, à l'atterrissage et au décollage (service assuré par l'**ASECNA**) à la circulation et au parking au sol (service assuré par la **RN**), services pour lesquels elle

verse forcement de redevances conformément à la réglementation en vigueur ;

Qu'elle ne peut en aucun cas, si ce n'est une faute dont elle est directement tenue (qu'un débris se détache de son avion pour endommager un autre édifice tel que stipulé à l'article 4 point 8), être déclarée responsable de situation dont la charge de leur maîtrise incombe à une structure qui doit y veiller ;

Que dans ces conditions, l'avion de **EA** a eu un comportement normal, en ayant suivi les instructions données par le placeur et que le souffre de ses moteurs relève d'une situation conforme à la puissance d'un tel avion (Boeing 757) ;

Que c'est donc tout à fait normal que **E A** soutienne que la survenance de l'incident lui est complètement extérieur et de ce fait ne peut lui être imputable ;

Qu'il y a dès lors lieu de la mettre hors de cause et déclare le **RN** responsable du dommage subi par l'avion immatriculé SU-YAH appartenant à **NA SA** ;

DU PARTAGE DE RESPONSABILITE INVOQUE PAR LA RAE

Attendu que la **RN** sollicite de procéder à un partage de responsabilité entre **NA SA** et **E A** en ce sens que les placeurs ne sont qu'une aide supplémentaire pour les pilotes afin de se positionner avec précision sur une aire quelconque et que celui-ci disposant à bord, d'un plan de toutes les aires de stationnement publiées était en droit de refuser de se rendre dans une aires non publiée ;

Que, pour elle, lorsque le pilote accepte de se rendre dans une telle aire, il doit aussi assumer les conséquences de son acceptation ;

Que de ce fait, comme le pilote de **NA SA**, a délibérément accepté de stationner dans cette aire, cette dernière devient responsable au même titre que **E A**;

Qu'ainsi, poursuit-elle, la responsabilité doit être partagée avec **NA SA** dont le pilote a délibérément accepté de stationner dans cette aire qu'il savait, pourtant, non publiée ;

Que le pilote, sachant le risque qu'il y avait de faire parquer l'avion de **NA SA** à proximité de la piste de manœuvre avait certainement manqué à son obligation de vigilance ;

Mais attendu qu'il ne saurait reprocher au pilote de **NA SA** d'avoir suivi les instructions de guidage qui lui ont été données par le placeur de la **RN** ;

Que même s'il dispose à bord d'un plan de toutes les aires de stationnement publiées, comme le soutient la **RN**, il n'a nullement été démontré que celui-ci avait un droit de regard sur le contrôle du domaine de l'aéroport ou la possibilité de contester l'organisation du travail ou encore la répartition des aires de stationnement au sein de l'aéroport ;

Que, par contre et en toute logique, son rôle est, justement de suivre les instructions et injonctions qui lui sont faites par ceux qui sont chargé de l'administration, chacun selon ses attributions, de l'aéroport ;

Que le cas échéant, le pilote aurait du être consulté et avoir son consentement formel, alors que nulle part dans la procédure il n'a été question d'un tel débat parce que celui-ci ne pouvait que se soumettre aux indications décisions de ceux qui sont chargés de la gestion du planning qui n'est, dans ce cas, autre que la **RN** ;

Qu'il ne saurait ainsi y avoir un quelconque partage de responsabilité tel que le demande la **RN** ;

Que dès lors il y a lieu déclarer la **RN** seule responsable du dommage qu'a subi l'aéronef immatriculé SU-YAH propriété de la Compagnie de Transport Aérien **NA SA**;

DE LA DEMANDE PRINCIPAL DE 8.075.471 FCFA

**DE NA SA AU TITRE DES FRAIS POUR LE
REEMPLACEMENT DU PARE-BRISE DE SON
APPAREIL**

Attendu que **NA SA** sollicite qu'il lui soit payé la somme de 8.085.271 FCFA au titre des frais engagés pour le remplacement du pare-brise de son appareil ;

Qu'elle verse présente, à cet effet, un document intitulé « ESTIMATION DES PERTES SUITE AOG SU-YAH, non contesté, d'ailleurs, par aucune des parties au procès dans lequel l'achat du pare-brise, son transit et son montage ont été évalués à 8.085.271 FCFA suivi de factures Pro-forma d'achat et de reçu de DHL ;

Attendu que cette demande parait, dans ces conditions fondée eu égard auxdits documents non objectés ;

Qu'il y a lieu de faire droit à **NA SA** de cette demande de 8.085.271 FCFA et condamner la **RN** à lui payer ledit montant ;

**SUR LA DEMANDE DE LA SOMME DE 41.500.000
FCFA POUR MANQUE A GAGNER AU TITRE DE
L'ANNULATION DES VOLS ;**

Attendu qu'à l'analyse des pièces produites par **NA SA**, il ressort que les demandes concernant le leasing 1 et le leasing 2 n'ont pas été suffisamment justifiées par des documents probants mais simplement annoncés par la demanderesse ;

Qu'il convient, au regard du caractère hypothétique de ces deux leasings rejeter la demande les concernant ;

Attendu, qu'en revanche, il ressort des mêmes pièces que trois vols réguliers n° GN-301, GN-501, GN-701 ont été annulés par la compagnie à cause de l'accident pour un montant de 16.500.000 FCFA ;

Qu'il n'a nullement été démontré que l'avion endommagé n'était pas en état de vol régulier avant l'accident alors que dans les conditions normales, il devrait effectuer le

déplacement pour ces vols car c'est cela son objet principal ;

Qu'en plus aucune objection n'a été faite par la **RN** qui devait forcément connaître le calendrier de vol de toutes les compagnies affrétant l'aéroport DIOR HAMANI à l'effet de contester, le cas échéant, les numéros de vol avancés par la requérante ;

Que dès lors les trois vols annulés sont suffisamment justifiés et qu'il y a lieu d'allouer à **NA SA** la somme de 16.500.000 FCFA représentant le montant des vols annulés et condamner la **RN** à leur paiement ;

**SUR LA DEMANDE DE NA SA PORTANT SUR LA
SOMME DE 75.000.000 FCFA A TITRE DE
DOMMAGES ET INTERETS :**

Attendu que **NA SA** sollicite qu'il lui soit alloué la somme de 75.000.000 FCFA à titre de dommages et intérêts ;

Attendu que cette demande paraît excessive au regard, d'une part des conditions la **RN** et d'autre part du fait que **NA SA** a d'abord mis en cause **E A** laquelle a, de son côté appelé la **RN** en cause ;

Que compte tenue de cette démarche qui a finalement abouti à retenir la responsabilité de cette dernière, il y a lieu de constater que cette demande paraît excessive et qu'il faille la ramener à une juste proportion en allouant à **NA SA** la somme de 5.500.000 FCFA pour toute causes de préjudice confondues et condamner la **NA SA** à son paiement ;

**SUR LA DEMANDE ADDITIONNELLE DE NA SA
PAR RAPPORT A L'INTERET LEGAL**

Attendu que **NA SA** sollicite que les sommes qui lui seront allouées par le tribunal porteront intérêt au taux légal à compter du jugement et que lesdits intérêts seront capitalisés et cela jusqu'à complet paiement ;

Que **NA SA** explique qu'elle s'est engagée auprès de son banquier pour faire face au remplacement du pare-brise lequel n'hésite, certainement pas pas à lui appliquer le taux d'intérêt légal s'agissant d'un prêt entre commerçants ;

Attendu que cette demande paraît fondée mais uniquement concernant les frais de remplacement du pare-brise ;

Qu'il y a lieu, dès lors, de dire que la décision concernant la somme de 8.075.471 portera intérêt légal à compter de sa notification ;

DE L'EXECUTOIRE PROVISOIRE

Attendu qu'aux termes de l'article 52 de la loi 2015-08 du 10 avril 2015 « *L'exécution provisoire est de droit lorsque le montant du litige est inférieur à deux cent million (200.000.000) de francs CFA* » ;

Attendu que le montant du litige, dans le cas d'espèce est de 124.575.471 FCFA ;

Qu'en application des textes sus visés, il y a, cependant, lieu d'ordonner l'exécution provisoire de la décision en la limitant au principal montant de 8.075.471 FCFA ;

SUR LA DEMANDE RECONVENTIONNELLE DE LA RN;

Attendu que réclame de condamner d'**E A** lui verser la somme de 5.000.000 FCFA, représentant les frais engagés pour faire face aux services d'un conseil pour défendre son image et ses intérêts

Mais attendu que si **E A** a fait appel à la **RN** c'est pour qu'elle se présente et défende ses intérêts quant à une éventuelle responsabilité dont elle pourrait être tenue dans la survenance du dommage occasionné à l'aéronef de **NA SA**;

Qu'en plus, cette intervention est un impératif pour la manifestation de la vérité en tant que prestataire de service

de l'appelant ;

Que d'ailleurs l'appel en cause d'EA a été déclarée fondée et la RN déclarée responsable du dommage occasionné à NA SA;

Que dès lors il y a lieu de débouter la RN de cette demande comme non fondée ;

SUR LES DEPENS

Attendu que la RN ayant succombé doit être condamnée aux dépens ;

PAR CES MOTIFS :

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

Après en avoir délibéré conformément à la loi ;

En la forme :

- **Déclare nulle, l'assignation d'appel en cause des AA en date du 1^{er} juillet 2016 introduite par la RN;**
- **Déclare par contre régulière, l'assignation d'appel en cause des AA du 22 juin 2016 introduite par la RN ;**
- **Déclare irrecevable l'appel en cause des AA par la RN pour défaut de droit d'agir de cette dernière ;**
- **Déclare en conséquence irrecevable la demande en dommages et intérêts des AA pour défaut de droit d'agir ;**
- **Rejette la demande de NA SA tendant à écarter les conclusions et pièces présentées par la RN et E A;**
- **Déclare irrecevable la demande de la RN tendant à faire intervenir les compagnies d'assurance de NA SA et E A ;**
- **Reçoit l'action de NA SA, conforme à la loi ;**
- **Reçoit la demande additionnelle de NA SA quant**

- aux intérêts légaux ;
- Reçoit l'appel en cause du 09 mai 2016 de la RN introduite par E A ;
- Reçoit la demande de partage de responsabilité de la RN ;
- Reçoit la demande de la RN quant aux dommages et intérêts ;
- Reçoit la demande de NA SA quant à l'exécution provisoire ;

Au fond :

- Déclare la RN responsable du dommage subi par l'avion de NA SA immatriculé SU-YAH ;
- Dit qu'il n'y a pas lieu à partage de responsabilité ;
- Condamne en conséquence la RN à payer à NA SA:
 - . la somme de 8.075.471 FCFA à titre de frais engagés pour le remplacement du pare-brise de l'avion SU-YAH ;
 - . la somme de 16.000.000 FCFA à titre de manque à gagner en raison de l'annulation des vols réguliers N° GN-301, N° GN-501, N°GN-701 ;
 - . la somme de 5.500.000 FCFA à titre de dommages et intérêts pour toute cause de préjudices confondus ;
- Dit que la condamnation de 8.075.471 portera intérêt légal à compter de la notification de la présente décision ;
- Rejette les demandes de NA SA quant aux leasings 1 et 2 comme non suffisamment justifiés ;
- Rejette la demande de la RN quant aux dommages et intérêts ;
- Ordonne l'exécution provisoire du jugement sur le montant principal de 8.075.471 FCFA ;
- Condamner la RN aux dépens ;
- Dit que les parties ont 10 jours pour interjeter appel de la présente décision à compter de sa notification par dépôt de requête d'appel au greffe du tribunal de commerce de Niamey.

**Ont signé le Président et le Greffier, les jours, mois
et an que suivent.**

Suivent les signatures.