

Cour de cassation, Chambre commerciale, 8 juillet 2014, 12-29383

Synthèse

Juridiction : Cour de cassation

Numéro affaire : 12-29383

Dispositif : Cassation partielle

Décision précédente : Cour d'appel de Paris, 26 septembre 2012

Président : M. Espel (président)

Avocat(s) : SCP Baraduc, Duhamel et Rameix, SCP Delaporte, Briard et Trichet, SCP Potier de La Varde et Buk-Lament, SCP Rocheteau et Uzan-Sarano

Identifiant européen : ECLI:FR:CCASS:2014:CO00655

Lien Légifrance : <https://www.legifrance.gouv.fr/juri/id/JURITEXT000029247019>

Chronologie de l'affaire

Cour d'appel de Paris

26 septembre 2012

Cour de cassation

08 juillet 2014

Texte

LA COUR DE CASSATION, CHAMBRE COMMERCIALE, a rendu l'arrêt suivant :

Statuant tant sur le pourvoi principal formé par les sociétés Régional compagnie aérienne européenne, Axa corporate solutions et le groupement d'intérêt économique La Réunion aérienne que sur le pourvoi incident éventuel relevé par la société British Midland Airways ;
Donne acte aux sociétés Régional compagnie aérienne européenne, Axa corporate solutions et au groupement d'intérêt économique La Réunion aérienne du désistement de leur pourvoi en ce qu'il est dirigé contre la société Schenker et la Société de fret et de services (SFS) ;

Attendu, selon l'arrêt attaqué, rendu sur renvoi après cassation (Civ. 2e , 4 février 2010, pourvoi n° U 08-17.115) que la société SAAB a confié le 10 janvier 2001 à la société Bax Global UK l'expédition d'un colis contenant des pièces d'avion commandées par la société Régional compagnie aérienne européenne (la société Régional CAE) de Grande-Bretagne en France ; que le colis qui devait être transporté par la compagnie British Midland Airways (la société British Midland), n'est jamais

arrivé et que la société Axa corporate solutions et le groupement d'intérêt économique La Réunion aérienne (les assureurs), ont indemnisé la société Régional CAE qui, avec ses assureurs, a assigné en responsabilité et indemnisation la compagnie British Midland ; que devant la cour de renvoi, la société Régional CAE a repris ses demandes ;

Sur le premier moyen du pourvoi principal, en ce qu'il reproche à l'arrêt d'avoir limité à la somme de 2 006,63 DTS le montant mis à la charge de la société British Midland, pris en ses deux premières branches :

Attendu que la société Régional CAE et ses assureurs font grief à l'arrêt de statuer ainsi, alors, selon le moyen :

1°/ que celui qui s'est engagé à exécuter un transport aérien répond, dans les termes du droit commun, de l'inexécution des obligations qu'il a contractées lorsque l'événement qui a causé le dommage ne s'est pas produit pendant le transport, qui comprend seulement la période pendant laquelle la marchandise se trouve sous sa garde pour avoir été matériellement appréhendée par lui ; que la cour d'appel en énonçant, pour retenir que la société British Midland était responsable dans les seuls termes de la Convention de Varsovie de la perte de la marchandise destinée à la société Régional Airlines et opposer en conséquence à cette dernière le délai de prescription biennal, que les dommages survenus à la marchandise avant la prise en charge n'engagent pas la responsabilité du transporteur aérien, a violé les articles 1382 du code civil et 18 de la Convention de Varsovie du 12 octobre 1929 ;

2°/ qu'en se contentant de retenir, pour juger que la société British Midland, transporteur aérien, était tenue dans les termes de la Convention de Varsovie et se fonder sur le régime en résultant, que les documents versés aux débats attestaient d'une prise en charge, sinon matérielle, du moins informatique, ce qui ne permettait pourtant pas de caractériser que la marchandise était sous la garde du transporteur lorsque l'événement qui avait causé le dommage s'était produit, la cour d'appel a privé sa décision de base légale au regard de l'article 18 de la Convention de Varsovie du 12 octobre 1929 ;

Mais attendu que l'arrêt retient, par des motifs non critiqués, que la lettre de transport aérien, même non signée par le transporteur, constitue un indice de la prise en charge de la marchandise, que les documents versés aux débats attestent de ce que le colis était dûment enregistré dans le système informatique du transporteur aérien, et que, selon le manifeste communiqué par la SFS, la société British Midland détenait toujours les marchandises dans son hangar après une première tentative d'embarquement ; qu'en l'état de ces appréciations, dont elle a déduit que la marchandise avait disparu pendant qu'elle se trouvait sous la responsabilité de la société British Midland, la cour d'appel a légalement justifié sa décision ; que le moyen n'est pas fondé ;

Sur le second moyen du pourvoi principal :

Attendu que la société Régional CAE et ses assureurs font grief à l'arrêt d'avoir, faisant application de la Convention de Varsovie, limité à la somme de 2 006,63 DTS la condamnation de la société British Midland, alors, selon le moyen :

1°/ que la limitation de responsabilité du transporteur aérien instaurée par l'article 22 de la Convention de Varsovie est exclue s'il a commis une faute inexcusable ; qu'en se bornant à affirmer, pour limiter la responsabilité de la société British Midland au plafond prévu par la Convention de Varsovie, qu'aucune faute confinant au dol ne pouvait lui être imputée et que le jugement devait être infirmé en ce qu'il avait qualifié d'inexcusables les négligences successives

du transporteur, sans s'expliquer davantage sur les manquements et négligences précisément reprochés au transporteur par le destinataire et ses assureurs, la cour d'appel, qui n'a pas mis la Cour de cassation en mesure d'exercer son contrôle, a privé sa décision de base légale au regard de l'article 25 de la Convention de Varsovie du 12 octobre 1929 ;

2°/ que dans le transport aérien de marchandises, la responsabilité du transporteur est limitée à la somme de 17 DTS par kilogramme ; qu'en limitant l'indemnisation à la somme de 16,5837 DTS par kilogramme de marchandise, la cour d'appel a violé les articles 22 de la Convention de Varsovie du 12 octobre 1929 et VII du Protocole de Montréal n° 4 du 25 septembre 1975 ;

Mais attendu, d'une part, que sous le couvert d'un grief non fondé de manque de base légale, le moyen ne tend qu'à remettre en cause, devant la Cour de cassation, l'appréciation souveraine par les juges du fond des éléments qui leur étaient soumis, établissant que les circonstances de la disparition des marchandises restaient indéterminées ;

Attendu, d'autre part, que le Protocole n° 4 de Montréal du 25 septembre 1975 n'a pas été ratifié par la France ;

D'où il suit que le moyen n'est pas fondé ;

Sur le moyen unique du pourvoi incident éventuel :

Attendu que la société British Midland fait grief à l'arrêt d'avoir confirmé le jugement en ce qu'il avait déclaré l'action de la société Axa corporate solutions recevable, alors, selon le moyen :

1°/ que seul le destinataire inscrit sur la lettre de transport aérien comme partie au contrat de transport dispose du droit d'agir en responsabilité contre le transporteur aérien ; que le commissionnaire de transport conclut en son nom personnel le contrat de transport, de sorte que lorsqu'il figure en tant que destinataire sur la lettre de transport aérien, lui seul peut agir contre le transporteur, peu important que le nom du destinataire final de la marchandise y soit également mentionné, ce dernier ne contractant pas la lettre de transport aérien ; que deux personnes juridiques distinctes ne sauraient avoir la qualité d'expéditeur ou de destinataire au sens de la convention ; qu'en jugeant recevable l'action exercée contre la société British Midland, par la société Axa corporate solutions, assureur de la société Régional, destinataire final de la marchandise, subrogé dans ses droits, motif pris de ce que la lettre de transport aérien mentionnait la société Régional en qualité de destinataire en visant « Régional c/o Bax Global, Roissy Aéroport, Paris, France », quand il était constant que seule la société Bax Global, commissionnaire de transport, avait conclu le contrat de transport aérien, à l'exclusion de la société Régional, la cour d'appel, qui n'a pas tiré les conséquences légales de ses propres constatations, a violé les articles 5, 18 et 26 de la Convention de Varsovie du 12 octobre 1929, ensemble les articles 1250 et 1251 du code civil, ensemble les articles 32 et 122 du code de procédure civile ;

2°/ que la société British Midland faisait valoir que les sociétés Régional et Axa corporate solutions reconnaissaient elles-mêmes que la société Régional CAE n'était pas partie au contrat de transport aérien ; que les sociétés Régional CAE et Axa corporate solutions exposaient dans leurs conclusions que « bien que destinataire de la marchandise sur la LTA, il est constant que ce n'est pas Régional qui a conclu le contrat de transport ; tiers au contrat, elle peut donc rechercher la responsabilité délictuelle de British Midland » ; qu'en estimant néanmoins que la société Régional était partie au contrat de transport aérien, de sorte que son assureur subrogé dans ses droits avait qualité pour agir contre le transporteur aérien, la cour d'appel a méconnu l'objet du litige et violé l'article 4 du code de procédure civile ;

Mais attendu qu'après avoir relevé que le nom de la société Régional CAE figurait dans la case « destinataire » de la lettre de transport aérien sous la mention « regional c/o bax global », c'est par une interprétation souveraine de la commune intention des parties et sans méconnaître l'objet du litige, que la cour d'appel a estimé que la société Régional CAE avait la qualité de destinataire de la marchandise ; que le moyen n'est pas fondé ;

Mais sur le premier moyen du pourvoi principal, en ce qu'il reproche à l'arrêt d'avoir déclaré irrecevable l'action intentée par la société Régional CAE, pris en sa troisième branche :

Vu l'article 29 de la convention de Varsovie du 12 octobre 1929 relative à l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international ;

Attendu que lorsque l'action en responsabilité contre le transporteur aérien a été intentée dans le délai de deux ans, prévu par ce texte, toutes autres actions sont recevables ;

Attendu que pour déclarer irrecevable l'action intentée par la société Régional CAE, l'arrêt retient que si la demande en justice, même en référé, interrompt le délai de prescription, cette interruption ne profite qu'à la partie dont émane l'assignation et non à un tiers soutenant une action et une demande propres et, que les sommes sollicitées par la société Régional CAE sont différentes de celles sollicitées par les assureurs ;

Attendu qu'en statuant ainsi, alors qu'elle constatait que les assureurs, subrogés dans les droits de la société Régionale CAE, avaient assigné le transporteur aérien dans le délai de deux ans, la cour d'appel, qui n'a pas tiré les conséquences légales de ses constatations, a violé le texte susvisé ;

PAR CES MOTIFS :

REJETTE le pourvoi incident éventuel ;

Et sur le pourvoi principal :

CASSE ET ANNULE, mais seulement en ce qu'il a déclaré l'action de la société Régional compagnie aérienne européenne irrecevable, l'arrêt rendu le 26 septembre 2012, entre les parties, par la cour d'appel de Paris ; remet, en conséquence, sur ce point, la cause et les parties dans l'état où elles se trouvaient avant ledit arrêt et, pour être fait droit, les renvoie devant la cour d'appel de Paris, autrement composée ;

Laisse à chacune des parties la charge de ses propres dépens ;

Vu l'article 700 du code de procédure civile, rejette les demandes ;

Dit que sur les diligences du procureur général près la Cour de cassation, le présent arrêt sera transmis pour être transcrit en marge ou à la suite de l'arrêt partiellement cassé ;

Ainsi fait et jugé par la Cour de cassation, chambre commerciale, financière et économique, et prononcé par le président en son audience publique du huit juillet deux mille quatorze.

MOYENS ANNEXES au présent arrêt

Moyens produits au pourvoi principal par la SCP Potier de La Varde et Buk-Lament, avocat aux Conseils, pour la société Régional compagnie aérienne européenne, la société Axa corporate solutions et le GIE La Réunion aérienne.

PREMIER MOYEN DE CASSATION

Il est fait grief à l'arrêt attaqué d'avoir déclaré irrecevable l'action intentée par la société Régional

CAE et d'avoir limité à la somme de 2.006,63 DTS le montant mis à la charge de la société British Midland ;

AUX MOTIFS QUE si la société REGIONAL COMPAGNIE AERIENNE EUROPEENNE et ses assureurs soutiennent que le régime de responsabilité de droit commun s'applique, ainsi que le régime de prescription décennale, les conséquences que ces sociétés en tirent sont, d'une part, la non prescription de l'action de la société REGIONAL COMPAGNIE AERIENNE EUROPEENNE et, d'autre part, la non application du plafond d'indemnités mises à la charge du transporteur responsable des marchandises, par la Convention de VARSOVIE, hormi les cas de faute intentionnelle confinant au dol ; que toutefois cette Convention s'applique dès lors qu'est conclu un contrat de transport de marchandises par voie aérienne ; que ce contrat est matérialisé par la lettre de transport aérien n° 236 1 058 4475, signé de l'expéditeur et mentionnant, au titre de l'expéditeur, « SAAB c/o BAX GLOBAL, Heston, Middlesex UK » et au titre du destinataire, « REGIONAL c/o BAX GLOBAL, ROISSY Aéroport, Paris, France » ; que les intimés soutiennent que les marchandises n'auraient pas été prises en charge par le transporteur ; qu'il convient liminairement de souligner que la prise en charge de la marchandise marque le point de départ des obligations et du régime de responsabilité assumés par le transporteur aérien, étant l'acte juridique par lequel le transporteur accepte au transport la marchandise qui lui est présentée par l'expéditeur ; que cette prise en charge suppose donc la remise de la marchandise par l'expéditeur au préposé du transporteur aérien ; qu'en conséquence, les dommages survenus à la marchandise avant la prise en charge n'engagent pas la responsabilité du transporteur aérien, tandis que ceux subis par la marchandise après la prise en charge sont couverts par le régime de responsabilité du transporteur aérien ; qu'en l'espèce les conditions de prise en charge des marchandises, le lieu et les modalités de leur remise, leur éventuel préacheminement par un manutentionnaire du transporteur, sont inconnues de la Cour, aucune pièce versée aux débats ne permettant d'éclairer ces circonstances ; que si, c'est la lettre de transport aérien qui, généralement, fait la preuve de la prise en charge des marchandises par le transporteur, il convient de signaler qu'en l'espèce, cette LCA (sic) n'a pas été signée par le transporteur aérien et que cette pièce ne suffit donc pas en soi à établir que ce dernier ait pris en charge la marchandise qui y est décrite ; que par ailleurs, aucun récépissé ne fait état d'une telle remise ; que cependant la LCA (sic) constitue un indice, corroboré par l'absence de contestation de la société BRITISH MIDLAND qui n'a pas cherché à échapper ainsi au régime de responsabilité de la Convention alors que cet argument aurait pu lui permettre d'échapper à toute condamnation, même plafonnée ; que, de la même façon, les intimés n'ont soulevé ce moyen qu'en appel, semblant méconnaître les conséquences de son éventuel succès, qui conduiraient à leur débouté ; que tous les documents versés aux débats attestent d'une prise en charge, sinon matérielle, du moins informatique, le colis étant dûment enregistré dans le colisage de la compagnie aérienne ; qu'en outre, le jugement entrepris fait état que « suivant le manifeste communiquée par SFS, BRITISH MIDLAND détenait toujours les marchandises dans son hangar », après le premier essai d'embarquement des marchandises, mais que ce manifeste ne se trouve pas en possession de la Cour, ce qui relativise sa portée probatoire ; qu'au total, il convient de dire que la marchandise a disparu pendant les opérations de transport, alors qu'elle était sous la responsabilité du transporteur ; qu'il en résulte que le délai biennal s'applique à toute action en responsabilité civile intentée contre le transporteur aérien lorsque la convention est applicable et que l'on se trouve dans l'un des cas de responsabilité envisagé par la convention ; si la demande en justice, même en référé, interrompt le délai de prescription ainsi que le délai de forclusion, cette interruption ne profite qu'à la partie dont émane l'assignation et non à un tiers soutenant une action propre et une demande propre ;

qu'en l'espèce, les sommes sollicitées par REGIONAL COMPAGNIE AERIENNE EUROPEENNE sont différentes de celles sollicitées par les assureurs ; qu'il résulte de ce qui précède que l'action de la société REGIONAL COMPAGNIE AERIENNE EUROPEENNE est prescrite ;

1°) ALORS QUE celui qui s'est engagé à exécuter un transport aérien répond, dans les termes du droit commun, de l'inexécution des obligations qu'il a contractées lorsque l'événement qui a causé le dommage ne s'est pas produit pendant le transport, qui comprend seulement la période pendant laquelle la marchandise se trouve sous sa garde pour avoir été matériellement appréhendée par lui ; que la cour d'appel en énonçant, pour retenir que la société British Midland était responsable dans les seuls termes de la Convention de Varsovie de la perte de la marchandise destinée à la société Regional Airlines et opposer en conséquence à cette dernière le délai de prescription biennal, que les dommages survenus à la marchandise avant la prise en charge n'engagent pas la responsabilité du transporteur aérien, a violé les articles 1382 du code civil et 18 de la Convention de Varsovie du 12 octobre 1929 ;

2°) ALORS QUE en se contentant de retenir, pour juger que la société British Midland, transporteur aérien, était tenue dans les termes de la Convention de Varsovie et se fonder sur le régime en résultant, que les documents versés aux débats attestaient d'une prise en charge, sinon matérielle, du moins informatique, ce qui ne permettait pourtant pas de caractériser que la marchandise était sous la garde du transporteur lorsque l'événement qui avait causé le dommage s'était produit, la cour d'appel a privé sa décision de base légale au regard de l'article 18 de la Convention de Varsovie du 12 octobre 1929 ;

3°)ALORS QUE, à titre subsidiaire, dès lors que l'action en responsabilité contre le transporteur aérien a été intentée dans le délai de deux ans, prévu par la Convention de Varsovie, toutes autres actions sont recevables ; que la cour d'appel qui, bien qu'elle ait constaté que l'action en responsabilité intentée par les assureurs de la société Régional CAE contre le transporteur aérien était recevable pour avoir été intentée dans le délai de deux ans suivant le transport litigieux, s'est néanmoins fondée, pour écarter la recevabilité de l'action en responsabilité du destinataire, intentée plus tardivement, sur la circonstance inopérante que ce dernier sollicitait des sommes différentes de celles réclamées par les assureurs, a violé l'article 29 de la Convention de Varsovie du 12 octobre 1929.

SECOND MOYEN DE CASSATION (subsidiaire)

Il est fait grief à l'arrêt attaqué d'avoir, faisant application de la Convention de Varsovie, limité à la somme de 2.006,63 DTS la condamnation mise à la charge de la société British Midland au profit de la société Axa;

AUX MOTIFS QUE les circonstances de disparition des marchandises sont tout autant indéterminées que celles de leur prise en charge ; qu'aucune faute confinant au dol ne peut être imputée au transporteur qui ne sera donc tenu que dans les limites du plafond conventionnel de l'article 22 de la Convention de Varsovie, soit à la somme de 2 006,63 DTS (121 kg x 16,5837 DTS), outre intérêts au taux légal à compter du 7 janvier 2003, lesdits intérêts capitalisés dans les conditions de l'article 1154 du Code civil ; que le jugement entrepris sera donc infirmé en ce qu'il a qualifié d'inexcusables les « négligences successives » du transporteur et sur le quantum mis à la charge du transporteur

1°) ALORS QUE la limitation de responsabilité du transporteur aérien instaurée par l'article 22 de la Convention de Varsovie est exclue s'il a commis une faute inexcusable ; qu'en se bornant à affirmer, pour limiter la responsabilité de la société British Midland au plafond prévu par la

Convention de Varsovie, qu'aucune faute confinant au dol ne pouvait lui être imputée et que le jugement devait être infirmé en ce qu'il avait qualifié d'inexcusables les négligences successives du transporteur, sans s'expliquer davantage sur les manquements et négligences précisément reprochés au transporteur par le destinataire et ses assureurs, la cour d'appel, qui n'a pas mis la Cour de cassation en mesure d'exercer son contrôle, a privé sa décision de base légale au regard de l'article 25 de la Convention de Varsovie du 12 octobre 1929 ;

2°) ALORS QUE, en tout état de cause, dans le transport aérien de marchandises, la responsabilité du transporteur est limitée à la somme de 17 DTS par kilogramme ; qu'en limitant l'indemnisation de la société Axa à la somme de 16,5837 DTS par kilogramme de marchandise, la cour d'appel a violé les articles 22 de la Convention de Varsovie du 12 octobre 1929 et VII du Protocole de Montréal n° 4 du 25 septembre 1975. Moyen produit au pourvoi incident éventuel par la SCP Rocheteau et Uzan-Sarano, avocat aux Conseils, pour la société British Midland Airways LTD.

Il est fait grief à l'arrêt attaqué D'AVOIR confirmé le jugement entrepris en tant qu'il avait déclaré l'action de la société Axa Corporate Solutions recevable ;

AUX MOTIFS PROPRES QUE « le transporteur fait valoir que la société Régional Compagnie aérienne européenne n'a pas la qualité de destinataire des marchandises et qu'ainsi, n'ayant aucun droit propre à agir contre lui, elle ne saurait conférer ce droit à ses assureurs subrogés ; mais que cette société figure bien sur la lettre de transport aérien n° 236 1 058 4475, en qualité de destinataire, « Régional c/o Bax Global, Roissy Aéroport, Paris, France », même si le nom du commissionnaire de transport chez qui elle est domiciliée, est également mentionné, comme il est souvent d'usage ; que le jugement entrepris sera donc confirmé en ce qu'il a déclaré recevable l'action des assureurs » (arrêt p. 7, alinéas 3 et 4) ;

ET AUX MOTIFS EVENTUELLEMENT ADOPTES QUE « British Midland considère que les demandeurs n'ont pas qualité à agir puisqu'ils ne sont pas « partie » au contrat de transport ; que British Midland indique que seul Bax Global aurait la qualité d'expéditeur et de destinataire ; qu'à la lecture de la LTA, il est indiqué clairement expéditeur Saab chez Bax Global ; que le tribunal écartera ce moyen et considérera que Saab, Bax et Régional Airlines ou ses assureurs ont qualité à agir » (jugement p. 13, alinéas 3 à 6) ;

1°) ALORS QUE seul le destinataire inscrit sur la lettre de transport aérien comme partie au contrat de transport dispose du droit d'agir en responsabilité contre le transporteur aérien ; que le commissionnaire de transport conclut en son nom personnel le contrat de transport, de sorte que lorsqu'il figure en tant que destinataire sur la lettre de transport aérien, lui seul peut agir contre le transporteur, peu important que le nom du destinataire final de la marchandise y soit également mentionné, ce dernier ne contractant pas la lettre de transport aérien ; que deux personnes juridiques distinctes ne sauraient avoir la qualité d'expéditeur ou de destinataire au sens de la convention ; qu'au cas d'espèce, en jugeant recevable l'action exercée contre la société British Midland (transporteur aérien), par la société Axa Corporate Solutions, assureur de la société Régional (destinataire final de la marchandise) subrogé dans ses droits, motif pris de ce que la lettre de transport aérien mentionnait la société Régional en qualité de destinataire en visant « Régional c/o Bax Global, Roissy Aéroport, Paris, France », quand il était constant que seule la société Bax Global, commissionnaire de transport, avait conclu le contrat de transport aérien, à l'exclusion de la société Régional, la cour d'appel, qui n'a pas tiré les conséquences légales de ses propres constatations, a violé les articles 5, 18 et 26 de la Convention de Varsovie du 12 octobre 1929, ensemble les articles 1250 et 1251 du code civil, ensemble les articles 32 et 122 du code de

procédure civile ;

2°) ALORS en tout état de cause QUE la société British Midland faisait valoir que les sociétés Régional et Axa Corporate Solutions reconnaissaient elles-mêmes que la société Régional n'était pas partie au contrat de transport aérien (conclusions d'appel de la société British Midland signifiées le 4 mai 2012, p. 7 alinéa 2) ; que les sociétés Régional et Axa Corporate Solutions exposaient en effet dans leurs conclusions que « bien que destinataire de la marchandise sur la LTA, il est constant que ce n'est pas Régional qui a conclu le contrat de transport ; tiers au contrat, elle peut donc rechercher la responsabilité délictuelle de British Midland » (conclusions d'appel des sociétés Régional et Axa et du Gie La Réunion aérienne signifiées le 14 mai 2012, p. 7 alinéa 1er) ; qu'en estimant néanmoins que la société Régional était partie au contrat de transport aérien, de sorte que son assureur subrogé dans ses droits avait qualité pour agir contre le transporteur aérien, la cour d'appel a méconnu l'objet du litige et violé l'article 4 du code de procédure civile.