

Dalloz actualité 13 mars 2023

## Responsabilité du transporteur aérien de marchandises : l'incontournable critère de la garde

Com. 8 févr. 2023, F-B, n° 21-17.932

Xavier Delpech, Rédacteur en chef de la Revue trimestrielle de droit commercial

---

### Résumé

Dès lors que le transporteur aérien de marchandises a émis des bons de livraison après avoir effectué le transport aérien de la marchandise et avant de se la voir confier par le commissionnaire substitué, le fait ayant causé le dommage ne s'était pas produit pendant le transport aérien. Son éventuelle responsabilité pour avarie ne pourra en conséquence pas être appréciée au regard de la Convention de Montréal du 28 mai 1999 relative au transport aérien international.

Peu fréquents sont les arrêts rendus par la chambre commerciale de la Cour de cassation en matière de transport aérien de marchandises. Aussi, pour qui s'intéresse à cette matière, il y a lieu de se réjouir. Cela ne surprendra pas, cet arrêt de cassation est rendu au visa – entre autres – de la Convention de Montréal du 28 mai 1999 relative au transport aérien international.

Les faits sont les suivants. Un laboratoire pharmaceutique français, la société Pierre Fabre médicament (PFM), a confié à la société Qualitair, commissionnaire de transport, l'organisation du transport, depuis la France jusqu'à l'Irak, de trois lots de produits pharmaceutiques vendus au ministère de la santé irakien. Le transport des médicaments n'a pas été une mince affaire. Il a d'abord été opéré par voie aérienne, entre la France et la Jordanie, puis par voie terrestre entre la Jordanie et l'Irak. Aussi, la société Qualitair a-t-elle confié le transport aérien entre la France et la Jordanie à la société RJA, laquelle s'est substituée la société Salam Shipping pour l'organisation du transport terrestre de la Jordanie vers l'Irak. Le dédouanement à l'arrivée de la cargaison en Jordanie a été confié à la société jordanienne Kareem Logistics puis le transport terrestre de Jordanie à l'Irak à la société jordanienne Al Muna Transport. Les trois lots, qui devaient être transportés sous « température dirigée » – il s'agit en d'autres termes d'un transport réfrigéré –, sont arrivés en Jordanie les 21, 22 et 29 décembre 2013 puis, en raison de la fermeture des frontières entre la Jordanie et l'Irak empêchant alors leur acheminement par voie terrestre, ont été conservés, à la demande de la société Kareem Logistics, dans les entrepôts frigorifiques de la société RJA. Ils ont été pris en charge le 18 février 2014 par la société Al Muna Transport et livrés le 23 février 2014 au ministère irakien de la santé. Malheureusement, ayant subi des dépassements de température, les marchandises ont dû être détruites par le ministère irakien et remplacées par la société PFM.

Il s'en est suivi un contentieux complexe, compte tenu de la multiplicité des acteurs en cause. La société PFM et son assureur dommages, la société Generali, ont assigné en réparation de leur préjudice la société Qualitair et son assureur responsabilité, la société Helvetia, lesquelles ont assigné en garantie la société RJA et les sociétés Salam Shipping, Kareem Logistics et Al Muna Transport, lesquelles ont demandé à leur tour à être garanties de toute condamnation par la société RJA.

Les demandeurs n'ont obtenu que très partiellement gain de cause devant les juges du fond. La cour d'appel de Versailles a, certes, condamné *in solidum* les sociétés Qualitair et Helvetia à des dommages-intérêts, mais en limitant cette condamnation à la contre-valeur en euros de 9 538 DTS, soit en appliquant le plafond d'indemnisation fixé par l'article 22-3, de la Convention de Montréal (soit 17 DTS par kg de marchandise transportée, abstraction faite de la révision quinquennale des plafonds de réparation prévue par l'art. 24 de la Convention compte tenu de l'inflation). Ils se pourvoient en cassation. Ils invoquent alors le fait que la Convention de Montréal – et ses plafonds de réparation – ne s'appliquent qu'au contrat de transport international proprement dit ; elle doit être écartée si l'avarie s'est produite à une époque où la phase aérienne du transport a pris fin.

L'argument emporte, sans surprise, la conviction de la Cour de cassation, qui censure l'arrêt d'appel, notamment au visa

de l'article 18 de la Convention de Montréal, siège du régime de responsabilité qui pèse sur le transporteur aérien de marchandises. Il résulte de la combinaison des articles 18-1 et 18-3 « que le transporteur aérien est de plein droit responsable du dommage si le fait qui l'a causé s'est produit pendant le transport aérien, celui-ci comprenant la période pendant laquelle la marchandise se trouve sous sa garde, seule la livraison marquant la fin de cette période ». Elle ajoute que, pour limiter la condamnation des sociétés Qualitair et Helvetia à une certaine somme, l'arrêt d'appel retient que l'avarie de la marchandise résulte du non-respect des températures prévues contractuellement alors que les produits étaient encore, sous la garde du transporteur aérien, la société RJA. Or, dans la mesure où cette société avait émis des bons de livraison les 21, 22 et 29 décembre 2013 au profit du commissionnaire qu'elle s'est substitué, elle ne pouvait plus avoir la garde des marchandises. De telle sorte que le fait ayant causé le dommage ne s'était pas produit pendant le transport aérien, mais postérieurement à celui-ci.

La solution est des plus logique. La Cour de cassation reprend une jurisprudence qu'elle avait déjà dégagée à l'époque de l'ancienne Convention de Varsovie. Elle avait notamment jugé, sous l'empire de celle-ci, mais la solution continue à refléter l'état du droit positif, que le transport aérien correspond à « la période pendant laquelle la marchandise se trouve sous la garde du transporteur pour avoir été matériellement appréhendée par lui » (Com. 13 mars 2007, n° 05-21.400, P, D. 2007. 1396, obs. X. Delpech , note J.-P. Tosi  ; RJDA 2007, n° 1234). Par conséquent, il avait été jugé, déjà à propos du transport par voie aérienne, depuis la France jusqu'au Canada, de colis de produits pharmaceutiques sous température dirigée, que dès lors que l'élévation de température de la marchandise à l'origine du dommage s'était produite avant la livraison, qui seule marque la fin de la période de garde du transporteur, la responsabilité du transporteur devait être retenue, ce, sur le fondement de l'article 18-3 de la Convention de Montréal (Com. 30 juin 2015, n° 13-28.846 P, Dalloz actualité, 23 juill. 2015, obs. X. Delpech ; D. 2015. 1485 ; RTD com. 2015. 617, obs. P. Delebecque ; *ibid.* 741, obs. B. Bouloc ; JCP E 2015, n° 1475, obs. I. Bon-Garcin).

Au passage, ce concept de garde est familier aux juristes de droit français, pour être notamment utilisé par l'article 1242, alinéa 1<sup>er</sup>, du code civil relatif à la responsabilité du fait des choses. Encore faut-il avoir la preuve que la marchandise n'est plus sous la garde du transporteur aérien, ce qui n'est pas forcément chose aisée, dès lors qu'elle demeure dans l'enceinte de l'aéroport, probablement dans un entrepôt de la zone de fret. Cette livraison intervient en principe au moment de la remise, par le transporteur, au destinataire de l'exemplaire de la lettre de transport aérien (LTA – soit l'équivalent de la lettre de voiture pour le transport aérien) qui revient à ce dernier, et par la signature, par le destinataire, d'un « reçu de livraison ». Il a, à cet égard, été jugé que la remise de la LTA au transporteur équivaut à celle de la marchandise au destinataire (Aix-en-Provence, 24 févr. 2000, BTL 2000. 371). Aucune émission de LTA n'est évoquée dans l'affaire jugée. La Cour de cassation semble considérer que c'est l'émission par le transporteur aérien, RJA, de bons de livraison et leur remise au commissionnaire substitué, réceptionnaire de la marchandise, qui semble marquer la fin de la période de la « garde » du transporteur. Certes, il est précisé que, par la suite, les marchandises transportées ont été confiées par le commissionnaire substitué au transporteur aérien afin qu'il les stocke temporairement dans ses entrepôts réfrigérés (avant leur acheminement par voie terrestre en Irak) ; les marchandises lui ont été, en quelque sorte, rétrocédées par le commissionnaire substituées. Le transporteur aérien conservait les marchandises, mais sur ordre de celui-ci. Cela ne veut pas pour autant dire que le transporteur aérien en a – à nouveau – la garde, sinon matériellement. Dès lorsqu'il a émis des bons de livraison, cela ne veut pas dire pour autant que sa responsabilité doit être systématiquement écartée, mais elle cesse d'être régie par le droit des transports, plus vraisemblablement par le contrat de dépôt.

*Exit* par conséquent, et en toute logique, la Convention de Montréal !

**Mots clés :**

**AFFAIRES** \* Transport

