

Texte pseudonymisé

Avertissement: Ce document pseudonymisé a une valeur purement informative. Le document original seul fait foi.

Jugement commercial 2023TALCH06/01155

Audience publique du jeudi, dix-neuf octobre deux mille vingt-trois.

Numéros de rôle TAL-2019-04079 et TAL-2019-10267

Composition:

Maria FARIA ALVES, vice-présidente ;
Alix KAYSER, juge ;
Paula GAUB, juge ;
Claude FEIT, greffière.

I. TAL-2019-04079

Entre :

1) la société anonyme **SOCIETE1.)**, établie et ayant son siège social à L-ADRESSE1.), inscrite au Registre de Commerce et des Sociétés de Luxembourg sous le numéro NUMERO1.), représentée par son conseil d'administration actuellement en fonctions,

2) la compagnie d'assurances de droit allemand **SOCIETE2.)**, établie et ayant son siège social à D-ADRESSE2.), inscrite au registre de l'Amtsgericht de Cologne sous le numéro NUMERO2.), représentée par son conseil d'administration actuellement en fonctions, agissant au nom et pour le compte des co-assureurs suivants : SOCIETE3.), SOCIETE4.), SOCIETE5.), SOCIETE6.), SOCIETE7.), SOCIETE2.), SOCIETE8.), SOCIETE9.), SOCIETE10.), SOCIETE11.), SOCIETE12.), SOCIETE13.), SOCIETE14.), SOCIETE15.), SOCIETE16.), SOCIETE17.), SOCIETE18.), SOCIETE19.), SOCIETE20.), SOCIETE21.) et SOCIETE22.),

3) la compagnie d'assurances de droit allemand **SOCIETE23.)**, établie et ayant son siège social à D-ADRESSE3.), inscrite au registre de l'Amtsgericht de Munich sous le numéro NUMERO3.), représentée par son conseil d'administration actuellement en fonctions,

parties demanderesses, aux termes d'un exploit de l'huissier de justice suppléant Christine KOVELTER, en remplacement de l'huissier de justice Carlos CALVO de Luxembourg, signifié en date du 29 mars 2019,

comparant par Maître Romain ADAM, avocat à la Cour constitué, demeurant à Luxembourg,

et :

1) la société de droit américain **SOCIETE24.**), ayant son siège social aux Etats-Unis à ADRESSE4.), inscrite au Registre des sociétés de Californie sous le numéro NUMERO4.),

partie défenderesse, aux fins du prédit exploit CALVO,

comparant par Maître Eric PERRU, avocat à la Cour constitué, demeurant à Luxembourg,

2) la société de droit belge **SOCIETE25.**), ayant son siège social à B-ADRESSE5.), inscrite à la Banque Carrefour des entreprises sous le numéro NUMERO5.),

partie défenderesse, aux fins du prédit exploit CALVO,

comparant par Maître Jean-Luc SCHAUS, avocat à la Cour constitué, demeurant à Luxembourg,

II. TAL-2019-10267

Entre :

la société de droit américain **SOCIETE24.**), établie et ayant son siège social aux Etats-Unis à ADRESSE4.), inscrite au Registre des sociétés de Californie sous le numéro NUMERO4.), représentée par Monsieur PERSONNE1.), son représentant légal actuellement en fonctions,

partie demanderesse, aux termes d'un exploit de l'huissier de justice Tom NILLES d'Esch-sur-Alzette, signifié en date du 13 décembre 2019,

comparant par Maître Eric PERRU, avocat à la Cour constitué, demeurant à Luxembourg,

et :

la société de droit allemand **SOCIETE26.**), établie et ayant son siège social à D-ADRESSE6.), inscrite auprès du registre de l'Amtsgericht Münster sous le numéro NUMERO6.), représentée par son associé commandité actuellement en fonctions,

partie défenderesse, aux fins du prédit exploit NILLES,

comparant par Maître Stéphanie LACROIX, avocat à la Cour constitué, demeurant à Luxembourg.

Le Tribunal :

Faits

La société américaine SOCIETE27.) (ci-après, « **SOCIETE27.)** ») a vendu à la société de droit allemand SOCIETE26.) (ci-après, « **SOCIETE26.)** »), un hélicoptère de marque MARQUE1.) et de TYPE1.).

La société de droit américain SOCIETE24.) (ci-après, « **SOCIETE24.)** ») a été chargée de s'occuper de l'expédition aérienne de l'hélicoptère de ADRESSE7.) vers l'aéroport de Luxembourg, où l'hélicoptère devait être remis à la société de droit belge SOCIETE25.) (ci-après, « **SOCIETE25.)** ») en vue de l'acheminement par la route vers son destinataire, SOCIETE26.).

SOCIETE24.) a engagé la société anonyme SOCIETE1.) SA (ci-après, « **SOCIETE1.)** ») pour effectuer le transport aérien de l'hélicoptère de ADRESSE7.) vers l'aéroport de Luxembourg.

Le contrat de transport entre les parties s'est matérialisé par une lettre de transport aérien, le *Master Air Waybill* (ci-après, « **Master Air Waybill** » ou « **LTA** »), du 24 janvier 2017, conclu entre l'agent local de SOCIETE1.), la société de droit américain SOCIETE28.) (ci-après, « **SOCIETE28.)** »), SOCIETE24.) et SOCIETE25.).

Le transport aérien, initialement prévu pour le 29 janvier 2017, a été retardé par les douanes américaines et a finalement été prévu pour le 29 mars 2017.

Le 29 mars 2017, l'hélicoptère a été embarqué à bord d'un avion MARQUE2.) de SOCIETE1.). Le 30 mars 2017, lors de l'arrivée en escale à ADRESSE8.), il s'est avéré qu'environ 322 litres de carburant s'étaient échappés de l'hélicoptère et avaient contaminé et partant endommagé l'avion MARQUE2.) de SOCIETE1.).

SOCIETE1.) est assurée auprès de la compagnie d'assurances SOCIETE2.) (ci-après, « **SOCIETE2.)** ») et de la compagnie d'assurances SOCIETE23.) (ci-après, SOCIETE23.) »).

Procédure

Par exploit d'huissier du 29 mars 2019, SOCIETE1.), SOCIETE2.) et SOCIETE23.) ont assigné SOCIETE24.) et SOCIETE25.) à comparaître devant le tribunal d'arrondissement de et à Luxembourg, siégeant en matière commerciale, suivant les règles de la procédure civile.

L'affaire a été inscrite sous le numéro TAL-2019-04079 du rôle.

Par exploit d'huissier du 13 décembre 2019, SOCIETE24.) a assigné SOCIETE26.) à comparaître devant le tribunal d'arrondissement de et à Luxembourg siégeant en matière commerciale, suivant les règles de la procédure civile.

L'affaire a été inscrite sous le numéro TAL-2019-10267 du rôle.

Par ordonnance de jonction du 8 janvier 2020, ces deux procédures ont été jointes.

La clôture de l'instruction a été ordonnée en date du 21 décembre 2022.

A l'audience des plaidoiries, le magistrat rapporteur a procédé à son rapport et l'affaire a été prise en délibéré.

Prétentions et moyens des parties

SOCIETE1.), SOCIETE2.) et SOCIETE23.) sollicitent la condamnation de SOCIETE24.) à leur payer la contrevaletur en euros au cours le plus élevé au jour du jugement de la somme de 3.173.544,55 USD, répartie comme suit :

- 850.000.- USD au profit de SOCIETE2.),
- 1.439.027,41 USD au profit d'SOCIETE23.),
- 884.517,14 USD au profit de SOCIETE1.),

à chaque fois avec les intérêts au taux légal à partir de la mise en demeure du 12 avril 2017, sinon à partir de la demande en justice, jusqu'à solde.

Les parties demanderesses réclament encore de la part de SOCIETE24.) une indemnité de procédure d'un montant de 8.000.- euros sur base de l'article 240 du Nouveau Code de procédure civile.

Elles demandent également au tribunal de déclarer le présent jugement commun à SOCIETE25.) et concluent à l'exécution provisoire sans caution du présent jugement.

Enfin, elles sollicitent la condamnation de SOCIETE24.) aux frais et dépens de l'instance.

SOCIETE1.), SOCIETE2.) et SOCIETE23.) concluent à la compétence du tribunal de céans pour connaître du litige et à l'application du droit luxembourgeois.

Les parties demanderesses estiment que SOCIETE24.), en sa qualité d'expéditeur de l'hélicoptère, a commis une faute contractuelle ayant causé des dommages considérables à l'avion de SOCIETE1.).

En vertu de l'article 10 de la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international conclue à Montréal le 28 mai 1999 (ci-après, la « **Convention de Montréal** »), qui serait applicable en l'espèce dans la mesure où le litige concernerait un transport international de marchandise contre rémunération, l'expéditeur serait responsable de l'exactitude des indications et déclarations inscrites dans la lettre de transport aérien et de tout dommage subi par le transporteur en raison de l'inexactitude de ces mentions.

Les conditions générales de transport de SOCIETE1.), apposées à la LTA signée entre parties, prévoiraient également à l'article 11 que l'expéditeur doit indemniser le transporteur pour les pertes ou les frais occasionnés par le défaut de l'expéditeur de se conformer aux lois et règlements applicables au transport de marchandise.

L'annexe 18 de la Convention sur l'aviation civile internationale (ci-après, la « **Convention de Chicago** ») fournirait des instructions concernant le transport de marchandises dangereuses. Selon ladite annexe, un aéronef, tel un hélicoptère, serait à considérer comme marchandise dangereuse, à moins que le carburant n'ait été purgé et que les batteries aient été enlevées. Uniquement dans ce cas, la mention « A70 » pourrait être apposée sur la lettre de transport aérien.

En l'espèce, SOCIETE24.) aurait été l'expéditeur, et cette dernière aurait indiqué des mentions fausses sur la LTA. Ainsi, elle aurait indiqué la mention « A70 », signifiant que l'hélicoptère n'était pas à considérer comme une marchandise dangereuse, et ce alors que ce dernier n'avait pas été purgé de carburant, et que la batterie ainsi que l'extincteur étaient toujours à bord de l'appareil. Le fait que SOCIETE24.) se soit basé sur les indications lui fournies par SOCIETE27.) serait sans incidence au vu des termes de l'article 10 de la Convention de Montréal.

En outre, les consignes d'emballage de l'hélicoptère n'auraient pas non plus été respectées par SOCIETE24.). L'emballage aurait dû être hermétique, ce qui n'aurait pas été le cas, puisque le carburant aurait pu s'échapper de l'engin. SOCIETE24.) en tant qu'expéditeur aurait été responsable de la vérification de la marchandise transportée.

Contrairement à ce que prétendrait SOCIETE24.), SOCIETE1.) n'aurait pas pris un risque en acceptant de transporter l'hélicoptère dont elle aurait su qu'il n'était pas vidé de carburant. La LTA n'aurait pas mentionné de marchandise dangereuse. En vertu du principe de bonne foi, SOCIETE1.) aurait été en droit de s'attendre à ce que les mentions apposées sur la LTA par SOCIETE24.) correspondent à la réalité.

Lorsqu'à la veille du transport de l'hélicoptère une fuite aurait été constatée, SOCIETE1.) aurait été informée de ce que le nécessaire allait être fait de la part d'un employé de SOCIETE29.), chargée par SOCIETE24.), pour purger le restant de carburant et emballer l'hélicoptère. A la suite de cette intervention, un certificat de purge aurait été émis par SOCIETE26.).

Il ressortirait d'ailleurs du rapport de l'autorité anglaise de l'aviation, l'SOCIETE30.) (ci-après, « **SOCIETE30.)** »), que SOCIETE1.) et le commandant de l'avion n'étaient pas conscients du risque, puisque le danger lié au carburant ne leur avait pas été signalé.

Les parties demanderesse estiment qu'en sa qualité de partie destinataire au sens de la LTA, SOCIETE25.) doit être présente à la présente instance et se voir déclarer commun le présent jugement.

SOCIETE1.), SOCIETE2.) et SOCIETE23.) font valoir que suite à la fuite d'environ 322 litres de carburant provenant de l'hélicoptère, l'aéronef aurait été placé en quarantaine par les services de pompiers de l'aéroport de ADRESSE8.), et des mesures auraient été prises pour réduire le risque important d'explosion.

La fuite de carburant aurait causé d'importants dégâts matériels et aurait également engendré un préjudice immatériel pour SOCIETE1.), du fait de la perte d'exploitation résultant de l'impossibilité d'opérer l'avion MARQUE2.). Les parties demanderesse auraient droit à la réparation intégrale de leur préjudice. SOCIETE1.) aurait été contrainte à recourir à des appareils de substitution, plus petits, pour opérer les transports de fret planifiés pour la période d'immobilisation de l'avion endommagé, soit du 31 mars au 30 avril 2017. L'utilisation de ces appareils de substitution n'aurait pas permis de transporter un volume de marchandise équivalent à celui pouvant être transporté par l'aéronef endommagé. Il y aurait eu une perte de charge évaluée à 17.750 kilos sur 25 des 31 transports aériens réalisés durant la période d'immobilisation, et de cette perte de capacité de transport commercialisable résulterait une perte de revenu pour SOCIETE1.).

D'ailleurs, l'utilisation des avions de substitution aurait également engendré des coûts additionnels, notamment de location et de maintenance.

Le dommage subi par SOCIETE1.) et ses assureurs, par subrogation, ressortirait des différents rapports d'expertise établis dans le cadre du présent litige.

Le rapport de l'SOCIETE30.) aurait été établi par une autorité publique indépendante, qui aurait enquêté sur l'accident en vertu de l'article 26 de la Convention de Chicago. Aucun manque d'objectivité ne saurait lui être reproché à son auteur. Les cinq rapports établiraient le lien entre la faute contractuelle de SOCIETE24.) et le dommage causé à SOCIETE1.). Enfin, des experts de SOCIETE2.), SOCIETE23.), SOCIETE1.) et SOCIETE26.) auraient été présents lors de l'établissement des rapports d'expertise. Les rapports auraient été régulièrement versés aux débats et librement discutés entre les parties. Aucune des parties défenderesses ne produirait d'élément probant contredisant l'ampleur des dommages subis par SOCIETE1.) tel que retenu dans les rapports d'expertise.

SOCIETE24.) se rapporte à prudence de justice quant à la compétence du tribunal actuellement saisi.

Sur le fond, elle conclut au rejet des demandes de SOCIETE1.), SOCIETE2.) et SOCIETE23.) dirigées contre elle.

A titre subsidiaire, elle demande au tribunal de réduire le montant du préjudice subi par les demanderesses à de plus justes proportions.

Dans l'hypothèse où SOCIETE24.) serait condamnée à payer un quelconque montant aux parties demanderesses, SOCIETE24.) demande au tribunal de condamner SOCIETE26.) à la tenir quitte et indemne de toute condamnation prononcée à son égard.

SOCIETE24.) sollicite en outre la condamnation de SOCIETE1.), SOCIETE2.) et SOCIETE23.) à lui payer une indemnité de procédure d'un montant de 5.000.- euros et conclut à la condamnation de ces dernières aux frais et dépens de l'instance.

SOCIETE24.) ne conteste pas l'application de la Convention de Montréal au présent litige, ni sa qualité d'expéditeur au sens de ladite Convention. Elle conteste toutefois avoir commis une faute contractuelle en préparant mal l'hélicoptère pour le transport et en indiquant des mentions inexactes dans la LTA. Elle aurait uniquement répercuté sur la LTA les informations qu'elle aurait reçues de la part de la société SOCIETE31.) (ci-après, « **SOCIETE31.)** ») et du vendeur SOCIETE27.). En effet, SOCIETE24.) aurait eu l'instruction de la part de SOCIETE31.) d'organiser le transport d'un hélicoptère non considéré comme marchandise dangereuse.

SOCIETE24.) serait uniquement un commissionnaire de transport et son métier ne comprendrait pas d'opération directe sur les aéronefs. Le fait de préparer physiquement un hélicoptère en vue de son transport aérien ne rentrerait pas dans les attributions de SOCIETE24.), cette dernière ne possédant d'ailleurs aucune compétence pour ce faire. Ce serait SOCIETE26.), consignateur/expéditeur final de l'hélicoptère qui serait responsable *in fine* de l'exportation de ce dernier. SOCIETE24.), en sa qualité de commissionnaire indirect, aurait été en droit de se baser sur les documents lui transmis par SOCIETE26.) ou par son agent local, SOCIETE31.) ou le vendeur SOCIETE27.). Ces dernières seraient responsables de la conformité de l'hélicoptère aux mentions de la LTA, et de manière générale, à la réglementation en vigueur.

En l'espèce, la préparation de l'hélicoptère aurait été faite par le vendeur, SOCIETE27.), sous la surveillance et avec la participation d'SOCIETE26.), importateur et destinataire final

de l'hélicoptère. SOCIETE24.) n'aurait jamais ni vu ni inspecté l'hélicoptère, qui aurait déjà été emballé par le vendeur.

Lors de la première fuite de carburant en date du 27 mars 2017, SOCIETE24.) aurait eu pour seul devoir d'informer les autres opérateurs concernés, SOCIETE31.) et SOCIETE26.), de la situation. SOCIETE26.) aurait par la suite dépêché un mécanicien sur les lieux pour inspecter l'hélicoptère. D'ailleurs, aucun représentant de SOCIETE24.) n'aurait été sur place lors de l'intervention du mécanicien.

Les représentants de SOCIETE1.) et de SOCIETE28.) auraient toutefois été présents lors de l'inspection de l'hélicoptère et auraient partant été au courant que l'hélicoptère n'avait pas été purgé de carburant. SOCIETE1.) aurait ainsi accepté, en toute connaissance de cause, de prendre le risque d'embarquer un hélicoptère qui n'avait pas été vidé de carburant à la suite de la première fuite constatée. Il n'existerait dès lors aucun lien de causalité entre la prétendue faute contractuelle de SOCIETE24.) et le dommage subi par SOCIETE1.) et ses assureurs.

SOCIETE24.) conteste devoir réparation aux parties demanderessees pour leur dommage, et ce tant en principe qu'en quantum. Elle souligne que seul le préjudice direct est réparable, à l'exception du dommage indirect. La causalité serait en l'espèce indirecte, puisque SOCIETE1.) serait elle-même intervenue dans la chaîne des événements ayant précédé le dommage.

SOCIETE24.) souligne que les cinq rapports d'expertise versés dans le cadre du présent litige ont tous été établis unilatéralement à la demande des parties demanderessees, SOCIETE24.) n'ayant été ni présente ni représentée ni entendue en ses observations. Lesdits rapports ne lui seraient partant pas opposables.

En date du 29 mars 2017, SOCIETE26.) aurait émis le *Purge Certificate* à la demande de SOCIETE1.), attestant que l'hélicoptère était vidé de carburant et sec, et qu'il ne s'agissait partant pas d'une marchandise dangereuse. SOCIETE26.) serait par conséquent responsable du dommage accru à l'avion de SOCIETE1.) pour avoir émis un *Purge Certificate* inexact. De ce fait, SOCIETE26.) aurait commis une faute contractuelle sinon délictuelle à l'égard de SOCIETE24.). Bien que le certificat de purge émis par SOCIETE26.) aurait été émis postérieurement à la LTA, ce serait finalement ce certificat qui aurait donné le feu vert à SOCIETE1.) pour embarquer l'hélicoptère. Par conséquent, SOCIETE26.) devrait le cas échéant tenir SOCIETE24.) quitte et indemne de toute condamnation prononcée à son égard.

SOCIETE25.) se rapporte à prudence de justice quant à la recevabilité des actes introductifs d'instance en la forme.

Elle demande à être mise hors cause de la présente procédure, et sollicite l'allocation d'une indemnité de procédure d'un montant de 5.000.- euros de la part de la partie succombant.

SOCIETE25.) estime que la Convention de Montréal, visant les cas de responsabilité du transporteur à l'égard de son client, ne trouve pas application en l'espèce, puisque l'hypothèse serait inverse.

SOCIETE25.) ne conteste pas avoir été partie à la LTA mais se considère entièrement tierce au présent litige, raison pour laquelle elle devrait être mise hors cause. Elle aurait eu pour tâche uniquement l'acheminement à son destinataire de l'hélicoptère par la route, à partir

de Luxembourg. L'intérêt de figurer comme *consignee* dans la LTA aurait uniquement été d'être informée de l'arrivée à Luxembourg de la marchandise afin de pouvoir organiser la dernière étape du transport.

Dans la mesure où l'hélicoptère ne serait pas arrivé à Luxembourg, SOCIETE25.) ne serait jamais intervenue, de sorte qu'il n'y aurait aucun fait générateur de responsabilité dans le chef de SOCIETE25.) qui serait en lien causal avec la genèse du dommage. Il n'y aurait pas non plus de mécanisme de responsabilité sans faute qui pourrait engager la responsabilité de SOCIETE25.) en l'espèce. Il n'y aurait pas non plus de solidarité entre les différents intervenants. Rien n'empêcherait en l'espèce le tribunal de trancher le litige si SOCIETE25.) n'y était pas partie.

SOCIETE26.) se rapporte à prudence de justice en ce qui concerne la recevabilité des deux assignations en la forme.

Elle conclut au rejet de la demande de SOCIETE24.) tendant à être tenue quitte et indemne de toute condamnation.

SOCIETE26.) conteste l'applicabilité de la Convention de Montréal au présent litige, au motif que cette dernière aurait pour objectif la protection des intérêts des consommateurs et non de ceux du transporteur. Elle conclut à l'application du droit commun luxembourgeois. La preuve d'une inexécution contractuelle dans le chef de SOCIETE24.) n'étant pas établie en l'espèce, les demandes de SOCIETE1.), SOCIETE2.) et SOCIETE23.) dirigées contre SOCIETE24.) ne seraient pas fondées en l'espèce.

Dans l'hypothèse où le tribunal retiendrait que la Convention de Montréal est applicable au litige, le lien de causalité entre la prétendue faute de SOCIETE24.), en sa qualité d'expéditeur, et le dommage subi par SOCIETE1.) et ses assureurs ferait défaut. Tant les représentants de SOCIETE1.) que ceux de SOCIETE24.) auraient su qu'SOCIETE26.) n'était pas partie à la LTA et n'auraient pas dû accepter un certificat de purge émanant d'une tierce partie. SOCIETE1.) aurait dès lors accepté le risque de transporter un hélicoptère éventuellement non vidé de carburant, et ce en pleine connaissance de cause.

SOCIETE26.) fait valoir que le *Purge Certificate* émis par elle serait inconnu du domaine de l'aviation et n'aurait aucune valeur contraignante ni de valeur juridique. SOCIETE26.) aurait émis le *Purge Certificate* en raison des dires du mécanicien de SOCIETE29.) selon lesquels la fuite en date du 27 mars 2017 ne concernait qu'un résidu de carburant et qu'il aurait été remédié au problème. Les représentants de SOCIETE1.), présents lors de l'inspection de l'hélicoptère, auraient été conscients qu'aucun vidange de carburant n'avait été fait et que par conséquent il n'y avait aucune garantie que les réservoirs de l'hélicoptère seraient vides. Partant, SOCIETE1.) ne saurait actuellement se prévaloir d'une erreur contenue dans la LTA du 29 janvier 2017 dont elle aurait elle-même relevé l'existence préalablement à l'embarquement de l'hélicoptère. La responsabilité de SOCIETE24.) ne serait dès lors pas engagée.

SOCIETE26.) se rallie aux développements faits par SOCIETE24.) en ce qui concerne le principe et le quantum de l'indemnisation réclamée par les parties demanderesses, ces derniers étant contestés.

Quant à la demande de SOCIETE24.) dirigée contre SOCIETE26.), cette dernière conteste toute faute contractuelle dans son chef. En l'absence de preuve d'un lien contractuel entre

SOCIETE24.) et SOCIETE26.), cette dernière n'étant pas partie à la LTA, aucune faute contractuelle ne saurait lui être reprochée.

SOCIETE26.) fait siens les développements de SOCIETE25.) quant à l'absence d'implication du destinataire du transport dans la genèse de l'accident.

La LTA aurait été émise en date du 24 janvier 2017, tandis que le certificat de purge aurait été émis le 29 mars 2017. SOCIETE24.) ne saurait se prévaloir d'un document rédigé ultérieurement à l'émission de la LTA pour se décharger de sa responsabilité découlant des indications erronées figurant à la LTA.

Appréciation du tribunal

Quant à la compétence territoriale internationale

SOCIETE24.) se rapporte à prudence de justice quant à la compétence du tribunal de céans.

Les parties demanderesses au principal agissent en responsabilité contre SOCIETE24.) sur base contractuelle.

Si elles se prévalent de l'article 10 de la Convention de Montréal, les règles de compétence figurant à ladite convention ne visent pas le cas d'espèce.

Le règlement (UE) n° 1215/2012 du Parlement européen et du Conseil du 12 décembre 2012 concernant la compétence judiciaire, la reconnaissance et l'exécution des décisions en matière civile et commerciale ne trouve pas non plus à s'appliquer à l'action des parties demanderesses au principal à l'encontre de SOCIETE24.) puisque cette dernière n'a pas son domicile sur le territoire d'un « Etat membre » au sens dudit règlement.

A défaut de convention internationale ou bilatérale conclue entre le Luxembourg et les Etats-Unis d'Amérique en matière de compétence internationale, il est généralement admis que, sur le plan international, la juridiction compétente se détermine conformément aux mêmes règles que celles qui définissent la compétence territoriale en droit interne.

En droit interne, en matière contractuelle, la demande pourra être portée devant le tribunal du lieu où l'obligation a été ou doit être exécutée (article 28 du Nouveau Code de procédure civile).

En application de cette règle, en matière de transport aérien, le tribunal compétent est, au choix du demandeur, celui dans le ressort duquel se trouve le lieu de départ ou le lieu de destination de l'avion, tels que ces lieux sont convenus au contrat.

Le Grand-Duché de Luxembourg étant le lieu d'arrivée contractuellement prévu, c'est à bon droit que les parties demanderesses au principal ont assigné SOCIETE24.) devant le tribunal de céans.

Les autres parties au litige n'ayant pas contesté la compétence du tribunal de céans et, à défaut de règle de compétence territoriale d'ordre public, le tribunal se déclare compétent territorialement, sur le plan international, pour connaître du litige dans son entièreté.

Quant à la recevabilité en la forme

SOCIETE25.) et SOCIETE26.) se rapportent à prudence de justice quant à la recevabilité en la forme de l'assignation du 29 mars 2019, ainsi que de l'assignation en intervention du 13 décembre 2019.

A défaut pour ces parties d'étayer leur contestation, les assignations des 29 mars 2019 et 13 décembre 2019, qui ont été introduites dans les forme et délai de la loi, sont recevables.

Quant à la demande en indemnisation de SOCIETE1.), SOCIETE2.) et SOCIETE23.) dirigée contre SOCIETE24.)

- Quant à la responsabilité de SOCIETE24.)

SOCIETE1.), SOCIETE2.) et SOCIETE23.) reprochent à SOCIETE24.) d'avoir commis une faute contractuelle ayant causé leur dommage.

L'article 1134 du Code civil dispose que « *Les conventions légalement formées tiennent lieu de loi à ceux qui les ont faites.*

Elles ne peuvent être révoquées que de leur consentement mutuel, ou pour les causes que la loi autorise.

Elles doivent être exécutées de bonne foi. »

Aux termes de l'article 1142 du Code civil « *toute obligation de faire ou de ne pas faire se résout en dommages et intérêts, en cas d'inexécution de la part du débiteur* », l'article 1147 du même code précisant que dans ce cas « *le débiteur est condamné, s'il y a lieu, au paiement de dommages et intérêts, [...] toutes les fois qu'il ne justifie pas que l'inexécution provient d'une cause étrangère qui ne peut lui être imputée, encore qu'il n'y ait aucune mauvaise foi de sa part* ».

La mise en œuvre de la responsabilité contractuelle au sens des articles 1142 et suivants du Code civil suppose la réunion de trois conditions : une faute ou une inexécution contractuelle, un dommage et un lien de causalité entre cette inexécution, respectivement faute, et le dommage.

Pour qu'il y ait responsabilité contractuelle, il ne suffit pas que le dommage ait été causé à l'occasion de l'exécution d'un contrat, il faut encore qu'il résulte de l'inexécution d'une obligation, principale ou accessoire, engendrée par le contrat à charge de l'un des cocontractants.

Il est constant en cause que SOCIETE1.) et SOCIETE24.) étaient liées par un contrat, matérialisé par la LTA du 24 janvier 2017.

Les parties sont en désaccord quant à l'applicabilité de la Convention de Montréal au présent litige.

La Convention de Montréal prévoit en son article 1^{er} « *Champ d'application* » qu'elle s'applique à « *tout transport international de personnes, bagages ou marchandises, effectué par aéronef contre rémunération* ».

Il n'est pas contesté qu'en l'espèce, le transport de l'hélicoptère opéré par SOCIETE1.) constitue un transport international de marchandise effectué par un aéronef contre rémunération.

Toujours conformément à l'article 1^{er}, le régime prévu par la Convention de Montréal s'applique lorsque le point de départ et le point de destination sont situés sur le territoire de deux États parties.

En l'occurrence, tant les Etats Unis que le Grand-Duché de Luxembourg, sont des Etats parties à ladite convention.

Il s'ensuit que la Convention de Montréal est applicable au présent litige.

Si la Convention de Montréal a pour objectif notamment d'édicter des règles uniformes en matière de la responsabilité du transporteur, elle contient également des dispositions relatives à la responsabilité de l'expéditeur envers le transporteur.

Ainsi, l'article 10 de la Convention de Montréal prévoit que « *1. L'expéditeur est responsable de l'exactitude des indications et déclarations concernant la marchandise inscrite par lui ou en son nom dans la lettre de transport aérien, ainsi que de celles fournies et faites par lui ou en son nom au transporteur en vue d'être insérées dans le récépissé de marchandises ou pour insertion dans les données enregistrées par les autres moyens prévus au paragraphe 2 de l'article 4. Ces dispositions s'appliquent aussi au cas où la personne agissant au nom de l'expéditeur est également l'agent du transporteur.*

2. L'expéditeur assume la responsabilité de tout dommage subi par le transporteur ou par toute autre personne à l'égard de laquelle la responsabilité du transporteur est engagée, en raison d'indications et de déclarations irrégulières, inexactes ou incomplètes fournies et faites par lui ou en son nom. (...) »

Les conditions générales de SOCIETE1.), annexées à la LTA et, dont il n'est pas contesté qu'elles ont été dûment acceptées par les parties à la LTA, prévoient également en leur article 11 ce qui suit :

« Shipper shall comply with all applicable laws and government regulations of any country to or from which the cargo may be carried, including those relating to the packaging, carriage or delivery of the cargo, and shall furnish such information and attach such documents to the air waybill as may be necessary to comply with such laws and regulations. Carrier is not liable to shipper and shipper shall indemnify Carrier for loss or expense due to shipper's failure to comply with this provision ».

Il est constant en cause que SOCIETE24.) est mentionné comme expéditeur dans la LTA.

Quand bien même SOCIETE24.) a agi comme commissionnaire de transport mandaté par SOCIETE31.), lui-même engagé par SOCIETE26.), pour organiser le transport aérien de l'hélicoptère, le mandat de commissionnaire est incomplet en ce que le commissionnaire de transport agit pour le compte du commettant mais en son propre nom.

Le commissionnaire de transport organise librement et fait exécuter, sous sa responsabilité et en son nom propre, le déplacement des marchandises d'un lieu à un autre selon les modes et les moyens de son choix pour le compte d'un donneur d'ordre.

Ayant agi en son propre nom dans sa relation contractuelle avec le transporteur SOCIETE1.), SOCIETE24.) a adopté la qualité d'expéditeur sous la LTA.

En cette qualité, l'article 10 de la Convention de Montréal s'applique à SOCIETE24.) et SOCIETE24.) est partant responsable en cas d'inexactitude des indications de la LTA.

Quand bien même il serait établi que SOCIETE24.) n'aurait fait que « répercuter » les informations lui fournies par le vendeur, cela ne le décharge pas de sa responsabilité envers SOCIETE1.).

Il n'est pas contesté que SOCIETE24.) a procédé aux indications et déclarations qui incombent à l'expéditeur et a particulièrement fait apposer sur la LTA la mention « *not restricted as per special provisions A70* », c'est-à-dire que l'hélicoptère ne constituait pas une marchandise dangereuse.

Il est encore constant en cause que l'hélicoptère, tel qu'il a été embarqué dans l'avion MARQUE2.) de SOCIETE1.), non purgé de carburant, constituait une marchandise dangereuse, et que partant les indications figurant à la LTA ne correspondaient pas à la réalité.

Il s'ensuit qu'en indiquant dans la LTA que l'hélicoptère était « *not restricted* », SOCIETE24.) a commis une faute contractuelle à l'égard de SOCIETE1.).

L'existence d'un dommage dans le chef des parties demanderesses n'est pas en tant que telle contestée. Il n'est pas non plus contesté que le dommage est dû à la fuite de carburant de l'hélicoptère.

SOCIETE24.) entend se délier de sa responsabilité en invoquant d'une part la responsabilité d'SOCIETE26.), et d'autre part par l'acceptation des risques dans le chef de SOCIETE1.).

Contrairement à la position de SOCIETE24.), bien qu'SOCIETE26.) a émis un certificat de purge inexact, ce fait n'a aucun impact sur la responsabilité de SOCIETE24.) envers SOCIETE1.), qui a pour origine les mentions inexactes de la LTA. Il appartenait à SOCIETE24.), qui était chargée d'organiser le transport de l'hélicoptère et a assumé la qualité d'expéditeur vis-à-vis de SOCIETE1.) de s'assurer que les indications qu'il a fait dans la LTA correspondaient à la réalité et donc que l'hélicoptère était effectivement conditionné et préparé de sorte à ne pas constituer une marchandise dangereuse.

En ce qui concerne la prétendue acceptation des risques par le transporteur, SOCIETE1.), le tribunal relève que s'il est constant en cause que SOCIETE1.) a été informée d'une fuite de carburant de l'hélicoptère en date du 27 mars 2017, toujours est-il que suite à cette information, la société SOCIETE29.) a été chargée de remédier au problème. Il est constant en cause que l'employé de SOCIETE29.) a estimé que seul un résidu de carburant se serait échappé du réservoir de l'hélicoptère. SOCIETE1.) a ensuite été informée de ce que le problème lié à la fuite avait été résolu, et a par conséquent raisonnablement pu partir du principe que l'hélicoptère ne constituait pas une marchandise dangereuse et que partant les mentions telles qu'elles figuraient dans la LTA étaient exactes. Dans ces circonstances, il ne saurait être retenu que SOCIETE1.) aurait accepté les risques liés à l'embarquement d'un hélicoptère non purgé de carburant, constituant ainsi une marchandise dangereuse, à bord de son avion.

Au vu des développements qui précèdent, SOCIETE24.) est responsable du dommage subi par SOCIETE1.) et ses assureurs.

Les parties sont en désaccord quant au montant de l'indemnisation devant revenir aux demanderesses.

- Quant au préjudice matériel

Les parties demanderesses réclament le montant total de [1.943.023,41 USD (coûts de réparation et de remise en service de l'aéronef) + 50.000.- USD (frais de gestion des opérations de remise en état de l'aéronef) + 3.996.- USD (frais administratifs facturés par l'aéroport de ADRESSE9.)) =] 1.993.23,41 USD au titre de leur préjudice matériel, ce montant étant à répartir comme suit :

- 850.000.- USD pour SOCIETE2.),
- 989.027,41 USD pour SOCIETE23.),
- 153.996.- USD pour SOCIETE1.).

Afin d'établir les montants qu'elles réclament, les demanderesses versent cinq rapports d'expertise dont l'opposabilité à SOCIETE24.) est contestée par cette dernière au motif que lesdits rapports auraient été dressés unilatéralement.

Le tribunal relève tout d'abord que le rapport de juillet 2018 a été dressé par l'SOCIETE30.), soit par une autorité indépendante et neutre. Les développements de SOCIETE24.) suivants lesquels ledit rapport serait unilatéral ne sont partant pas pertinents.

En ce qui concerne les autres rapports, il y a lieu de relever que l'expertise unilatérale ou officieuse qu'une partie se fait dresser à l'appui de ses prétentions n'est, par définition, pas contradictoire mais une telle expertise, lorsqu'elle est régulièrement communiquée et soumise à la libre discussion des parties, vaut comme élément de preuve et le juge peut la prendre en considération en tant que tel et y puiser des éléments de conviction (Cour d'Appel, 13 octobre 2005, n° 26892 du rôle) sans cependant que le juge ne puisse fonder sa décision uniquement sur ladite mesure d'instruction (Cass., 8 décembre 2005, n° 2226 du registre).

Il s'ensuit que lesdits rapports d'expertise, qui ont été régulièrement communiqués et soumis à la libre discussion des parties, valent comme éléments de preuve pour autant qu'ils sont corroborés par d'autres éléments du dossier.

L'expert BAUS d'SOCIETE23.) conclut dans son rapport du 25 juillet 2017 à un coût de 2.500.000.- USD pour la remise en service de l'avion MARQUE2.) de SOCIETE1.).

L'expert PADVA de SOCIETE2.) dresse dans son rapport préliminaire du 26 avril 2017 un premier aperçu des travaux de remise en état à entreprendre, et évalue le coût desdits travaux à environ 1.500.000.- USD.

Dans son rapport final du 25 août 2017, l'expert PADVA reprend de façon plus détaillée les travaux à faire et retient un coût d'environ 2.000.000.- USD pour la remise en service de l'avion MARQUE2.).

En l'espèce, l'SOCIETE30.) ne dresse dans son rapport de juillet 2018 ni de listing quant aux travaux de remise en état à entreprendre, ni n'évalue les coûts de tels travaux.

Le bureau d'expertise MCLARENS chiffre dans son rapport du 5 mars 2019 les coûts de réparation au montant de 1.943.023,41 USD, détails et factures à l'appui.

Les rapports PADVA et MCLARENS relèvent les mêmes travaux à entreprendre et les coûts de remise en état sont essentiellement les mêmes, de sorte que les deux rapports se corroborent.

Dans la mesure où l'expert PADVA ne fait qu'une estimation générale des coûts et où ceux-ci sont légèrement moins élevés selon les conclusions MCLARENS, sur lesquelles les demanderesses basent d'ailleurs leurs prétentions, il y a lieu d'entériner les conclusions du bureau d'expertise MCLARENS quant au montant du préjudice matériel subi.

Le montant de 1.943.023,41 USD réclamé au titre de la réparation et remise en service de l'avion MARQUE2.) de SOCIETE1.) est dès lors justifié.

Quant aux frais de gestion réclamés et évalués par SOCIETE1.) au montant de 50.000.-- USD, le tribunal relève que ledit préjudice n'est étayé par aucune pièce. Au vu des contestations de SOCIETE24.) sur ce point, ledit préjudice n'est pas établi, de sorte que la demande afférente est à rejeter.

Les frais administratifs dont le remboursement est réclamé par les parties demanderesses sont justifiés au vu de l'envergure des travaux de remise en état et suffisamment établis par les factures versées au dossier. Il y a partant lieu d'allouer le montant de 3.996.- USD réclamé à ce titre.

Par conséquent, le préjudice matériel subi par les parties demanderesses s'élève au montant total de $[1.943.023,41 + 3.996 =] 1.947.019,41$ USD.

Ce montant est à répartir entre SOCIETE2.), SOCIETE23.) et SOCIETE1.) de la façon suivante :

- Il y a lieu d'attribuer la contrevaletur en euros au cours le plus élevé au jour du présent jugement du montant de 850.000.- USD à SOCIETE2.), le préjudice de cette dernière étant établi par les extraits bancaires versés en cause, attestant des décaissements effectués au profit de son assurée.
- La contrevaletur en euros au cours le plus élevé au jour du présent jugement du montant de 989.027,41 USD est à attribuer à SOCIETE23.), au vu des paiements faits par cette dernière en faveur de SOCIETE1.).
- La contrevaletur en euros au cours le plus élevé au jour du présent jugement du montant restant de $[1.947.019,41 - 850.000 - 989.027,41 =] 107.992.-$ USD, non couvert par les assureurs de SOCIETE1.), est à allouer à cette dernière.

S'agissant de dommages et intérêts, il y a lieu d'assortir lesdits montants d'intérêts légaux à partir du 29 mars 2019, date de la demande en justice, jusqu'à solde.

- Quant à la perte d'exploitation

En application du principe de la réparation intégrale, les dommages et intérêts doivent couvrir tous les aspects du préjudice, comme le précise l'article 1149 du Code civil pour le domaine contractuel. La réparation comporte la perte éprouvée et le gain manqué.

Il est constant en cause que durant la période d'immobilisation de l'avion MARQUE2.) endommagé, SOCIETE1.) a dû recourir à des avions de substitution, ce qui a forcément engendré des coûts et pertes dans son chef.

Le rapport d'expertise MCLARENS fait état d'une perte d'exploitation dans le chef de SOCIETE1.) à hauteur de 1.180.521,14 USD, résultant de la charge utile inférieure offerte par les avions de substitution utilisés durant la période d'immobilisation de l'avion MARQUE2.) endommagé et des coûts additionnels exposés pour la location et l'entretien de ces avions de substitution.

Au vu des contestations de SOCIETE24.), le tribunal ne peut pas se fonder uniquement sur ce rapport unilatéral pour dire fondé ce volet de la demande principale.

Les conclusions de l'expert MCLARENS constituent toutefois un élément de preuve justifiant l'institution d'une expertise judiciaire contradictoire entre parties.

Le tribunal décide partant de nommer un expert avec la mission reprise au dispositif du présent jugement.

Quant à l'appel en garantie de SOCIETE24.) dirigé contre SOCIETE26.)

- Responsabilité contractuelle

Pour que la responsabilité contractuelle d'SOCIETE26.) à l'égard de SOCIETE24.) puisse être engagée, l'existence d'une relation contractuelle entre les deux parties doit être établie.

Les parties sont en désaccord sur la question de savoir si SOCIETE24.) et SOCIETE26.) étaient liées par un contrat.

Pour établir l'existence d'une relation contractuelle entre les parties, SOCIETE24.) renvoie à un document émis en date du 23 janvier 2017.

Le document ne constitue qu'une simple « *export declaration* », indiquant SOCIETE24.) en qualité d'expéditeur, pour le vendeur SOCIETE27.), et SOCIETE26.) en qualité de destinataire.

Contrairement à la position de SOCIETE24.), il ne ressort pas dudit document, ni d'aucun autre élément du dossier d'ailleurs, que SOCIETE24.) et SOCIETE26.) auraient été liées par un contrat.

En particulier et alors qu'elle prétend avoir agi comme commissionnaire de transport, SOCIETE24.) ne verse pas de contrat de commission de transport, duquel il résulterait que l'obligation de conditionner proprement l'hélicoptère incombait à SOCIETE26.).

A défaut de relation contractuelle entre SOCIETE24.) et SOCIETE26.), la responsabilité contractuelle d'SOCIETE26.) à l'égard de SOCIETE24.) ne peut être engagée.

- Responsabilité délictuelle

La mise en œuvre de la responsabilité délictuelle prévue aux articles 1382 et 1383 du Code civil suppose la réunion de trois conditions : une faute ou négligence dans le chef d'SOCIETE26.), un dommage dans le chef de SOCIETE24.) ainsi qu'un lien de causalité entre la faute ou négligence et le dommage.

SOCIETE24.) reproche à SOCIETE26.) d'avoir commis une faute en émettant un certificat de purge en date du 29 mars 2017 alors que l'hélicoptère n'avait pas été purgé de carburant.

Le tribunal relève que la faute alléguée dans le chef d'SOCIETE26.) n'est pas en lien causal avec le préjudice de SOCIETE24.). Cette dernière est en effet responsable envers SOCIETE1.) en vertu des mentions qu'elle a apposées sur la LTA en sa qualité d'expéditeur en date du 24 janvier 2017. Le certificat de purge émis par SOCIETE26.) en date du 29 mars 2017 n'a aucun impact sur les mentions préexistantes de la LTA.

A défaut de lien causal entre la prétendue faute et le préjudice allégué de SOCIETE24.), la responsabilité délictuelle d'SOCIETE26.) n'est pas engagée.

- Conclusion

Au vu des développements qui précèdent, la demande de SOCIETE24.) tendant à la condamnation d'SOCIETE26.) à la tenir quitte et indemne de toute condamnation prononcée à son égard n'est pas fondée.

Quant à la mise hors cause de SOCIETE25.)

L'assignation en déclaration de jugement commun a pour effet de parer à l'effet relatif de la chose jugée en enlevant au tiers devenu partie à l'instance, le droit de se prévaloir de l'article 1351 du code civil. Elle a encore pour effet de priver le tiers de la possibilité de faire tierce opposition. Elle ne se justifie que si le demandeur en déclaration de jugement commun a un intérêt à opposer le jugement à intervenir au tiers (Cour d'appel 27 novembre 2002, numéro du rôle 25649).

En l'occurrence, les demandeurs au principal ne font pas état d'un tel intérêt et de son côté SOCIETE25.) ne voit pas ses droits préjudiciés par le présent jugement, de sorte qu'elle n'aurait pas intérêt à faire tierce opposition.

Il n'y a dès lors pas lieu de déclarer le jugement commun à SOCIETE25.) et celle-ci est à mettre hors cause.

Quant aux demandes accessoires

A défaut d'étayer et d'établir l'iniquité requise, la demande de SOCIETE25.) en allocation d'une indemnité de procédure est à déclarer non fondée.

Il y a lieu de réserver les autres demandes accessoires et les frais en attendant l'issue de la mesure d'instruction ordonnée.

En matière commerciale, le jugement est de plein droit exécutoire par provision. Il n'y a pas lieu d'ordonner l'exécution provisoire sans caution du présent jugement alors que les conditions de l'article 567 du Nouveau Code de procédure civile ne sont pas données en l'espèce.

Par ces motifs :

Le tribunal d'arrondissement de et à Luxembourg, sixième chambre, siégeant en matière commerciale selon la procédure civile, statuant contradictoirement,

se déclare territorialement compétent, sur le plan international, pour connaître du litige ;

reçoit les demandes principale et en intervention en la forme,

met hors cause la société de droit belge SOCIETE25.),

dit d'ores-et-déjà fondée la demande de la société anonyme SOCIETE1.) SA, de la société de droit allemand SOCIETE2.)-AG et de la société de droit allemand SOCIETE23.) SE, en ce qui concerne le préjudice matériel invoqué,

partant **condamne** d'ores-et-déjà la société de droit américain SOCIETE24.) INC à payer à la société de droit allemand SOCIETE2.)-AG la contrevaletur en euros, au cours le plus élevé à la date du présent jugement, du montant de 850.000.- USD, avec les intérêts légaux à partir du 29 mars 2019 jusqu'à solde,

condamne la société de droit américain SOCIETE24.) INC à payer à la société de droit allemand SOCIETE23.) SE la contrevaletur en euros, au cours le plus élevé à la date du présent jugement, du montant de 989.027,41 USD, avec les intérêts légaux à partir du 29 mars 2019 jusqu'à solde,

condamne la société de droit américain SOCIETE24.) INC à payer à la société anonyme SOCIETE1.) SA la contrevaletur en euros, au cours le plus élevé à la date du présent jugement du montant, de 107.992.- USD, avec les intérêts légaux à partir du 29 mars 2019 jusqu'à solde,

avant tout autre progrès en cause,

ordonne une expertise et nomme expert Monsieur Paul LAPLUME, établi à L-6113 Junglinster, 42, rue des Cerises, avec la mission de concilier les parties si faire se peut, sinon dans un rapport écrit, détaillé et motivé, d'évaluer le préjudice d'exploitation subi par la société anonyme SOCIETE1.) SA du fait du recours à des avions de substitution en raison de l'immobilisation de son avion de type MARQUE2.) immatriculé NUMERO7.) sur la période du 31 mars 2017 au 30 avril 2017,

ordonne à la société anonyme SOCIETE1.) SA de verser directement à l'expert, au plus tard le 23 novembre 2023 la somme de 3.500.- euros, à titre de provision à faire valoir sur la rémunération de l'expert,

charge Madame le juge Alix KAYSER du contrôle de cette mesure d'instruction,

dit que l'expert devra, en toutes circonstances, informer ce magistrat de l'état de ses opérations et des difficultés qu'il pourra rencontrer,

dit que dans l'accomplissement de sa mission, l'expert pourra s'entourer de tous renseignements utiles et même entendre de tierces personnes,

dit que si les honoraires devaient dépasser le montant de la provision versée, il devra avertir ledit magistrat et ne continuer ses opérations qu'après consignation d'une provision supplémentaire,

dit que l'expert devra déposer son rapport au greffe du tribunal le 24 mai 2024 au plus tard,

dit qu'en cas d'empêchement du magistrat ou de l'expert commis ou de refus de l'expert d'accepter sa mission, il sera procédé à leur remplacement par ordonnance de Madame/Monsieur le président de chambre,

dit non fondée la demande de la société de droit américain SOCIETE24.) INC tendant à voir condamner la société en commandite de droit allemand SOCIETE26.) GmbH & Co KG à la tenir quitte et indemne de toute condamnation prononcée à son encontre,

dit non fondée la demande de la société de droit belge SOCIETE25.) en allocation d'une indemnité de procédure sur base de l'article 240 du Nouveau Code de procédure civile,

dit qu'il n'y a pas lieu d'ordonner l'exécution provisoire sans caution du présent jugement,

réserve le surplus et les frais.