



RAPPORT DE Mme GUILLOU, CONSEILLÈRE

**Arrêt n° 584 du 19 novembre 2025 (F-B) – Chambre commerciale
financière et économique**

Pourvoi n° 24-16.446

Décision attaquée : 13 février 2024 de la cour d'appel de Paris

La société Kuehne + Nagel

C/

La société Allianz France

**Rapport avec proposition de rejet non spécialement motivé des première et
troisième branches**

1 - Rappel des faits et de la procédure

La société Apple a confié l'organisation du transport international d'un lot de téléphones (Iphone) et d'accessoires (5 palettes) entre les Pays-Bas et la France, à la société Kuehne+Nagel, commissionnaire de transport, laquelle l'a confiée à la société Bas logistique, sous commissionnaire de transport. La filiale de cette dernière société Bas Transport a pris en charge les marchandises le 23 juillet 2018, à [Localité 2] (Pays-Bas) sous couvert de deux lettres de voiture CMR n° 2100304 et n° 2100305, en vue de leur acheminement vers la France.

Deux expéditions ont ainsi été confiées par la société Kuehne+Nagel à la société Bas Transport : une première expédition à destination de [Localité 3] (77) pour Orange, d'un poids total de 139 kg et représentant 4 palettes et une seconde expédition à destination

d'[Localité 4] (95) pour Bouygues Telecom, d'un poids total de 42 kg et représentant 1 palette.

Dans le cadre d'un flux d'affaires réguliers, la société Bas Transport a confié l'organisation de ces deux expéditions en France à la société DL, laquelle a été absorbée par la société Fret Industrie (désormais dénommée GT Solutions Réseaux Spécialisés) en juillet 2019, qui devait elle-même les confier à la société Devillard pour leur livraison à [Localité 3] (77) et [Localité 4] (95) le 25 juillet 2018. Les marchandises arrivées des Pays-Bas ont été transbordées sur une plateforme de « cross-dock » de Fret Industrie lors du transit en France, en vue de leur prise en charge par la société Transports Devillard vers leur destination finale.

Dans la nuit du 24 au 25 juillet 2018, un vol portant sur 5 palettes a été commis dans les entrepôts de la société Fret Industrie (devenue GT Solutions)

Une expertise amiable qui a évalué à 121 619,10 euros le montant des dommages a révélé que l'alarme avait été désactivée avant le vol, les portes mécaniques de l'entrepôt n'ont subi aucun dommage, la pièce dans laquelle la marchandise était entreposée n'était pas séparée ni verrouillée et enfin la semaine qui a précédé, un des employés de la société Fret Industrie aurait été licencié pour avoir commis un vol similaire.

Le 24 mars 2021, les sociétés K+N et XL Insurance ont assigné Fret Industrie, devenue GT Solutions, devant le tribunal de commerce de Bobigny sur le fondement des articles 1915 et 1240 du code civil. La société GT Solutions a assigné son assureur Allianz France en intervention forcée et a fait valoir l'application du droit des transports. Allianz lard est intervenue volontairement.

Par jugement en date du 17 janvier 2023, le tribunal a :

- déclaré la société K+N et la société XL Insurance Company SE irrecevables en leurs actions pour défaut d'intérêt à agir ;
- Déclaré, au surplus, la société K+N et la société XL Insurance Company SE irrecevables en leurs actions pour cause de prescription ;
- Dit qu'il n'y a pas lieu de statuer sur les demandes au fond de la société K+N et de la société XL Insurance Company SE à l'encontre de la société GT SOLUTIONS RESEAUX SPECIALISES la somme de 2 000 euros au titre de l'article 700 du code de procédure civile.

Par arrêt du 13 février 2024, la cour d'appel de Paris a :

- confirmé le jugement rendu par le tribunal de commerce de Paris le 17 janvier 2023 en ce qu'il a déclaré les sociétés K+N et XL Insurance Company SE irrecevables à agir par l'effet de la prescription,
 - dit les autres fins de non-recevoir sans objet,
 - confirmé la décision pour le surplus,
- Y ajoutant :
- débouté les sociétés K+N et XL Insurance Company SE de toutes leurs autres demandes ;
 - débouté la société Allianz France de sa demande de dommages-intérêts pour procédure abusive ;
 - condamné in solidum les sociétés K+N et XL Insurance Company SE à payer les sommes suivantes en application de l'article 700 du code de procédure civile :

- 10 000 euros à la société GT Solutions ;
- 5 000 euros à la société Allianz Iard ;
- condamné in solidum les sociétés K+N et XL Insurance Company SE aux dépens.

La société K+N (de droit luxembourgeois) et la société XL Insurance Company SE venant aux droits de la société Axa corporate solutions (société de droit allemand) ont formé un pourvoi contre cette décision.

2 - Analyse succincte des moyens

Le pourvoi développe un moyen unique en trois branches qui font grief à l'arrêt attaqué de les déclarer irrecevables à agir par l'effet de la prescription et de les débouter de toutes leurs autres demandes, en ce comprises celles tendant à obtenir la condamnation solidaire des sociétés GT Solutions Réseaux Spécialisés (anciennement Fret Industrie), Allianz Iard et Allianz France à payer à la société K+N, la somme de 50 000 euros, correspondant au montant de la franchise restée à sa charge, outre la somme de 3 695,00 Euros, au titre des frais d'expertise, sauf à parfaire, augmentées des intérêts au taux légal à compter de la présente assignation, et à payer à la compagnie XL Insurance, la somme de 71 619,10

Euros, correspondant au montant l'indemnité versée à son assuré, sauf à parfaire, augmentées des intérêts au taux légal à compter de la présente assignation ;

B1: VL de l'article 122 du code de procédure civile, ensemble les principes qui régissent l'excès de pouvoir.

Il est reproché à la cour d'appel d'avoir déclaré, par confirmation du jugement, les demandes irrecevables mais de les avoir également rejetées, en commettant ainsi un excès de pouvoir.

B2 : VL par fausse application, les articles 32 et 34 de la convention de Genève du 19 mai 1956, relative au contrat de transport international de marchandises par route, dite CMR ; la CMR ne pouvait s'appliquer à la société Fret Industrie qui n'était pas intervenue comme transporteur et ne figurait pas sur la lettre de voiture, seules les actions dirigées contre les transporteurs intervenant dans l'exécution d'un contrat de transport régi par la convention CMR et notamment la prescription annale

B3: subsidiaire MBL au regard de l'article 32 de la convention de Genève du 19 mai 1956, relative au contrat de transport international de marchandises par route, dite CMR, ensemble l'article L. 133-8 du code de commerce. la cour d'appel aurait statué par des motifs impropres à écarter l'existence d'une faute inexcusable du voiturier, équipollente au dol

3 - Identification du ou des points de droit faisant difficulté à juger

Selon le MA la deuxième branche est nouvelle, en ce que les arrêts précédemment rendus l'ont été dans des hypothèses dans lesquelles le prestataire responsable de l'entreposage des marchandises en transit avait également la qualité de transporteur, ce qui n'est pas le cas en l'espèce.

4 - Discussion citant les références de jurisprudence et de doctrine

Proposition de rejet non spécialement motivé de la première branche:

Comme le soutient le MA le juge ne peut déclarer une demande irrecevable au fond et la rejeter ensuite. On peut se reporter à la nombreuse jurisprudence qu'il cite.

Le tribunal a avait déclaré les sociétés K+N et XL Insurance Company « irrecevables en leurs actions pour défaut d'intérêt à agir » et « irrecevables en leurs actions pour cause de prescription » et il a donc dit n'y avoir lieu à statuer au fond sur les demandes.

La cour d'appel a confirmé le jugement en ce qu'il avait déclaré les sociétés Kuehne + Nagel et XL Insurance Company « irrecevables à agir par l'effet de la prescription », tout en disant les autres fins de non-recevoir sans objet, et a confirmé pour le surplus. Pour cela la cour d'appel a fait application de la prescription annale s'appliquant **au contrat** de transport.

Puis, statuant sur les demandes de ces mêmes sociétés K+N et XL insurance, elle a envisagé leurs demandes au titre de la **responsabilité délictuelle** sur le fondement d'une faute de la société Fret industrie (GT Solutions) en sa qualité de dépositaire et les a rejetées sur ce fondement délictuel.

Et ce sont ces secondes demandes qu'elle a rejetées au fond.

L'excès de pouvoir n'est donc pas constitué.

Troisième branche: le dol

Article 32 de la CMR:

1. Les actions auxquelles peuvent donner lieu les transports soumis à la présente Convention sont prescrites dans le délai d'un an. **Toutefois, dans le cas de dol ou de faute considérée, d'après la loi de la juridiction saisie**, comme équivalente au dol, la prescription est de trois ans. (...)

Article L 133-8 du code de commerce :

Seule est équipollente au dol la faute inexcusable du voiturier ou du commissionnaire de transport. Est inexcusable la faute délibérée qui implique la conscience de la probabilité du dommage et son acceptation téméraire sans raison valable. Toute clause contraire est réputée non écrite.

A la différence de la fraude ou de l'infidélité, la faute inexcusable du transporteur (ou du commissionnaire) ne fait pas échec à la prescription de l'article L. 133-6 du code de commerce ou à quelque autre prescription, conventionnellement définie. En revanche, il en va autrement en trafic international : la faute inexcusable étant assimilée au dol a pour effet de porter le délai de prescription à trois ans (CMR, art. 32).

Cette branche doit faire l'objet d'un rejet non spécialement motivé dans la mesure où il est nouveau comme le souligne le MD de la société GT solutions (MD page 9) le MD de la société Allianz soulignant son inopérance (MD point 14)

En effet devant la cour d'appel, les sociétés K+N et XL insurance ne se prévalaient pas de la faute inexcusable du transporteur et de l'article L 133-8 du code de commerce, mais n'invoquaient que la faute du dépositaire. Le moyen est donc nouveau, et mélangé de fait et de droit de sorte qu'il est irrecevable.

Deuxième branche:

Les marchandises ont été volées alors qu'elles étaient transbordées sur une plateforme de «cross-dock», plateforme qui sert uniquement au transbordement, le temps du passage d'un camion à un autre.

Devant la cour d'appel les sociétés Allianz soutenaient que c'est au cours de l'exécution du transport organisé par la société DL Services et alors qu'elles se trouvaient sous sa garde, que les marchandises ont été subtilisées et que la société Fret industrie est ensuite venue aux droits de la société DL services par fusion absorption. Elles contestaient qu'une quelconque mission d'entrepôt distincte du contrat de transport ait été confiée à la société Fret industrie et faisaient valoir que la responsabilité devait donc être engagée sur le fondement de la commission de transport, l'existence d'un fondement contractuel excluant tout fondement délictuel.

La société K+N soutenait quant à elle que la société Fret industrie était dépositaire des marchandises entre ces deux transports dans son entrepôt de [Localité 5] : - Elle était chargée de réceptionner les marchandises remises par BAS Transport BV le 24 juillet 2018 et elle devait les remettre à Transports Devillard qui devait les acheminer jusqu'aux locaux d'Orange et Bouygues Telecom le 25 juillet 2018.

Elle relevait que l'expertise mentionne «Au moment du cambriolage, l'envoi se trouvait sous la garde de l'entrepôt Fret Industrie, un sous-traitant de Bas Logistics B.V..» Elle rappelait que Fret industrie et DL services étaient deux sociétés distinctes au moment des faits et que c'est en sa qualité de société distincte, à l'époque, de DL Services et d'entrepôt que la responsabilité de Fret industrie est recherchée, cette société n'ayant jamais participé au transport, que ce n'est que lorsqu'une mission de transport est confiée en plus d'une mission d'entrepôt, réalisée à titre accessoire que l'ensemble des prestations est soumise à la CMR, ce qui ne serait pas le cas en l'espèce.

Selon son article 1^{er}, la Convention sur le transport international de marchandises par route signée à Genève le 19 mai 1956, dite CMR, à « tout contrat de transport de marchandises par route à titre onéreux au moyen de véhicules, lorsque le lieu de la prise en charge de la marchandise et le lieu prévu pour la livraison, tels qu'ils sont indiqués au contrat, sont situés dans deux pays différents dont l'un au moins est un pays contractant. »

Les «actions auxquelles peuvent donner lieu les transports» se prescrivent par un an aux termes de son article 32.

Dans cette affaire la question posée est relative à l'application de cette prescription annale à une prestation d'entrepôt effectuée par une société tierce.

Le MA soutient que la prestation d'entreposage n'est soumise à cette courte prescription que si elle est effectuée par le transporteur et qu'elle est accessoire au transport.

En sens inverse il soutient que lorsque c'est un tiers qui effectue cette prestation sans réaliser lui-même de transport et que ce tiers ne figure pas sur le contrat de transport, alors la CMR et donc la prescription annale n'est pas applicable.

Le MA soutient que si la doctrine retient une interprétation large des actions auxquelles peuvent donner lieu le transport, elle limite cependant l'application de cette convention aux seuls transporteurs et non aux contrat de dépôt autonome.

Selon le premier alinéa de l'article 17 de la CMR "Le transporteur est responsable de la perte totale ou partielle, ou de l'avarie, qui se produit entre le moment de la prise en charge de la marchandise et celui de la livraison, ainsi que du retard à la livraison". Or, dans le transport international routier intervient fréquemment une succession de transporteurs. Les ruptures de charges peuvent entraîner des périodes de stockage plus ou moins longues. Pour autant, sauf convention contraire, c'est l'ensemble des transports et stockages successifs qui sont soumis à la CMR .

¹Ainsi, il a été jugé que l'entreposage de la marchandise litigieuse ne peut s'analyser, à défaut de convention contraire, qu'en une opération préalable et accessoire à l'opération principale de transport , objet du contrat conclu entre les parties, sans que la circonstance que la marchandise fût entreposée pendant 1 mois et demi ne pût en modifier la nature :

Cass. com., 22 avr. 1997, n° 94-19.040 : JurisData n° 1997-001861 Mais attendu, en premier lieu, qu'aux seules prétentions de la société Augereau selon lesquelles la marchandise ayant disparu au cours de son entreposage dans les locaux de la société SCAC et avant toute opération de transport proprement dite de France au Maroc à l'aide d'un véhicule terrestre, les règles relatives au contrat de dépôt devaient uniquement s'appliquer en l'espèce, l'arrêt retient que l'entreposage de la marchandise litigieuse ne peut s'analyser, à défaut de convention contraire, qu'en une opération préalable et accessoire à l'opération principale de transport objet du contrat conclu entre les parties, que la circonstance que la marchandise ait été entreposée pendant un mois et demi ne saurait avoir pour effet de modifier la nature des relations entre la société SCAC, qui a pris en charge la marchandise en vue de son déplacement, et la société Augereau, que, s'agissant d'un transport routier de marchandises à titre onéreux devant s'exécuter entre deux pays différents dont l'un, au moins, est un pays contractant, la CMR doit recevoir application ; que la cour d'appel, qui n'avait pas à effectuer d'autres recherches qui ne lui avaient pas été demandées, a légalement justifié sa décision ;.

- Cass. com., 2 mars 2010 , n° 09-10.139 : ; écartant l'existence d'un contrat de dépôt Dans cette affaire «Les assureurs ont contesté cette décision, en faisant valoir que la Convention de Genève supposait un transport effectué de bout en bout par le même transporteur, ce qui n'était pas le cas. De plus, entre sa remise à [Localité 6] et la découverte du vol, il y avait eu un contrat dépôt, contrat autonome, intervenu entre les

¹ Art. 1915 à 1920 - Fasc. unique : DÉPÔT. – Principes généraux

deux opérations (Irlande-[Localité 6], puis [Localité 6]-[Localité 7]). Bref, comme le dépositaire doit restituer le bien déposé, une indemnisation plus importante était recherchée.

Mais la cour d'appel avait relevé que les différents documents (booking form, ordre de transport, Shipment Note) démontraient que le déplacement des marchandises s'effectuait d'Irlande à [Localité 7]. Il n'y avait donc pas d'étape intermédiaire. Par ailleurs, si la CMR indique comme destinataire Danzas à [Localité 8], c'est parce que la marchandise était composée de dix colis faisant l'objet d'un groupage ; au demeurant le transport de la marchandise s'effectuait sous couvert de l'ordre de transport. Dès lors, la cour d'appel, qui avait justement écarté l'existence d'un contrat de dépôt, a également justifié sa décision.²

«Lorsque le transport est effectué par des transporteur successifs la convention instaure des règles spéciales, l'article 34 prévoyant que l'un ou l'autre des transporteurs successifs répond du transport dans son intégralité. Le texte prévoit le cas de la conclusion d'un contrat unique couvrant l'intégralité du transport international par route mais effectué par plusieurs transporteurs, du fait de substitution successives. En logique pure, chacun de ces transporteurs ne devrait répondre que de la portion ou fraction du transport qu'il a assumé, le transporteur principal assumant quant à lui la responsabilité de la totalité du transport, ce qui le rapprocherait du commissionnaire. La CMR a opté pour un autre système, celui de l'adhésion au contrat unique de transport. (...)

Des exigences de formes sont prévues mais «elles n'ont de valeur que probatoire. il suffit que soit établie l'intervention d'un transporteur autre que le transporteur principal (ou premier) pour effectuer une partie du transport, pour qu'il devienne de la sorte partie au contrat de transport. Le contrat de transport unique initialement conclu attire à lui les contrats successifs, les absorbe: le transporteur dans les locaux duquel est survenu le vol de la marchandise ne saurait donc dénier sa qualité de transporteur successif en prétextant la conclusion d'un contrat de dépôt autonome, dès lors que la marchandise ne s'y trouvait que pour les nécessités de l'achèvement du transport, son déplacement ayant été convenu «en vertu d'un ordre de transport couvrant l'intégralité du trajet». ³

Com., 28 novembre 2000, pourvoi n° 98-16.444

Attendu que la société Isa reproche à l'arrêt de n'avoir accueilli que partiellement sa demande, alors, selon le pourvoi, que peut être un contrat de dépôt suivi d'un contrat de transport, et non un contrat de transport comportant des prestations accessoires, l'ensemble contractuel par lequel des marchandises sont confiées en vue de leur stockage et de leur éventuel transport ultérieur, les destinataires futurs n'étant pas encore connus et les marchandises n'étant pas individualisées lors de l'entrée en stock ; que la société Isa montrait que les marchandises étaient confiées de manière indifférenciée à la société Van Ommeren, qu'elles n'étaient individualisées que lorsque leur expédition vers le client final était décidée, et que la disparition subie n'avait concerné qu'une partie des marchandises entrées en stock quelques jours plus tôt, et

²RTD com. 2010 , p. 418 , note B. Bouloc,

³Droit des transports, Ph Delebecque 2023/2024, n° 323.511

était intervenue avant la décision de transport vers la Suisse ; qu'en l'état de ces éléments, qui établissaient l'absence d'individualisation des marchandises lors du dépôt **et montraient que la disparition avait eu lieu au cours de l'exécution du contrat de dépôt et non au cours de celle du contrat de transport**, la cour d'appel, qui a abstraitement considéré que le transport devait nécessairement absorber la prestation d'entreposage qui l'avait précédé, et n'a pas recherché concrètement si l'entreposage, loin de constituer un accessoire du transport, ne relevait pas d'un contrat de dépôt autonome, a privé sa décision de base légale au regard des articles 1134, 1927 et 1932 du Code civil ;

Mais attendu qu'effectuant la recherche prétendument omise, **la cour d'appel a relevé que la société Isa avait remis la marchandise litigieuse à la société Van Ommeren en vue d'un transport et en a déduit, à bon droit, que le contrat liant les parties est un contrat de transport** ; que le moyen n'est pas fondé ;

Com., 2 mars 2010, pourvoi n° 09-10.139

Mais attendu que l'arrêt relève que la "booking form" établie par la société Teca Shipping, l'ordre de transport émis par la société DHL Express et la "Shipment Note" de la société Option Wireless démontrent que la marchandise expédiée par cette dernière devait être livrée chez la société Norbert [X...] à [Localité 7], destinataire de la marchandise, que le lieu de livraison de la marchandise n'était pas [Localité 8], chez la société DHL Express, mais [Localité 7], et que le transport international ne s'est pas achevé par l'arrivée de la marchandise chez la société DHL Express à [Localité 8] ; que l'arrêt retient encore que s'il est exact que la lettre de voiture CMR émise le 23 juin 2004 indique en qualité de destinataire la société Danzas SA, devenue la société DHL Express, à [Localité 8], c'est uniquement dans le cadre du groupage organisé par la société Danzas Limited, la lettre CMR mentionnant que la marchandise est composée de dix colis faisant l'objet d'un groupage dans lequel était manifestement inclus la palette de la société Option Wireless, que ce document n'était pas destiné à couvrir le transport de la marchandise de cette dernière qui était régi par l'ordre de transport, intitulé "transport order", émis par la société DHL Express, que celle-ci, qui devait effectuer le transport de la marchandise de [Localité 8] à [Localité 7], intervenait donc en qualité de transporteur successif dans le cadre du transport international sans qu'il soit besoin d'émettre un nouveau titre de transport pour la partie [Localité 8] - [Localité 7] dès lors que le "transport order" couvrait le transport au départ de [Localité 9] (Irlande) à destination de [Localité 7] (France), qu'il retient enfin qu'en cette qualité de transporteur successif, la société DHL Express se trouve soumise aux règles de la CMR ; qu'ayant ainsi fait ressortir que le déplacement de la marchandise avait été convenu de [Localité 9] (Irlande) à [Localité 7] (France) en vertu d'un ordre de transport couvrant l'intégralité de ce trajet exécuté par chacun des transporteurs successifs, y compris la société DHL Express, dans les locaux de laquelle la marchandise dérobée ne se trouvait que pour les nécessités de l'achèvement du transport, **la cour d'appel, qui a nécessairement écarté l'existence d'un contrat de dépôt autonome, a légalement justifié sa décision** ; que le moyen n'est pas fondé ;

Comme l'indique M. Potocki dans le rapport en vue de cet arrêt

La qualité de «transporteur successif» comporte une règle d'imputabilité lourde : chacun «assume la responsabilité de l'exécution du transport total». Il faut donc bien s'assurer que chaque intervenant a conscience et accepte de s'insérer dans un transport international. Mais dans le dossier qui nous est soumis, ce n'est nullement cet

aspect qui est en cause mais seulement la volonté de contester la qualité de transporteur pour y substituer celle de dépositaire.

► L'arrêt attaqué

La cour d'appel a jugé que:

- «la lettre de voiture qui constitue le contrat de transport prévoyait comme fin à l'exécution du contrat de transport, la remise physique de la marchandise au destinataire final, Orange ou Bouygues, sans rupture de charge pendant le transport, nonobstant un transit chez un prestataire pour faire transiter la marchandise d'un camion à un autre.

- De plus, contrairement à ce que soutient K+N, aucun contrat distinct, prévoyant que Fret Industrie était chargée de réceptionner les marchandises transportées par BAS Transport et de les remettre à Transports Devillard ni aucune facture relative à une prestation séparée de dépôt ou d'entrepôt chez Fret Industrie pour le transit des marchandises sur sa plateforme appelée « cross-dock » ne sont versés aux débats, seule DL service ayant facturé son intervention pour l'acheminement final, et il n'est pas démontré de paiement séparé d'une prestation ou d'un service pour ce passage par la plateforme de transit.

- le fait que Fret Industrie ait déposé plainte suite au vol et déclaré qu'elle avait la garde des marchandises pendant la nuit ne permet pas de séparer cette action de celles couvertes par le contrat de transport de bout en bout, ce d'autant que le représentant de Fret a lui-même déclaré que les marchandises devaient être livrées à [Localité 4] et à [Localité 3], destination finale des marchandises prévue dans la lettre de voiture.

Il nous faudra dire si ces éléments sont de nature à justifier l'application de la CMR et notamment les règles de prescription.

Le commentateur de cet arrêt au Bulletin des Transports et de la Logistique⁴, analyse ainsi cet arrêt:

► La prestation de transit des marchandises faisant partie intégrante du contrat de transport, l'action intentée par le commissionnaire contre le sous-commissionnaire découlait de ce transport. Par conséquent, la prescription annale prévue par la CMR s'appliquait ici. Attention, d'autres conditions étaient nécessaires : tout d'abord, il faut avoir affaire à un transport routier international de marchandises (c'était bien le cas ici, les produits ayant voyagé depuis les Pays-Bas jusqu'en France). Autre condition, la CMR s'applique en l'absence de rupture de charge (en l'espèce, les palettes n'ont fait que transiter sur le « cross-dock », passant directement d'un camion à un autre). Ainsi, l'arrêt indique que le cross-docking - qui permet de supprimer la phase de stockage, réduisant ainsi l'entrepôt à un lieu de transit - est considéré comme une opération n'impliquant pas de rupture de charge, quand bien même les palettes transitent d'un véhicule à un autre.

► Par cette décision, la cour d'appel élargit les actions pouvant découler des contrats de transport ; elle n'a d'ailleurs pas manqué de rappeler que la chambre commerciale de la Cour de cassation avait jugé que l'action directe (C. com., art. L. 132-8) faisait

⁴Bulletin des Transports et de la Logistique, N° 3963, 4 mars 2024

partie de ces actions, qui ne sont pas limitées aux parties du contrat de transport. On comprend mieux la solution retenue.

Il nous faudra dire si le transport international a pris fin lors de l'arrivée des marchandises chez la société DHL, qui, par conséquent, se trouvait dépositaire et non transporteur ou si le contrat perdure de bout en bout même en cas de transport successif, le seul transfert des marchandises sur une plateforme ne constituant pas une «rupture de charge»