



INFORMATION relative au rapport du conseiller rapporteur

Le présent rapport a été établi par un magistrat de la Cour de cassation, désigné conseiller rapporteur, en vue d'instruire une affaire (le « pourvoi en cassation ») soumise à la Cour de cassation. Au vu de ce rapport et des autres documents de la procédure, et après en avoir délibéré dans une formation de jugement comportant plusieurs juges, la Cour de cassation a tranché l'affaire par un arrêt, également diffusé sur Judilibre. Ce rapport est un document de travail préparatoire établi, d'abord, à l'intention des magistrats du siège de la Cour appelés à trancher l'affaire. Ces magistrats sont des spécialistes de la question de droit examinée dans le rapport, qui n'a dès lors pas vocation à faire une présentation doctrinale de l'état du droit, mais à procéder à l'analyse de la procédure, des éléments de droit pertinents et des éventuels enjeux juridiques de l'affaire. Conformément au principe du contradictoire, ce document est également communiqué aux parties ou à leurs avocats, ainsi qu'à l'avocat général. Enfin, ce rapport fournit une analyse à l'issue de laquelle le conseiller rapporteur ne donne pas son avis, lequel est soumis au secret du délibéré. Le rapport est donc toujours complété par deux autres documents établis par le rapporteur à l'intention des autres magistrats de la formation de jugement : une note d'avis et le ou les projets d'arrêts qu'il a préparés. Ces documents ne sont pas accessibles sur Judilibre.

N° A2420106	10 novembre 2025	CO	
Décision attaquée : 7 mai 2024 de la cour d'appel de Paris			

la société CNA Insurance Compagny Limited C/ la société CEVA Air & Ocean International SE	
rapporteur : Hélène Guillou	RAPPORT

TABLEAU SYNOPTIQUE DU RAPPORTEUR	
Identification du ou des points de droit à juger	questions identifiées en dehors des griefs disciplinaires
Formation proposée (lorsque l'affaire n'est pas déjà audiencée)	☒ formation restreinte

	☐ formation de section ☐ option possible : formation restreinte ou de section
En cas de publication de l'arrêt à rendre, intérêt de la diffusion du rapport sur Judilibre	☐ Oui ☒ Non

1 - Rappel des faits et de la procédure

Le 1^{er} octobre 2018, la société Petzl a confié le transport de trois cent vingt-huit colis de textiles, soit 2 070 kilogrammes en poids brut, de la Chine vers la France à la société Bollore logistics qui les a empotés dans un conteneur de groupage, afin de procéder à un envoi unique de dix-neuf tonnes.

Le 2 juillet 2018, le conteneur débarqué au port de [Etablissement 1] a été pris en charge par les transports Lardon, sous lettre de voiture n° 095563 [1](#), afin d'être livré dans les entrepôts de la société Bolloré logistics à [Localité 1].

En cours d'acheminement, la remorque et le conteneur ont pris feu.

La société Petzl a déclaré ce sinistre à son assureur la société CNA insurance company, (la CNA), qui, après expertise, l'a indemnisée à concurrence de la somme de 44 631,76 euros.

Le 2 octobre 2019, la CNA a assigné la société Bolloré logistics devant le tribunal de commerce de Paris en paiement de la somme de 45 723,76 euros en principal (perte de marchandise et frais de transport).

Par jugement du 27 mai 2021, le tribunal de commerce de Paris a :

- débouté la société Bollore logistics de sa demande d'irrecevabilité de l'action de CNA ;
- condamné la société Bollore logistics à payer à la société de droit étranger CNA une somme de 6 624 euros en réparation du préjudice subi par la société de droit étranger CNA , déboutant la société de droit étranger CNA du surplus de sa demande ;
- débouté les parties de leurs demandes autres, plus amples ou contraires ;
- condamné la société de droit étranger CNA à payer à la société Bollore logistics la somme de 1 500 euros au titre de l'article 700 du code de procédure civile, déboutant la société Bolloré Logistics pour le surplus ;

Par arrêt du 7 mai 2024, la cour d'appel a confirmé cette décision en toutes ses dispositions.

C'est la décision attaquée par un **pourvoi de la CNA formé le 19 septembre 2024.**

Procédure devant la Cour de cassation

Pourvoi	N° A2420106
	Du 19 septembre 2024
Mémoire ampliatif	Déposé le 20 janvier 2025 (article 700 CPC : 5 000 euros).

Mémoires en défense et pourvois incidents	- Mémoire en défense de la société Bolloré logistics, désormais dénommée Ceva Air et Ocean international : déposé le 20 mars 2025 (article 700 CPC : 4 700 euros).
---	--

La procédure semble régulière et l'affaire en état d'être jugée.

2 - Exposé des moyens

2.1 - MOYEN UNIQUE

La société CNA fait grief à l'arrêt de ne condamner la société Bolloré Logistics à ne lui payer que la somme de 6 624 euros en réparation de son préjudice et de rejeter le surplus de sa demande et de ses demandes autres

B1 Violation des dispositions des contrats type transport (2.4 et 13.1 du contrat-type commission de transport et 22.1 du contrat-type transport public routier de marchandises et des articles 1103 et 1199 du code civil .

La cour d'appel aurait à tort appliqué les limitations de responsabilité applicables aux envois supérieurs ou égaux à 3 tonnes (20 euros par kg sans pouvoir dépasser 3200 euros par tonne), le conteneur de groupage faisant 19 tonnes, alors qu'elle n'aurait dû prendre en considération que le poids de l'envoi au sens de l'article 2.4 du contrat type de commission de transport applicable aux envois inférieurs à trois tonnes (33 euros par kg dans le maximum de 1000 euros par colis perdu).

B2 violation des mêmes dispositions: la cour d'appel n'aurait pas tiré les conséquences légales de ses propres constatations en appliquant la limitation applicables aux envois supérieurs à 3 tonnes alors qu'elle constatait que l'envoi était de 2,07 tonnes

B3: mêmes violations

La cour d'appel aurait retenu à tort la limitation de responsabilité applicable aux envois de plus de 3 tonnes au motif que le commissionnaire de transport ne peut encourir du fait de son substitué une responsabilité supérieure à celle applicable s'il avait effectué lui même le transport , alors que le substitué n'aurait encouru que la responsabilité applicable aux envois de moins de 3 tonnes.

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

Calcul de la limitation de responsabilité en cas de groupage: faut-il déterminer les limites de responsabilité prévues par le contrat type au regard du seul envoi de l'expéditeur initial ou au regard du poids total du transport groupé par le commissionnaire de transport ? (plus ou moins de 3 tonnes)

5 - Discussion citant les références de jurisprudence et de doctrine

En l'espèce la responsabilité du commissionnaire de transport qui est recherchée est celle relevant de sa garantie du fait de son substitué, la société Lardon, et non sa responsabilité personnelle.

Lorsque sa responsabilité est recherchée du fait de son substitué, le commissionnaire de transport peut se prévaloir des limitations de responsabilité applicable à celui-ci.

[Com., 29 novembre 1994, pourvoi n° 92-21.021, Bulletin 1994 IV N° 360](#)

[Com., 29 mars 2023, pourvoi n° 21-10.017](#)

Un arrêt ancien retient aussi que «responsable de la totalité du transport vis-à-vis de la société Ferrasse, il ne pouvait encourir une responsabilité plus lourde que s'il avait exécuté lui-même le transport»

[Com., 22 juillet 1986, pourvoi n° 85-10.245, Bulletin 1986 IV N° 188 p 160](#)

Les limitations de responsabilité sont fixées par l'article 22.1 du contrat type de transport, issu du décret n° 2017-461 du 31 mars 2017, dispose que :

« Le transporteur est tenu de verser une indemnité pour la réparation de tous les dommages justifiés dont il est légalement tenu pour responsable, résultant de la perte totale ou partielle ou de l'avarie de la marchandise. Hors les cas de dol et de faute inexcusable du transporteur, l'indemnisation du préjudice prouvé, direct et prévisible, s'effectue dans les limites suivantes :

- **pour les envois inférieurs à trois tonnes** , cette indemnité ne peut excéder **33 € par kilogramme** de poids brut de marchandises manquantes ou avariées pour chacun des objets compris dans l'envoi, sans pouvoir dépasser 1 000 € par colis perdu, incomplet ou avarié, quels qu'en soient le poids, le volume, les dimensions, la nature ou la valeur ;

- **pour les envois égaux ou supérieurs à trois tonnes** , elle ne peut excéder **20 € par kilogramme** de poids brut de marchandises manquantes ou avariées pour chacun des objets compris dans l'envoi, sans pouvoir dépasser, par envoi perdu, incomplet ou avarié quels qu'en soient le poids, le volume les dimensions, la nature ou la valeur, une somme supérieure au produit du poids brut de l'envoi exprimé en tonnes multiplié par 3 200 €.

Le transporteur a, en l'espèce, reçu de la société Bolloré logistics, commissionnaire de transport, 19 tonnes de marchandises. Mais seules 2,07 tonnes avaient été remises par la société Petzl, à la société Bolloré logistics.

Il semble qu'en l'espèce, c'est également la société Bolloré logistics qui a remis au transporteur les 17 autres tonnes. C'est en tout cas ce qui ressort de l'arrêt qui retient:

La société Petzl a, suivant facture du 1er octobre 2018, confié à la SA Bolloré logistics, ci-après dénommée Bolloré, le transport de trois cent vingt-huit colis de textiles, soit 2 070 kilogrammes en poids brut, de la Chine vers la France. **Bolloré a emporté les marchandises dans un conteneur de groupage, afin de procéder à un envoi unique de dix-neuf tonnes.** Le 2 juillet 2018, le conteneur débarqué au port de [Etablissement 1] a été pris en charge par les transports Lardon, sous lettre de voiture n° 095563, **afin d'être livré dans les entrepôts de Bolloré à [Localité 1].**

(...)

Si l'appelant soutient à bon droit que le montant de l'indemnisation due à Bolloré, commissionnaire, est limité à celui dû par le substitué, il applique un calcul à partir des mauvaises données chiffrées. En effet, comme le rappelle à juste titre l'intimé, ce n'est pas le colisage de l'envoi confié par PETZL à Bolloré qui doit servir de base de calcul (2,07 tonnes) mais **le colisage de l'envoi confié par Bolloré à son substitué (19 tonnes)** , la réparation due par le commissionnaire de transport étant limitée à celle encourue par le substitué dans le cadre de l'envoi qui lui est confié et l'envoi étant circonscrit, selon l'article 2.6 du contrat type de transport, au même donneur d'ordre et au même destinataire.

Selon le MA, si le commissionnaire de transport décide d'une expédition en groupage en adjoignant aux marchandises que son propre donneur d'ordre a mis à sa disposition, celles que lui ont confiées d'autres donneurs d'ordre, cette circonstance doit être indifférente et seul le poids brut total des marchandises que son donneur d'ordre lui a remis doit déterminer les limites. Il en déduit que le commissionnaire de transport ne peut, au prétexte

d'une expédition en groupage, opposer à son propre donneur d'ordre le poids total de la marchandise qu'il a confiée à son substitué.

Dans une affaire où un chargement de 64 cartons avait été remis au commissionnaire de transport avait été palettisé en 2 palettes, nous avons jugé que le transporteur n'est responsable qu'à hauteur de ce qu'il reçoit et que le calcul devait donc s'opérer sur la base des deux palettes et non des 64 cartons remis par le chargeur, de sorte que le commissionnaire de transport, dont la responsabilité était recherchée en qualité de garant du fait de son substitué, ne devait en répondre qu'à hauteur de deux fois la somme de 750 euros, somme limite prévue par l'article 21 du contrat type transport alors applicable pour les envois inférieurs à 3 tonnes.

[Com., 5 décembre 2006, pourvoi n° 04-19.385, Bull. 2006, IV, n° 240](#)

Mais, en l'espèce, la question est un peu différente car la cour d'appel, tout en calculant la limite de l'indemnisation sur le seul poids du colis afférent à cet envoi, soit 2070 kg (donc inférieure à 3 tonnes), a fait application de la limite applicable au poids total de la marchandise reçue par le transporteur, soit les 3 200 euros par tonnes prévus pour les envois égaux ou supérieurs à 3 tonnes en se fondant sur le fait que ce commissionnaire de transport (La société Bolloré logistique) a bien remis à son substitué, non pas 2070 kg mais 19 tonnes.

Selon le Lamy transport tome 1 n° 616, a)

«Les relations groupeurs/expéditeurs relèvent du contrat de commission. Au même titre que les transporteurs, les commissionnaires, depuis l'avènement du contrat type « commission » (institué par D. no 2013-293, 5 avr. 2013, JO 7 avr.) bénéficient de limitations d'indemnité réglementaires. Bâties à l'identique de celles pour les envois de 3 tonnes et plus relevant du contrat type général (voir no 571), elles sont arrêtées à 20 € par kilo et 5 000 € par tonne pour l'ensemble de l'envoi.

Ainsi, la responsabilité des groupeurs est désormais limitée à ces montants en cas de faute personnelle. **Elle découle en revanche du contrat type général en cas de faute du transporteur, en vertu du principe selon lequel le commissionnaire ne peut pas être plus responsable vis-à-vis de son client que le substitué fautif ne l'est légalement envers lui-même.**

Le poids total de l'envoi déterminera alors les limitations à appliquer .

On peut aussi relever un cas pratique au Bulletin des Transports et de la Logistique, N° 3573, 13 novembre 2015 Groupage et regroupement

«l'expéditeur remet 1 T de marchandises au transporteur qui les rassemble en un lot confié à un sous-traitant. Si malheur arrive au tout, à combien la réparation se montera-t-elle ? Le donneur d'ordre ayant remis 1 T, c'est sur cette base qu'il faudra l'indemniser. En revanche, le transporteur qui a pris en charge 3 T sera en droit d'invoquer les plafonds correspondants. Autre illustration : le client remet 10 colis au transporteur qui en fait 2 palettes avant de les faire enlever par un sous-traitant. En cas de disparition totale, la réparation due au chargeur s'effectuera sur la base des 10 supports, celle exigible de l'affrété portant uniquement sur les 2 acceptés. C'est à cette seule hauteur qu'il devra garantir l'affrétéur (la limite au kilo venant en général sauver le tout)

Dans une affaire ayant fait l'objet de l'arrêt [Com., 9 février 2016, pourvoi n° 14-24.219, Bull. 2016, IV, n° 27](#), une société avait confié de la marchandise à un transporteur «selon un ordre de transport et une lettre de voiture de groupage du 20 avril 2010 »

Le donneur d'ordre étant unique de même que le destinataire, et le transport d'un lieu de chargement unique à un lieu de déchargement unique la cour d'appel a été approuvée de

retenir l'existence d'un seul envoi en se conformant à la définition de l'envoi donné par l'article 2.1 du contrat type précité, peu important l'émission de plusieurs lettres de voiture.

Dans un autre arrêt [Com., 20 mars 2019, pourvoi n° 17-27.168](#), la chambre commerciale a jugé que:

L'article 2.1 du contrat type général définit l'envoi comme la quantité de marchandises, emballage et support de charge compris, mise effectivement, au même moment, à la disposition d'un transporteur **et dont le transport est demandé par un même donneur d'ordre pour un même destinataire d'un lieu de chargement unique à un lieu de déchargement unique et faisant l'objet d'un même contrat de transport** ; qu'ayant relevé que les huit cent quatre-vingt-douze colis de marchandises devaient être distribués à cent vingt-neuf boutiques, la cour d'appel en a exactement déduit, en l'absence d'un transport demandé pour un même destinataire, le donneur d'ordre fût-il unique, qu'il ne s'agissait pas d'un seul envoi et que la limitation de réparation prévue par l'article 21 du contrat type général pour les envois égaux ou supérieurs à trois tonnes était inapplicable, dès lors que les envois à chacune des boutiques étaient d'un poids inférieur à trois tonnes ;

Il doit donc au préalable être rappelé ce qu'est un envoi au sens du contrat type.

Selon l'article 2.6 du contrat type susvisé qui définit l'envoi :

«Par envoi, on entend la quantité de marchandises, emballage et support de charge compris, mise effectivement, au même moment, à la disposition d'un transporteur et dont le transport est demandé par un même donneur d'ordre pour un même destinataire d'un lieu de chargement unique à un lieu de déchargement unique et faisant l'objet d'un même contrat de transport.»

Dès lors, quel est en l'espèce l'envoi ? Est-ce le chargement des 19 tonnes si le même donneur d'ordre, qui peut être l'expéditeur, le commissionnaire de transport ou autre, qui conclut le contrat de transport avec le transporteur a prévu un même destinataire et des lieux de chargement et de déchargement uniques ? En l'espèce le chargement lorsque la société Lardon en a pris possession en vue de le livrer dans les entrepôts de Bolloré à [Localité 2], était de 19 tonnes au total le commissionnaire de transport ayant groupé les envois.

Selon les conclusions de la société CNA devant la cour d'appel la lettre de voiture «fait état d'un poids supérieur à 3 tonnes» (conclusions CNA, prod n° 2, page 7) et «le groupage prévoyait des destinataires distincts» (conclusions page 8)

Si tel est le cas faut-il considérer que l'envoi était de moins de 3 tonnes quand bien même il aurait été groupé ?

Dans ses conclusions devant la cour d'appel (prod n° 3) la société Bolloré logistics a précisé que:

- La société Petzl a chargé la société Bolloré logistics d'organiser le transport en groupage maritime de 328 colis (2.070 Kg) depuis la Chine, jusqu'à chez Petzl Eybens.
- Dans le même temps, la société Bolloré Logistics s'était également vu confier **par d'autres donneurs d'ordre** le transport de leurs marchandises qui devaient être acheminées **en différents lieux situés en France** .

Il nous faudra dire si tel est le cas et si les éléments retenus par la cour d'appel sont suffisants en l'espèce:

Ce n'est pas le colisage de l'envoi confié par Petzl à Bolloré qui doit servir de base de calcul (2,07 tonnes) mais le colisage de l'envoi confié par Bolloré à son substitué (19 tonnes), la réparation due par le commissionnaire de transport étant limitée à celle encourue par le substitué dans le cadre de l'envoi qui lui est confié et l'envoi étant circonscrit, selon l'article 2.6 du contrat type de transport, au même donneur d'ordre et au même destinataire.

Il en résulte que la limitation de l'indemnisation doit être celle applicable pour les envois de plus de trois tonnes, à savoir : $19 \times 3\,200 = 60\,800$ euros.

L'application de la limitation prévue pour les envois de plus de 3 tonnes est en effet de 20 euros par kg de marchandises manquantes ou avariées soit $19\,000 \times 20$ euros = 380 000 euros, sans pouvoir dépasser 3 200 euros par tonnes, soit 60 800 euros

Dans un second temps, la cour d'appel, qui a donc retenu la limitation applicable à un envoi de plus de 3 tonnes, constatant que cela aboutissait à faire encourir au commissionnaire de transport une responsabilité plus lourde que s'il avait effectué lui-même le transport (*sous entendu de 2070 kg*), en application du principe rappelé en page 3 du présent rapport et a réduit la limitation au seul poids transporté effectivement pour Petzl, soit 2,07 tonnes, mais en lui appliquant les limites prévues pour les envois de plus de 3 tonnes : $2,07 \times 3\,200 = 6\,624$ euros.

La troisième branche soutient que ce calcul méconnaît la responsabilité qu'aurait encouru le commissionnaire de transport s'il avait effectué lui-même le transport puisqu'il aurait été exposé à la limitation suivante:

- application des limitations posées pour les envois inférieurs à 3 tonnes, soit 33 euros par kg transporté ²
- application de la limitation de 33 euros par kg transporté, soit $33 \times 2070 = 68\,310$ euros.

Il nous faudra apprécier le mérite de cette motivation.

¹Non produite

² Dans la limite de 1000 euros par colis perdu incomplet ou avarié. L'arrêt précise que la société Petzl a confié 328 colis.