

COMM

CH.B

COUR DE CASSATION

Audience publique du 29 mars 2023

Rejet

M. VIGNEAU, président

Arrêt n° 235 FS-B+R

Pourvoi n° X 21-10.017

R É P U B L I Q U E F R A N Ç A I S E

A U N O M D U P E U P L E F R A N Ç A I S

ARRÊT DE LA COUR DE CASSATION, CHAMBRE COMMERCIALE, FINANCIÈRE ET ÉCONOMIQUE, DU 29 MARS 2023

1°/ La société Suez international, société par actions simplifiée, dont le siège est [Adresse 1], anciennement dénommée société Degremont,

2°/ la société Samra Wastewater Treatment Plant Company LTD, dont le siège est [Adresse 10], (Jordanie),

ont formé le pourvoi n° X 21-10.017 contre l'arrêt rendu le 3 novembre 2020 par la cour d'appel de Paris (pôle 5, chambre 16 - chambre commerciale internationale), dans le litige les opposant :

1°/ à la société Bolloré Logistics, société anonyme, dont le siège est [Adresse 2], venant aux droits de la société Someport Walon,

2°/ à la société Consolidated Shipping Services, société de droit des Émirats Arabes Unis, dont le siège est [Adresse 11] (Émirats Arabes Unis),

défenderesses à la cassation.

La société Bolloré Logistics a formé un pourvoi incident éventuel contre le même arrêt.

Les demanderesses au pourvoi principal invoquent, à l'appui de leur recours, quatre moyens de cassation.

La demanderesse au pourvoi incident éventuel invoque, à l'appui de son recours, un moyen de cassation.

Sur le rapport de Mme Kass-Danno, conseiller référendaire, les observations de la SARL Ortscheidt, avocat des sociétés Suez international et Samra Wastewater Treatment Plant Company LTD, de la SARL Corlay, avocat de la société Bolloré Logistics, et l'avis de Mme Henry, avocat général, après débats en l'audience publique du 7 février 2023 où étaient présents M. Vigneau, président, Mme Kass-Danno, conseiller référendaire rapporteur, Mme Vaissette, conseiller doyen, Mmes Vallansan, Bélaival, Fontaine, M. Riffaud, Mmes Boisselet, Guillou, MM. Bedouet, Calloch, conseillers, M. Boutié, conseiller référendaire, Mme Henry, avocat général, et Mme Mamou, greffier de chambre,

la chambre commerciale, financière et économique de la Cour de cassation, composée, en application de l'article R. 431-5 du code de l'organisation judiciaire, des président et conseillers précités, après en avoir délibéré conformément à la loi, a rendu le présent arrêt.

Faits et procédure

1. Selon l'arrêt attaqué (Paris, 3 novembre 2020), la société Samra Wastewater Treatment Plant Company LTD (la société Samra) a conclu un contrat pour l'extension d'une usine de traitement d'eau en Jordanie avec la société Degremont, laquelle a chargé la société Someport Walon (la société Someport) d'organiser le transport de deux tours de désulfuration au départ de [Localité 4] (Espagne) et à destination de [Localité 6] (Jordanie), via les ports de [Localité 9] (Espagne) et de [Localité 7] ([Localité 5] - Emirats Arabes Unis). La société Someport a confié la réalisation matérielle de la phase routière du transport entre [Localité 4] et [Localité 9] à la société Universal Global Logistics et celle de la dernière phase terrestre sur le trajet de [Localité 7] jusqu'au site de livraison en Jordanie à la société Consolidated Shipping Services (la société CSS), laquelle en a confié l'exécution à la société Flagship Emirates (la société Flagship).

2. Ayant constaté, le 9 avril 2014, des désordres sur les deux tours de désulfuration lors de leur livraison sur le site jordanien, la société Degremont, devenue la société Suez international (la société Suez), et la société Samra ont assigné en indemnisation la société Someport, aux droits de laquelle est venue la société Bolloré Logistics (la société Bolloré), laquelle a appelé en garantie la société CSS.

Examen des moyens

Sur le troisième moyen du pourvoi principal, pris en sa première branche, et sur le quatrième moyen du pourvoi principal, pris en ses première et deuxième branches

3. En application de l'article 1014, alinéa 2, du code de procédure civile, il n'y a pas lieu de statuer par une décision spécialement motivée sur ces moyens qui ne sont manifestement pas de nature à entraîner la cassation.

Sur le premier moyen du pourvoi principal

Enoncé du moyen

4. Les sociétés Suez et Samra font grief à l'arrêt de limiter la condamnation de la société Bolloré à la somme globale de 69 600 euros avec intérêts au taux légal au titre de l'indemnisation de leur préjudice subi sur la tour n° 1000009595 et de rejeter le surplus de leurs demandes, alors :

« 1°/ que le commissionnaire de transport, présumé responsable de la bonne fin du transport, est tenu d'une obligation générale de résultat ; que lorsque la faute personnelle du commissionnaire est "prouvée" conformément à l'article 13.2 du contrat-type annexé à l'article D. 1432-3 du code des transports, le lien de causalité est présumé lorsqu'il est constaté que le dommage est survenu pendant les opérations de transport ; qu'en statuant comme elle l'a fait, après avoir constaté, d'une part la faute de la société Bolloré consistant à n'avoir pas assuré la présence d'une escorte du convoi tout au long du trajet et, d'autre part, que "les dommages sont survenus à l'occasion du déplacement physique de la marchandise par la voie terrestre qui avait été exécuté sur le trajet précité par la société Flagship Emirates", motifs pris que "rien ne permet de confirmer l'existence d'un lien de causalité direct entre l'absence d'une escorte sur une partie du trajet et ces dommages, ni même que la présence d'une telle escorte, dont il n'est pas contesté au surplus qu'elle a été présente sur une partie du trajet, aurait été de nature à prévenir ou empêcher de tels dommages dont la cause n'a pas été élucidée", cependant que compte tenu de l'obligation de résultat pesant sur la société Bolloré, le lien de causalité entre la faute avérée et le dommage survenu pendant les opérations de transport était présumé, la cour d'appel a violé les articles 5.1 et 13 du contrat-type de commission de transport annexé à l'article D. 1432-3 du code des transports, ensemble les articles L. 132-5 du code de commerce et D. 1432-3 du code des transports ;

2°/ qu'en statuant comme elle l'a fait, après avoir constaté qu'"il ressort que les dommages sont le fruit probable d'une collision lors du transport terrestre de la marchandise qui a été exécuté par la société Flagship", sans prendre en compte, comme il lui était demandé, le caractère indispensable de l'escorte affectée à un convoi de transport exceptionnel en vue de sécuriser le trajet et d'éviter les obstacles susceptibles de provoquer un heurt ou une collision avec la marchandise, la cour d'appel a privé sa décision de base légale au regard des articles 5.1 et 13 du contrat-type de commission de transport annexé à l'article D. 1432-3 du code des transports, ensemble les articles L. 132-5 du code de commerce et D. 1432-3 du code des transports. »

Réponse de la Cour

5. Selon l'article L. 132-5 du code de commerce, le commissionnaire de transport est garant des avaries ou pertes de marchandises et effets, s'il n'y a stipulation contraire dans la lettre de voiture, ou force majeure.

6. Il résulte des articles 13 et 13.2 du contrat-type résultant du décret n° 2013-293 du 5 avril 2013 que si le commissionnaire de transport est présumé responsable des dommages résultant du transport, de son organisation et de l'exécution des prestations accessoires et des instructions spécifiques, l'indemnisation du préjudice prouvé, direct et prévisible résultant de sa faute personnelle est, sauf faute intentionnelle ou inexcusable, limitée dans les termes prévus à l'article 13.2.1 du même contrat-type.

7. Il en résulte que le commissionnaire de transport n'engage sa responsabilité pour son fait personnel que lorsque celui-ci est à l'origine des avaries ou pertes de marchandises.

8. Après avoir relevé, d'une part, que les dommages constatés sur la tour n° 1000009595 avaient été causés lors du trajet par voie terrestre depuis [Localité 7] à [Localité 5] jusqu'au site de livraison en Jordanie, lequel avait été confié à la société Flagship, d'autre part, que les sociétés Suez et Samra soutenaient que le commissionnaire de transport avait commis une faute personnelle en n'assurant pas au transport routier une escorte permanente et en ne s'étant pas assuré au préalable d'un itinéraire adapté par son substitué, l'arrêt retient, en premier lieu, que les sociétés Suez et Samra ne justifient pas avoir sollicité du commissionnaire un itinéraire précis pour assurer l'acheminement en Jordanie et que rien n'indique que l'itinéraire choisi était inapproprié, en second lieu que s'il ne peut être établi la présence d'une escorte entre les 6e et 24e jours, correspondant au trajet entre le site de [Localité 8] et la frontière jordanienne [Localité 3] avec l'Arabie Saoudite, il n'est pas établi que l'absence d'escorte sur cette partie du trajet a pu être à l'origine des dommages

constatés à l'arrivée, de sorte qu'il n'est pas démontré l'existence d'un lien de causalité direct entre cette absence sur une partie du trajet et les dommages constatés ni même que la présence d'une telle escorte aurait été de nature à prévenir ou empêcher de tels dommages dont la cause n'a pas été élucidée. Il ajoute que les dommages sont le fruit probable d'une collision lors du transport terrestre de la marchandise qui a été exécuté par la société Flagship et n'ont pas été la conséquence d'un manquement du commissionnaire à ses propres obligations nées du contrat de commission de transport.

9. Ayant ainsi fait ressortir que les avaries n'avaient pas été causées par le fait personnel du commissionnaire, la cour d'appel, qui n'était pas tenue de procéder à une recherche que ses énonciations rendaient inopérante, en a exactement déduit que les demandes d'indemnisation formées contre la société Bolloré, venant aux droits de la société Someport, au titre de sa responsabilité personnelle devaient être rejetées.

10. Le moyen n'est donc pas fondé.

Sur le deuxième moyen du pourvoi principal

Énoncé du moyen

11. Les sociétés Suez et Samra font le même grief à l'arrêt, alors :

« 1°/ qu'en considérant qu'il ressort de l'article 13.1 du contrat-type annexé à l'article D. 1432-3 du code des transports "que le commissionnaire de transport doit en toutes circonstances pouvoir bénéficier de limitations de responsabilité vis-à-vis de son commettant, soit celles émanant de la loi applicable à la responsabilité de son ou de ses substitués, soit, en l'absence de telles limitations légales prévues, celles prévues par le contrat-type de commission de transport" et qu'"en conséquence, conformément à l'article 13.1 du contrat-type précité, les limites d'indemnisation applicables à la société Someport sont réputées être identiques "à celles relatives à la responsabilité personnelle du commissionnaire de transport", cependant que l'article 13.1 prévoit de substituer aux limitations de responsabilité des substitués, parce qu'elles sont inopposables au commettant qui n'a pas pu les accepter, celles relatives à la mise en jeu de la responsabilité personnelle du commissionnaire, de sorte qu'en l'absence de toute limitation de responsabilité des substitués, le commissionnaire de transport responsable du fait de ses substitués ne peut opposer au commettant les limites d'indemnisation qu'il était en droit d'opposer au titre de sa responsabilité personnelle, la cour d'appel a violé par fausse application l'article 13.1 du contrat-type, annexé à l'article D. 1432-3 du code des transports, ensemble l'article D. 1432-3 du code des transports ;

2°/ qu'en considérant qu'il ressort de l'article 13.1 du contrat-type "que le commissionnaire de transport doit en toutes circonstances pouvoir bénéficier de limitations de responsabilité vis-à-vis de son commettant, soit celles émanant de la loi applicable à la responsabilité de son ou de ses substitués, soit, en l'absence de telles limitations légales prévues, celles prévues par le contrat-type de commission de transport" et qu'"en conséquence, conformément à l'article 13.1 du contrat-type précité, les limites d'indemnisation applicables à la société Someport sont réputées être identiques "à celles relatives à la responsabilité personnelle du commissionnaire de transport", cependant qu'en qualité de garant d'un de ses substitués, le commissionnaire de transport endosse la même responsabilité que celle de ses substitués, ce qui induit qu'il ne peut être ni plus ni moins responsable qu'eux à l'égard de son client et ne peut opposer à ce dernier les limites d'indemnisation qu'il était en droit d'opposer au titre de sa responsabilité personnelle, la cour d'appel a violé l'article L. 132-6 du code de commerce et l'article 13.1 du contrat-type annexé à l'article D. 1432-3 du code des transports, ensemble l'article D. 1432-3 du code des transports. »

Réponse de la Cour

12. Après avoir exactement énoncé qu'aux termes de l'article 13.1 du contrat-type de commission de transport résultant du décret n° 2013-293 du 5 avril 2013, la réparation du préjudice prouvé due par le commissionnaire de transport au titre de sa responsabilité du fait des substitués est limitée à celle encourue par le substitué dans le cadre de l'envoi qui

lui est confié et que lorsque les limites d'indemnisation des substitués ne sont pas connues ou ne résultent pas de dispositions impératives, légales ou réglementaires, elles sont réputées identiques à celles relatives à la responsabilité personnelle du commissionnaire de transport, l'arrêt retient que la société Someport est garante de la société CSS en sa qualité de commissionnaire intermédiaire ainsi que des substitués de cette dernière, et notamment la société Flagship.

13. Puis il relève, s'agissant des relations avec la société de droit émirati CSS, qu'aucun contrat n'est produit aux débats et qu'en application de l'article 348 du code de commerce des Emirats Arabes Unis relatif à la responsabilité des commissionnaires de transport, si « un commissionnaire de transport peut stipuler qu'il s'exonère entièrement ou partiellement de sa responsabilité pour perte, dommage ou retard dans la livraison des marchandises transportées », la « condition de l'exonération de responsabilité doit être écrite, à défaut elle est nulle et non avenue ». Il en déduit qu'il n'existe aucune limitation de responsabilité au profit de la société CSS en sa qualité de commissionnaire de transport.

14. L'arrêt retient encore que la société de droit émirati Flagship, transporteur routier, ne peut se prévaloir d'aucune limitation légale de responsabilité en cas de détérioration de la marchandise, dès lors qu'aux termes de l'article 309 du code de commerce des Emirats Arabes Unis, « Toute clause exonérant le transporteur de sa responsabilité pour la perte totale ou partielle ou la détérioration de la marchandise est nulle et non avenue ; par ailleurs, toute clause exonérant le transporteur de cette responsabilité lorsqu'elle découle des actes de ses substitués est nulle et non avenue. 2. Cependant, le transporteur peut stipuler son exonération de responsabilité totale ou partielle pour les retards. »

15. Par ces énonciations, constatations et appréciations, la cour d'appel a exactement retenu que, conformément à l'article 13.1 du contrat-type de commission de transport, les limites d'indemnisation des substitués de la société Someport ne résultant pas de dispositions impératives, légales ou réglementaires, elles sont réputées être identiques à celles relatives à la responsabilité personnelle du commissionnaire de transport, lesquelles sont en application de ce même contrat-type égales à 20 euros par kilogramme de poids brut de marchandise manquante ou avariée sans pouvoir excéder une somme supérieure au produit du poids brut de la marchandise de l'envoi exprimé en tonnes multiplié par 5 000 euros, soit la somme de 69 600 euros pour la tour n° 1000009595 d'un poids de 13 920 kg.

16. Le moyen n'est donc pas fondé.

Sur le troisième moyen du pourvoi principal, pris en sa seconde branche

Énoncé du moyen

17. Les sociétés Suez et Samra font grief à l'arrêt de limiter la condamnation de la société Bolloré à la somme globale de 69 600 euros avec intérêts au taux légal au titre de l'indemnisation de leur préjudice subi sur la tour n° 1000009556 et de rejeter le surplus de leurs demandes, alors « que le commissionnaire de transport, présumé responsable de la bonne fin du transport, est tenu d'une obligation générale de résultat ; qu'en considérant que n'était pas justifiée une faute personnelle de la société Someport, après avoir pourtant constaté que la société Bolloré, venant aux droits de la société Someport, était "présumée responsable de ces dommages en ce qu'ils résultent du transport, de son organisation et de l'exécution des prestations accessoires et des instructions spécifiques", ce dont il s'inférait que les sociétés Suez international et Samra étaient dispensées de rapporter la preuve d'une faute et qu'il appartenait au commissionnaire de démontrer l'existence d'une cause exonératoire, la cour d'appel n'a pas tiré les conséquences de ses propres constatations et a violé les articles 13 du contrat-type de commission de transport annexé à l'article D. 1432-3 du code des transports et L. 132-5 du code de commerce, ensemble l'article D. 1432-3 du code des transports. »

Réponse de la Cour

18. Selon l'article L. 132-5 du code de commerce, le commissionnaire de transport est garant des avaries ou pertes de marchandises et effets, s'il n'y a stipulation contraire dans la lettre de voiture, ou force majeure.

19. Il résulte des articles 13 et 13.2 du contrat-type résultant du décret n° 2013-293 du 5 avril 2013 que si le

commissionnaire de transport est présumé responsable des dommages résultant du transport, de son organisation et de l'exécution des prestations accessoires et des instructions spécifiques, l'indemnisation du préjudice prouvé, direct et prévisible résultant de sa faute personnelle est, sauf faute intentionnelle ou inexcusable, limitée dans les termes prévus à l'article 13.2.1 du même contrat-type.

20. Il en résulte que le commissionnaire de transport n'engage sa responsabilité pour son fait personnel que lorsque celui-ci est à l'origine des avaries ou pertes de marchandises.

21. L'arrêt constate que les dommages affectant la tour n° 1000009556 sont survenus lors du trajet de pré-acheminement entre [Localité 4] et [Localité 9] et qu'il n'est pas justifié, ni même soutenu, que la société Someport avait commis une faute personnelle relative à cette phase du trajet qu'elle était chargée d'organiser.

22. De ces constatations et appréciations, la cour d'appel a exactement déduit que la responsabilité de la société Bolloré, venant aux droits de la société Someport, n'était pas encourue de son fait personnel mais du fait de son substitué, la société Universal Global Logistics, chargée de la réalisation des opérations de transport sur la phase litigieuse.

23. Le moyen n'est donc pas fondé.

Sur le quatrième moyen du pourvoi principal, pris en ses troisième et quatrième branches

Énoncé du moyen

24. Les sociétés Suez et Samra font le même grief à l'arrêt, alors :

« 3°/ qu'en considérant qu'aucune limitation légale de responsabilité n'étant connue ni même soutenue par la société Bolloré au profit de ce substitué, il convient en application de l'article 13.1 précité et pour les mêmes motifs évoqués ci-dessus, d'appliquer des limitations "réputées identiques à celles relatives à la responsabilité personnelle du commissionnaire de transport", cependant que l'article 13.1 prévoit de substituer aux limitations de responsabilités des substitués, parce qu'elles sont inopposables au commettant qui n'a pas pu les accepter, celles relatives à la mise en jeu de la responsabilité personnelle du commissionnaire, de sorte qu'en l'absence de toute limitation de responsabilité des substitués, le commissionnaire de transport responsable du fait de ses substitués ne peut opposer au commettant les limites d'indemnisation qu'il était en droit d'opposer au titre de sa responsabilité personnelle, la cour d'appel a violé par fausse application l'article 13.1 du contrat-type, annexé à l'article D. 1432-3 du code des transports, ensemble l'article D. 1432-3 du code des transports ;

4°/ qu'en considérant qu'aucune limitation légale de responsabilité n'étant connue ni même soutenue par la société Bolloré au profit de ce substitué, il convient en application de l'article 13.1 précité et pour les mêmes motifs évoqués ci-dessus, d'appliquer des limitations "réputées identiques à celles relatives à la responsabilité personnelle du commissionnaire de transport", cependant qu'en qualité de garant de ses substitués, le commissionnaire de transport endosse la même responsabilité de ses substitués, ce qui induit qu'il ne peut être ni plus ni moins responsable qu'eux à l'égard du commettant et ne peut opposer à ce dernier les limites d'indemnisation qu'il était en droit d'opposer au titre de sa responsabilité personnelle, la cour d'appel a violé l'article L. 132-6 du code de commerce et l'article 13.1 du contrat-type annexé à l'article D. 1432-3 du code des transports, ensemble l'article D. 1432-3 du code des transports. »

Réponse de la Cour

25. Après avoir exactement énoncé qu'aux termes de l'article 13.1 du contrat-type de commission de transport, résultant du décret n° 2013-293 du 5 avril 2013, la réparation du préjudice prouvé due par le commissionnaire de transport au titre de sa responsabilité du fait des substitués est limitée à celle encourue par le substitué dans le cadre de l'envoi qui lui est confié et que lorsque les limites d'indemnisation des substitués ne sont pas connues ou ne résultent pas de dispositions impératives, légales ou réglementaires, elles sont réputées identiques à celles relatives à la responsabilité

personnelle du commissionnaire de transport, l'arrêt retient que les dommages causés à la tour n° 1000009556 l'ont été au cours du trajet de pré-acheminement entre [Localité 4] et [Localité 9] et que la responsabilité de la société Someport est encourue en qualité de garante de la société Universal Global Logistics, son substitué. Il ajoute que la limitation légale de responsabilité de cette dernière n'est pas connue ni même alléguée.

26. Par ces énonciations, constatations et appréciations, la cour d'appel a exactement retenu que, conformément à l'article 13.1 du contrat-type de commission de transport, les limites d'indemnisation du substitué de la société Someport ne résultant pas de dispositions impératives, légales ou réglementaires, elles sont réputées être identiques à celles relatives à la responsabilité personnelle du commissionnaire de transport, lesquelles sont en application de ce même contrat-type égales à 20 euros par kilogramme de poids brut de marchandise manquante ou avariée sans pouvoir excéder une somme supérieure au produit du poids brut de la marchandise de l'envoi exprimé en tonnes multiplié par 5 000 euros, soit la somme de 69 600 euros pour la tour n° 1000009556 d'un poids de 13 920 kg.

27. Le moyen n'est donc pas fondé.

PAR CES MOTIFS, et sans qu'il y ait lieu de statuer sur le pourvoi incident éventuel, la Cour :

REJETTE le pourvoi principal ;

Condamne les sociétés Suez international et Samra Wastewater Treatment Plant Company LTD aux dépens ;

En application de l'article 700 du code de procédure civile, rejette la demande formée par les sociétés Suez international et Samra Wastewater Treatment Plant Company LTD et les condamne à payer à la société Bolloré Logistics la somme globale de 3 000 euros ;

Ainsi fait et jugé par la Cour de cassation, chambre commerciale, financière et économique, et prononcé par le président en son audience publique du vingt-neuf mars deux mille vingt-trois.