



**Notice au rapport relative à l'arrêt n° 235 du 29 mars 2023
Pourvoi n° 21-10.017 – Chambre commerciale,
financière et économique**

Le contrat de commission de transport a été défini par la Cour de cassation comme la « convention par laquelle le commissionnaire s'engage envers le commettant à accomplir pour le compte de celui-ci les actes juridiques nécessaires au déplacement d'une marchandise d'un lieu à un autre », cette convention se caractérisant « non seulement par la latitude laissée au commissionnaire d'organiser librement le transport par les voies et les moyens de son choix, sous son nom et sous sa responsabilité, mais aussi par le fait [qu'elle] porte sur le transport de bout en bout »¹.

S'il a la faculté d'assumer lui-même tout ou partie des opérations de transport, le commissionnaire fait en principe intervenir des tiers pour les réaliser. À cette fin, il conclut, en son nom mais pour le compte de son commettant, les actes juridiques nécessaires au déplacement de la marchandise, tels que des contrats de transport, de logistique ou de manutention.

Au-delà de la conclusion d'actes juridiques, il est tenu, en tant qu'organisateur du transport, à d'autres obligations, prévues par le contrat négocié par les parties ou le contrat type de commission de transport, résultant du décret n° 2013-293 du 5 avril 2013, qui a vocation à s'appliquer à titre supplétif. Par exemple, préalablement aux opérations de transport et à leur planification, le commissionnaire doit conseiller

¹ [Com., 16 février 1988, pourvoi n° 86-18.309, Bull. 1988, IV, n° 75.](#)

son client sur l'emballage de la marchandise ou, lorsque l'emballage est inadapté, il est tenu de prévoir un itinéraire ou des modalités de transport appropriés. Il doit également respecter les instructions de son commettant et les transmettre à ses substitués. Pendant les opérations de transport, il doit informer le commettant de toute difficulté dont il a connaissance et lui demander des instructions. Il doit également vérifier que les substitués font suivre les documents de transport et les documents annexes tout au long des opérations de transport. Si ces obligations lui incombent, il a néanmoins la faculté de recourir à un ou plusieurs sous-commissionnaires de transport.

Le fait pour le commissionnaire de se substituer des transporteurs ou des sous-commissionnaires de transport n'a pas pour effet de l'exonérer de sa responsabilité contractuelle à l'égard de son commettant en cas de retard, avaries ou pertes de marchandises. Le code de commerce prévoit en effet qu'il est garant de l'arrivée des marchandises et effets dans le délai déterminé par la lettre de voiture, hors les cas de la force majeure légalement constatée², qu'il est garant des avaries ou pertes de marchandises et effets, s'il n'y a stipulation contraire dans la lettre de voiture, ou force majeure³ et qu'il est garant des faits du commissionnaire intermédiaire auquel il adresse les marchandises⁴. Conformément à ces textes, la Cour de cassation a jugé que le commissionnaire de transport était tenu « de la bonne exécution du transport de bout en bout, sans que le commettant eût à prouver, en cas d'avaries aux marchandises, sa faute ou celle des transporteurs ou mandataires substitués »⁵.

Néanmoins, la Cour de cassation a toujours opéré une distinction entre la responsabilité que le commissionnaire engageait de son fait personnel et celle encourue du fait d'autrui. Hormis quelques arrêts isolés, elle a interprété les articles L. 132-5 et L. 132-6 du code de commerce en ce sens que, d'une part, le commissionnaire engageait de plein droit sa responsabilité du fait d'autrui et que, d'autre part, sa responsabilité du fait personnel ne pouvait être retenue qu'à condition que la faute personnelle et le lien de causalité avec le préjudice fussent caractérisés.

En l'espèce, le commissionnaire de transport avait été chargé d'organiser le transport de deux tours de désulfuration depuis un port d'Espagne vers un port de Jordanie. Des

² Article L. 132-4.

³ Article L. 132-5.

⁴ Article L. 132-6.

⁵ [Com., 12 février 1991, pourvoi n° 89-16.822.](#)

désordres ayant été constatés à la livraison de la marchandise, le commissionnaire a été assigné en indemnisation du préjudice. La cour d'appel, faisant application du contrat type de commission de transport, en l'absence de contrat écrit des parties, a retenu la responsabilité du commissionnaire du fait de ses substitués mais écarté sa responsabilité du fait personnel, par des motifs faisant ressortir que les avaries n'avaient pas été causées par son fait personnel.

Le pourvoi, qui invitait la Cour de cassation à juger, désormais, en application des dispositions du contrat type, que le commissionnaire engageait de plein droit sa responsabilité du fait personnel au titre d'une présomption de responsabilité des dommages résultant du transport, de son organisation et de l'exécution des prestations accessoires, a donné l'occasion à la chambre commerciale, financière et économique de rappeler clairement les conditions de mise en œuvre de la responsabilité du fait personnel du commissionnaire de transport. Proposant une articulation cohérente entre les dispositions du code de commerce et celles du contrat type de commission de transport, l'arrêt énonce :

« 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.

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.

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. »