

COMM.

MY1

## **COUR DE CASSATION**

---

Audience publique du **16 janvier 2019**

Cassation

Mme MOUILLARD, président

Arrêt n° 22 F-D

Pourvoi n° V 17-20.510

## RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

---

AU NOM DU PEUPLE FRANÇAIS

---

LA COUR DE CASSATION, CHAMBRE COMMERCIALE,  
FINANCIÈRE ET ÉCONOMIQUE, a rendu l'arrêt suivant :

Statuant sur le pourvoi formé par la société CMA CGM, société anonyme, dont le siège est 4 quai d'Arenc, 13002 Marseille,

contre l'arrêt rendu le 6 avril 2017 par la cour d'appel d'Aix-en-Provence (2<sup>e</sup> chambre), dans le litige l'opposant :

1<sup>o</sup>/ à la société MMA IARD assurances mutuelles, dont le siège est 14 boulevard Marie et Alexandre Oyon, 72030 Le Mans, venant aux droits de la compagnie Covea Fleet,

2<sup>o</sup>/ à la société Allianz Global Corporate & Speciality, société anonyme, dont le siège est 77 esplanade du général de Gaulle, tour Opus 12, La Défense 9, 92081 Paris La Défense cedex,

3<sup>o</sup>/ à la société Axa Corporate Solutions, société anonyme, dont le siège est 4 rue Jules Lefèbvre, 75009 Paris,

4° à la société Helvetia compagnie suisse d'assurances, dont le siège est 2 rue Sainte-Marie, 92415 Courbevoie,

5° à la société MMA IARD, société anonyme, dont le siège est 14 boulevard Marie et Alexandre Oyon, 72030 Le Mans, venant aux droits de la société Covea Fleet, elle-même venant aux droits de HDI Gerling industrie Versicherung AG,

6° à la société Sedis Logistics Belgium, dont le siège est 2 rue des Sablières 7, ZI de Tournal Ouest, Blandain (Belgique),

7° à la société Allo Koma, dont le siège est rue 1 Derb Mbasso n 83, Oujda MAROC,

8° à la société Talifor (hk) Industrial Limited, dont le siège est room 618, Qiurui Building, Mingzhi Baoan district, Shenzhen City, Guangdong Province (Chine),

9° à la société Assurex International Logistics Ltd Shenzhen Office, dont le siège est Unit 1811 Block B Zhongshen, Garden 2018 Cai Tian Nan road, Shenzhen (Chine),

défenderesses à la cassation ;

La société Sedis Logistics Belgium a formé un pourvoi incident contre le même arrêt ;

La demanderesse au principal invoque, à l'appui de son recours, les deux moyens de cassation annexés au présent arrêt ;

La demanderesse au pourvoi incident invoque, à l'appui de son recours, le moyen unique de cassation également annexé au présent arrêt ;

Vu la communication faite au procureur général ;

LA COUR, en l'audience publique du 20 novembre 2018, où étaient présents : Mme Mouillard, président, Mme Schmidt, conseiller référendaire rapporteur, M. Rémy, conseiller doyen, Mme Labat, greffier de chambre ;

Sur le rapport de Mme Schmidt, conseiller référendaire, les observations de Me Le Prado, avocat de la société CMA CGM, de la SCP Garreau, Bauer-Violas et Feschotte-Desbois, avocat de la société Sedis Logistics Belgium, de la SCP Sevaux et Mathonnet, avocat des sociétés MMA IARD assurances mutuelles, Allianz Global Corporate & Speciality, Axa Corporate Solutions, Helvetia compagnie suisse

d'assurances et MMA IARD, et après en avoir délibéré conformément à la loi ;

Statuant tant sur le pourvoi principal formé par la société CMA CGM que sur le pourvoi incident relevé par la société Sedis Logistics Belgium ;

Attendu, selon l'arrêt attaqué, qu'un conteneur renfermant des cartons de textiles achetés par la société System U a été chargé à bord du navire "Thalassa", en fond de cale, pour un transport du port de Hong Kong à destination du port de Montoir de Bretagne suivant un connaissement émis par la société CMA CGM et désignant la société chinoise Sedis Logistics Hong Kong Ltd en qualité de chargeur et la société Sedis Logistics Belgium en qualité de destinataire et de notify ; qu'à son arrivée, la marchandise présentait des avaries par mouille d'eau de mer, lesquelles ont été imputées à l'eau utilisée pour éteindre un incendie survenu à bord, dans un autre conteneur contenant des combustibles et chargé en pontée ; qu'après avoir indemnisé la société System U, les assureurs facultés ont assigné la société Sedis Logistics Belgium, en qualité de commissionnaire de transport, et la société CMA CGM en remboursement de l'indemnité d'assurance ;

Sur le premier moyen du pourvoi principal, pris en sa première branche :

Vu l'article 4 § 2 b) 2 de la Convention de Bruxelles du 25 août 1924 pour l'unification de certaines règles en matière de connaissement, dans sa version résultant du protocole de 1968 ;

Attendu qu'il résulte du texte susvisé que l'incendie est un cas excepté de responsabilité du transporteur maritime sauf aux intérêts cargaison à établir la faute du navire dans la survenance de l'incendie, et non dans la survenance du dommage ;

Attendu que pour retenir la responsabilité de la société CMA CGM, l'arrêt retient que lors du transfert qu'il a opéré le 6 août 2011 de divers conteneurs, dont celui en cause, du navire Thalassa sur le navire Dina Trader, le transporteur a nécessairement constaté la mouille, d'où l'obligation pour lui d'y remédier, et d'en informer les parties au connaissement et que l'absence totale de ces informations, ainsi que le délai entre le jour de ce transfert et celui de l'arrivée du conteneur à destination, le 26 septembre, délai pendant lequel se sont évidemment développées la moisissure et l'infiltration, ont été la cause des dommages, avec la circonstance que ceux-ci auraient pu être évités par l'intervention de la société CMA CGM dès le transfert du conteneur, celle-ci soutenant à tort n'avoir découvert la mouille que lors de la livraison à la société System U ;

Qu'en statuant ainsi, alors qu'elle avait constaté que l'avarie par mouille provenait de l'eau de mer qui avait été utilisée pour éteindre l'incendie ayant pris naissance dans un autre conteneur et que cet incendie était imputable au chargeur de la marchandise contenue dans ce conteneur et non au navire, la cour d'appel a violé le texte susvisé ;

Et sur le moyen unique du pourvoi incident, pris en sa première branche :

Vu l'article L. 1411-1 du code des transports ;

Attendu que pour qualifier la société Sedictis Logistics Belgium de commissionnaire de transport, l'arrêt retient que cette société figure comme destinataire et comme notify sur les connaissements émis par la société CMA CGM, qu'elle a facturés à la société Systeme U, acheteur de la marchandise, divers frais pour l'acheminement de celle-ci sur le navire Thalassa de la société CMA CGM, qu'elle a été convoquée pour assister à l'expertise organisée par les assureurs de la société Systeme U et qu'elle figure comme donneur d'ordre sur la lettre de voiture confiant à la société Avril le post-acheminement terrestre de cette marchandise ;

Qu'en se déterminant par de tels motifs, impropres à caractériser le libre choix par la société Sedis Logistics Belgium de l'opérateur de transport maritime, que cette dernière contestait, pour l'organisation du transport de la marchandise, la cour d'appel a privé sa décision de base légale ;

PAR CES MOTIFS, et sans qu'il y ait lieu de statuer sur les autres griefs :

CASSE ET ANNULE, en toutes ses dispositions, l'arrêt rendu le 6 avril 2017, rectifié le 21 juin 2018, entre les parties, par la cour d'appel d'Aix-en-Provence ; remet, en conséquence, la cause et les parties dans l'état où elles se trouvaient avant ledit arrêt et, pour être fait droit, les renvoie devant la cour d'appel de Montpellier ;

Condamne les sociétés MMA IARD, venant aux droits de la société Covea Fleet, Allianz Global Corporate & Speciality, Axa Corporate Solutions, Helvetia compagnie suisse d'assurances, MMA IARD, venant aux droits de la société Covea Fleet, elle-même aux droits de la société HDI Gerling Industrie Versicherung AG, aux dépens ;

Vu l'article 700 du code de procédure civile, rejette leur demande et les condamne à payer la somme globale de 3 000 euros à la

société CMA CGM et la somme globale de 3 000 euros à la société Sedis Logistics Belgium ;

Dit que sur les diligences du procureur général près la Cour de cassation, le présent arrêt sera transmis pour être transcrit en marge ou à la suite de l'arrêt cassé ;

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

## **MOYENS ANNEXES au présent arrêt**

Moyens produits au pourvoi principal par Me Le Prado, avocat aux Conseils, pour la société CMA CGM.

### PREMIER MOYEN DE CASSATION

LE MOYEN reproche à l'arrêt attaqué,

D'AVOIR condamné in solidum la société Sedis Logistics Belgium et la société CMA CGM à payer à la société Allianz Global Corporate & Specialty, à la société Axa Corporate Solutions assurance, à la société Helvetia compagnie suisse d'assurances, à la société MMA IARD et à la société MMA IARD assurances mutuelles venant toutes deux aux droits de la société Covea Fleet, intervenantes volontaires, et à la société Helvetia compagnie suisse d'assurances venant aux droits de la société Gan Eurocourtage, venant aux droits de la société Groupama transports, toutes légalement subrogées dans les droits de la société Système U et en tant que de besoin cessionnaires de l'ensemble de ses droits, la somme de 169 213,80 US dollars et celle de 1 566,68 euros en principal, avec intérêts au taux légal à compter de l'assignation et capitalisation au sens de l'article 1154 du code civil,

AUX MOTIFS QUE « sur la société CMA CGM, l'article 4-2 de la Convention de Bruxelles pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance, signée le 25 août 1924, précise : "Ni le transporteur ni le navire ne seront responsables pour perte ou dommage résultant ou provenant : (...) b) D'un incendie, à moins qu'il ne soit causé par le fait ou la faute du transporteur; (...) q) De tout autre cause ne provenant pas du fait ou de la faute du transporteur (...)" ; que le préjudice subi par les marchandises textiles, achetées par la société Sedis et empotées en 1007 cartons dans le conteneur TRLU6658763, résulte de la mouille par eau de mer ayant pour origine l'extinction par la société CMA CGM transporteur maritime, au moyen de ladite eau, de l'incendie né le 5 août 2011 à Suez dans le conteneur GESU2636721, ainsi que l'atteste l'exposé des faits établi le jour même par le capitaine du navire Thalassa de la société CMA CGM, et dont la remise en cause ne repose sur aucun élément ; que, par ailleurs la responsabilité de cet incendie a été imputée aux sociétés Allô Koma, Talifor (HK) et Assurex International Logistic par le jugement définitif du 7 mai 2013 ; qu'enfin la mouille du conteneur TRLU6658763 situé en fond de cale est la conséquence logique du nécessaire recours par la société CMA CGM à l'eau de mer pour éteindre un incendie ayant pris naissance dans le conteneur GESU2636721 situé en pontée ; que, cependant la responsabilité de la société CMA CGM ne peut être écartée qu'à la condition que les dommages aux marchandises résultent uniquement de cet incendie ; qu'or l'utilisation de l'eau de mer pour combattre ce dernier a eu pour conséquence la

descente par gravité de celle-ci jusqu'au conteneur TRLU6658763, que sa situation en fond de cale rendait par définition extrêmement sujet à la mouille ; que, ce transporteur, qui a le 6 août 2011 transféré divers conteneurs dont celui en cause du navire Thalassa sur le navire Dina Trader, a nécessairement ce jour-là constaté cette mouille, d'où l'obligation pour lui d'une part d'y remédier, et d'autre part d'en informer chacune des 3 parties aux 2 connaissements que sont la société Sedis Logistics (Hong Kong) Ltd, la société Sedis Logistics Belgium et Système U ; que l'absence totale de ces informations, ainsi que le délai d'1 mois et 26 jours entre le jour de ce transfert et celui de l'arrivée du conteneur TRLU6658763 à destination chez Système U (26 septembre) où ont été constatés les dommages, délai pendant lequel se sont évidemment développées la moisissure et l'infiltration constatées par M. Buisson, constituent le fait du transporteur visé par le texte précité qui a été la cause des dommages, avec la circonstance que ceux-ci auraient pu être évités par l'intervention de la société CMA CGM dès le transfert du conteneur TRLU6658763, celle-ci soutenant à tort n'avoir découvert la mouille que lors de la livraison à Système U ; qu'est donc infondé le jugement dont appel ayant retenu le lien de causalité entre l'incendie et les dommages par mouille, ce qui conduit la cour à retenir la responsabilité de la société CMA CGM en sa qualité de transporteur maritime » ;

1°/ALORS, d'une part, QU'il résulte des dispositions de l'article 4 § 2 b) de la convention de Bruxelles du 25 août 1924 pour l'unification de certaines règles en matière de connaissement que le transporteur maritime n'est pas responsable pour perte ou dommage résultant ou provenant d'un incendie, à moins qu'il ne soit causé par son fait ou sa faute ; qu'il ressort des propres constatations de l'arrêt que le préjudice subi par les marchandises textiles empotées dans le conteneur TRLU6658763 résulte de la mouille par eau de mer ayant pour origine l'extinction au moyen de ladite eau de l'incendie né le 5 août 2011 à Suez dans le conteneur GESU2636721 ; qu'en statuant comme elle l'a fait, pour retenir l'entière responsabilité du transporteur maritime, sans relever que l'incendie à l'origine de la mouille aurait été causé par le fait ou la faute du transporteur maritime, la cour d'appel a violé la disposition susvisée ;

2°/ALORS, d'autre part et en toute hypothèse, QU'il résulte des dispositions de l'article 4 § 2 b) de la convention de Bruxelles du 25 août 1924 pour l'unification de certaines règles en matière de connaissement que le transporteur maritime n'est pas responsable pour perte ou dommage résultant ou provenant d'un incendie, à moins qu'il ne soit causé par son fait ou sa faute ; qu'il ressort des propres constatations de l'arrêt que le préjudice subi par les marchandises textiles empotées dans le conteneur TRLU6658763 résulte de la mouille par eau de mer ayant pour origine l'extinction au moyen de ladite eau, de l'incendie né le 5 août 2011 à Suez dans le conteneur GESU2636721 ; que, pour retenir l'entière responsabilité

du transporteur maritime, la cour d'appel a énoncé que l'utilisation de l'eau de mer pour combattre l'incendie a eu pour conséquence la descente par gravité de celle-ci jusqu'au conteneur TRLU6658763, que sa situation en fond de cale rendait par définition extrêmement sujet à la mouille ; qu'en statuant ainsi, cependant que l'utilisation de l'eau de mer pour combattre l'incendie à bord du navire exonère le transporteur maritime de responsabilité, la cour d'appel a violé la disposition susvisée ;

3°/ALORS, de troisième part, QUE le juge doit observer le principe de la contradiction ; que, pour entrer en voie de condamnation à l'encontre du transporteur maritime, la cour d'appel s'est fondée sur les dispositions de l'article 4 § 2 q) de la convention de Bruxelles du 25 août 1924 pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance que le transporteur maritime, lesquelles n'avaient été invoquées par aucune des parties au litige ; qu'en relevant ainsi d'office le moyen tiré de l'application de ce texte sans avoir sollicité préalablement les observations des parties, la cour d'appel a violé l'article 16 du code de procédure civile ;

4°/ALORS, de quatrième part, QU'il résulte des dispositions de l'article 4 § 2 b) de la convention de Bruxelles du 25 août 1924 pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance que le transporteur maritime n'est pas responsable pour perte ou dommage résultant ou provenant d'un incendie, à moins qu'il ne soit causé par son fait ou sa faute ; que, suivant l'article 4 § 2 q) de la convention de Bruxelles, ni le transporteur ni le navire ne seront responsables pour perte ou dommage résultant ou provenant de toute autre cause ne provenant pas du fait ou de la faute du transporteur, ou du fait ou de la faute des agents ou préposés du transporteur ; que, suivant encore l'article 4 § 2 q) de la convention de Bruxelles, le fardeau de la preuve incombera à la personne réclamant le bénéfice de cette exception et il lui appartiendra de montrer que ni la faute personnelle, ni le fait du transporteur, ni la faute ou le fait des agents ou préposés du transporteur n'ont contribué à la perte ou au dommage ; que le cas excepté résultant de l'article 4 § 2 b) est exclusif de tout autre cas excepté ; qu'en faisant cependant application des dispositions de l'article 4 § 2 q) de la convention de Bruxelles, sans relever que la faute du transporteur maritime aurait été à l'origine de l'incendie, la cour d'appel a violé les dispositions susvisées ;

5°/ALORS, de cinquième part et en toute hypothèse, QUE le juge doit suffisamment motiver sa décision ; que, pour retenir l'entière responsabilité du transporteur maritime, la cour d'appel a énoncé qu'il a, le 6 août 2011, transféré le conteneur en cause sur un autre navire et a nécessairement alors constaté la mouille, d'où l'obligation d'y remédier et d'en informer chacune des parties aux connaissements ; qu'en se bornant à affirmer que le transporteur maritime avait constaté de la mouille lors du transfert du conteneur, bien que la faute ou le fait du transporteur doive être rapportés



par l'ayant droit à la marchandise, la cour d'appel a violé l'article 455 du code de procédure civile ;

6°/ALORS, de sixième part et en toute hypothèse, QU'il résulte des dispositions de l'article 4 § 2 b) de la convention de Bruxelles du 25 août 1924 pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance que le transporteur maritime n'est pas responsable pour perte ou dommage résultant ou provenant d'un incendie, à moins qu'il ne soit causé par son fait ou sa faute ; qu'il ressort des propres constatations de l'arrêt que le préjudice subi par les marchandises textiles empotées dans le conteneur TRLU6658763 résulte de la mouille par eau de mer ayant pour origine l'extinction au moyen de ladite eau, de l'incendie né le 5 août 2011 à Suez dans le conteneur GESU2636721 ; que, dans ses écritures d'appel (concl., p. 12), la société CMA CGM a rappelé que le conteneur litigieux se trouvait en fond de cale au point le plus bas, le conteneur objet de l'incendie étant en pontée, de sorte qu'aucune mesure conservatoire ne pouvait être prise et qu'il eut fallu savoir que ce conteneur situé au point le plus éloigné du lieu du sinistre avait pu subir des dommages ; qu'elle soutenait que preuve en était que l'expert Gollcher & Sons, intervenu à bord à Malte le 7 août 2011, soit deux jours après l'incendie, pour examiner les désordres constatés à bord sur les conteneurs en pontée, n'a, à aucun moment, fait état de dommages aux conteneurs en cale, et a fortiori au conteneur TRLU6658763, qui ne portait aucune trace extérieure d'avarie, selon les propres constatations de l'expert Buisson à l'arrivée à destination, de sorte que personne ne pouvait se douter que ce dernier, situé en fond en cale, ait pu subir des désordres par les moyens d'extinction de l'incendie ; qu'elle en concluait qu'elle avait ainsi été dans l'ignorance des désordres subis par le conteneur litigieux, situé exactement à l'opposé de l'endroit où l'incendie est survenu ; que, pour retenir l'entière responsabilité de la société CMA CGM, la cour d'appel a énoncé qu'elle a, le 6 août 2011, transféré le conteneur en cause sur un autre navire et a nécessairement alors constaté la mouille, d'où l'obligation d'y remédier et d'en informer chacune des parties aux connaissances ; qu'en statuant ainsi, sans se prononcer sur les conclusions du transporteur maritime démontrant le contraire, la cour d'appel a privé sa décision de base légale au regard de la disposition susvisée ;

7°/ALORS, de septième part et en toute hypothèse, QU'il résulte des dispositions de l'article 4 § 2 b) de la convention de Bruxelles du 25 août 1924 pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance que le transporteur maritime n'est pas responsable pour perte ou dommage résultant ou provenant d'un incendie, à moins qu'il ne soit causé par son fait ou sa faute ; qu'il ressort des propres constatations de l'arrêt que le préjudice subi par les marchandises textiles empotées dans le conteneur TRLU6658763 résulte de la mouille par eau de mer ayant pour origine l'extinction au moyen de ladite eau, de l'incendie né le 5 août 2011 à Suez dans le conteneur GESU2636721 ; qu'en statuant comme elle l'a fait,

pour retenir l'entière responsabilité du transporteur maritime, par des motifs impropres à caractériser que la faute qu'elle imputait par ailleurs au transporteur maritime aurait été directement à l'origine du dommage, la cour d'appel a violé la disposition susvisée ;

8°/ALORS, enfin et en toute hypothèse, QU'il résulte des dispositions de l'article 4 § 2 b) de la convention de Bruxelles du 25 août 1924 pour l'unification de certaines règles en matière de connaissement que le transporteur maritime n'est pas responsable pour perte ou dommage résultant ou provenant d'un incendie, à moins qu'il ne soit causé par son fait ou sa faute ; qu'il ressort des propres constatations de l'arrêt que le préjudice subi par les marchandises textiles empotées dans le conteneur TRLU6658763 résulte de la mouille par eau de mer ayant pour origine l'extinction au moyen de ladite eau, de l'incendie né le 5 août 2011 à Suez dans le conteneur GESU2636721 ; qu'en statuant comme elle l'a fait, pour retenir l'entière responsabilité du transporteur maritime, sans relever que le fait qu'elle lui imputait était exclusivement à l'origine du dommage, la cour d'appel a violé la disposition susvisée.

#### SECOND MOYEN DE CASSATION (subsidaire)

LE MOYEN reproche à l'arrêt attaqué,

D'AVOIR condamné in solidum la société Sedis Logistics Belgium et la société CMA CGM à payer à la société Allianz Global Corporate & Specialty, à la société Axa Corporate Solutions assurance, à la société Helvetia compagnie suisse d'assurances, à la société MMA IARD et à la société MMA IARD assurances mutuelles venant toutes deux aux droits de la société Covea Fleet, intervenantes volontaires, et à la société Helvetia compagnie suisse d'assurances venant aux droits de la société Gan Eurocourtage, venant aux droits de la société Groupama transports, toutes légalement subrogées dans les droits de la société Système U et en tant que de besoin cessionnaires de l'ensemble de ses droits, la somme de 169 213,80 US dollars et celle de 1 566,68 euros en principal, avec intérêts au taux légal à compter de l'assignation et capitalisation au sens de l'article 1154 du code civil,

AUX MOTIFS QUE « sur le montant des dommages, le tribunal a retenu que ceux-ci concernaient les 1 007 cartons dont le transport incombait tant à la société Sedis Logistics Belgium qu'à la société CMA CGM, alors que le rapport d'expertise de M. Buisson du 27 avril 2012 a conclu qu'à une perte totale pour 739 d'entre eux, sans être sur ce point contestée par l'ensemble des parties ; que la cour remplacera donc la somme de 133 382,85 euros réclamée en première instance et entérinée par le jugement par celles de l'expert soit 169 213,80 US dollars + 1 566,68 euros » ;

ALORS QUE le juge ne saurait méconnaître l'objet du litige ; que, dans le dispositif de leurs conclusions récapitulatives n° 4, signifiées le 13 février 2017, et sur lesquelles s'est fondée la cour d'appel, les sociétés Allianz Global Corporate & Speciality et autres assureurs, ont demandé à la cour d'appel de condamner les sociétés Sedis Logistics Belgium et CMA CGM in solidum au paiement de la somme de 133 382,85 euros ; qu'en condamnant cependant la société CMA CMG à leur payer la somme de 169 213,80 US dollars et celle de 1 566,68 euros en principal, la cour d'appel, qui a modifié l'objet du litige, a violé les articles 4 et 5 du code de procédure civile.

Moyen produit **au pourvoi incident** par la SCP Garreau, Bauer-Violas et Feschotte-Desbois, avocat aux Conseils, pour la société Sedis Logistics Belgium.

Le moyen reproche à l'arrêt infirmatif attaqué d'avoir retenu la qualité de commissionnaire de transport de la société Sedis Logistics Belgium et de l'avoir condamné in solidum avec la société CMA CGM à payer à la société Allianz Global Corporate & Specialty, à la société Axa Corporate Solutions assurance, à la société Helvetia compagnie suisse d'assurances, à la société MMA Iard et à la société MMA Iard assurances mutuelles venant toutes deux aux droits de la société Covea Fleet, intervenantes volontaires, et à la société Helvetia Compagnie Suisse d'Assurances venant aux droits de la société Gan Eurocourtage, venant aux droits de la société Groupama transports, toutes légalement subrogées dans les droits de la société Système U et en tant que de besoin cessionnaires de l'ensemble de ses droits, la somme de 169.213,80 US dollars et celle de 1.566,68 € en principal, avec intérêts au taux légal à compter de l'assignation et capitalisation au sens de l'article 1154 du code civil,

#### AUX MOTIFS QUE

« Sur la société Sedis Logistics Belgium :

Celle-ci :

- figure comme destinataire et comme <notify party> sur les 2 connaissements émis par la société CMA CGM les 20 et 21 juillet 2011, peu important que le chargeur soit une autre entité, la société Sedis Logistics (Hong Kong) Ltd;

- a facturé, les 21 juillet et 1<sup>er</sup> septembre, à Système U, acheteur de la marchandise, divers frais pour l'acheminement de celle-ci sur le navire Thalassa de la société CMA CGM;

- a été convoquée le 22 septembre par M. Buisson, missionné pour une expertise par les assureurs de Système U;

- figure comme <donneur d'ordre> sur la lettre de voiture du 26 septembre confiant à la société Avril le post-acheminement terrestre de cette marchandise pour le même jour entre Montoir de Bretagne et Les Herbiers.

Ces 4 éléments, qui ne peuvent être anéantis par le seul courriel du 8 juillet 2011 où Système U informe la société CMA CGM que son offre de transport est validée, sont de nature à établir que la société Sedis Logistics Belgium a organisé le transport maritime puis terrestre entre Hong Kong et Montoir de Bretagne, c'est-à-dire de bout en bout, en son nom propre et pour

le compte de son commettant, Système U, en choisissant elle-même à titre principal le transporteur maritime, et en totalité le transporteur terrestre.

Est ainsi caractérisée, sans qu'il soit besoin de tenir compte du rapport d'expertise de M. Buisson qui ne peut qualifier juridiquement une situation de fait, la qualité de commissionnaire de transport de la société Sedis Logistics Belgium, contrairement à ce qu'a décidé le tribunal, dont le jugement est sur ce point infirmé. La responsabilité des dommages à la marchandise subis par les assureurs de Système U, propriétaire de celle-ci, incombe de ce fait à la société Sedis Logistics Belgium.

Au surplus, l'importance de cette dernière et de son réseau à travers le Monde telle qu'elle résulte de la consultation de son site internet, ainsi que la nécessaire rapidité d'intervention en cas de dommages au cours d'un transport maritime, permettent de retenir que la convocation adressée à cette société le 22 septembre 2011 par M. Buisson pour son expertise du 26, même si un week-end s'intercale entre ces 2 dates, manifeste un délai raisonnable pour que la société Sedis Logistics Belgium puisse y participer.

Sur le montant des dommages :

Le Tribunal a retenu que ceux-ci concernaient les 1 007 cartons dont le transport incombait tant à la société Sedis Logistics Belgium qu'à la société CMA CGM, alors que le rapport d'expertise de M. Buisson du 27 avril 2012 n'a conclu qu'à une perte totale pour 739 d'entre eux, sans être sur ce point contestée par l'ensemble des parties. La Cour remplacera donc la somme de 133.382,85 € réclamée en première instance et entérinée par le jugement par celles de l'expert, soit 169.213,80 USD + 1.566,68 € »,

1) - ALORS QUE le commissionnaire de transport est une personne qui organise et fait exécuter, sous sa responsabilité et en son propre nom, un transport de marchandises selon les modes de son choix pour le compte d'un commettant, ce qui implique que le commissionnaire dispose de la latitude d'organiser librement le transport par les voies et moyens de son choix sans immixtion du commettant de sorte qu'en jugeant que la circonstance que la société Système U, commettant, ait validé l'offre de transport de la société CMA CGM ne permettait pas de remettre en cause la qualité de commissionnaire de transport de la société Sedis Logistics Belgium qu'elle a estimé par ailleurs établie à partir de la mention de cette société en qualité de destinataire et « notify party » sur les deux connaissements émis par la société CMA CGM, de la facturation à l'acheteur de divers frais pour l'acheminement de la marchandise, de sa convocation aux opérations d'expertise par les assureurs de l'acheteur et de sa mention en qualité de « donneur d'ordre » sur une lettre de voiture confiant à un transporteur le post-acheminement terrestre de la marchandise, la cour d'appel, qui s'est prononcée par des

motifs impropres à caractériser que la société Sedis Logistics avait le libre choix des voies et moyens dans l'organisation du transport, et partant, impropres à qualifier cette société de commissionnaire de transport, a violé l'article L. 1411-1 du code des transports,

2) - ALORS QUE l'objet du litige est déterminé par les prétentions respectives des parties et que le juge, qui doit se prononcer seulement sur ce qui lui est demandé, ne peut octroyer davantage si bien qu'en condamnant in solidum la société CMA CGM et la société Sedis Logistics Belgium à verser aux assureurs subrogés dans les droits de la société Système U la somme de 169.213,80 USD et celle de 1.566 € 68 en principal, quand ceux-ci demandaient une condamnation in solidum au paiement de la somme, en principal, de 133.382,85 euros, la cour d'appel a méconnu les termes du litige, en violation des articles 4 et 5 du code de procédure civile.