

DOCUMENT SOUMIS AUX DROITS D'AUTEUR : SOUS LICENCE CREATIVE COMMONS

CITEZ-NOUS DE LA FAÇON SUIVANTE :

Cass. com., 21 mai 2025, n° 24-11.519, F-D, *bjda.fr* 2025, n° 99, note M. Fawi

Entre la lettre du connaissance et l'esprit de réparation : retour sur l'indéboulonnable article 4.5 de la Convention de Bruxelles de 1924 et ses limites assurantielles

Cass. com., 21 mai 2025, n° 24-11.519, F-D

Transport maritime de plusieurs conteneurs de maïs doux – Avarie à la réception due à des variations de température – Assureurs RC transporteur appelés en garantie – Application stricte du connaissance – Subrogation des assureurs impactée (oui).

6. Aux termes de l'article 4.5 de la Convention de Bruxelles originaire du 25 août 1924 pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance, le transporteur comme le navire, ne seront tenus en aucun cas des pertes ou dommages causés aux marchandises ou les concernant pour une somme dépassant 100 livres sterling par colis ou unité, ou l'équivalent de cette somme en autre monnaie, à moins que la nature et la valeur de ces marchandises n'aient été déclarées par le chargeur avant leur embarquement et que cette déclaration ait été insérée au connaissance.

7. C'est dans l'exercice de son pouvoir souverain d'appréciation des mentions figurant au connaissance que la cour d'appel a estimé que les parties au contrat de transport, avaient, en l'espèce, désigné le conteneur comme unité de fret au sens du texte précité.

Par principe, la responsabilité du transporteur est limitée à 666,67 Droits de Tirage Spéciaux (DTS) du FMI par colis ou unité ou 2 DTS par kilogramme de poids brut des marchandises perdues ou endommagées, dans la limite la plus élevée. Cette unité de fret se détermine par référence au connaissance¹. Cependant, en application des dispositions du Code des transports², cette limitation ne s'applique pas si le dommage provient d'une faute intentionnelle ou d'une faute de témérité du transporteur³. En outre, possibilité est accordée aux parties de stipuler dans la lettre de transport et surtout dans le connaissance une déclaration de valeur afin d'étendre la responsabilité du transporteur à concurrence de cette valeur déclarée⁴.

¹ Cass. com., 23 mars 2022, n° 19-19.103 ; *DMF* 2022, p. 432, rapp. S. KASS-DANNO, obs. O. CACHARD ; *Resp. civ. et assur.* 2022, comm. 132, G. PIETTE. – Cass. com., 24 mai 2023, n° 21-19.835, *DMF* 2023, p. 818, obs. G. PIETTE.

² Art. L. 5422-12 du C. transp.

³ Autrement dit, s'il résulte de son fait ou de son omission personnels commis avec l'intention de provoquer un tel dommage, ou commis témérement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement.

⁴ Art. 4.5-2 de la convention de Bruxelles, modifiée par le protocole additionnel de 1968 et 1974.

C'est exactement cette dernière hypothèse qui retient l'attention dans cet arrêt du 21 mai 2025 où la question de la place du connaissance ainsi que de l'interprétation des clauses qu'il contient appelle une analyse approfondie. En l'espèce, la Société sénégalaise de Cultures Légumières (SCL) avait confié à la CMA-CGM le transport maritime de conteneurs de maïs doux du Sénégal vers le Royaume-Uni. Pour des raisons de précision, l'expéditeur prend soin d'apporter des compléments d'information en décrivant les colis hors le connaissance. Il indique alors que le poids brut des céréales en vrac dans ledit conteneur est de 24 500 Kg. À la réception, une avarie affecte un des conteneurs, consécutive à des variations de températures, et elle est estimée à près de 29 000 euros.

Les assureurs sur facultés après avoir indemnisé la société SCL, propriétaire, et alors subrogés, assignent le transporteur en réparation. La cour d'appel accueille la demande mais limite la condamnation à 823,96 DTS, en considérant que l'unité de fret déclarée est le conteneur et non le poids en kilogramme. On ne pourrait donc pas déterminer l'indemnité sur la base des 24 500 Kg. Cette limitation insatisfaisante aux yeux des assureurs subrogés, – qui estiment que l'unité de fret devrait être le poids en kilogramme – a fait l'objet d'un pourvoi devant la chambre économique de la Cour de cassation. Celle-ci devait répondre à la question suivante : dans le cadre d'un transport maritime des produits céréaliers, la référence à un nombre de kilogramme ne ressortant pas clairement des mentions du connaissance a-t-elle vocation à servir d'unité de fret au sens de l'article 4.5 de la Convention de Bruxelles du 25 août 1924 ?

Pour répondre, la Cour de cassation indique qu'aux termes de l'article 4.5 de la Convention de Bruxelles originaire du 25 août 1924 pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance, le transporteur comme le navire, ne seront tenus en aucun cas des pertes ou dommages causés aux marchandises ou les concernant pour une somme dépassant 100 livres sterling par colis ou unité, ou l'équivalent de cette somme en autre monnaie, à moins que la nature et la valeur de ces marchandises n'aient été déclarées par le chargeur avant leur embarquement et que cette déclaration ait été insérée au connaissance. En conséquence, l'appréciation souveraine de la cour d'appel sur la désignation de l'unité de fret ne souffre d'aucune violation de la Convention de Bruxelles du 25 août 1924. Autrement dit, est conforme à la convention, le fait pour la cour d'appel de décider que : *« la référence à un nombre d'épis ne ressortant pas des mentions du connaissance, cette référence n'a pas vocation à servir au cas d'espèce d'unité de fret, sauf aux juges à rechercher, dans l'hypothèse d'une insuffisance du connaissance, l'unité choisie par les parties à la lumière des autres documents contractuels »*.

Cette solution s'inscrit inévitablement dans une logique de sécurité juridique pour les transporteurs maritimes portée depuis plus d'un siècle désormais par l'article 4.5 de la Convention de Bruxelles, demeuré résistant à toutes les tentatives de réformes voire de contournement, tel un vestige juridique devenu un verrou normatif. Mais à côté, la présente décision, certes non isolée, sacrifie l'efficacité économique du recours subrogatoire des

assureurs⁵. Cette dissymétrie invite donc à un réexamen de la présente décision à l'aune du cadre normatif (I) mais aussi d'un point de vue économique et opérationnel (II).

I) Une jurisprudence fidèle à la convention de Bruxelles

La décision rendue par la Cour de cassation dans l'arrêt rapporté s'inscrit, rappelons-le, dans la continuité d'une jurisprudence désormais classique⁶. Elle réaffirme une application stricte de l'article 4.5 de la Convention de Bruxelles du 25 août 1924 tant dans sa version originale que dans celle modifiée par les protocoles du 23 février 1968 et 21 décembre 1979. Ce texte, considéré comme fondateur du droit maritime international⁷ impose en effet une limitation de responsabilité du transporteur à 100 livres sterling par colis ou unité, sauf déclaration expresse et dûment insérée dans la lettre de transport ou dans le connaissement. Autrement dit, la limitation de responsabilité du transporteur maritime n'est pas absolue. Des possibilités existent pour faire sauter ce verrou. Au rang de ces possibilités, figure un aspect technique dans la déclaration de la valeur ou du poids des marchandises confiées au chargeur. D'abord, la nature et la valeur des marchandises doivent être déclarées par le chargeur avant leur embarquement.

Ensuite, cette déclaration doit avoir été insérée dans le connaissement. Enfin, lorsqu'un cadre, une palette ou tout engin similaire est utilisé pour grouper des marchandises, tout colis, ou toute unité, énuméré au connaissement comme étant inclus dans cet engin devrait être considéré comme un colis ou une unité au sens de cette disposition.

Ainsi, il a été jugé que viole les dispositions de l'article 4.5 de la Convention de Bruxelles, « *la cour d'appel qui décide que la limitation de responsabilité doit être calculée sur la base de 11 colis après avoir relevé que le connaissement portait mention du chargement de 387 caisses réunies en 10 palettes, de sorte que la limitation de responsabilité devait être calculée sur la base de 387 caisses*⁸. En dehors du cas prévu ci-dessus, cet engin sera considéré comme colis ou unité⁹.

C'est sans doute la raison pour laquelle, en l'espèce, la Cour de cassation valide le raisonnement des juges du fond ayant retenu le conteneur – et non le poids – comme unité de fret. L'expéditeur aurait manqué d'individualiser suffisamment les marchandises empotées en vrac (maïs doux) dans le connaissement. Or, cette exigence est nécessaire pour considérer que la volonté des parties avait été de considérer les 24 500 kilogrammes de maïs comme unité de fret. Au travers

⁵ Sur la question d'efficacité de la subrogation, voir : M. FAWI « *Recherche sur l'efficacité des mécanismes de subrogation de l'assureur en droits français et CIMA* », Thèse, Université Paris-Est Créteil, 2024, p. 1-700.

⁶ Cass. req. 28 avr. 1947, *D.* 1947, p. 381, G. Ripert (sur la détermination de l'unité de fret – entre le conteneur et les kilogrammes –, considérés comme unité de masse) ; Cass. com., 23 mars 2022, n° 19-19.103, préc. ; Cass. com., 24 mai 2023, n° 21-19.835, préc. ; Cass. com. 23 mai 2024, n° 22.23-381.

⁷ Ph. DELEBECQUE, « Les 100 ans de la Convention de Bruxelles : le point de vue français », *European Transport Law*, 2024, p. 481 et s.

⁸ Cass. com., 24 mai 2023, n° 21-19.835.

⁹ 4.5, b) de ladite Convention.

donc de cette interprétation stricte, la Cour fonde à nouveau sa décision sur la seule rubrique « description des colis » du connaissement, écartant ainsi toute prise en compte des mentions complémentaires comme le poids brut (24 500 Kg), pourtant susceptible de refléter une unité de fret plus proche de la réalité économique du transport.

Au-delà de cet aspect factuel, l'on observera une certaine autorité du connaissement dans la détermination de la responsabilité. On sait que le principe fondamental du droit maritime stipule que la responsabilité du transporteur est de nature contractuelle, sauf faute lourde¹⁰. La Cour de cassation rappelle régulièrement en indiquant que cette responsabilité doit être appréciée au regard du connaissement et des conventions internationales applicables¹¹. Ainsi, tant que le contrat mentionne une unité de fret claire – ici le conteneur – aucune discussion ne peut être ouverte sur la nature individualisable des marchandises, même si leur valeur ou leur conditionnement suggérerait une autre approche. La définition du colis ou de l'unité relève avant tout de la volonté des parties, laquelle s'observe au travers des mentions portées dans le connaissement. Cette logique sécurise juridiquement les transporteurs et reflète la volonté originelle des rédacteurs de la Convention de Bruxelles de 1924 : offrir un cadre stable, prévisible, attractif.

Toutefois, observons que cette stabilité devient aujourd'hui une rigidité. Les instruments postérieurs – Règles de Hambourg, Règles de Rotterdam – semblent en effet offrir une voie plus souple, intégrant la valeur réelle de la marchandise ou le poids comme fondement de la limitation. Ces nouveaux instruments juridiques tentent ainsi de limiter autant que possible le décalage existant entre la convention de 1924 et la réalité des opérations de transport maritime.

II) Mais en décalage avec les réalités économique contemporaines

Il ne fait pas l'ombre d'un doute que le dispositif de 1924 ainsi que son application, dénaturent la fonction préventive et dissuasive du droit de la responsabilité en offrant une sécurité quelque peu excessive, au détriment de la protection du créancier victime, surtout les assureurs subrogés. D'un côté, on remarque une rigidité de la convention de Bruxelles dépassée par les contraintes de modernisation normative. De l'autre côté, cette rigidité se présente défavorable au recours de l'assureur maritime subrogé¹².

Concernant le premier (rigidité de la convention de Bruxelles dépassée par les contraintes de modernisation normative), l'application de la convention de Bruxelles dans cet arrêt récent, que

¹⁰ Art. 4 et s. de la Convention de Bruxelles, par exemple.

¹¹ CA Montpellier, 18 avr. 2023, *BTL* 2023, n° 3945, p. 607, *DMF* 2023, n° 858, p. 483, p. 535, statuant sur renvoi de : Cass. com., 23 mars 2022, n° 19-19.103, précité. En se fondant sur le connaissement, la cour d'appel a pu décider que chaque épi comptabilisé constituerait une unité de fret. V. aussi : CA Aix-en-Provence, 28 sept. 2023, n° 20/01497, *BTL* 2023, n° 3945, p. 607 : s'appuyant sur la description de la marchandise selon le connaissement pour juger que les parties s'étaient référés à une unité de fret.

¹² M. DIANGO, « *La subrogation de l'assureur maritime* », thèse, Université d'Aix-Marseille, 2015. V. aussi : M. FAWI, « *Recherche sur l'efficacité des mécanismes de subrogation de l'assureur en droits français et CIMA* », *op.cit.*, spéc. n° 48 -50 , p. 66-68.

la Cour de cassation a tout de même jugé utile de publier au bulletin appelle à une sérieuse réflexion sur le caractère désuet ou non de ladite convention.

En effet, le caractère désuet de la Convention de Bruxelles du 25 août 1924 suscite depuis longtemps des critiques doctrinales nourries. Comme le rappelle monsieur Philippe Delebecque, certes cette Convention est le « *socle de la responsabilité des transporteurs maritimes* », mais cela « *ne veut pas dire pour autant qu'elle soit pleinement satisfaisante et réponde à toutes les attentes des opérateurs* »¹³.

À titre illustratif, la notion de « colis » ou d'« unité » apparaît aujourd'hui profondément dépassée et devrait faire l'objet d'une refonte complète, afin de mieux correspondre aux exigences actuelles du transport par conteneurs. En effet, la définition classique de l'unité de fret ne tient plus compte de la diversité croissante des modes de conditionnement, ni de la généralisation du recours aux conteneurs dans le commerce international.

Face à ces limites, il est tentant, dans un premier temps, d'appeler à une réforme de la Convention de Bruxelles de 1924 (originelle comme modifiée), à l'instar de ce qu'ont proposé les Règles de Hambourg ou les Règles de Rotterdam, qui adoptent une approche plus souple de la limitation de responsabilité, en intégrant notamment le poids ou la valeur de la marchandise.

Toutefois, il faut garder à l'esprit que la réalité est plus complexe. Les transporteurs maritimes, étroitement liés aux enjeux de compétitivité internationale, ont historiquement été hostiles à toute remise en cause des plafonds indemnitaires¹⁴. En conséquence, toute réforme nécessiterait un consensus international, aujourd'hui difficilement atteignable, notamment au sein des pays développés dont les flottes maritimes sont dominantes.

Dans un second temps, il serait pertinent de conseiller aux propriétaires de marchandises de privilégier les règles de Hambourg ou celles de Rotterdam. Les premières, adoptées sous l'égide des Nations unies, ont en effet tenté de corriger certaines lacunes de la convention de Bruxelles en établissant une responsabilité du transporteur fondée sur un plafond plus réaliste : 835 unités de compte par colis ou 2,5 unités de compte par kilogramme¹⁵. Cette solution a été prolongée et approfondie par les secondes qui prévoient un plafond de 875 unités de compte par colis ou 3 unités par kilogramme¹⁶. Si les parties au contrat d'assurance avaient opté pour l'une ou l'autre des nouvelles conventions, la solution serait un peu différente et plus proche du principe de réparation intégrale.

Cependant, observons d'emblée que la mise en œuvre de ces textes reste limitée. À ce jour, la Convention de Rotterdam n'est pas entrée en vigueur dans de nombreux États membres. Ni les

¹³ Ph. DELEBECQUE, « Les 100 ans de la Convention de Bruxelles : le point de vue français », *op.cit.*, n° 1, p. 481.

¹⁴ L'article 5 de la Convention de Bruxelles, qui autorise les clauses d'exonération contractuelle, s'inscrit dans cette logique de protection.

¹⁵ Art. 6.1.a) de la Convention de Hambourg.

¹⁶ Art. 59.1 de la Convention de Rotterdam.

États-Unis, ni la Chine, ni la France ne les ont pleinement ratifiées¹⁷. De fait, le droit applicable reste dominé par les règles de La Haye ou de La Haye-Visby, peu favorables aux intérêts des assureurs subrogés. Bien qu'il soit permis de s'étonner de cette hésitation des grandes puissances¹⁸, l'une des raisons de cette inertie semble être la crainte des transporteurs de voir leurs coûts d'assurance augmenter.

Il conviendrait de penser à un équilibre entre cette réforme et la pratique des assureurs, notamment ceux des propriétaires de marchandises et ceux des transporteurs, car en l'état actuel, les premiers se retrouvent lésés lorsqu'ils sont subrogés.

Quant au second (la rigidité de la convention de Bruxelles défavorable au recours de l'assureur maritime subrogé), on sait qu'en vertu de l'article L. 121-12 et de l'article L.172-29 du Code des assurances, l'assureur maritime qui a payé l'indemnité d'assurance à l'assuré victime (le propriétaire de marchandises) peut se substituer à cet assuré contre le responsable du dommage (le transporteur)¹⁹. Ces dispositions prévoient que l'action subrogatoire est exercée à dû concurrence du paiement effectué par l'assureur²⁰.

Or, nous avons observé que le juge du fond, approuvé ici, a procédé à une interprétation stricte du connaissance. Et la lecture formaliste presque mécanique réduit à un montant récupérable par les assureurs subrogés forfaitaire et dérisoire (823,96 DTS, soit 1000 euros environ à la date du transport), sans rapport avec la valeur réelle du préjudice (28 982 euros). Dès lors, comme relevé plus haut, cette jurisprudence ne fait qu'illustrer une limite structurelle du droit du transport maritime en restreignant l'accès effectif à une réparation intégrale du dommage²¹.

Cette restriction elle-même a pour corolaire de conduire à la déposition du droit subrogatoire de toute son effectivité, avec pour conséquence double suivante :

- les assureurs, malgré l'indemnisation intégrale de l'assuré (la SCL dans l'affaire rapportée), ne récupèrent qu'une fraction minimale de la créance garantie ;
- la création d'un déséquilibre du modèle économique de l'assurance maritime, pouvant avoir des répercussions directes sur les conditions de souscription, les franchises, ou encore les primes appliquées aux chargeurs.

¹⁷ Après la cérémonie de signature depuis le 23 septembre 2009 à Rotterdam, l'on compte actuellement que 25 États signataires, y compris la France. Mais, la France ne l'a pas encore ratifiée. Seuls cinq pays l'ont déjà fait : Bénin, Cameroun, Congo, Espagne et Togo).

¹⁸ Ph. DELEBECQUE, « Les 100 ans de la Convention de Bruxelles : le point de vue français », *op.cit.*, n° 14, p. 485 : il indique à juste titre que les « *Etats-Unis ne sont sans doute toujours pas décidés à avancer et l'Europe reste hésitante. Avouons que nous avons du mal à en comprendre les raisons* ».

¹⁹ T. com. Paris, 9 mars 1979, *DMF* 1978, p. 743 ; Cass. com., 26 mars 1996, n° 94-12.524 et 94-12.525, Cass. com., 26 janv. 2010, n° 08-13.898 ; Cass. com., 16 mars 2010, n° 09-12.064 ; Cass. com., 28 juin 2011, n° 10-16.318.

²⁰ Cass. com., 26 janv. 2010, n° 08-13.898. – Cass. com., 28 juin 2011, n° 10-16.318. – Cass. com., 9 fév. 2012, n° 10-26.362.

²¹ Elle instaure ainsi une barrière conventionnelle qui neutralise la fonction réparatrice du régime de responsabilité, notamment lorsque l'unité de fret est définie de manière peu précise ou défavorable dans le connaissance.

Pour résoudre ce problème, outre des réformes soit des textes, soit de la jurisprudence, soit les deux²², des solutions devraient désormais s'imposer dans la pratique. Entre autres, elles consisteraient à sensibiliser, former davantage et conseiller les assurés (propriétaires de marchandises) sur le choix de la convention internationale, notamment entre la convention de Bruxelles, de Hambourg ou de Rotterdam. Encore faut-il que cette convention choisie soit ratifiée par les pays concernés par le transport. Et, à défaut, en cas d'imposition ou de choix de la convention de Bruxelles, comme dans l'arrêt commenté, il conviendrait d'attirer l'attention des propriétaires de marchandises sur l'utilité de préciser la quantité ou le poids du maïs en vrac dans le connaissement. Cela permettra d'éviter que l'on considère le contenant, à savoir le conteneur, comme unité de fret, au lieu du contenu de la marchandise (la quantité réelle en kilogramme). Si en effet dans l'arrêt rapporté, la société SCL avait pris soin de l'indiquer, il en serait autrement concernant la limitation de responsabilité, et le recours intégral des assureurs subrogés aurait été préservé.

Mais au-delà de ces astuces pratiques que tout assureur de marchandises transportées en vrac par voie maritime devrait intégrer, la question de la cohabitation entre efficacité des recours subrogatoires et les règles de limitation de responsabilité des transporteurs semble demeurer un enjeu majeur pour les acteurs du secteur.

Mèndjèlani FAWI,

Docteur en Droit privé à l'Université Paris-Est Créteil,
Chargé d'enseignements à Le Mans Université.

L'arrêt :

Faits et procédure

1. Selon l'arrêt attaqué (Aix-en-Provence, 28 septembre 2023), la société sénégalaise Société de cultures légumières - SCL (la société SCL) a confié le transport maritime entre le port de [Localité 11] (Sénégal) et celui de [Localité 15] (Royaume Uni) de plusieurs conteneurs de maïs doux, empotés en vrac, à la société CMA-CGM, qui a émis un connaissement le 28 avril 2017.
2. A leur réception le 10 mai 2017, des réserves ont été émises sur la marchandise d'un des conteneurs. Une expertise a imputé le sinistre à des variations de températures enregistrées au sein de ce conteneur et évalué le préjudice à la somme de 28 982 euros.
3. Après avoir indemnisé la société SCL à hauteur de cette somme, ses assureurs, les sociétés Helvetia compagnie suisse d'assurances, Swiss RE International, Ergo Versicherung Aktiengesellschaft, Sompso Canopius-Lloyd's de [Localité 12] venant aux droits de la société Canopius-Lloyd's de [Localité 12], Markel Syndicate 3 000, Apollo Specie & Cargo Consortium 9 975, AWH 2 232, et Hiscox Syndicate 33 (les assureurs) ont assigné la société CMA-CGM en réparation du préjudice.

²² M. FAWI, « Recherche sur l'efficacité des mécanismes de subrogation de l'assureur en droits français et CIMA », *op.cit.*, spéc. n° 659 et s. , p. 459 et s. (besoin réforme de textes en rapport avec la subrogation de l'assureur). ; V. aussi Ph. DELEBECQUE, Les 100 ans de la Convention de Bruxelles : le point de vue français, *op.cit.*, 2024, p. 481 et s., sur l'appel à une réforme des textes de la Convention de Bruxelles de 1924.

Examen des moyens

Sur le premier moyen

4. 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 ce moyen qui n'est manifestement pas de nature à entraîner la cassation.

Sur le second moyen

Enoncé du moyen

5. Les assureurs font grief à l'arrêt de condamner la société CMA-CGM à ne leur payer que l'équivalent en euros de 823,96 DTS au cours en vigueur au jour du règlement, alors « qu'aux termes de l'article 4.5 de la Convention de Bruxelles originaire du 25 août 1924 pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance, le transporteur comme le navire ne seront tenus en aucun cas des pertes ou dommages causés aux marchandises ou les concernant pour une somme dépassant 100 livres sterling par colis ou unité, ou l'équivalent de cette somme en autre monnaie, à moins que la nature et la valeur de ces marchandises n'aient été déclarées par le chargeur avant leur embarquement et que cette déclaration ait été insérée au connaissance ; que, pour limiter à 823,96 DTS l'indemnité due par la société CMA-CGM, la cour d'appel, après avoir rappelé que le premier juge a constaté que le connaissance faisait référence, pour le conteneur concerné, à "1 Lots said to contain sweet corn" et estimé que "les parties au contrat de transport s'étaient référés à une unité de fret", laquelle "conduisait à appliquer une limitation de responsabilité à hauteur de l'équivalent en euros de 1 unité x 823,96 DTS", a énoncé que "la référence à un nombre d'épis ne ressortant pas des mentions du connaissance, cette référence n'a pas vocation à servir au cas d'espèce d'unité de fret, sauf aux juges à rechercher, dans l'hypothèse d'une insuffisance du connaissance, l'unité choisie par les parties à la lumière des autres documents contractuels" ; qu'en statuant ainsi, tout en relevant que "la mention au connaissance du poids brut du chargement dans la rubrique "gross weight cargo" à hauteur de 24 500 kg ne saurait prévaloir sur les mentions portées précisément dans la rubrique "description des colis et marchandises indiquées par l'expéditeur" ("Description of packages and goods as stated by shipper")", ce dont il résultait, au contraire, que, faute de mention dans le connaissance d'une autre unité de fret, les parties n'avaient pu que choisir le kilogramme de marchandise, seul mentionné dans le connaissance, comme unité de fret, la cour d'appel, qui n'a pas tiré les conséquences légales de ses propres constatations, a violé la disposition susvisée. »

Réponse de la Cour

6. Aux termes de l'article 4.5 de la Convention de Bruxelles originaire du 25 août 1924 pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance, le transporteur comme le navire, ne seront tenus en aucun cas des pertes ou dommages causés aux marchandises ou les concernant pour une somme dépassant 100 livres sterling par colis ou unité, ou l'équivalent de cette somme en autre monnaie, à moins que la nature et la valeur de ces marchandises n'aient été déclarées par le chargeur avant leur embarquement et que cette déclaration ait été insérée au connaissance.

7. C'est dans l'exercice de son pouvoir souverain d'appréciation des mentions figurant au connaissance que la cour d'appel a estimé que les parties aux contrats de transport, avaient, en l'espèce, désigné le conteneur comme unité de fret au sens du texte précité.

8. Le moyen n'est donc pas fondé.

PAR CES MOTIFS, la Cour REJETTE le pourvoi ;