

## RÉSUMÉ :

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 connaissement, 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 connaissement. A privé sa décision de base légale la cour d'appel qui, après avoir indiqué que la marchandise confiée au transporteur maritime avait donné lieu à un contrat de vente portant sur 56 000 épis de maïs pour un poids total de 19 040 kg, a limité à 823,26 DTS l'indemnité due par le transporteur maritime en retenant que les 56 000 épis de maïs, empotés en vrac dans le conteneur, sans être conditionnés dans des cartons, des caisses ou des sacs pouvant être individualisés et manutentionnés séparément, constituaient un colis ou une unité unique, sans préciser si les parties au contrat de transport s'étaient référées, dans le connaissement, à une unité de fret et, dans l'affirmative, laquelle avait été choisie

## TEXTE INTÉGRAL

Cassation partielle  
numéros de diffusion : 215  
ECLI : ECLI:FR:CCASS:2022:CO00215

**RÉPUBLIQUE FRANÇAISE**

**AU NOM DU PEUPLE FRANÇAIS**

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

COMM.

FB

COUR DE CASSATION

---

Audience publique du 23 mars 2022

Cassation partielle

M. RÉMERY, conseiller doyen

faisant fonction de président

Arrêt n° 215 F-B

Pourvoi n° H 19-19.103

R É P U B L I Q U E F R A N Ç A I S E

---

AU NOM DU PEUPLE FRANÇAIS

---

ARRÊT DE LA COUR DE CASSATION, CHAMBRE COMMERCIALE, FINANCIÈRE ET ÉCONOMIQUE, DU 23 MARS 2022

1°/ La société MMA IARD, société anonyme, dont le siège est [Adresse 2], venant aux droits de la société Covea Fleet,

2°/ la société Continentales Asco - Continentale Verzekeringen, dont le siège est [Adresse 6] (Belgique),

3°/ la société Helvetia assurances, société anonyme, dont le siège est [Adresse 3],

4°/ la société Watkins, dont le siège est [Adresse 7] (Royaume-Uni), et encore domicilié en son agent société CAMITT, [Adresse 1],

5°/ la société MMA IARD assurances mutuelles, société anonyme, dont le siège est [Adresse 2], venant aux droits de la société Covea Fleet,

ont formé le pourvoi n° H 19-19.103 contre l'arrêt rendu le 2 mai 2019 par la cour d'appel d'Aix-en-Provence (chambre 3-1), dans le litige les opposant à la société CMA CGM, société anonyme, dont le siège est [Adresse 4], défenderesse à la cassation.

La société CMA CGM a formé un pourvoi incident éventuel contre le même arrêt.

Les demanderesses au pourvoi principal invoquent, à l'appui de leur recours, le moyen unique de cassation annexé au présent arrêt.

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

Le dossier a été communiqué au procureur général.

Sur le rapport de Mme Kass-Danno, conseiller référendaire, les observations de la SARL Le Prado - Gilbert, avocat des sociétés MMA IARD, Continentales Asco - Continentale Verzekeringen, Helvetia assurances, Watkins et MMA IARD assurances mutuelles, de la SCP Rocheteau, Uzan-Sarano et Goulet, avocat de la société CMA CGM, après débats en l'audience publique du 1er février 2022 où étaient présents M. Rémerly, conseiller doyen faisant fonction de président, Mme Kass-Danno, conseiller référendaire rapporteur, Mme Vaissette, conseiller, et Mme Mamou, greffier de chambre,

la chambre commerciale, financière et économique de la Cour de cassation, composée 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 (Aix-en-Provence, 2 mai 2019), la société sénégalaise Société de cultures légumières - SCL (la société SCL) a vendu à la société britannique Barfoots of Botley (la société Barfoots) plusieurs conteneurs de maïs doux, dont un renfermant 56 000 épis en vrac d'un poids de 19 040 kg, au prix de 12 185,60 euros. Le transport maritime entre le port de [Localité 5] (Sénégal) à celui de [Localité 8] (Angleterre) en a été confié à la société CMA CGM, qui a émis un connaissement le 22 mars 2013.

2. La marchandise ayant été endommagée, la société Barfoots a cédé ses droits relatifs au sinistre à la société SCL, laquelle a signé un acte de subrogation pour un montant de 27 840 euros « aux compagnies d'assurance Helvetia et autres ». Les sociétés Helvetia, Watkins, Asco et la société Covea Fleet, aux droits de laquelle sont venues les sociétés MMA IARD et MMA IARD assurances mutuelles, (les assureurs) ont assigné la société CMA CGM en réparation.

#### Examen des moyens

Sur le moyen du pourvoi incident éventuel, qui est préalable

#### Énoncé du moyen

3. La société CMA CGM fait grief à l'arrêt de la déclarer responsable des dommages en vertu des dispositions de la Convention de Bruxelles de 1924 originelle et de fixer l'indemnité due par elle à 823,96 DTS, alors :

« 1°/ que le transporteur n'est pas responsable de la perte résultant d'un acte ou d'une omission du chargeur ; qu'en l'espèce, la cour d'appel a relevé que le connaissement de la société CMA CGM du 22 mars 2013 mentionnait la température convenue de 1°C à l'intérieur du conteneur renfermant les épis de maïs ; que dans ses conclusions d'appel, la société CMA CGM faisait valoir que le 20 mars 2013, lors de l'emportage et du déclenchement de l'enregistreur de température, la température était bien plus élevée que celle requise au connaissement de conservation à +1°C, et que la marchandise n'avait donc pas été pré-refrigérée à la bonne température par le chargeur ; qu'en écartant tout acte ou omission du chargeur quand il ressortait de ses propres constatations "qu'au chargement le 20 mars (la température) était de 11,0°C", la cour d'appel a violé l'article 4, § 2 (i) de la Convention du Bruxelles du 25 août 1924 ;

2°/ que le transporteur n'est pas responsable de la perte résultant d'un acte ou d'une omission du chargeur ; qu'en l'espèce, la cour d'appel a relevé que le connaissement de la société CMA CGM du 22 mars 2013 mentionnait la température convenue de 1°C à l'intérieur du conteneur renfermant les épis de maïs ; que la société CMA CGM faisait valoir que le 20 mars 2013, lors de l'emportage et du déclenchement de l'enregistreur de température, la température était bien plus élevée que celle requise au connaissement de conservation à +1°C, et que la marchandise n'avait donc pas été pré-refrigérée à la bonne température par le chargeur ; qu'en se bornant, pour écarter tout acte ou omission du chargeur de nature à exonérer le transporteur maritime de toute responsabilité, à indiquer "qu'au chargement le 20 mars elle était de 11,0°C, alors que la marchandise avait été pré-

refroidie à 3,5°C le même jour", la cour d'appel a statué par un motif inopérant, privant son arrêt de base légale au regard de l'article 4, § 2 (i) de la Convention de Bruxelles du 25 août 1924. »

#### Réponse de la Cour

4. Après avoir énoncé que le transporteur est présumé responsable des dommages subis par la marchandise sauf s'il rapporte la preuve d'un des cas exonérateurs énumérés à l'article 4.2 de la Convention de Bruxelles du 25 août 1924 pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance (la Convention), l'arrêt retient, par motifs propres, qu'aux termes du rapport d'expertise du 29 juillet 2013, la température constatée à l'intérieur du conteneur renfermant les 56 000 épis de maïs en vrac était comprise entre 2,3° et 4,9°C, qu'au vu des enregistreurs, elle avait été comprise entre 10,0° et 47,0°C pendant le voyage et qu'au chargement le 20 mars, elle s'élevait à 11,0°C cependant que la marchandise avait été pré-refroidie à 3,56°C le même jour. Après avoir constaté que le connaissance mentionnait certes une température au chargement convenue de 1,1°C, l'arrêt relève, par motifs adoptés, que seul le conteneur litigieux avait subi des avaries en cours de voyage et que, d'après le rapport d'expertise, la marchandise avait été raisonnablement pré-réfrigérée à une température convenable, mais que les appareils de réfrigération du conteneur avaient été inopérants pendant le transport.

5. Par ces constatations écartant le rôle causal dans la survenance du dommage du fait que le maïs avait été chargé à une température supérieure à celle indiquée sur le connaissance, la cour d'appel a légalement justifié sa décision d'écarter l'acte du chargeur comme cas excepté de la responsabilité du transporteur maritime prévu par l'article 4, 2, i) de la Convention.

6. Le moyen n'est donc pas fondé.

Mais sur le moyen du pourvoi principal, pris en sa deuxième branche

#### Énoncé du moyen

7. Les assureurs font grief à l'arrêt de réduire l'indemnité due par la société CMA CGM à 823,96 DTS, alors « que, dans leurs écritures d'appel, ils ont fait valoir que, même si la Convention de Bruxelles originelle était applicable, si la marchandise est dite individualisable et individualisée, la limitation sera calculée par nombre d'épis transportés réputés colis, dont le nombre était clairement précisé par le connaissance ; qu'en s'abstenant de se prononcer sur ce point, la cour d'appel a violé l'article 455 du code de procédure civile. »

#### Réponse de la Cour

Vu l'article 4.5 de la Convention de Bruxelles originaire du 25 août 1924 pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance :

8. Aux termes de ce texte, 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.

9. Pour limiter à 823,26 DTS l'indemnité due par la société CMA CGM, l'arrêt retient que les 56 000 épis de maïs étant empotés en vrac dans le conteneur, sans être conditionnés dans des cartons,

des caisses ou des sacs pouvant être individualisés et manutentionnés séparément, ils constituaient un colis ou une unité unique.

10. En se déterminant ainsi, après avoir elle-même indiqué que la vente portait sur 56 000 épis de maïs pour un poids total de 19 040 kg, sans préciser, dès lors, si les parties au contrat de transport s'étaient ensuite référées, dans le connaissance, à une unité de fret et, dans l'affirmative, laquelle avait été choisie, la cour d'appel n'a pas donné de base légale à sa décision.

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

CASSE ET ANNULE, mais seulement en ce qu'il réduit l'indemnité due par la société CMA CGM, l'arrêt rendu le 2 mai 2019, entre les parties, par la cour d'appel d'Aix-en-Provence ;

Remet, sur ce point, l'affaire et les parties dans l'état où elles se trouvaient avant cet arrêt et les renvoie devant la cour d'appel de Montpellier.

Condamne la société CMA CGM aux dépens ;

En application de l'article 700 du code de procédure civile, rejette la demande formée par la société CMA CGM et la condamne à payer aux sociétés Helvetia assurances, Watkins, Continentales Asco - Continentale Verzekeringen, MMA IARD et MMA IARD assurances mutuelles la somme globale de 3 000 euros ;

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 partiellement 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 vingt-trois mars deux mille vingt-deux.  
MOYENS ANNEXES au présent arrêt

Moyen produit au pourvoi principal par la SARL Le Prado - Gilbert, avocat aux Conseils, pour les sociétés MMA IARD, Continentales Asco - Continentale Verzekeringen, Helvetia assurances, Watkins et MMA IARD assurances mutuelles.

LE MOYEN reproche à l'arrêt attaqué :

D'AVOIR réduit réduire l'indemnité due par la société CMA CGM à 823,96 DTS ;

AUX MOTIFS QUE « sur la Convention de Bruxelles du 25 août 1924, l'article 10 de ce texte, dans sa version originelle, le rend applicable "à tout connaissance créé dans un des Etats contractants" ; que, parmi ces derniers figure le Sénégal, et le connaissance du 22 mars 2013 relatif au litige a été émis à [Localité 5], capitale de cet Etat ; que, par ailleurs le Sénégal n'est pas lié par les Protocoles des 23 février 1968 et 21 décembre 1979 ayant modifié la Convention de Bruxelles du 25 août 1924 ; que le jugement est par suite confirmé pour avoir déclaré applicable la Convention de Bruxelles originelle ; [?] ; que, sur le montant de l'indemnité, en appel la faute inexcusable ou le dol de la société CMA CGM ne sont plus invoqués par les assureurs ; que cette indemnité est en conséquence celle plafonnée par l'article 4.5 de la Convention de Bruxelles originelle soit "100 livres sterling par colis ou unité" ; que le fait que les 56 000 épis de maïs étaient empotés en vrac dans le conteneur, sans être conditionnés dans des cartons ou des caisses ou des sacs qui pouvaient être individualisés et manutentionnés séparément, a pour conséquence qu'ils constituaient un colis ou une unité uniques, contrairement à ce qu'a retenu le jugement ; que, par application de l'article 4.5

de la Convention de Bruxelles originelle l'indemnité est de 100 livres sterling, soit les 823,96 DTS allégués par la société CMA CGM, et non de 16 632,12 euros » ;

1°/ ALORS QU'aux termes de l'article 4.5 de la Convention de Bruxelles du 25 août 1924, pour l'unification de certaines règles en matière de connaissement (« Règles de La Haye »), 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 pas été déclarées par le chargeur avant leur embarquement et que cette déclaration ait été insérée au connaissement ; que cette règle qui renvoie, pour le calcul de la limite de responsabilité du transporteur maritime, aux colis ou unités transportés, ne s'applique pas au transport maritime de marchandise en vrac ; qu'en décidant du contraire, après avoir constaté que la cargaison maïs était transportée en vrac, la cour d'appel a violé la disposition susvisée ;

2°/ ALORS, en toute hypothèse, QUE, dans leurs écritures d'appel (concl., p. 8, in fine), les assureurs sur facultés ont fait valoir que, même si la Convention de Bruxelles originelle était applicable, si la marchandise est dite individualisable et individualisée, la limitation sera calculée par nombre d'épis transportés réputés colis, dont le nombre était clairement précisé par le connaissement ; qu'en s'abstenant de se prononcer sur ce point, la cour d'appel a violé l'article 455 du code de procédure civile ;

3°/ ALORS, en toute hypothèse, QUE, dans leurs écritures d'appel (concl., p. 9, in fine), les assureurs sur facultés ont fait valoir que, même si la Convention de Bruxelles originelle était applicable, les limitations d'indemnités prévues par elle, par colis ou unité, étaient inapplicables au transport de marchandise en vrac, comme en a jugé la High Court of London dans une décision de 2016 ; qu'en s'abstenant de se prononcer sur cette interprétation de l'article 4.5 de la Convention de Bruxelles originelle, la cour d'appel a violé l'article 455 du code de procédure civile ;

4°/ ALORS, en toute hypothèse, QUE, le défaut de réponse à conclusions équivaut à un défaut de motivation ; que, dans leurs écritures d'appel (concl., p. 6), les assureurs sur facultés ont invoqué l'application de la Convention de Hambourg, ratifiée par le Sénégal et ont fait valoir (concl., p. 8) que, la marchandise étant individualisable et individualisée, puisque l'épis est considéré comme un colis, aucune limitation n'est susceptible d'être opposée en application éventuelle des règles de Hambourg ; qu'en s'abstenant de se prononcer sur l'application de la Convention de Hambourg, la cour d'appel a violé l'article 455 du code de procédure civile. Moyen produit au pourvoi incident éventuel par la SCP Rocheteau et Uzan-Sarano, avocat aux Conseils, pour la société CMA CGM.

Il est fait grief à l'arrêt attaqué d'AVOIR déclaré le transporteur maritime CMA-CGM responsable des dommages en vertu des dispositions de la Convention de Bruxelles de 1924 originelle et d'avoir fixé l'indemnité due par la société CMA-CGM à 823 DTS 96 ;

AUX MOTIFS PROPRES QUE l'article 2 du texte précité pose le principe de la présomption de responsabilité du transporteur maritime sauf si ce dernier rapporte la preuve d'un des cas exonératoires énumérés par l'article 4.2, que le rapport d'expertise du 29 juillet 2013 mentionne clairement avoir constaté à l'intérieur du conteneur renfermant les 56.000 épis de maïs en vrac une température comprise entre 2,3° et 4,9° C, et au vu des enregistreurs une température durant le voyage allant de 10,0° à 47,0° C, avec la précision qu'au chargement le 20 mars elle était de 11,0°

C, alors que la marchandise avait été pré-refroidie à 3,5° C le même jour; le même n'incrimine nullement le chargement des épis de maïs à même le sol, et n'évoque ni une mauvaise circulation, de l'air entre ces épis, ni une aggravation des dommages durant la période allant du débarquement du conteneur le 30 mars à la livraison chez la société BARFOOTS le 5 avril ; que ces éléments techniques, contre lesquels la société CMA CGM ne communique aucune pièce, sont de nature à écarter :- l'acte ou l'omission du chargeur de l'article 4.2.i de la Convention précitée ; - le vice propre de la marchandise de l'article 4.2.m ; - et le fait ou la faute des préposés du transporteur de l'article 42.c, ainsi que l'a justement décidé le tribunal ayant déclaré la société CMA-CGM responsable des dommages à la marchandise ;

ET AUX MOTIFS IMPLICITEMENT ADOPTES que la cargaison d'épis de maïs, telle que mentionnée sur le connaissement SN1251391, a été répartie dans plusieurs conteneurs embarqués à peu d'intervalle et dans les mêmes conditions par le chargeur la société SCL sur le navire Isabelle Shulte à destination de [Localité 8] ; que seul le conteneur 5032507 a subi des avaries en cours de voyage et que l'expertise contradictoire a conclu que la marchandise avait été raisonnablement pré-refrigérée à une température convenable, mais qu'en revanche les appareils de réfrigération avaient été inopérants pendant le transport ;

1) ALORS QUE le transporteur n'est pas responsable de la perte résultant d'un acte ou d'une omission du chargeur ; qu'en l'espèce, la cour d'appel a relevé que le connaissement de la société CMA-CGM du 22 mars 2013 mentionnait la température convenue de 1°C à l'intérieur du conteneur renfermant les épis de maïs ; que dans ses conclusions d'appel, la société CMA-CGM faisait valoir que le 20 mars 2013, lors de l'emportage et du déclenchement de l'enregistreur de température, la température était bien plus élevée que celle requise au connaissement de conservation à +1°C, et que la marchandise n'avait donc pas été pré-refrigérée à la bonne température par le chargeur (conclusions n°3, p. 5 dernier § et p. 6) ; qu'en écartant tout acte ou omission du chargeur quand il ressortait de ses propres constatations « qu'au chargement le 20 mars (la température) était de 11,0° C », la cour d'appel a violé l'article 4, § 2 (i) de la convention de Bruxelles du 25 août 1924 ;

2) ALORS QUE le transporteur n'est pas responsable de la perte résultant d'un acte ou d'une omission du chargeur ; qu'en l'espèce, la cour d'appel a relevé que le connaissement de la société CMA-CGM du 22 mars 2013 mentionnait la température convenue de 1°C à l'intérieur du conteneur renfermant les épis de maïs ; que la société CMA-CGM faisait valoir que le 20 mars 2013, lors de l'emportage et du déclenchement de l'enregistreur de température, la température était bien plus élevée que celle requise au connaissement de conservation à +1°C, et que la marchandise n'avait donc pas été pré-refrigérée à la bonne température par le chargeur (conclusions n°3, p. 5 dernier § et p. 6) ; qu'en se bornant, pour écarter tout acte ou omission du chargeur de nature à exonérer le transporteur maritime de toute responsabilité, à indiquer « qu'au chargement le 20 mars elle était de 11,0° C, alors que la marchandise avait été pré-refroidie à 3,5° C le même jour », la cour d'appel a statué par un motif inopérant, privant son arrêt de base légale au regard de l'article 4, § 2 (i) de la convention de Bruxelles du 25 août 1924.

**Composition de la juridiction** : M. Rémery (conseiller doyen faisant fonction de président), SARL Le Prado - Gilbert, SCP Rocheteau, Uzan-Sarano et Goulet  
**Décision attaquée** : Cour d'appel Aix-en-Provence 2019-05-02 (Cassation partielle)