CA, Casablanca, 13/04/1982, 567

Identification			
Ref 19682	Jurisdiction Cour d'appel	Pays/Ville Maroc / Casablanca	N° de décision 567
Date de décision 19820413	N° de dossier	Type de décision Arrêt	Chambre
Abstract			
Thème Maritime, Commercial	Mots clés Responsabilité, Limitation légale de la responsabilité du propriétaire, Irrecevabilité, Inapplicabilité, Disposition spécifique, Assurance maritime non obligatoire, Action directe contre l'assureur, Abordage		
Base légale Article(s) : 297, 88 -	Source Revue : Revue Marocaine de Droit المجلة المغربية للقانون Année : Avril, Mai, Juin 1986		

Résumé en français

En cas de collision entre un navire accosté et un navire en marche, est responsable le navire en marche. Les dispositions régissant la responsabilité du gardien de la chose inanimée, ne sont pas applicables en cas d'abordage, compte tenu de l'existence de dispositions spécifiques savoir l'article 297 paragraphe 2 du Code de commerce marocain. La limitation de responsabilité du propriétaire du navire est un principe fondamental du droit maritime. Celle prévue par l'article 124 du CCM s'applique aux dommages causés aux tiers, même si cette responsabilité ne trouve pas sa cause dans les obligations ou les contrats souscrits par le capitaine ou encore les fautes commises par ce dernier ou ses préposés, quelle que soit la modicité de l'indemnisation à laquelle cette limitation aboutit, les tribunaux sont tenus d'appliquer les dispositions légales. En matière de transport maritime, l'assurance n'est pas obligatoire. L'assureur n'est donc qu'un garant qui ne peut être condamné directement à la requête de la victime du dommage.

Texte intégral

محكمة الاستئناف بالدار البيضاء قرار رقم 567 صادر بتاريخ 13/04/1982 التعليل: من حيث أن المستأنفين مالكي الباخرة (أبوكس

لم ينازعوها في المسؤولية عن حادث 77/6/14 الذي أدى إلى إصابة المراكب (وجان جانيت) (لامادولون) (ووبر الأكبر) بأضرار مختلفة الجسامه عندما كانت المراكب المصدومة راسية في رصيف سوق السمك بمرسى الدار البيضاء. من حيث أن مالك الباخرة (أبوكس) يقر بكيفية غير صريحة بمسؤوليته عن الحادث موعزا إياها إلى الكسر اللاحق بمحرك باخرته مما لم يمكنها من الرجوع إلى الخلف. من حيث أنه على أي حال فإن القرائن القضائية أنه عند حصول تصادم بين سفينة راسية وسفينة سائرة فإنه يفترض وقوع التصادم بخطأ من السفينة الثانية (دالوز 1899 - 2 - 465) من حيث لا محل إذن في هذه الظروف من تحميل مسؤولية الحادث إلى الباخرة (أبوكس). _ فيما يخص الخطأ المفترض ارتكازا على الفصل 88 ق.ل.ع : من حيث أن القاضي الابتدائي استبعد تطبيق أحكام الفصل 88 ق.ل.ع بمناسبة الإشارة إلى أن المدعين أسسوا طلبهم على أحكامه وعلل ذلك بوجود نص خاص في القانون البحري (الفصل 124). من حيث أن المستأنف عليهم يتمسكون حتى في هذه المرحلة من التقاضي بضرورة تطبيق أحكام الفصل 88 ق.ل.ع الذي يجعل قرينة مسؤولية الضرر على عاتق حارس الشيء مادام لم يثبت خطأ المتضرر أو قيامه بما من شأنه إعفاءه من المسؤولية وتمسك الأول منهما بقرار محكمة النقض الفرنسية الصادرة بصدد قضية غرق السفينة (لاموريسيير) . لكن حيث أن هذا القضاء منتقد لخطورته على صعيد إمكانية تطبيق حق الترك فضلا على أنه لا يمكن عند التصادم افتراض قرينة خطأ بالنسبة لحارس سفينة دون الاخر (مؤلف القانون البحري للعميد ريبير _ طبعة 1953 _ الجزء الثالث صحيفة 33 نبذة 2089). من حيث أنه علاوة على ذلك فإن من شأن أعمال مبدأ الخطأ المفترض خرق قاعدة قانونية بحرية خصوصية منصوص عليها في الفقرة الثانية من الفصل 297 من ق.ت. بحري التي تنص صراحة على وجود قرينة الخطأ فيما يخص الاصطدام بين سفينتين، وهذا ما ينص عليه كذلك الفصل السادس (القرة الثانية) من معاهدة التصادم المبرمة ببروكسيل في 1957/10/10. من حيث أن القضاء الفرنسي يسير في مناهج المشار إليه في تطبيق قواعد الحراسة على الأشياء مما أدى إلى استبعاد مبدأ تحديد المسؤولية وذلك بعله أن هذه المسؤولية هي شخصية يتحملها المالك مباشرة بوصفه حارسا للسفينة وليس للمالك أن يتمسك بالتحديد سوى بالنسبة للمسؤولية كمتبوع مسؤول عن أخطاء الربان والمؤمنين البحريين، فإذا قبل بأن أساس مسؤولية الحارس هي قرينة على الخطأ في الحراسة، فإن خطأ المالك الشخصي يحرمه من ميزة التحديد. من حيث أن هذا المنحى القضائي منتقد لأنه حتى إذا قبل تطبيق المسؤولية الناتجة عن الأشياء على السفينة فإنه لا شك في اعتبار الربان حارسا لها لما له من سيادة مطلقة في قيادتها وإدارة دفتها. من حيث أنه يتعين ارتكازا على هذه الأسانيد بالضبط استبعاد تطبيق أحكام الفصل 88 ق.ل.ع في النازلة فيكون الحكم الابتدائي قد صادف الصواب في هذا الخصوص. _ من حيث التحديد القانوني لمسؤولية المالك : من حيث لا خلاف أن مبدأ مسؤولية السفينة المحدودة هو من القواعد الأساسية في القانون البحري (مؤلف القانون البحري للعميد ريبير، طبعة 1922 صحيفة 116 نبذة 1228) ووفقا لهذا المبدأ، فإن للسفينة ذمة بحرية خاصة، لها حقوقها والتزاماتها داخل ذمة المالك العامة، وهذه الذمة البحرية هي الكفيلة باستخلاص ديون الدائنين البحريين ذلك لأن مالك السفينة ليس مدينا عاديا. من حيث أنه من البين من حيثيات الحكم المستأنف مجانبته الصواب عندما صرح بوجود تطبيق أحكام الفصل 124 ق.ت. بحري التي استبعدتها عمليا بعله أنها خاصة بالخسارة الناتجة عن حمولة الباخرة دون الأضرار اللاحقة بالغير من طرف البواخر غير الملتزمة معها في حين أن هذا يخالف تلك الأحكام التي لها روايتها التاريخية للقرون الوسطى التي كانت تبتغي التخفيف من مسؤولية المالك عن تصرفات الربان باعتبار تعذر ممارسة الأول على الثاني حق الرقابة والتوجيه فضلا عن أن أحكام الفصل المذكور لا تضع التمييز الذي اعتبره القاضي الابتدائي. من حيث أنه يكون من الثابت إذن تأسيسا على هذا النظر أن الحكم الابتدائي جانب الصواب بتطبيقه متطلبات الفصل 124 ق.ت. بحري بكيفية تخرج عن المقصود من إقرارها فتكون الوسائل الاستثنائية المعتمدة من طرف الطاعنين في محلها وجديرة بالاعتبار مما يتعين معه إلغاء الحكم المستأنف بمراعاة أحكام الفصل المذكور وكذا الفصل 127 من نفس القانون. من حيث أنه وخلافا لطروحات السادة مفروض ومن معه، فإن مقتضيات الفصل 124 من ق.ت. بحري هي الواجبة التطبيق في النازلة ولو تعلق الأمر بصدام بحري لا بتنفيذ عقد نقل بل مهما كان نوعه كما يدفعون اعتبارا للمبررات المبينة أعلاه. من حيث أنه وخلافا لطروحات بعض الأطراف الذين طعنوا في مقتضيات الفصل 124 من القانون التجاري البحري بعبارة مجحفة فإن من شأن إقرار هذه المقتضيات المحافظة على وزن مصالح كبار وصغار مجهزي السفن (القانون التجاري البحري المغربي، بسبير، طبعة 1933) من حيث أنه فيما يخص النعي على ضئالة التعويضات المقررة كما يتمسك بذلك بعض أصحاب البواخر المتضررة فإن المحاكم منوط بها تطبيق القانون بحذاقيه فلا اجتهاد مع وجود نص. من حيث أنه لا يوجد بالملف ما يثبت أن الخطأ الذي أدى إلى حادث 77/6/14 مما يتعين معه إهمال مبدأ التحديد لمسؤولية هذا الأخير. « أبوكس » صادر على مالك الباخرة من حيث أنه يتعين إذن تحديد التعويضات المستحقة

لكافة الأطراف المتضررة من الحادث المذكور على المنوال التالي: $138 \times 192,12$ طن (حمولة الباخرة الصادمة) = 25.132,56 درهم. من حيث أنه يتعين توزيع المبلغ المذكور بين الأطراف المتضررة وفق التالي... _ فيما يتعلق بالحكم على المؤمنين : من حيث أنه لا يوجد تأمين إجباري في مادة النقل البحري وبالتالي يكون الحكم الابتدائي القاضي بإحلال شركة التأمين محل المحكوم عليه في غير محله. وحيث إن دعوى المدعي في مواجهة شركة التأمين غير مقبولة لانقضاء العلاقة القانونية بينهما. وحيث إن شركة التأمين لا تلعب في النازلة سوى دور الضامن ومادام الطرف المدعى عليه لم يدخل في الدعوى هذا الضامن ليضمنه فيما قد يحكم به عليه، فإنه لا مجال للحكم على المؤمن بطريقة مباشرة بناء على طلب المدعي وحده. لهذه الأسباب: . موضوعا : باعتباره تم بإلغاء الحكم المتخذ فيا قضى به من إحلال شركة التأمين والحكم بإخراجها من الدعوى. . بتعديل الحكم فيما قضى به من التعويض لفائدة المدعين الثلاثة، وذلك بتحديد التعويض على الشكل التالي : - لفائدة السادة مفروض حسن ومن معه مبلغ 8.688,11 درهم من تاريخ الحكم بالنسبة للفائدة القانونية. - لفائدة السيد بن الإدريسي والمهدي مبلغ 8.857,88 درهم مع الفائدة القانونية من تاريخ الطلب. - لفائدة السيد الميموني مبلغ 7.586,55 درهم مع الفائدة القانونية من تاريخ الطلب والصائر بالنسبة. . وقررت إرجاع تنفيذ هذا الحكم إلى المحكمة التي صدر منها الحكم المستأنف.