

CCass,11/02/1987,312

Identification			
Ref 20200	Juridiction Cour de cassation	Pays/Ville Maroc / Rabat	N° de décision 312
Date de décision 19870211	N° de dossier	Type de décision Arrêt	Chambre Civile
Abstract			
Thème Maritime, Commercial		Mots clés Transports, Responsabilité de l'aconier seul et non du transporteur, Garde de la marchandise transférée à l'aconier, Avaries postérieures à la prise en charge sous palan par l'aconier	
Base légale Article(s) : 221 - Code de Commerce Maritime		Source Revue : Revue Marocaine de Droit المجلة المغربية للقانون Année : Avril, Mai 1987	

Résumé en français

La responsabilité du transporteur prend fin lorsque la marchandise cesse d'être sous sa garde. Lorsque le transporteur remet la marchandise sous palan à l'aconier, il en perd la garde qu'il la transfère à ce dernier. La R.A.P.C, établissement public, n'étant pas le préposé du transporteur maritime, n'accomplit pas les opérations de chargement et de déchargement comme mandataire de ce dernier, mais en vertu du monopole qui lui est conféré pour l'exercice de cette activité. L'aconier est donc directement responsable, à l'égard du destinataire, du dommage causé à la marchandise pendant qu'elle se trouve sous sa garde ; dans ce cas, la demande d'indemnisation doit être dirigée contre lui seul et non contre le transporteur.

Texte intégral

المجلس الأعلى الغرفة المدنية قرار رقم 312 صادر بتاريخ 11/02/1987 التعليل: لكن حيث إن الفصل 221 من القانون البحري هو وحده الذي يحدد مسؤولية الناقل البحري وهو صريح في اعتبار أن المسؤولية تنتهي بخروج البضاعة من حراسته، وأن الناقل المذكور عندما يسلم البضاعة تحت الروافع إلى مكتب الشحن يفقد هذه الحراسة بمفهومها القانوني وهو السيطرة الفعلية على الشيء لتنتقل إلى

مكتب الشحن الذي يحتفظ في مخازنه بالبضاعة مقابل رسوم مفروضة مسبقا ولا يسلمها للمرسل إليه إلا إذا أدى هذه الرسوم. وحيث إن مكتب الشحن وهو مؤسسة من المؤسسات العمومية للدولة ليس تابعا للناقل البحري ولا يقوم بعمليات الشحن والتفريغ باعتباره وكيلا عنه ولا بحيازة البضاعة بمقتضى تكليف منه، وإنما بمقتضى ماله من حق احتكار عمليات الشحن والتفريغ فهو لهذا ليس للناقل عليه أية سلطة. وحيث إن كناش التحملات الذي ينظم علاقة هذه المؤسسة العامة بأطراف عقد النقل التي يتدخل فيها جبرا عليهم يحدد مسؤوليته تحديدا دقيقا فهي تبتدئ من حيث تنتهي مسؤولية الناقل البحري، وهو مسؤول مباشرة أمام المرسل إليه عما يصيب البضاعة أثناء وجودها في حراسته، ولهذا فهو وحده الذي له الصفة والمصلحة في إقامة الدعوى ضده. أما الناقل ، فسواء أقيمت الدعوى ضده وحده أم بمعية مكتب الشحن، فسوف لا يقضي عليه إلا في حدود قيمة الخسائر التي ثبت أن البضاعة تعرضت لها أثناء وجودها في حراسته، وإدخال مكتب الشحن في الدعوى، من طرفه سوف لا يؤدي إلى أي تعديل في الحكم لصالحه فلا مصلحة له في ذلك. ولهذا فقد كانت المحكمة على صواب لما صرحت بأن مسؤولية الناقل البحري تنتهي بتسليم البضاعة إلى مكتب الشحن، وأنه لا مصلحة له في إدخاله في الدعوى وطبقت الفصل 221 من القانون البحري تطبيقا سليما. أما الفصل 218 من نفس القانون فليس فيه ما يعارض ما يقرره الفصل 221 ، بل على العكس من ذلك فهو مؤكد لمضمونه إذ يقرر أن تسليم البضاعة يتم تحت روافع السفينة، وسواء تم هذا التسليم إلى المرسل إليه أو إلى مؤسسة الشحن والتفريغ فإن هذا التسليم ينهي حراسته للبضاعة كما أن الفصل 262 إنما يتعلق بتنظيم الاحتجاج الذي جعله المشرع شرطا لإقامة دعوى المسؤولية العقدية ضد الناقل البحري، دون مسؤولية مكتب الشحن التقصيرية، فتكون هذه الوسيلة لهذا غير مرتكزة على أساس وغير جديرة بالاعتبار. لهذه الأسباب: رفض الطلب...