

Manquant excédant la freinte de route : le transporteur maritime ne doit réparation que pour la part excédentaire (Cass. com. 2008)

Identification			
Ref 19453	Juridiction Cour de cassation	Pays/Ville Maroc / Rabat	N° de décision 1104
Date de décision 10/09/2008	N° de dossier 349/3/1/2006	Type de décision Arrêt	Chambre Commerciale
Abstract			
Thème Maritime, Commercial	Mots clés نقل بحري, نقصان البضاعة, مسؤولية الناقل البحري, عرف بالتسامح فيه, ضياع الطريق, تعويض عن الخصائص المتجاوز لنسبة التسامح, تحديد المسؤولية, Transport maritime de marchandises, Tolérance d'usage, Responsabilité du transporteur, Réparation limitée à l'excédent de la freinte, Manquant à la livraison, Freinte de route, Exonération partielle de responsabilité, Calcul de l'indemnité, Application par analogie du droit du transport terrestre		
Base légale	Source Revue : مجلة قضاء المجلس الأعلى N° : 71		

Résumé en français

Confirmant le raisonnement des juges du fond, la Cour Suprême juge que la responsabilité du transporteur maritime pour manquant de marchandises n'est engagée qu'à hauteur de la perte excédant la freinte de route admise par les usages.

En application, par analogie, de l'article 461 du Code de commerce, la haute juridiction écarte la thèse de l'assureur selon laquelle le dépassement du seuil de tolérance (en l'espèce 2%) rendrait le transporteur redevable de l'intégralité du manquant.

La freinte de route ne constitue donc pas un simple seuil de déclenchement d'une responsabilité totale, mais bien une exonération partielle et forfaitaire. La condamnation du transporteur a par conséquent été valablement limitée à la seule part du déficit dépassant ce taux usuel.

Résumé en arabe

نقل بحري - عجز الطريق - الضياع الطبيعي - مسؤوليته (لا)
لا يسأل الناقل البحري غلا عن الخصاص المتجاوز لنسبة ضياع الطريق المعفى من المسؤولية، و التي تختلف من ميناء وصول لآخر، و حسب نوعية البضاعة المنقولة و كيفية نقلها و ظروف الرحلة البحرية و مسافتها.
أما لما لا يتجاوز الخصاص تلك النسبة المسموح بها فلا يسأل عنه، غير أن هذا المفهوم لا يطبق لما يكون سبب الخصاص لا يعود للضياع الطبيعي للطريق، وإنما يرجع لأسباب أخرى قد تكون ناتجة عن تقصير صادر عن الناقل البحري أو عن معطيات أخرى لا تبرر التسامح.

Texte intégral

القرار عدد 1104، المؤرخ في 10/9/2008، الملف التجاري عدد 349/3/1/2006

باسم جلالة الملك

إن المجلس الأعلى

و بعد المداولة طبقا للقانون

حيث يستفاد من مستندات الملف، و من القرار المطعون فيه الصادر عن كحكمة الاستئناف بالدار البيضاء تحت رقم 266 بتاريخ 8/2/2005 في الملف عدد 1098/2000 أن شركة التأمين الرابطة الإفريقية (الطالبة) تقدمت بتاريخ 26 يونيو 1997 أمام المحكمة الابتدائية بالدار البيضاء آنفا بمقال تعرض فيه، أنها أمنت حمولة من المواد الكيماوية على ملك مؤمنتها الشركة الشريفة للأسمدة و المواد الكيماوية، و أن هذه الحمولة نقلت على ظهر الباخرة « كورونا » من ميناء سانت بتير سبورغ في اتجاه مدينة الناظور ثم الدار البيضاء حسب وثيقتي الشحن 1 و 1، و أنها وصلت إلى ميناء الناظور في 4/7/1995 ووضعت البضاعة رهن إشارة المرسل لها في نفس اليوم و تم التفريغ مباشرة من عنابرها ثم إن الباخرة وصلت إلى ميناء الدار البيضاء بتاريخ 07/07/95 و تم وضع البضاعة رهن إشارة المرسل إليها في نفس اليوم من الإفراغ مباشرة من عنابرها و لقد لوحظ عوار و نقصان في البضاعة بالنسبة للحمولتين المفرغتين بالناظور و بالبيضاء مما بادر معه معشر المرسل لها إلى أن يبعث بالتحفظات القانونية في 5/7/1995 لكل من شركة الملاحة لدى و كالتها بالناظور، و لمكتب استغلال الموانئ بنفس المدينة بالنسبة للحمولة المفرغة بالناظور، كما بعث بالتحفظات القانونية في 7/7/1995 لكل من شركة الملاحة و مكتب استغلال الموانئ بالدار البيضاء بالنسبة للحمولة المفرغة بميناء الدار البيضاء. و أنه أجريت خبرتان بمحضر جميع الأطراف على يد الخبير عبد الحي بلامين الذي حدد نسبة الخسارة بالنسبة للحمولتين كما يلي: فيما يخص الحمولة المفرغة بميناء الناظور حدد سبب الخسارة في نقصان بلغ 2.360 طنا من الأمونترات و حدد مبلغ الخسارة الحاصلة بالنسبة لهذه الحمولة في مبلغ 298.07 دولار أمريكي، و فيما يخص الحمولة المفرغة بميناء الدار البيضاء حدد الخبير سبب الخسارة في نقصان بلغ 83.825 طنا من الأمونترات و أن هذا الخصاص وقع خلال النقل البحري و حدد مبلغ الخسارة بقطع النظر عن المصاريف في مبلغ 10.587,10 دولار أمريكي و أن عملية النقل هاته خاضعة لاتفاقية هامبورغ، و أنه تبعا لذلك فغن بيان تسوية الخسائر المنجزة على أساس هاتين الخبرتين أثبت أن الخسارة النهائية كالآتي: أصل الخسارة 101.776,34 درهما و صائر الخبرتين 7544,00 درهما و صائر إنجاز البيان 4000 درهم فيكون المجموع هو 113.320,34 درهما و هو المبلغ الذي التمسست المدعية شركة التأمين الحكم به على المدعى عليهما ربان الباخرة كورونا و شركة الملاحة ديتايف هيجمان مع الفوائد القانونية من تاريخ الطلب.

تقدم المدعى عيهما بتاريخ 3/2/1998 بمقال رامي إلى إدخال مكتب استغلال الموانئ في الدعوى و العون القضائي للمملكة على أساس اعتبار الأول هو المسؤول عن الأضرار اللاحقة بالبضاعة، و بعد تبادل المذكرات أصدرت المحكمة الابتدائية بالدار البيضاء أنفا حكما بتاريخ 15/6/1999 في الملف رقم 1823/97 قضى في الشكل بقبول المقال الافتتاحي و مقال إدخال الغير في الدعوى، و في الموضوع بإخراج مكتب استغلال الموانئ من الدعوى بدون صائر و بأداء الناقل البحري و شركة الملاحة على وجه التضامن للمدعية مبلغ 113.320,34 درهما مع فوائد القانونية من تاريخ الطلب.

استأنفه ربان باخرة كورونا و شركة الملاحة ديتايف هيجمان و تقدمت شركة التأمين الرابطة الإفريقية (شركة التأمين الوطنية حاليا) باستئناف فرعي جاء فيه بأنه في حالة الاستجابة للاستئناف الأصلي و تعديل الحكم الابتدائي، تحميل مكتب استغلال الموانئ بما قد تزيله من مسؤولية التي يتحملها، فأصدرت المحكمة قرارا تمهيديا بتاريخ 15/4/2003 بإجراء خبرة لبيان النسبة المئوية لخصائص البضاعة موضوع النزاع أنجزها الخبير عبد الرفيق زازا ثم أصدرت قرارا قطعيا قضى بقبول الاستئنافين الأصلي و الفرعي شكلا و في الموضوع باعتبار الاستئناف الأصلي جزئيا و تعديل الحكم المستأنف و ذلك بحصر المبلغ المحكوم به في 4.118,01 دولارا أمريكيا أو ما يعادله بالدرهم بتاريخ تقديم الدعوى، بالإضافة إلى مبلغ 7544,00 درهما عن صائر الخبرتين، و مبلغ 4000 درهم عن صائر البيان و تأييده في الباقي و برد الاستئناف الفرعي و هو المطعون فيه.

في شأن الوسيلة الفريدة.

حيث تنعى الطاعنة على القرار المطعون فيه خرق القانون، بخرقه للقاعد و الأعراف الثابتة في الميدان البحري، و مقتضيات المادة 461 من مدونة التجارة بدعوى أنه ورد في تعليقه « بأن الخبير عبد الحي بلامين حدد وزن البضاعة الناقصة بالنسبة لميناء الدار البيضاء في 83.825 طنا و هو ما يوازي 3,273 بالمائة حسب تقرير الخبير عبد الرفيق زازا. و أن العمل القضائي استقر على اعتبار الخصائص الذي لا يتجاوز نسبة 2 بالمائة مجرد ضياع طبيعي لا يعوض عنه، و من ثم تكون مسؤولية الناقل البحري قائمة فيما زاد عن هاته النسبة أي 1,273 بالمائة و هو ما يعادل 32.605 أطنان، و بما سعر الطن الواحد هو 126.304 دولار أمريكي حسب فاتورة الشراء فالتعويض المستحق عن الخسارة اللاحقة بالبضاعة يحتسب على الشكل التالي 32.605 أطنان × 162.30 دولارا أمريكيا تساوي 4118.01 دولار أمريكي يضاف إليه مبلغ 7544 درهم صائر الخبرتين و مبلغ 4000 درهم عن صائر البيان الذين لم يكونا محل أي طعن » ، في حين هذا التعليل لا أساس له لأن محكمة الموضوع قامت بعملية غير مقبولة، عندما أخذت جزء من نسبة الخصائص المحددة من طرف الخبير في 30273 بالمائة و اعتبرته عجزا طبيعيا لا تثار مسؤولية الناقل البحري بصده استنادا على مفهوم خاطئ يتجلى في أن الناقل لا يسأل إلا فيما زاد على 2 بالمائة أي بمقدار النسبة المسموح بها و الحال أن الاجتهاد القضائي استقر على أن الناقل البحري يسأل عن جميع الخصائص إذا تجاوزت نسبته 2 بالمائة، و عليه فإن محكمة الاستئناف بقيامها بتجزئة النسبة المحددة في 3,273 بالمائة على النحو المشار إليه أعلاه تكون قد خرقت اجتهاد المجلس الأعلى و قواعد الأعراف و المادة 461 من مدونة التجارة و هو ما يعرض قرارها للنقض.

لكن حيث إن المادة 461 من مدونة التجارة المتعلقة بالنقل البري التي استقر العمل القضائي على تطبيق مقتضياتها حتى في ميدان النقل البحري، تنص في فقرتها الأولى و الثانية على أنه « إذا كانت الأشياء مما تتعرض عادة بطبيعتها لنقص في الوزن أو الحجم بمجرد نقلها، فلا يسأل الناقل إل بقدر النقص الذي يزيد عما جرى العرف بالتسامح فيه، لا يجوز التمسك بتحديد المسؤولية على الوجه المذكور بالفقرة السابقة، إذا ثبت حسب الظروف و الوقائع ان النقص الحاصل لم ينشأ عن الأسباب التي تبرر التسامح فيه » ، و مؤدى هذا المقتضى أن الناقل البحري لا يسأل إلا عن الخصائص المتجاوز لنسبة ضياع الطريق المعفى من المسؤولية، و التي تختلف من ميناء وصول لآخر، حسب نوعية البضاعة المنقولة و كيفية نقلها و ظروف الرحلة البحري و مسافتها... أما لما لا يتجاوز الخصائص تلك النسبة المسموح بها فلا يسأل عنه، غير أن هذا المفهوم لا يطبق لما يكون سبب الخصائص لا يعود للضياع الطبيعي للطريق، و إنما يرجع لأسباب أخرى قد تكون ناتجة عن تقصير صادر عن الناقل البحري أو عن معطيات أخرى لا تبرر التسامح، و لما لم يكن هناك خلاف بين طرفي النزاع بخصوص اعتبار نسبة 2 بالمائة من الخصائص بمثابة ضياع طبيعي للطريق، و لما لم يثبت فإنها كانت على صواب فيما ذهب إليه من « أن الخبير عبد الحي بلامين حدد وزن البضاعة الناقصة بالنسبة لميناء البيضاء في 83.825 طنا، و هو ما يوازي 3.273 بالمائة حسب تقرير الخبير عبد الرفيق زازا، و أن العمل القضائي استقر على اعتبار الخصائص الذي لا يتجاوز نسبته 2 بالمائة مجرد ضياع طبيعي لا يعوض عنه، و من ثم تكون مسؤولية الناقل البحري قائمة فيما زاد عن هذه النسبة، أي 1.273 بالمائة بما

يعادل 32.605 أطنان » و بذلك لم يخرق قرارها أي مقتضى و الوسيلة على غير أساس.

لهذه الأسباب

قضى المجلس الأعلى برفض الطلب، و بتحميل المطلوبين في النقض الصائر.

و به صدر القرار و تلي بالجلسة العلنية المنعقدة بالتاريخ المذكور أعلاه بقاعة الجلسات العادية بالمجلس الأعلى بالرباط. و كانت الهيئة الحاكمة متركبة من السيدة الباتول الناصري رئيسا والمستشارين السادة محمد المجدوبي الإدريسي مقررا و عبد الرحمان المصباحي و الطاهرة سليم و فاطمة بنسي أعضاء و بمحضر المحامي العام السيد السعيد سعداوي و بمساعدة كاتبة الضبط السيدة فتيحة موجب.

Version française de la décision

Arrêt n°1104 du 10 septembre 2008, dossier commercial n°349/3/1/2006

Au nom de Sa Majesté le Roi,

La Cour Suprême,

Après délibération conformément à la loi,

Attendu qu'il ressort des pièces du dossier et de l'arrêt attaqué rendu par la Cour d'appel de Casablanca le 08/02/2005, sous le n°266, dossier n°1098/2000, que la Compagnie d'Assurances La Liaison Africaine (demanderesse) a saisi, le 26 juin 1997, le Tribunal de première instance de Casablanca-Anfa, exposant avoir assuré une cargaison de produits chimiques appartenant à sa cliente, la Société Chérifienne des Engrais et des Produits Chimiques, transportée à bord du navire « Corona » depuis le port de Saint-Pétersbourg à destination des ports de Nador et Casablanca. La cargaison, arrivée à Nador le 04/07/1995 puis à Casablanca le 07/07/1995, présentait des avaries et manquants constatés immédiatement après le déchargement. Des réserves ont été émises auprès de l'armateur et de l'Office d'Exploitation des Ports aux deux ports concernés. Deux expertises ont établi les pertes subies, totalisant 113.320,34 dirhams. La demanderesse sollicitait ainsi la condamnation solidaire du capitaine du navire et de l'armateur Detlef Hegemann au paiement de cette somme avec intérêts légaux.

Les défendeurs ont sollicité l'intervention forcée de l'Office d'Exploitation des Ports, jugé finalement non responsable par le tribunal qui, par jugement du 15/06/1999, a condamné solidairement le capitaine et l'armateur à payer le montant précité. En appel, une expertise complémentaire a fixé précisément les pertes indemnisables, limitant finalement la responsabilité à 4.118,01 USD outre frais d'expertises et frais de constat, tout en rejetant l'appel incident de la demanderesse. Cette décision est l'objet du présent pourvoi.

Sur le moyen unique :

La demanderesse reproche à l'arrêt une violation des règles et usages maritimes ainsi que l'article 461 du Code de commerce, pour avoir considéré qu'une partie des pertes (2 %) relevait d'un manquant naturel exonérant le transporteur de sa responsabilité. Selon elle, lorsque la perte excède 2 %, le transporteur répond de l'intégralité du manquant et non seulement du surplus au-delà de ce seuil.

Mais attendu que l'article 461 du Code de commerce, applicable selon la jurisprudence établie au

transport maritime, prévoit que le transporteur ne répond que des pertes excédant celles naturellement tolérées selon les usages, sauf faute prouvée de sa part. La Cour d'appel, en considérant conformément à la pratique judiciaire que la perte n'excédant pas 2 % constitue une perte naturelle exonérant le transporteur, et n'engageant la responsabilité de celui-ci que pour le surplus (en l'espèce 1,273 % représentant 32,605 tonnes), a correctement appliqué les règles légales et les usages pertinents, justifiant ainsi son arrêt.

Par ces motifs,

La Cour Suprême rejette le pourvoi et condamne la demanderesse aux dépens.

Ainsi jugé et prononcé en audience publique à la date précitée, en la salle ordinaire des audiences de la Cour Suprême à Rabat, par la chambre composée de Mme El Batoul Nassiri, présidente, MM. Mohamed Majdoubi Idrissi (conseiller rapporteur), Abdelrahman Mesbahi, Mme Tahra Salim et Mme Fatima Bensi, membres, en présence de l'avocat général M. Saïd Saadaoui, assisté de la greffière Mme Fatiha Moujib.

La Présidente Le Conseiller rapporteur La Greffière