

**Transport maritime - La
tolérance d'usage pour freinte de
route constitue une cause
d'exonération de la
responsabilité du transporteur
(Cass. com. 2005)**

Identification			
Ref 19281	Jurisdiction Cour de cassation	Pays/Ville Maroc / Rabat	N° de décision 1283
Date de décision 20051214	N° de dossier 214/3/1/2005	Type de décision Arrêt	Chambre Commerciale
Abstract			
Thème Transport, Commercial		Mots clés Usage portuaire, Transport maritime, Tolérance d'usage, Responsabilité du transporteur, Rejet, Perte de marchandise, Manquant, Freinte de route, Exonération de responsabilité, Convention de Hambourg, Contrat de transport, Appréciation souveraine des juges du fond	
Base légale Article(s) : 461 - Dahir n° 1-96-83 du 15 rabii I 1417 (1er août 1996) portant promulgation de la loi n° 15-95 formant code de commerce Article(s) : 5 - Convention des Nations Unies sur le transport de marchandises par mer, faite à Hambourg le 31 mars 1978. Ratifiée par le Maroc par Dahir n° 1-81-283 du 11 rejeb 1402 (6 mai 1982)		Source Non publiée	

Résumé en français

Si l'article 5 de la Convention de Hambourg présume la responsabilité du transporteur maritime, l'article 461 du Code de commerce y apporte une exception, applicable au transport par mer, en disposant que pour les choses qui, par leur nature, subissent une diminution de poids ou de volume, le transporteur ne répond que de la part du manquant qui excède la tolérance d'usage. Par suite, justifie légalement sa décision la cour d'appel qui, appréciant souverainement les faits et les usages du port de destination, retient, sur la base d'un rapport d'expertise, que le taux du manquant constaté sur une cargaison est suffisamment faible pour entrer dans le cadre de cette tolérance et exonérer le transporteur de toute responsabilité.

Résumé en arabe

لئن كانت المادة الخامسة من اتفاقية هامبورغ تجعل مسؤولية الناقل البحري مفترضة، فإن المادة 461 من مدونة التجارة أوردت استثناء لهذه القاعدة بنصها على أنه إذا كانت الأشياء مما تتعرض بطبيعتها لنقص في الوزن أو الحجم لمجرد نقلها، فلا يسأل الناقل إلا بقدر النقص الذي يزيد عما جرى العرف بالتسامح فيه.

يطبق هذا الاستثناء المعروف بعجز الطريق على النقل البري موضوع المادة 461 المذكورة كما يطبق حتى في ميدان النقل البحري كلما كان العجز ناتجا عن مسافة الرحلة البحرية وما صاحبها من تغييرات مناخية وكيفية نقل البضاعة وطبيعتها التي قد تتأثر بالتبخر أو التجفف، ونسبة الخصائص المتسامح بشأنها تختلف من ميناء لآخر بحسب الظروف المحيطة.

Texte intégral

القرار عدد 1283 ، ملف تجاري عدد 214/3/1/2005 ، مؤرخ في 14/12/2005

باسم جلالة الملك

بتاريخ 14/12/2005 إن الغرفة التجارية القسم الأول بالمجلس الأعلى في جلستها العلنية أصدرت القرار الآتي نصه:

بين: شركة التأمين الوفاء، شركة مساهمة في شخص رئيس وأعضاء مجلسها الإداري- الطالبة .

وبين: ربان الباخرة « اجياكريكي » بوصفه ممثلا لملاكي ومجهزي ومستأجري السفينة القاطنين عند شركة كونصومار شركة ذات مسؤولية محدودة، في شخص ممثلا القانوني.

المطلوبة.

بناء على مقال النقض المودع بتاريخ 18/02/05 من طرف الطالبة المذكورة بواسطة دفاعها والرامي إلى نقض القرار رقم 3315/03 الصادر بتاريخ 10/11/2003 في الملف عدد 14-2002-2350 عن محكمة الاستئناف التجارية بالدار البيضاء.

وبناء على مذكرة الجواب المودعة بتاريخ 18/05/05 من طرف المطلوب ضدها النقض بواسطة دفاعها والرامية إلى رفض الطلب.

وبناء على الأوراق الأخرى المدلى بها في الملف.

وبعد المداولة وطبقا للقانون.

حيث يستفاد من وثائق الملف ومن القرار المطعون فيه الصادر عن محكمة الاستئناف التجارية بالدار البيضاء تحت عدد 3315 بتاريخ 10/11/03 في الملف عدد 1082/03/9، أن الطالبة شركة التأمين الوفاء تقدمت بمقال لتجارية البيضاء عرضت فيه أنها أمنت نقل حمولة من القمح الطري التي وقع نقلها على متن الباخرة « اجياكريكي » وعند وصولها لميناء الدار البيضاء لوحظ عليها خصائص حددت قيمته في مبلغ 207.597,00 درهما مع صائر الخبرة قدره 19.680,00 درهما، وأنها في إطار الحلول تلتمس الحكم على الناقل البحري بأدائه لها المبالغ المذكورة، فصدر الحكم برفض الطلب أيد بمقتضى القرار المطعون فيه.

في شأن الوسيطتين مجتمعتين،

حيث تنعى الطاعنة على القرار خرق المادة 461 من م ت ونقصان التعليل بدعوى أن المادة المذكورة لم تجز اعتبار نظرية عجز الطريق تلقائيا كما ذهب لذلك القرار المطعون فيه، إذ أن مسألة الناقل لا تتسم إلا في حدود العرف المتسامح فيه، غير أن المحكمة لم تأخذ بالعرف المتداول بميناء الدار البيضاء، بل اكتفت بالرجوع للعمل القضائي الذي استبعده المجلس الأعلى واجتهاد محاكم الاستئناف، كما أن الربان يتحمل التزاما بتحقيق نتيجة يمكن في تسليم البضاعة إلى المرسل عليه كما تسلمها بميناء الإبحار، وكل نقص أو عوار يقع مسألته عنهما، غير أن القرار المتخذ عكس قاعدة الإثبات فيما يخص النقص الملاحظ، لما جعلها على عاتق الطالبة، بالرغم من أن قرار المجلس الأعلى حسم في هذه النقطة بتحميله الناقل البحري كامل المسؤولية لعدم إثباته ما هو معمول به في ميناء الوصول، وفي النازلة

لم يدل الربان بأية حجة في هذا السياق مكتفيا بالقول إن نسبة العجز هي دون 2% وهذا العنصر في حد ذاته ليس كاف لقيام النظرية المذكورة.

لكن حيث لئن كانت المادة الخامسة من اتفاقية هامبورغ تجعل مسؤولية الناقل البحري مفترضة، فإن المادة 461 من مدونة التجارة أوردت استثناء لهذه القاعدة بنصها على أنه إذا كانت الأشياء مما تتعرض بطبيعتها لنقص في الوزن أو الحجم لمجرد نقلها، فلا يسأل الناقل إلا بقدر النقص الذي يزيد عما جرى العرف بالتسامح فيه، وهذا الاستثناء المعروف بعجز الطريق كما يطبق على النقل البري موضوع المادة 461 المذكورة فهو يعمل به حتى في ميدان النقل البحري كلما كان العجز ناتجا عن مسافة الرحلة البحرية وما صاحبها من تغييرات مناخية، وكيفية نقل البضاعة وطبيعتها التي تتأثر بالتبخر أو التجفف، ونسبة الخصائص المتسامح بشأنها تختلف من ميناء لأخر بحسب ما ذكر وغيره من الظروف المحيطة، ومادامت نسبة الخصائص المتعلقة بنقل مادة القمح من ميناء أمريكي جنوبي لميناء الدار البيضاء حددت في 1,006% فإن العرف الجاري به العمل بالنسبة لميناء الوصول جرى على التسامح بشأنها واعتبارها مما يدخل في إعفاء الناقل البحري من المسؤولية لكونها نسبة ضئيلة بصرف النظر عن يتحمل عبء إثبات ذلك الذي يبقى من عمل محكمة الموضوع التي لها الاختصاص في تحقيق م اذكر متى كان تعليها سائغا بهذا الخصوص، والمحكمة التي عللت قرارها « بأن الثابت من تقرير الخبير عبد الحي بلامين أن نسبة الخصائص لا تتعدى 1,006% مما يعفي الناقل البحري من أية مسؤولية » تكون قد سايرت صحيح أحكام المقتضيات المحتج بخرقها، فلم يخرق قرارها أي مقتضى وأتى معللا بما يكفي والوسيلتان على غير أساس. لهذه الأسباب

قضى المجلس الأعلى برفض الطلب وتحميل الطالبة الصائر.