

Transport maritime : Nullité de la clause d'exonération de responsabilité du transporteur contraire aux dispositions impératives des Règles de Hambourg (Cass. com. 2021)

Identification			
Ref 44515	Juridiction Cour de cassation	Pays/Ville Maroc / Rabat	N° de décision 799/1
Date de décision 02/12/2021	N° de dossier 2021/1/3/631	Type de décision Arrêt	Chambre Commerciale
Abstract			
Thème Maritime, Commercial		Mots clés Transport maritime, Responsabilité du transporteur, Rejet, Règles de Hambourg, Nullité, Convention internationale, Contrat de transport, Connaissance, Clause de non-responsabilité, Clause d'exonération de responsabilité, Avaries	
Base légale Article(s) : 230 - Dahir du 9 ramadan 1331 (12 août 1913) formant Code des obligations et des contrats Article(s) : 4 - 5 - 23 - 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

En application des articles 5 et 23 de la Convention des Nations Unies sur le transport de marchandises par mer de 1978 (Règles de Hambourg), la responsabilité du transporteur maritime est présumée pour les pertes et dommages subis par la marchandise, et toute clause contractuelle y dérogeant est nulle et non avenue. Dès lors, c'est à bon droit qu'une cour d'appel écarte une clause d'exonération de responsabilité stipulée dans un connaissance pour retenir la responsabilité du transporteur, une telle clause étant contraire aux dispositions d'ordre public de ladite convention.

Texte intégral

محكمة النقض – الغرفة التجارية – القرار عدد 1/799 – المؤرخ في 2021/12/02 – ملف رقم 2021/1/3/631
بناء على مقال النقض المودع بتاريخ 2021/02/16 من طرف الطالب المذكور أعلاه بواسطة نائبه الأستاذ صلاح الدين (ب.) والرامي
إلى نقض القرار رقم 394 الصادر بتاريخ 2020/01/30 في الملف رقم 2019/8232/5338 عن محكمة الاستئناف التجارية بالبيضاء.

وبناء على الأوراق الأخرى المدلى بها في الملف.

وبناء على قانون المسطرة المدنية المؤرخ في 28 شتنبر 1974.

وبناء على الأمر بالتخلي والإبلاغ الصادر بتاريخ 2021/10/28.

وبناء على الإعلام بتعيين القضية في الجلسة العلنية المنعقدة بتاريخ 2021/12/02

وبناء على المناداة على الطرفين ومن ينوب عنهما وعدم حضورهم.

وبعد تلاوة التقرير من طرف المستشار المقرر السيد محمد القادري والاستماع إلى ملاحظات المحامي العام السيد رشيد بناني.

وبعد المداولة طبقا للقانون.

حيث يستفاد من مستندات الملف ومن القرار المطعون فيه أن المطلوبتين (ت. و. إ. ت. س.) و (س. ل.) (حاليا (ت. أ. س.))، تقدمتا بمقال لتجارية البيضاء، عرضتا فيه أنهما أمنتا لفائدة (م. ش. ل.) نقل بضاعة متكونة من 603 سيارة، على ظهر الباخرة (ك. ا.) من ميناء هامبورغ بألمانيا إلى ميناء الدار البيضاء، ولما وضعت البضاعة رهن إشارة المرسل إليه تبيين أن بها عوار وخصاص عاينهما الخبير عبد الحي (ب.) والذي حدد قيمة التعويض لجبر الضرر في 83818,00 درهم أدتاه لفائدة المؤمن له، كما أنهما تحملتا مصاريف أخرى منها صائر الخبرة في حدود 6400 درهم ومصاريف تسوية الملف في مبلغ 4000 درهم، ملتصين الحكم على المدعى عليهما ربان الباخرة و (ا. م.) بأدائهما لفائدتهما مبلغ 188.036,00 درهم حسب التفصيل أعلاه (هكذا) مع الفوائد القانونية والنفاد المعجل، وبعد جواب المدعى عليهما تقدمت المطلوبة (ت. أ. س.) بمقال التدخل الإرادي في الدعوى، ذكرت فيه أنها مؤمنة (ا. م.) وتؤكد جميع دفعها الواردة بمذكرة جوابها، ملتصية إحلالها محلها في الأداء بخصوص ما يمكن الحكم به عليها، فأصدرت المحكمة التجارية حكمها القاضي بأداء (ا. م.) لفائدة المدعيتان مبلغ 46.384,00 درهما وإحلال (ت. أ. س.) محلها في الأداء وأداء ربان الباخرة لها مبلغ 57834 درهم والكل مع الفوائد القانونية، استأنفه المحكوم عليهما، وبعد تمام الإجراءات أصدرت محكمة الاستئناف التجارية قرارها القاضي برد الاستئناف المقدم من طرف ربان الباخرة (ك. أ.)، واعتبار استئناف (ا. م.) جزئيا وتعديل الحكم المستأنف وذلك بخفض المبلغ المحكوم عليها بأدائه إلى 42.128,58 درهم ورفع المبلغ المحكوم به على الربان إلى 62.089,82 درهم وتأيبده في الباقي، وهو المطعون فيه بالنقض.

في شأن الوسيلة الفريدة :

حيث ينعى الطاعن على القرار خرق مقتضيات الفصل 230 من قانون الإلتزامات والعقود وسوء التعليل المعد بمثابة انعدامه وعدم الجواب على نقطة أثيرت بصفة نظامية وانعدام الأساس القانوني، بدعوى أنه تمسك أمام المحكمة مصدرته بانعدام مسؤوليته بخصوص الخصاص المسجل في لوازم السيارات استنادا إلى الشرط المضمن بوثيقة الشحن الذي يعفيه من أية مسؤولية بخصوص الأضرار المسجلة في هذا الشأن ذاكرا أن متلقية البضاعة التي تعتبر طرفا في عقد النقل، ملزمة بشروطه عملا بالفصل 230 من قانون الإلتزامات

والعقود، واستنادا أيضا إلى تقرير خبرة خالد (أ.) الذي استبعد مسؤوليته عن الضرر الحاصل بثمانية هياكل والمحددة قيمته في مبلغ 31.104,26 درهما، لكونها أفرغت وهي سالمة، غير أن المحكمة اعتبرت أن تدوين الناقل البحري تحفظات على وثيقة الشحن ليس من شأنه إعفاءه من المسؤولية خاصة وأن التحفظات المشار إليها بوثيقة الشحن لم تكن دقيقة ومفصلة بخصوص اكسسوارات السيارات بل جاءت عامة، هذا فضلا عن أن الناقل البحري لا يمكن أن يتحفظ مسبقا لإبعاد المسؤولية عنه مادامت المادتين 4 و 5 من اتفاقية هامبورغ قد اعتبرتته مسؤولا عن البضاعة التي تولى نقلها من ميناء الشحن إلى ميناء الإفراغ إلى غاية تسليمها للمرسل إليه، والحال أن شرط الإعفاء المنصوص عليه بوثيقة الشحن يلزم المرسل إليه طالما أنه طرفا في هذه الوثيقة التي تعتبر بمثابة عقد النقل، كما أن المحكمة لم تجب على تمسك الطالب بانعدام مسؤوليته عن الضرر المسجل على 31 هيكل المحدد وقيمته في مبلغ 31.104,26 درهما استنادا إلى ما جاء في تقرير الخبير خالد (أ.)، وهي بما ذهب إليه تكون قد خرقت الفصل 230 من قانون الالتزامات والعقود وبنيت قرارها على تعليل فاسد المعد بمثابة انعدامه، مما يتعين معه التصريح بنقضه.

لكن حيث أوردت المحكمة ضمن تعليل قرارها أنه خلافا لما نعاه الطاعن على الحكم المطعون فيه فإن تدوين الناقل تحفظات على وثيقة الشحن ليس من شأنها إعفاءه من المسؤولية خاصة وأن التحفظات المشار إليها بوثيقة الشحن لم تكن دقيقة ومفصلة بخصوص اكسسوارات السيارات وجاءت عامة فضلا على ذلك فإن الناقل البحري لا يمكن أن يحفظ مسبقا لإبعاد المسؤولية عنه ما دامت المادتين 4 و 5 من اتفاقية هامبورغ قد اعتبرتته مسؤولا عن البضاعة التي تولى نقلها من ميناء الشحن إلى ميناء الإفراغ إلى غاية تسليمها للمرسل إليه، مما يتعين رد السبب لعدم وجهته وهو تعليل طبقت فيه صحيح أحكام الفقرة الأولى من المادة 23 من اتفاقية هامبورغ الناصّة على أنه « كل شرط من شروط عقد النقل البحري يكون مخالف بشكل مباشر أو غير مباشر، لأحكام هذه الاتفاقية يعتبر باطلا ولاغيا ولا يؤثر بطلان هذا الشرط على صحة الشروط الأخرى في العقد أو الوثيقة التي يشكل جزءا منها... » طالما أن مسؤولية الناقل البحري مفترضة محددة بمقتضى المادة 5 من الاتفاقية المذكورة الناصّة على أنه يسأل الناقل عن الخسارة الناتجة عن هلاك البضائع أو تلفها وكذلك الناتجة عن التأخير في التسليم إذا وقع الحادث الذي تسبب في الهلاك أو التلف أو التأخير أثناء وجود البضاعة في عهده على الوجه المبين في المادة 4... »، أما بخصوص ما أثير حول عدم الجواب على تمسك الطالب بانعدام مسؤوليته عن الضرر المسجل على 31 هيكل استنادا إلى ما جاء في تقرير خبرة خالد (أ.)، فإن المحكمة لا تكون ملزمة بالجواب إلا على الدفوع المؤثرة في النزاع، والمحكمة مصدرها القرار المطعون فيه التي ثبت لها أن الحكم الابتدائي لم يحكم على الطالب بقيمة الضرر الحاصل للهياكل المذكورة والمحددة في 31.104,26 درهم وأيدته بهذا الخصوص، لم تكن ملزمة بالرد على الدفع المذكور أعلاه، والوسيلة على غير أساس.

لهذه الأسباب

قضت محكمة النقض برفض الطلب وتحميل الطالب المصاريف..

Version française de la décision

Cour de cassation - Chambre commerciale - Arrêt n° 1/799 - En date du 02/12/2021 - Dossier n° 2021/1/3/631

Vu le pourvoi en cassation formé le 16/02/2021 par le demandeur susmentionné, par l'intermédiaire de son avocat Maître Salah Eddine (B.), tendant à la cassation de l'arrêt n° 394 rendu le 30/01/2020 dans le dossier n° 2019/8232/5338 par la Cour d'appel de commerce de Casablanca.

Vu les autres pièces produites au dossier.

Vu le Code de procédure civile du 28 septembre 1974.

Vu l'ordonnance de dessaisissement et de communication du 28/10/2021.

Vu l'avis de fixation de l'affaire à l'audience publique tenue le 02/12/2021.

Vu l'appel des parties et de leurs représentants et leur non-comparution.

Après la lecture du rapport par le conseiller rapporteur, Monsieur Mohammed El Kadiri, et après avoir entendu les observations de l'avocat général, Monsieur Rachid Bennani.

Après en avoir délibéré conformément à la loi.

Attendu qu'il résulte des pièces du dossier et de l'arrêt attaqué que les demanderesses, les sociétés (T. W. I. T. S.) et (S. L.) (actuellement (T. A. S.)), ont saisi le Tribunal de commerce de Casablanca d'une requête dans laquelle elles ont exposé avoir assuré, pour le compte de la société (M. C. L.), le transport d'une cargaison composée de 603 véhicules à bord du navire (K. A.) depuis le port de Hambourg en Allemagne jusqu'au port de Casablanca ; qu'à la mise à disposition de la marchandise au destinataire, des avaries et des manquants ont été constatés et expertisés par l'expert Abdelhay (B.), lequel a fixé l'indemnité réparatrice du préjudice à la somme de 83 818,00 dirhams, qu'elles ont versée à l'assuré ; qu'elles ont également supporté d'autres frais, notamment les honoraires d'expertise à hauteur de 6 400 dirhams et les frais de gestion du dossier d'un montant de 4 000 dirhams, sollicitant la condamnation des défendeurs, le capitaine du navire et la société (A. M.), à leur payer la somme de 188 036,00 dirhams selon le détail susmentionné (sic), avec les intérêts légaux et l'exécution provisoire ; qu'après la réponse des défendeurs, la défenderesse (T. A. S.) a formé une requête en intervention volontaire, y exposant qu'elle est l'assureur de la société (A. M.) et confirmant l'ensemble de ses moyens de défense figurant dans son mémoire en réponse, et demandant à être substituée à cette dernière pour le paiement de toute somme à laquelle elle pourrait être condamnée ; que le Tribunal de commerce a rendu son jugement condamnant la société (A. M.) à payer aux demanderesses la somme de 46 384,00 dirhams, ordonnant la substitution de la société (T. A. S.) dans le paiement, et condamnant le capitaine du navire à lui payer la somme de 57 834 dirhams, le tout avec les intérêts légaux ; que les condamnés ont interjeté appel de ce jugement ; qu'au terme de la procédure, la Cour d'appel de commerce a rendu son arrêt rejetant l'appel interjeté par le capitaine du navire (K. A.), déclarant l'appel de la société (A. M.) partiellement recevable et, réformant le jugement entrepris, réduisant le montant de la condamnation prononcée à son encontre à 42 128,58 dirhams et portant le montant de la condamnation prononcée à l'encontre du capitaine à 62 089,82 dirhams, et le confirmant pour le surplus ; lequel arrêt fait l'objet du présent pourvoi en cassation.

Sur le moyen unique de cassation :

Attendu que le demandeur au pourvoi fait grief à l'arrêt d'avoir violé les dispositions de l'article 230 du Dahir des obligations et des contrats, et lui reproche une motivation erronée assimilable à une absence de motivation, un défaut de réponse à un point régulièrement soulevé et un manque de base légale, au motif qu'il a soutenu devant la cour d'appel l'absence de sa responsabilité s'agissant des manquants constatés sur les accessoires des véhicules, en se fondant sur la clause insérée dans le connaissement l'exonérant de toute responsabilité pour les dommages de cette nature, en précisant que le réceptionnaire de la marchandise, étant partie au contrat de transport, est tenu par ses conditions en application de l'article 230 du Dahir des obligations et des contrats ; et en se fondant également sur le rapport d'expertise de Khalid (A.) qui a écarté sa responsabilité pour le dommage survenu à huit carrosseries, dont la valeur a été fixée à 31 104,26 dirhams, au motif qu'elles avaient été déchargées intactes ; que, cependant, la cour a considéré que l'inscription par le transporteur maritime de réserves sur le connaissement n'était pas de nature à l'exonérer de sa responsabilité, d'autant plus que lesdites

réserves n'étaient ni précises ni détaillées concernant les accessoires des véhicules, mais étaient formulées en termes généraux ; qu'en outre, le transporteur maritime ne peut émettre de réserves préalables pour écarter sa responsabilité dès lors que les articles 4 et 5 de la Convention de Hambourg le tiennent pour responsable de la marchandise qu'il a prise en charge depuis le port de chargement jusqu'au port de déchargement, et ce jusqu'à sa livraison au destinataire ; que, pourtant, la clause d'exonération prévue au connaissement lie le destinataire dès lors qu'il est partie à ce document qui constitue le contrat de transport ; que, par ailleurs, la cour n'a pas répondu au moyen soulevé par le demandeur au pourvoi tiré de l'absence de sa responsabilité pour le dommage constaté sur 31 carrosseries, d'une valeur de 31 104,26 dirhams, sur la base des conclusions du rapport de l'expert Khalid (A.) ; qu'en statuant ainsi, la cour aurait violé l'article 230 du Dahir des obligations et des contrats et fondé sa décision sur une motivation viciée, assimilable à une absence de motivation, ce qui justifierait sa cassation.

Mais attendu que la cour d'appel a énoncé dans les motifs de son arrêt que, contrairement à ce que le demandeur au pourvoi reprochait au jugement entrepris, l'inscription par le transporteur de réserves sur le connaissement n'est pas de nature à l'exonérer de sa responsabilité, d'autant plus que les réserves mentionnées sur le connaissement n'étaient ni précises ni détaillées s'agissant des accessoires des véhicules et étaient formulées en termes généraux ; qu'en outre, le transporteur maritime ne peut émettre de réserves préalables pour écarter sa responsabilité, dès lors que les articles 4 et 5 de la Convention de Hambourg le tiennent pour responsable de la marchandise qu'il a prise en charge du port de chargement au port de déchargement, jusqu'à sa livraison au destinataire, ce qui commande de rejeter ce moyen comme étant dénué de pertinence ; que par cette motivation, elle a fait une saine application des dispositions de l'article 23, paragraphe 1, de la Convention de Hambourg, qui énonce que « Toute stipulation d'un contrat de transport par mer [...] est nulle et de nul effet pour autant qu'elle déroge directement ou indirectement aux dispositions de la présente Convention. La nullité d'une telle stipulation n'affecte pas la validité des autres dispositions du contrat ou du document qui en fait partie... » ; dès lors que la responsabilité du transporteur maritime est une responsabilité présumée, définie par l'article 5 de ladite convention, qui dispose que « Le transporteur est responsable du préjudice résultant des pertes ou dommages subis par les marchandises ainsi que du retard à la livraison, si l'événement qui a causé la perte, le dommage ou le retard a eu lieu pendant que les marchandises étaient sous sa garde au sens de l'article 4... » ; que, s'agissant du grief tiré du défaut de réponse au moyen du demandeur relatif à l'absence de sa responsabilité pour le dommage constaté sur 31 carrosseries, sur la base des conclusions du rapport d'expertise de (A.), la cour n'est tenue de répondre qu'aux moyens de défense ayant une incidence sur la solution du litige ; que la cour d'appel, ayant constaté que le jugement de première instance n'avait pas condamné le demandeur au pourvoi à réparer la valeur du dommage subi par lesdites carrosseries, fixée à 31 104,26 dirhams, et l'ayant confirmé sur ce point, n'était pas tenue de répondre au moyen susmentionné ; que le moyen n'est pas fondé.

Par ces motifs,

La Cour de cassation rejette le pourvoi et condamne le demandeur aux dépens.