

La responsabilité du transporteur maritime en Droit marocain et en Droit international

Introduction

- ▶ La responsabilité du transporteur maritime en droit marocain hérite du régime de responsabilité objective.
- ▶ Cette responsabilité fondée sur la seule constatation du dommage subi par la marchandise, abstraction faite de toute faute du transporteur (violation d'un devoir de diligence).
- ▶ Ce dernier est donc responsable de plein droit sitôt qu'il y a manquement établi, que le résultat escompté n'est pas obtenu.

Introduction

- ▶ Le fameux contrat de transport maritime ne s'amorce toujours pas avec le chargement de la marchandise à bord du navire, et ne se s'achève toujours pas avec son déchargement au port d'arrivée.

- ▶ Compte tenu de l'intrication des opérations de transport maritime et la multitude des parties au contrat de transport.
- ▶ Et vu que, le destinataire ne reçoit pas la marchandise en mains propres par le transporteur maritime, et que la manutention de cette dernière est, généralement, effectuée par l'acconier en place.

- ▶ Tous ces facteurs, contribuèrent à aviver la controverse sur la teneur de l'article 218 du C.C.M, déterminant la phase maritime et si le transporteur demeure responsable de la marchandise jusqu'à livraison effective au destinataire.
- ▶ Article 218 : Le navire doit, à l'époque convenue, être prêt à recevoir les marchandises au lieu d'embarquement usuel. Le capitaine doit prendre les marchandises le long du bord aux frais de l'armateur, et, au port de destination, les représenter sous palan aux réceptionnaires.

Section 1. – La phase maritime au regard de la législation marocaine

- ▶ La phase maritime est regardée comme le noeud gordien du transport maritime de marchandises, celle-ci s'amorce généralement avec le chargement de la marchandise et s'éteint au déchargement.
- ▶ Toutefois, l'énorme complexité réside spécifiquement dans la définition pertinente des confins de la prise en charge par le transporteur maritime des marchandises:
 - ▶ unitaires ou conteneurisées;
 - ▶ en vrac.

§ 1. – Le transport maritime de marchandises unitaires

- ▶ Aux termes de l'article 218 du C.C.M : « Le navire doit, à l'époque convenue, être prêt à recevoir les marchandises au lieu d'embarquement usuel. Le capitaine doit prendre les marchandises le long du bord aux frais de l'armateur, et, au port de destination, les représenter sous palan aux réceptionnaires ».
- ▶ D'après ses dispositions, il appert que le législateur marocain adopta la théorie de l'unité du contrat de transport maritime.
- ▶ Déterminant ainsi la période couverte par la responsabilité du transporteur maritime depuis le chargement de la marchandise à bord du navire, jusqu'à livraison de la marchandise en « sous-palan » au destinataire.

- ▶ En effet, la responsabilité du transporteur maritime est amorcée dès l'instant où la marchandise a été placée le long du navire, sur le quai en vue de chargement sur ce dernier, plus précisément, quand la marchandise est sous palan.
- ▶ Pratiquement, l'acconier prend en charge la mission de chargement de la marchandise à bord du navire, afin que l'arrimage soit effectué par un « stevedore » ou « manutentionnaire » en vertu d'un contrat conclu avec le capitaine.

- ▶ Sur ce fondement, le déclencheur de la responsabilité du transporteur maritime, est:
- ▶ l'instant où la marchandise mise à l'aplomb « sous palan », est soulevée du quai pour embarquement;
- ▶ jusqu'à livraison « sous palan » en débarquement, c'est-à-dire, l'appréhension matérielle de la marchandise par le destinataire.

§ 2. – Le transport des marchandises en vrac

- ▶ la question se pose sur la particularité du transport maritime des vracs liquides et solides et leurs propres procédés de chargement.
- ▶ Vu leurs spécificités physiques (liquide et solide en vrac sans conditionnement), le chargement et déchargement de cette sorte de marchandises déroge à la règle du sous-palan.
- ▶ d'où la problématique de déterminer l'instant où cette catégorie est réputée reçue par le transporteur maritime et sous sa garde.

Pour les vrac liquides:

- ▶ le transporteur est considéré réceptionnaire de la marchandise en vrac non pas lorsque cette dernière est définitivement chargée sur le navire, mais à partir du moment où la marchandise afflue dans les conduites vers les citernes du navire.

pour les vrac solides:

- ▶ dès que la marchandise est soulevée par les grues à bennes vers les cales du navire.

- ▶ À propos de la fin de responsabilité du transporteur maritime, le législateur marocain l'a bien spécifié dans l'article 218 du C.C.M, et ce en représentant la marchandise sous palan au destinataire.
- ▶ De même, l'article 221 du C.C.M précise que le transporteur est responsable de toutes pertes ou avaries occasionnées aux marchandises, aussi longtemps qu'elles sont sous sa garde.

- ▶ Cependant, la formule de l'article 218 du C.C.M : « [...]au port de destination, les représenter sous palan aux réceptionnaires » suscite une problématique considérable, dans la mesure où le transporteur maritime est obligé de débarquer la marchandise en la délivrant à:
- ▶ l'acconier, non pas en qualité de mandataire du destinataire, mais à titre du monopole de droit conféré à ce dernier, est imposé aux parties au contrat de transport maritime.

- ▶ À ce sujet, une ambivalence pourrait dénoter des articles 218 et 221 du C.C.M.
- ▶ car si l'article 218 met fin à la responsabilité du transporteur lors du déchargement de la marchandise sous palan.
- ▶ l'article 221 la prolonge contrairement, tant que la marchandise est réputée sous sa garde.

- ▶ il n'existe aucune contradiction entre les textes de ces articles.
- ▶ Étant donné que le transporteur est tenu de garder la marchandise jusqu'au déchargement sous palan, et que le législateur lie le maintien de la responsabilité au critère de « garde de la marchandise ».
- ▶ en cas de livraison de la marchandise sous palan l'acconier le transporteur perd cette faculté de garde.
- ▶ En conséquence, l'article 218 du C.C.M, dépourvu de toute dérogation corrobore cette position.

- ▶ Au demeurant, le législateur suppose qu'après déchargement sous palan, la faculté de garde soit transférée à son successeur.
- ▶ Et vu que le destinataire n'a pas le droit de réceptionner personnellement sa marchandise, et que cette opération relève de la compétence exclusive de l'acconier
- ▶ ce dernier se voit transférer de manière automatique l'obligation de garde juste après réception de la marchandise

- ▶ Section 2. – La responsabilité du transporteur maritime au regard des conventions internationales
- ▶ Voir le document : **Régimes juridiques internationaux en transport maritime**