



UNIVERSITE SIDI MOHAMMED BEN ABDELLAH
Faculté des sciences juridiques, économiques et sociales de FES

Mémoire pour l'obtention du :

Master de recherche : droit des transports et de la logistique

Sujet du mémoire :

**Les obligations du transporteur
maritime de marchandises :
droit et jurisprudence**



Préparé par :

Mr. ABDERAZZAK EL HADDAD

Encadré par :

Mr. ABDELLAH. MARGHICH

Membres de jury:

-Mr. Driss Joudi

-Mr. Salah Eddine Maatouk

ANNEE UNIVERSITAIRE 2013/2014

Liste des abréviations

DMF : Revue de Droit Maritime Français.

DOC : Dahir formant Code des Obligations et des Contrats.

DCCM : Code de Commerce Maritime.

Cass. Com. : Cour de Cassation Française, Chambre commerciale.

C. A. : Cour d'Appel.

Obs. : Observations.

Op. Cit. : Opere citato, dans l'ouvrage cité précédemment.

P : Page.

Tri. Com. : Tribunal de Commerce.

Ch. C : Chambre commerciale.

Art. : Article.

B.O. : Bulletin Officiel

CNUDCI : Commission des Nations-Unies pour le Droit du Commerce

International.

U.S.A : The United States of America/ Les Etats-Unis d'Amérique.

OMI : Organisation Maritime Internationale.

IMDG : International Maritime Dangerous Goods / Règlement

International Maritime du Transport de Produits dangereux.

SOLAS: Safety of Life At. SAE / convention pour la Sauvegarde de la vie

Humaine en mer.

ODEP : Office d'exploitation des ports.

SODEP : société d'exploitation des ports.

CDMT : Centre de droit maritime et des transports.

R.A.P.C : régie d'acconage de port de Casablanca.

MarocDroit.com

Sujet du mémoire :

Les obligations du transporteur

Maritime de marchandises : Droit et jurisprudence

Plan du sujet :

Introduction :

Chapitre préliminaire : les obligations générales du transporteur maritime de marchandises

**Section I : l'obligation de mettre le navire en bon état
De navigabilité**

**Section II : l'obligation de vérifier la navigabilité
Du navire**

**Partie I : les obligations du transporteur au départ
Du voyage maritime**

Chapitre I : La prise en charge de la marchandise

**Section I : la réception et la reconnaissance
De la marchandise**

Section II : la prise en charge proprement dite

De la marchandise

Chapitre II : la mise à bord ou le chargement De la marchandise

Chapitre III : l'arrimage de la marchandise

Partie II : les obligations du transporteur au cours Du voyage maritime

Chapitre I : l'obligation du transporteur de prendre La route à suivre (navigation en droiture)

Chapitre II : le déroutement

Chapitre III : la conservation de la marchandise (Prendre soins à la marchandise)

Chapitre VI : le transbordement

Partie III : les obligations du transporteur à la fin Du voyage maritime

Chapitre I : la ponctualité

Chapitre II : le déchargement

Section I : la mise sur terre-plein**Section II : la mise dans les hangars****Section III : la mise dans les magasins sous
Douane****Chapitre III : la livraison****Section I : la notion de livraison****Section II : les formalités de livraison****Section III : la livraison à une entreprise
Monopolistique****Section VI : les différents problèmes relatifs
A la livraison****Conclusion****Introduction :**

Le transport maritime joue un rôle de plus en plus important dans le développement des pays. Il constitue un facteur déterminant des structures de commerce et de production et, donc aussi de l'intégration économique. Pour certains pays, il peut également constituer une source de revenus grâce à la fourniture de services de transport.

Par ailleurs, la plupart des transports internationaux comprennent encore un parcours maritime, et les pays les plus industrialisés ont longtemps possédé d'importantes flottes nationales, avec des équipages nationaux et des navires construits dans des chantiers navals nationaux et battant pavillon national. Tous pour faire face à la mondialisation qui a fait du transport maritime une industrie extrêmement concurrentielle.

Ainsi, les multiples enjeux du secteur du transport maritime vont impérativement pousser les compagnies maritimes et en l'occurrence les transporteurs de marchandises marocains à définir des stratégies adéquates de gestion de leurs risques¹.

En fait, le transport mondial de Marchandises a connu un fort développement depuis l'introduction du conteneur standardisé dans les années cinquante. En effet, le taux de croissance en volume de l'industrie a été trois fois supérieur à celui de l'économie globale sur les 25 dernières années avec une croissance annuelle de 9,1% depuis 1980 et 11,1% depuis 2000 jusqu'à la fin de 2004. Deux facteurs y ont contribué : la croissance des échanges, notamment à destination et en provenance de Chine ou d'Inde, a profondément soutenu la demande de transport maritime ;

Par ailleurs, de 1998 à 2004 la part du commerce extérieur (importations et exportations) rapportée au PIB a régulièrement dépassé la barre des 50%. Ceci est le résultat d'une volonté délibérée d'ouverture du pays au commerce international.

Locomotive indéniable de la croissance commerciale, le transport maritime s'impose ainsi en tant qu'outil privilégié du développement du commerce international.

¹ *Mémoire pour l'obtention du Diplôme du Cycle d'Expertise Comptable Préparée par : Mlle S.SAMHANE sous le thème "l'élaboration d'une cartographie détaillée des risques spécifique au secteur du transport maritime marocain cas du transport des marchandises cargo, session novembre 2007, page 15.*

Le Maroc, de sa part, accorde une attention toute particulière aux activités maritimes en l'occurrence le transport. En effet, les objectifs et les orientations de la politique actuelle visent la constitution d'une industrie de transport maritime efficace, concurrentielle et performante.

Mais un pareil objectif ne peut être atteint sans le concours de toutes les parties intéressées par l'activité des transports maritimes, et la simplification des procédures ainsi que l'action conjointe de tous les partenaires commerciaux et particulièrement ceux de l'Europe.

Faible contributeur à l'industrie mondiale du transport maritime, le Maroc a assisté au développement de ce secteur au départ dans le but d'assurer l'exportation des produits marocains à l'étranger, notamment des phosphates. Par la suite, et en raison de l'accroissement des besoins d'échanges de l'économie locale, le système portuaire marocain est devenu le point de passage du quasi totalité du commerce extérieur national notamment avec le nouveau Port Tanger Med.

Ce système portuaire Marocain joue un rôle de premier plan dans la politique de développement économique du pays.

Toutefois, l'importance des infrastructures et la performance des équipements contribuent à conférer à ces ports le dynamisme nécessaire leur permettant de remplir efficacement leur rôle dans les échanges commerciaux internationaux.

Cette, réforme portuaire avec l'ouverture des ports Marocains existants aux opérateurs privés a eu comme effet immédiat le transfert de l'exploitation de certains terminaux aux stevedores actuels.

Dans ce contexte de changement en faveur de la libre concurrence et l'ouverture des frontières aux opérateurs de taille internationale, les armateurs Marocains devraient maîtriser leurs risques pour être plus performant et plus compétitif.

Ainsi, ce secteur du transport maritime se trouve fortement encadré par l'état qui assure la régulation à travers la DMM², puisqu'elle est chargée de l'inspection de la flotte nationale, de la délivrance des certificats de navigation, du respect des normes internationales par les navires battant pavillon marocain et de la sûreté maritime. De plus, la DMM attribue les lignes maritimes, tout en se conformant aux accords bilatéraux entre le

² *Direction de la Marine Marchande.*

Maroc et les pays partenaires. En se trouvant donc devant une réglementation plus stricte et une tutelle étatique plus pesante.

Dans ce contexte le Maroc a été amené, soit au niveau national à travers la Direction de la Marine Marchande, ou international par la ratification ou l'adhésion aux différentes conventions, de mettre en place des procédures pour atteindre ses objectifs de performance et de compétitivité dans le domaine de transport maritime.

Le transport maritime constitue, donc, le pilier de l'économie Marocaine et internationale car il ne fait que renforcer les échanges mondiaux avec les autres partenaires. Conscient de ce fait, les différents intervenants économiques (armateurs), administratifs (Direction des Douanes) et de tutelle (la Direction de la Marine Marchande convergent leurs efforts pour réglementer ce secteur vital en mettant en place plusieurs procédures et mesures de contrôle et de sécurité (exemple : un chargement ou un déchargement des navires ne peut intervenir que sur présentation d'une copie d'un avis de trafic dûment visé par les services de la Marine Marchande). Ce contrôle a pour objectif d'assurer le suivi de l'activité des transports maritimes et particulièrement le contrôle de l'activité des armements étrangers desservant le Maroc en ligne régulière. Ces prérogatives de l'administration de la Marine Marchande lui confèrent, par ailleurs, le droit d'effectuer les contrôles à bord des navires relatifs aux équipages embarqués à bord, à la qualification et brevets détenus, à l'aptitude physique et aux normes d'organisation du travail à bord. Il s'agit là, de vérifier particulièrement le respect et l'application des dispositions des conventions internationales édictées sous l'égide particulièrement de l'OMI³ et l'OIT⁴.

Il faut noter, aussi, que ces conventions maritimes internationales et autres règlements et recommandations sont diffusés par le Comité maritime international (CMI) qui est chargé de l'harmonisation des différentes législations au niveau mondial.

Le Comité maritime international (CMI) procède périodiquement à leur révision pour tenir compte des évolutions économiques et juridiques,

³ *L'organisation maritime internationale dont l'une des principales tâches est d'élaborer des dispositions relatives à la sécurité en mer.*

⁴ *L'organisation internationale de transport.*

ainsi que des impératifs commerciaux auxquels les acteurs du commerce maritime sont confrontés.⁵

Au Maroc, le droit actuellement applicable au transport maritime est constitué d'un ensemble de règles dont la pièce maîtresse est le code de commerce maritime de 1919 qui a notamment pour texte d'application en matière d'organisation des transports maritimes le Dahir du 26 octobre de 1962. Certes depuis 1919, le Maroc s'est doté d'un texte solide et, déjà, fortement protecteur des intérêts de la marchandise. Il institue un régime d'exécution du contrat de transport qui est strictement d'ordre public pour taire face à la liberté qui a été reconnue à l'époque aux armateurs.

Toutefois, un nouveau projet du code maritime, en cours de validation définitive, s'inscrit dans le cadre de la refonte globale de la législation maritime, l'armement et le transport maritime, les gens de mer, les événements de mer, les assurances et ventes maritimes, la protection de l'environnement et la navigation de plaisance qui ont comme objectif prioritaire l'adaptation de celui actuel aux impératifs de l'économie moderne et d'en faire un instrument de développement économique tout en le plaçant dans la perspective de la modernisation de la législation internationale.

Ce projet de code maritime appréhende, de manière complémentaire, l'ensemble des questions maritimes tout en prenant en compte l'intérêt général et en consacrant l'équilibre entre les droits et les devoirs de tous ses futurs utilisateurs⁶.

Sur le plan international, la Convention de 1924 consacre plusieurs dispositions relatives à cette phase maritime, notamment en son article 3 qui énumère d'une manière claire et précise des obligations mises à la charge du transporteur et des avants droit à la marchandise. En effet, dans le domaine international, jusqu'en 1924, les transporteurs se protégeaient par de très larges clause d'irresponsabilité, lesquelles étaient reconnues comme valables par les tribunaux de la plupart des pays maritimes.

⁵ *Mémoire pour l'obtention du Diplôme du Cycle d'Expertise Comptable Préparée par : Mlle S.SAMHANE sous le thème "l'élaboration d'une cartographie détaillée des risques spécifique au secteur du transport maritime marocain cas du transport des marchandises cargo session novembre 2007, page 23.*

Ainsi, La loi française de 1966 s'est fortement inspirée de ces dispositions dans son troisième chapitre intitulé "L'exécution du contrat", articles 38 à 55 du décret de 1966.

Curieusement les règles de Hambourg ne disent rien sur l'exécution du contrat de transport de marchandises par mer. Mais par un raisonnement inductif et à travers les dispositions de l'article 5 relative à la responsabilité du transporteur⁷, on peut déduire qu'il inclut les différentes obligations mises à la charge du transporteur.

Cependant, en matière de sécurité et sûreté maritimes, les autorités maritimes appliquent actuellement l'ensemble des conventions internationales, adoptées par l'OMI et le BIT⁸. Ces conventions ont été publiées mais n'ont pas été transposées dans la législation marocaine⁹.

Toutefois, l'exécution du contrat de transport maritime de marchandises revêt un double intérêt; métrique et pratique. Ainsi, et afin de protéger les ayants droit à la marchandise, une intervention du législateur était nécessaire contre les abus des armateurs. Cette intervention a eu la part du lion en matière d'exécution du contrat de transport. En effet, le législateur s'est toujours montré rigoureux à l'égard des acteurs d'opération du transport en considérant les règles juridiques relatives à cette opération comme étant des lois de police et d'ordre public. De même, la plupart des textes juridiques regroupent les obligations mises à la charge du transporteur dans la catégorie des obligations de résultat, ce qui a donné lieu à un régime sévère de responsabilité à l'égard des transporteurs. Il s'agit dans la plupart des textes d'une responsabilité de plein droit. D'une certaine façon, les règles juridiques sur l'exécution du contrat de transport dans les différents systèmes sont le fruit d'une guerre acharnée entre les intérêts des armateurs et ceux des chargeurs.

Ainsi, vu les spécificités et l'importance du secteur de transport maritime dans l'économie nationale, un nouveau marché de transport par mer s'est développé: celui des conteneurs maritimes. D'un format standardisé : 20 pieds ou 40 pieds, ces « boîtes » ont connu un essor fulgurant, révolutionnant à la fois le mode de transport mais également

⁷ L'article 5 des R.H dispose que'' à moins qu'il ne prouve.....ses conséquences''.

⁸ Le bureau international du transport.

⁹ *Transport maritime au Maroc, contrainte ou opportunité pour la compétitivité de l'Economie Nationale ?* décembre 2005.

toute la chaîne logistique depuis le fournisseur jusqu'au client final. Transport routier, ferroviaire ou même aérien se sont adaptés pour faire de ces boîtes une « unité de transport intermodal ». La marchandise, une fois empotée en conteneur, ne subit plus d'autre manutention jusqu'à son destinataire final. Ce qui est manutentionné est ainsi le contenant et non le contenu. Il n'y a plus de rupture de charge.

En effet, le conteneur, spécialement conçu pour être facilement manutentionné, stocké, transporté, va rapidement présenter un certain nombre d'avantages : moins d'avaries et de casse ; moins de pertes et de vols (n'étant pas visible, la marchandise ne suscite plus autant la tentation) ; une réduction des coûts par une amélioration de la productivité au chargement : les navires chargent et déchargent plus vite donc passent moins de temps aux ports (un navire au port est un centre de coûts, et à la mer, un centre de recettes).

En outre, vu sa spécificité, le transport maritime fait appel à plusieurs intervenants qui sont les suivants :

⊙ L'armateur : la personne qui s'occupe à proprement parler du transport maritime. Qu'il soit propriétaire, exploitant ou simple affréteur, c'est à dire loueur d'un navire, son rôle est de transporter les marchandises d'un point A à un point B par la mer, en temps et en bon état.

Pour maintenir à flot son entreprise il est en relation avec de nombreux autres intervenants :

- ⊙ Les transitaires ou commissionnaires qui sont les clients des marchandises ;
- ⊙ Les manutentionnaires qui effectuent les opérations portuaires ;
- ⊙ Les sociétés de remorquage, de pilotage ;
- ⊙ Les assureurs maritimes qui assurent le navire, la cargaison et qui assument la responsabilité en cas d'accident.

Dans les ports où il n'est pas installé l'armateur va confier toutes ces tâches à un agent maritime consignataire.

⊙ L'agent maritime C'est le représentant de l'armateur, il remplit les formalités administratives et s'occupe de tous les besoins d'un navire avant son arrivée et lors de son séjour en port (remorqueurs, pilote, réparations, relations avec l'administration maritime, etc.), des besoins de l'équipage (relève, visite médicale, etc.) et de la gestion de la cargaison. La réglementation oblige les navires à avoir un agent désigné sur place.

⊗ Le commissionnaire de transport C'est la personne qui organise le transport de l'usine au magasin. Il choisit les différents transporteurs dont il a besoin en fonction des marchandises que le chargeur lui confie. Il a des relations avec l'agent maritime pour la réservation des frets et la livraison des marchandises.

En fait, le contrat de transport maritime de marchandises est un contrat synallagmatique. Il impose donc des obligations aux deux parties en présence, comme le rappelle l'article 206 du DCCM qui englobe à la fois l'affrètement au voyage et le contrat de transport de marchandise puisque le transporteur dans les deux cas « s'engage envers un expéditeur à transporter ses marchandises vers un certain ou pendant un certain temps moyennant un certain prix en y effectuant soit la totalité soit une partie du bâtiment ».

La même définition est donnée par l'article 1-6 des règles de Hambourg, et celles de Rotterdam qui ont défini le contrat de transport maritime comme tout contrat par lequel un transporteur s'engage contre paiement d'un fret à transporter des marchandises par mer d'un port à un autre.

Dans le même sens, La doctrine, en l'occurrence le bâtonnier SCAPEL, a défini le contrat de transport par laquelle une personne dénommée chargeur remet à un transporteur maritime une certaine quantité de marchandises, qui moyennant le paiement d'un fret doit être délivrée au réceptionnaire au lieu de destination prévu par le contrat¹⁰. Cette définition fait apparaître le caractère tripartite du contrat à savoir :

- Le transporteur: peut être armateur propriétaire du navire, ou armateur exploitant le navire dans le cadre d'un affrètement ou contrat de transport. Et selon la définition donnée par l'alinéa 1 de l'article 1er des règles de Hambourg et celles des règles Rotterdam¹¹, ont défini le terme "transporteur" comme toute personne par laquelle ou au nom de laquelle un contrat de transport maritime est conclu avec le chargeur. En conséquence, l'identité du transporteur n'est pas toujours facile à déterminer.

¹⁰ La réforme législative sur les transports de marchandises par mer, in l'antenne, 5 au 10 avril 1965.

¹¹ Le "transporteur" désigne la personne qui conclut un contrat de transport avec le chargeur.

- Le chargeur : communément employé dans le domaine maritime même si le D.C.C.M et le code de commerce ne parle que le " l'expéditeur", est un terme qui englobe toutes les catégories de transport. Ainsi, le terme "chargeur", selon les règles de Hambourg, désigne toute personne par laquelle ou au nom de laquelle ou pour le compte de laquelle un contrat de transport de marchandises par mer est conclu avec un transporteur et doit s'entendre également de toute personne par laquelle ou au nom de laquelle ou pour le compte de laquelle les marchandises sont effectivement remises au transporteur en relation avec le contrat de transport par mer.

Le destinataire : désigne la personne habilitée à prendre livraison des marchandises.

Ces définitions accusent les traits essentiels du contrat. On en déduit que le contrat de transport maritime est une convention génératrice d'obligations à la charge du transporteur et des ayants droit à la marchandise.

Ainsi, l'étude des obligations du transporteur maritime de marchandise a un intérêt théorique considérable qui consiste principalement à savoir les différentes réclamations du chargeur et surtout des ayants droits à la marchandise quant aux pertes et dommages survenus à la marchandise par suite d'une opération de transport par mer que peuvent être à l'abri du transporteur maritime.

Sur le plan pratique, l'étude de ce sujet nous va permettre de savoir plus précisément les différentes obligations qui pèsent sur le transporteur car c'est à travers l'accomplissement du transporteur de ses obligations qu'on va pouvoir parler de l'exécution du contrat de transport maritime au sens strict du terme et c'est avec elle que commence, aussi, l'application du statut propre du transport maritime¹².

En effet, l'exécution des obligations du transporteur exprime l'état de l'accomplissement par lui des prestations convenue. Sur le plan théorique, l'opération est d'une importance considérable car l'exécution constitue la phase fondamentale du contrat de transport. C'est ainsi que dans le régime interne, les obligations du transporteur sont définies en ces termes, par les articles 213, 215, 218... etc. du DCCM " Nonobstant

¹²- R. ROOIERE, *op. cit.*, tome II, page 139.

toute stipulation contraire le transporteur sera tenu, avant et au début du voyage, de faire diligence pour :

- a) mettre le navire en état de navigabilité, compte tenu du voyage qu'il doit effectuer et des marchandises qu'il doit transporter ;
- b) convenablement armer, équiper et approvisionner le navire ;
- c) approprier et mettre en bon état toutes parties du navire où les marchandises doivent être chargées. Nonobstant toute clause contraire, le transporteur procède de façon appropriée et soigneuse au chargement, à la manutention, à l'arrimage, au transport, à la garde et au déchargement de la marchandise. Il doit à la marchandise les soins ordinaires conformément à la convention des parties ou aux usages du port de chargement.

En revanche, dans le régime international, les obligations du transporteur sont énoncées par l'article 3 de la Convention de Bruxelles, et l'article 13 des règles de Rotterdam¹³ tandis que les Règles de Hambourg les envisagent essentiellement sous l'angle de la responsabilité, c'est-à-dire des conséquences de leur inexécution.

Toutefois, cette exécution du contrat du transport, par le transporteur pose un certain nombre de problèmes voir problématiques dont on peut citer :

- Le DCCM, n'a pas réglementé les opérations de manutention, et dans le même sens, la loi 15-02 sur les ports a pris partie pour l'incorporation de la manutention dans le contrat de transport de marchandises par mer, mais n'a pas réglementé la manutention. Ce vide juridique qu'a provoqué la loi 15-02 sur les ports par l'introduction du principe de « l'unicité de la manutention », qui fait peser sur le manutentionnaire les obligations du transporteur maritime : chargement et déchargement du navire, gardiennage et livraison des marchandises nous a poussés de savoir si le manutentionnaire est au service d'un port ou au service d'un navire sachant qu'en consacrant le principe de l'unicité de la

¹³ "Le transporteur, procède de façon appropriée et soigneuse à la réception, au chargement, à la manutention, à l'arrimage, au transport, à la garde, aux soins, au déchargement et à la livraison des marchandises".

manutention, il devait également réglementer celle-ci pour bien comprendre si les obligations du transporteur maritime sont les mêmes du manutentionnaire ou A cet égard, il serait tout à fait légitime d'aligner le régime de la manutention sur celui du transport, mais sans les confondre.

- Est-ce le manutentionnaire porte la casquette du proposé du transporteur et par conséquent assume sa responsabilité vis-à-vis du transporteur ou bien, comme on a vu ci-dessus il travaille pour le compte d'un port par le biais d'un contrat de sous-traitance.
- Les obligations dont le transporteur maritime est tenu sont des obligations de résultat ou de moyen ?
- à quel moment peut-on dire que la marchandise est sous la garde du transporteur ? est ce qu'à partir de l'émission du connaissement (document matérialisant le contrat de transport) ou à partir du transfère matériel de la marchandise entre les mains du transporteur ? étant donné que le contrat de transport est de nature consensuelle et par conséquent, il doit, cependant, être accompagné d'un transfert matériel de la marchandise au transporteur¹⁴.
- l'acceptation de la marchandise par le transporteur au port de départ et sa reconnaissance par lui vaut prise en charge du point de vue juridique ? ou matérielle ?
- qu'est-il aussi de la détermination de l'étendue du concept de prise en charge, est ce qu'elle couvre uniquement la période fixé de la remise de la marchandise par le chargeur au transporteur le long du navire (la phase du pré-chargement), ou bien couvre toute la période de l'opération du transport jusqu'à la livraison de la dite marchandise au destinataire au port de déchargement (que ça soit sous palan, dans les magasins du réceptionnaire) ?
- l'obligation d'exécution du contrat de transport ne prend naissance que à la remise de la chose¹⁵, mais cela n'empêche pas la formation antérieure du contrat : dès cette formation, le transporteur à l'obligation de recevoir la marchandise. Autrement dit à quel moment s'ouvre le contrat de transport est ce que dès le moment

¹⁴- *Supra*, La contrat de transport est-il un contrat consensuel, page 56.

¹⁵- *Infra*, page 93 et s.

où le transporteur prend en charge la marchandise ou dès l'accord ou l'acceptation par le transporteur l'offre de la part du chargeur d'effectuer le transport ?

- En droit marocain, la détermination du moment exact où commence le contrat de transport maritime et celui où il finit constitue l'un des problèmes épineux que pose l'application du droit positif marocain en la matière. Dans la conception marocaine, les choses se présentent différemment, étant donné qu'il existe dans la majorité de ces ports un acconier en situation de monopole. C'est en déterminant pour le compte de qui intervient cet acconier qu'on arrivera à déterminer précisément le moment de la prise en charge ?
- si dans la pratique contractuelle, le transporteur confi l'exécution matérielle de son obligation de procéder au chargement à une entreprise de manutention, il reste néanmoins tenu d'en vérifier la bonne exécution. l'obligation d'arrimage telle qu'elle est imposée au transporteur constitue un devoir personnel qui ne peut être délégué. si les textes imposent au transporteur l'obligation de charger, d'arrimer la marchandise¹⁶, cela signifie tout simplement que la réalisation matérielle reste sous la responsabilité professionnelle du capitaine

Ceci étant, En droit marocain, la détermination du moment exact où commence le contrat de transport maritime et celui où il finit constitue l'un des problèmes épineux que pose l'application du droit positif marocain en la matière. Dans la conception marocaine, les choses se présentent différemment, étant donné qu'il existe dans la majorité de ces ports un acconier en situation de monopole. C'est en déterminant pour le compte de qui intervient cet acconier qu'on arrivera à déterminer précisément le moment de la prise en charge. le contrat de transport de marchandise par mer doit être exécuté par le transporteur, partie au contrat, il est tenu, donc, d'une obligation que l'on classe d'ordre général à savoir mettre le navire en bon état de navigabilité (chapitre préliminaire) , ensuite, cette obligation est suivie par trois catégories d'obligations particulières, qu'on peut, aussi, classer chronologiquement : obligations du transporteur au début du voyage

¹⁶- OMI, SOLAS 1974, Amendements 1991, Régie 5, page 591.

maritime (partie I), obligations au cours ou pendant le voyage (partie II), et celles à la fin du voyage (partie III) .

MarocDroit.Com

Chapitre préliminaire :

Les obligations préliminaires Ou d'ordre général du transporteur Maritime de marchandises :

Le transport d'une marchandise n'est qu'un maillon de la chaîne de production, un passage obligé pour relier un vendeur et un acheteur, il constitue lui-même une chaîne.

En amont, comme en aval, de la prise en charge de la marchandise jusqu'à sa livraison au destinataire, de nombreuses opérations matérielles et juridiques sont nécessaires.

Ceci étant, avant d'aborder ces différentes opérations matérielles et juridiques, nous allons citer quelques formalités juridiques et techniques, relatives à la navigation (en général), et au navire (en particulier), que le transporteur doit les préparer avant le commencement de la prise en charge de la marchandise de la part du chargeur.

Nous allons évoquer, en premier lieu, l'obligation de mettre le navire en bon état de navigabilité (section I), pour analyser, le second lieu, l'obligation de vérifier la dite navigabilité du navire (section II).

Section I : Obligation de mettre le navire en bon état De navigabilité :

Le transport et la livraison ne peuvent se faire sans engin de transport qui est, en l'occurrence, et au premier chef, un navire. C'est pour cette raison que le transporteur sera tenu de fournir un navire en bon état de navigabilité. Bien que la question soit encore discutée, on peut estimer que cette obligation ne doit pas s'exercer uniquement au début du voyage, mais qu'elle doit être permanente.

La bonne exécution du contrat de transport nécessite, donc, au préalable un navire en bon état de navigabilité.

Ainsi, le navire¹⁷, engin flottant pratiquant la navigation maritime par propulsion autonome ou par d'autres moyens, doit satisfaire aux règles relatives à la sécurité de la navigation maritime et être muni des certificats de sécurité et de prévention de la pollution dont la nature et la validité sont déterminées par l'autorité maritime en tenant compte des dispositions des conventions internationales applicables en la matière.

La délivrance et le renouvellement des certificats de sécurité et de prévention de la pollution sont subordonnés à des inspections ou visites du navire ou à des études sur pièces effectuées par les commissions de sécurité. Ces certificats sont retirés par l'autorité maritime, avant l'expiration de leur durée de validité, si le navire cesse de satisfaire aux conditions fixées pour leur délivrance.

En effet, le manquement à ces prorogatifs en matière de sécurité expose l'armateur à des pénalités importantes qui peuvent aller jusqu'à son emprisonnement¹⁸.

Cette obligation est exprimé d'une manière beaucoup plus précise et différente dans les dispositions de la convention de Bruxelles de 1924

¹⁷ Les règles de Rotterdam ont défini le terme "navire" comme tout bâtiment utilisé pour transporter des marchandises par mer.

¹⁸ Mémoire pour l'obtention du Diplôme du Cycle d'Expertise Comptable Préparée par : Mlle S.SAMHANE sous le thème "l'élaboration d'une cartographie détaillée des risques spécifique au secteur du transport maritime marocain cas du transport des marchandises cargo session novembre 2007, page 33.

(alinéa 1 et 2 de l'article 3) qui disposent que « le transporteur sera tenu avant et au début du voyage d'exercer une diligence raisonnable pour :

- (a) Mettre le navire en état de navigabilité;
- (b) Convenablement armer, équiper et approvisionner le navire;
- (c) Approprier et mettre en bon état les cales, chambres froides et frigorifiques et toutes autres parties du navire où des marchandises sont chargées pour leur réception, transport et conservation.

Curieusement, les règles de Hambourg ne disent rien de cette obligation mais le professeur BONASSIES, l'avait justement souligné : " certes, on peut objecter que les règles de Hambourg imposent implicitement au transporteur une obligation générale de prendre toutes les mesures pouvant être raisonnablement exigées pour mener à bon port navire et marchandise, et par conséquent elles rendent ,en effet, responsable du dommage et du retard le transporteur qui ne peut faire la preuve qu'il avait effectivement pris de telles mesures pour éviter l'événement cause du dommage et en pallier les conséquences¹⁹.

Pour le projet de réforme²⁰, il s'est inspiré de la convention de Bruxelles de 1924 en précisant que le transporteur devra non seulement mettre le navire en état de navigabilité, mais aussi l'armer, l'équiper, l'approvisionner et approprier et mettre en bon état toute partie du navire où les marchandises doivent être chargées(article 108).

Toutefois le projet diffère fortement de la convention sur un point important. Il n'impose pas seulement au transporteur " d'exercer une diligence raisonnable". Il lui impose, sans aucune réserve, ni qualification de "mettre et conserver le navire en état de navigabilité".

¹⁹ P.BONASSIES, "règles de la Haye-règles de Hambourg-règles de Marseille ; réflexion sur un projet de nouvelle convention internationale sur le transport maritime de marchandises". *Annales : I.M.T.M.*1989, p.105.

²⁰ Selon l'article 275 du projet de réforme : "Le transporteur est tenu de : 1/Mettre et conserver le navire en état de navigabilité compte tenu du voyage qu'il doit effectuer et des marchandises qu'il doit transporter. La preuve de l'innavigabilité peut être admise nonobstant et contre les certificats de visite au départ; 2/Convenablement armer, équiper et approvisionner le navire ; 3/Approprier et mettre en bon état toutes parties du navire où les marchandises doivent être chargées".

En fait, l'étude de cette obligation du transporteur de mettre le navire en bon état de navigabilité appelle les questions suivantes :

- Qu'est qu'on entend d'abord par le terme "navigabilité" ?
- Pendant quelle période l'obligation doit-elle être maintenue ?
- Cette obligation est-ce qu'elle est une obligation de moyens ou de résultat ?
- S'agit-il d'une obligation personnelle ou peut-elle être exécutée par quelqu'un d'autre que le transporteur ?
- Le transporteur peut-il fournir un autre navire lorsqu'une indication du nom du navire est mentionnée dans le connaissement ?

§ - Qu'est qu'on entend par le terme "navigabilité" ?

Le DCCM ne définit pas directement la notion de navigabilité, mais implicitement dans son article 213 du DCCM dispose que « Le fréteur (entendre ici le transporteur) du navire est tenu de le délivrer en bon état de navigabilité, c'est-à-dire capable, sous tous les rapports, d'entreprendre en toute sécurité la navigation à laquelle il est destiné. Commentant cette définition, M.BAYSSIÈRE écrivait : l'expression de navigabilité ne devrait viser, dans sa signification habituelle, que les qualités nautiques du navire. Or, ce terme, d'après l'article ci-dessus, vise également les qualités du navire comme transporteur et particulièrement son aptitude au transport d'une marchandise déterminée, puisque le navire doit être capable, sous tous les rapports, d'entreprendre la navigation à laquelle il est destiné²¹. Dans le même sens, monsieur lord Phillimore, le délégué britannique, lors de la conférence de La Haye, a défini la navigabilité de la manière suivante : " La navigabilité signifie, non seulement l'aptitude à flotter sur la mer, mais encore l'aptitude à transporter le chargement dans de bonnes conditions. Et un navire, par exemple, qui a des cales infestées est un

²¹ R.BAYSSIÈRE, "le droit commercial du Maroc français", thèse Bordeaux, 1934, page 342.

navire qui est innavigable en ce qui concerne sa cargaison ²².

Pour M. POURCELET, la notion est contemporaine: l'état de navigabilité du navire doit s'entendre de ses qualités nautiques et commerciales ... le terme doit être interprète d'une : façon large ...²³.

Selon J. PUTZEYS, l'état de navigabilité est une notion de fait. Ainsi, un navire frigorifique dont les thermomètres ne fonctionnent pas n'est pas en état de navigabilité²⁴. Le même auteur ajoute que "le navire doit être capable de supporter l'aventure maritime pour laquelle il a été affrété, eu égard aux circonstances normalement prévues (voyages, chargement, époque) le bon état de navigabilité suppose, le cas échéant, que le navire soit pourvu de l'équipement et du combustible²⁵.

Toutefois, les premières références à la notion de navigabilité en droit français remontent à l'ordonnance de la Marine (Livre III Tome III, article 12) : "Si toutefois le marchand prouvait lorsque le vaisseau a fait voile il était incapable de naviguer, le maître prendra son fret et répondra des dommages et intérêts du marchand"²⁶.

A son tour la doctrine française a donné plusieurs, définitions à la notion de bon état de navigabilité. En effet, selon G.RIPERT, il s'agit de l'aptitude du navire sous tous les rapports à accomplir avec sécurité le voyage projeté dans des conditions ordinaires²⁷.

Quant à la doctrine marocaine, H. CHERKAOUI souligne que "la navigabilité du navire peut être définie comme l'état du navire dont la structure, l'équipement et l'armement sont tels que normalement la marchandise serait chargée, transportée, soignée et déchargée

²² Conférence de la Haye : revue autran XXXIII, 1006.

²³- M. POURCELET, *Le transport maritime sous connaissance*, 1972, page 62 et aussi, page 197.

²⁴- J. PUTZEYS, *Droit des transports et droit maritime*, Bruyland, 1993, n°578, page 31.

²⁵- J. PUTZEYS, *Op. cit.*, n° 578, page 319.

²⁶- Article 12, Titre III, Livre III, *Ordonnance de la Marine de 1861*.

²⁷- G. RIPERT, *Traite de droit maritime*, tome II, page 311 .

correctement et sans dommages à l'occasion du transport envisagé"²⁸.

Pour d'autres auteurs, la notion de bon état de navigabilité n'est pas seulement l'aptitude du navire à tenir la mer, mais elle doit être appréciée d'une façon relative en prenant en considération le voyage convenu et la cargaison à transporter²⁹.

A côté de ces définitions doctrinales, les textes juridiques ont défini la notion de navigabilité en précisant son contenu. Ainsi, la loi française de 1966 reprenant les dispositions de la Convention de 1924 a pris soin d'énoncer dans son article 21, la notion de bon état de navigabilité: "nonobstant toute clause contraire, le transporteur sera tenu avant et au début du voyage, de faire diligence pour: a) Mettre le navire en bon état de navigabilité compte tenu du voyage qu'il doit effectuer et des marchandises qu'il doit transporter; b) Convenablement armer, équiper approvisionner le navire ; c) Approprier et mettre en bon état toutes parties du navire ou les marchandises doivent être chargées».

Notons que les Règles de Hambourg ne se sont pas intéressées à cette notion.

Ainsi, le bon état de navigabilité dont le transporteur est tenu toujours à l'article 213 du DCCM, s'apprécie selon les circonstances. En effet, le bon état de navigabilité n'est pas une notion abstraite, elle s'envisage eu égard à la nature de la marchandise que le navire doit transporter et à celle du voyage qu'il a à entreprendre.

Ce raisonnement rejoint celui de notre jurisprudence marocaine dont la cour d'appel de rabat³⁰ rappelle que la navigabilité comprend non seulement les qualités nautiques du navire mais aussi ses qualités comme transporteur, en particulier son aptitude au transport d'une marchandise déterminée.

²⁸- H, CHERKAOUI, *La navigabilité du navire*, R. M D., 1988, page 87

²⁹- N. BADRANI, *op. cit.*, page 251; F. EL HATIMI, *op. cit.*, page 150.

³⁰ C.A de rabat, 8 novembre 1949, D.M.F 1950, page 554.

Dans le même sens, la cour d'appel de Casablanca a jugé que "les cales ne sont pas aptes à recevoir la cargaison lorsqu'elles contiennent des restes d'une cargaison antérieure qui pourrait transmettre une odeur nuisible à la nouvelle cargaison"³¹.

Contrairement à la convention de Bruxelles de 1924, qui est muette sur ce point, le projet de réforme comme la loi française du 18 juin 1966, est marquée par cette précision que la navigabilité est une notion relative. En effet, l'article 108 du projet, comme l'article 21 de la loi française, précise que le navire doit être mis en navigabilité "compte tenu du voyage qu'il doit effectuer et des marchandises qu'il doit transporter".

§- Pendant quelle période l'obligation doit-elle être maintenue ?

Pour cette question, et selon notre code de commerce maritime marocain qui suit les principes généraux du droit français, le contrat de transport s'étend de la remise de la marchandise au transporteur jusqu'à la délivrance au destinataire. L'obligation de fournir un navire en bon état de navigabilité, inscrite dans l'article 213, n'est nullement antérieure à l'exécution du contrat de transport maritime, mais en fait, au contraire, partie intégrante³².

Ainsi, si l'on estime que l'obligation d'assurer la navigabilité du navire doit être maintenue tout au long du voyage, la responsabilité du transporteur devient plus lourde puisque sa diligence doit s'apprécier avant et au cours du voyage considéré.

C'est ainsi que, la convention de Bruxelles précise que cet état de navigabilité doit être maintenu "avant et au début du voyage".

En revanche, la chambre des lords dans l'affaire "muncaster Castle" indique que le "transporteur est tenu de mettre le navire en bon état de navigabilité au temps qui s'écoule depuis le commencement du chargement jusqu'à ce que le navire commence son voyage"³³.

³¹ C.A de Casablanca, 9 novembre 1982, dossier 81-571, j. 1542.

³² R.BAYSSIERE, "le droit commercial du Maroc- français", thèse bordeaux, 1934, page 344.

³³ 7décembre 1961, D.M.F 1963, avec observations de M.BONASSIES, page 246

Ceci étant, on peut déduire que, selon les règles de Rotterdam³⁴, que le transporteur est tenu avant, au début et pendant le voyage par mer d'exercer une diligence raisonnable pour:

- a) Mettre et maintenir le navire en état de navigabilité;
- b) Convenablement armer, équiper et approvisionner le navire et le maintenir ainsi armé, équipé et approvisionné tout au long du voyage; et
- c) Appropriier et mettre en bon état les cales et toutes les autres parties du navire où les marchandises sont transportées, ainsi que les conteneurs fournis par lui dans ou sur lesquels les marchandises sont transportées, et les maintenir appropriés et en bon état pour la réception, le transport et la conservation des marchandises.

§- est-ce qu'elle est une obligation de moyen ou de résultat ?

En principe, le transporteur est tenu d'une obligation de résultat pleine et entière, il est a priori responsable du dommage causé à la marchandise par suite de l'innavigabilité. Celle-ci est d'ailleurs la preuve de l'inexécution de son obligation dont il est garant de la bonne arrivée de la marchandise³⁵ en bon état de cause.

Mais les dispositions de l'article 213 font croire aux nos juges de fond que la préparation du navire dont est tenu le transporteur maritime, ne fait peser sur lui que une simple obligation de moyen³⁶.

En revanche, un jugement rendu par le tribunal de première instance de Casablanca³⁷ daté du 2 octobre 1986 n'a pas été apprécié la solution préconisée ci-dessus, dont il a estimé que " des marchandises avaient souffert d'avaries par suite d'une panne des installations frigorifique en

³⁴ Article 14 relatif aux obligations particulières applicables au voyage par mer.

³⁵ Pour, le DCCM et le projet de la réforme ont gardé le silence en ce qui concerne la définition des marchandises. Dans ce silence, on peut faire référence à la définition donnée par l'article 6 du cahier charges de la R.A.P.C (ex ODEP) qui dispose que : "sont réputées marchandises tous objets de nature quelconques portés sur les connaissements des compagnies de navigation ainsi que ceux transportés à bord d'un navire autres que les provisions de bord, les pièces de rechanges, les agrès ou appareils, les effets et marchandises appartenant aux membres de l'équipage et les bagages accompagnés des passagers".

³⁶ Arrêt du 30 juin 1953 de la cour d'appel de rabat

³⁷ Revue marocaine de droit 1986, n°5 page 288.

Cours de transport, le juge déclara le transporteur responsable au motif qu'il "aurait dû prendre les précautions pour assurer le fonctionnement normal du moteur". Ainsi selon ce jugement, la seule existence d'une innavigabilité montre que les soins appropriés pour éviter le dommage n'ont pas été pris. En conséquence, il convenait de rechercher si le transporteur avait assuré la révision du point névralgique de son navire avant d'entreprendre le voyage³⁸. Si c'est le cas, et que malgré cela, il n'a pas pu découvrir le vice qui affectait les installations frigorifiques, le transporteur doit être exonéré.

Pour la doctrine en l'occurrence H.CHERKAOUI : "l'obligation d'assurer la navigabilité du navire peut s'analyser en une obligation de moyen. C'est le sens aussi de l'article 213 du dahir de 1919³⁹. Alors que le législateur marocain a voulu maintenir une obligation de résultat à la charge du transporteur en déclarant dans l'alinéa 2 de l'article 213 et aussi dans l'article 214 que " la preuve de l'innavigabilité peut être admise, nonobstant et contre les certificats de visite au départ".

En droit français, le transporteur est tenu de faire diligence pour maintenir le navire navigable avant et au début du voyage. Selon PUTZEYS "sans tomber dans l'obligation de moyen, on ne met ici à la charge du transporteur qu'une obligation qui tient au mieux compte des circonstances⁴⁰.

On peut conclure donc que les textes imposent au transporteur de faire diligence pour exécuter cette obligation, c'est-à-dire agir comme un bon professionnel prudent et attentif, et par conséquent, l'obligation qui est à la charge du transporteur est une obligation de moyen d'une nature spéciale.

§- est-ce qu'elle est une obligation personnelle ou peut être exécutée par quelqu'un d'autre que le transporteur ?

Il est certain que le transporteur fait preuve d'une certaine diligence en faisant visiter son navire par un organisme spécialisé telle qu'une société de classification. Mais cette mesure à elle seule n'est pas une preuve

³⁸ Du fait que le navire avait subi une panne similaire moins d'une année avant.

³⁹ H.CHARKAOUI, *la navigabilité du navire*, R.M.D, 1988, page 87.

⁴⁰ J.PUTZEYS, *op ; cit*, n°346, page 198.

suffisante permettant d'affirmer que le transporteur a exercé toute la diligence requise. Il a été jugé, en effet, que " si l'innavigabilité est due à une fissure de la coque, le transporteur ne serait se retrancher derrière des certificats de navigabilité établis par un organisme même réputé ; mais, il doit en plus montrer que cet organisme a bien accompli son devoir de vérification, particulièrement par un examen scrupuleux de la coque⁴¹. Ainsi, considérer que l'obligation de faire diligence est une obligation personnelle du transporteur, cela revient à dire que celui-ci reste responsables des fautes commises par le proposé de l'organisme chargé de la vérification.

Dans le même sens, L'arrêt "muncaster Castle " est aussi marqué par l'idée que la diligence raisonnable due par le transporteur pour mettre le navire en bon état de navigabilité est personnelle. Dans cette affaire, et selon M.BONASSIES, "les juges ont constaté que la jurisprudence était à peu près unanime à décider que le transporteur était responsable non seulement lorsqu'il n'avait pas exercé toute la diligence raisonnable pour mettre le navire en bon état de navigabilité, mais aussi quand l'absence de diligence était le fait d'une personne qu'il s'était substitué"⁴².

Pratiquement parlant, c'est au capitaine de veiller à ce que rien dans le chargement ne vienne compromettre la sécurité du navire et de la cargaison, il doit mettre, aussi, son navire dans les conditions voulues pour effectuer une navigation sûre et fructueuse, avoir son équipage au complet, être muni des papiers de bord réglementaires et mettre son navire en état d'entreprendre chaque voyage de manière à ce qu'il soit en bon état de navigabilité et dans les meilleures conditions de sécurité.

Compte tenu de ce qui précède on peut dire que l'intérêt pratique de l'exercice d'une diligence raisonnable pour maintenir le navire en bon état de navigabilité c'est de mettre le transporteur maritime à l'abri de toutes les réclamations du chargeur quant aux pertes et dommages survenus à la marchandise par suite de l'innavigabilité du navire car si avant le commencement du voyage, le chargeur constate que le navire

⁴¹ Tribu, de Casablanca, 9 novembre 1982, doss. 81/571.J.1542

⁴² Observations de M.BONASSIES, sur l'arrêt de la chambre des lords, du 7 décembre 1961 DMF 1963, page 246.

n'est pas en état de navigabilité, il a le droit de résilier le contrat de transport⁴³.

§- Le transporteur peut-il fournir un autre navire lorsque une indication du nom navire est mentionné dans le connaissement ?

En principe, selon l'article 215 du DCCM " dans tous les cas où un navire a été consigné, le fréteur ne peut en fournir un autre, à moins que, par suite de force majeure, ce navire se perde ou devienne innavigable après le commencement du voyage".

En conséquence, il est indifférent au chargeur dans un contrat de transport que ses marchandises soient transportées par un navire ou par un autre, sauf quand il s'agit d'un contrat de vente "F.O.B"⁴⁴.

En revanche, le connaissement en tant que document constant, le contrat de transport peut ne pas porter le nom du navire, puisque le moyen de déplacement de la cargaison, contrairement à l'affrètement, n'est pas l'un des éléments du contrat⁴⁵.

Toutefois, et très souvent, le connaissement mentionne une clause de substitution qui permet au transporteur de changer de navire avant le chargement de la marchandise⁴⁶.

Section II : l'obligation de vérifier la navigabilité

Du navire

Le transporteur doit agir comme un bon professionnel. Il est tenu avant

⁴³ A.MMARGHICH, *transport maritime de marchandises en droit marocain, thèse, volume I, 5 juin 1993* Page 244 et suivantes.

⁴⁴ C.A de rabat, 11 avril 1951, D.M.F, 1952, page 326.

⁴⁵ A.MARGHICH, *op, cit, Page 182 et 183.*

⁴⁶ Voir connaissement COMANAV, article 7 paragraphe 9 in annexe.

et au début du voyage d'exercer une diligence raisonnable⁴⁷ pour mettre le navire en bon état de navigabilité⁴⁸, convenablement armé et équipé, Approvisionner le navire et mettre en bon état les cales, les chambres froides et frigorifique, et toute autre partie du navire où des marchandises sont chargées pour leur réception, transport et conservation (article 3 de la Convention de 1924, 21 de la loi française de 1966 et 213 du DCCM). Par ces dispositions la loi fixe d'avance les précautions nécessaires à prendre pour assurer la navigabilité du navire. C'est une obligation permanente qui commence avant le voyage et dure jusqu'à sa fin. En effet, le succès final de l'aventure maritime dépendra autant de l'aptitude du navire à accomplir en toute sécurité le voyage prévu que de son aptitude à recevoir la marchandise dans de bonnes conditions. Autrement dit, le transporteur doit vérifier et conserver le navire en état de navigabilité tout au long du voyage.

Il ressort de ce qui précède que l'obligation de vérifier la navigabilité du navire qui pèse sur le transporteur porte essentiellement et nécessairement sur son aspect nautique d'une part (I), et d'autre part sur son aspect commercial (II).

I - La navigabilité nautique :

⁴⁷ Le DCCM a admis cette notion de due diligence par l'article 213 qui dispose que le fréteur du navire est tenu de le délivrer en bon état de navigabilité, c'est-à-dire capable sous tous les rapports, d'entreprendre en toute sécurité la navigation à laquelle il est destiné".

⁴⁸ l'obligation fondamentale de mettre le navire en bon état de navigabilité n'exige pas tout simplement que le transporteur présente un navire en bon état de navigabilité, "muni de ses expéditions écrites les capitaines navire dans leur rapport de mer; pour dire que le navire dispose de ses certificats réglementaires pour entreprendre tel ou tel voyage", car les dispositions édictées par l'article 213 du DCCM, qui sont d'ordre public, visent non seulement les qualités nautiques du navire, mais aussi ses qualités comme transporteur, en particulier son aptitude au transport d'une marchandise déterminée, et font partie intégrante du contrat de transport.

La navigabilité nautique est une notion complexe ; si dans son principe elle est commune à tous les navires, dans son contenu elle est spécifique à chaque type de navire. Le transporteur maritime ne peut exploiter qu'un navire bien armé. La question qui se pose est de savoir en quoi consiste, l'armement d'un navire ?

L'armement du navire constitue l'élément primordial à toute expédition nautique. Les navires de commerce doivent être pourvus d'instruments et documents nautiques, ainsi que de plans et de matériels d'armement et de rechange leur permettant soit de remplacer des pièces susceptibles d'usure rapide ou comportant un risque particulier d'avarie, soit de tirer profit du secours de navires venant les assister⁴⁹.

Pour ce qui est du droit maritime marocain, nous avons vu que l'art 213 oblige le transporteur à présenter un navire en bon état de navigabilité, c'est-à-dire capable, sous tous les rapports, d'entreprendre en toute sécurité la navigation à laquelle ii est destiné⁵⁰.

Ce raisonnement rejoint celui de la jurisprudence marocaine. La cour d'appel de Rabat rappelle que la navigabilité comprend non seulement les qualités nautiques du navire, mais aussi ses qualités comme transporteur, en particulier son aptitude au transport d'une marchandise déterminée⁵¹. Les dispositions de cet article sont d'ordre public⁵².

D'autres décisions sur la navigabilité nautique font référence au mauvais état de la coque⁵³, à l'avarie par mouille causée par la corrosion, au mauvais conditionnement des cales⁷⁶² plus ou moins envahies par l'eau, au fonctionnement déplorable des pompes⁵⁴, à des fêlures dans les

⁴⁹- *La remorque de haute mer " toujours arrimes dans le magasin sous le gaillard pares a une telle éventualité*

⁵⁰- *Cour d'appel de Rabat, 8 novembre 1949, OMF, 1950, page 554 cite par A. MARGHICH, op. Cit. Page 241.*

⁵¹- *Cour d'appel de Rabat, 8 décembre 1949, HM.O, 1950, page 263.*

⁵²- *61 Cour d'appel d'Aix, 27 octobre 1987, OMF, 1989, page 126 ; Cour d'appel de Rabat, 30 juin 1953, navire "Danio", OMF, 1954, page 90.*

⁵³- *Cassation, 19 mars 1952, navire "Président lavit... ", RACAR 1954, n°130, Volume 17, page 93.*

⁵⁴- *Cour d'appel de Rabat, 30 juin 1953, navire "Ogogue", OMF, 1954, page 586.*

tuyauteries, au caractère inadéquat de l'équipement nautique, au dérangement dans le système de ventilation ou de réfrigération⁵⁵, à l'incompétence de l'équipage⁵⁶.

Ainsi, pour être navigable le navire doit être solide, stable, posséder une large flottabilité et être bien armé⁵⁷.

II - La navigabilité commerciale :

La navigabilité commerciale requiert des qualités relatives à la structure des espaces à cargaison, au fonctionnement des équipements de chargement et de déchargement.

Ainsi, la navigabilité commerciale exige que les espaces à cargaison soient en bon état, Le premier facteur d'innavigabilité commerciale est le défaut d'étanchéité des cales. Ce cas d'innavigabilité peut constituer un élément nautique, dans la mesure où il met en cause la stabilité et la sécurité du navire.

En effet, Il est primordial que les espaces à cargaison soient en bon état de propreté.

De Même la navigabilité commerciale suppose que les équipements destinés à la conservation de la cargaison seront en bon état de

⁵⁵- *Atlantic Banana Co. V. M/V Calanca*, [1972] 1 A.M. C. 880; *Edda* fo1. *EI Sayed Abdella Sharbat Co. c. Capitaine du navire Edda*, (1983) 35 D.MF 749, cite par J. PINEAU, *Le contrat de transport terrestre, maritime, aérien*, Les éditions Themis, 1986, page 200.

⁵⁶- *Robin Hood Flour Mills Ltd. v. N. M. Paterson and Sons Ltd.* (1967)1 R. C. E. 431, confirme[1968] 1 A.C.E. 175, cite par J. PINEAU, *op. cit.*, page 200. De même la navigation, qu'elle soit côtière ou au large, fait l'objet de règles très strictes.

⁵⁷ En matière de navigation, l'armement d'un navire désigne l'ensemble de tout ce qui est nécessaire à la subsistance, la manœuvre et à la sécurité du navire. Pour ce qui est de l'armement du navire, le transporteur (l'armateur) est lié, d'une part, par les prescriptions nationales et, d'autre part, par les prescriptions des conventions internationales (SOLAS, MARPOL...Etc.).

fonctionnement. Autre élément constitutif d'innavigabilité commerciale est le fonctionnement défectueux des équipements destinés à la conservation de la cargaison.

Ceci étant, l'étude de l'obligation de vérifier la navigabilité du navire nous a poussés de savoir l'étendue de cette obligation dans le temps.

Certes, l'obligation de vérifier la navigabilité du navire, dans le contrat de transport, n'existe qu'avant et au début du voyage. Il incombe au transporteur de vérifier l'armement, l'équipement et l'approvisionnement convenable au navire au moment du départ. Une fois le navire en mer, il est entièrement soustrait à la disposition de celui-ci et ne dépend plus que du seul capitaine. Le transporteur n'est plus en mesure d'exercer ce contrôle. Le capitaine le fera pour lui mais nous savons que le transporteur n'est pas responsable nécessairement des fautes du capitaine. Néanmoins, le capitaine va dans de nombreux cas prendre le relais de l'obligation d'assurer et vérifier la navigabilité du navire. Les martinistes conviennent que l'obligation du transporteur, de vérifier la navigabilité, cesse au moment où le navire quitte le quai.

MarocDroit.Com

Aux termes de l'article 21 de la loi française de 1966 et de l'article 3 de la Convention de 1924, cette obligation du transporteur doit s'exercer "avant et au début du voyage"⁵⁸.

Dans le même sens, les juges ont considéré que la vérification de la navigabilité devait s'étendre jusqu'au commencement du voyage, c'est-à-dire jusqu'au moment où le navire quitte le quai. C'est ainsi, que la Chambre des Lords dans l'affaire *Munchaster Castle* indique que le transporteur est tenu de mettre le navire en bon état de navigabilité pendant le temps qui s'écoule depuis le commencement du voyage jusqu'à ce que le navire commence son voyage⁵⁹.

En outre, la Convention, dans son article 3 alinéa 1er stipule que le transporteur sera tenu avant et au début du voyage d'exercer la vérification ou plutôt une diligence raisonnable ... ", c'est-à-dire que la diligence requise est une diligence du bon professionnel, la diligence dans son travail à bien exécuter ses obligations (c'est son obligation fondamentale).

Pour ce qui est du droit marocain, il semble que l'obligation d'assurer ou de vérifier voir contrôler la navigabilité du navire doit être maintenue tout au long du voyage. La responsabilité du transporteur devient plus étendue dans le temps, puisque son obligation doit s'apprécier avant et au cours du voyage considéré. C'est ce que le tribunal de première instance de Casablanca avait décidé dans un jugement du 2 octobre 1986 qui a condamné le transporteur pour cause d'une panne d'installation frigorifique durant le voyage. Les juges ont motivé leur jugement par le fait que le transporteur devait prendre toutes les précautions nécessaires afin de garantir une conduite parfaite des installations, d'autant plus que le navire avait subi une panne similaire un an auparavant⁶⁰.

⁵⁸- E. du PONTAVICE et P, CORDIER, *op. cit.*, H2.

⁵⁹- *Chambre des Lords*, 7 décembre 1961, (L.L.Law Reports, 1961-1-57, cite par P. BONASSI ES, DMF, 1963, page 246.

⁶⁰- *Tribunal de Casablanca*, 2 octobre 1986, R.M. O. , n° 5, 1986, page 288.

Partie I :

Les obligations Du transporteur Maritime Au départ du voyage

Une fois le navire mis en bon état de navigabilité, et comme tout contrat, celui de transport maritime de marchandises met à la charge des parties des obligations qu'elles sont tenues d'exécuter. D'un cote, le chargeur est tenu de présenter les marchandises à la date et au lieu fixé par la convention des parties. D'un autre cote, le transporteur s'engage à prendre en charge la marchandise que lui remet le chargeur et à la livrer à destination.

Ceci étant, le transporteur, qui intéresse notre propos, a une triple obligations au début du voyage maritime, c'est ainsi qu'il devra procéder à la prise en charge de la marchandise (chapitre I), à sa mise a bord ou son chargement (chapitre II), et à son arrimage (chapitre III).

Chapitre I : la prise en charge de la marchandise :

Nous avons vu que le contrat de transport existe dès qu'il y a consentement sur les éléments essentiels, or il ne peut être exécuté que si le chargeur remet la marchandise au transporteur, et que celui-ci la prend en charge⁶¹. Ceci dit, le chargeur manifeste son consentement à l'exécution du contrat en remettant la marchandise qui doit être prise en charge par le transporteur pour son compte. La prise en charge est donc l'acte, à la fois matériel et juridique, par lequel le transporteur ou son représentant (l'agent maritime ou le consignataire du navire) reconnaît que le chargeur - généralement par l'intermédiaire d'un transitaire - lui a remis une marchandise déterminée⁶².

Dans ce chapitre nous allons, donc, évoquer successivement la réception et la reconnaissance de la marchandise par le transporteur et la qualification de ces actes (section I), avant de traiter la prise en charge proprement dite de la dite marchandise et les formalités qui y ont découlent (section II).

⁶¹- *Infra*, page 93 et s.

⁶²- I.D.I.T. (sous la direction de B. MERCADAL), *Le contrat de transport maritime, guide juridique et pratique*, 1989, page 196.

Section I : la réception et la reconnaissance De la marchandise⁶³ :

Une fois que la marchandise est sur le quai, le long du navire, il va y avoir une cessation de prise en charge entre le chargeur ou son représentant et le personnel du bord. Pour le transfert de la marchandise du chargeur au transporteur, ce dernier doit procéder à une constatation de l'état des marchandises.

Autrement dit, ce transfert de la marchandise de la part du chargeur ne peut se faire sans réception et reconnaissance par le transporteur ou l'un de ses préposés.

Pratiquement parlant, une fois les marchandises remises par le chargeur à quai, le long du navire, c'est le manutentionnaire, en tant que organe monopolistique dans nos ports marocains (cas d'exportation), qui procède à leur reconnaissance. Il doit procéder, aussi, à la vérification des documents accompagnant la marchandise. Cette reconnaissance consiste, à vérifier la quantité des marchandises par rapport aux documents, à examiner l'état apparent des marchandises, à contrôler les marquages et la destination des marchandises et à éventuellement signaler des réserves sur les documents.

Pour les conteneurs : Il s'agit de faire, le cas échéant, un rapport rapide des dommages du conteneur lui-même, et à la marchandise s'il s'agit de conteneurs « flat » ou « open top ». L'entrepreneur doit également vérifier les plaques CSC (comportant les numéros d'identification de ses

⁶³ Cette définition englobe toute marchandise quelle que soit sa nature, sa dimension et son mode de chargement y compris les animaux vivants ; à condition qu'ils soient mentionnés au connaissement sur ce point, les dispositions des règles de Homburg sont plus précises. Aux termes du paragraphe 5 de leur article 1er " Le terme "marchandises" doit s'entendre également des animaux vivants lorsque les marchandises sont réunies dans un conteneur, sur une palette ou dans un engin de transport similaire ou lorsqu'elles sont emballées, le terme "marchandises" doit s'entendre également dudit engin de transport ou dudit emballage s'il est fourni par le chargeur".

conteneurs) et surtout l'état des scellés et la conformité de leur numéro avec les documents.

Pour les marchandises dangereuses : L'entrepreneur procédera en plus à la vérification de la conformité des étiquettes ainsi qu'à leur remplacement en cas de besoin.

Ainsi, une fois les marchandises pointées et reconnues, le manutentionnaire prend en charge juridiquement la marchandise. S'il y a des avaries apparentes, il est tenu d'émettre des réserves précises et circonstanciées contre le transporteur terrestre ou le chargeur. Ces réserves doivent être transmises au transporteur maritime. Cet état contradictoire des marchandises dressé à cette occasion fait foi pour ou contre l'entreprise de manutention dans ses rapports avec le transporteur, en ce qui concerne les quantités reçues et leur état apparent »

Les marchandises sont ensuite déposées sous hangar ou sur terre-plein dans un ordre précis de façon à les appréhender et les reconnaître rapidement à l'arrivée du navire. Elles sont classées en fonction de leur destination et de leur type.

Ainsi, l'entrepreneur aura, le cas échéant à les conserver (les garder) dans l'attente de leur chargement. Il doit apporter aussi tous les soins nécessaires à la conservation de la marchandise selon le type de marchandise (procéder au branchement et débranchement du compteur au moment du stockage, vérifier le bon fonctionnement du groupe frigorifique, surveiller et relever les températures à intervalles réguliers,...), et enfin il transmette les données au transporteur maritime et enfin lui signaler immédiatement toute anomalie.

Ainsi, reconnaître et constater l'état de la marchandise à la réception de la marchandise, c'est décrire en des termes précis : l'état de la marchandise et de son emballage, le nombre de colis et les marques et toutes autres indications susceptibles de mieux décrire l'état de la marchandise à destination et aussi d'identifier la marchandise conformément aux énonciations du connaissement.

La description des marchandises qui est portée sur le connaissement doit être établie à partir des reçus "mete's receipt" délivrés par le navire. Le connaissement signé par le transporteur ou par son représentant (agent

au chef de la succursale)⁶⁴ doit être le reflet de l'état de la marchandise au moment de sa prise en charge par le transporteur au port de chargement.

La réception et la reconnaissance voir la constatation de l'état de la marchandise présente deux intérêts spécifiques : d'une part, par comparaison avec son état au port de chargement, on pourra déterminer au déchargement si les dommages se sont produits pendant le transport et d'autre part, du fait de cette constatation, l'acquéreur de la marchandise, d'où l'importance des énonciations du connaissement. Aussi, les mentions relatives à la description et l'identification de la marchandise doivent être vérifiées et les remarques portées sur les "mate's receipt" au sur les notes de chargement. A cette phase décisive doit être accordée une vigilance toute particulière de la part de celui qui est maître de la prise en charge de la marchandise des mains du chargeur.

En conséquence, et selon les règles de Rotterdam, l'article 12-1, "le transporteur est responsable des marchandises en vertu de la présente Convention depuis leur réception par une partie exécutante ou lui-même en vue de leur transport jusqu'à leur livraison". 2. a) Si la loi ou la réglementation du lieu de réception exige que les marchandises soient remises à une autorité ou à un autre tiers auprès duquel il pourra les retirer, le transporteur est responsable des marchandises depuis leur retrait auprès de cette autorité ou de ce tiers. Le même article 12-3 a) "toute Clause d'un contrat de transport est réputée non écrite dans la mesure où elle prévoit que la réception des marchandises est postérieure au moment où débute leur chargement initial conformément au contrat".

⁶⁴- Pour de; chargements de vracs liquides ou solides, le capitaine continue à signer le connaissement, alors qu'à bord des navires portes conteneurs, rouliers au général cargo ou la cargaison du navire représente des centaines de connaissements, ceux-ci sont signés par l'agent du navire.

Section II : la prise en charge proprement dite De la marchandise :

Avant d'aborder la prise en charge proprement dite de la marchandise, il nous a parait nécessaire d'analyser le concept de la prise en charge.

Paragraphe I : le concept de prise en charge :

En effet, le concept de prise en charge reste difficile à cerner. D'une part, parce que les parties au contrat de transport sont, dans la plupart des cas, représentées par des agents ou mandataires, d'autre part, du fait de la multiplicité des variantes de l'organisation de la manutention dans les ports. Tel est le cas en l'espèce où un acconier, agissant pour son compte, a délivré une note de chargement sans que le navire n'ait jamais touché le port de chargement ; peu importe, car le transporteur a contractuellement pris en charge la marchandise à terre et en la garde⁶⁵.

Ainsi, par ce concept de prise en charge, l'exécution du contrat de transport maritime des marchandises couvre la période avant la réception de la marchandise par le transporteur ou ses préposés jusqu'à la livraison effective entre les mains des ayants droit à la marchandise⁶⁶. Ce concept trouvait son origine dans certaines dispositions du droit marocain. En effet, l'ancien CCG⁶⁷ fournissait les principes généraux du

⁶⁵- y. TASSEL, *Orols Maritimes*, tome II, *Juris Service* 1995, page 308.

⁶⁶ *Cour suprême*, 29 novembre 1989 dossier n° 82195150, RAGS, 1970· 1997, 1997, page 77. Dans cette affaire et pour la première fois la Cour suprême a combiné l'article 22 du DCCM et l'article 103 du Code de procédure civile pour dire que le contrat de transport commence depuis la prise en charge par le transporteur jusqu'à la livraison effective au destinataire.

⁶⁷- CCG : Dahir du 12 aout 1913 (9 ramadan 1331), formant code de commerce général. Aujourd'hui abrogé par le dahir 1-96-83 du 1er aout 1996 portant promulgation de la loi 15-95 fornant code de commerce.

droit commercial maritime lorsqu'aucune disposition contraire ne figurait dans le DCCM⁶⁸. C'est ainsi que l'article 78 de l'ancien CCG précisait le concept de la prise en charge dans les termes suivants : "le voiturier répond de la perte et des avaries des objets depuis le moment où ils ont été remis jusqu'à celui où il les délivre au destinataire, toute clause tendant à les décharger de cette responsabilité n'a aucun effet". La nouvelle législation commerciale n'apporte pas de changement, les rédacteurs se sont contentés de remplacer le "voiturier" par le "transporteur" dans l'article 458.

Ceci étant, la détermination du concept de la prise en charge est d'une importance considérable car c'est à partir de ce concept qu'on va pouvoir déterminer le moment exact où commence l'exécution du contrat de transport maritime⁶⁹. En effet, la prise en charge connaît plusieurs conceptions à travers les différents textes juridiques, que ce soit au Maroc ou en France. C'est la raison pour laquelle nous allons essayer d'étudier la problématique du concept de prise en charge (A) et l'étendu de son domaine en droit marocain (B).

A-La problématique du concept de la prise en charge

La question qui se pose est de savoir à quel moment peut-on dire que la prise en charge de la marchandise par le transporteur est faite, et que la marchandise est désormais sous la garde du transporteur. Tout dépend, en fait, de l'usage du port de chargement, de l'organisation de la manutention, des aménagements de la compagnie d'armement ou des

⁶⁸- R. BAYSSIEAE, *Le droit commerciale maritime du Maroc français*, Rabat imprimerie. F. MANCHO 1934, page 335.

⁶⁹- *Gaur d'appel d'Aix-en-Provence*, 31 octobre 1991, BTL, 1992, page 478. 328R. RODIERE, *op. cit.*, tome 11,1968, page 139.

règlements en vigueur⁷⁰.

Etant de nature consensuelle, le contrat de transport doit, cependant, être accompagné d'un transfert matériel de la marchandise au transporteur⁷¹.

La problématique du concept de la prise en charge est de savoir s'il est d'ordre physique (II), et cela concerne le côté matériel de la prise en charge, ou d'ordre juridique (I) et il s'agit là de l'acceptation de la marchandise par le transporteur au port de départ, ou mixte (III), un compromis entre les deux⁷².

I : Le concept d'ordre juridique :

La prise en charge d'ordre juridique nécessite l'acceptation de la marchandise par le transporteur au port de départ. En tout cas, c'est à la présentation de la marchandise par le chargeur qu'il y aura reconnaissance de celle-ci. Les usages du port de chargement détermineront le moment de cette prise en charge. En dernier ressort, ce moment sera déterminé par la reconnaissance qui est faite par le pointeur (du transporteur ou de l'acconier). Ce n'est qu'une fois la reconnaissance terminée que la marchandise sera prise en charge. La responsabilité du transporteur commencera, par conséquent, à courir à partir de cet instant. C'est ce moment précis, marqué par la note de chargement (ou l'ordre de mise à quai), datée et signée, qui détermine la prise en charge juridique de la marchandise par le transporteur. .

On peut considérer que la remise de "l'ordre de mise à quai" concrétise l'acceptation du transporteur maritime. Il y a donc preuve au

⁷⁰- *Même les textes juridiques font référence aux usages dans les ports, Article 4 alinéa 2.a/11 et bill des Règles de Hambourg.*

⁷¹- *Supra, Le contrat de transport est-il un contrat consensuel, page 56.*

⁷²- *Y. TASSEL, Droits Maritimes, tome I, Juris Service 1995, page 307.*

commencement de preuve de l'acceptation juridique. Le juge marseillais l'a bien souligné : "quel que soit le document qui le formalise, tout contrat de transport maritime ne saurait être considéré comme existant tant qu'il n'y a pas eu de prise en charge de la marchandise, considéré par une jurisprudence constante comme l'acte matériel et juridique par lequel un transporteur prend possession d'une marchandise et accepte le transport ; ce n'est qu'après cette prise en charge effective que la loi fait naître à l'encontre du transporteur maritime une présomption de responsabilité⁷³.

Seulement, quand le chargeur, ou son mandataire, présente les marchandises au lieu et à date convenus au transporteur, on dit qu'il y a prise en charge par ce dernier. Ainsi, selon RODIERE, quand il n'y a pas de clause explicite contraire, on dira plus simplement que la prise en charge se produit par le seul fait que le transporteur a accepté la marchandise. En effet, le même auteur ajoute: "c'est un acte juridique, parce que le transporteur ne se borne pas à subir un état de fait voulu ou fortuit de la part du chargeur ; il accepte la marchandise; il manifeste sa volonté en vue de produire certains effets de droit⁷⁴. Dès lors qu'il a délivré un connaissement, le transporteur est tenu pour responsable, par exemple, des vols survenus à la marchandise en attente d'embarquement⁷⁵. La prise en charge marque le commencement des obligations du transporteur⁷⁶. Le contrat de transport ne peut être exécuté s'il n'y a pas eu ce transfert matériel.

Il résulte de ce qui précède que, par la prise en charge, le transporteur réceptionne la marchandise qui sera sous sa surveillance; il en sera désormais responsable au titre des articles 15 et 27 de la loi française de 1966, des articles 3 et 4 de la convention de 1924, de l'article 4 des Règles

⁷³- Tribunal de Commerce de Marseille, 21 juin 1994, BTL, 1994, page 605 ; voir aussi, DMF, 1996, ' chronique droit positif, P. BONASSIES, n049 ; DMF, 1992, page 97 ; DMF, 1993, page 89 ; DMF, 1994, page 101.0bs. P. BONASSIES. .

⁷⁴- R. RODIERE, *Traits général de droit maritime, Affrètements Transports, Calloz ,1968, tome II, n0509 '*

⁷⁵- Cour d'appel d'Aix-en-Provence,12 mai 1989, DMF 1991, page.42S. et Cour d'appel d'Aix-en-Provence, 22 février 1990, BTL, 1991, page 295. f.1

⁷⁶- R. RODIERE, *La tin du sectionnement juridique du contrat de transport maritime, DMF, 1966, page 579 et s.*

II - Le concept d'ordre physique.

La mise de la marchandise à bord du navire peut coïncider avec la prise en charge par le transporteur ; il se peut que la marchandise soit remise au transporteur et chargée ultérieurement, après être restée quelque temps sur le quai ou dans un hangar du port⁷⁷, il en résulte que le concept de prise en charge reflète des opérations matérielles qui durent un laps de temps. Quant à la détermination de cette durée, elle a été et demeure une question complexe en ce sens que les textes en la matière ont, dans le passé et jusqu'à ce jour, manqué de netteté.

Dans la pratique, quoi qu'il en soit, la prise en charge matérielle des marchandises par le transporteur se situe souvent avant le palan et que la remise au destinataire soit postérieure au palan. Le DCCM s'appliquait depuis la prise en charge sous palan (article 218), cette expression à longtemps donné du fil à retordre à la jurisprudence et soulevé deux sortes de difficultés.

D'une part, il s'agit du statut des marchandises sur allèges pour les navires qui chargent et déchargent sur rades et nécessitent le va-et-vient des allèges et embarcations. Dans ce cas, selon la doctrine et la jurisprudence⁷⁸, la prise en charge sous palan au sens de la loi se produisait lorsque la marchandise quittait l'allège ou embarcation⁷⁹: R. RODIERE l'a souligné: les opérations sur allèges même, au cours des va-

⁷⁷- H. CHERKAOUI, *Réflexions sur le statut des marchandises à quai en droit marocain*, DMF, 1988, page 123, cette étude est publiée aussi in R.M.D., 1987, page 57.

⁷⁸- Cour suprême, 1^{ère} chambre civile, Arrêt n° 312, Dossier civil n° 94/273, navire "Ketarna", G. T.M., mars-avril 1987 n° 48, page 70. voir dans le même sens : Cour suprême, 9 avril 1986, arrêt n° 975, Dossier n° 91/009, non publié, Arrêt du 5 juillet 1987, n° 1698, Dossier n° 97/357 non publié.

⁷⁹- Cour suprême, 24 novembre 1964, RAGS, tome II, page 223.

et-vient, ne relevaient pas de la phase maritime⁸⁰

D'autre part, il s'agit des marchandises dont le précédé de chargement ou de déchargement n'est ni la grue, ni la mise à terre par les mats de charge du navire. La question qui se pose alors est de savoir à quel moment y a-t-il prise en charge? Au niveau du raccordement des flexibles (de la terre et du bord), au niveau de la sortie du bord ou de l'arrivée du liquide dans les citernes du destinataire⁸¹?

Quelque soit le concept retenu on peut dire que la prise en charge matérielle déclenche l'exécution effective du contrat de transport par le transporteur.

III : Le concept mixte de la prise en charge

Le concept mixte signifie que la volonté du contractant ne peut pas être détachée de l'aspect matériel de l'opération, Dès lors, si le transporteur n'a pas la possibilité matérielle de vérifier la marchandise, celle-ci ne peut pas être dite avoir été prise en charge par lui.

En fait, à l'arrivée de la marchandise au port, l'acconier ou l'agent du transporteur la prend en charge et délivre une note de chargement ou un ordre de mise à quai. En maritime, comme en terrestre, le concept de prise en charge est identique : il faut un acte juridique et matériel pour fixer la prise de possession et sceller l'acceptation au transport. Cela veut dire que l'exécution du contrat par le transporteur commence dès l'instant où il a pris la marchandise en charge.

B - L'étendue de la prise en charge en droit marocain :

⁸⁰- R. RODIERE, *op. cit.*, tome 11,1968, n0510 ; M. POURCELET. *Le transport maritime sous connaissance : droit canadien, américain et anglais*, édition PUL, 1972, n° 46.

⁸¹- M. POUCELET, *op. cit.*, n° 45.

La prise en charge est une notion très usitée mais paradoxalement non précise quant au moment de sa réalisation, son importance est considérable, et c'est avec elle que commence l'application du régime propre au transport maritime⁸².

Les choses vont autrement pour ce qui est de la pratique et de la législation. C'est la raison pour laquelle nous examinerons les problèmes de la prise en charge des marchandises d'une part à la lumière du droit maritime marocain (A) tel qu'il est établi par le DCCM et les Règles de Hambourg(B), afin de dégager les imperfections et les innovations de chacun de ces deux systèmes juridiques.

A : le concept selon le DCCM :

Il est à noter que l'article 221 du DCCM ne fait que confirmer l'idée du concept prolongé de la prise en charge en disposant que "le fréteur (entendre ici- le transporteur) est responsable de toute perte ou avarie occasionnées aux marchandises, aussi longtemps qu'elles sont sous sa garde ⁸³, à moins qu'il ne prouve la force majeure". L'étude et l'interprétation de cet article nous permet de dégager un point de droit fondamental qui est la garde juridique de la cargaison à la charge du transporteur maritime. En outre, il est à souligner qu'en présence d'une disposition aussi formelle et précise le transporteur maritime à la garde de la marchandise à transporter, depuis le moment de la remise par l'expéditeur jusqu'à celui de la délivrance au destinataire.

La jurisprudence de la Cour d'appel sur l'étendue du contrat de transport maritime est donc en accord, non seulement avec la jurisprudence de la Cour suprême, mais aussi avec les principes posés

⁸²- R. RODIERE, *op. cit.*, tome II, 1968, page : 38

⁸³- Tribunal de Casablanca, 4 mai 1993, n° 1738, Dossier n° 1508/91 (en arabe) inédit

par la loi marocaine, tant dans le dahir formant Code de commerce que dans celui formant code de commerce maritime.

Ce concept qui a été admis depuis fort longtemps par la jurisprudence⁸⁴ a été confirmé par un arrêt de la Cour suprême cassant un jugement du tribunal de première instance de Casablanca du 19 octobre 1961.

Mais qu'on est-il du concept strictement maritime de la prise en charge ?

Selon ce concept, la prise en charge de la marchandise par le transporteur ne commence qu'à partir du moment où la marchandise est prise en charge par le capitaine le long du bord pour s'achever dès la remise sous palan⁸⁵ au réceptionnaire.

Le concept strictement maritime a été détendu par P. BONASSIES dans son intervention à l'occasion des Journées internationales du droit maritime marocain tenues à l'INEJ à Rabat du 15 au 17 septembre 1979. En effet, selon lui, le législateur marocain de l'époque a voulu définir l'étendue de formule "aussi longtemps qu'elles sont sous sa garde" dans la seconde partie de l'article 218 DCCM qui dispose : "Le capitaine doit prendre les marchandises le long du bord au frais de l'armateur, et, au port de destination, les présenter sous palan aux réceptionnaires"⁸⁶.

Ainsi, si l'on adopte ce concept de prise en charge strictement maritime, les règles du DCCM ne s'appliqueront qu'entre le début du chargement et la fin du déchargement des marchandises. D'ailleurs, ce concept correspond bien à la réalité des faits car n'est pas inutile de rappeler que pratiquement, au port de départ, la marchandise n'est remise au transporteur qu'au moment du chargement et la situation au port de

⁸⁴- Deux arrêts des 5 et 19 février 1924, *Revue OOR supplément II*. Page 207 et *Cour d'appel de Rabat*, *Revue DOR*, tome 15, page 351 ; *Cour d'appel de Rabat*, 18 janvier 1956, G. T.M. ,10 mai 1956, page 63.

⁸⁵ On entend par cela la prise en charge de la marchandise par le transporteur au moment où elle est à quai, le long du navire, prête à être hissée à bord.

⁸⁶- P. BONASSIES, *Droit Maritime Marocain, (Le droit maritime et le régime juridique des affrements et du transport des marchandises)*, 1981, INEJ, page 121.

destination est inversée puisqu'aucun réceptionnaire ne reçoit livraison de sa marchandise sous les palans du navire⁸⁷.

Le concept de la prise en charge strictement maritime a été adopté, aussi, par la Cour d'appel de Casablanca dans une série d'arrêts⁸⁸, se fondant sur la combinaison des articles 221 et 218 du DCCM, elle déclarait que la prise en charge du transporteur prenait fin à la remise sous palan.

Compte tenu de ce qui précède, on remarque bien que la jurisprudence maritime a toujours hésité entre un concept prolongé et un concept strictement maritime de la prise en charge. D'ailleurs, les tribunaux et cours d'appel ont manifesté pendant longtemps des hésitations, des divergences et, parfois, des contradictions au sein de la même juridiction⁸⁹.

B : le concept selon les Règles de Hambourg

Le concept de prise en charge dans les Règles de Hambourg présente un net progrès par rapport aux règles du DCCM. En effet, l'article 4.2 des Règles de Hambourg tient un concept matériel de la prise en charge, puisqu'il rejette le sectionnement du contrat de transport maritime. Il est clair que l'esprit même des Règles de Hambourg était d'élargir le domaine de responsabilité du transporteur, ce qui constitue un net progrès, aussi, par rapport à la convention de 1924⁹⁰.

Ainsi, selon les Règles de Hambourg, la responsabilité du transporteur commence à partir du moment où il prend en charge les marchandises

⁸⁷ - *Infra*. Le processus de la livraison dans les ports marocains, page 127. D'appel de Casablanca, 24 juin

⁸⁸ - Cour d'appel de Rabat, 18 janvier 1956, G. TM., 10 mai 1956, page 63 ; Cour d'appel de Casablanca, 24 juin 1980, et 1^{er} juillet 1980, inédits

⁸⁹ H. CHERKAOUI, réflexion sur le statut des marchandises à quai en droit marocain, DMF, 1966, page 58 et s.9

⁹⁰ P. BONASSIES, Le domaine d'application des Règles de Hambourg, Rencontre internationale, du 25 novembre 1992, Annales IMTM 1993, page 15.

au port de chargement, jusqu'au moment où il en effectue la livraison au port de déchargement. Le principe est le suivant : la responsabilité du transporteur couvre la période pendant laquelle les marchandises sont sous sa garde au port de chargement, durant le transport, et au port de déchargement (article 4).

De l'analyse de cet article il ressort qu'on doit évoquer la prise en charge proprement dite au sens strict du terme.

Paragraphe II : la prise en charge proprement dite :

Dans un souci de clarté, les règles ont laissé aux parties contractantes, aux législateurs et aux usages portuaires le soin de fixer le moment de la prise en charge. Cependant, elles précisent que la prise en charge a eu lieu directement entre le transporteur et son cocontractant ou entre le transporteur et un tiers au contrat. C'est, en effet, ce qui résulte des deux paragraphes 2.ai, et 2.aii de l'article 4 des R.H , selon lesquels, il y a prise en charge lorsque le transporteur reçoit les marchandises soit du chargeur, soit d'une personne agissant pour compte de celui-ci, soit d'une autorité ou d'un tiers auquel les marchandises doivent être remises conformément aux lois et règlements du port de chargement⁹¹.

Ainsi, la loi française de 1966 a, au contraire, opté pour un concept prolongé de la prise en charge de la marchandise par le transporteur, en décidant que la responsabilité du transporteur s'étendrait depuis la prise en charge de la marchandise jusqu'à la livraison au destinataire. C'est donc pour éclaircir le délicat problème du statut des marchandises à quai que le législateur français de 1966 a décidé que la responsabilité du transporteur s'étendrait de la prise en charge de la marchandise jusqu'à la livraison de celle-ci (loi du 18 juin 1966 article 27). Pour éviter que, par des stipulations contraires, le transporteur ne prétende fixer la prise en charge de la marchandise à une période trop tardive, le législateur

⁹¹- A. LAAZIZI, *Les Regles de Hambourg : Esquisse d'une évolution*, Thèse, Nantes. 1986, page 54 et s.

français a toutefois pris soin d'exprimer de la manière la plus nette que la responsabilité du transporteur s'étendrait en tout cas aux périodes de chargement et de déchargement. Ce texte étend la responsabilité du transporteur mais pose un problème ; celui de savoir si le transporteur ne peut pas raccourcir la période de la prise en charge régie par la loi française de 1966.

Toutefois, et à l'extérieur de ces limites qui jalonnent le contrat de transport maritime, le transporteur peut stipuler dans le connaissement qu'il ne prendra pas la marchandise en charge avant qu'elle soit à quai, le long navire, à l'instant où elle est prête à être saisie pour être hissée à bord.

Par conséquent, selon la loi de 1966, le transporteur n'a pas l'obligation d'accepter la marchandise avant le chargement. Or, dès le moment où le transporteur prend en charge la marchandise, le contrat de transport s'ouvre⁹². R. RODIER soutenait que si le transporteur reçoit la marchandise ce n'est pas comme propriétaire d'un entrepôt ou concessionnaire d'un terre-plein, c'est parce qu'il se charge de la transporter par mer⁹³.

En outre, la prise en charge de la marchandise par le transporteur, ne pèse aucune obligation à ce dernier tant que la chose ne lui a pas été remise. Il est exact que, dans le contrat de transport, l'obligation d'exécution du contrat de transport ne prend naissance que à la remise de la chose⁹⁴, mais cela n'empêche pas la formation antérieure du contrat : dès cette formation, le transporteur a l'obligation de recevoir la marchandise.

De même, dans le régime interne français⁹⁵, le transporteur prend la marchandise⁹⁶ en charge dès que le chargeur la lui remet en vue de

⁹²- E. Du PONTAVICE et P. CORDIER, *Transport et Affrètement maritimes*, Delmas, 1992, H6.

⁹³- R. RODIERE. *op. cit.*, tome II. n°509

⁹⁴- *Infra*, page 93 et s.

⁹⁵ L. 18 juin 1966 et D. 31 déc1966.

⁹⁶ le contrat de transport maritime met à la charge du transporteur le déplacement d'une marchandise, il est alors évident que celui-ci ne peut s'engager vis-à-vis du chargeur que si cette marchandise a satisfait aux conditions de validité selon le droit commun marocain en

l'embarquement. Le transporteur lui délivre alors un connaissement « pour embarquement », qui sera échangé contre un connaissement « embarqué » ou transformé en connaissement « embarqué » par une nouvelle mention, lors du chargement⁹⁷.

Pratiquement parlant, le transporteur maritime confie cet acte juridique et matériel à une entreprise de manutention qui possède les moyens humains et matériels suffisants pour l'accomplissement de la dite prise en charge. Cette entreprise de manutention prend en charge totalement la marchandise pendant son passage dans l'enceinte portuaire, aussi bien à l'exportation, de la réception sur quai à l'arrimage en cale, qu'à l'importation, du désarrimage en cale à la livraison au destinataire.

Le contrat de transport ne peut, en effet, jamais recevoir son exécution s'il n'y a pas un transfert matériel. C'est alors à partir de la réception matérielle de la marchandise par le transporteur que ce dernier sera tenu de délivrer un connaissement à la demande des chargeurs. Il s'avère, alors, que la prise en charge est d'un intérêt pratique considérable. C'est avec elle que commence l'application du statut propre du transport maritime⁹⁸.

Dans la pratique, la prise en charge des marchandises se décompose en deux phases : la remise des marchandises, puis leur réception. Le chargeur qui a l'accord du transporteur est tenu de présenter une demande de mise à quai. Cette demande comprend la liste de colisage, la nature, le poids et le volume des marchandises. Après la reconnaissance de ces marchandises par le pointeur, le transporteur appose son visa "bon pour mise à quai" et désigne le nom du navire et la date d'embarquement prévue.

Mais selon l'usage dans le port de chargement, la prise en charge par l'entreprise de manutention ne sera effective qu'après la reconnaissance

l'occurrence les articles 57,58,199,729 du DOC dont la marchandise doit être incluse dans le commerce juridique, déterminée ou déterminable, possible(est nulle l'obligation qui a pour objet une chose impossible), et licite(non contraire à la loi et aux bonnes mœurs ou à l'ordre public)⁹⁶.

⁹⁷ P.VEAUX-FOURNERIE, *Contrat de transport de marchandises, Document 1 de 1, Juris Classeur Transport Cote : 03,1993 Fasc. 1257.*

⁹⁸- R. ROOIERE, *op. cit.*, tome II, page 139.

de la marchandise par le pointeur.

De ce fait, les marchandises seront, alors, remises à l'entrepreneur de manutention, mais celui-ci, jusqu'à l'embarquement, agira suivant la convention des parties, soit au nom du transporteur, qui aura donc déjà pris la marchandise en charge.

Toutefois, il n'est pas toujours facile, ni même possible pour le transporteur de vérifier l'exactitude des déclarations du chargeur, particulièrement lorsque la marchandise est présentée quelques heures avant le départ du navire. C'est pour cette raison et essentiellement dans le souci d'écarter la responsabilité qu'autrefois, le transporteur avait systématiquement introduit dans le connaissement des clauses telle que "poids non vérifiés", poids inconnu", " que dit être". Ces clauses avaient pour effet d'enlever du titre toute sa portée.

En effet, l'article 265 du DCCM permet aux transporteurs d'insérer au connaissement la clause "que dit être" ou "poids qualité et contenu inconnus" lors de la prise en charge des marchandises.

En revanche, l'exemple du DCCM n'a pas été suivi par la convention de Bruxelles de 1924 puisqu'elle n'autorise pas expressément le transporteur à faire des réserves. Elle se borne à disposer dans son article 3 paragraphe 3, "aucun transporteur ne sera tenu à déclarer ou à mentionner dans le connaissement des marques, un nombre, une quantité ou un poids dont il a une raison sérieuse de soupçonner qu'ils ne représentent pas exactement les marchandises actuellement reçues par lui, ou qu'il n'a pas les moyens raisonnables de vérifier".

En conséquence, on peut déduire que le DCCM, comme la convention de Bruxelles de 1924 n'exigent pas au transporteur d'émettre des réserves c'est-à-dire les rendent pas comme une obligation mais seulement comme option, mais bien sur sous peine que le transporteur assumera sa responsabilité quand la marchandise est arrivée endommagée entre les mains des ayants droits.

Les règles de Hambourg, de leur part, légalisent définitivement, la pratique des réserves. C'est ainsi qu'aux termes de leur article 266 : « si le connaissement contient des indications particulières concernant la nature générale, les marques principales, le nombre de colis ou de pièces ou le poids ou la quantité de marchandises dont le transporteur ou la

personne qui émet le connaissement en son nom sait ou a des raisons de soupçonner qu'elles ne représentent pas exactement les marchandises qu'il a effectivement prises en charge ou, si le connaissement "embarqué" a été émis, les marchandises qu'il a effectivement mises à bord ou s'il n'a pas eu les moyens satisfaisant de contrôler les indications, le transporteur ou la dite personne doit faire dans le connaissement une réserve précisant ces inexactitudes, la raison de ses soupçons ou l'absence de moyens de contrôle suffisants".

Il ressort de ce texte que les règles de Hambourg instituent une véritable théorie des réserves qui laisse au transporteur la possibilité d'hypothéquer la réclamation de l'ayant droit. ces dispositions de l'article 266 des règles de Hambourg ont été reproduites intégralement par l'article 273 du projet de réforme⁹⁹.

Toutefois, le DCCM, comme la convention de Bruxelles de 1924 n'exige pas, aussi, que le transporteur précise au connaissement les raisons de son attitude, c'est-à-dire qu'il motive ses réserves. Autrement dit, le transporteur doit, outre l'émission des dites réserves, que ces dernières devraient être précises et motivées. A cet égard, les tribunaux marocains accordent une importance considérable à l'expression de ces raisons et motifs et n'ont jamais hésité à écarter toutes réserves non précises ou non justifiées (jugement du tribunal de première instance de Casablanca du 16 mars 1954)¹⁰⁰. C'est dans ce sens que les règles de Hambourg ont comblé le silence du DCCM sur les conditions de légitimité des réserves. D'après l'article 266 déjà cité," le transporteur doit porter sur le

⁹⁹ "si le connaissement contient des indications particulières concernant la nature générale, les marques principales, le nombre de colis ou de pièces, le poids ou la quantité des marchandises dont le transporteur ou son mandataire sait ou a des raisons de soupçonner qu'elles ne représentent pas exactement les marchandises qu'il a effectivement prises en charge ou qu'il a mises à bord, dans le cas d'un connaissement "embarqué", ou s'il n'a pas eu les moyens suffisants de contrôler ces indications, le transporteur ou son mandataire doit faire, dans le connaissement une réserve précisant ces inexactitudes, la raison de ses soupçons ou l'absence de moyens de contrôle suffisants".

¹⁰⁰ Ce jugement a jugé que " le transporteur maritime est responsable des manquants en poids constatés au débarquement lorsque le poids des sacs résultant des factures est corroboré par la note de poids établie à l'embarquement et que le connaissement portait par simple apposition d'un cachet, la réserve non motivée de "poids non vérifié"

connaissancement une réserve spéciale et motivée des raisons ou de l'impossibilité dans laquelle il s'est trouvé de procéder à la vérification. Cette innovation est reprise par le projet de réforme dans l'article 273¹⁰¹.

En outre, il faut préciser que le fait de permettre au transporteur d'insérer des réserves au connaissance, aura pour effet de faire tomber la présomption suivant laquelle le transporteur a reçu la marchandise telle que décrite au connaissance. Les réserves combattront la force probante des mentions du connaissance et seront particulièrement utiles à l'encontre des ayants droits à la marchandise entre les mains desquels le connaissance possède d'ordinaire une valeur probatoire absolue. En effet le transporteur ne sera responsable si, à l'arrivée, le destinataire s'aperçoit d'un défaut faisant l'objet d'une réserve.

En revanche, si le transporteur n'appose pas des réserves sur le connaissance, cela constituera une faute qu'on lui reprochera ultérieurement¹⁰².

Toutefois, la question qui se pose ici c'est de savoir sur quoi doivent porter, exactement les dits réserves ?

Le DCCM, n'exige pas de telle mention. En revanche, les règles de Hambourg imposent au transporteur d'indiquer l'état apparent de la marchandise (article 15-1-b). Cette indication dépend de la possibilité, pour le transporteur, de vérifier la marchandise, et a pour intérêt de lui permettre de se protéger en prenant des réserves contre les conséquences de toute insuffisance ou défaut apparent de la marchandise. En effet, Ces constatations faites par le transporteur ou par son représentant sont acceptés par le chargeur du fait qu'il signe le connaissance.

Ainsi, le doyen RODIERE, avait très justement rappelé que "les réserves relatives à l'état apparent des marchandises sont d'une nature toute différente ; il poursuivait ainsi que toutes les réserves concernant l'état et le conditionnement apparents de la marchandise sont permises parce qu'elles ne sont pas des réserves mais des "contre-indications"¹⁰³.

¹⁰¹ A.MMARGHICH, *transport maritime de marchandises en droit marocain, thèse, volume I, 5 juin 1993*Page 212.

¹⁰² A.MMARGHICH, *transport maritime de marchandises en droit marocain, thèse, volume I, 5 juin 1993*Page 215.

¹⁰³ R.RODIERE, "*transport et affrètement*", T.II, n°465 pages 85 et 86.

En somme, les tribunaux marocains considéraient que si le transporteur n'apposait pas sur le connaissement une réserve constatant le mauvais état ou le conditionnement défectueux de la marchandise, il était présumé avoir reçu la marchandise en état¹⁰⁴. Ce raisonnement est adopté, aussi, par l'alinéa 2 de l'article 16 des règles de Hambourg¹⁰⁵.

Toutefois, se pose la question de savoir, également, si le transporteur est entièrement libre de fixer le lieu (I) et le moment (II) de la prise en charge de la marchandise ? C'est ce que nous allons voir ci-après.

A- le lieu de la prise en charge :

La problématique, ici, est de savoir si le transporteur est libre de fixer le port de chargement. La réponse semble évidente. En effet, le chargeur a choisi tel transporteur ou tel navire parce qu'il connaît son itinéraire et les ports d'escale de ce navire ; il nous semble que le transporteur est tenu de prendre en charge les marchandises au lieu convenu, sauf cas de force majeure.

Le transporteur dispose-t-il la liberté de changer le port de chargement après la conclusion du contrat avec le chargeur ? Après la confirmation de la réservation du fret par le transporteur, le chargeur prend, alors, les dispositions nécessaires pour acheminer la marchandise vers le port prévu dans le contrat. Le transporteur ne pourra, donc, changer de son propre chef le port de chargement. Le connaissement fixe le déplacement que le transporteur s'engage à effectuer; il doit indiquer le point de prise en charge et le point de livraison.

Le DCCM est plus précis que la loi française de 1966 quant à la détermination du lieu de prise en charge. Aux termes de l'article 210 du DCCM d'après lequel le connaissement doit exprimer entre autres

¹⁰⁴ C.A de rabat, 9 novembre 1955, R.A.C.A.R 1955 page 409.

¹⁰⁵ "Si le transporteur ou la personne qui émet le connaissement en son nom, n'y fait mention de l'état apparent des marchandises, il est réputé avoir mentionné dans le connaissement que les marchandises étaient en bon état apparent".

mentions..." le lieu du départ ...". nous pouvons dire, alors, que le DCCM, en son temps, avait adopté une conception moderne et précise selon laquelle le connaissement est un document par lequel le transporteur atteste qu'il a reçu une marchandise bien identifiée et qu'il s'engage à la transporter du port de chargement au port de destination¹⁰⁶.

Le connaissement peut aussi, ce qui est le cas du transporteur multimodal, couvrir le déplacement depuis les locaux du chargeur jusqu'aux locaux du destinataire "door to door"¹⁰⁷. D'ailleurs, il peut se trouver que le chargeur soit déjà en possession du connaissement pour embarquement" il nous semble, alors, qu'à ce stade de l'exécution du contrat le transporteur ne peut plus se rétracter et demander au chargeur d'acheminer la marchandise vers un autre port, à moins d'établir un accord avec le chargeur qui accepte d'assurer lui-même le transfert du port convenu initialement au port nouvellement fixé.

En tout cas, le connaissement mentionne le lieu d'émission du connaissement et dans le cas où il est différent, le connaissement mentionne aussi le port de chargement et ce qui est plus fréquent est que le transporteur, prend en charge la marchandise depuis les locaux du chargeur jusqu'aux locaux du destinataire¹⁰⁸.

II : le moment de la prise en charge :

Ici, les usages jouent un rôle important. Tout dépend en fait des usages du port et de la pratique de la compagnie d'armement dans ce port. Pour les textes, la prise en charge et la réception des marchandises au sens de l'article 218 du DCCM, de l'article 33 du décret de 1966 et de l'article 4 des Règles de Hambourg relèvent du même concept.

Toutefois, le transporteur et le chargeur peuvent avancer le moment de

¹⁰⁶- R. BAYSSIERE, *Le droit commercial maritime du Maroc français*, thèse Bordeaux, 1935, page 263.

¹⁰⁷- *Cassation*, 20 mai 1986, OMF, 1987, page 314.

¹⁰⁸- *Cassation* 20 mai 1986, DMF, 1007, page 314.

la prise en charge, soit à quai, sous hangar, soit en mer sur allèges, soit dans les locaux du chargeur et pourquoi pas, en cales en application des Règles de Hambourg.

En droit français la question qui se pose est de savoir si le transporteur peut stipuler qu'il ne prendra la marchandise en charge qu'à l'instant de son embarquement ? Il ne peut pas retarder davantage ce moment parce que le décret met et impérativement au compte de ses obligations celle de la procéder au chargement, à la manutention, à l'arrimage ... de la marchandise (article 38). Il y a une limite butoir.

Selon les dispositions de la loi française, le moment de la prise en charge peut être déterminé par la convention des parties (ce sont alors les conditions générales et particulières du connaissement) à condition de ne pas contrevenir aux dispositions impératives de l'article 38 du décret de 1966, aux termes duquel la prise en charge ne peut être retardée au-delà de l'instant où l'embarquement de la marchandise commence.

La prise en charge doit se faire au plus tard sous le palan du navire en application des dispositions de l'article 3 §2 de la Convention de 1924 et de l'article 38 al.1 du décret de 1966.

Ainsi, l'instant de la prise en charge ne peut pas dépasser le début du chargement car, aux termes de l'article 38 du décret du 31 décembre 1966¹⁰⁹.

En droit marocain, la détermination du moment exact où commence le contrat de transport maritime et celui où il finit constitue l'un des problèmes épineux que pose l'application du droit positif marocain en la matière. Dans la conception marocaine, les choses se présentent différemment, étant donné qu'il existe dans la majorité de ces ports un accoureur en situation de monopole. **C'est en déterminant pour le compte**

¹⁰⁹ "Nonobstant toute clause contraire, le transporteur précédé de façon appropriée et soigneuse au chargement". Les parties sont libres d'écarter l'application des règles impératives pour tous les dommages survenus à la marchandise avant qu'elle soit prise en charge par le transporteur".

de qui intervient cet acconier qu'on arrivera à déterminer précisément le moment de la prise en charge¹¹⁰.

Récemment, la cour suprême a adopté une position claire en décidant que la responsabilité du transporteur s'arrête à la sortie de la marchandise de sa garde. En livrant la marchandise sous les engins de la manutention le transporteur en perd la garde dans sa conception juridique, qui consiste en la maîtrise effective de la chose, laquelle garde est transférée à l'acconier qui a la marchandise dans ses entrepôts, moyennant une taxe imposée par avance, et ne la livre au destinataire qu'après acquittement de cette taxe.

La pratique marocaine, a besoin de recourir le plus souvent aux prévisions des clauses contractuelles du connaissement pour fixer le moment exact de la prise en charge de la marchandise par le transporteur. Ce dernier évidemment intérêt à retarder au maximum le moment de la prise en charge des marchandises par l'effet de la clause sous palan où le "long du bord" que la quasi-totalité des connaissements contient. En effet, les clauses de style peuvent être, dans certains cas, frappées d'inefficacité lorsqu'elles sont manifestement contraires aux conditions réelles de prise en charge de la marchandise par le transporteur, et aux dispositions impératives en la matière.

Mais qu'on est-il de la détermination du moment de la prise en charge pour les marchandises voyageant en conteneurs ?

En ce qui concerne les marchandises voyageant en conteneurs, le moment de la prise en charge est déterminé de la même manière. Pour ce qui est des marchandises déplacées sur allèges avant le chargement ou après le déchargement, la prise en charge peut intervenir soit avant la mise sur allèges, soit sous palan, à la sortie de l'allège, selon que le contrat a été ou non sectionné conventionnellement.

¹¹⁰- Pour connaître les différents problèmes que connaît la pratique de la prise en charge au Maroc et les solutions jurisprudentielles auxquelles elle a donné lieu, supra le concept de prise en charge des marchandises" page 91.

Chapitre II : la mise à bord des marchandises ou Le chargement :

Les manquants et les avaries résultent, le plus souvent, moins du transport maritime proprement dit que des opérations de manutention qui le précèdent ou le suivent. Le nombre important de litiges en matière d'avaries et manquants, nous permet d'affirmer que ces derniers se produisent le plus souvent lors des opérations de mise à bord ou le chargement.

De ce fait, le transporteur doit veiller au bon déroulement de cette opération. Les textes le disent en des termes très précis : "de façon appropriée et soigneuse", article 3.2 de la Convention de 1924 et article 38 du décret de 1966.

La mise à bord ou le chargement est donc une opération importante dans la mesure où elle intéresse la bonne conservation de la marchandise et aussi la stabilité du navire¹¹¹.

Ceci étant, avant de déterminer la nature juridique de cette obligation et sa réalisation, il convient d'abord de définir le concept de mise à bord.

Section I : le concept de mise à bord¹¹² :

La mise à bord comprend les opérations matérielles qui sont effectuées depuis la prise de la marchandise sous palan jusqu'à l'arrimage en cale.

¹¹¹- M. POURCELET, *Le transport maritime sous connaissement : droit canadien, américain et anglais*, édition PUL, 1972, page 89.

¹¹² ¹¹²- Nous tenons à préciser des maintenant que la mise a bord est différente du chargement de la marchandise. Celle-ci, comprend l'ensemble des opérations matérielles qui consistent a transférer du quai, des angles au de wagons, parfois de l'intérieur des terres a l'aide de canalisations, les marchandises a bard du navire ; G. MARAIS, *Les transports internationaux de marchandises par mer*, Paris, LGDJ, 1949, page 60.

¹¹²- R. RODIERE, *op. cit.*, 1968, tome II, n° 514.

C'est l'opération qui a pour objet le transfert de la marchandise à bord du navire, quel que soit l'endroit d'où s'effectue le transfert, soit du quai, soit d'allégés, soit de l'intérieur des terres à l'aide de canalisations.

Ainsi, le chargement comporte deux opérations qui se succèdent sans interruption pour chaque marchandise ou chaque lot de marchandises : la mise à bord et l'arrimage¹¹³. Dans la pratique, ces deux opérations sont bien distinctes. Ainsi, l'intérêt que présente le concept de mise à bord est de déterminer le début et la fin de cette phase. Ce qui nous permettra de préciser les causes de la survenance des dommages et par conséquent, de déterminer le responsable.

Dans le même sens, Selon .J. PUTZEYS, le chargement de la marchandise est l'ensemble des opérations matérielles qui précèdent le déplacement. Il comporte diverses phases : le levage, l'embarquement ou la mise à bord, le calage, le fardage, etc.¹¹⁴. Cet auteur ajoute que, la mise à bord est l'une des phases du chargement.

Or, la mise à bord commence lorsque la marchandise est saisie par les appareils de levage du navire, ou par les engins du port. Le début de la mise à bord est marqué par l'accrochage de la palanquée par les engins de levage et son hissage à bord du navire.

S'agissant de son déroulement, la mise à bord commence par la prise en charge de la marchandise à l'aplomb de l'engin de levage, que cette marchandise soit entreposée sur le quai ou sur un moyen de transport terrestre (camion, wagon ...), ensuite, la palanquée sera accrochée au cartahu, elle se termine par une manutention à bord qui comprend toutes les opérations à effectuer pour mettre la marchandise à l'endroit où elle demeurera durant tout le voyage (marchandise en cale, en faux-pont au sur le pont).

Au Maroc, les opérations nécessaires à la mise a bord nécessitaient la participation de deux intervenants : pour la partie bord, le stevedore (spécialisé dans la manipulation des marchandises à bord des navires);

¹¹³- R. RODIERE, *op. cit.*, 1968, tome II, n° 514.

¹¹⁴- J. PUTZEYS, *op. cit.*, n° 285

pour la partie terre, l'acconier (ex l'ODEP aujourd'hui la SODEP).

Ces deux intervenants se répartissent les tâches de la manière suivante : lorsqu'il s'agit de la partie terre, l'acconier va disposer sous les palans du navire soit les palanquées soit les conteneurs. C'est alors, à l'élingage à l'aplomb du crochet de palan ou de la grue, que se termine la mission de l'ex ODEP. On peut dire alors que la mise à bord a commencé. Elle constitue ainsi l'acte par lequel commence l'exécution du contrat de transport par le navire.

Concernant la réalisation de la mise à bord la pratique marocaine est caractérisée par l'intervention de deux opérateurs, comme on a dit tout à l'heure, D'abord, l'acconier, en l'occurrence la SODEP, prend la marchandise, la charge et la fixe sur des remorques ou des palettes, il l'a transporté sur les quais jusqu'au navire. Le long du bord à l'aplomb des engins de levage, les dockers de l'acconier confectionnent les palanquées, Les opérations de hissage de la palanquée sont commandées par le chef de panneau qui se trouve à bord du navire et qui fait partie du personnel du stevedore. Quand ils sont prêts, les colis composant la palanquée sont disposés convenablement sur l'élingue. Le chef de panneau donne l'ordre au treuilliste de descendre le crochet, afin que l'équipe du bord passe l'œil de l'élingue dans le crochet du palan et précédé au hissage.

Par la suite, une entreprise privée "stevedore¹¹⁵", qui n'a de lien juridique qu'avec le transporteur maritime, va s'occuper de la mise à bord du navire¹¹⁶. Ce stevedore, ne disposant que d'un matériel léger et de quelques dockers, va procéder à la mise à bord, à l'arrimage et se limitera aux diverses manipulations de la marchandise à bord du navire. Il se

¹¹⁵- A. HACHIM, *Administration et exploitation du port de Casablanca*, thèse, Nantes, 1991, page 75 et s.

¹¹⁶- il existe à Casablanca une dizaine de sociétés de stevedoring groupées au sein de "association des agents maritimes. Cette association est composée de 93 sociétés contaminées par des intérêts nationaux marocains et autres. Elle regroupe des entreprises de toutes dimensions allant des importants de la COMANAV à des stevedores souvent localisés dans un seul port. Ceux-ci ne sont d'ailleurs pas les moins efficaces. L'association est représentée dans tous les ports du Maroc, régie par le dahir du 15 novembre 1958.

charge, notamment, du décrochage des palanquées et de l'arrimage des colis dans les cales¹¹⁷ et sur le pont.

Il résulte de la pratique qu'on vient de décrire que le stevedore est un entrepreneur de manutention normalement commis par le navire. Il agit pour le compte de celui à qui incombe l'exécution de l'opération matérielle. Cet entrepreneur accomplit des opérations matérielles mais non juridiques (la mise à bord). Ainsi le stevedore ne se substitue pas au transporteur qui demeure le seul responsable vis-à-vis des chargeurs et des destinataires.

Section II : la nature juridique de l'obligation

De mise à bord

Dans le transport maritime sous connaissement, la mise à bord, l'arrimage, l'assujettissement, le dessaisissage, le désarrimage, et la mise à terre incombent de plein droit au transporteur, parce que telle est la règle aussi bien en droit français qu'en droit marocain, et le capitaine ne peut se décharger de cette responsabilité, C'est une règle d'ordre public. Mr VALIN le disait : "il (le maitre) verra avant de faire voile si le Vaisseau est bien lesté et chargé¹¹⁸".

Ainsi, les obligations de mise à bord et de mise à terre sont des obligations fondamentales que la loi met à la charge du transporteur¹¹⁹. Elles sont d'une importance considérable étant donné qu'elles sont en relation directe avec la marchandise et le navire.

Mais ces obligations posent de sérieux problèmes. En effet, nous avons vu déjà, les différentes taches qui incombent normalement et

¹¹⁷- Il faut noter que pour le vrac solide, céréales et minerais l'intervention se limite au barbotage a la fin du chargement.

¹¹⁸ (Ordonnance 1681, Livre II, titre I, article VIII).

¹¹⁹- A. SERIAUX, *La (auto) du transporteur*, 2^{ème} édition, Economica, 1998, n° 223.

juridiquement au transporteur sont effectuées par d'autres intervenants. D'où le problème des fautes commises par ces différents préposés, mandataires et sous-traitants.

Ainsi, ce qu'on vient de dire est confirmé implicitement par l'article 218 du DCCM d'après lequel le contrat de transport maritime commence à l'instant où le transporteur a pris en charge, le long du bord, la marchandise. Ainsi, par cette disposition générale de l'article 218, le législateur a inclus les opérations de mise à bord dans la série d'obligations que le transporteur doit exécuter depuis la prise en charge de la marchandise jusqu'à sa livraison sous palan. Ceci résulte d'une manière non équivoque des termes de l'article 218 : "le capitaine doit prendre les marchandises le long du bord aux frais de l'armateur, et au port de destination les remettre sous palan aux réceptionnaires". Ainsi, nous pouvons dire que les obligations que l'article 218¹²⁰ impose au transporteur sont, d'abord, l'obligation de charger et d'arrimer la marchandise à bord, ensuite, le transport de celle-ci à destination et, enfin, son déchargement et sa livraison au destinataire. Cela signifie qu'en droit marocain la règle s'applique impérativement à compter de la prise en charge de la marchandise le long du bord. Et de ce fait, le transporteur se trouve débiteur de l'obligation de charger la marchandise, que cette opération soit effectuée par lui-même ou par un entrepreneur ou une autorité (telle que la SODEP). Nous pouvons constater ici le rapprochement du DCCM avec les dispositions de la Convention de 1924, article 1.e. Mais, dans les faits, les choses se présentent autrement. En effet, nous avons vu que l'opération de mise à bord est effectuée conjointement par le stevedore et l'acconier¹²¹.

Les Règles de Hambourg ont adopté une position différente de celle du DCCM. En effet, d'après ces règles, la mise à bord peut être effectuée soit par le transporteur lui-même, par le chargeur ou par une autorité (article

¹²⁰ Au terme de l'article 218 du code de commerce maritime de 1919 la manipulation des marchandises constitue une opération dont l'accomplissement incombe au transporteur maritime.

¹²¹- *Supra*, La réalisation de la mise a bord et de la mise a terre, n° 290.

4). Cela veut dire que si le transporteur ne procède pas à la mise à bord, la prise en charge n'a lieu qu'à partir de la fin de cette opération. S'il y procède, il en a évidemment la responsabilité et doit en assurer la surveillance.

Ceci dit, nous constatons, donc, que le transporteur confi le soin de faire ces lourdes opérations à une entreprise de manutention¹²² par le mécanisme de la sous-traitance vue que l'organisation de cette activité, les moyens matériels et humains qu'elle nécessite, l'augmentation du tonnage des navires et la réduction des temps d'escales en rendait la continuation peu rentable pour lui.

Nous allons aborder, aussi, dans ce chapitre, la personne ou l'organe qui se charge, effectivement, des opérations de chargement (section III), pour évoquer, en dernier lieu, les réserves prises lors de cette opération (section VI).

Section III : la personne ou l'organe chargé des opérations

De chargement :

Certes, le Maroc a confié les opérations de manutention, en général¹²³, à un organisme public jouissant d'un monopole, c'est ainsi que fut créée la régie d'aconage du port de Casablanca (RAPC) en 1963, qui s'est occupée de la gestion des services d'aconage, de manutention et de magasinage des marchandises au niveau du port de Casablanca, et c'est à partir de 1984, l'organisation portuaire marocaine était marquée par la création de l'ODEP, cet office assurait à la fois des missions de service public à caractère administratif et des activités industrielles et commerciales pour le compte de l'état, dès lors le contrat de manutention était un contrat d'adhésion, puisqu'il faut passer par ces intermédiaires obligés, à l'embarquement comme au débarquement.

¹²²« est un exploitant d'un terminal de transport qui, dans l'exercice de ces fonctions, prend la garde des marchandises faisant l'objet d'un transport en vue d'exécuter ou de faire exécuter des services relatifs, c'est un exploitant portuaire, qui exerce son activité au port, soit sous le régime de concession ou celui de l'autorisation, il est aussi un auxiliaire terrestre indépendant du transporteur ».

¹²³ « Chargement, déchargement, garde, entreposage,.....etc. ».

Toutefois, la mise en application de la loi 15-02 à travers la création de deux entités l'ANP « agence nationale des ports » la deuxième entité est la SODEP¹²⁴ « société d'exploitation des ports » n'a rien changé malgré les objectifs qu'a porté la nouvelle loi dont la privatisation des sociétés de manutention et l'ouverture à la concurrence entre les ports marocains ou bien au sein du même port.

Cependant, cette obligation est imposée personnellement au transporteur conformément à l'article 218 du DCCM qui dispose que " Le capitaine doit prendre les marchandises le long du bord aux frais de l'armateur, et, au port de destination, les représenter sous plan aux réceptionnaires". Autrement dit, et dans l'état actuel du droit maritime marocain, le transporteur est seul responsable des opérations de mise à bord, et ceci même si les opérations ont été confiées ou effectuées par n'importe quel professionnel de la manutention c'est ce qui est affirmé par l'un des jugements du tribunal de première instance de Casablanca daté du 12 janvier 1954 dont il a été déclaré " nulle la clause de non-responsabilité insérée au connaissement par le transporteur concernant les opérations de chargement¹²⁵.

En revanche, Les règles de Hambourg ne disent rien des obligations du transporteur quant à la mise à bord des marchandises.

Pour le projet de la réforme, il a affirmé cette obligation en reprenant les termes de la convention de Bruxelles de 1924 et ceux de la loi du 18 juin 1966. En effet, le projet impose au transporteur de procéder de façon appropriée et soigneuse au chargement¹²⁶.

Toutefois, la doctrine et la jurisprudence Marocaine se sont divisé la qualification de la nature du rapport juridique qui lie le transporteur à l'entrepreneur de manutention. En effet, certains auteurs considèrent que le lien juridique entre le transporteur et le manutentionnaire en ce qui

¹²⁴ Société Anonyme s'est vue confier l'exploitation des activités commerciales, relevant auparavant de l'ODEP, la manutention entre autres.¹²⁴

¹²⁵ Tribu de 1ere inst de Casablanca, 12 janvier 1954, DMF 1955, page.119.

¹²⁶ L'article 275 dispose " Nonobstant toute clause contraire, le transporteur procède de façon appropriée et soigneuse au chargement, à la manutention à bord, à l'arrimage, au transport, à la garde à bord et au déchargement de la marchandise".

concerne les opérations matérielle est un mandat. C'est ce qui a affirmé aussi par l'article 543 du projet du DCCM¹²⁷. Il s'ensuit donc, que lorsque l'entrepreneur de manutention est appelé à accomplir ces opérations, il le fait uniquement pour le compte du transporteur, lequel en demeure responsable vis-à-vis des ayants droit à la marchandise¹²⁸.

Ceci étant, il faut se demander comment, matériellement, se déroulent de telles opérations de chargement dans nos ports marocains monopolisés par un organisme public : SODEP (société d'exploitation des ports).

En pratique, la SODEP prend la marchandise en magasin du transporteur, la charge et la fixe sur des remorques ou des palettes, il la transporte sur les quais jusqu'au navire. Puis débute la confection des planquées quand elles sont prêtes, les colis qui les composent sont disposés convenablement sur l'élingue, le chef de panneau donne l'ordre aux treuillistes de descendre le crochet, afin que l'équipe du bord passe l'œil ou la bouche de l'élingue dans le crochet du palan. C'est à l'élinguage à l'aplomb des crochets de palan ou de grue, que se termine la mission de SODEP dont on nomme cette phase " le sous palan".

En cas d'embarquement direct, la SODEP, n'assure que la confection des planquées et leur élinguage. Si la mise à bord est effectuée par allèges, la SODEP aura pour tâche supplémentaire l'arrimage sur allège¹²⁹.

En effet, le chargement se fait, de toute façon, sous la responsabilité du transporteur, en pratique, sous le contrôle du capitaine en second. Il est procédé à un pointage de la marchandise embarquée, si possible contradictoirement entre un représentant du transporteur et un représentant du chargeur (ou de l'entreprise de manutention). Au cas

¹²⁷ *l'articles 453 du nouveau projet DCCM dispose que dans toutes ces opérations : chargement, déchargement à quai ou sur allèges des navires accostés à quai ou mouilles dans le port ou l'avant port y compris le transport à quai et inversement, de navire à navire ainsi que les opérations de mise et de reprise sous hangar ,en entrepôt ou sur terre-plein, l'entrepreneur de manutention ne peut agir qu'au nom et pour le compte du transporteur.*

¹²⁸ *Le contentieux en matière de transport maritime de marchandises L'action en responsabilité contre l'entreprise de manutentionnaire comme un modèle - Expose sous la direction du professeur BOUGHHA.*

¹²⁹ *A.MMARGHICH, transport maritime de marchandises en droit marocain, thèse, volume I, 5 juin 1993Page 247 et suivantes.*

d'erreur de pointage, le transporteur, responsable du chargement, en supporterait les conséquences¹³⁰.

Ceci étant, pratiquement parlant, le chargeur, après avoir accompli les formalités administratives pour l'embarquement, le transporteur a l'obligation d'informer l'entreprise de manutention pour qu'elle puisse effectuer les opérations dont elle a la charge dont le manutentionnaire, outre les informations concernant le navire, doit obtenir de son transporteur le plan de chargement du navire.

On peut déduire, donc, que le manutentionnaire est comme le transporteur il est en effet responsable des marchandises, pendant les opérations du chargement, dès qu'elles sont sous sa garde jusqu'au moment de la livraison effectif à l'ayant droit ou au destinataire.

Toutefois, la difficulté essentielle en la matière concerne le chargement de la marchandise en pontée. C'est un vieux problème, dont les données ont été renouvelées par certaines techniques actuelles de chargement dont la tradition maritime, entérinée en France par des arrêts du XIXe et du début du XXe siècle, est très hostile au chargement des marchandises en pontée, en raison principalement des risques plus importants auxquels la marchandise est exposée sur le pont.

toutefois, la Cour de cassation avait même décidé que le transporteur qui avait chargé des marchandises en pontée, leur retirant, de ce fait, le bénéfice de l'assurance qui les couvrait, en éliminant de la garantie le cas de chargement en pontée, devait prendre à son compte les mêmes garanties qu'aurait données l'assurance au cas de chargement en cale, et cela malgré une clause du connaissement, considérée comme clause de style sans valeur, d'après laquelle le transporteur était autorisé par le chargeur à mettre la marchandise en pontée¹³¹.

Dans le même sens, la Convention de Bruxelles de 1924, de son côté, stipule (art. 1er c) que le mot « marchandises » signifie, au regard de l'application de la convention, « biens, objets, marchandises et articles de nature quelconque, à l'exception des animaux vivants et de la cargaison qui, par le contrat de transport, est déclarée comme mise sur le pont et, en fait, est ainsi transportée », ce qui implique que la marchandise chargée en pontée sans l'accord du chargeur reste soumise à la

¹³⁰ Cass. com. 19 mai 1969: Bull. civ. IV, n° 177; DMF 1969, 716, note P.L.

¹³¹ Cass. civ. 12 déc. 1922 : S. 1924, 1, 10.

Convention de Bruxelles, au regard de laquelle ce procédé constitue une faute caractérisée¹³².

Or, le chargement en pontée sans l'accord du chargeur a même été considéré, pendant longtemps, comme une faute lourde imputable au transporteur. Et la Cour de cassation¹³³ a eu beaucoup de difficultés pour empêcher les juges du fond d'assimiler, par un réflexe de droit civil, cette faute lourde à un dol pour priver le transporteur des limitations légales de sa responsabilité¹³⁴.

Ainsi, l'obstination des juges du fond s'est même traduite, dans certaines décisions, par l'assimilation au dol de la faute du transporteur ayant chargé en pontée, sous la qualification de « faute lucrative », parce que le fret est moins élevé pour un chargement en pontée que pour un chargement en cale¹³⁵ ce qui était d'ailleurs plus exact hier qu'aujourd'hui. Mais la Cour de cassation a maintenu sa jurisprudence, refusant de considérer comme une faute intentionnelle, ou assimilée, le chargement en pontée, car il manque la volonté de causer un dommage¹³⁶ certaines choses, comme les conteneurs, s'ils sont en bon état d'étanchéité, peuvent être chargés sur le pont sans inconvénient, sans compter les navires pétroliers ou autres navires-citernes pour lesquels la distinction du chargement en cale et du chargement en pontée n'a pas de sens.

De plus, certains bâtiments sont aménagés avec un pont couvert, qui peut donner autant de sécurité à la marchandise qu'un chargement en cale, du fait qu'elle est protégée des intempéries.

Dans le même sens, certains transporteurs avaient inséré dans leurs connaissements des clauses déclinant toute responsabilité pour les marchandises chargées en pontée. Faute de pouvoir déclarer ces clauses nulles dans le contexte de la Convention de Bruxelles dans sa version

¹³² V. *infra* n° 8.

¹³³ Cass. Com. 23 juin 1982 : *Bull. civ. IV*, n° 249 ; DMF 1983, 26 et 1983, 151, note P.Y. Nicolas.

¹³⁴ V. par exemple, CA Caen 30 avr. 1982 : DMF 1983, 36 ; arrêt cassé par la Cour de cassation, Cass. Com. 18 Juilly. 1984 : *Bull. civ. IV*, n° 241 ; DMF 1985, 210, note R.A.

¹³⁵ V. sous le régime de la loi du 2 avril 1936, CA Aix 11 avr. 1967 : *RTD com.* 1967, 929, obs. E. Du Pontavice.

¹³⁶ V. sous l'empire de la Convention de Bruxelles, Cass. Com. 12 févr. 1991 : *Bull. civ. IV*, n° 75 ; DMF 1991, somm. 387 et 1992, 149, obs. P. Bonassies.

initiale de 1924, et de la loi française du 2 avril 1936, la Cour de cassation en avait, du moins, consacré une interprétation restrictive, en décidant que ces clauses ne pouvaient couvrir que les dommages subis par la marchandise chargée sur le pont, en cours de voyage, mais pas ceux intervenus pendant les opérations de chargement ou de déchargement concernant cette marchandise¹³⁷.

Aujourd'hui, le chargement en pontée est permis de plein droit, dans un certain nombre de cas. En dehors de ces cas, il n'est pas, non plus, interdit, mais il implique l'accord du chargeur et impose au transporteur des obligations particulières. C'est ainsi que le chargement en pontée a toujours été admis pour le petit cabotage¹³⁸, par exemple le trafic entre la France continentale et les îles proches de la côte (Belle-Ile, Sein, Bréhat, etc.), assuré par de petits bâtiments. En fait, la jurisprudence a cependant tendance à donner de ce trafic une définition extensive, puisque certaines décisions l'ont étendue au trafic entre Le Havre et Southampton¹³⁹.

Cependant, le chargement en pontée est, non seulement possible, mais même obligatoire pour certaines marchandises dangereuses, auxquelles fait allusion l'article 22 de la loi du 18 juin 1966, en visant « les dispositions réglementaires qui l'imposent ». En dehors de ces cas, le chargement en pontée ne peut se faire qu'avec l'accord du chargeur si le transporteur ne veut pas qu'on lui impute une faute. Mais cette exigence est tempérée de diverses façons.

En outre, et pour tenir compte de l'évolution technique la loi du 21 décembre 1979¹⁴⁰ modifiant l'article 22 de la loi du 18 juin 1966, dispose, en visant les navires porte-conteneurs, que « le consentement du chargeur est supposé donné en cas de chargement en conteneur à bord de navires munis d'installations appropriées pour ce type de transport ». De même l'article 30 de cette même loi, dans sa version actuelle, dispose que : Par dérogation à l'article précédent (prohibant les clauses de non-responsabilité ou limitatives de responsabilité dans le contrat de transport), toutes clauses relatives à la responsabilité ou à la réparation

¹³⁷ Cass. Com. 7 juill. 1955: Bull. civ. III, n° 247 ; DMF 1955, 651.

¹³⁸ L. 18 juin 1966, art. 22.

¹³⁹ T. com. Paris 12 déc. 1975 : DMF 1976, 244).

¹⁴⁰ L. n° 79-1103 : Journal Officiel 22 Décembre 1979 ; JCP G 80, III, 49312.

sont autorisées dans les transports d'animaux vivants et dans les transports de marchandises chargées sur le pont conformément à l'article 22 sauf en ce qui concerne les conteneurs chargés à bord de navires munis d'installations appropriées pour ce type de transport.

Pour les autres navires que les porte-conteneurs, l'acceptation du chargement en pontée par le chargeur reste indispensable. Mais la jurisprudence n'est pas très exigeante sur la preuve de cette acceptation. Celle-ci n'a pas besoin d'être renouvelée à chaque expédition, si le chargeur est habitué à ce que ses marchandises, en raison, par exemple, de leur nature, soient chargées en pontée¹⁴¹.

Cependant, les connaissements contiennent d'ailleurs, très souvent, une clause suivant laquelle le capitaine aura le droit de charger la marchandise, soit en cale, soit en pontée, suivant les circonstances ; et cette clause interdit au chargeur (ou à son représentant) d'exiger, au moment de l'embarquement, le chargement en cale¹⁴². Du moins, le transporteur qui décide de charger la marchandise en pontée, avec l'accord, ou en vertu de l'option, que le chargeur lui a donnés, doit immédiatement aviser celui-ci que la marchandise a été chargée en pontée, pour qu'il veille à ce que la police d'assurance, qui exclut souvent la garantie au cas de chargement en pontée, soit modifiée pour couvrir la marchandise ainsi chargée¹⁴³. Il va de soi, au demeurant, que l'autorisation donnée par le chargeur, pour que sa marchandise soit chargée en pontée, ne couvre pas les fautes que pourraient commettre le transporteur ou ses agents¹⁴⁴.

Au contraire, les tribunaux estiment que, si le capitaine a été autorisé à charger en pontée, il doit faire preuve d'une vigilance exceptionnelle pour remédier aux risques que ce mode de chargement entraîne, par exemple en renforçant l'arrimage de la marchandise¹⁴⁵. Il a même été jugé que, si les risques étaient trop importants pour la marchandise, le capitaine devait renoncer à la faculté qui lui avait été donnée de charger en pontée, et mettre la marchandise en cale¹⁴⁶.

¹⁴¹ Cass. com. 16 déc. 1965: Bull. Civ. III, n° 656; JCP G 66, II, 14634, notes R. Rodière.

¹⁴² T. com. Marseille 14 mars 1975 : DMF 1975, 559.

¹⁴³ CA Aix 18 juin 1986 : DMF 1986, 740, note R. Achard et 1987, 82, obs. P. Bonassies.

¹⁴⁴ CA Aix 29 avr. 1990 : DMF 1991, 105, obs. P. Bonassies.

¹⁴⁵ T. com. Paris 23 juin 1971, et sur appel CA Paris 21 juin 1972 : DMF 1972, 675).

¹⁴⁶ CA Paris 21 juin 1972 : DMF 1972, 676 et 1992, 148, obs. P. Bonassies.

Section VI : les réserves prises lors du chargement

Faire la preuve des dommages et des avaries à la marchandise se montre souvent difficile à l'arrivée à destination. Aussi vaut-il mieux s'assurer avant la prise en charge de la marchandise destinée à l'embarquement que celle-ci présente toutes les conditions requises pour répondre aux exigences du transport et que son état correspond à ce qui figure sur le connaissement.

C'est alors que les réserves à l'embarquement, les constatations et toutes les indications fournies par des documents bien tenus à jour au cours des opérations commerciales prennent toute leur importance. Tous les renseignements susceptibles de servir à fixer l'origine de l'avarie et par conséquent, à établir la responsabilité mise en cause ont une importance considérable¹⁴⁷. Pour éviter les contestations ultérieures un constat contradictoire s'avère toujours recommandable.

Ainsi, les textes de droit maritime laissent une certaine liberté au transporteur. Celui-ci, lorsqu'il n'a pas la possibilité raisonnable de procéder à la vérification lors de la prise en charge, peut porter sur le document de transport (connaissement ou lettre de transport ou de voiture) des réserves¹⁴⁸.

Historiquement parlant, le premier texte ayant reconnu la validité des réserves est le Pomerene Act de 1916. Paradoxalement voté dans un pays de chargeurs, il a, par un effet d'écho, favorisé les intérêts des transporteurs¹⁴⁹. L'exemple du législateur américain a été suivi par les rédacteurs du DCCM du 31 mars 1919 qui ont cherché à conserver une certaine liberté au transporteur.

¹⁴⁷- H. CHERKAOUI, *Réserves au connaissement et Lettre de garantie droit marocain*, DMF, 1990, page 90 et s.

¹⁴⁸- J. PUTZEYS, *Droit des transports et droit maritime*, Bruylant, 1993, n° 275.

C'est ainsi que le transporteur n'a pas toujours la possibilité de vérifier les déclarations du chargeur et, de ce fait, bénéficie de la liberté de porter des réserves sur le connaissement. Mais, afin d'éviter¹⁵⁰ l'abus des clauses de style, ces réserves doivent être concrètes et précises, sous peine d'être inopérantes¹⁵¹

En effet, aux termes de l'article 265 du DCCM, les clauses "que dit être" ou "poids, quantité et contenu intérieur inconnus, et toutes autres équivalentes", ont pour effet exclusif de mettre la preuve des manquants à la charge de l'expéditeur ou du réceptionnaire. Elles ne constituent pas des clauses limitatives de responsabilité, mais laissent aux parties le droit d'établir que le manquant est dû à une faute du transporteur ou de ses préposés¹⁵².

En revanche, l'exemple du Pomerene Act et celui du DCCM n'ont pas été suivis par la Convention de 1924. Celle-ci, d'un point de vue restrictif, du moins dissuasif, n'autorise pas expressément le transporteur à faire des réserves. Elle se borne à disposer dans son article 3.3.c : "aucun transporteur ne sera tenu à déclarer ou de mentionner dans le connaissement des marques, un nombre, une quantité un poids dont il n'a aucune raison sérieuse de soupçonner qu'il ne représente pas exactement les marchandises actuellement reçues par lui, ou qu'il n'a pas les moyens raisonnables de vérifier".

¹⁵⁰- *Ce texte avait reconnu les valeurs des réserves en énonçant que le transporteur peut porter sur le connaissement les mots «shipper's weight, load count» ou tout autre terme équivalent et qu'alors, il cesse d'être responsable du fait que les marchandises n'ont pas été remises, ou que leur description est inexacte (Pomerene Act, set n°2) ct. P. BONASSIES, le connaissement, observations générales, colloque de Veniss, 1983, page 4.*

¹⁵¹- R. AODIERE - E. duo PONT "ICE, Droit Maritime, Dalloz, 11^{ème} édition, 1991, page 260.

¹⁵²- *Sur les applications jurisprudentielles voir: Cassation. 29 juin 1950, G. T.M., 1,951, n° 1093 ; R.M.D., 1952, n° 4 ; RAG, .195, n° 124 voir aussi cour d'appel de Rabat, 27 octobre 1948 navire "Marrakech", DMF 1950 ; page 50 Cour d'appel de Rabat 2 juillet 1948, DMF, 1950, n° 24.*

Les Règles de Hambourg¹⁵³, quant à elles, instituent une véritable théorie des réserves qui laisse au transporteur la possibilité d'hypothéquer la réclamation de l'ayant droit.

Avec cette disposition on assiste à l'entrée dans la législation maritime internationale de la notion de réserve, notion comme on l'a vu contournée par la convention de 1924¹⁵⁴.

Du point de vue jurisprudentiel, le tribunal de Casablanca a décidé que la clause "said to contain" est sans effet lorsque les pièces produites aux débats, notamment le rapport d'expertise et la facture d'origine établissent la mise à bord de la quantité connaissance¹⁵⁵.

Chapitre III : l'arrimage des marchandises

Une fois que la marchandise est mise à bord, elle doit être arrimée d'une manière appropriée et bien conçue. Ces deux opérations sont à la charge du transporteur et font partie intégrante de l'exécution du contrat en lien avec le navire.

L'arrimage doit assurer la protection de la marchandise et ne doit pas compromettre la stabilité du navire.

¹⁵³ l'article 16.1 dispose que «si le connaissance contient des indications particulières concernant la nature générale, les marques principales, le nombre de colis ou de pièces ou de poids ou la quantité des marchandises dont le transporteur ou la personne qui émet le connaissance en son nom sait ou à des raisons de soupçonner qu'elles ne présentent pas exactement les marchandises qu'il a effectivement prises en charge ou, si un connaissance "embarque" a été émis les marchandises qu'il a effectivement mises a bord ou si il n'a pas les moyens satisfaisants de contrôler les indications, le transporteur ou la dite personne doit faire sur le connaissance une réserve précisant ces inexactitudes, la raison de ses réserves ou l'absence de moyens de contrôle suffisants".

¹⁵⁴- P, BONASSIES, *La domaine d'application des Règles de Hambourg*, Annales IMTM, 1992, page 15.

¹⁵⁵- *Cour d'appel de Casablanca*. 3 décembre 1991, n°1933, dossier n°2307/87, navire "Transvasconia" En arabe inédit ; Cassation, 30 décembre 1965, navire "Nader", RAGS, tome II, 1969, page 331.

Celui-ci ne peut se faire qu'après l'obtention d'un certificat attestant le parfait arrimage.

Nous allons aborder successivement le concept de l'arrimage (section I), sa pratique (section II), et enfin sa nature juridique (section III).

Section I : le concept d'arrimage

Traditionnellement, l'arrimage des marchandises désignait l'emplacement des marchandises à bord du navire et leur fixation. Ainsi, plusieurs auteurs ont tenté de définir cette opération. selon R. RODIERE, "l'arrimage est la distribution des marchandises à l'intérieur des cales ou dans les divers lieux destinés à recevoir la cargaison et la fixation des divers éléments soit à l'aide les uns des autres, soit par des cales, des coins, des filins, des cordages et autres procédés. L'arrimage comprend tout ce qui concourt à donner et à conserver à la marchandise une certaine place dans le navire ; on y comprendra ainsi la manière dont la marchandise est empilée, à même le plancher ou contre les flancs du navire ou, au contraire, après interposition de caillebotis, de bois de fardage ...¹⁵⁶". Pour P. GAROCHE¹⁵⁷, "l'arrimage est l'opération qui consiste à disposer les marchandises dans les cales, les entreponts ou sur le pont du navire suivant un plan de chargement et de façon à assurer leur bonne arrivée, c'est-à-dire à prévenir les avaries pouvant survenir comme conséquences des mouvements du navire à la mer par mauvais temps ...". Ainsi, ces deux points de vue nous montrent que sous le terme arrimage, on désigne aussi bien l'emplacement de la marchandise que son assujettissement.

¹⁵⁶- R. RODIERE, *op. cit.*, tome 11, 1968, n° 517, page 153.

¹⁵⁷- P. GAROCHE, *L'exploitation commerciale du navire et ses problèmes*, Editions maritime et d'Outre-mer, Paris, 1966, page 69.

En fait, depuis quelques années la pratique maritime internationale a scindé l'opération d'arrimage en deux opérations: l'arrimage proprement dit et l'assujettissement¹⁵⁸ ou le saisissage des marchandises.

Ainsi, L'arrimage, dans le sens qui nous intéresse, est l'opération qui consiste à disposer les marchandises dans les cales, les entreponts ou sur le pont du navire suivant un plan de chargement et de façon à assurer leur bonne arrivée. Aussi, l'arrimage est défini comme la répartition scientifique de la cargaison et autres poids à bord du navire, pour permettre à celui-ci d'avoir une bonne stabilité et une bonne tenue en mer.

Dans le même sens, et selon P. SADOIT, "l'arrimage est la mise en place et le calage des colis les uns contre les autres afin de faire clé d'un bord du navire à l'autre, c'est-à-dire de ne pas pouvoir bouger dans les mouvements de roulis du navire¹⁵⁹. De même, J. MARIE et Ch. DILLY, dans leur ouvrage qui a existé à l'érosion du temps, "arrimer un navire, c'est répartir dans les cales de ce navire des marchandises, de manière à :

- empêcher la détérioration de la cargaison ;
- protéger l'équipage contre les accidents et le navire contre les avaries possibles du fait de cette marchandise ;
- exploiter le bâtiment dans les meilleures conditions possibles en évitant les pertes à l'arrimage, c'est-à-dire une mauvaise utilisation de la capacité volumétrique du navire ;
- réaliser le maximum de rapidité dans les opérations de chargement et de déchargement du navire¹⁶⁰.

Il résulte de ces différentes définitions que l'arrimage est exécuté en tenant compte de deux éléments, d'une part, la rentabilité et les conditions d'exploitation commerciale du navire, c'est le concept commercial de l'arrimage, et, d'autre part, celui qui concourt à la stabilité

¹⁵⁸'' Qui serait à notre sens plus appropriée pour désigner cette opération''.

¹⁵⁹ - P. SADOIT, *Cours d'exploitation du navire, ENMM du Havre, 1982, page 41.*

¹⁶⁰- J. MARIE et Ch. DILLY, *La navigation maritime, éditions, G.M.G 1949, page 319.*

de la navigation, c'est le concept nautique de l'arrimage à noter, aussi, que l'arrimage de la marchandise ne doit pas être confondu avec le chargement, car il ne s'agit plus de mettre la marchandise à bord, mais de la répartir et de l'immobiliser pour qu'elle ne se déplace pas avec les mouvements du navire en fonction de l'état de la mer, et qu'elle ne compromette pas l'équilibre du navire.

Section II : La pratique de l'arrimage.

L'arrimage, souvent accompli sous le contrôle d'un officier de bord, est effectué par des dockers. Il s'avère toujours nécessaire de bien préciser au stevedore ou à l'acconier les emplacements des marchandises et la façon dont on désire les arrimer. Néanmoins, il est indispensable pour le capitaine de surveiller avec conscience et du bon sens marin l'arrimage, afin d'éviter les incidents d'un arrimage non approprié ou mal exécuté. C'est pourquoi, le personnel chargé de l'exécution de ces opérations doit posséder les qualifications et l'expérience nécessaires¹⁶¹.

La pratique nous a enseigné, aussi, que lors de l'arrimage de la marchandise, le capitaine doit tenir compte des différents éléments qui viennent compliquer son travail. Le premier, et le plus important, est celui de la consommation des approvisionnements en cours de route (eau, et combustibles) ; autre élément important celui des marchandises spéciales (marchandises dangereuses, inflammables, etc.). Un principe

¹⁶¹ - *Le personnel chargé de la planification et de la supervision de l'arrimage et de l'assujettissement des cargaisons devrait présider une bonne connaissance pratique de l'application et du contenu du Manuel d'assujettissement de la cargaison destiné à être conservé à bord des navires. - La navire transportant des engins de transport et autres unités auxquelles s'applique la résolution A 489 (XII), devrait avoir à bord le Manuel d'assujettissement de la cargaison décrit dans la circulaire MSC/Circ. 74S du 13 juin 1996 "directives pour l'élaboration du Manuel d'assujettissement des cargaisons", le Comité de la Sécurité Maritime invite les Gouvernements Membres à porter ces directives à l'attente de toutes les parties intéressées afin que les Manuels d'assujettissement de la cargaison conservés à bord des navires soient établis de manière appropriée et uniforme et soient mis en œuvre dans les meilleurs délais et, en tout état de cause, le 31 décembre 1997.*

qu'observera toujours le capitaine veut que les marchandises dangereuses ou inflammables puissent être facilement atteintes et dégagées. Bien souvent même, elles seront placées à part sur le pont de façon à pouvoir être aisément jetées à la mer en cas de danger.

Enfin un dernier élément déterminant tout aussi important : la fatigue mécanique du navire¹⁶². Il faut donc éviter de charger certaines parties du navire plus que d'autres. On prendra à cet égard un soin tout particulier des extrémités qui travaillent dans des conditions normales plus que les parties médianes. Pour les marchandises en vrac, on peut mentionner les problèmes épineux posés par l'arrimage et l'assujettissement des charges roulantes et de certaines cargaisons de vrac sec.

Il résulte de ce qui précède qu'un bon arrimage exige d'abord un bon plan de chargement ensuite une bonne exécution et, enfin, une surveillance attentive. Car le but principal de l'arrimage est de placer à l'intérieur du navire la plus grande quantité possible de marchandise. Pour cela, le capitaine doit garder à l'esprit les règles essentielles pour préserver la navigabilité du navire et la sécurité de la cargaison. Afin d'atteindre cet objectif une coordination entre le transporteur et son capitaine s'impose pour une bonne répartition par cale des marchandises à transporter; elles doivent être disposées de façon à réaliser un chargement maximum et il convient de veiller aussi à la rapidité du chargement et du déchargement.

¹⁶²- On compare, dans une certaine mesure, un navire soulève par les vagues à une poutre qui prendrait alternativement appui sur deux supports situés au voisinage de ses extrémités et sur un support unique en son milieu. Plus la poutre est longue par rapport à son épaisseur, plus est appréciable sa déformation dans ces conditions de suspension variable. On peut conclure que plus un navire n'est long. Plus le moment fléchissant est élevé en son milieu, c'est ce qu'ont relevé les dernières études. Par conséquent, l'OMI prépare un amendement à la convention SOLAS qui obligera les armateurs à entreprendre des modifications coûteuses; sur ce problème, la position de l'OMI (Lloyd List du 7 juin 1997) rejoint celle de l'IACS (Association qui réunit les sociétés de classification) (Lloyd List du 9 juin 1997). Selon l'OMI, les parties des armateurs de 1980 à 1994 s'élève à 230 environ (Navigation N° 78, du Mois d'avril 1997).

Section III : La nature juridique de l'arrimage

Il est unanimement admis que le transporteur doit procéder à l'arrimage de la marchandise d'une façon appropriée et soigneuse. Les dispositions d'ordre public de la loi française et de la Convention de 1924 placent explicitement l'arrimage de la marchandise dans la sphère contractuelle juridique du transporteur. Ainsi, si dans la pratique contractuelle, le transporteur confi l'exécution matérielle de son obligation de procéder au chargement à une entreprise de manutention, il reste néanmoins tenu d'en vérifier la bonne exécution.

En effet, l'obligation d'arrimage telle qu'elle est imposée au transporteur constitue un devoir personnel qui ne peut être délégué tant dans le régime de la convention de 1924 (article 3 §2), que dans celui de la loi française de 1966 (article 38 du Décret de 1966)".

Il en résulte que le transporteur maritime est responsable de l'arrimage de la marchandise qu'il doit transporter et en tant que professionnel qualifié, il doit apporter à cette opération et à sa vérification toute la diligence nécessaire en tenant compte des caractéristiques propres des marchandises"¹⁶³.

Toutefois, cette obligation personnelle du transporteur n'est pas absolue d'où la nécessité de savoir à qui incombe, exactement, l'obligation d'arrimer la dite marchandise ?

D'après le droit positif marocain et français, l'arrimage est l'opération type par excellence qui doit être effectuée sous les ordres et les instructions personnelles du capitaine. Lui seul à le droit et l'obligation de répartir et de disposer comme il l'entend les marchandises transportées, aussi bien dans l'intérêt de celles-ci que dans l'intérêt du navire dont la stabilité et la sécurité peuvent s'en trouver

¹⁶³- *Tribunal de commerce Paris, 12 décembre 1975, cpt, 1976, page 244.*

compromises¹⁶⁴".

La désignation d'une entreprise spécialisée pour procéder l'arrimage des marchandises ne modifie pas l'ordre des choses, puisque cette entreprise n'agit que pour le compte du transporteur.

Pour ce qui est du droit maritime marocain, le DCCM manque de précision car il n'emploie pas le terme "arrimage" mais ses rédacteurs ont utilisé une expression générale qui regroupe un certain nombre d'obligations du transporteur. L'article 218 du DCCM prévoit que le capitaine doit prendre la marchandise le long du bord aux frais de l'armateur, la présenter sous palan aux réceptionnaires".

Cette expression nous révèle que, d'une part, le législateur marocain sous-entend obliger le transporteur à arrimer les marchandises d'une manière appropriée et soigneuse. Et, d'autre part, on déduit que selon les termes du DCCM, le capitaine est tenu d'une obligation qui ne peut être déléguée : celle de surveiller l'arrimage des marchandises à bord. Pour cela, la meilleure manière d'éviter un arrimage incorrect de la cargaison est de bien surveiller l'opération de chargement et d'exercer une surveillance permanente.

Autrement dit, cette obligation est régie en droit maritime marocain par une disposition impérative laquelle le transporteur ne peut se soustraire.

Mais si les textes imposent au transporteur l'obligation de charger, d'arrimer la marchandise¹⁶⁵, cela signifie tout simplement que la réalisation matérielle reste sous la responsabilité professionnelle du capitaine qui, en tout état de cause, doit les superviser¹⁶⁶. Même si le second capitaine doit s'assurer personnellement que toutes ses instructions sont bien exécutées, il rentre dans les fonctions du capitaine

¹⁶⁴- *Le capitaine de chaque navire dispose de renseignements suffisants dans une forme approuvée pour lui permettre de régler le chargement et le lestage de son navire de façon à éviter de soumettre la poutre navire (ou la charpente de ce dernier) à des contraintes inacceptables ... , OMI, LLC, Convention de 1966 sur les lignes de charge, Régie 10, page 141.*

¹⁶⁵- *OMI, SOLAS 1974, Amendements 1991, Régie 5, page 591.*

¹⁶⁶- *CORMIER, La responsabilité contemporaine au capitaine, op. cit., page 436.*

de commander l'exécution de l'arrimage des marchandises.

Dans ce contexte, quand on parle de l'arrimage il s'agit de l'arrimage commercial, c'est-à-dire la désignation de l'emplacement de la marchandise. Cette opération restera toujours sous le contrôle du capitaine, quel que soit le contrat sous lequel le navire est exploité.

Quand il s'agit de l'arrimage pour désigner l'emplacement de la marchandise, la jurisprudence estime que le capitaine doit à l'affréteur une obligation de conseil sur l'arrimage le mieux approprié pour permettre le déchargement sans délai de la marchandise¹⁶⁷. La jurisprudence est unanime, le capitaine ne peut pas confier à autrui le soin d'assurer les opérations d'arrimage car elles sont susceptibles de compromettre la sécurité de l'expédition mais Le transporteur ne peut donc pas couvrir sa responsabilité de ce chef, par quelque clause que ce soit¹⁶⁸.

L'arrimage est, donc, une obligation essentielle du capitaine comme la manœuvre d'accostage ou d'appareillage du navire, c'est à lui de dire aux autres ce qu'il convient de faire sous sa responsabilité personnelle. Autrement dit, en cas de Mauvais arrimage, le capitaine sera en faute. Cependant, l'opération d'arrimage est confiée aussi à une entreprise de manutention dont le manutentionnaire doit arrimer la cargaison afin de sécuriser la marchandise par des moyens des navires et sous le contrôle des officiers de bord.

Toutefois, l'arrimage peut être effectué, soit en cale, soit en pontée :

L'arrimage en cale : doit être en principe effectué sous le contrôle du capitaine. En fait il est souvent procédé sous le contrôle d'un officier de bord avec l'aide d'un entrepreneur spécialisé dit arrimeur tout en respectant bien sur les normes techniques en la matière édictées par lois régimentaires et les usages locaux de façon à assurer la bonne conservation des marchandises et la stabilité du navire.

L'arrimage des marchandises en cale ne suscite aucun problème particulier sauf pour ce qui est de la qualification de la faute d'arrimage

¹⁶⁷- A. ABOUSSOROR, *L'affrètement a temps en droit maritime marocain, mémoire DESS, 1993, Aix-en-Provence, page 101.*

¹⁶⁸ CA Aix 10 janv. 1991 : BTL 1991,716 ; DMF 1992, 147, obs. P. Bonassies.

en faute nautique ou commerciale. En revanche la difficulté surgit en cas d'arrimage ou de chargement en pontée (comme on a cité ci-dessus). Pour **l'arrimage en pontée** : C'est le fait de charger la marchandise sur le pont du navire. C'est un genre d'arrimage considéré comme inhabituel dont le recours est seul justifié par des circonstances particulièrement exceptionnelles tenant à la nature de la marchandise transportée.

Ce type de transport engendre beaucoup des risques que ça soit pour le navire (accroissement du poids dans les hauts du navire,..), ou pour les marchandises (risque de tomber à la mer, de se perdre en cas de mauvais temps, d'être avariées,..), mais, les progrès réalisés depuis dans le domaine de la construction navale (navires de grandes taille et gros tonnage, les navires porte-conteneurs...) et la manutention ont atténué sensiblement ces craintes.

Ceci étant, l'étude des problèmes relatifs à la pontée impose que l'on analyse d'une part les cas où la pontée est licite et d'autre part le régime de transport en pontée.

Pour La licéité de l'arrimage en pontée : le DCCM prévoit deux cas de pontée licite :

D'une part, Le cas où le chargeur par une mention spécialement approuvée et signée par lui sur le connaissement, ait expressément autorisé ce mode de chargement (article 147).

D'autre part, Le cas du cabotage national, tel qu'il a été défini par l'alinéa 3 de l'article 52¹⁶⁹.

Sur le plan international, et contrairement à la convention de Bruxelles de 1924, qui exclut le transport en pontée de son régime impératif, les règles de Hambourg édictent à son égard des règles spéciales¹⁷⁰. en effet, ces règles, dans son article 9, prévoient trois cas de pontée licite :

En présence du consentement du chargeur, ou ;

En présence d'usage du commerce qui le permettent, ou ;

En présence d'une réglementation en vigueur qui l'exige.

¹⁶⁹'' *Le cabotage comprend la navigation exercée entre les ports situés à la frontière algéro-marocaine et la frontière sud du Maroc''.*

¹⁷⁰ Cf. *Chapitre I section II paragraphe I, de la partie préliminaire, pages 76 et suivantes.*

Pour le projet de réforme¹⁷¹, il s'est largement inspiré des règles de Hambourg et de la loi française du 18 juin 1966, telle que modifiée par le décret du 21 décembre 1979. c'est ainsi que l'article 109 du projet a reproduit exactement les trois cas de pontée licite prévus par les règles et ajoute un quatrième cas prévu par la loi française à savoir le cas de transport des conteneurs sur des navires munis d'installations appropriées pour ce type de transport(l'alinéa 4 de l'article 109).

Cependant, le transport en pontée pose le problème de l'absence de signature du chargeur sur le connaissement, et dans ce cas le transporteur pourra-t-il prouver l'accord de celui-ci ?

La réponse c'est que le transporteur aura la charge de prouver un tel accord mais seulement dans ses rapports avec le chargeur. Car une telle preuve ne saurait être opposable à un tiers de bonne foi y compris le destinataire qui détient un connaissement, ainsi net de réserve¹⁷².

Ceci étant, il faut noter que la quasi-totalité des connaissements prévoient d'une manière automatique qu'une autorisation est donnée au

¹⁷¹ L'article 276 dispose que : « Le transporteur n'est autorisé à transporter la marchandise en pontée que si ce transport est effectué conformément à un accord avec le chargeur ou aux usages du commerce considéré ou s'il est exigé par la réglementation en vigueur en ce qui concerne notamment les marchandises dangereuses, nocives, inflammables, explosives ainsi que les animaux vivants. Si le transporteur et le chargeur sont convenus que la marchandise sera transportée en pontée ou pourra l'être, le transporteur en fera mention au connaissement. En l'absence d'une telle mention, le transporteur aura la charge d'établir qu'un accord pour le transport en pontée a été conclu, mais il n'aura pas le droit d'opposer cet accord à un tiers, y compris un destinataire qui est détenteur, de bonne foi, du connaissement.

Le consentement du chargeur est supposé donné en cas de chargement de conteneurs à bord de navires munis d'installations appropriées pour ce type de transport.

Lorsque les marchandises ont été transportées en pontée contrairement aux dispositions de l'alinéa premier du présent article ou, lorsque le transporteur ne peut pas, en vertu des second et quatrième alinéas ci-dessus invoquer un accord expresse ou tacite pour le transport en pontée, il reste responsable des pertes ou dommages subis par la marchandise.

Tout transport de marchandises effectué en pontée en violation des dispositions des alinéas précédents ou d'un accord stipulant que ce transport doit être effectué en cale, est considéré comme un acte d'omission du transporteur au sens de l'article 296 de la présente loi.

¹⁷² Cf. Le dernier alinéa de l'article 6 des règles de Hambourg et l'article 109 du projet alinéa 3.

transporteur de mettre la marchandise sur le pont du navire (exemple du connaissement COMANAV/ chargeurs DELMAS)¹⁷³.

Ainsi, selon la jurisprudence marocaine, cette clause est inopposable au chargeur si elle figure sur un connaissement non signé par celui-ci¹⁷⁴

En outre, la signature Du chargeur doit être nette et claire sur le connaissement et que "l'apposition sur le connaissement d'un simple timbre humide ne peut être considéré comme répondant aux exigences légales"¹⁷⁵. A noter que l'arrimage est considéré comme irrégulier lorsqu'il est non conforme aux usages de commerce, ou effectué en infraction à la réglementation en vigueur qui l'interdit, ou en absence du consentement du chargeur, et en absence d'une mention expresse du connaissement si cet accord a eu lieu.

En ce qui concerne les règles de Hambourg¹⁷⁶, si " le transport en pontée est irrégulier, la responsabilité du transporteur est aggravée : il est responsable du dommage subi par la marchandise du fait de la pontée, sans pouvoir s'exonérer même en démontrant qu'il prit les mesures qui pouvaient être raisonnablement exigées. Enfin si la marchandise est transportée en pontée contrairement aux accords exprès des parties, le transporteur est considéré comme ayant commis une faute "inexcusable" faute qui le prive du bénéfice de la limitation de la responsabilité "¹⁷⁷.

Toutefois, les dispositions des Règles de Rotterdam en l'occurrence leur article 25(alinéa 1- a-b 2, 3, 4,5)¹⁷⁸ relatif au transport des marchandises

¹⁷³ A.MARGHICH, *transport maritime de marchandises en droit marocain, thèse, volume I, 5 juin 1993* Page 258 et 259.

¹⁷⁴ C.A de Casablanca, 11 octobre 1988, arrêt n°2003, doss.86/2140.

¹⁷⁵ Tribunal de première instance de Casablanca, 25 mai 1954, DMF 1955 page 624.

¹⁷⁶ Voir articles 8 et 9 de la convention.

¹⁷⁷ Cf. P.BONASSIES, *référence précitée, page 13.*

¹⁷⁸ 1. Les marchandises ne peuvent être transportées en pontée que si ce transport:

- a) Est exigé par la loi;
- b) S'effectue dans ou sur des conteneurs ou véhicules adaptés au transport en pontée et sur des ponts qui sont spécialement équipés pour transporter de tels conteneurs ou véhicules; ou
- c) Est conforme au contrat de transport ou aux coutumes, usages ou pratiques du commerce en question.

en pontée sont assez sévères au profit du transporteur par rapport au code de commerce maritime marocain et les dispositions des règles de Hambourg et de la convention de Bruxelles.

3. Si les marchandises ont été transportées en pontée dans des cas autres que ceux autorisés au paragraphe 1 du présent article, le transporteur est responsable de la perte, du dommage ou du retard de livraison subi par ces marchandises qui résulte exclusivement de leur transport en pontée et ne peut se prévaloir des moyens de défense prévus à l'article 17.

4. Le transporteur ne peut se prévaloir de l'alinéa c du paragraphe 1 du présent article contre un tiers qui a obtenu un document de transport négociable ou un document électronique de transport négociable de bonne foi, sauf si les données du contrat indiquent que les marchandises peuvent être transportées en pontée.

5. S'il a expressément convenu avec le chargeur que les marchandises seraient transportées en cale, le transporteur ne peut se prévaloir de la limitation de responsabilité en cas de perte, de dommage ou de retard de livraison subi par les marchandises dans la mesure où cette perte, ce dommage ou ce retard résulte de leur transport en pontée.

Partie II :

Les obligations du transporteur

Maritime pendant le voyage

Ou le transport proprement dit

L'obligation d'acheminer la marchandise par voie maritime au port de destination constitue l'obligation principale du transporteur, c'est l'objet même du transport. C'est ainsi que le voyage doit être entrepris dans les délais fixés (chapitre I). À côté de cette obligation de respecter les délais, s'ajoute une autre obligation d'emprunter la route conventionnelle et ne faire de déviation (chapitre II) qu'en cas de nécessité.

Or, le transporteur, dans les deux cas, doit veiller à la conservation de la marchandise (chapitre III) jusqu'à sa livraison au port de destination même si le navire ne peut pour une raison ou une autre terminer le voyage ; le transporteur doit alors procéder à un transbordement (chapitre IV).

Nous allons donc traiter successivement chacune de ces obligations susmentionnées mais, avant de les aborder, il faut poser la question suivante : est-ce que le transporteur initialement prévu dans le contrat du transport, soit remplacé par un autre (cas du transporteur substitué) ?

En répondant à cette question on peut dire que, quel qu'il soit, le transporteur désigné au contrat de transport doit embarquer la marchandise sur un tel navire et l'acheminer au port de destination. La même réponse a été confirmée par les règles de Hambourg¹⁷⁹. Ainsi, et selon les mêmes règles "si les clauses contractuelles continuent d'occulter l'identité de la partie contractante du chargeur, les intérêts de celui-ci seront protégés par la responsabilité conjointe du transporteur substitué, qu'il est souvent plus facile d'identifier et d'assigner en justice que le transporteur contractuel.

Cependant, ce principe revêt une grande importance pratique dans laquelle la responsabilité du transporteur contractuel et du transporteur substitué est conjointe et solidaire. En conséquence, pour invoquer la responsabilité du transporteur substitué en vertu des dites règles, le

¹⁷⁹ L'article 10-1 dispose que " Lorsque l'exécution du transport ou d'une partie du transport a été confiée à un transporteur substitué, que ce soit ou non dans l'exercice d'une faculté qui lui est reconnue dans le contrat de transport par mer, le transporteur n'en demeure pas moins responsable de la totalité du transport, conformément aux dispositions de la présente Convention. Pour la partie du transport effectuée par le transporteur substitué, le transporteur est responsable des actes et omissions du transporteur substitué et de ses préposés et mandataires agissant dans l'exercice de leurs fonctions.

chargeur doit donc prouver que les dommages se sont produits au cours du transport effectué par lui.

Mais qu'est-il pour les règles de droit commun en la matière ?

En fait, l'article 236 du dahir des obligations et des contrats dispose que « Le débiteur peut exécuter l'obligation, soit personnellement, soit par l'intermédiaire d'une autre personne. Il doit l'exécuter personnellement :

a) Lorsqu'il est expressément stipulé que l'obligation sera accomplie par lui personnellement : dans ce cas, il ne pourra se faire remplacer, même si la personne qu'il veut se substituer est préférable à la sienne ;

B) Lorsque cette réserve résulte tacitement de la nature de l'obligation ou des circonstances : par exemple, lorsque l'obligé a une habileté personnelle qui a été l'un des motifs déterminatifs du contrat ».

Ceci étant, le transporteur substitué peut se substituer au transporteur contractuel c'est-à-dire que le débiteur (transporteur contractuel) peut exécuter l'obligation soit personnellement selon les deux cas mentionnés dessus, soit par l'intermédiaire d'une autre personne (transporteur substitué), et dans ce cas se pose la question de savoir si ce dernier peut être considéré comme transporteur, et par conséquent va bénéficier des règles propres au transport maritime(c'est la première situation)¹⁸⁰.

Pour la deuxième situation, le transport ne peut être effectué que par le transporteur contractuel : le débiteur (transporteur contractuel) doit exécuter personnellement son obligation lorsqu'il expressément stipulé que celle-ci sera accomplie par lui personnellement (alinéa a de l'article 236 du D.O.C).

En fait, la réalité c'est que, en droit marocain, le transporteur substitué ne peut se prévaloir des dispositions du DCCM que s'il délivre un connaissement en son nom et sans moindre contestation de la part du chargeur ou destinataire¹⁸¹.

En revanche, monsieur Rodière, a analysé les choses d'une manière différente, d'après lui, "si le document de transport est établi par le transporteur substitué et remis au chargeur, la difficulté disparaît, puisque ce dernier "sera alors, par la réception du titre sans

¹⁸⁰ A.MARGHICH, *transport maritime de marchandises en droit marocain, thèse, volume I, 5 juin 1993*Page 232 et suivantes.

¹⁸¹ Rodière, *référence précitée, T.II, n°502b page 137.*

protestation'' réputé avoir accepté la substitution''. Ainsi, si le connaissement prévoit que le transport ne pourra être effectué que par le transporteur prévu au contrat, ce dernier ne peut se substituer un autre transporteur.

Mais qu'en est-il des connaissements qui contiennent des clauses qui prévoient que le transport pourra être effectué par un autre transporteur ?

La réponse c'est que ces clauses sont considérées licites en se référant à l'article 230 du D.O.C qui dispose que « les obligations contractuelles valablement formées tiennent lieu de loi à ceux qui les ont faites ».

De même, le débiteur (transporteur contractuel) doit exécuter personnellement son obligation lorsque cette réserve résulte tacitement de la nature de l'obligation ou des circonstances¹⁸².

Chapitre I : l'obligation du transporteur de prendre La route à suivre (navigation en droiture) :

Cette expression, consacrée par le langage maritime, ne signifie évidemment pas que le navire doit aller en ligne droite du port de départ au port d'arrivée, mais seulement qu'il doit suivre le trajet le plus approprié, en fonction des impératifs de la navigation et compte tenu des escales prévues et connues des chargeurs, pour se rendre au port de destination c'est-à-dire par le trajet le plus approprié, et dans la mesure du possible le plus court, eu égard aux circonstances.

Autrement dit, en exécutant le contrat de transport maritime, le transporteur doit respecter la route du navire. C'est à dire "naviguer en droiture". Cette obligation n'a pas été édictée par les textes maritimes, seule la Convention de 1924¹⁸³ l'invoque mais de manière indirecte.

¹⁸² A.MARGHICH, *transport maritime de marchandises en droit marocain, thèse, volume I, 5 juin 1993* Page 232 et suivantes.

¹⁸³ D'après son article 3, le transporteur doit procéder "de façon appropriée et soigneuse... au transport de la marchandise"; ensuite, son article 4 considéré le déroutement raisonnable

Donc, c'est à la pratique maritime, de nous éclairer. D'après celle-ci, le capitaine doit effectuer le transport par la voie la plus droite et la plus sur. On parle ici de voyage "en droiture"; le navire vogue, en principe, en droiture, c'est-à-dire selon les routes habituelles les plus directes¹⁸⁴.

Ainsi, la route à suivre par le navire pour effectuer le voyage doit, en principe, être le trajet décrit au connaissement ou la route habituelle. Cette route est déterminée compte tenu des usages nautiques qui sont imposés par les conditions particulières de la navigation, tels que les courants, la direction et la force probable des vents etc.¹⁸⁵.

En outre, la marchandise doit être transportée du port de départ au port de destination, c'est le but même du contrat de transport. La route à suivre par le navire pour effectuer le voyage, doit en principe être le trajet décrit au connaissement ou la route habituelle. Cette route est déterminée compte tenu des usages nautiques qui sont imposés par les conditions particulières de la navigation, telles que les courants, la force probable des vents, etc.¹⁸⁶.

Autrement dit, le transporteur doit, comme tout transporteur du reste, emprunter la route habituelle; mais il peut s'en écarter aux fins d'assistance ou pour toute autre cause légitime ou "raisonnable" (généralement prévue par le connaissement à travers des clauses dites "de liberté" dont la jurisprudence reconnaît la parfaite validité).

Sur les lignes régulières, l'itinéraire est publié par annonce dans les journaux de la compagnie sans être mentionné sur le connaissement et les chargeurs en s'adressant à ces compagnies sont présumés le connaître et l'accepter.

comme un cas excepté ce qui nous permettra de dire que le transporteur à l'obligation de suivre la route normale et que toute déviation qui n'est pas raisonnable constituera une infraction au contrat de transport maritime.

¹⁸⁴- M. REMOND-GOUILLOU, *op. cit.*, n°561 ; PUTZEYS, *op. cit.*, n° 296.

¹⁸⁵- G. MARAIS, *Les transports internationaux de marchandises par mer*, Paris, 1949, page 171 ; *Cour d'appel de Montpellier*, 1 mars 1976, *Revue SCAPEL*, 1976, page 14.

¹⁸⁶ G. MARAIS, " les transports internationaux de marchandises par mer", PARIS, 1949 page 171.

En fait, c'est au capitaine de remplir toutes les fonctions qui lui ont dévolues réglementairement en tant que délégué de l'Etat, préposé nautique et commercial de l'armateur et de gérant d'affaires des tiers intéressés dans l'expédition maritime, il doit conduire son navire en droiture sans dérouter ni relâcher, sauf as de force majeure, choisir la route la plus courte, ou la plus économique, ou la plus sûre pour son armateur. Il doit être, en personne, dans son navire à l'entrée et a la sortie des ports aux rivières, dans les endroits en général ou le navire est tenu de manœuvrer et reste, en toutes circonstances, responsable de la manœuvrer de son navire dans les ports.

Toutefois, et pratiquement parlant, les connaissements-type en usage laissent au capitaine une liberté absolue pour effectuer le voyage.¹⁸⁷ Et ce genre des connaissements ne peut sans doute donner au transporteur la faculté de faire un voyage tout différent de celui prévu au contrat.

Ceci étant, la marchandise doit arriver à destination au temps prévu, bien que le connaissement ne fixe pas les délais¹⁸⁸.

Avant d'aborder la durée du voyage, il importe de préciser d'abord la notion de voyage en droiture, ensuite définir la route à suivre.

Section I - La notion de voyage en droiture

Dans la pratique maritime, le capitaine doit en principe effectuer le transport par la voie la plus droite, la plus prompte et la plus sûre en relâchant aux seuls ports prévus par le contrat de transport. On parle alors de "voyage en droiture".

Cette règle a été établie des le XVIIIème siècle, en particulier dans le domaine de l'assurance maritime. Si le navire s'écartait de sa route

¹⁸⁷ A.MARGHICH, *transport maritime de marchandises en droit marocain, thèse, volume I, 5 juin 1993*Page 260 et 261.

¹⁸⁸ Voir *infra*, chapitre I de la deuxième partie, section II, paragraphe III, pages 322 et suivantes.

normale, on considérerait que le transporteur était sorti du contrat. Toutefois cela ne signifie pas que le capitaine doit nécessairement effectuer le voyage par la voie géographique la plus courte. Il faut, en effet, tenir compte des usages et de la volonté des parties. C'est ainsi que le capitaine doit, d'une part, tenir compte des usages nautiques, c'est à dire des usages imposés par des conditions particulières de navigation (glaces, dispositif de séparation de trafic..). En effet, dans le contrat de transport maritime, le transporteur doit effectuer le voyage par, la route décrite au connaissement ou par celle habituellement suivie.

Section II : La route à suivre

Cela signifie que le transporteur doit acheminer la marchandise par la route décrite au connaissement ou par la route habituellement suivie. Toutefois, dans la pratique, le capitaine planifie attentivement la route à suivre de manière à éviter, dans toute la mesure du possible, de rencontrer des conditions météorologiques défavorables et une mauvaise mer. Pour cela, avant de prendre la mer, il consulte toujours les derniers bulletins météorologiques disponibles.

Chapitre II : le déroutement :

Le déroutement peut être organisé de manière légale mais également de manière conventionnelle. Toutefois, il doit être raisonnable pour qu'il puisse produire certains effets.

Ainsi, un navire effectue un déroutement lorsqu'il s'écarte de la route maritime habituelle¹⁸⁹. Le changement de route que constitue le déroutement doit donc être distingué du changement de voyage.

¹⁸⁹- C'est-à-dire un trajet déterminé par l'obligation de voyage «en droiture») entre le port de départ et le port d'arrivée, mais aussi par le devoir de respecter les itinéraires qu'imposent les données acquises de l'hydrographie, de la géographie, et de la météorologie. La route comporte le respect des règles très précisés de la circulation en mer, en l'occurrence le règlement

En effet, le voyage est déterminé par deux points extrêmes, le port de départ et le port de destination. La route est, quant à elle, constituée par le trajet que va accomplir le navire pour rallier ces deux points. Il n'y a pas donc de changement de voyage lorsque le navire dévie de cette ligne fictive préétablie. Il y a seulement changement de route puisque le navire quitte le port de départ pour rallier le port de destination.

Toutefois, les Règles de Hambourg (l'article 5) ne reproduit pas l'exonération de l'article 4 §4 de la Convention de 1924 pour les conséquences dommageables imputables à un déroutement raisonnable. Il n'indique même pas que le transporteur maritime n'est pas responsable des pertes, dommages ou retard dus à un déroutement en vue de sauver des vies ou des biens en mer.

L'article 5 §6 des Règles de Hambourg dispose seulement que "le transporteur n'est pas responsable, sauf chef d'avance commune, lorsque la perte, le dommage ou le retard à la livraison résulte de mesures pour sauver des vies ou de mesures raisonnables prises pour sauver des biens en mer.

Ceci étant, Il ya déroutement lorsque le navire au lieu de suivre la route usitée ou celle qui lui est imposé par le contrat, en prend une autre, sans perdre de vue toutefois sa destination¹⁹⁰.

Ce déroutement peut avoir pour effet de causer des dommages ou avaries aux marchandises transportées ou d'engendrer un préjudice au destinataire en raison de leur réception tardive. Néanmoins, certaines déviations peuvent toujours être justifiées pour des raisons diverses. C'est pourquoi le déroutement fait l'objet des règles légales, tant sur le plan national qu'international¹⁹¹.

Dans le cadre du DCCM, certains déroutements ont été considérés expressément comme ne pouvant constituer aucune faute du transporteur ; il s'agit du déroutement pour sauver des vies humaines ou

international de 1972 pour prévenir les abordage en mer édition SHOM, Paris, 1991).

¹⁹⁰ A.MARGHICH, *transport maritime de marchandises en droit marocain, thèse, volume I, 5 juin 1993* Page 262.

¹⁹¹ Cf. EMERIGON, "des assurances", XII, section 15 cité par G.MARAIS, page 172.

des biens en mer. A cet effet, l'article 309 du dahir comme l'article 20 du code disciplinaire de la marine marchande l'imposent et l'assortissent même d'une sanction pénale. Le projet de réforme en fait un cas exonératoire de la responsabilité du transporteur, lorsque des dommages subis par la marchandise ont eu pour origine le déroutement (l'article 123 alinéa1).

Pour les dispositions de la convention de Bruxelles de 1924¹⁹², elles sont sur ce point plus précis que celles du DCCM.

Ainsi, des clauses sont aussi courantes et concernant notamment la possibilité que s'accorde le transporteur de décharger la marchandise à un port différent de celui prévu au contrat, lorsqu'au lieu de destination prévu existent des événements susceptibles d'empêcher ou de gêner le déchargement tel que la grève ou l'encombrement portuaire¹⁹³.

Toutefois, même si ce déroutement a été autorisé par une clause du connaissement, il faut pour être valable qu'il n'ait aucun caractère fautif ou abusif. Dans ce sens le projet de réforme impose au transporteur " d'agir au mieux des intérêts des chargeurs, soit en se rendant dans un port voisin, soit en revenant au port de départ" (article 120).

Le caractère raisonnable d'un déroutement s'apprécie en fait au regard des circonstances dans lesquelles il est intervenu. A cet égard, plusieurs facteurs peuvent être pris en compte : la nature de la marchandise à bord, la route maritime normalement suivie, les clauses du contrat donnant éventuellement le droit au transporteur de dévier de la route normale, les risques encourus par la marchandise etc.¹⁹⁴

Dans le même sens, et d'après les règles de Rotterdam, dans leur article 24 "lorsque la loi applicable considère un déroutement comme un

¹⁹² *La convention, en envisageant tous les cas où le déroutement peut être justifié, stipule " aucun déroutement pour sauver ou tenter de sauver des vies ou des biens en mer, ni aucun déroutement raisonnable ne sera considéré comme une infraction à la présente convention ou au contrat de transport, et le transporteur ne sera responsable d'aucune perte ou dommage en résultant"(article 4-4).*

¹⁹³ *Voir tribu. De 1ere inst. De Casablanca, 10 mai 1955, DMF 1956 p.117 ; Casablanca, 5 mars 1957, DMF 1958 page 617 ; Casablanca, 2 décembre 1954, DMF, 1956 page 371.*

¹⁹⁴ *A.MMARGHICH, transport maritime de marchandises en droit marocain, thèse, volume I, 5 juin 1993Page 262 et suivantes.*

manquement de la part du transporteur, un tel déroutement ne prive le transporteur ou une partie exécutante maritime d'aucun moyen de défense ni d'aucune limitation prévus par la présente convention, sous réserve des dispositions de l'article 61.

La question qui se pose alors c'est celle de savoir comment le transporteur peut concilier les soins qu'il doit à la marchandise, et le déroutement qui entraînera pour le moins un retard à la livraison, voire une perte de la marchandise. Conscients de ces problèmes, les transporteurs maritimes insèrent dans la plupart de leurs connaissements une clause dite « liberty clause », qui leur donnent le droit de décharger la marchandise dans un autre port que celui prévu, si les circonstances y obligent. Cette clause est, en principe, considérée comme valable¹⁹⁵. Mais les droits qu'elle confère au transporteur ne doivent pas être exercés abusivement. Il faut donc que le transporteur justifie d'un motif légitime. Par exemple, il a été jugé qu'un transporteur pouvait être condamné à des dommages-intérêts si son capitaine avait déchargé la marchandise à Brest, alors qu'elle devait être livrée à Lorient, invoquant l'engorgement de ce dernier port, situation qui était parfaitement prévisible du fait qu'elle était tenue, au moins à l'époque, comme chronique¹⁹⁶.

Chapitre III : la conservation de la marchandise (Prendre soins à la marchandise) :

Une fois les marchandises chargées, arrimées et assujetties, il incombe au transporteur de veiller à la bonne conservation durant toute la période pendant laquelle elles sont sous sa garde¹⁹⁷. C'est une obligation essentielle et fondamentale à laquelle le transporteur ne peut échapper. La transgression de ses obligations entraîne donc sa responsabilité,

¹⁹⁵ CA Aix 28 nov. 1985 : DMF 1987, 298, note M. Guérin et P. Riotte et 1989, 155, obs. P. Bonassies.

¹⁹⁶ Cass. Com. 21 juill. 1987 : Bull. civ. IV, n° 212 ; JCP G 87, IV, 361 ; DMF 1988, 455 et 1989, 155, obs. P. Bonassies.

¹⁹⁷ - M. POUACELET, *op. cit.*, page 195.

quelles que soient les circonstances¹⁹⁸ ou les clauses figurant au connaissement.

Ainsi, le transporteur doit des soins à la marchandise pour l'ensemble des opérations qui concernent le transport et, plus particulièrement, à celles qui ont trait au voyage maritime proprement dit ; cette obligation est formulée par la Convention de 1924 (article 2), reproduite par l'article 38 du décret de 1966, et d'une manière implicite par les articles 213 et 221 du DCCM. En effet, même si ce dernier ne contient aucune disposition concernant les soins que le transporteur ou le capitaine doit à la marchandise au cours du transport, celui-ci doit garder et soigner d'une façon appropriée les marchandises qui lui ont été confiées. Il a donc une obligation de garde (du gardien de la chose) aussi longtemps qu'elle (la marchandise) est sous sa garde, stipule l'article 221 ...¹⁹⁹.

Cette règle est d'autant plus évidente que le même article rend le transporteur responsable de toutes les pertes ou avaries occasionnées aux marchandises qui sont sous sa garde à moins qu'il ne prouve la force majeure. De telles dispositions n'ont pas été prévues par les Règles de Hambourg.

Ainsi, l'obligation de soins s'intègre dans l'ensemble des opérations qui concourent au transport des marchandises et qui ont : le chargement, l'arrimage, l'assujettissement, le transport le déchargement. Pendant chacune de ces opérations, le transporteur ou ses préposés doivent garder et soigner d'une façon appropriées, suivant leur nature, les marchandises qui leur ont été confiées. Durant le voyage maritime, le capitaine doit veiller sur la marchandise et lui donner les soins que la nature de celle-ci peut réclamer.

L'étude de cette obligation nécessite de préciser, d'abord, la notion de soins (section I) et, ensuite, de déterminer la nature de cette obligation (section II).

¹⁹⁸- *Cour d'appel d'Aix-en-Provence, 8 novembre 1988, navire "Hakko- - Minerva", OMF, 1990, page 704, obs. P. BONASSIES.*

¹⁹⁹- *924 Article 221 du DCCM 1919 "Le fréteur est responsable de toutes pertes ou avaries occasionnées aux marchandises, aussi longtemps qu'elles sont sous sa garde a moins qu'il ne prouve la force majeure".*

Section I - La notion de soins

Les soins que le transporteur doit à la marchandise sont : "les soins ordinaires conformément à la convention des parties et aux usages du port de chargement" (article 38 du Décret de 1966). Cette formule signifie que le transporteur doit à la cargaison les soins d'usage et non des soins extraordinaires qui seraient rendus nécessaires par la nature particulière de telle ou de telle cargaison, à moins que le chargeur n'ait stipulé une obligation spéciale de soins²⁰⁰.

De ce fait, le transporteur devra éviter que la marchandise se détériore par le fait du transport (par exemple : arrimage défectueux, infection, contamination, etc.).

Il s'agit, donc, d'une obligation aussi rigoureuse que celle relative au chargement et à l'arrimage. Les soins à apporter varient selon la nature de la marchandise et les circonstances : nécessité de réassujettir la cargaison, de procéder au bâchage, d'augmenter ou de diminuer le degré de réfrigération²⁰¹, de ventiler, de manier la marchandise avec précaution.

Section II - La nature de l'obligation

L'obligation de soins est une obligation de prudence de diligence²⁰². C'est à dire que le transporteur doit agir tout au long du voyage comme un bon professionnel ou "un bon père de famille" au "un homme attentif" pour donner les soins nécessaires à la marchandise. Il s'agit donc d'une obligation de moyen. La responsabilité n'est pas automatiquement engagée s'il n'a pas donné les soins nécessaires. Mais dans l'échelle des obligations de moyen, c'est une obligation forte. Car l'esprit des textes fait présumer le transporteur fautif s'il a négligé de donner les soins. Il

²⁰⁰- *Cour d'appel de Rouen, 23 mai 1991, inédit, cite in LAMY 1993.*

²⁰¹- *Cour d'appel de Rouen, 5 septembre 1996, BTL, 1997, page 508.*

²⁰²- *E. du PONTAVICE et P. CORDIER, op. Cit. H14.*

résulte de cette construction que la charge de la preuve pèse non pas sur l'ayant droit, mais sur le transporteur, qui doit démontrer qu'il a fait diligence.

Ainsi, selon J. PUTZEYS, en matière de soins à donner à la marchandise "le transporteur maritime reste tenu d'une diligence parfaite". Car si le transporteur apporte la preuve qu'il a exercé une diligence raisonnable, qu'il a agi en transporteur consciencieux, en bon père de famille, alors il ne sera pas responsable des avaries constatées à l'arrivée.

Cela étant, il faut noter que pour certaines marchandises comme les animaux vivants, le capitaine est déchargé de l'obligation de soin personnel. D'ailleurs, il est spécifié dans tous les connaissements qu'en aucune circonstance il ne leur devra de l'eau ou de la nourriture. C'est au chargeur d'y pourvoir. Mais les soins généraux qui dépendent du seul capitaine ne peuvent, être évités par lui.

Même si les Règles de Hambourg et le DCCM ne contiennent aucune disposition concernant les soins que le transporteur ou le capitaine doit à la marchandise au cours du transport, celui-ci doit garder et soigner d'une façon appropriée les marchandises qui lui ont été confiées. C'est ce qui ressort des dispositions de l'article 5 des Règles de Hambourg et de l'article 221 du DCCM.

Ce silence du DCCM, n'est pas absolue puisque son article 221 rend le transporteur responsable de toutes pertes ou avaries²⁰³ occasionnées aux marchandises tant qu'elles sont sous sa garde à moins qu'il ne prouve la force majeure.

En droit français tout au long d'opération du transport, l'obligation de soins du transporteur en ce qui concerne les soins à la marchandise est affirmée avec la plus grande netteté. Cette obligation est formulée d'une façon assez précise dans l'alinéa 2 de l'article 3 de la Convention de

²⁰³ "Sont réputées avaries, tous dommages ou pertes subis par le navire, la cargaison et le fret conjointement ou séparément, ainsi que toutes dépenses extraordinaires faites pour eux au cours de l'expédition maritime".

Bruxelles de 1924 : "le transporteur sous réserve des dispositions de l'article 4, procédera de façon appropriée et soigneuse à la garde aux soins des marchandises transportées", et par l'article 38 du décret de 1966.

Cependant, le transporteur doit des soins à la marchandise au cours de l'ensemble des opérations qui concernent le transport, et plus particulièrement celles qui ont trait au voyage proprement dit.

Ainsi, cette obligation est formulée d'une manière assez précise dans l'alinéa 2 de l'article 3 de la convention de Bruxelles de 1924'' le transporteur sous réserves des dispositions de l'article 4, procédera de façon appropriée et soigneuse...à la garde, aux soins...des marchandises transportées''.

De le même sens, le projet de réforme (dernier alinéa de l'article 108²⁰⁴), s'inspirant de la convention de Bruxelles et de la loi française (l'article 38 du décret d'application).

De ce qui précède on peut déduire que le transporteur ou le capitaine ne doit à la marchandise que des soins généraux sauf instructions contraires du chargeur. En conséquence les transporteurs insèrent dans leurs connaissements des clauses selon lesquelles ils seront déchargés de soins personnels (l'exemple type du connaissement C.M.C.M/ COMANAV²⁰⁵. En fait, ces soins varient beaucoup d'une marchandise à l'autre. Ils englobent notamment le bon fonctionnement du système de réfrigération du navire si la marchandise, par exemple, doit rester constamment réfrigérée ou congelée²⁰⁶.

²⁰⁴ L'article 108 énonce " nonobstant, toute clause contraire, le transporteur procède de façon appropriée et soigneuse...à la garde à bord....de marchandise''.

²⁰⁵ " Le capitaine et le transporteur n'assument aucune responsabilité dans les opérations d'embarquement et de débarquement des animaux vivants confiés au navire. Ils ne répondent ni de la maladie ni des accidents ou de la mortalité, en cours de transport, quelles qu'en soit la cause et que les animaux voyagent en cale ou sur le pont. Ils ne sont tenus de leur fournir ni de l'eau ni la nourriture ni aucun service ou soin. Le capitaine se réserve du chargeur la présence d'un convoyeur des animaux vivants''

²⁰⁶ V. pour un envoi de langoustes, CA Douai 19 oct. 1973 : DMF 1974, 94.

Chapitre VI : le transbordement :

Outre les soins précités, le transporteur doit cette fois-ci procéder à des soins d'une nature particulière. Il arrive que le voyage soit interrompu, le transporteur doit s'occuper du destin de la marchandise quelle que soit la cause de l'interruption.

En effet, la marchandise doit parvenir à destination par le navire sur lequel elle a été embarquée. Néanmoins, le transbordement comme soin à apporter à la marchandise devient une mesure tantôt indispensable, tantôt utile par les nécessités courantes du transport maritime. C'est pourquoi le législateur a pris soin d'imposer au transporteur l'obligation de transborder la marchandise. En effet, l'article 215 du DCCM pose une règle sévère en la matière en disposant que dans tous les cas où un navire a été consigné, le fréteur (le transporteur) ne peut en fournir un autre, à moins que, par suite d'un cas de force majeure, ce navire se perde ou devienne innavigable après le commencement du voyage²⁰⁷.

Dans le même sens l'article 235 du même dahir dispose que "dans le cas de blocus du port pour lequel le navire est destiné, ou d'une autre force majeure qui l'empêche d'entrer dans ce port, le capitaine est tenu, s'il n'a pas reçu d'ordres ou si les ordres qu'il a reçus ne peuvent être mis à exécution, d'agir au mieux des intérêts des chargeurs soit en se rendant dans un port voisin, soit en revenant au port de départ.

Cette sévérité du DCCM s'explique à notre avis par le fait que le dahir ne fait pas de distinction entre le contrat de transport et le contrat d'affrètement, et par conséquent, on peut estimer que l'article 215 ne vise

²⁰⁷- Cette sévérité du DCCM s'explique par le fait que le Dahir ne fait pas de distinction entre le contrat de transport et le contrat d'affrètement au voyage. En effet, dans le contrat d'affrètement, c'est le navire qui est pris en considération, donc on peut estimer que l'article 215 ne vise que le contrat d'affrètement, raison pour laquelle cet article n'a jamais été considéré comme étant d'ordre public.

que le contrat d'affrètement, et c'est la raison pour laquelle cet article n'a jamais été considéré comme étant d'ordre public²⁰⁸.

Quant au droit français, ce sont les articles 40 et 47 du décret de 1966 qui ont affirmé qu'en cas d'interruption du voyage, le transporteur ou son mandataire doit, à peine de dommage et intérêt faire diligence pour assurer le transbordement de la marchandise et son transport jusqu'au port de destination prévu²⁰⁹. Cette obligation pèse sur le transporteur quelle que soit la cause de l'interruption²¹⁰: par ces termes, l'article 40 détermine la portée et le poids de l'obligation du transporteur.

La Convention de 1924 n'a rien prévu à cet égard, pourtant, à notre sens, il ne fait aucun doute que le transporteur doit assurer la continuité du voyage par un autre navire ou un autre moyen approprié, lorsque le navire sur lequel la marchandise est transportée n'est plus apte à faire le voyage. Ce devoir fait partie de son obligation exprimée ainsi par la Convention (article 3) "procéder de façon appropriée et soigneuse au transport, à la garde, aux soins des marchandises transportées ...".

Nous pouvons affirmer, aussi, que dans le cas d'empêchement du transporteur de livrer la marchandise au port de destination, celui-ci a le devoir de transborder la marchandise ; l'obligation qui en découle est une obligation de moyen²¹¹, certes, mais une obligation forte car, s'il a négligé de transborder, le transporteur est présumé en faute.

Notons enfin que l'article 47 de la loi française de 1966 nous donne une précision pertinente qu'on ne trouve pas en droit marocain. Il s'agit des

²⁰⁸ A.MARGHICH, *transport maritime de marchandises en droit marocain, thèse, volume I*, 5 juin 1993 Page 210.

²⁰⁹- *Cour d'appel de Paris*, 6 novembre 1980, cite par M. REMOND GOUILLOUD, *Op. Cit.*, n°562 ; J.M.M., 1981, page 726.

²¹⁰- *Cassation*, 15 octobre 1974, BTL, 1975, page 142 ; OMF, 1975, page 142, dans cette affaire, la Cour de cassation a appliqué l'article 40 de la loi française à un transport France! Algérie mais en observant que les parties n'avaient pas contesté son application.

²¹¹- R. RODIERE, *op. cit.*, tome II, 530. 913R. RODIERE, *op. cit.*, tome II, n° 434.

frais de réexpédition de la marchandise : la loi française précise que ces frais sont dus par la marchandise lorsque l'interruption du voyage est due à un cas d'exonération de responsabilité du transporteur. Dans tous les autres cas, ils sont à la charge du transporteur.

Ainsi, les clauses, dans les connaissements des lignes régulières, autorisent souvent le capitaine et le transporteur à transborder en tout temps et lieu sur un autre navire tout ou partie des marchandises sans être tenu d'en aviser le chargeur ou le destinataire²¹².

Sur ce point le projet de réforme²¹³ reprend les solutions retenues par les articles 40 et 47 du décret d'application de la loi française du 18 juin 1966. Ceci étant, l'obligation de transborder est le corollaire d'obligation fondamentale du transporteur qui s'est engagé à conduire les marchandises à destination. Toutefois, se pose ici le problème de la qualification de cette obligation de transbordement qui pèse sur le transporteur, est ce qu'on peut la considérer comme une obligation de moyen ou de résultat ?

En fait, cette obligation est qualifiée une obligation de moyen dont la responsabilité du transporteur, dans ce cas, n'est pas automatiquement engagée s'il n'a pas effectué le transbordement, mais dans l'échelle des obligations de moyens c'est une obligation forte car l'esprit du texte engage à considérer que s'il a négligé de transborder, le transporteur est présumé en faute²¹⁴.

l'article 286 du projet de réforme dispose que « en cas d'interruption du voyage, le transporteur ou son mandataire doit, à peine de dommages-intérêts, faire diligence pour assurer le transbordement de la marchandise et son transport jusqu'au port de destination prévu. Cette obligation pèse sur le transporteur quelle que soit la cause de l'interruption. Les frais de transbordement et le fret dû pour achever le transport de la marchandise sont à la charge de la marchandise lorsque

²¹² Exemple connaissance C.M.C.R/ COMANAV dans son article 6-8.

²¹³ en disposant dans son article 119 « '' qu'en cas d'interruption du voyage, le transporteur ou son mandataire doit, à peine de dommage et intérêts, faire diligence pour assurer le transbordement de la marchandise et son transport jusqu'au port de destination prévu. Cet article met à la charge du transporteur une obligation de transborder dans tous les cas où il y a un empêchement de poursuivre le voyage, qu'elle qu'en soit la cause.

²¹⁴ LAMY transport, 1992, Tome III, n°5474 page 733.

l'interruption est due à l'un des cas d'exonération de responsabilité énumérés à l'article 290 de la présente loi. Les mêmes frais sont à la charge du transporteur dans tous les autres cas. Dans tous les cas, le transporteur conserve le fret pour le voyage entier.

On peut déduire, donc que le projet de réforme a utilisé le terme " doit " au lieu du terme " peut " et, par conséquent, on peut conclure que l'obligation de transbordement est une obligation de résultat sous peine d'engager la responsabilité du transporteur si ce transbordement était une mesure indispensable pour sauver la marchandise d'une telle circonstance relative à la navigabilité.

Ainsi, la question des soins dus à la marchandise pose un autre problème spécial celui dans le cas où la marchandise doit être transbordée du navire sur lequel elle a été chargée à un autre navire.

Dans ce cas, comme dans le transport multimodal, il faut savoir quelles sont les obligations du transporteur qui a pris la marchandise en charge au départ, c'est-à-dire sur le premier navire, pour les dommages subis par la marchandise lors du trajet effectué sur le second navire.

La réponse dépend, dans une large mesure, de la raison qui a entraîné le transbordement c'est-à-dire si le transbordement a été prévu dès l'origine, par exemple, parce que le navire qui a chargé la marchandise ne fait pas escale dans le port auquel elle est destinée, les obligations du transporteur initial dépendent de la convention des parties, que reflètent les documents sur lesquels elles ont contracté, ou bien le chargeur a prévu deux contrats successifs mais distincts ; l'un avec le premier transporteur, l'autre avec le second transporteur, généralement en chargeant un transitaire du port où le transbordement est prévu, de veiller à la réexpédition, en faisant des réserves s'il constate des avaries ou des manquants dans la marchandise transbordée, afin de sauvegarder un recours éventuel contre le premier transporteur. Dans ce cas, chacun des transporteurs n'a la responsabilité des marchandises que pendant le temps où il en a la garde ; et le transitaire n'est responsable que s'il commet une faute. Il faut préciser ici, qu'en cas de connaissance direct; le transbordement est nécessaire. Le transbordement dans ce cas implique l'existence de Plusieurs transporteurs sauf si le transporteur transborde Sur un navire lui appartenant.

En outres, si le transbordement, sans avoir été prévu dans le contrat, était prévisible pour le transporteur, il est certain que ce transporteur sera

responsable du second transporteur, qu'il s'est substitué, et des avaries qui se seraient produites pendant les opérations de transbordement .

Enfin, si le transbordement était imprévisible, par exemple s'il a été rendu nécessaire par un événement de mer, le capitaine doit comme dans tous les cas de transbordement, veiller sur l'acheminement de la marchandise jusqu'à sa destination réelle, ainsi que le prescrit l'article 40 du décret du 31 décembre 1966²¹⁵.

Mais qu'en est-il de la charge financière du transbordement ?

L'article 47 du même décret, susmentionné, répond et règle le problème de la charge financière du transbordement comme suit : "En cas de transbordement sur un autre navire en application de l'article 40 ci-dessus, les frais du transbordement et le fret dû pour achever le déplacement de la marchandise sont à la charge de la marchandise lorsque l'interruption était due à des cas d'exonération de responsabilité énumérés à l'article 27 de la loi sur les contrats d'affrètement et de transport maritimes (cas exceptés). Les mêmes frais sont à la charge du transporteur dans les autres cas. Dans un cas comme dans l'autre, le transporteur conserve le fret prévu pour le voyage entier²¹⁶.

²¹⁵ "En cas d'interruption du voyage, le transporteur ou son représentant doit, à peine de dommages-intérêts, faire diligence pour assurer le transbordement de la marchandise et son déplacement jusqu'au port de destination prévu. Cette obligation pèse sur le transporteur quelle que soit la cause de l'interruption".

²¹⁶ P.VEAUX-FOURNERIE, *Contrat de transport de marchandises*, Document 1 de 1, *Juris Classeur Transport Cote* : 03,1993 Fasc. 1257.

Partie III:

Les obligations du transporteur

À la fin du voyage

Les obligations du transporteur, à l'arrivée du navire au port de déchargement peuvent se ramener à trois, plus ou moins rigoureuses à savoir : la ponctualité, le déchargement et la livraison.

Chapitre I : la ponctualité :

On a parfois dit qu'en matière de transport maritime, il n'y avait pas véritablement de délai de livraison ; ceci a été confirmé sur le plan juridique²¹⁷. Cependant, les Règles de Hambourg disposent que le transporteur doit livrer la marchandise dans le délai prévu, et qu'en l'absence de stipulation contraire il doit livrer dans un délai raisonnable.

Ainsi, traduit : "On entend par durée voyage, le laps de temps qui s'écoule entre le moment où le navire quitte le port où commence le voyage et le moment où il arrive au port où se termine le voyage".

De même, l'obligation du transporteur de procéder " de façon appropriée et soigneuse ... au transport²¹⁸, contenue d'une manière implicite dans les articles 218 et 221 du DCCM²¹⁹, et d'une manière explicite dans l'article 3 de la Convention de 1924 et l'article 38 du décret de 1966, lui impose certainement de faire diligence dans le temps pour livrer la marchandise²²⁰.

Cependant, il y a retard à la livraison lorsque la marchandise n'a pas été livrée au port de déchargement prévu par le contrat de transport maritime dans les délais expressément convenus ou, à défaut d'un tel

²¹⁷- P. BONASSIES, *droit positif français*, DMF, 1994 n° 59.

²¹⁸- "International Conférence on j3Pace Rééquipements for Spécial Trade Passenger Ship 1973, Document IMCO (actuel OMI), page 18.

²¹⁹- *Le DCCM 1919 ne visa pas les problèmes relatifs a la durée du voyage, de ce fait, la demande en réparation pour retard échappe a la loi maritime et se trouve soumise aux reg/las de droit commun sauf pour les transports.*

en effet, l'art 254 du DCCM qui fait partie du titre 1er du contrat de transport en général, mentionne effectivement le retard comme un dommage engageant la responsabilité du transporteur dans le cas prévu.

²²⁰- P. BONASSIES, *droit positif français*, DMF, 1994, n°59.

accord, dans le délai qu'il serait raisonnable d'exiger d'un transporteur diligent compte tenu des circonstances de fait²²¹.

Par nature, et malgré les progrès de la navigation, le transport par mer ne peut pas garantir une parfaite ponctualité. Il n'y a donc retard que si le navire arrive à destination après l'expiration d'un délai « raisonnable », à moins que les parties aient prévu, dans leur contrat, une date précise de livraison, ou, du moins, que le chargeur ait prévenu le transporteur de l'urgence de l'envoi²²².

Au surplus, le problème du retard, qu'il provienne de l'embarquement, de la durée du voyage, ou du débarquement, ne se pose pas à l'état autonome lorsque la marchandise (par exemple des denrées périssables) arrive avariée parce que le transport a été plus long que prévu).

On relève alors des différences sensibles entre les régimes juridiques du transport maritime de marchandises. C'est ainsi que les textes français internes²²³ ne font aucune allusion à l'obligation de ponctualité du transporteur maritime. Il semble, en effet, difficile de rattacher une telle obligation, même conçue comme une simple obligation de moyens, au texte très général de l'article 38 du décret du 31 décembre 1966.

On considère donc généralement que, de ce fait, la responsabilité du transporteur maritime pour retard ne peut être engagée que suivant le droit commun de la responsabilité civile,²²⁴ ce qui permet au transporteur d'insérer dans le connaissement des clauses de non-responsabilité ou de limitation de responsabilité, valables en dehors des cas de dol ou de faute lourde.

Mais la Convention de Bruxelles, à la différence de la loi du 18 juin 1966, qui vise, dans son article 28 « les pertes ou dommages subis par les marchandises », emploie une expression plus extensive en y ajoutant les

²²¹ *Mémoire pour l'obtention du Diplôme du Cycle d'Expertise Comptable Préparée par : Mlle Siham SAMHANE sous le thème L'ELABORATION D'UNE CARTOGRAPHIE DETAILLEE DES RISQUES SPECIFIQUE AU SECTEUR DU TRANSPORT MARITIME MAROCAIN CAS DU TRANSPORT DES MARCHANDISES (CARGO)*

²²² *V. a contrario, CA Rouen 13 oct. 1988 : DMF 1990, 36 et 1991, 96, obs. P. Bonassies*

²²³ *L. 18 juin 1966 et D. 31 déc. 1966*

²²⁴ *R. Rodière et E. du Pontavice, Droit maritime, Précis Dalloz, 11e éd. 1991, n° 363.*

Dommmages « concernant » les marchandises (art. 4.5). Les conséquences dommageables du retard du transporteur doivent donc être assimilées à des avaries et soumises, de ce fait, à la responsabilité légale prévue par la Convention, avec ses limitations et ses causes d'exonération, mais sans clause contraire possible²²⁵.

Les Règles de Hambourg consacrent de nombreuses dispositions au problème du retard, en le définissant (art. 5.2), et en lui appliquant un régime spécifique de dommages-intérêts (art. 6.1.b), limités « à deux fois et demie le fret payable pour les marchandises ayant subi le retard, mais n'excédant pas le montant total du fret payable en vertu du contrat de transport de marchandises par mer » (V. également, art. 19 s. pour les formalités requises au cas de retard de la marchandise)²²⁶.

L'étude du droit positif sur cette question nécessite la distinction de deux situations, d'une part, lorsqu'un délai a été convenu (section I) et, d'autre part, lorsque le transporteur déclare expressément qu'il ne garantit aucun délai du transport (section II).

Section I : Le délai de transport a été convenu

Le délai peut être exprès ou tacite. Il doit être respecté. A ce propos, l'obligation qui incombe au transporteur est une obligation contractuelle, une obligation de résultat. En s'engageant expressément à charger la marchandise sur le premier navire prévu, le transporteur s'engage à respecter un délai très bref²²⁷.

Sur le plan juridique, si la Convention de 1924 n'a pas établi de

²²⁵ Cass. Com. 20 févr. 1990 : DMF 1990, 682 et 1991, 145, obs. P. Bonassies ; l'arrêt rejette le pourvoi formé contre un arrêt de la Cour d'appel de Paris, en date du 4 décembre 1987 : DMF 1989, 113, note R. Achard et 1991, 145, obs. P. Bonassies.

²²⁶ P.VEAUX-FOURNERIE, *Contrat de transport de marchandises*, Document 1 de 1, *Juris Classeur Transport Cote* : 03,1993 Fasc. 1257.

²²⁷ - Cour d'appel Fédéral de New York, 7 mars 1975, 1975 AMC 697, cite par P. BONASSIES, *Jurisprudence étrangère, Etats-Unis*, OMF, 1979, page

dispositions express relatives au retard²²⁸, il n' en est pas de même pour les Règles de Hambourg (article 5, §2) qui disposent qu'il y a retard à la livraison lorsque les marchandises n'ont pas été livrées au port de déchargement prévu par le contrat de transport par mer, dans le délai expressément convenu, ou à défaut d'un tel accord, dans le délai qu'il serait raisonnable d'exiger d'un transporteur diligent compte tenu de circonstances de fait. Ainsi, les Règles de Hambourg prévoient qu'il y a retard chaque fois que les marchandises n'ont pas été livrées au port de déchargement prévu par le contrat de transport par mer dont le délai a été expressément convenu.

Par conséquent, l'obligation pour le transporteur d'acheminer la marchandise d'un port à un autre sans retard est devenue une obligation légale à laquelle il ne peut se soustraire par des stipulations contractuelles.

Cependant, il faut noter qu'en dépit des mentes des Règles de Hambourg, celles-ci ne sont pas exemptes de reproches, en particulier pour ce qui concerne la durée du voyage.

Nous avons vu qu'il y a retard selon les deux textes à défaut de livraison selon le délai convenu, c'est donc le libre arbitre des parties contractantes qui déterminera le délai de livraison : le chargeur et le transporteur fixeront d'un commun accord (par consentement mutuel) un tel délai, Cette règle, posée par les Règles de Hambourg, consiste à dire que le transporteur n'est responsable du retard qu'a défaut de livraison dans le délai qu'il fixera en accord avec le chargeur. Dans ce cas, il est tout a fait possible au transporteur de stipuler dans le contrat de longs délais qui lui permettent dans tous les cas de livrer à temps.

D'autre part, comme la liberté contractuelle dans la fixation de tel délai

²²⁸- *La convention de 1924 n'a pas envisagé expressément de règles relatives à la réparation des préjudices que pourraient subir le propriétaires de la cargaison du fait d'un retard dans la livraison d'une marchandise, cependant les termes "perte ou dommage cause aux marchandises ou les concernant", dont le transporteur est responsable d'après cette convention peuvent englober du dommage dû au retard voir dans ce sens G. AUCHTER, les Règles de Hambourg, DET n°1.v.11, page 1. 45.; K. NUBUKPO, La convention des Nations Unies 10 ans après, OMF. 1989, page 538.*

n'est limitée d'aucune manière, on peut se demander si le transporteur n'a pas le droit d'assortir ces délais convenus de quelques exceptions relatives aux cas de mauvais temps, de grève, d'encombrement du port ...²²⁹, comme c'est le cas de l'article IV.4, connaissance COMANAV, qui stipule : "le transport des marchandises est effectuée sans aucune garantie de délai. Les dates d'escale du navire figurant dans les circulaires horaires ou avis du transporteur, ne sont données qu'à titre indicatif et leur inobservation, quelles qu'en ... soient la cause et les conséquences, n'engage pas la responsabilité du capitaine ou du transporteur".

B - Le délai de transport n'a pas été convenu :

Contrairement à la situation précédente, il s'agit ici d'une obligation de moyen. Le transporteur est tenu d'une obligation de faire diligence. En effet, lorsque le délai n'a pas été expressément convenu entre les parties, les Règles de Hambourg précisent que le délai serait "le délai raisonnable exigé d'un transporteur diligent compte tenu des circonstances de fait" (article 5-2).

Sans aucun doute, c'est à la jurisprudence qu'il appartiendra d'apprécier et déterminer dans une large mesure le délai raisonnable.

Par exemple : la jurisprudence a considéré comme normal un délai de transport de 44 jours pour un transport "Chine/France"²³⁰, un délai de 36 jours de Hong Kong à la Réunion²³¹.

²²⁹ - G. AUCHTER, *Les Règles de Hambourg*, R.D. T, 1979, page 150 et s. ; Voir aussi, O, BENFADEL, *Problématique pour un pays en voie de développement La Tunisie et les Règles de Hambourg*, 1978. Thèse Aix-en-Provence 1980, page 63 : Qui écrit à ce propos que l'article 5-2 des Règles de Hambourg risque de ressusciter en partie certaine négligence clause "contre lesquelles les chargeurs sont partis en croisade depuis le début de ce siècle".

²³⁰- Tribunal de Marseille, 8 janvier 1993, DMF, 1994, n°38

²³¹- Tribunal de la Havre, 14 septembre 1993, BTL, 1993, page 739.

Ainsi, la cour de Lyon a condamné un transporteur ayant mis 6 mois pour faire parvenir à Vera Cruz (Mexique) des marchandises embarquées au Maroc²³².

En revanche, un délai de trois mois pour effectuer un transport de Milwaulky "U.S.A" à Marseille a été considéré comme normale compte tenu des nombreuses escales effectuées dans des ports très encombrés²³³.

Quoiqu'il en soit l'appréciation des juges doit tenir compte des aléas de la navigation maritime. En effet, il n'est pas inutile de rappeler ici que tout voyage en mer peut comporter des événements inattendus, quoique prévisibles, empêchant transporteur d'exécuter son obligation contractuelle.

Le transporteur, en principe, n'est pas responsable du délai, mais il le devient en cas de délai abusif et déraisonnable.

Chapitre II : le déchargement :

Le déchargement, comme pour le chargement, est l'ensemble des opérations matérielles tendant à réaliser le désarrimage de la marchandise, il consiste à débarquer depuis le bord les marchandises pour être déposées selon les cas, soit sur allège, ou directement sur un autre moyen de transport .cette opération est le préalable nécessaire pour opérer la livraison , c'est l'opération qui met fin au contrat du transport.²³⁴ Cette obligation incombe au transporteur aux termes de

²³²- Cour d'appel de Lyon, 31 octobre 1980, BTL, 1981, page 12.

²³³- Cour d'appel d'Aix-en-Provence, 4 Avri11980, inédit cite in Lamy93 n° 5478. cite aussi in BTL, 1999, page 111.

²³⁴ Mémoire pour l'obtention du Diplôme du Cycle d'Expertise Comptable Préparée par : Mlle Siham SAMHANE sous le thème L'ELABORATION D'UNE CARTOGRAPHIE DETAILLEE DES RISQUES SPECIFIQUE AU SECTEUR DU TRANSPORT MARITIME MAROCAIN CAS DU TRANSPORT DES MARCHANDISES (CARGO)

l'article 218 du D.C.C.M qui dispose que " le capitaine doit prendre les marchandises le long du bord aux frais de l'armateur, et au port de destination, les présenter sous palan au réceptionnaire". Autrement dit, Le déchargement est l'opération matérielle qui consiste dans la mise à terre des marchandises une fois qu'elles ont été désarrimées. Il peut s'effectuer de deux manières : Soit directement de bord à quai ; soit les marchandises sont déchargées d'abord sur allèges ou sur des chalands pour qu'elles soient ensuite conduites à quai. Ce dernier mode de déchargement à l'avantage de dispenser le navire d'attendre une place à quai.

En revanche, les règles de Hambourg restent muettes Sur l'obligation du transporteur de procéder au déchargement. Mais le projet de réforme en parle dans son article 108-1 dont il prévoit que " notwithstanding toute clause contraire, le transporteur procède de façon appropriée et soigneuse.... au déchargement de la marchandise".

Au déchargement, l'entrepreneur de manutention se verra transmettre avant l'arrivée du navire les informations sur la marchandise lui permettant de fournir les moyens en équipement et en équipes nécessaires.

Ainsi, l'article 38 du décret du 31 décembre 1966, impose au transporteur la responsabilité du déchargement, sans qu'il puisse s'y soustraire par une clause contraire ; et la Convention de Bruxelles (art. 2) contient la même règle. La Cour de cassation²³⁵ en a conclu que le transporteur était responsable des dommages causés aux marchandises lors du débarquement, non seulement par la faute de son équipage, mais aussi par la faute des agents de l'entreprise de manutention. Car, même s'il ne l'a pas choisie, cette entreprise doit travailler sous l'autorité du capitaine²³⁶.

²³⁵ Cass. Com. 2 oct. 1990 : DMF 1991, 504 et 1992, 150, obs. P. Bonassies

²³⁶ P.VEAUX-FOURNERIE, *Contrat de transport de marchandises*, Document 1 de 1, *Juris Classeur Transport Cote* : 03,1993 Fasc. 1257.

Pratiquement parlant, après avoir déchargé les marchandises, l'entreprise de manutention peut mettre les marchandises à l'ayant droit ou au destinataire.

Ainsi, la réception des marchandises est une opération qui comprend à la fois un acte juridique et un acte matériel. Ainsi, par l'acte matériel, le transporteur transfère la détention des marchandises au réceptionnaire, ceci se fait à travers la livraison des marchandises au réceptionnaire, et par l'acte juridique transfère les risques à ce réceptionnaire.

L'entrepreneur de manutention désignera une personne habilitée à procéder aux réserves contradictoires et à signer les procès verbaux.

L'entrepreneur doit également vérifier les plaques et surtout l'état des scellés et la conformité de leurs numéros avec les documents.

En ce qui concerne les marchandises dangereuses, l'entrepreneur procédera en plus à la vérification de la conformité des étiquettes ainsi qu'à leur remplacement en cas de besoin. En fait, une fois la marchandise est sécurisée, le manutentionnaire peut la délivrer au destinataire.²³⁷

Toutefois, se posent les problèmes des connaissements mentionnés, de la part des transporteurs, par des clauses de déchargement d'office. Ce dernier peut-on le considérer comme valable du point de vue juridique ?

Certes, cette clause a changé de sens. Dans un premier temps, elle désignait que le capitaine peut, pour ne pas attendre indéfiniment, décharger d'office la marchandise lorsque le réceptionnaire ne se présente pas à l'arrivée du navire pour la recevoir. Aujourd'hui, cette fonction n'a plus généralement de raison d'être, car l'accroissement des agences maritimes et la consignation obligatoire partout dans le monde ont comblé le vide qui a existé jadis dans les ports de débarquement. Dans un deuxième temps, cette clause prenait la forme d'une autorisation donnée par le chargeur ou destinataire au capitaine de choisir, pour son compte, au port de destination, le manutentionnaire qui opérait le déchargement.

²³⁷ *Mémoire pour l'obtention du Diplôme du Cycle d'Expertise Comptable Préparée par : Mlle Siham SAMHANE sous le thème L'ELABORATION D'UNE CARTOGRAPHIE DETAILLEE DES RISQUES SPECIFIQUE AU SECTEUR DU TRANSPORT MARITIME MAROCAIN CAS DU TRANSPORT DES MARCHANDISES (CARGO).*

Ainsi, lorsque cette clause est combinée avec une clause de non-responsabilité, elle implique nécessairement que l'entrepreneur de manutention est requis par le destinataire de la marchandise.

Vue sous cet angle, cette clause doit disparaître. Comme on l'a montré ci-haut, les Règles de Hambourg imposent au transporteur de procéder sous sa responsabilité au chargement et au déchargement de la marchandise. On ne saurait donc admettre qu'une quelconque clause puisse limiter la responsabilité du transporteur aux cales du navire. Pour reprendre les termes de messieurs Rodiere et Du Pontavice : « Il n'est plus question que le capitaine choisisse pour lui le manutentionnaire. Cette fiction, car il ne s'agissait pas d'autre chose que d'un artifice destiné à esquiver les responsabilités, ne pourra pas se maintenir... ».²³⁸

Ceci étant, une fois débarquée, la marchandise nécessite un certain traitement quant à sa mise sous terre plein (section I), dans les hangars portuaire (section II), ou en encore dans des magasins sous douane (section III), en vue de préparer sa livraison effective.

Section I : La mise sur terre-plein :

Pour des soucis de bonne gestion portuaire, une fois les marchandises débarquées, ils sont immédiatement déplacés loin du quai, sur terre plein.

La mise sur terre-plein consiste à déplacer les marchandises depuis les quais pour être déposées dans des espaces portuaires ou assimilés. Il concerne uniquement les marchandises les moins vulnérables aux conditions météorologiques. Les plus fragile par contre, sont déplacés dans des locaux bien protégés appelé hangars.

²³⁸ F.MAHJOUR, *L'IMPUTABILITÉ DE LA FAUTE DU MANUTENTIONNAIRE ET LA COMPLEXITÉ DU CONTENTIEUX MARITIME*

Section II : La mise dans les hangars :

Les hangars sont des grandes plates formes protégées dans les enceintes portuaires destinés à recevoir les marchandises en attente de livraison Est considérée comme mise sous hangar pour les marchandises débarquées tout déplacement de ces marchandises depuis les quais jusqu'à être déposées dans des espaces protégés. Ce déplacement est une opération purement matérielle.

Section III : La mise dans des magasins sous douane

Avec la croissance accru des échanges internationaux, il devient de plus en plus compliquer de maintenir les marchandises en dépôts de l'enceinte portuaire en attendant l'accomplissement des formalités douanières. Ainsi pour décongestionner les ports l'administration des douanes autorise désormais la création des entrepôts magasin de dédouanement en dehors des ports.²³⁹

Toutefois, Les opérations de déchargement de toute marchandise se fait, moyennant un pointage contradictoire, matérialisé par des bordereaux de pointage dûment signés et cachetés par le manutentionnaire et le bâtiment ou son représentant²⁴⁰. L'exploitant prend en charge les marchandises dans l'état où elles lui ont été remises ».

En ce sens que l'acconier avant de prendre en charge les marchandises doit effectuer le pointage, vérifier l'état des marchandises en comparaison avec l'état décrit sur le manifeste et si nécessaires établir un état différentiel.

Ceci étant, Le pointage est une opération qui matérialise la prise en charge par l'acconier des mains du bord, des marchandises débarquées au port de destination, Il consiste à une reconnaissance physique de la marchandise en quantité et en qualité.

Cependant, cette opération ne consiste pas seulement à l'établissement d'un support documentaire (feuille de pointage-), chaque fois que la marchandise passe des mains du transporteur maritime à la SODEP mais encore faut-il que cette opération soit effectuée avec la plus grande

²³⁹ *La réalisation des opérations d'acconage*

²⁴⁰ *Article 77 du nouveau règlement d'exploitation du port de Casablanca.*

précision et le maximum de fiabilité. C'est pourquoi, un pointage quantitatif rigoureux mais surtout qualitatif doit être effectué et des réserves précises prises simultanément et contradictoirement sur l'état des marchandises remises à la l'aconier²⁴¹.

Ainsi, imposé par une règle impérative, le transporteur ne peut pas s'exonérer des risques résultant du déchargement en s'appuyant sur une clause du connaissement, selon laquelle les opérations s'effectuent, aux risques et périls du chargeur. Autrement dit, le transporteur est responsable de l'opération et sera tenu des indemnités mises à sa charge pour les pertes et avaries survenues à la marchandise, ceci même si les dockers ou stevedores ont procédé au désarrimage, et participé à la confection des palanquées et commis des fautes au cours de ces opérations²⁴².

D'une manière, générale, le déchargeant; se fait par la mise à quai : le navire vient se ranger contre le quai du port, le manutentionnaire met à la disposition du navire, le matériel nécessaire, ou l'autorise à utiliser ses propres moyens et les marchandises sont descendues à terre. Mais il arrive tantôt que le débarquement s'effectue le long du bord en rade ou au milieu du port sur allèges ; tantôt sans aucune intervention, à l'aide de canalisation de l'intérieur du navire à l'extérieur de celui-ci.

Le déchargement prend fin au moment où la totalité de la marchandise est mise à quai ou sur des allèges; il a lieu dans le port convenu par les parties. Cependant il se peut qu'un événement non-imputable au navire empêche le capitaine d'accoster au port convenu afin de décharger les cargaisons.

Toutefois, le capitaine et le transporteur sont autorisés à débarquer les marchandises à toute autre place du port qui leur paraîtra convenable ou le voyage sera terminé et le fret acquis. Le chargeur ou le destinataire supportera tous frais et risques résultant pour les marchandises de la décision du capitaine ou du transporteur".

Cependant, de telles clauses sont valables en droit maritime marocain. En effet, l'article 235 du D.C.C.M. a prévu dans les cas de blocus du port pour lequel le navire est destiné ou autre cas de force majeure qui

²⁴¹ *La réalisation des opérations d'aconage.*

²⁴² *Cour d'appel de Rabat, 3 Février 1953, DJ/.F. 1953, p. 451.*

L'empêche d'entrer dans ce port, Le capitaine est tenu s'il n'a pas reçu d'ordre qu'il a reçu ne peuvent être mis en exécution d'agir au mieux des intérêts du chargeur soit en se rendant dans un port voisin soit en revenant au port de départ.

La même disposition est reprise par l'article 126 du projet de réforme.

En outre, Les textes ont fait du déchargement une obligation à assumer juridiquement par le transporteur et dont il ne peut s'exonérer. à commencer par l'article 3 (2) de la convention de Bruxelles qui dispose: « Le transporteur (...) procède de façon appropriée et soignée (...) au déchargement des marchandises transportées».

Ce pendant, dans la pratique actuelle de nos ports et avec l'instauration du système d'unicité de manutention, le problème de responsabilité post palan et ante palan n'existe plus. Désormais, la manutention à bord et à quai est de la responsabilité de la société de manutention. Toutefois, il y a lieu de signaler que ces opérations peuvent être accomplies non seulement pour le compte du Transporteur, mais aussi pour le compte des chargeurs et des destinataires. Il faut donc à chaque fois voir si l'entrepreneur de manutention agit pour le compte des ayants droits ou celui du transporteur : c'est en effet la question endémique du droit maritime.²⁴³

Il faut, noter enfin que le déchargement n'est qu'une opération matérielle et peut ou non coïncider avec la livraison qui est un acte juridique.

Chapitre III : la livraison :

Le contrat de transport comporte la particularité d'être un contrat triangulaire. Il se distingue par le fait qu'il comporte trois parties : le transporteur, l'expéditeur et le destinataire. Malgré les débats qu'a suscités la qualité du destinataire, il est admis par la doctrine et la jurisprudence dominante, qu'il devient partie au contrat par son

²⁴³ *La réalisation des opérations d'acconage, exposé sous la direction F. BOUGHHA, professeur à la faculté de droit de Fès.*

adhésion au contrat de transport, et on considère qu'il en est ainsi lorsqu'il accepte de prendre livraison de la marchandise.

Ainsi, si la prise en charge marque le début de l'exécution du contrat de transport, le transporteur redoublera d'efforts et d'attention pour s'acquitter de cette dernière partie de l'exécution du contrat qui est la livraison des marchandises. C'est, en même temps, l'opération qui marque la fin de l'obligation de garde et de conservation qui pèse sur le transporteur

En fait, le transporteur cherche toujours à avancer le moment au il remet les marchandises entre les mains du destinataire, ce qui va entraîner pour lui la fin du contrat de transport. C'est cela qui est important pour lui : mettre fin à sa responsabilité. Mais cette opération se déroule en deux phases : la présentation de la marchandise par le transporteur au destinataire, et son acceptation par celui-ci.

Compte tenu de ce qui précède, par son concept et son processus la livraison marque la fin du contrat de transport et c'est grâce à cette opération qu'il se libère définitivement de ses obligations contractuelles voire professionnelles. il faut tout d'abord aborder la notion de livraison, qui est plus complexe qu'on pourrait le croire, (section I), pour analyser, ensuite, les formalités de la livraison (section II), évoquer le cas particulier, mais fréquent dans les ports africains (section III), où le transporteur est obligé, par la législation locale, de remettre la marchandise à un organisme ayant le monopole de la manutention dans le port, généralement un organisme étatique ou semi-étatique (section III), pour arriver, enfin, à répondre aux différents problèmes ou questions que suscite l'opération de livraison en général(section VI).

Section I : notion de livraison :

Certes, en absence de définition légale du concept de livraison, cette peut être se définit comme l'acte par laquelle le transporteur accomplit son obligation fondamentale en remettant au destinataire (ou a son représentant), qui accepte la marchandise qu'il a déplacée a cette

intention²⁴⁴.

Ainsi, nous avons vu, donc, que le Maroc, en principe, est l'un des pays doté d'un organisme monopolistique en matière de manutention. Cela à des incidences extrêmement importantes sur le concept de la livraison. En effet, l'intervention d'un acconier en situation de monopole et dont les fonctions sont précisées par son cahier des charges met l'observateur devant un double choix:

- soit il considère que la livraison est effectuée au déchargement entre les mains de l'acconier²⁴⁵ ;

- soit il considère que la livraison est effectuée entre les mains du destinataire²⁴⁶, ce qui semble plus conforme à la définition donnée par R. RODIERE²⁴⁷. Celui-ci considère que la livraison suppose le concours des volontés du transporteur et du destinataire. Elle se matérialise par l'enlèvement des marchandises auxquelles procéda le destinataire qui en prend possession et l'emporte. Cependant, il ne faut pas confondre les deux actes : la livraison qui est un acte juridique et l'enlèvement qui est un acte matériel.

Dans la pratique, entre le moment où la marchandise quitte le navire et celui où le destinataire la sort du port, il s'écoule un laps de temps plus ou moins long pendant lequel la marchandise ne se trouve plus entre les mains du transporteur, et pas encore entre celles du destinataire, mais dans les locaux d'un entrepreneur de manutention monopolistique.

²⁴⁴- R. RODIERE, *op. cit.*, tome II, n° 545 ; Cassation, 17 novembre, 1992, BTL, 11 janvier 1993.

²⁴⁵- Article 5 "Responsabilité de IA RAPC (DDEP), en cas de dommage résultant de l'exploitation", Annexes document n04, page 330-334 ; R. ZAHROU, *Le rôle du transport maritime dans le commerce international, compétitivité externe du Maroc, Mémoire DES, 1994, Casablanca.*

²⁴⁶- Cour suprême, 11 février 1985, dossier n° 87/4273, inédit (en arabe) navire "KETAMA".

²⁴⁷- Cour suprême, 11 mai 1985, R.M.D., 1987, page 11.

S'agissant de la doctrine, P. BOULOY²⁴⁸ et E. Du PONTAVICE²⁴⁹ considèrent que l'intervention de l'organisme public à monopole met nécessairement fin à l'exécution du contrat de transport maritime. La livraison est ici mélangée de droit et de fait²⁵⁰. Comme le dit si justement A. CHAO: "la livraison maritime est une notion fixe dans un espace variable"²⁵¹. Ces points de vue ont été fortement suivis par la jurisprudence. La Cour d'appel de Paris a jugé que la remise de la marchandise à l'autorité portuaire disposant d'un monopole légal vaut livraison au regard du transporteur²⁵².

Cependant, la Cour d'Aix a admis que "l'intervention d'une entreprise monopolistique s'impose à tous et met fin au contrat de transport, sans même qu'il soit nécessaire de rechercher si le connaissement contenait une clause de déchargement d'office"²⁵³.

Comme le relève M. le Professeur Bonassies, cela condamne certains arrêts, qui avaient décidé que la livraison était réalisée par la simple remise du bon d'enlèvement au destinataire. Ainsi, la remise au destinataire, ou à son représentant, du document permettant de retirer la marchandise ne peut donc valoir, tout au plus, que présomption de livraison, susceptible de preuve contraire si la marchandise n'a pas pu être retirée²⁵⁴.

Ceci étant, le transporteur maritime est responsable de la marchandise. Il supporte une obligation de résultat par ailleurs, il fait recours à un manutentionnaire pour remettre dans les délais normaux et à l'endroit précis, les marchandises qui lui ont été confiées. Alors le

²⁴⁸- R.RODIERE, op. cit., tome 1, n°545

²⁴⁹- P. BOULOY, note sous arrêt Cour de Paris, 10 juillet 1981, DMF, 1981, page 723.

²⁵⁰- Y. TASSEL, note sous arrêt, Cassation, 5 juillet 1994, navire "Casablanca", DMF, 1994, page 648.

²⁵¹- A. CHAO, La livraison, notion fixe dans un espace variable, BTL, 1994, page 516 et s.

²⁵²- Cour d'appel de Paris, 7 juillet 1992, navire "Douala", OMF, 1993, page 312; voir aussi, DMF, 1990, page 143.

²⁵³- Cour d'appel d'Aix-en-Provence, 11 mai 1989, BTL, 1990, page 345.

²⁵⁴ D. 31 déc. 1966, art. 50, modifié par D. n° 69-679, 19 juin 1969 : *Journal Officiel* 22 Juin 1969 : JCP G 69, III, 35729.

manutentionnaire et un préposé du transporteur, et supporte par extension la même obligation de résultat que ce dernier.²⁵⁵

En fait, le rôle du capitaine, quant à la livraison des marchandises, consiste à veiller au bon déroulement des opérations de désarrimage de la marchandise, de son déchargement et de sa livraison selon les usages du port. De même le code des douanes fait obligation à tout capitaine du navire arrive dans la zone du rayon maritime des douanes, de présenter à première réquisition des agents de l'administration, l'original du manifeste du navire²⁵⁶.

La délivrance des marchandises est, donc, l'opération qui consiste à remettre les marchandises prises en charges par le manutentionnaire aux destinataires. Le lien qui peut unir la délivrance et la réception est que : la réception de la marchandise est le fait que le manutentionnaire prend la marchandise en charge des mains du transporteur, et la délivrance c'est lorsqu'il remet cette même marchandise au destinataire final. En effet, le manutentionnaire pour se protéger, il prend toutes les réserves contre le bord pour tous les manquants constatés contradictoirement sur le mauvais état de ces marchandises.

Section II : Formalités de la livraison :

Etant un acte juridique, la livraison ne peut se réaliser qu'après l'accomplissement de certaines formalités juridiques et matérielles.

Ainsi, En simplifiant, on peut dire que la livraison exige certaines formalités que ça soit dans la relation " transporteur- manutentionnaire " ou celle lie le transporteur- destinataire, ou bien manutentionnaire- destinataire : c'est ainsi que nous allons voir si le transporteur à l'obligation d'aviser les ayants droits de l'arrivée de la marchandise (paragraphe I), ainsi que de donner des instructions au

²⁵⁵ *Mémoire pour l'obtention du Diplôme du Cycle d'Expertise Comptable Préparée par : Mlle Siham SAMHANE sous le thème L'ELABORATION D'UNE CARTOGRAPHIE DETAILLEE DES RISQUES SPECIFIQUE AU SECTEUR DU TRANSPORT MARITIME MAROCAIN CAS DU TRANSPORT DES MARCHANDISES (CARGO).*

²⁵⁶- My. L EL ALAOUI, *Droit Douanier au Maroc, genèse et évolution, édition Livre in Sina, 1996, page 158 et s.*

manutentionnaire relatives à la livraison juridique et matérielle (paragraphe II). Toutefois, la remise du connaissement doit être faite par un porteur légitime, destinataire ou autre (paragraphe III).

Paragraphe I : l'obligation du transporteur d'aviser les ayants Droits de l'arrivée de la marchandise :

Il semble logique d'exiger du transporteur (ou du consignataire du navire dans le port d'arrivée) qu'il prévienne le destinataire de la prochaine arrivée de la marchandise, afin qu'il puisse prendre, en temps utile, ses dispositions, notamment auprès d'un consignataire de la cargaison ou d'une entreprise de manutention, pour l'enlèvement de la marchandise.

En principe, les textes (D.C.C.M., Le projet de réforme, les Règles de Hambourg) sont muets sur ce point important. Ce mutisme des textes peut, a priori, nous faire accepter qu'il n'existe pas d'obligation pour le transporteur maritime d'adresser un avis d'arrivée au destinataire.

Ceci va à l'encontre du code de commerce général marocain qui est antérieur au D.C.C.M. et qui prévoit dans son article 86 que : "Le voiturier doit notifier immédiatement au destinataire l'arrivée des choses transportées".

Pour la jurisprudence marocaine, c'est l'acconier qui a l'obligation d'aviser le destinataire et en l'absence d'un acconier ayant le monopole²⁵⁷, c'est le transitaire qui, devra le faire. C'est ce qui ressort d'un jugement du tribunal de Casablanca en date du 4 juillet 1950²⁵⁸ qui a jugé "qu'en l'absence au port marocain de destination d'une organisation telle que la

²⁵⁷ *Quand il n'y a pas de monopole de l'acconage, les usagers ont le choix entre les différentes entreprises d'acconage installées. Au port C'est le cas aujourd'hui du port de KENITRA dont l'expérience d'acconage libre a débuté par un arrêté du ministère des travaux publics du 26 Novembre 1965 qui mettait fin au contrat de gérance de la Société Kénitricenne d'acconage et de manutention, et instaurait la liberté de l'acconage. Voir MAURE-MKINSI Marie-Paule « L'acconage au Maroc », Aspects pratiques et juridiques, Mémoire de D.E.S. Casablanca 1985, p. 55.*

²⁵⁸ *Tribu. De Casablanca 4 juillet 1950, DHF 1952 page 40, voir aussi, C.A de Rabat, 26 octobre 1955, DMF 1956 page 431.*

manutention marocaine, le transitaire a pour obligation de prévenir immédiatement le destinataire de l'arrivée des marchandises à quai et de prendre toutes mesures utiles pour leur conservation".

Ainsi, la pratique confirme que le transporteur avise l'acconier et ce dernier avise le destinataire. En fait, les choses se déroulent de la manière suivante : Au départ du navire, un agent de compagnie envoie au port d'arrivée, un message qui s'appelle "l'avis de trafic" à la capitainerie. Il indique la date d'arrivée du navire, le plan d'arrimage et le matériel nécessaire au débarquement, éventuellement il sera précisé le fret à percevoir. Cet avis d'arrivée de la marchandise donne à l'acconier la possibilité d'organiser son travail : d'après la programmation des navires, le chef d'exploitation répartit les postes disponibles entre les navires, de manière à faciliter pour le mieux les opérations de chacun de ceux-ci et à assurer le meilleur rendement possible des installations portuaires. Il donne, aussi, les instructions utiles pour que chaque navire soit mis à quai à l'emplacement convenable. Ensuite, le chef d'exploitation remet chaque soir à l'acconier monopoliste, au port de déchargement, la liste des navires sur lesquels, il aura à s'opérer le lendemain. Ainsi, l'acconier, de sa part, fait connaître chaque soir à la capitainerie, l'avancement des travaux²⁵⁹.

Pourtant, les transporteurs, qui veulent limiter leurs obligations, et qui se fondent sur le fait que les journaux locaux dans le port de destination, ou les journaux professionnels, signalent régulièrement les navires attendus, avec l'indication du consignataire du navire, ou de l'agence de la compagnie de navigation, introduisent volontiers dans les connaissements une clause les dispensant d'aviser les destinataires, qui peuvent être, il est vrai, très nombreux. La jurisprudence, aussi, a longtemps considéré cette clause comme valable²⁶⁰.

Toutefois, certaines décisions exigeaient que le transporteur, ou l'entreprise de manutention choisie par le capitaine, prévienne le destinataire au cas de circonstances exceptionnelles, telles que des troubles graves dans le port de destination, ou simplement le risque de

²⁵⁹ Arrêté viziriel du 13 juillet 1932, articles 1 et 7.

²⁶⁰ CA Aix 14 juin 1966 : DMF 1967, 463.

perte d'une marchandise congelée au cas d'interruption de la chaîne du froid²⁶¹.

Cependant, la question serait réglée si la jurisprudence confirmait la position prise par certains tribunaux de commerce, qui ont estimé que la clause dispensant le transporteur d'aviser le destinataire de l'arrivée de la marchandise était nulle, au moins dans le régime interne, comme contraire à l'article 29 de la loi du 18 juin 1966, interdisant au transporteur de limiter contractuellement sa responsabilité²⁶².

Paragraphe II : l'obligation de la remise du connaissement par un Porteur légitime, destinataire ou autre :

Le transporteur ne doit, normalement, faire délivrer la marchandise qu'au porteur légitime du connaissement. Comme ce document est établi en plusieurs originaux, l'accomplissement du premier connaissement présenté pour l'enlèvement de la marchandise annule les autres connaissements. Le transporteur, qui livrerait la marchandise à une personne qui ne présente pas un connaissement régulier, engagerait sa responsabilité à l'égard du porteur légitime du connaissement²⁶³.

Comme on ne peut pas, pour autant, laisser la marchandise dans le navire, ou à l'abandon dans un entrepôt du port, la pratique a imaginé le procédé des lettres de garantie ; c'est-à-dire que celui qui se présente, sans connaissement, pour retirer la marchandise, qui est généralement un intermédiaire connu sur la place (ce qui limite grandement les risques de fraude), obtient livraison en échange d'un engagement de sa part, souvent cautionné par une banque, de remettre le connaissement dès qu'il lui parviendra, et de couvrir la responsabilité du transporteur au cas où un tiers se présenterait, pour retirer la même marchandise avec un connaissement régulier.

²⁶¹ Cass. com. 17 mars 1969: Bull. civ. IV, n° 97 ; DMF 1969, 495.

²⁶² V. T. com. Marseille 18 févr. 1971 : DMF 1971, 559. T. com. Paris 25 janv. 1978 : DMF 1979, 28).

²⁶³ Cass. com. 31 mars 1987: Bull. civ. IV, n° 82 ; DMF 1988, 451.

Paragraphe III : l'obligation du transporteur de donner des Instructions au manutentionnaire

La livraison est sans doute l'une des phases les plus importantes puisqu'elle met fin à l'intervention de l'entrepreneur.

Dans tous les cas, le transporteur ou son agent donnera les instructions à l'entrepreneur de délivrer la marchandise soit à l'ayant droit en apposant une mention sur l'exemplaire du connaissement original soit à un transporteur terrestre.

Le réceptionnaire se présente à l'entrepreneur avec les documents attestant de son droit sur la marchandise après avoir, le cas échéant, reconnu la marchandise et effectué sa déclaration au service de la douane.²⁶⁴

L'entrepreneur, après avoir pris connaissance des documents présentés par le réceptionnaire, émet un bulletin de livraison. Avant cela, il vérifie que les frais supplémentaires de gardiennage ou autres ne sont pas à la charge du réceptionnaire.

L'entrepreneur, enfin, effectue la livraison matérielle de la marchandise en émettant un bulletin de livraison dont un exemplaire est remis à ce réceptionnaire.

En cas d'avaries ou de manquants, un constat de livraison est établi contradictoirement entre l'entrepreneur et le réceptionnaire.

L'entrepreneur, au cours de la livraison doit en fait établir tous les documents attestant de la livraison et transmettre les informations à son cocontractant.

En pratique, la livraison est souvent faite contre remise au magasinier de l'acconier d'un « bon à délivrer », qui peut résulter aussi de l'apposition d'un cachet sur le connaissement présenté par le destinataire ou son représentant à l'agent du navire. Mais ce bon atteste seulement que le fret et les frais à l'arrivée ont été payés ; il ne dégage pas le transporteur des pertes ou avaries de la marchandise. En effet, par ce « bon à

²⁶⁴ Georges Valère d'ALMEIDA, *Gestion des terminaux à conteneurs. Université d'Abomey-Calavi, Bénin - Maîtrise professionnelle 2009*

délivrer » le destinataire ne manifeste pas son acceptation de la marchandise. L'acceptation par le destinataire ou son représentant implique la faculté d'en vérifier l'état et le contenu et d'assortir son acceptation de réserves avant de prendre possession de la chose livrée. C'est la vérification des marchandises qui permet au destinataire ou son représentant de faire ses réserves, c'est-à-dire de constater les dommages qu'il pourra notifier au transporteur dans le délai légal.²⁶⁵

Section III : Livraison à une entreprise portuaire Monopolistique :

Le Maroc est l'un des pays dans lesquels la manutention portuaire est une pratique monopolistique²⁶⁶. En effet, l'entreprise qui charge au décharge dans l'un des ports 41 marocains²⁶⁷ n'a pas à se préoccuper d'un manutentionnaire. L'autorité a mis en place un dispositif qui en tient lieu et que le transporteur doit utiliser tel quel. Ainsi, le transporteur, eu égard à la situation de monopole de l'ODEP, n'a aucune maîtrise des opérations d'acconage et ne peut en être tenu pour responsable. Ses droits et ses obligations résultent d'un cahier des charges, dont l'article 5, notamment, définit et limite sa responsabilité vis-à-vis des ayants droit à la marchandise qui est recoupponnée par l'acconier au débarquement au entreposée dans ses magasins²⁶⁸. C'est un problème embarrassant, qui concerne essentiellement les ports d'Afrique, ou du moins certains d'entre eux. Nombre d'Etats africains, en effet, ont décidé de confier à un organisme public ou semi-public le monopole des opérations de manutention dans leurs ports. Dans ces conditions, le capitaine se trouve contraint de remettre la marchandise, à destination, à ces organismes. Mais ceux-ci ne présentent pas toujours un connaissance régulier,

²⁶⁵ *L'exécution du contrat d'acconage Encadré par : Mme BOUGHA*

²⁶⁶ - Parmi d'autres pays, on trouve Algérie, le Benin, le Brésil, le Canada.

²⁶⁷ - Sauf Nador et Kenitra au l'acconage est libre.

²⁶⁸ - *Caur suprême*, 10 septembre 1986, dossier n° 94676, RAGS, 1970-1997, 1997, page 49; *Tribunal Casablanca*, 7 juillet 1953, DMF, 1954, page 8.

refusent même parfois de signer des lettres de garantie, et ne se préoccupent souvent pas de faire des réserves si la marchandise a subi des avaries apparentes, ou s'il y a des manquants. Et, lorsque le destinataire reçoit les marchandises des mains de cet organisme, il est généralement trop tard pour faire des réserves utiles²⁶⁹. Le plus grave est qu'il est difficile, voire impossible en fait, de mettre en œuvre la responsabilité de ces intermédiaires. Il faut donc que quelqu'un supporte les conséquences de cette situation, soit le transporteur, soit le destinataire (Sur la distinction entre cette pratique et le procédé de la « décharge directe », qui permet au transporteur, lorsque l'administration des douanes donne son accord, de livrer directement la marchandise au destinataire, à condition que le chargeur l'ait autorisé, procédé qui ne soulève aucune objection²⁷⁰. Les arrêts des cours d'appel se sont divisés en présence de ce problème. Les uns ont pris parti pour le destinataire, en considérant que, quelles que soient les circonstances, le transporteur est responsable de ne pas avoir remis la marchandise au destinataire réel, et de ne pas avoir exigé la présentation du connaissement. Le transporteur doit au moins prouver qu'il a remis la marchandise à l'intermédiaire qui lui était imposé, dans l'état et la quantité indiqués au connaissement²⁷¹.

Mais la plupart des décisions penchent dans l'autre sens, c'est-à-dire qu'elles estiment que la responsabilité du transporteur ne peut pas être engagée, alors qu'il a agi sous la contrainte²⁷². Cette solution peut être justifiée de deux façons : si on est dans le cadre juridique de la Convention de Bruxelles, le transporteur maritime, n'étant responsable que « de palan à palan », sa responsabilité ne peut pas être recherchée pour des opérations postérieures au déchargement sous palan²⁷³. Sinon,

²⁶⁹ V. par exemple, CA Rouen 6 févr. 1986 : DMF 1988, 40 et 1989, 156, obs. P. Bonassies. - CA Aix 17 déc. 1986 : DMF 1988, 43.

²⁷⁰ V. T. com. Marseille 12 avr. 1988 : DMF 1990, 143, obs. P. Bonassies. - CA Paris 21 sept. 1988 : DMF 1990, 89.

²⁷¹ CA Aix 27 févr. 1980 : DMF 1980, 736. - CA Paris 9 mai 1984 : DMF 1985, 729, note J.-J. Ollu.

²⁷² V. par exemple, CA Bordeaux 12 juill. 1984 : DMF 1986, 28, note R. Achard.

²⁷³ V. par exemple, CA Paris 10 juill. 1981 : DMF 1981, 723, note P. Bouloy. - CA Paris 8 juill. 1982 : DMF 1982, 754, note R. Achard.

on peut invoquer le « fait du prince » pour exonérer le transporteur de sa responsabilité, même s'il manque la condition d'imprévisibilité (car le risque est bien connu dans les milieux maritimes), requise pour qu'il y ait force majeure²⁷⁴.

Cette position de principe peut cependant être modulée en fonction des circonstances. C'est ainsi qu'il a été jugé que :

- le chargeur ne peut pas reprocher au transporteur d'avoir remis la marchandise à l'entreprise portuaire monopolistique s'il était au courant de cette situation²⁷⁵.

- le chargeur (ou le destinataire) peut, au contraire, engager la responsabilité du transporteur, sans aucune objection, si une expertise même tardive permet d'affirmer que les avaries subies par la marchandise ont une cause antérieure au déchargement²⁷⁶.

- le chargeur peut exiger, du moins, que le transporteur qui veut se soustraire à sa responsabilité fasse la preuve de la contrainte qui a obligé le capitaine à livrer la marchandise à l'organisme portuaire monopolistique²⁷⁷.

Cependant, Toutefois, la relation existante entre cet organisme et les autres (armateurs, chargeurs, auxiliaires, etc.) n'est qu'une relation d'adhésion, dans laquelle la liberté contractuelle fait défaut, C'est la raison pour laquelle une nouvelle pratique doit prendre place. Il peut être stipulé au connaissement que le transport des marchandises à destination ou en provenance des ports marocains prendra fin à partir de la préhension matérielle de ces marchandises par cet organisme.

Cette solution a été déjà retenue par le tribunal de commerce de Marseille à propos d'un transport soumis à la convention de 1924 sur les connaissements. Le tribunal a jugé - qu'il est permis au transporteur maritime de prévoir par une clause du connaissement qu'il ne sera responsable que depuis le chargement des marchandises à bord jusqu' au

²⁷⁴ V. CA Aix 20 mars 1986 : DMF 1988, 466. - CA Paris 31 déc. 1989 : DMF 1991, 97, obs. P. Bonassies.

²⁷⁵ CA Aix 29 mars 1988 : BTL 1988, 680 : DMF 1989, 157, obs. P. Bonassies.

²⁷⁶ CA Paris 29 avr. 1982 : DMF 1983, 274. CA Aix 29 nov. 1985 : DMF 1987, 370.

²⁷⁷ (CA Aix 12 avr. 1985 : DMF 1986, 613, note P.-Y. Nicolas et 1987, 133, obs. P. Bonassies).

déchargement"²⁷⁸. Donc, rien n'empêche les transporteurs nationaux ou étrangers faisant escale dans les ports marocains, pour détendre leurs intérêts, d'insérer dans leur connaissance ce genre de clauses.

Ainsi, la Cour de cassation a été amenée à intervenir dans le débat. Pour elle, le principe est que le transporteur est libéré de sa responsabilité si le capitaine s'est vraiment trouvé dans l'obligation de remettre la marchandise à l'intermédiaire que les autorités locales lui imposent²⁷⁹.

De leur côté, les transporteurs prennent l'habitude d'insérer dans les connaissements concernant des marchandises destinées à l'Afrique, une clause par laquelle leur responsabilité ne peut pas être engagée si le capitaine a été contraint de remettre la marchandise à un organisme portuaire monopolistique. Et les Règles de Hambourg consacrent expressément cette solution (art. 4. 2. b. iii) en décidant que les marchandises cessent d'être sous la garde du transporteur et, par conséquent sous sa responsabilité si le capitaine a dû les livrer « à un organisme portuaire ou autre tiers auquel elles doivent être remises conformément aux lois et règlements applicables au port de déchargement »²⁸⁰.

Dans le même sens, les règles de Rotterdam (article 12 -b) disposent que " Si la loi ou la réglementation du lieu de livraison exige qu'il remette les marchandises à une autorité ou à un autre tiers auprès duquel le destinataire pourra les retirer, le transporteur est responsable des marchandises jusqu'à leur remise à cette autorité ou à ce tiers.

Les mêmes règles (article 12 -3) disposent que « Afin de déterminer la durée de la responsabilité du transporteur, les parties peuvent convenir du moment et du lieu de la réception et de la livraison.

Par l'accomplissement de la livraison, le transporteur maritime marque la fin juridique au contrat de transport et à sa responsabilité, et c'est à ce moment là que l'ayant droit à la marchandise jugera de la façon dont il avait accompli sa mission.

²⁷⁸- Tribunal de commerce de Marseille, 26 mars 1982, DMF, 1983, page 120.

²⁷⁹ Cass. Com. 13 juin 1989 : DMF 1991, 228, note R. Achard et 1992, 152, obs. P. Bonassies. - 20 févr. 1990 : Bull. civ. IV, n° 51 ; BTL 1990, 563 ; DMF 1991, 144, obs. P. Bonassies.

²⁸⁰ P.VEAUX-FOURNERIE, *Contrat de transport de marchandises, Document 1 de 1, Juris Classeur Transport Cote : 03,1993 Fasc. 1257.*

La livraison de marchandises est, donc, un acte très important dans le cadre d'un contrat de transport maritime, les procès ayant la livraison comme point de mise traduisent bien cette importance.

Certes, le monopole accordé aux organismes d'Etat sur les activités portuaires, notamment l'activité de manutention est d'acconage, avait des incidences graves sur l'intérêt du sujet, voire sur la pratique de la livraison même. Ce monopole à conduit, à certaine époque, les armateurs à considérer les ports marocains comme étant des ports à risque pour leur responsabilité.

Toutefois, et en application des Règles de Hambourg (actuellement applicables dans le transport international), lorsque la marchandise est remise à destination au manutentionnaire, le destinataire est un tiers et, en vertu du connaissement (contrat de transport maritime), il est juridiquement lié au transporteur contre lequel il a une action directe en responsabilité pour perte, dommage ou retard des marchandises.

Toujours en vertu du connaissement, le transporteur doit indemniser le destinataire (porteur du connaissement) et se retourner, selon le cas, contre le manutentionnaire, même si les dommages ou pertes ont eu lieu à terre, ou contre le chargeur/fournisseur si le connaissement a une force probante absolue et que le dommage ou la perte n'ont pas pour cause la manutention. C'est le droit maritime applicable en matière de transport maritime international régi par les Règles de Hambourg. On peut conclure, donc, que L'ODEP ne reçoit pas la marchandise pour le compte de l'armateur, mais en vertu de son droit de monopole des opérations d'acconage²⁸¹.

Ceci étant, la livraison des marchandises à l'arrivée du navire à destination soulève de nombreuses difficultés. Et c'est nous allons voir dans la section suivante.

Section VI : les différents problèmes relatifs à la Livraison :

La livraison des marchandises suscite pour la pratique de nombreuses interrogations. Pour analyser tous les contours juridiques et pratiques de

²⁸¹- Cour de cassation, 9 décembre 1997, BTL, 1.998, page 62.

cette opération et essayer de faire ressortir les difficultés et problèmes qui jalonnent son processus, il nous a parait nécessaire de poser les questions suivantes et d'y répondre :

- Quand et où et à qui doit-on livrer la marchandise ?
- Comment doit se faire la livraison effective de la marchandise ?
- Qu'est-il des clauses de livraison insérées dans les connaissements ?
- Qu'est-il de la livraison de la marchandise en l'absence du Connaissement ?
- Qu'est-il de la livraison de la marchandise en cas de refus Du destinataire de la recevoir ?
- La livraison, est une opération purement juridique ? Ou elle est aussi matérielle (déplacer les marchandises et les remettre entre les mains de ses ayants-droits) ? Autrement dit, S'agit-il d'un acte matériel (dans ce cas, la livraison est un acte d'ordre physique, c'est-à-dire se confond avec l'opération de déchargement ? S'agit-il d'un acte d'ordre juridique (nécessitant "acceptation du destinataire pour le transfert de la garde de la chose) ou mixte résultant d'un compromis entre les deux approches ?²⁸²

-§ Quand et où et à qui doit-on livrer la marchandise ?

La livraison est généralement effectuée au port de destination prévu et exceptionnellement dans un autre port non convenu. Mais quant à la détermination du moment de la livraison, elle a été et demeure une question complexe, en ce sens que les textes marocains en la matière, ont dans le passé et jusqu'à ce jour manque de netteté. D'autant plus que dans l'usage du portuaire maritime marocain, l'opération de la livraison est concrètement assez délicate à réaliser. En effet, dans la majorité des ports marocains, l'intervention d'un acconier en situation de monopole et

²⁸²- y. TASSEL, *Droits maritimes, tome I, Juris-Service 1995, page 307* ; Cassation, 17 novembre 1992, navire *Rolina* DMF, 1993, page 563, note BONASSIES, cassant Cour d'appel d'Aix-en-Provence 25 septembre 1990, BTL, 1991, page 441 note PESTEL - DEBORD ; Gour d'appel d'Aix-en-Provence 24 janvier 1992, navire *II AI Al Hoceima*, DMF, 1992, page 194, note P. BONASSIES ; Gour d'appel d'Aix-en-Provence 15 janvier 1993, navire *"Jonethen J."* DMF, 1993, page 361, obs. Y. TASSEL

dont les fonctions sont précisées par un cahier de Charges met l'observateur devant un double choix : soit considérer que la livraison est effectuée au déchargement aux mains de l'acconier (aujourd'hui S.O.D.E.P), soit au moment de la livraison effective au destinataire.

La situation devient plus complexe par l'intervention d'autres professionnels (consignataire, transitaire, commissionnaire de transport) dont le recours est incontournable dans la réalité.

En fait, Dès l'arrivée du navire au port de destination, le transporteur doit délivrer les marchandises à qui de droit. Ce principe est prévu par les articles 245, 246 et 247 du DCCM. Il résulte de ces dispositions que c'est à partir du connaissement qu'on détermine le destinataire, le réceptionnaire ou le déclamateur²⁸³ de la marchandise.

En principe, le lieu de la livraison est le port de déchargement. La détermination de ce port a une importance capitale en matière maritime car, comme nous l'avons vu, le port de déchargement a des incidences importantes sur le droit applicable à l'exécution du contrat²⁸⁴. D'où, l'extrême importance de le déterminer avec précision. .

En effet, la livraison est généralement effectuée au port de destination prévu et, exceptionnellement, dans un port non convenu²⁸⁵, ou dans un port à option²⁸⁶. Le port de déchargement est déterminé par la convention des parties.

Le DCCM, de sa part, est plus précis. Ainsi, pour donner raison à ceux qui, à l'époque, l'avaient qualifié de novateur²⁸⁷, celui-ci dispose dans son article 210 que "le connaissement doit exprimer:" ... le lieu de destination ...".

²⁸³- *Infra*, *Le bénéficiaire de la livraison*, n° 519.

²⁸⁴- *Supra*, *Le port de déchargement comme indice de localisation*, n° 64.

²⁸⁵- *Notamment en cas de déroutement*, *Infra*, n° 421,

²⁸⁶- *le port a option : représente une situation fréquents pour les connaissements émis en exécution d'un contrat d'affrètement. Avec les règles de Hambourg le port a option a intégré les autres critères de rattachement stipulés par la convention.*

²⁸⁷- J. BONAN, *Les idées maitresses du dahir formant code de commerce Maritime*, *Revue juridique de l'union française*, 1951, page 220.

De même, dans son article 218, le DCCM dispose que "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 présenter sous palan aux réceptionnaires".

A l'instar du DCCM, les Règles de Hambourg (article 15-1) sont beaucoup plus précises et énumèrent toute une série d'éléments qui doivent figurer sur le connaissement. Parmi ces éléments, ceux concernant le voyage à effectuer : " ... 1.g le port de déchargement prévu dans le contrat de transport par mer"

Dans la pratique les connaissements indiquent toujours le port de déchargement, qui n'est d'ailleurs pas, et de plus en plus avec le transport multimodal, le lieu de livraison de la marchandise. Sur les connaissements, souvent, le lieu de livraison de la marchandise figure dans les cases "destination finale:" ou Port de déchargement".

Quant à la détermination du moment de la livraison, elle a été et demeure une question complexe par le manque de clarté des textes, par les interprétations divergentes et par la multiplicité de la pratique selon les places maritimes.

S'agit-il de l'instant où la marchandise sera enlevée par le porteur régulier du connaissement ? Cet instant se déterminera en fonction de la pratique du port de déchargement. En effet, nous savons que l'enlèvement de la marchandise peut se produire dans la cale du navire, le long du navire "sous palan", dans les entrepôts du transporteur ou de son agent et, comme c'est le cas au Maroc et dans bien d'autres pays, dans les magasins d'un organisme public qui s'insère entre la livraison de la marchandise par le transporteur et la réception de celle-ci par son ayant droit.

En effet, en fonction des ports de destination, des pratiques, des lois et des usages dans ces ports, les transporteurs maritimes ont introduit dans leur connaissement le maximum de clauses. Leur objectif est de prévenir les mauvaises surprises que le voyage maritime peut les amener à rencontrer. Par ailleurs, ils risquent de se heurter à un grand nombre

d'entreprises monopolistiques. Or, dans, le contexte marocain, cette situation n'est pas sans risque pour le transporteur car il se trouve en face d'un opérateur qu'on lui a imposé et sur lequel il n'a aucune emprise²⁸⁸.

- § Comment doit se faire la livraison effective de la Marchandise ?

Dans un ordre chronologique, c'est la dernière obligation qu'effectue le transporteur. Le destinataire représenté par le consignataire de la cargaison a déjà pu être en contact avec sa marchandise en procédant à l'échange du connaissement contre le bon à délivrer, lorsque, avisé de son arrivée, il a dû éventuellement prendre des mesures conservatoires lors de la visite en douane, mais ces opérations ne constituent pas la livraison.

Afin d'obtenir la livraison effective, le réceptionnaire présente à l'acconier le bon à délivrer, mention inscrit sur le connaissement ou, à défaut une facture commerciale, le magasinier pour sa part, vérifie que toutes les taxes d'acconage ont été payées. Par la suite, le réceptionnaire ne pourra obtenir le visa de l'acconier qu'une fois que les droits à la charge de la marchandise auront été réglés.

Ainsi, la livraison est précédée d'un pointage dont les résultats seront inscrits sur le constat de livraison ou bon à enlever, signé par le manutentionnaire et le destinataire. En fait, si à la livraison, le réceptionnaire constate des avaries ou manquants, il pourra provoquer une expertise et faire figurer ses réserves sur le bon à enlever. Ce dernier marque la mise à la disposition effective du réceptionnaire.

- § Qu'est-il des clauses de livraison insérées dans les Connaissements ?

²⁸⁸- La jurisprudence les considère comme étant non pas des préposés du transporteur, mais des mandataires légaux des réceptionnaires. En ce sens, Cour d'appel d'Aix-en-Provence, 3 avril 1980, *Revue SCAPEL*, 1980, page 43.

A coté de ces problèmes cités ci-dessus, s'ajoute un autre problème relatif aux clauses de livraison insérées dans les connaissements des compagnies maritimes. Parmi ces clauses on peut citer :

- Clause de livraison sous palan²⁸⁹ : dont les colis seront reçus et délivrés à la diligence du capitaine, sous palan, le long du bord du vapeur, eux frais et risques de marchandise". En insérant une telle clause dans le contrat de transport, les parties entendent mettre fin à ce contrat au moment la marchandise vient de sortir des flancs du navire et d'être décrochée des élingues. Cette clause, qui est très répandue, indiquera qu'à l'embarquement les opérations de mise et reprise sous hangar, qui sont le préalable nécessaire de l'embarquement de la cargaison, sont effectuées par l'entrepreneur de manutention pour le compte de l'ayant droit à la marchandise, à savoir, suivant l'Incoterm choisi, pour le compte du vendeur ou de l'acheteur.

Au débarquement, cette clause signifie que l'obligation de livraison du transporteur maritime est exécutée dès qu'il met effectivement la marchandise à la disposition de l'ayant droit, en lui offrant la possibilité réelle de procéder sous palan à leur vérification et à leur réception.

Cela signifie que toutes les opérations accomplies par l'entrepreneur de manutention à partir du moment que la marchandise est à quai le sont pour le compte de l'ayant droit à la marchandise.

La validité de cette clause au regard des Règles de Hambourg est indiscutable. En effet, comme il a été signalé ci-haut, celles-ci n'interdisent nullement une telle clause. Elles se contentent seulement de limiter la période de responsabilité de la prise en charge à la livraison au destinataire conformément au contrat ou conformément aux lois et usages portuaires (art.4). Toutefois, l'application généralisée d'une telle clause conduirait parfois à des situations injustes. En liners terms, par exemple, la clause de réception sous palan ne correspond à rien de réel. En effet, dans ce type de transport, les marchandises sortent souvent

²⁸⁹ Y, TASSEL, *op. cit.*, thèse, n°221; N. BADRANI, *op. cit.*, page 255 ; P. Y. NICOLAS, note sous arrêt de la Cour d'appel de Rauen, 2 mai 1996, navire Hoegh Banniere, DMF, 1997, page 170 ; Cour d'appel de Paris, 9 novembre 1995, navire Nathalie Delmas, DMF 1996, page 736, note R. AGHARD ; En matière de transport par conteneur, Tribunal de commerce de Paris, 18 janvier 1995, BTL, 1995, page 537 ; Cour d'appel de Rauen, 14 février 1994, DMF, 1996, page 734, note Y. TASSEL; Cour d'appel d'Aix-en-Provence, 6 janvier 1994, DMF, 1994, page 771 ; Cour d'appel de Paris, 9 novembre 1995, navire "Nathan. Delmas".

Pêle-mêle des flancs du navire et sont triées sur quai par l'arrimeur ou sous hangar ou encore dans des magasins sous contrôle douanier par l'agent maritime. Le porteur du connaissement liner terms n'a donc accès à sa marchandise qu'après son triage qui s'effectue le plus souvent sous hangar ou dans des magasins sous contrôle douanier. Et c'est là qu'il devrait formuler ses réserves en présence des agents de douane lors de vérification de la marchandise. Dans ce cas, il serait notoirement injuste de limiter la responsabilité du transporteur à la phase sous palan, et de faire endosser le destinataire les risques de la manutention maritime alors qu'il n'a pas pris livraison effective de sa marchandise²⁹⁰

- Clause de livraison du pont; des navires : Elle se présente comme la précédente et aura doute les mêmes effets.

- Clause d'irresponsabilité avant ou après palan: La responsabilité du transporteur ou du capitaine ne commence qu'à la prise en charge sous palan et cesse à la remise sous palan, même dans le cas où un transporteur opère lui-même ou fait opérer l'embarquement et le débarquement.

- Clause de déchargement d'office²⁹¹ : Le débarquement aura lieu sans qu'il soit besoin d'en aviser le destinataire et les marchandises circonstances locales, en douane, à quai, dans les entrepôts ou en magasins publics ou particuliers, ou la mise à bord d'un autre navire ou au lazaret, le aux frais de marchandise".

Cette clause a pour but de permettre au capitaine un déchargement rapide.

Toutefois, les régimes conçus par les Règles de Hambourg et projet de réforme déclarent le transporteur responsable de la marchandise de la prise en charge à la livraison en donnant à cette dernière une notion très souple dont la livraison selon les rédacteurs des deux textes sera définie de la façon suivante :

- en remettant les marchandises au destinataire, ou

²⁹⁰ Roger Roland, « Qu'est-ce que la délivrance », *Mélanges offerts à Pierre Bonassies*, éd. MOREUX 2001, P. 319.

²⁹¹ A. MARGHIGH, *op. cit.*, page 275 ; Y. TASSEL, *op. cit.*, thèse, n° 221 ; G. MARAIS, *op. cit.*, page 65. ; *Gaur d'appel de Paris 21 septembre 1988, DMF, page 89 ; BTL, 1989, page 212.*

- dans le cas où le destinataire ne reçoit pas les marchandises du transporteur, en les mettant à sa disposition conformément au contrat ou aux lois ou usages de commerce considérés applicables au port de déchargement, ou
- en remettant la marchandise à une autorité ou autre tiers auquel elles doivent être remises conformément aux lois et règlements applicables au port de déchargement²⁹².

Ceci étant, de ces dispositions, il ressort que les parties au contrat de transport auront la possibilité de définir contractuellement les modalités de livraison.

Cependant, ces clauses de livraison insérées dans les connaissements au Maroc. Sur ce plan, il faut noter que sous l'empire du DCCM, aucune jurisprudence, qui aurait pris en considération les clauses de livraison insérées dans le connaissement des compagnies maritimes, ne peut être citée. Malgré le refus enregistré par les tribunaux marocains, ces clauses sont très fréquentes dans les connaissements.

Reste à savoir si les clauses énumérées ci-dessus pourront être valables dans les Règles de Hambourg qui sont venues remplacer le DCCM. Sur ce point, nous verrons que pour les transports nationaux et internationaux, on trouve les mêmes solutions.

Cependant, ces dispositions présentent quelques dangers par rapport à celles de la convention de Bruxelles de 1924. En effet, selon cette dernière, les opérations de chargement, arrimage, désarrimage, déchargement rentrent toujours dans le champ du transport maritime²⁹³. En conséquence, la compagnie de navigation ne peut se soustraire à ses obligations sus-rappelées quelles que soient les modalités de tarifs de fret appliqués (fret bord ou fret-quai).

Ceci étant, toute Clause d'un contrat de transport est réputée non écrite dans la mesure où elle prévoit que la livraison des marchandises est antérieure au moment où s'achève leur déchargement final conformément au contrat (article 12-3-b des règles de Rotterdam).

²⁹² Voir article 4 § 2.b des Règles de Hambourg et l'article 121 du projet.

²⁹³ Cf. 3-2 de la Convention..

-§ Qu'est-il de la livraison de la marchandise en l'absence du Connaissance ?

Si la livraison est une notion juridique, c'est grâce à l'apport du :
connaissance²⁹⁴, qui se présente alors comme un titre permettant à son
porteur de demander à entrer en possession d'une marchandise à
l'arrivée²⁹⁵.

Ainsi, la personne qui peut réclamer la livraison de la marchandise est
celle qui détient régulièrement le connaissance, soit comme destinataire
dont le nom figure au titre, soit comme endossataire d'un connaissance
à ordre, soit comme détenteur d'un connaissance au porteur.

Toutefois, il existe une distorsion entre l'acheminement des
marchandises à destination et celui des documents permettant de livrer
dans des conditions régulières. Cette distorsion engendre des surcoûts
(attente des navires, stationnement des marchandises,...etc.), qui sont
totalement inutiles. Et pour les éviter, la pratique marocaine admet,
depuis longtemps²⁹⁶ que le transporteur maritime pourra délivrer les
marchandises sans attendre l'arrivée du connaissance original contre
remise d'une lettre de garantie²⁹⁷.

La garantie simple est dans la pratique, donnée par le mandataire du
destinataire réel ou du chargeur (transitaire, consignataire,
commissionnaire de transportetc.) en cas d'absence de connaissance

²⁹⁴ Au Maroc, la première décision qui s'est prononcée sur la validité de la lettre de garantie de
déchargement est un arrêté de la Cour d'appel de Rabat du 10 octobre 1928, n° 33, 5^{ème}
volume, page 25.

²⁹⁵ C'est un titre justificatif de son droit. En effet, nous avons vu que Le connaissance
représente la marchandise de sorte que la détention du connaissance équivaut à la
possession de la marchandise avec tous les effets que la possession peut emporter.

²⁹⁶ Au Maroc, la première décision qui s'est prononcée sur la validité de la lettre de garantie de
déchargement est un arrêté de la Cour d'appel de Rabat du 10 octobre 1928, n° 33, 5^{ème}
volume, page 25.

²⁹⁷ "Un contrat par lequel le destinataire ou réceptionnaire des marchandises prend
l'engagement d'indemniser le transporteur maritime des conséquences que pourrait entraîner
la délivrance des marchandises sans présentation, et accomplissement du connaissance".

original pour le retrait de la marchandise l'arrivée. Cette garantie présentée par le mandataire de l'ayant droit à la marchandise paraît en réalité insuffisante au transporteur pour le protéger contre toutes les conséquences dommageables qui résulteraient d'une délivrance en absence du connaissement.

Donc, compte tenu du risque d'insolvabilité des signataires qui se cachent derrière la garantie simple présentée par un mandataire de l'ayant-droit à la marchandise, il est souvent préféré dans la pratique des transports maritimes internationaux la lettre de garantie assortie de la caution bancaire. En effet, les banques en tant qu'institutions financières constituent pour le commerce et les transports maritimes internationaux les interlocutrices privilégiées des usagers du trafic maritime international.

Cependant la pratique de la lettre de garantie au déchargement présente certains dangers aussi bien pour le transporteur que pour le destinataire : Pour le transporteur il y a lieu d'indiquer que lorsque ce dernier accepte de délivrer la marchandise en l'absence de connaissement, il commet une "faute délibérée" ²⁹⁸ voire volontaire au regard de la législation maritime ²⁹⁹. Cette faute expose le transporteur à une lourde responsabilité pouvant le conduire à la déchéance de la limitation légale de responsabilité. Certes, cette déchéance dépend du régime juridique en cause et de l'interprétation par les juges du fond de la faute commise par le transporteur.

Toutefois, le DCCM, est clair en la matière dans lequel il dispose à travers ses articles 245, 247, 250 et 251 qui disposent que : "Le connaissement nominatif n'est pas négociable. Et par conséquent, le capitaine ne peut remettre la marchandise qu'à la personne dénommée. Le connaissement à ordre est négociable par endossement. En

²⁹⁸Expression employée par maître louis SCAPEL lors de son intervention à la table ronde sur « la lettre de garantie en l'absence du connaissement » organisée par l'I.H.T.M. et l'I.D.I.T. sous le patronage de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Marseille, 22 février 1985 document I.M.T.M., édition 1985 p. 22.

²⁹⁹L'article 97 du projet de réforme comme l'article 49 du décret français du 31 décembre 1966, oblige en effet le transporteur ou son mandataire à délivrer la marchandise, s'il s'agit d'un connaissement au porteur à celui qui présente le connaissement à l'arrivée et s'il s'agit d'un connaissement à ordre, en dernier endossataire.

conséquence, le capitaine ne peut délivrer la marchandise qu'au porteur du connaissement endossé, même en blanc”.

“Le connaissement au porteur est négociable par simple remise. Le capitaine doit délivrer la marchandise à toute personne qui se présente à lui en possession de ce connaissement. Et en cas de conflit entre porteurs de divers exemplaires négociables du même connaissement, avant toute délivrance des marchandises par le capitaine, la préférence est donnée à celui qui se prévaut de l'exemplaire dont l'endossement est le plus ancien”.

Article 251 Après délivrance de la marchandise au porteur de l'un des exemplaires négociables, le porteur d'un autre exemplaire, même en vertu d'un endossement antérieur, ne peut pas lui être préféré.

-§ Qu'est-il de la livraison de la marchandise en cas de refus Du destinataire de la recevoir ?

Notre code de commerce maritime est clair sur ce point, c'est ainsi que, selon ses articles 225 et 228, il dispose que « Si aucune personne ne se présente pour se faire délivrer les marchandises ou si le destinataire refuse de les recevoir, le capitaine pourra, par autorité de justice, les faire vendre jusqu'à concurrence du montant de son fret et faire ordonner le dépôt du surplus. S'il y a insuffisance, Il conserve un recours contre le chargeur pour le solde ».

Article 228 : Il n'est dû aucun fret pour les marchandises qui n'ont pas été délivrées ou mises à la disposition du réceptionnaire au port de destination.

-§ La livraison, est une opération purement juridique ? Ou Elle est aussi matérielle (déplacer les marchandises et Les remettre entre les mains de ses ayants-droits) ?

En principe, la livraison se définit comme l'opération par laquelle le transporteur remet matériellement la marchandise à l'ayant droit.

La première est la théorie de la livraison matérielle, selon elle, la livraison consisterait dans la prise de possession physique de la marchandise par le destinataire et ne se réaliserait donc que moment du retrait effectif et totale de la marchandise des mains c'est-à-dire des véhicules, du voiturier. Au regard de cette théorie aucun des actes juridiques que le destinataire peut accomplir avant de prendre possession de la marchandise ne réalise la livraison.

La seconde est appelée théorie de la livraison juridique selon elle cette conception procéderait d'une confusion entre livraison et enlèvement, la livraison s'opère dès l'instant où le transporteur met la marchandise à la disposition du destinataire qui l'accepte. Autrement dit par symétrie avec la conclusion du contrat, la livraison serait elle aussi un acte purement consensuel se réalisant par le seul accord des parties indépendamment de tous actes matériels de retrait de la marchandise.

En droit marocain, deux articles méritent notre attention, d'une part l'article 221³⁰⁰ qui dispose que "le transporteur est responsable de la marchandise aussi longtemps qu'elle est sous sa garde", d'autre part l'article 218³⁰¹ du même texte qui définit la période pendant laquelle la marchandise est sous la garde du transporteur, comme celle qui s'étend depuis la prise en charge de la marchandise par le capitaine le long du bord jusqu'à sa remise sous palan au réceptionnaire. Par ces deux articles, l'opération de la livraison au Maroc n'a pas connu le débat classique en France concernant la livraison acte juridique ou acte matériel, mais le débat s'est centralisé surtout autour du concept de la livraison matérielle, c'est-à-dire comment doit-on interpréter les

³⁰⁰- La jurisprudence ayant fait application de l'article 221: tribunal, de paix de Casablanca, 30 avril 1955, G.T.M., 1955, n°1181 ; tribunal de 1^{ère} instance Casablanca, 6 juillet 1954, DMF, 1956, n° 87 ; tribunal 1^{er} instance Oujda, 11 février 1955, G. T.M., 1956, n01190. Tribunal 1^{ère} instance ANFA, 4 mai 1993, Dossier n01508l91, en arabe (inédit).

³⁰¹- La jurisprudence ayant fait application de l'article 218 "Gour suprême, 19 janvier 1980, inédit ; Dans le même sans Cour suprême. 1^{ère} chambre civile, Arrêt n0312, Dossier civil n° 941273, navire "Ketarna", G. T.M., mars-avril 1987 n°48, page 70. voir dans le même s, s : Cour suprême 9 avril 1986 arrêt n0975, Dossier n091/009, non publiée, K et du 5 juillet 1987, n01698, Dossier n° 97/357 non publiée; Cour Suprême 17 février 1987, G.T.M n° 48 nouvelle série, page 16 ; dans le même sans, Cour d'appel de Casablanca, 26 février 1985 ; Cour suprême 15 juillet 1987 cite par Y. BENNOUNA mémoire D. E. S. Casablanca. 1993, page 141.

dispositions de l'article 218 et 221 pour qu'on puisse délimiter l'acte de la livraison matérielle proprement dite ?

En effet, une première lecture de ces deux textes nous laisse comprendre que la remise de la marchandise à une société de manutention vaut livraison. Une deuxième lecture nous suggère qu'il ne s'agit pas d'une livraison matérielle, ceci en se réitérant à une combinaison entre ces deux articles 218 et 221 et l'article 262³⁰² du DCCM. Dans ce cas la, le concept de la livraison matérielle ne vaut pas la remise de la marchandise au manutentionnaire, mais livraison effective entre les mains du destinataire. C'est, d'ailleurs, ce que nous allons vérifier à travers l'analyse d'une jurisprudence marocaine nuances sur le concept matériel de la livraison.

Toutefois, en définissant le concept de livraison, les Règles de Hambourg présentent un intérêt que nul ne contestera. Selon l'article 4 : "le transporteur est responsable jusqu'à ce qu'il effectue la livraison en remettant la marchandise au destinataire ou dans le cas où le destinataire ne reçoit pas la marchandise, du transporteur en la mettant à sa disposition conformément au contrat et aux lois ou usages du commerce, considérés applicables au port de déchargement, ou en remettant la marchandise à une autorité ou autre tiers conformément aux lois et règlement applicable au port de déchargement"³⁰³. Il ressort de cet article que les Règles de Hambourg ont opté pour le concept matériel de livraison car, pour elles, il y a livraison chaque fois que la marchandise est remise soit au destinataire, soit à une autorité agissant pour son

³⁰²- *Le Dahir du 17 mars 1953, B.O. du même jour (R.M.D. 1954, n01, page 167) à modifier comme suit. "Article 262 " Toutes actions en dommages intérêts pour avaries particulières ou pertes partielles, exercées, soit contre la capitaine ou l'armateur, soit contre les propriétaires des marchandises, sont non recevables si, au plus tard dans les huit jours, jours fériés non compris. De la date à laquelle la marchandise a été mise à la disposition effective du destinataire. Il n'a pas été fait et signifie par acte extrajudiciaire ou lettre recommandée, une protestation motivée et si cette protestation n'a pas été suivie d'une action en justice dans le délai de quatre-vingt-dix jours." cet article est inapplicable aux pertes survenues avant l'appareillage du navire et stables par procès-verbal. cour supreme, 27 février 1963, G. T.M. 1963, n° 1327.*

³⁰³- C. F. LUDDEKE and A. JOHNSON, *A guide to the Hamburg Rules*, Lloyd's of London Press Ltd. 1991, page 6 à 8.

compte.

Ceci étant, la livraison des marchandises dans le contrat de transport maritime, en droit français est restée beaucoup plus l'œuvre de la jurisprudence devant la brièveté de certains textes. Par contre, en droit marocain, en dépit d'un code maritime qui s'est inspiré largement de la convention de Bruxelles pour l'unification de certains règles en matière de connaissement signée le 25 août 1924 et son protocole modificatif signé le 23 février 1966, de la loi du 18 juin 1966 et son décret d'application du 31 décembre 1966, de la pratique judiciaire et l'avis de doctrine, le sujet de la livraison n'a pas mérité beaucoup d'intérêt et, par conséquent, il est resté, au niveau de la pratique portuaire étouffé par le monopole des activités portuaires par les organismes d'Etat.

Ainsi, et contrairement à ce que pensaient certains, les rédacteurs des Règles de Hambourg se montraient, semble-t-il, avertis de telles hypothèses. En vue d'y remédier, leurs rédacteurs ont en effet insisté sur la remise matérielle de la marchandise : « les marchandises sont réputées être sous la garde du transporteur...Jusqu'au moment où il en effectue la livraison en remettant les marchandises au destinataire...». La remise matérielle de la marchandise implique une mise à disposition effective et la possibilité pour le porteur du connaissement de procéder à des vérifications et à émettre, s'il y a lieu, des réserves utiles en cas de pertes ou de dommages.

L'article 228 du DCCM, relatif aux ventes maritimes, est bien clair sur ce point : « Sauf convention contraire, le transfert des risques s'opère au moment de la délivrance ».

Dans le même ordre d'idées, monsieur A.Vialard observait que "dorénavant, l'accord de volonté ne suffit pas à caractériser la livraison, il faut que la détention matérielle de la marchandise ait été transmise au destinataire ; il ne peut y avoir livraison sans transmission de la détention ».

Il convient dès lors d'en tirer les conséquences : les Règles de Hambourg ne reconnaissent pas la validité de la clause de réception sous palan chaque fois que la transmission matérielle de la marchandise au destinataire n'a pas eu lieu. Et le transporteur continue à en être le

gardien. Force nous est alors de conclure que durant cette phase l'entrepreneur de manutention opère pour le compte du transporteur.³⁰⁴

Toutefois, et pratiquement parlant, la livraison se commence par la mise à disposition de la chose vendue, et ce, en invitant le destinataire à en prendre possession après l'avoir individualisée. La mise à disposition se matérialise par la notification de l'arrivée du navire et par l'apposition par le transporteur ou son agent sur le connaissement de l'expression « Bon à délivrer ». Ensuite, la remise matérielle de la chose, c'est-à-dire le transfert de la possession matérielle par le transporteur.

Ainsi, en évoquant la livraison et en spécifiant ses modalités, les Règles de Hambourg visent la remise matérielle de la marchandise comme condition de sa livraison. Il s'ensuit que le dépôt des conteneurs dans un parc, même individualisés, ne peut à lui seul constituer livraison au sens des Règles de Hambourg.

En effet, la jurisprudence a, pendant quelque temps, soutenu le concept juridique de la livraison en voyant dans la remise, par le transporteur au destinataire, d'un bon à délivrer une formalité valant livraison. La Cour d'appel d'Aix, après avoir maintenu sa position antérieure selon laquelle le concept de livraison n'est pas lié à un déplacement matériel de la marchandise, mais résulte de l'accord des parties exprimées par le document³⁰⁵, considère désormais que les opérations juridiques assortissant la livraison ont pour finalité d'assurer le transfert de la détention de la marchandise. La Cour de cassation a condamné définitivement ce concept juridique de la livraison par un arrêt du 17 novembre 1992³⁰⁶. Pour la Cour suprême, la livraison ne peut être par principe que "l'opération par laquelle le transporteur remet la marchandise à l'ayant droit qui l'accepte". De surcroît, le destinataire ou son mandataire doit avoir été en mesure de vérifier l'état de la

³⁰⁴ F.MAHJOUR, *L'IMPUTABILITÉ DE LA FAUTE DU MANUTENTIONNAIRE ET LA COMPLEXITÉ DU CONTENTIEUX MARITIME*

³⁰⁵- Cour d'appel d'Aix-en-Provence; 13 mai 1987, DMF; - 1989; - page 123.

³⁰⁶- Cassation, 17 novembre 1992, DMF, 1993, page 563, note BONASSI ES ; BTL, 1993, page. 50, Obs. A CHAO, navire "Rolline". Cour d'appel d'Aix-en-Provence, 25 septembre 1990, BTL, 1991, page 441, note Ph. PESTEL DEBORD.

marchandise, comme le cas échéant d'assortir son acceptation de réserves.

Enfin, il doit avoir été en mesure "de prendre effectivement possession de la chose livrée".

De même, à travers deux arrêts la Cour d'Aix a récemment adopté le concept matériel de la livraison. Par le premier, la Cour a décidé qu'il ne peut y avoir de livraison sans transmission de la détention matérielle. Jusqu'à l'accomplissement de celle-ci les risques demeurent à la charge de celui qui doit livrer, sauf à lui de prouver un manquement à l'obligation de retirement en relation de cause à effet avec le sinistre. La remise du connaissement contre le bon à délivrer puis de ce dernier contre le bon de livraison dit "billette" n'engendre qu'une présomption simple de déplacement de la détention³⁰⁷ Par le second en date du 6 janvier 1994, la cour a décidé que : "la remise de la billette, tant qu'elle ne s'accompagne pas de l'appréhension matérielle de ta marchandise, ne saurait valoir livraison³⁰⁸. Par ces exigences, la jurisprudence française adopte le concept matériel de la livraison ; d'ailleurs plusieurs décisions rendues par des juges du fond, permettent d'illustrer ou de compléter le concept ainsi formulé³⁰⁹.

Enfin, et après, plusieurs années d'hésitations la jurisprudence a opté pour la mixité. Il n'y a livraison que si deux conditions sont remplies : la marchandise doit être acceptée par le destinataire et, pour ce faire, doit lui être présentée dans des conditions telles qu'il soit à même d'en vérifier l'état ; d'autre part, il doit être à même d'en prendre effectivement possession.

³⁰⁷- Cour d'appel d'Aix-en-Provence, 30 mai 1991, Revue SCAPEL, 1991, page 105 ; cf. également BTL, 1992, page 281 et 481 ; Cour d'appel d'Aix-en-Provence, 24 janvier 1992. DMF, 1992, page 103.

³⁰⁸- Cour d'appel d'Aix-en-Provence, 6 janvier 1994, DMF, 1994, page 771, note Y.TASSEL; Cassation, 19 mars 1996, navire "CA. Casablanca", DMF, 196, page 636, notes AEMERY et HAZAN.

³⁰⁹- Cour d'appel de Paris, 15 septembre 1992, DMF, 1993, page 351, note Y. TASSEL ; Cour d'appel d'Aix-en-Provence, 4 décembre 1992, Revue SCAPEL, 1993, page 16 ; Cour d'appel d'Aix-en-Provence, 5 mai 1992, Revue SCAPIEL, 1993, page 84.

Conclusion :

Certes, le droit maritime est une législation spéciale que le Maroc ne peut pas continuer à ignorer en raison de la place qu'occupe actuellement notre pays sur le plan international et dans la mesure où ce domaine est régi généralement par des règles internationales. A cet égard, non seulement le Maroc a un intérêt de s'aligner sur l'international car, pour le moment, il ne dispose pas d'une flotte qui nécessite d'être protégée, mais encore, du fait qu'il est bordé par deux mers, il se trouve suffisamment bien placé pour donner son point de vue sur la rédaction des stipulations contractuelles, en participant aux instances internationales.

Ainsi, le statut avancé accordé au Maroc par l'UE qui exige peu de choses : que notre législateur doit adapter sa législation à celle des Etats Européens.

Dans le même sens, si la modernisation de notre législation maritime est une sécurité pour les Etats qui commercent avec nous, elle constitue aussi une protection pour nos ports, nos infrastructures et nos intérêts en

général³¹⁰. S'agissant d'un droit national ou international, il conviendra que notre port soit, également, « un port sûr », expression maritime qui implique non seulement que les navires peuvent y accoster en toute sécurité, mais aussi que la législation applicable est sérieuse, équitable et juste relativement aux différentes questions qui peuvent se poser pour un navire et à son équipage.

En outre, du point de vue juridique, la confiance que les Etats étrangers pourront manifester vis-à-vis du Maroc ne réside pas uniquement dans la compétence de nos magistrats et de l'application qu'ils font des textes, mais aussi dans le contenu de nos lois.

Ceci étant, notre Loi est une priorité dont la révision ne peut être reportée indéfiniment. C'est ainsi qu'on constate en effet des vides juridiques flagrants. En fait, l'absence de textes conduit quelquefois à des décisions de justice contradictoires et erronées. Il y a aussi des textes anciens qui datent de l'époque des navires en bois et enfin des pénalités dérisoires qui n'ont aucun effet dissuasif.

Cette contradiction résulte, aussi, du vide juridique dans la réglementation de la manutention dans nos ports malgré la réforme portuaire que connaît notre législation à travers la loi 15-02. Le manutentionnaire n'est pas un transporteur et n'est plus un dépositaire mais ce manutentionnaire porte toujours le chapeau de l'ODEP qui avait le monopole de la manutention et de la garde des marchandises dans les ports sous une autre forme (la SODEP) société anonyme qui porte le nom de " marsa Maroc". Autrement dit, l'organisation actuelle de la manutention est totalement différente en droit. Elle est le fait de sociétés privées qui détient le monopole des opérations matérielles (chargement, déchargement, arrimage...etc.) dans nos ports marocains et ne travaillent plus pour le compte de celui qui aura requis leurs services et que leur responsabilité n'est engagée qu'envers celui-ci qui seul à une action (recours) contrent-elles come c'est le cas en France (loi française de 1966). En effet, on comprend que cette situation est due au vide juridique qu'a provoqué la loi 15-02 sur les ports par l'introduction du principe de «

³¹⁰ H.CHERKAOUI, *Faculty of Law - Casablanca Professeur Hassania CHERKAOUI Casablanca le 16 juin 2010.*

l'unicité de la manutention », qui fait peser sur le manutentionnaire les obligations du transporteur maritime : chargement et déchargement du navire, gardiennage et livraison des marchandises. Par ce principe, notre droit (loi 15-02 sur les ports) a pris partie pour l'incorporation de la manutention dans le contrat de transport de marchandises par mer, mais n'a pas réglementé la manutention. Certes, il n'avait pas à le faire car le manutentionnaire n'est pas au service d'un port mais au service d'un navire. Mais en consacrant le principe de l'unicité de la manutention, il devait également réglementer celle-ci. A cet égard, il serait tout à fait légitime d'aligner le régime de la manutention sur celui du transport, mais sans les confondre.

Ainsi, dans autre un sens, on peut déduire, aussi, que l'étude des obligations du transporteur, hors le lien avec le navire, nous a permis de constater l'intervention de plusieurs intermédiaires dans le cadre de la réalisation du contrat ; néanmoins, le problème qui reste posé est que la majorité de ces intermédiaires n'a pas de statut juridique spécial déterminant leurs droits et obligations. D'où la fréquente intervention des dispositions du droit commun notamment celle concernant le mandat, la commission, le dépôt et le contrat d'entreprise ce qui ne laisse pas l'application d'un droit pure et simple du DCCM en la matière, et par conséquent cette diversité des lois, en application sur une même affaire, a des impacts désavantageux sur le travail de nos juges ce qui laissent ces derniers de prononcés des jugements qui restent, dans la majorités des cas, non fondés et marqués par la violation de loi applicable. En effet, a part le commissionnaire à qui le législateur marocain vient de consacrer un chapitre spécial dans le Code de commerce de 1996, les autres intervenants comme le transitaire, Ship-planner, l'agent maritime consignataire, n'ont pas encore bénéficié de l'attention du législateur.

En revanche, les obligations du transporteur, en lien avec le navire, ont bénéficié d'une large attention tant du législateur national qu'international³¹¹. Le trait dominant de cette législation est la rigueur dans le traitement de la responsabilité du transporteur. Aujourd'hui: sur

³¹¹- Cette sévérité et ce rigueur apparait clairement dans les Règles de La Haye/Visby, dans les Règles de Hambourg, la Convention SOLAS, 19 Code ISM et la Convention STCW.

le transporteur maritime marocain pèse en vertu de l'article 5 des Règles de Hambourg une obligation continue et il ne suffit pas au transporteur de prouver qu'il a pris toutes les précautions nécessaires pour éviter la réalisation du dommage et ses conséquences, mais il lui faudra prouver que les mesures raisonnables étaient prises par ses préposés ou mandataires. Les tribunaux quant à eux, ont toujours su utiliser cette rigueur, qu'il s'agisse de transport soumis aux Règles de Hambourg, de transport soumis à la loi française, ou au DCCM pour protéger fortement les intérêts des chargeurs.

Plus généralement," les tribunaux voient dans les obligations imposées aux transporteurs maritimes par les textes, des obligations "essentielles" ou "fondamentales" au sens de la théorie générale des contrats. Il suit de là, que la transgression de ces obligations par le transporteur engage sa responsabilité, quelques soient les circonstances ou quelques soient les clauses figurant au connaissement.

Nous sommes, alors, tous conscients que notre législation maritime a besoin d'être modernisée pour constituer un instrument et un support pour notre arsenal juridique, en premier lieu, et aussi pour notre économie, en second lieu. Pour cela, les procédures de modification et de promulgation des textes devraient être simplifiées en raison de l'urgence dans ce domaine.

Or nos magistrats, dans la plupart des cas, ne veulent pas reconnaître l'application de ces règles et leur préfèrent celle du dahir de 1919. Il convient de préciser à cet égard que ce dahir est toujours applicable sur le plan interne au transport maritime (au cabotage). Mais il a rarement l'occasion d'être appliqué car le cabotage ne concernerait que l'affrètement dont les contrats sont régis par la volonté des parties d'où on constate malheureusement des applications erronées du droit du transport maritime par nos juges qui appliquent tantôt le dahir de 1919 qui ne concerne ni le transporteur international ni le manutentionnaire, tantôt le droit commun, contrairement aux règles du transport international telles qu'elles doivent normalement être appliquées en raison de la privatisation de la manutention.

Ainsi, le législateur tarde à mettre en application la plupart des conventions qu'il a ratifiées et promulguées. Ces conventions concernent pourtant des domaines trop graves dont la mise en application ne peut pas attendre l'aboutissement d'une procédure si longue et si lente par l'intervention de plusieurs administrations s'estimant compétentes dans le domaine réglementé et par les différents contrôles avant d'aboutir à une promulgation. Il ne suffit pas de ratifier les conventions internationales et de les promulguer, il faut aussi impérativement les compléter par des lois nationales lorsqu'elles le demandent dans les domaines précis qu'elles prévoient pour leur application.

Ceci étant, le travail de révision des textes devrait être confié à une commission de spécialistes du maritime (juristes, experts et professionnels) qui se chargerait du suivi auprès des administrations compétentes jusqu'à la promulgation des textes définitifs en raison que le code actuel présent, outre de nombreuses lacunes, des textes complètement obscurs et peu cohérents par rapport aux intérêts qu'il réglemente. Certes, entre-temps diverses initiatives ont été prises afin d'actualiser certains articles, notamment, par l'adhésion du Maroc à quelques conventions internationales, mais cela n'enlève pas à cette loi son caractère obsolète, exigeant d'être remplacée de façon urgente.

On peut surmonter cette urgence par la ratification de toutes les conventions maritimes internationales. Mais nous ne croyons pas que ce soit là la solution, car notre législateur devra mettre en œuvre ces conventions en organisant les conditions de leur application, lorsqu'elles le demandent.

Il est certainement évident que le Maroc, comme tous les pays, doit se doter d'une loi nationale, au moins pour le besoin de l'appliquer aux pavillons de pays non parties aux conventions qu'il a adoptées, mais aussi pour y inclure des règles proprement nationales. Cette deuxième initiative nécessite la révision du dahir de 1919 dont les principaux objectifs de la révision se résument comme suit :

- redonner au secteur maritime marocain, si important, un cadre législatif convenable, adapté aux pratiques actuelles du commerce maritime, garantissant la sécurité juridique, renforçant la position compétitive dans laquelle se trouve le Maroc et favorisant une expansion des prestations de services maritimes dans le sens large du mot.

- Restauration du pouvoir d'attraction des prestataires de services qui représente une grande importance économique. Il doit être organisé et réglementé, ce qui est absent dans les textes actuels. L'introduction d'une nouvelle Loi Maritime va également participer au rayonnement international du Maroc maritime.

- La révision va favoriser le rapprochement du droit maritime marocain avec les tendances internationales. L'on pense en premier lieu aux importantes réglementations issues des conventions internationales récentes, qui n'ont pas encore, ou de façon insuffisante, été reprises dans la législation marocaine.

- Enfin, notre législation doit s'adapter aux codifications étrangères récentes.³¹²

Ceci étant, La nécessité de la révision du dahir portant code de commerce maritime du 1919 s'impose d'une manière très urgente en raison que plus de la moitié de ses textes est dépassés et qu'il est en retard par rapport au droit d'autres pays avec lesquels le Maroc est en relation commerciale, sachant qu'il s'agit là d'une matière internationale étroitement liée à la politique économique mondiale actuelle.

³¹² N. CHERAOUI, *POUR UNE REVISION DU CODE MARITIME MAROCAIN DE 1919*.

BIBLIOGRAPHIE

OUVRAGES :

- PIERRE BONASSIES ET CHRISTIAN SCAPEL « Traité de droit maritime ».L.G.D.J. Edit ,2006.
- RENE RODIER « Traité général de droit maritime, les contrats de transport de marchandises : affrètement et transport », Tome II, Dalloz 1976.
- ABDELLAH ABOUSSOROR « L'exécution du contrat de transport maritime de marchandises ».Litec. Edit, 2001.
- CLAUDE CHAIBAN « Causes légales d'exonération du transporteur maritime dans le transport de marchandises ». Edit, 1986.
- MICHEL POURCELET « Le transport maritime sous connaissance ».Edit 1972.

- SLAHEDDINE MELLOULI « La responsabilité du transporteur maritime de marchandises ».Edit, 1993.
- EMMANUEL du PONTAVICE et PATRICIA CORDIER « Transport et affrètement maritimes ».Delmas, 2° Edition.
- JACQUES PUTZEYS « Droit des transports et droit maritime ».Edit, 1989 /1990
- BON-GARCIN ISABELLE, MAURICE BERNARDET, YVES REIHNAUD, « droit des transports », Edit, 2010,
- PHILIPPE BOISSON, « politique et droit de la sécurité maritime », Edit, bureau Veritas, Paris.
- MHAMED EL KAMEL EL KHALIFA, « Guide des transports internationaux de marchandises », Dahab.
- P. BONASSIES, *Droit Maritime Marocain, (Le droit maritime et le régime juridique des affretements et du transport des marchandises).*
- E. Du PONTAVICE et P. CORDIER, *Transport et Affrètement maritimes.*

THESES ET MEMOIRES :

Thèses :

- Mr MARGHICH ABDELLAH « Transport maritime de marchandises en droit maritime ».Faculté de droit et de science politiques d'Aix Marseille, thèse, 1993.
- MUSTAPHA EL KHAYAT « La responsabilité du transporteur dans le droit maritime Marocain ».Faculté de droit d'économie et de sciences sociales de Paris, thèse, 1986.

Mémoires :

- ABDELAZIZ MAADIR, ABDERREZZAK EL FENE « Gestion parc containers » Casablanca, mémoire, 1989/1990.

REVUES :

- PIERRE BRUNAT « Lamy transport », Tome 2, Paris, Lamy S.A, 1991

ACTES DE COLLOQUE :

- Le droit maritime Marocain, travaux des journées internationales du droit maritime Marocain tenues à l'INEJ, Rabat, 10-15 septembre 1979.

ARTICLES :

- Maryse Follin, « La question de la responsabilité du chargeur en général n'a jamais été abordée par la doctrine de manière directe, mais seulement évoquée en tant que cas excepté bénéficiant au transporteur et à l'entreprise de manutention », *DMF* 2008, n° 689.
- Pierre Bonassies, *Le droit positif français en 1992, La faute du chargeur*. DMF 1993.
- Pierre Bonassies, *Problèmes et avenir de la limitation de responsabilité*. DMF 1993, n°524.
- Pierre Bonassies, *Navire « Girolata »*. DMF 1998, n°588.
- Pierre Bonassies, *Le droit positif français en 2003, le fait du chargeur*. DMF 2004.
- Pierre Bonassies, « Chargeur et limitation de responsabilité ». DMF 2007, n°689.
- Pierre Bonassies, *Le droit positif français en 2007, la clause sous palan*. DMF 2008.
- Philippe Delebecque, *La responsabilité du chargeur dans ses relations avec le transporteur, le point de vue français*. DMF 2008, n° 689.
- VALIN le disait : "il (le maitre) verra avant de faire voile si le Vaisseau est bien lesté et chargé³¹³".

³¹³ (Ordonnance 1681, Livre II, titre I, article VIII).

TEXTES DE LOIS :

- Dahir formant code de commerce maritime de 1919(DCCM).
- Dahir N°1-96-83 portant promulgation de la loi N° 15-95 formant code de commerce général.
- loi 46-12 modifiant et complétant le dahir du 28 Joumada II 1337 (31 mars 1919) formant code de commerce maritime (projet de réforme)
- Code des obligations et contrat de 12 septembre 1913.
- La loi Française de 18 juin 1966
- Convention des nations unies sur le transport de marchandises par mer de 1978 (convention de Hambourg)
- Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissement, modifiée par les protocoles du 23 février 1968 et du 21 décembre 1979 (Convention de Bruxelles de 1924)
- Convention des nations unies sur le contrat de transport international de marchandises effectué entièrement ou partiellement par mer (Convention de Rotterdam).

Table des matières

Introduction	4
Chapitre préliminaire : les obligations préliminaires ou d'ordre général du transporteur maritime de marchandises.....	13
Section I : l'obligation de mettre le navire en bon état de navigabilité.....	13

Section II : l'obligation de vérifier la navigabilité du navire.....	21
I - La navigabilité nautique.....	24
II- la navigabilité commerciale.....	26
Partie I : les obligations du transporteur maritime au départ du voyage.....	27
Chapitre I : la prise en charge de la marchandise.....	
Section I : la réception et la reconnaissance de la marchandise.....	
Section II : la prise en charge proprement dite de la marchandise.....	
Paragraphe I : le concept de la prise en charge	
A- La problématique du concept de la prise en charge.....	
I - Le concept d'ordre juridique.....	
II - Le concept d'ordre physique.....	
III - Le concept mixte de la prise en charge.....	
B - L'étendue de la prise en charge en droit marocain.....	
I- le concept dans DCCM.....	
II- le concept dans les règles de Hambourg.....	
Paragraphe II : la prise en charge proprement dite.....	

- A- le lieu de la prise en charge.....
- B- le moment de la prise en charge.....

**Chapitre II : la mise à bord ou le chargement de la
marchandise.....**

Section I : le concept de mise à bord

Section II : la nature juridique de l'obligation de mise à bord....

**Section III : la personne ou l'organe chargé des opérations.....
De chargement.....**

Section VI : les réserves prises lors du chargement.....

Chapitre III : l'arrimage de la marchandise.....

Section I : le concept d'arrimage.....

Section II : la pratique de l'arrimage.....

Section III : La nature juridique de l'arrimage.....

Paragraphe I : l'obligation d'arrimer la marchandise.....

**Partie II : les obligations du transporteur maritime pendant le
voyage.....**

**Chapitre I : l'obligation du transporteur de prendre la route à
suivre (navigation en droiture).....**

Section I - La notion de voyage en droiture.....

Section II : La route à suivre.....

Chapitre II : le déroutement.....

**Chapitre III : la conservation de la marchandise (prendre
soins à la marchandise).....**

Section I - La notion de soins.....

Section II : la nature juridique de l'obligation.....

Chapitre VI : le transbordement.....

**Partie III : les obligations du transporteur maritime à la fin du
voyage.....**

Chapitre I : la ponctualité.....

Section I : Le délai de transport a été convenu.....111

Section II : Le délai de transport n'a pas été convenu.....

Chapitre II : le déchargement.....

Section I : la mise sur terre-plein.....

Section II : la mise dans les hangars.....

Section III : la mise dans les magasins sous douane.....

Chapitre III : la livraison.....

Section I : notion de livraison.....

Section II : formalités de livraison.....

Paragraphe I : l'obligation du transporteur d'aviser les ayants droits de l'arrivée de la marchandise.....

Paragraphe II : l'obligation de remise du connaissement par un porteur légitime, destinataire ou autre.....

Paragraphe III : l'obligation du transporteur de donner des Instructions au manutentionnaire

Section III : livraison à une entreprise monopolistique.....

Section VI : les différents problèmes relatifs à la livraison...

ANNEXES

Annexe 1 :

MarocDroit.com