

Application des Règles de Hambourg au Maroc : quels bénéfices pour les assureurs (facultés / P&I) et leurs assurés ?

Par

Dr. Mohamed LAAZIZI - Maroc

Docteur en Droit Maritime et Aérien

Directeur du cabinet INSTRASOL

d'expertise, de gestion et de résolution des cargo claims

Ancien Directeur de DEFMAR

P&I correspondent et Lloyd's Agent

ملخص

تطل المملكة المغربية شمالا على البحر الأبيض المتوسط وغربا على المحيط الأطلسي ، منارة مشعة على مضيق جبل طارق وهي بذلك شبه جزيرة ، تنعم بأهمية استراتيجية متميزة. تمر معظم مبادلاتها التجارية عن طريق البحر، تنظم عقود نقلها اصلا المدونة المغربية للتجارة البحرية (م م ت ب DCCM) التي تم سننها في ٣١ مارس ١٩١٩ ، سنوات قبل توقيع معاهدة بروكسيل 1924 لسندات الشحن، وتحكم عقودها الدولية منذ 1992 قواعد هامبورغ .

المملكة المغربية شيدت وتشيد موانئ مهيكلة بمواصفات عالمية ، مثل ميناء طنجة المتوسط ، وميناء الداخلة الأطلسي و ميناء الناظور غرب المتوسط...فتحتها في وجه الدول غير الساحلية، تكريسا للرؤية الملكية السامية، في مجال التعاون جنوب/جنوب، القائمة على التضامن الفعال و المساهمة الإيجابية ، و الريح المتبادل، وتأصيلا لقيم نظام بحري كوني حقيقي قوامه المساواة وتكافؤ الفرص والتنمية المستدامة و البيئة النظيفة ، والاقتصاد الأزرق... كما صادقت وتصادق على أهم الاتفاقيات البحرية الدولية و منها قواعد هامبورغ السالفة الذكر.

دخول هذه القواعد حيز التنفيذ في ١ نونبر ١٩٩٢ أثار مخاوف الناقلين البحريين و مؤمنهم الذين كانوا يخشون تشديد مسؤولياتهم والتزامهم ، كما أثار تنازعا للقوانين مع مدونة التجارة البحرية التي لم تلغ بنص صريح لحد اليوم. تطبيق المحاكم المغربية لتلك المقتضيات أسفر عن بسط نفوذ قواعد هامبورغ على عقود النقل البحري الدولي للبضائع و حصر نطاق المدونة البحرية على عقود النقل الداخلي ، و بذلك تكون قواعد هامبورغ في ظل هذا التفسير قد وضعت حدا لتلك الشكوك والمخاوف و أفرغت من سلبياتها شروط سندات الشحن تلك، محسنة بذلك الوضعية القانونية للشاحن، دون أن تضر بمصالح الناقل البحري مقيمة بذلك نظاما عادلا للمسؤولية يوزع أخطار النقل بشكل متوازن بين الناقلين وأصحاب الحق في البضاعة.

Mots-clefs

المدونة المغربية للتجارة البحرية م م ت ب DCCM ١٩١٩ / معاهدة بروكسيل ١٩٢٤ لسندات الشحن/ اجتهاد القضاء المغربي /قواعد هامبورغ ١٩٧٨/ تنازع القوانين / ميناء طنجة المتوسط ، الداخلة الأطلسي، الناظور غرب المتوسط/نظام بحري جديد/التضامن الفعال/ تكافؤ الفرص/توزيع عادل لأخطار النقل/تحسين وضعية الشاحنين و مؤمنهم البحريين/عدم الإضرار بمصالح الناقل و نوادي الحماية والتعويض.

Introduction

L'entrée en vigueur des Règles de Hambourg le 1 Novembre 1992 a suscité au Maroc beaucoup de discussions au sein des intérêts navires et des intérêts cargaison. Si certains y voyaient une aggravation de la responsabilité du transporteur , et que d'autres y voyaient une amélioration de la condition des ayants droit à la marchandise, tous se demandaient alors quel est le sort des dispositions du Code de Commerce Maritime Marocain de 1919 (DCCM) qui régissent les transports maritimes de marchandises au Maroc depuis plus d'un siècle et qui n'a pas été abrogé ?

En effet, au 31 MARS 2026 et alors que les Règles de Hambourg célèbrent leurs 48 ans d'existence et leurs 34 ans d'application, le Code de Commerce Maritime Marocain (DCCM) entame son deuxième centenaire d'application.

Malgré l'opposition des grandes puissances aux Règles de Hambourg (RDH) et au nouveau partage des risques qu'elles ont établi, entre les intérêts navire et les intérêts cargaison, ces Règles sont entrées en vigueur et ont emporté au 31 Mars 2026 l'adhésion de plus de 35 pays, africains, européens, asiatiques et latino-américains.

Le DCCM est un monument législatif, qui a résisté au changement, mieux que la convention de Bruxelles de 1924. Promulgué le 31/3/1919, pour régir entre autres , les transports internes et internationaux de marchandises par mer , le DCCM et notamment sa partie relative à la responsabilité du transporteur de marchandises est restée pratiquement inchangée. Elle aura vécu dans une quiétude presque absolue, pendant près d'un siècle, jusqu'à l'entrée en vigueur des RDH

Les Règles de Hambourg signées le 31/3/1978 ont apporté , certes , des modifications importantes à ce régime de responsabilité. Mais à part ces modifications , ce régime datant de 1919 n'aura connu que quelques retouches mineures, malgré la signature de la convention de Bruxelles en 1924 et les modifications qui lui ont été apportées par les protocoles modificatifs, signés successivement en 1968 et en 1979 à Bruxelles.

Un siècle après la promulgation du DCCM et près d'un demi-siècle après l'adoption des Règles de Hambourg, on est en droit de se demander si , par rapport au DCCM , les Règles de Hambourg constituent une révolution ou une simple évolution de ce régime de responsabilité ? les Règles de Hambourg coexistent-elles avec le DCCM ou bien l'ont-elles abrogé comme certains le craignent ?

Dans quelle mesure les Règles de Hambourg ont-elles répondu au souhait des chargeurs et des transporteurs ? Ont-elles amélioré sensiblement la condition juridique des ayants droit à la



cargaison ? Ont-elles sérieusement aggravé la situation des transporteurs ? quel est le bénéfice que les assureurs facultés et les assureurs P&I en ont tiré ?

Jusqu'au 1^{er} Novembre 1992, date d'entrée en vigueur des RDH, les transports maritimes de marchandises étaient régis au Maroc, exclusivement par le Dahir de 1919, formant Code de Commerce Maritime Marocain. Malgré les énormes progrès technologiques intervenus dans ce secteur d'activité, et ayant opéré de profondes mutations dans cette industrie, le Dahir de 1919 restera pratiquement inchangé, malgré l'adoption sur le plan international de la Convention de Bruxelles de 1924 pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance, et de ses protocoles modificatifs de 1968 et de 1979.

Pourquoi le Maroc n'a-t-il pas ratifié cette convention ?

Il faut signaler qu'à la signature de la Convention de Bruxelles pour l'unification de certaines règles en matière de connaissances, le 25 Août 1924, le Maroc et la plupart des pays en voie de développements (P.V.D) étaient sous statut colonial, et n'ont pas pu, de ce fait, participer à l'élaboration de cette convention.

A leur indépendance dans les années 60, ces pays se sont aperçus que le droit international élaboré en leur absence par une minorité d'Etats développés, ne pouvait pas prendre en considération leurs intérêts et répondre à leur besoin de développement. C'est ainsi, que la Conférence des Nations Unies pour le Commerce et le Développement (CNUCED) et la Commission des Nations Unies pour le Droit Commercial International (CNUDCI) ont entrepris dès 1968, les travaux d'élaboration d'une nouvelle convention internationale sur le transport de marchandises par mer, et que le 31/03/1978 fut signée à Hambourg, la convention des Nations Unies sur le transport international de marchandises par mer, appelée Règles de Hambourg.

Le but assigné aux Règles de Hambourg est d'établir un nouvel équilibre entre les intérêts des chargeurs et des transporteurs. Leur application par les tribunaux fait ressortir une amélioration substantielle de la condition du chargeur (1^{er} partie) et une aggravation relative de la responsabilité du transporteur (2^{ème} partie)

1ère Partie - LES RÈGLES DE HAMBOURG : UNE AMÉLIORATION SUBSTANTIELLE DE LA CONDITION JURIDIQUE DU CHARGEUR

Cette amélioration se manifeste d'une part dans le nouveau système de responsabilité renforcée du transporteur (*Titre I*) et d'autre part dans les nouvelles conditions de mise en œuvre de cette responsabilité (*Titre II*).

Titre I - LE NOUVEAU SYSTÈME DE RESPONSABILITÉ RENFORCÉE DU TRANSPORTEUR :

Trois traits caractérisent le nouveau régime de responsabilité du transporteur maritime de marchandises, tel que institué par les Règles de Hambourg qui ont étendu cette responsabilité (A), réduit le nombre des cas exceptés (B) et élevé les montants de réparation .

A / L'extension de la responsabilité du transporteur :



Cette extension se manifeste à trois niveaux :

1/ Dans le temps et dans l'espace :

Limitée sous la Convention de Bruxelles à l'espace strictement maritime durant le temps écoulé entre le chargement et le déchargement, la responsabilité du transporteur couvre désormais toute la période pendant laquelle la marchandise est sous sa garde, au port de chargement, durant le transport et au port de déchargement .

Aux termes de l'article (4-2) des Règles de Hambourg, cette garde commence par la prise en charge et cesse à la livraison.

2/ à de nouveaux dommages :

Outre les pertes et avaries subies par la marchandise expressément prévues par la Convention de Bruxelles, le retard à la livraison engage désormais la responsabilité du transporteur sous l'empire des Règles de Hambourg .

Avant cette convention, la jurisprudence écartait le retard du domaine d'application de la responsabilité du transporteur.

La Cour de Cassation française par exemple a jugé qu' "est licite au regard de l'art. 1134, al 1 du C. civ., la clause d'après laquelle, en cas de retard dans la livraison, il ne sera dû de dommages-intérêts que s'il est justifié d'un préjudice, et seulement dans la limite du montant du fret" .Parfois même , elle validait les clauses de limitation ou d'exonération de toute responsabilité du transporteur, du fait du retard .

La jurisprudence marocaine décidait parfois aussi en ce sens . Le tribunal de première instance de Casablanca a rejeté une demande en réparation pour retard, au motif "qu'il ne ressort pas du dossier que le transporteur se soit engagé à délivrer la marchandise dans un délai déterminé"

Depuis l'entrée en vigueur des Règles de Hambourg, ces clauses sont considérées comme nulles et non avenues. D'après l'article (5-2) des Règles de Hambourg, il y a retard à défaut de livraison dans les délais convenus, ou dans les délais raisonnables, exigibles d'un transporteur diligent compte tenu des circonstances de fait. L'ayant droit à la marchandise peut considérer la marchandise comme perdue à défaut de livraison dans les 60 jours suivant l'expiration de ces délais conventionnels ou raisonnables de livraison,

3/ à de nouveaux transports :

Enfin, la responsabilité du transporteur a été élargie au transport en pontée et au transport d'animaux vivants, exclus du champ d'application de la Convention de Bruxelles.

Cette responsabilité s'applique à tout transport maritime international de marchandises entre ports relevant d'Etats différents dont l'un au moins est situé dans un Etat contractant ou si le contrat de transport est émis dans un Etat contractant ou en prévoit l'application (clause Paramount).

Cette responsabilité ainsi élargie dans le temps et dans l'espace, étendue à de nouveaux dommages et à de nouveaux transports ne cède que devant la preuve de l'une des causes générales ou particulières d'exonération, nettement moins nombreuses qu'auparavant.

B/- Disparition du catalogue des cas exceptés :



Contrairement à la convention de Bruxelles, qui procède par énumération des obligations et des causes de libération du transporteur, les Règles de Hambourg adoptent le système inverse, consistant en une absence d'énumération.

Certains auteurs en ont conclu, que les Règles de Hambourg n'ont conservé au profit du transporteur comme causes d'exonération de responsabilité, que les deux cas d'incendie et de sauvetage.

C - L'élévation des montants de Réparation :

C'est surtout par rapport à notre droit interne que cette hausse des plafonds de réparation est significative, tant en ce qui concerne le principe que les exceptions.

1 - Le principe de la limitation :

La limitation de responsabilité du transporteur par colis passe de **DHS 1.000,00** à l'équivalent de 835 Droits de Tirage Spéciaux (DTS) , soit à environ **DHS 11.000,00** par colis ou autre unité de chargement..

En cas de retard, la responsabilité du transporteur est limitée à 2,5 le fret payable pour les marchandises livrées avec retard, sans qu'elle dépasse le montant global du fret convenu .

En cas de retard doublé d'avaries ou de pertes, la limitation est de 835 DTS par colis/autre unité de chargement ou de 2,5 DTS par kg; la limite la plus élevée étant applicable

2 - Exceptions au principe de limitation :

Ces limites de réparation qui sont pratiquement celles de la Convention de Bruxelles modifiée en 1979 ne peuvent être dépassées qu'exceptionnellement :

-soit par accord entre le transporteur et le chargeur, c'est-à-dire en cas de déclaration de valeur;

-soit à titre de déchéance, en cas de faute intentionnelle ou inexcusable du transporteur

Tels sont les aspects du renforcement de la responsabilité du transporteur de marchandises par mer.

Examinons à présent les conditions de mise en œuvre de cette responsabilité.

Titre II - Conditions de mise en œuvre de la responsabilité du transporteur :

La réparation du préjudice à la charge du transporteur est soumise à des règles de preuve. Cette réparation a lieu dès que le demandeur établit la réalité des dommages et leur survenance dans un temps déterminé(A).

Le demandeur bénéficie en outre de longs délais de prescription, et peut intenter son action devant un tribunal qu'il choisit parmi de nombreuses juridictions compétentes (B).



A-Les conditions et les effets de la preuve :

La présomption de responsabilité ,que le droit interne et international mettent à la charge du transporteur, ne joue que si le demandeur en réparation fait la preuve préalable du préjudice.

1- Conditions de fond et de forme de la preuve :

Cette preuve lui est facilitée par la prise de réserves à la livraison.

Ces réserves sont en principe obligatoires, elles doivent être faites par écrit, et elles doivent être régulières.

a- Les réserves sont en principe obligatoires :

le Dahir formant Code de Commerce Maritime (article 262) pose deux conditions cumulatives pour la recevabilité du recours contre le transporteur :

1) l'émission d'une lettre de réserves,

2) et une action en justice dans les 90 jours.

Pour la Convention de Bruxelles et les Règles de Hambourg, les réserves sont aussi obligatoires à moins que la marchandise n'ait fait l'objet d'une inspection contradictoire au moment de sa délivrance au destinataire.

b- Les réserves doivent être écrites :

Les trois textes s'accordent à exiger la forme écrite des réserves. Ainsi une communication téléphonique ou des réserves verbales ne suffiront pas.

Il convient de relever que contrairement aux deux conventions internationales qui ne requièrent aucune forme de l'écrit et pour lesquelles un télex ou un fax suffirait, le DCCM exige quant à lui un acte extrajudiciaire ou une lettre recommandée, et ce sous peine de forclusion.

c- Les réserves doivent être régulières :

Afin d'être opposables au transporteur, les réserves doivent, d'une part, préciser le préjudice subi par le destinataire et, d'autre part intervenir dans un délai déterminé.

*** Les réserves doivent être précises et motivées :**

En fait, il n'est pas nécessaire que les dites réserves énumèrent dans le détail le préjudice subi.

Cependant, il est douteux que des réserves imprécises ou formulées de façon trop générale puissent être opposées au transporteur .

Pour être précises et motivées, ces réserves doivent indiquer aussi la réalité du préjudice. Des dommages éventuels ou hypothétiques ne peuvent servir d'objet aux réserves. Enfin, elles doivent préciser la consistance des dommages en indiquant par exemple le nombre et marques des colis non livrés ou endommagés.



*** Les réserves doivent intervenir dans un certain délai :**

Pour le DCCM ce délai est de 8 jours au plus tard à compter du jour de la mise des marchandises à la disposition du destinataire ; c'est à dire de la date de la remise au destinataire du bon à délivrer .

La convention de Bruxelles distingue deux cas :

- En cas de dommages apparents, les réserves doivent être émises au plus tard au moment de l'enlèvement des marchandises.
- En cas de dommages non apparents, ce délai est de 3 jours à compter de la délivrance.

Pour les Règles de Hambourg, les réserves doivent être adressées au transporteur en cas de dommages apparents le premier jour suivant la remise des marchandises au destinataire.

En cas de dommages non apparents le délai est de 15 jours.

Enfin le délai de protestation pour le préjudice subi du fait du retard est de 60 jours consécutifs à la date de la livraison au destinataire.

2 / Effet de l'absence ou de l'irrégularité des réserves :

Dans certains cas énumérés par les textes, l'absence ou l'irrégularité des réserves entraîne la forclusion du destinataire qui n'est plus recevable à agir contre le transporteur (a).

D'une façon générale, l'absence ou l'irrégularité des réserves institue au profit du transporteur une simple présomption de livraison conforme (b).

a) Les cas de forclusion :

Suivant l'article 262 DCCM, :

« toutes actions en dommages - intérêts pour avaries ou pertes partielles, exercées soit contre le capitaine ou l'armateur... sont non recevables si, au plus tard dans les 8 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 signifié par acte extrajudiciaire ou lettre recommandée, une protestation motivée et si cette protestation n'a pas été suivie d'une action en justice dans un délai de 90 jours ».

Ainsi suivant le DCCM, l'inobservation des formalités impératives prescrites par l'article 262, à savoir une protestation motivée, adressée au transporteur par lettre recommandée, au plus tard dans les 8 jours suivant la date de mise à disposition, fait perdre au réceptionnaire tous recours contre le transporteur.



L'article 19-5 des Règles de Hambourg dispose quant à lui que :

« Aucune réparation n'est due pour le préjudice résultant du retard à la livraison, à moins qu'un avis n'ait été donné par écrit au transporteur dans un délai de 60 jours consécutifs à compter de la date à laquelle les marchandises ont été remises au destinataire ».

Ainsi l'absence ou l'irrégularité des réserves en cas de retard pour le Règles de Hambourg ou en cas de perte ou avaries pour le DCCM, entraîne la déchéance définitive du destinataire qui ne dispose plus d'aucun recours à l'encontre du transporteur .

Dans les autres cas, l'absence ou l'irrégularité des réserves entraîne une présomption de livraison conforme au profit du transporteur.

b) La présomption de livraison conforme :

Cela signifie que le transporteur est présumé avoir livré la marchandise en bon état, conforme aux indications du connaissement, sans avaries ni manquants.

Cependant, le destinataire n'est pas définitivement déchu de son droit d'agir contre le transporteur.

Il lui est toujours possible d'assigner le transporteur avant l'écoulement de la prescription, devant les tribunaux compétents.

B - Les délais de prescription et les juridictions compétentes :

1 - Augmentation des délais de prescription :

La Convention de Bruxelles prévoit une prescription d'un an. Ce délai commence à courir à compter de la livraison des marchandises, ou en cas de perte, à compter de la date où elles auraient dû l'être (article 3-6).

Le protocole de 1968 accorde aux parties la possibilité de fixer un délai plus long par un commun accord conclu postérieurement à l'événement qui a donné lieu à l'action (article 3-6 al 4 nouveau).

Il prévoit également que des actions récursoires peuvent être exercées même au-delà d'un an, si la loi du juge saisi le permet, auquel cas ce délai ne pourra pas être inférieur à trois mois à partir du jour où la personne qui exerce l'action récursoire a réglé la réclamation ou a, elle-même, reçu signification de l'assignation.

Les Règles de Hambourg portent le délai de prescription à deux ans (article 20-1). Le point de départ est fixé au premier jour suivant la dernière livraison, quand il s'agit de pertes partielles ou d'avaries. En cas d'absence de livraison, le délai court à compter du dernier jour où elle devait avoir lieu. Le point de départ n'est pas compris dans le délai.



Ce délai de deux ans est susceptible d'être prolongé une ou plusieurs fois, par une ou plusieurs déclarations écrites adressées à l'auteur de la réclamation.

L'action récursoire peut être exercée même au-delà de deux ans, si la loi du juge saisi le permet.

Ce délai ne pourra toutefois pas être inférieur à 90 jours à compter de la date :

- du règlement de la réclamation par la personne qui exerce l'action récursoire ou
- a elle-même reçu signification de l'assignation (article 20-5).

Ainsi les chargeurs peuvent agir utilement contre le transporteur pendant deux ans au moins.

Leurs assureurs subrogés dans leurs droits disposent des mêmes délais pour l'exercice de leur action récursoire, améliorés d'un minimum de trois mois suivant le règlement, voire d'un délai plus long, si la loi du juge saisi l'autorise.

L'amélioration des conditions d'exercice de l'action en réparation se manifeste, en second lieu, au niveau des tribunaux compétents.

2 - Diversification des tribunaux compétents :

Le mutisme de la Convention de Bruxelles à ce sujet, a permis le développement de clauses attributives de compétence, dont la validité a été différemment appréciée par la jurisprudence.

Lorsque ces clauses désignent des juridictions situées hors du port de déchargement, l'exercice de l'action en responsabilité devient difficile pour les destinataires (qui se voient obligés de se rendre devant des juridictions étrangères et éloignées).

Pour éviter aux chargeurs ces déplacements difficiles et onéreux, les Règles de Hambourg permettent au demandeur de saisir le tribunal dans la juridiction duquel se trouve l'un des lieux suivants :

- L'établissement principal du défendeur ou, à défaut, sa résidence habituelle,
- Le lieu de conclusion du contrat, si le défendeur y a une agence ayant conclu le contrat en son nom,
- Le port de chargement ou de déchargement,
- Tout autre lieu désigné à cette fin dans le contrat de transport.

En cas de saisie de navire, la compétence est aux tribunaux de l'Etat contractant où ce navire a été légalement saisi.



Dans ce cas et à la demande du transporteur, le demandeur (chargeur/destinataire /assureur cargaison) doit cependant porter l'action devant l'une des autres juridictions visées à l'article (21-1) pour qu'elle statue sur la demande.

Préalablement, le transporteur (défendeur) doit fournir une garantie suffisante pour assurer le paiement des sommes qui pourraient être adjugées au demandeur.

Enfin, les parties peuvent après la naissance du litige désigner d'un commun accord, le tribunal qui tranchera le litige ; les Règles de Hambourg validant de la sorte les clauses d'élection du for .

II° Partie - LES RÈGLES DE HAMBOURG : UNE AGGRAVATION RELATIVE DE LA RESPONSABILITÉ DU TRANSPORTEUR

Si les Règles de Hambourg améliorent ainsi la condition juridique du chargeur, il n'en résulte qu'une aggravation relative de la responsabilité du transporteur.

Malgré l'extension dont elle a fait l'objet, la responsabilité du transporteur risque de se trouver en pratique peu étendue (Titre I) et le transporteur, bénéficiaire de la plupart des cas excepté (Titre II).

Titre I - Limites à l'extension de la responsabilité du transporteur :

A - Le maintien du sectionnement du contrat de transport :

On aurait pu croire que les Règles de Hambourg en ont fini avec le sectionnement du contrat de transport.

En réalité, il n'en est rien. Malgré les tentatives desdites Règles pour rétablir l'unité du contrat, le sectionnement est maintenu d'une part , par l'intervention de l'Autorité portuaire (**a**) et d'autre part par la licéité des clauses de prise en charge et de livraison sous palan (**b**).

1 / L'intervention de l'Autorité :

Suivant l'article (4) des Règles de Hambourg, simplifié ici pour les besoins du raisonnement :

1 - « ...La responsabilité du transporteur ... couvre la période pendant laquelle les marchandises sont sous sa garde...

2 -...les marchandises sont réputées être sous la garde du transporteur :

-A partir du moment où celui-ci les prend en charge des mains :

i)....



ii) D'une autorité ou autre tiers auquel les marchandises doivent être remises pour expédition...

-jusqu'au moment où il en effectue la livraison :

i)

ii)... en les mettant à la disposition du destinataire conformément au contrat... ou

iii) en remettant les marchandises à une autorité ou autre tiers auquel elles doivent être remises conformément aux lois... au port de déchargement ».

Avant la réforme portuaire introduite par la loi marocaine 15-02 du 05 Décembre 2005, la manutention des marchandises à bord des navires étaient exécutée par des sociétés privées appelées : stevedores.

Par contre, la manutention des marchandises à quai était confiée dans la plupart des ports marocains, à une Autorité à caractère monopolistique nommée: l'Office d'Exploitation des Ports.

En vertu de son cahier des charges, cette Autorité procédait obligatoirement au chargement de toutes les marchandises destinées à l'exportation et au déchargement de toutes les marchandises importées. Par conséquent, la prise en charge et la livraison de la marchandise par le transporteur avaient lieu sous palan.

Depuis l'entrée en vigueur de la réforme portuaire de 2005, la manutention est ouverte à la concurrence. La Société d'Exploitation des Ports (SODEP), qui a hérité des activités commerciales de l'ODEP, n'a plus le monopole des opérations de manutention. Des sociétés privées sont habilitées à procéder à ces opérations. En outre, cette réforme a ré-introduit l'unicité de la manutention en étendant l'intervention des sociétés de manutention à l'ensemble des opérations de manutention; qu'elles soient effectuées à bord des navires ou à quai.

De ce fait, la prise en charge et la livraison peuvent avoir lieu en cale dès l'ouverture des panneaux et non plus sous palan, si les usages portuaires le permettent, ou bien s'il existe au contrat des clauses qui le stipulent .

2/- La licéité des clauses de prise en charge et de livraison en cale.

En effet, en présence de telles clauses au connaissance, ou lorsque le manutentionnaire agit pour le compte des intérêts cargaison, la prise en charge et la livraison ont lieu en cale.

En faveur de cette interprétation ,on peut avancer le texte même de la Convention des Nations Unies sur le transport de marchandises par mer, qui dispose que le transporteur prend en charge la marchandise dès qu'il la reçoit des mains du chargeur , ou d'une personne agissant pour son compte ; et que la livraison a lieu,dès que les marchandises sont mises à la disposition des réceptionnaires , conformément au contrat ou aux usages.

Il en résulte qu'il en sera ainsi, si la prise en charge et la livraison en cale, sont conformes aux usages portuaires considérés, ou si le contrat contient une clause prévoyant que ces opérations ont lieu en cale.

Mais il n'y a pas qu'à ce niveau que cette extension est restreinte. La responsabilité du transporteur, du fait du retard, comporte des faiblesses qui risquent d'en limiter sérieusement la portée.

B- effet limité de la responsabilité du transporteur du fait du retard.

1-Notion de retard :

Suivant l'article (5-2) des Règles de Hambourg, il y a retard à défaut de livraison dans les délais convenus ou raisonnables, exigibles d'un transporteur diligent compte tenu des circonstances de fait. Or,

- Les délais convenus sont difficiles à concevoir du moins pour ce qui concerne les lignes régulières où les dates de départ et d'arrivée des navires sont préalablement établies. En pratique, avant de remettre la marchandise au transport, les chargeurs s'informent sur les itinéraires, les escales du navire et les délais habituels de transport. Libre à eux de refuser ou d'accepter. Mais quand ils acceptent ils adhèrent à ces délais qui s'imposent aux armateurs eux-mêmes, tenus d'exécuter le voyage avec le maximum de célérité, afin de réduire leurs coûts et rentabiliser leurs navires, compte tenu des frais d'exploitation extrêmement élevés.
- En matière de navigation au tramping, ces délais convenus sont concevables et sont fonction des rapports de force entre les parties. La question qui se pose est de savoir, si ces délais ne peuvent pas être assortis de clauses du genre « sauf en cas de grève, d'encombrement de ports, de mauvais temps »... dans la mesure où la liberté contractuelle dans la fixation de ces délais n'est limitée d'aucune façon.
- Les délais raisonnables ne posent pas moins de problèmes quant aux critères de leur fixation. En cas de navigation au tramping par exemple, le transporteur est dans l'impossibilité de fixer avec précision le jour où le navire arrive au port.

Déjà dans le système de la Convention de Bruxelles, les termes « diligence raisonnable » ne signifient pas un maximum de diligence. Doctrine et jurisprudence, font précéder souvent le terme « raisonnable », par l'adverbe « seulement », pour indiquer que la diligence exigée du transporteur, est une diligence moyenne, exigible d'un bon transporteur, et non pas le maximum de diligence.

Quant aux circonstances de fait à prendre en considération pour fixer ces délais, il s'agit naturellement de la distance à parcourir, de la vitesse de rotation de navire, du temps et de l'époque



du voyage, des escales du navire, du degré d'encombrement des ports et du temps nécessaire pour l'accomplissement des différentes opérations commerciales du navire.

2- La forclusion :

La responsabilité du fait du retard à la livraison est de portée limitée d'autre part, en ce que l'action en réparation du fait du retard est soumise à une prescription très brève. L'article 19-5 édicte la forclusion de l'ayant droit à la marchandise, à défaut de protestation en cas de retard dans les 60 jours consécutifs, à compter de la date à laquelle les marchandises ont été remises au destinataire.

Titre II- Reconduction de la plupart de cas exceptés

Dans le système de la Convention de Bruxelles, le transporteur peut s'exonérer de toute responsabilité en prouvant que le dommage est dû à l'un des cas exceptés, y compris la faute nautique.

Les Règles de Hambourg n'ont pas repris l'énumération des cas exceptés, de la convention de Bruxelles.

Elles n'adoptent en faveur du transporteur, que certaines causes générales (A) et d'autres particulières d'exonération (B).

A / Les causes générales d'exonération

Parmi ces causes générales, figure le sauvetage de vies en mer que les règles de Hambourg ont nommément reprises de la convention de Bruxelles. Le transporteur peut en outre, s'exonérer à ce même titre, en prouvant que lui-même et ses préposés, ont pris toutes les mesures "raisonnablement exigées", pour éviter l'événement et ses conséquences.

1/ Preuve requise du transporteur

a-Diligences antérieures à la survenance de l'événement

Cela signifie que le transporteur doit établir toutes les mesures raisonnables qu'il a prises avant la survenance de l'événement, pour protéger la cargaison.

Cette preuve est satisfaite par la production de toutes pièces justifiant de l'aptitude nautique et commerciale du navire à assurer le transport convenu (tels les certificats de navigabilité...), et par la production de pièces justifiant les soins raisonnables procurés aux marchandises (tels les certificats de bon arrimage et de saisissage...).

b-Diligences postérieures à la survenance de l'événement



Si malgré toutes ces mesures, un événement est survenu, le transporteur est tenu de démontrer les mesures raisonnables, prises pour en atténuer les conséquences. Cette preuve se trouve rapportée par la production du rapport de mer qui relate les circonstances de l'événement et les mesures prises par le capitaine et l'équipage pour en réduire les effets (par exemple : reprise du saisissage, changements de route, les manœuvres, relâche dans des ports de refuge... etc).

2.Effets

Deux effets en résultent pour le transporteur, qui doit établir systématiquement, l'événement qui a causé le dommage, et les mesures prises pour l'éviter ou en atténuer les conséquences :

- i/ L'exonération définitive du transporteur de toute responsabilité.
- ii/ La suppression de la faute nautique exonératoire, car si le transporteur doit éviter le dommage, il ne doit pas a fortiori le provoquer par une faute personnelle de sa part ou de la part de ses préposés.

La suppression de la faute nautique mise à part, les règles de Hambourg conduisent à ressusciter ainsi, la plupart des causes d'exonération édictées en faveur du transporteur par la convention de Bruxelles.

B / Causes particulières d'exonération

I/ Enumération

D'autres causes particulières exonèrent le transporteur de sa responsabilité, sous certaines conditions.

Pour ces causes, le dommage tient à un risque inhérent soit à l'exécution d'une obligation légale (le sauvetage), soit à la nature du transport (la pontée), soit à la nature des marchandises (les animaux vivants), soit enfin, à la fois à la nature de la marchandise et à la nature du transport (l'incendie).

a- L'incendie

Suivant l'article 5-4 (a) des règles de Hambourg, le transporteur est responsable des pertes ou dommages ou du retard à la livraison, si le demandeur prouve que l'incendie résulte d'une faute ou d'une négligence du transporteur ou de ses préposés. Il en résulte, a contrario, que le transporteur qui invoque pour son exonération l'incendie, sera libéré de toute responsabilité, sauf si l'ayant droit prouve que cet incendie est dû à une faute ou à une négligence du transporteur

b- Le transport d'animaux vivants

En cas de transport d'animaux vivants, l'article (5-5) exonère le transporteur des pertes, dommages ou retard qui tiennent aux risques particuliers inhérents à ce genre de transport.

Si le transporteur établit qu'il s'est conformé aux instructions du chargeur concernant les animaux vivants, les dommages sont présumés avoir été ainsi causés par les risques particuliers inhérents à ce genre de transport.

La preuve contraire reste toutefois ouverte au demandeur.



c- Le sauvetage de biens en mer

L'article 5-6 des règles de Hambourg exonère le transporteur si les dommages résultent des mesures raisonnables prises pour sauver des biens en mer

d- La pontée

L'article 9 des règles de Hambourg distingue le transport en pontée régulier du transport en pontée irrégulier.

Le transport en pontée est régulier, s'il a lieu avec l'accord du chargeur, s'il est conforme aux usages de commerce (par exemple, le transport des conteneurs sur des navires porte-conteneurs ou des remorques sur des navires rouliers..) ou s'il est exigé par la réglementation en vigueur. En dehors de ces cas, le transport en pontée est irrégulier.

Si le transport en pontée irrégulier a eu lieu avec l'intention de causer le dommage, ou avec la conscience de la probabilité de sa survenance, le transporteur est déchu de son droit à la limitation de responsabilité.

Si cette pontée irrégulière n'a pas eu lieu avec cette intention ou cette conscience, le transporteur est admis à limiter sa responsabilité, mais il ne peut pas invoquer pour son exonération le fait que les dommages résultent des risques inhérents au transport en pontée.

En cas de transport en pontée régulier, la doctrine s'accorde à dire que, les dommages sont réputés avoir été causés par les risques particuliers inhérents à ce genre de transport, et que le transporteur est exonéré de ces risques.

2/ Effets:

Contrairement aux causes générales d'exonération, dont la preuve exonère définitivement le transporteur maritime de toute responsabilité, la preuve de l'une ou plus de ces causes particulières d'exonération, ne produit qu'une simple présomption d'irresponsabilité du transporteur.

Par conséquent, le demandeur en réparation peut établir que malgré ce que les circonstances laissent entendre, le dommage est dû en réalité, en tout ou en partie, à une faute du transporteur ou de ses préposés.

CONCLUSION

Le doute qui a accompagné l'entrée en vigueur au Maroc des Règles de Hambourg quant au texte ayant vocation à s'appliquer, a finalement été dissipé définitivement, d'une part par la Constitution Marocaine de 2011 qui prévoit la suprématie des conventions internationales ratifiées par le Maroc sur le Droit interne, et d'autre part, par la jurisprudence qui a confirmé l'application des Règles de Hambourg aux transports internationaux de marchandises par mer et limité celle du DCCM aux transports domestiques. Du fait de cette coexistence du Dahir du 31.3.1919 formant code de Commerce Maritime Marocain et des Règles de Hambourg du 31.3.1978, l'inquiétude que l'adoption de ces Règles ont suscitée a été levée et les parties au contrat de transport, quelle que soit leur qualité de chargeurs, de destinataires ou de transporteurs, ainsi que leurs assureurs, quelle



que soit leur qualité d'assureurs P&I couvrant la responsabilité civile des armateurs , ou d'assureurs facultés couvrant la cargaison contre les risques de transport , tirent un profit certain de l'entrée en vigueur et de l'application des Règles de Hambourg , dans la mesure où celles-ci tout en modernisant la législation marocaine régissant les transports de marchandises par mer, améliorent sensiblement la situation des ayants droit à la cargaison , sans aggraver sérieusement la condition juridique du transporteur maritime. Ainsi, les assureurs facultés qui indemnisent le propriétaire de la cargaison et agissent à l'encontre du transporteur maritime par subrogation dans les droits de leurs assurés, bénéficient en fait de toutes les améliorations apportées par les Règles de Hambourg à la condition juridique des ayants droit à la marchandise. De leur part, les Associations de protection et d'indemnisation des armateurs, les P&I Clubs , qui ont pour fonction de couvrir la responsabilité civile des armateurs et de rembourser aux transporteurs maritimes les indemnités payées par eux aux ayants droits à la cargaison, tirent un bénéfice tout aussi important de cette coexistence des deux textes , dans la mesure où les plafonds de réparation fixés par les Règles de Hambourg sont pratiquement ceux du protocole de Bruxelles de 1979, et dans la mesure où les modestes limitations de responsabilité fixées par le DCCM en matière de transport domestique, restent avantageuses pour l'armateur. Cette évolution a conduit même à un retournement de tendance : Les armateurs qui ,au départ, étaient hostiles aux Règles de Hambourg, qu'ils soupçonnaient d'aggraver leur condition juridique et leur responsabilité en tant que transporteurs maritimes, proposent aujourd'hui à leurs clients, dans un but commercial bien évident, des solutions d'indemnisation et d'assurance cargo, qui dépassent même les plafonds de réparation fixés par ces Règles de Hambourg. Alors, jusqu'où ira cette évolution ? L'avenir nous le dira .

Bibliographie

1/ Ouvrages Généraux

إدريس الضحاك : قانون البحار وتطبيقاته في الدول العربية ،المطابع المغاربية ،الدار البيضاء 1986

- R. Rodière, Traité général de droit maritime, t. II, Dalloz 1968,
- William Tetley, " Marine cargo claims" Toronto 1978
- A. Boudahrain, Droit Maritime Marocain Edition SECEA/Casablanca 1986
- Martine Remond Gouilloud: Droit Maritime/Pedone 1988
- R. Rodière et E. du Pontavice, Droit Maritime ,Précis Dalloz 1997,
- Droits Maritimes, ouvr collectif, Direction Jean-Pierre Beurier Dalloz 2008
- P. Bonassies et Ch. Scapel , "Traité de droit maritime" LGDJ 2010
- "Le droit maritime dans tous ses états", ouvr collectif , PUF Marseille 2016



2 / Thèses

يونس بنونة:مسؤولية الناقل البحري على ضوء القانون المغربي،المطبعة السريعة، ١٩٩٣- المغرب

-Abdellah Aboussoror : Exécution du contrat de transport maritime des marchandises en droit Marocain et en droit Français:Altopress 2000.

-O. Ben Fadel, « Problématique pour un P.V.D., la Tunisie et les Règles de Hambourg », thèse, Marseille, 1982.

-CL. Hosner, « Responsabilité du transporteur maritime,étude du droit suisse », thèse, Lausanne, 1956.

-M.Laazizi,»Les Règles de Hambourg , esquisse d’une évolution” thèse, Nantes , 1986.

3/-Articles

-R. Russo : « Le transport sous connaissement à l’heure du marché commun en droit italien », traduit de l’italien par G. Lafage in *Le transport sous connaissement à l’heure du marché commun*, LGDJ., 1966.

-G. Auchter, « Les transports maritimes en droit japonais », DMF. 1970, p. 502 et s.

-G. Auchter, « Le droit maritime de la R.D.A. », D.M.F., 1978, p. 247 et s.

-R. Achard,« La responsabilité résultant du retard dans le transport de marchandises par mer », D.M.F. 90, p. 673 et s.

4/ Rapports/revues

-Rapp. Sec. C.N.U.C.E.D., doc. TD/B/C 4 ISL /6/Rev. 1, n° 292.

-Doc. C.M.I. 1974/1; 1974/II ; 1974/ III.

-XXXIV^e conférence du C.M.I. à Paris 1990 ; documents vol. I.

- Newsletter supply chain magazine du 16/04/2019 N°2910.

ABRÉVIATIONS

C.A. : COUR D APPEL

C.CASS : COUR DE CASSATION

CMI : COMITÉ MARITIME INTERNATIONAL

CH.REQ : CHAMBRE DES REQUÊTES



C SUP : COUR SUPRÊME

DCCM : DAHIR DU 31 MARS 1919 FORMANT CODE DE COMMERCE MARITIME MAROCAIN

DMF : DROIT MARITIME FRANÇAIS

DS : DALLOZ SIREY

OMI :ORGANISATION MARITIME INTERNATIONALE

TC : TRIBUNAL DE COMMERCE

TGI : TRIBUNAL DE GRANDE INSTANCE

TPI :TRIBUNAL DE PREMIÈRE INSTANCE

RDH : RÈGLES DE HAMBOURG DU 31 MARS 1978