

# LA RESPONSABILITE MARITIME



# **PLAN**

## **INTRODUCTION**

**PARTIE I: Le code de commerce maritime dahir du 31 mars 1919**

**PARTIE II La Convention de Bruxelles de 1924 après rectification  
par les protocoles de 1968 et celui de 1979**

**PARTIE III: Les règles de Hambourg**

---

---

# INTRODUCTION

---

*Code de commerce maritime*  
*Dahir du 31 mars 1919*

I- Forme et contenu du contrat de transport dans le code de commerce maritime

- 1. Forme du contrat de transport*
- 2. Contenu du contrat: les obligations des parties*

II- La responsabilité du transporteur maritime

- 1. Présomption de la responsabilité du transporteur*
  - 2. les limitations de cette responsabilité*
  - 3. La réparation des dommages*
-

## I- Forme et contenu du contrat de transport dans le code de commerce maritime

### 1. Forme du contrat de transport

- L'article relatif aux hypothèques maritimes insiste sur la forme écrite de ce contrat en disant : « Le contrat par lequel l'hypothèque maritime est consentie doit être rédigé par écrit, il peut être fait par acte sous seing privé » 83.
- L'article concernant le contrat d'engagement maritime sacre ce principe en disant : « Toutes les clauses et stipulations du contrat d'engagement maritime doivent, à peine de nullité, être constatées par écrit devant l'autorité maritime » 167.  
Elles sont inscrites ou annexées au registre d'équipage.
- Enfin l'article régissant l'assurance maritime prévoit le caractère formel de ce contrat en stipulant : « Le contrat d'assurance doit être rédigé par écrit ... » 345.

## *2. contenu du contrat de transport maritime : les obligations des parties*

- **Le code donne la définition du connaissement en ces termes : le connaissement est une reconnaissance écrite des marchandises remises au transporteur avec indication de leurs quantités et de leurs marques, porte sur les désignations du connaissement, prévoit le caractère négociable du connaissement et donne la primauté aux clauses manuscrites sur les clauses imprimées.**
- **En ce qui concerne l'affrètement location pour une durée déterminée, il convient d'appliquer les dispositions relatives à l'obligation essentielle du fréteur à savoir la délivrance du navire à l'affréteur, 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.** 13 alinéa 1

- 
- *Le locataire n'est tenu d'aucune responsabilité s'il prouve qu'il a fait tout ce qui était nécessaire pour prévenir le dommage ou d'en conjurer les suites. Il répond à l'égard de l'affréteur de tous dommages résultant d'un état défectueux du navire, à moins que cet état défectueux ne provienne d'un vice caché qu'un examen scrupuleux n'aurait pas permis de découvrir.*  
2
  - *Le fréteur peut laisser ou non à l'affréteur le droit de choisir ou de congédier le capitaine ; il peut abandonner à l'affréteur la gestion nautique et commerciale du navire, ou seulement la gestion commerciale.* 271
-

- 
- *L'affréteur qui a, à la fois, la gestion nautique et la gestion commerciale du navire, doit pourvoir à tous les approvisionnements, aux réparations d'entretien, ainsi qu'à tous les frais d'exploitation, et supporter les contributions d'avaries communes à la charge du navire et du fret.* 272
  - *Si l'affréteur a, à la fois, la gestion nautique et la gestion commerciale du navire, la perte du navire ainsi que les avaries, quelle qu'en soit la gravité, sont à sa charge, à moins qu'il ne prouve qu'elles sont dues à une fortune de mer.*  
*Si l'affréteur n'a que la gestion commerciale du navire, ces pertes et avaries sont à la charge du fréteur, à moins que celui-ci ne prouve qu'elles sont dues à la faute de l'affréteur.* article 273
-

## II- La responsabilité du transporteur maritime

- La responsabilité théorique du transporteur maritime est, d'après les principes généraux, fondée comme celle de tout débiteur, sur l'inexécution du contrat de transport pour manquants, avaries, retards dans la livraison.

L'édifice de cette responsabilité est d'après notre code, construit autour de trois règles fondamentales :

- ✓ la responsabilité présumée du transporteur maritime,
- ✓ les limitations de cette responsabilité
- ✓ la réparation.

## 1. *Présomption de la responsabilité du transporteur .*

- *Le code rappelle le principe classique et toujours actuel que le transporteur est responsable de plein droit du dommage causé à la marchandise. « Le fréteur est responsable de toutes pertes ou avaries occasionnées aux marchandises aussi longtemps qu'elles sont sous sa garde à moins qu'il ne prouve la force majeure » art 221 du code*
- *Le code définit la période pendant laquelle les marchandises sont sous la garde du transporteur et stipule notamment que « le capitaine doit prendre les marchandises le long du bord aux frais de l'armateur et, au port de destination, les représenter sous palan aux réceptionnaires » art 218 du code*

- 
- C'est ainsi que par exemple les dispositions du code rendent responsable de l'acheminement des marchandises l'émetteur d'un connaissement même si par la suite, d'autres transporteurs successifs sont intervenus.
  - « L'émetteur d'un connaissement direct est tenu jusqu'au terme du parcours des actions qui naissent de ce connaissement » 253 du code Il faut cependant signaler que d'autres dispositions assouplissent la responsabilité de cet émetteur en limitant cette dernière aux pertes, avaries et retards survenus sur son propre parcours » 254 du code
  - Il est important de souligner que la responsabilité du transporteur peut être prévenue au moment du chargement de la marchandise par la vigilance du personnel chargé de vérifier cette opération. C'est à ce moment que le capitaine doit ou ne doit pas opposer des réserves sur les connaissements des marchandises abimés ou qui sont dans un état douteux même si le chargement est effectué en pontée.
-

---

## *2. les limitations de cette responsabilité*

**d'après le code de commerce maritime, les cas dans lesquels le transporteur maritime peut être exonéré de toute responsabilité sont, au nombre de trois**

❖ **cas de force majeure selon l'article 221 du code**

**Article 255: Le contrat d'affrètement ou de transport est résilié de plein droit, sans indemnité de part ni d'autre, lorsqu'avant tout commencement d'exécution il se produit un cas de force majeure qui empêche complètement cette exécution.**

**Si le cas de force majeure se produit avant le départ du navire, mais alors que le contrat a déjà reçu un commencement d'exécution, la résiliation est prononcée, à charge d'indemnité s'il y a lieu.**

---

- 
- Article 256 Si la force majeure n'empêche que temporairement la sortie du navire, les conventions subsistent, sans augmentation de fret ni indemnité, à la condition toutefois que ce retard n'ait pas eu pour conséquence de rompre l'opération commerciale en vue de laquelle l'une ou l'autre des parties, ou toutes deux, avaient contracté.
  - cas où le dommage provient d'**vice caché du navire** qu'un examen scrupuleux n'aurait pas permis de découvrir l'article 213 .alinéa 2
  - En fin lorsque le dommage résulte d'**faute nautique**« Toutefois l'armateur peut s'exonérer des fautes commises par le capitaine, le pilote et l'équipage, dans l'accomplissement de leurs fonctions en ce qui concerne le navire »art 264 du code.
-

### 3. *La réparation des dommages*

- **Pour la fixation de l'indemnité, le droit commun donne les règles suivantes les dommages et intérêts comprennent à la fois le préjudice subi par suite de l'inexécution du contrat et le gain dont il à été privé.**
  
  - **En matière maritime, le code établit une limitation légale et conventionnelle de responsabilité**
  
  - **lorsqu'aucune déclaration de valeur ne figure au connaissement, la responsabilité de l'armateur et du capitaine est limitée à 1000 DH par colis. Lorsqu'une déclaration de valeur figure au connaissement, cette responsabilité est limitée à la valeur ainsi déclaré<sup>66</sup>**
-

- 
- *Le champ d'application de ces dispositions est défini dans notre code comme suit : « ces dispositions s'appliquent à tout transport de marchandises à destination ou en provenance des ports du Maroc et ce, alors même que les parties stipulent que le contrat de transport sera régi par une loi étrangère. Toute stipulation de cette nature est nulle et de nul effet »*
  - *Le critère servant à la délimitation de ce champ d'application se trouve réunis selon la législation maritime marocaine dès l'instant où la marchandise, objet de transport, est soit à destination, soit en provenance du Maroc.*
-

*La Convention de Bruxelles de 1924*  
*Après rectification par les protocoles*  
*De 1968 et celui de 1979*

I- Le domaine de la convention et son contexte international

**1. *Domaine de la convention***

**2. *Contexte international de mise en œuvre***

II- La convention de bruxelles face à la responsabilité du transporteur et du chargeur.

**1. *La responsabilité du transporteur .***

**2. *Amélioration relative de la condition juridique du chargeur .***

---

# I – Domaine de la convention et son contexte international

## 1- le domaine de la convention

Date du 25 Aout 1924, son domaine d'application est un peu plus limité.

En effet; elle s'applique uniquement au contrat de transport constaté par un connaissement ou par tout document similaire par opposition au transport sous charte-partie.

Le connaissement doit porter les mentions suivantes:

- Les marques principales à l'identification des marchandises telles qu'elles sont écrites par le chargeur avant que le chargement s'entame.
  - le nombre de colis ou de pièces; la qualité ou le poids désigné au paravent par le chargeur.
  - L'état et le conditionnement apparent des marchandises.
-

---

## 2- Contexte international de mise en œuvre

**La convention de Bruxelles ne concerne que les rapports internationaux; mais pas n'importe quel rapport. En effet; l'introduction d'un élément international dans un contrat de transport ne signifie pas qu'il va être régi par la convention de Bruxelles.**

**De ce fait; pour qu'un contrat soit régi par cette convention; il faut que les dispositions de l'article 10 de la convention telle qu'elle est amendée par les protocoles de 1968 et de 1979 soient bien respectées.**

**Avant 1968; la convention ne pourra guère s'appliquer à un connaissance qui n'a pas été créé dans un Etat contractant.**

---

---

*Mais l'avènement du protocole de 1968 s'est intervenu pour permettre un certain degré de souplesse dans l'application des règles de la convention de Bruxelles.*

*En général; les modifications apportées par le protocole de 1968 n'étaient pas accompagnées par des réformes profondes; mais seulement des suppressions et des mutations mineures sans accéder à une quasi-compensation notamment entre les responsabilités du transporteur et celles du chargeur.*

---

# La convention de Bruxelles face à la responsabilité du transporteur et du chargeur.

## 1- Responsabilité du transporteur:

### ➤ responsabilité – affrètement:

Selon la convention; le transporteur se considère comme l'élément ou la partie indispensable d'un contrat du transport avec le chargeur. Il sera tenu

avant et au début du voyage d'exercer une diligence raisonnable pour:

- ❑ Mettre le navire en état de navigation.
  - ❑ Convenablement; armer; équiper et approvisionnement le navire
-

□ Approprier et mettre en bon état les cals; du chargement à la manutention; à l'arrimage; au transport; à la garde; aux soins et au déchargement des marchandises transportées.

➤ responsabilité- dommage:

La convention de Bruxelles telle qu'elle est amendée par le protocole de 1968 et de 1979 accorde des exonérations notables à l'égard de la responsabilité du transporteur en matière des dommages subis soit pour les conditions de navigabilité ou pour les marchandises transportées.

En effet; selon cette convention; ni le transporteur ni le navire seront responsables de pertes ou dommages résultants:

➤ De l'état de l'innavigabilité à moins qu'il ne soit imputable à un manque de diligence raisonnable de la part du transporteur.

➤ Des actes de négligence ou de défaut du capitaine marin; pilote ou des préposés du transporteur; dans la navigation ou dans l'administration du navire.

---

- *D'un acte d'incendie sauf s'il est causé par le fait ou la faute du transporteur.*
  - *Des accidents ou des dangers de la mer ou d'autres navigables.*
  - *D'une force majeure.*
  - *De fait de guerre.*
  - *De fait d'ennemis publics.*
  - *D'une restitution du capitaine.*
  - *D'un acte ou omission du chargeur ou propriétaire des marchandises ou de son représentant.*
  - *De grève; arrêts ou entraves apportés au travail.*
  - *D'un sauvetage ou tentative de sauvetage de vies ou de biens de mer.*
  - *Des pertes résultants des vices cachés; nature spéciale ou vice propre de la marchandise.*
  - *D'une insuffisance ou d'une imperfection de marques.*
  - *D'une insuffisance d'emballage.*
  - *Des vices cachés échappant à une diligence raisonnable.*
-

➤ dommage – marchandises:

La responsabilité de transporteur en matière de pertes; de dommage de marchandises a fait l'objet d'une profonde modification apportée par le protocole de 1968 ainsi que de 1979 (articles 4 et 5); en effet; le transporteur est exonéré de responsabilité pour pertes et dommages des marchandises dans plusieurs cas.

Parmi eux on peut citer les deux suivants:

- Si dans le connaissement; le chargeur a fait inconsciemment une fausse déclaration de leur nature ou de leur valeur.
- A moins que la nature et la valeur des marchandises n'aient été déclarées par le chargeur avant leur embarquement et que cette déclaration ait été insérée dans le connaissement.

En revanche; le transporteur ne pourra bénéficier de la limitation de sa responsabilité si le dommage est résulté d'une erreur ou omission de sa part et qui a eu lieu soit avec l'intention de provoquer un dommage soit Témérairement et avec conscience qu'un dommage en résulterait probablement

➤ **relation contractuelle entre transporteur et chargeur:**

**Fidèle aux dispositions de la convention; le transporteur peut librement élaborer avec un chargeur pour des marchandises; un contrat quelconque avec des conditions quelconques concernant la responsabilité et les obligations du transporteur ainsi que ses droits et exonérations pour ses marchandises ou concernant ses obligations quant à l'état de navigabilité du navire dans la mesure où cette stipulation n'est pas contraire à l'ordre public ou concernant les soins ou diligences de ses préposés ou agents quant au chargement; manutention ou l'arrimage. Dans ce contexte; aucun connaissement nait été ou ne soit émis et que les conditions de l'accord intervenu soient insérées dans un récépissé qui sera un document non négociable et portera mention de ce caractère.**

---

---

## 2. Amélioration relative de la condition juridique du chargeur .

Selon les procédures de cette convention; la responsabilité du chargeur est jugée plus vaste et assez étendue au long de la phase d'affrètement.

Il ne sera de ce fait exonéré des pertes et dommages que si les causes de ces derniers proviennent de la faute du transporteur ou de l'un de ses agents.

Selon la convention; le chargeur n'est pas responsable des dommages et pertes subis par le transporteur ou l'un de ses préposés (article 4).

En contrepartie; le chargeur est responsable de toutes les pertes et dommages concernant l'état et la nature des marchandises transportées. Les autres exonérations et obligations soit transporteur ou du chargeur vont être mentionnées clairement dans la sélection suivante; dans la mesure où nous allons élaborer une comparaison entre les règles de cette convention et celles accordées par les règles de Hambourg en matière de responsabilité.

---

# Les règles de Hambourg

I-les originalité et les conditions d'entrée en vigueur des règles de Hambourg.

**1.Originalité des règles de Hambourg**

**2. Condition d'entrée en vigueur**

II.le contrat de transport par mer.

III-les règles de Hambourg face à la responsabilité du transporteur et du chargeur.

**1. Alourdissement de la responsabilité du transporteur .**

**2 .Amélioration relative de la condition juridique du chargeur .**

---

I.les originalité et les conditions d'entrée en vigueur des règles de Hambourg.

## *1.Originalité des règles de Hambourg*

*la convention de Hambourg a été élaborée sur le Modèle des autres conventions d'unification du droit en matière du transport de marchandises par mer, telles que la convention de berne du 7-02-1970,la convention de Genève du 19-05-1956,en matière de transport de marchandises par route .*

---

---

## *2. Condition d'entrée en vigueur*

**les règles de Hambourg leur entrée en vigueur nécessite au préalable la coexistence de trois conditions qui sont désormais remplies à savoir :**

- ❑ la nécessité d'atteindre le seuil de vingt instruments, de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion
  - ❑ convention est effective un an après le dépôt du 20ème instrument de ratification .
  - ❑ l'obligation faite aux États –parties des règles de Hambourg et des règles de la haye-visby, de dénoncer celles-ci au plus tard cinq ans après l'entrée en vigueur des règles de Hambourg. (Article 30 et 31)
-

## II. Le contrat de transport par mer.

- Les dispositions générales:

- Le transporteur désigne toute personne par laquelle ou au nom de laquelle un contrat de transport de marchandises par mer est conclu avec un chargeur.
- Le transporteur substitué désignent toute personne à laquelle l'exécution du transport de marchandises, ou d'une partie de ce transport, est confiée par le transporteur et doivent s'entendre également de toute autre personne à laquelle cette exécution est confiée.

- Le destinataire désigne la personne habilitée à prendre livraison des marchandises.
- Le 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
- Le chargeur 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 me

---

## II. Le contrat de transport par mer.

### *1. Définition du contrat de transport par mer*

*Le contrat de transport par mer désignent tout contrat par lequel le transporteur s'engage, contre paiement d'un fret, à transporter des marchandises par mer d'un port à un autre;*

---

---

## *2. Les documents de transport*

**le connaissement désigne un document faisant preuve d'un contrat de transport par mer et constatant la prise en charge ou la mise à bord des marchandises par le transporteur ainsi que l'engagement de celui-ci de délivrer les marchandises contre remise de ce document. Cet engagement résulte d'une mention dans le document stipulant que les marchandises doivent être délivrées à l'ordre d'une personne dénommée ou à ordre ou au porteur.**

---

### *3.le Contenu du connaissement*

*Le connaissement doit contenir, entre autres, les indications suivantes :*

*a) la nature générale des marchandises, les marques principales nécessaires*

*à leur identification, une déclaration expresse le cas échéant du caractère dangereux des marchandises, le nombre de colis ou de pièces ainsi que le poids des marchandises ou leur quantité exprimée autrement, telles que ces indications ont été fournies par le chargeur;*

*b) l'état apparent des marchandises ;*

*c) le nom et l'établissement principal du transporteur ;*

*d) le nom du chargeur ;*

*e) le destinataire, s'il a été désigné par le chargeur ;*

*f) le port de chargement prévu dans le contrat de transport par mer et la date de prise en charge des marchandises au port de chargement ;*

*g) le port de déchargement prévu dans le contrat de transport par mer ;*

### *3. le Contenu du connaissement*

*h) le nombre d'exemplaires originaux du connaissement, s'il en existe plusieurs ;*

*i) le lieu d'émission du connaissement;*

*j) la signature du transporteur ou d'une personne agissant en son nom ;*

*k) le fret dans la mesure où il doit être payé par le destinataire ou toute autre indication que le fret est dû par le destinataire ;*

*l) l'indication, le cas échéant, que les marchandises seront ou pourront être transportées en pontée ;*

*n) la date ou le délai de livraison des marchandises au port de déchargement, si cette date ou ce délai a fait l'objet d'un accord exprès entre les parties;*

*o) la ou les limites supérieures de responsabilité lorsqu'elles sont fixées d'un commun accord*

## II. les règles de Hambourg face à la responsabilité du transporteur et du chargeur.

### 1. Alourdissement de la responsabilité du transporteur :

Cet alourdissement se manifeste aussi bien au niveau du système de responsabilité du transporteur qu'au niveau des conditions de mise en œuvre de cette responsabilité .

#### a. Nouveau système de responsabilité

- *L'extension de la responsabilité du transporteur en matière de la dite en charge qui n'était plus celle pendant laquelle, la marchandise est sous sa garde mais, sa responsabilité commence par la prise en charge et cesse à la livraison (Article 4).*
  
- *L'introduction de nouveaux dommages qui sont bien entendu à la charge du transporteur, tel que le retard de livraison, qui engage désormais sa responsabilité (Article 5-2).*

- *l'élargissement de la responsabilité en matière du transporteur des animaux vivants et du transport en pontée*
- *Diminution ou quasi-disparition de la liste des cas exceptés, dans la mesure où les règles de Hambourg adoptent le système inverse par rapport à la convention de Bruxelles et qui consiste en une absence d'énumération .*
- *Une augmentation du montant de réparation notamment par rapport à notre droit interne ,dans ce cas la limitation de responsabilité par colis passe de 1000,00DH à l'équivalent de 835DTS(Droit tirage spécial).(Soit environ 11000,00DH par colis ou autre unité de chargement )ou à 2,5DTS par kg .la limite la plus élevée étant appliquée.*

## b.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 n'a lieu que si le demandeur prouve la réalité des

dommages et leur survenance dans un temps déterminé. Pour produire effet

cette preuve doit satisfaire certaines conditions de fond, elle lui est facilité par

la prise des réserves à la livraison. ces réserves sont en principe :

- ❑ Obligatoire; dans ce cas notre code pose deux conditions cumulatives pour la recevabilité du recours contre le transporteur à savoir l'émission d'une lettre de réserve suivie d'une action en justice dans les 90 jours.
- ❑ Être faite par écrit ;
- ❑ Être régulières ;en effet pour qu'elles soient opposables au transporteur ,les réserves doivent être précises et motivées indiquent la réalité du préjudice et précisent la consistance des dommages.

2. Amélioration relative de la condition juridique du chargeur le chargeur ,a bénéficié sous les disposition des règles de Hambourg d'une amélioration de sa condition juridique mais cette amélioration se trouve bornée devant le risque qui peut rendre la responsabilité du transporteur ,bénéficié ,de la plupart des cas exceptés.

a.les limites de l'étendue de la responsabilité du transporteur

*Ces limites se manifestent au niveau du sectionnement du contrat de transport et au niveau de retard.*

- *Le sectionnement est maintenu ;d'une part par l'intervention de l'autorité portuaire.Cette autorité étant au Maroc l'ODEP qui intervient par vertu de son cahier des charges,au chargement ,la prise en charge et la livraison de la marchandise par le transporteur.Ainsi pour le transporteur ,la responsabilité commencera au chargement à l'export et finira au déchargement à l'import.*
- *d'autre part par la licité des clauses de prise en charge et de livraison*

- 
- *La responsabilité du fait du retard de la livraison est limité en ce que l'action en réparation est soumise*

*à une prescription très brève .(Article19-5)*

*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.*

---

---

## b.Reconduction de la plupart des cas exceptés :

### ❖ Des causes générales

le transporteur peut entre autres s'exonérer en prouvant que lui-même ses préposés ont pris toutes les mesures raisonnablement exigées pour éviter l'événement et ses conséquences .Dans ce cas deux effets en résultent pour le transporteur :

- ❑ *L'exonération définitive du transporteur de toute responsabilité*
  
  - ❑ *La suppression de la faute nautique exonératoire. Car si le transporteur doit éviter le dommage ,il ne doit pas à fortiori le provoquer pour sa faute personnelle ou celle de ses préposés.*
-

❖ *Des causes particulières :*

*Ces causes exonèrent le transporteur sous certaines conditions.*

*On trouve le dommage qui tient à un risque inhérent soit à l'exécution d'une obligation légale « sauvetage », soit à la nature*

*du transport « pontée », soit à la nature de la marchandises « les*

*animaux vivants » soit enfin à la nature de la marchandise et à la*

*nature du transport « l'incendie ». Selon l'article 4-5 le transporteur sera exonéré de toute responsabilité sauf si le demandeur prouver que l'incendie provient d'une faute du transporteur.*

---

# **BILIOGRAPHIE ET WEBOGRAPHIE**

## **WEBOGRAPHIE;**

**[www.formation des contrat internationaux.htm](http://www.formation-des-contrats-internationaux.htm)**

**[www.Contrats internationaux.htm](http://www.contrats-internationaux.htm)**

**[www.logistiqueconseil.org](http://www.logistiqueconseil.org)**

---



*MERCI POUR  
VOTRE  
ATTENTION*