CA,Casablanca,04/02/1986,218

Identification			
Ref 20933	**Juridiction** Cour d'appel	**Pays/Ville** Maroc / Casablanca	**N° de décision** 218
Date de décision 04/02/1986	**N° de dossier** 1572/83	**Type de décision** Arrêt	**Chambre** Commerciale
Abstract			
Thème Maritime, Commercial		**Mots clés** Qualité pour actionner le fréteur (Oui), Dommages causés à la marchandise, Défaut d'action du destinataire, Commerce maritime, Chargeur	
Base légale		**Source** Revue : Gazette des Tribunaux du Maroc مجلة المحاكم المغربية | Page : 89	

Résumé en français

Le chargeur titulaire du connaissement en son nom, a qualité d’actionner le fréteur pour réparation des dommages causés à la marchandise, tant qu’il ne ressort pas des documents du dossier que le destinataire a intenté la même action.

Résumé en arabe

ان الشاحن الذي يتوفر على تذكرة شحن في اسمه له الصفة بمقاضاة الناقل البحري لجبر الضرر اللاحق بالبضاعة المنقولة بمقتضى هذه التذكرة التي تحمل اسم المتلقي متى لم تتجل من وقائع الدعوى حالة تزاحم بين دعوى المتلقي ودعوى الشاحن.

Texte intégral

محكمة الاستئناف بالدار البيضاء الغرفة التجارية

قرار بعدد : 218 – بتاريخ 4 فبراير 1986 – ملف عدد : 83/1572

باسم جلالة الملك

حيث تقدم المستأنفان بواسطة محاميهما ذ. الحلو بمقال مؤدى عنه بتاريخ 85/5/11يستأنفان بمقتضاه الحكم الصادر ضدهما عن ابتدائية البيضاء بتاريخ 83/2/7في الملف التجاري عدد 1315 القاضي عليهما بأدائهما لفائدة المدعيات مبلغ 227.750,00 درهم مع الفائدة القانونية من تاريخ الطلب والصائر مع اخراج شركة صبرو بلار من الدعوى.

فمن حيث الشكل :

فان الحكم المستانف تم تبليغه للطاعنين بتاريخ 14/4/83 حسبما هو ثابت من طي التسليم المدلى به المتعلق بملف التبليغ 2/360/83 فيكون الاستئناف الحاصل بتاريخ 83/5/11 قد راعى الاجل القانوني ولما كان صحيفة الاستئناف مستوفية لباقي الشروط الشكلية فانه لا مناص من قبول الطعن.

ومن حيث الجوهر :

فانه يتصل بمعرفة اوراق الدعوى ان المستانف عليها شركة فيف كان بيكوك تقدمت بتاريخ 83/6/26بمقال تعرض فيه انها أرسلت الى شركة سيليلوز المغرب بمدينة سيدي يحيى الغرب جميع المعدات اللازمة لإقامة فرن خاص بسائل اسود وكانت وتشمل على 183 من الاعمدة والصناديق يبلغ وزنها الاجمالي 692 طن و 255 كلغ محمولة على السفينة ريد كارط من دانكورك الى القنيطرة بمقتضى تذكرة الشحن رقم1 وعند وصول الحمولة الى ذلك الميناء بتاريخ 74/7/1 لوحظ عليها وجود عواريات. وان السيد لوماسون الذي عين مفتشا للعوار مع مساعده السيد لومبارد وضع تقريرا للخبرة اكد اهمية وتنوع العواريات التي لحقت بالبضاعة المذكورة وذلك بمحضر ممثل الربان والمسؤول عن الافراغ وباقي الاطراف.

وان الخبير اوضح بانه من غير الامكان تكوين فكرة عن العواريات موضحا بانه كان يجب نقل المعدات الى سيدي يحيى الغرب وهي جاهزة لتركيبها ليمكن تحديد القطع الغير قابلة للاستعمال وبالتالي تحديد العواريات.

وانه وعلى الخصوص لوحظت اعوجاجات العواريات وعيوبات مهمة في البضاعة اثناء وجودها في عنابر السفينة، ولذلك وبمحضر جميع الاطراف تم الاتفاق على نقل جميع المعدات الى سيدي يحيى الغرب لاتاحة الفرصة لتقييم الاضرار وعهد بالاصلاح الى شركة ماروك منطاج.

وان الخبير السيد برودوه المعين من طرف رئيس محكمة القنيطرة، ذكر ان البضاعة حصلت بها اعطاب جد مهمة بلغت في تقريره227.750 درهم.

وان المدعية تحتفظ في تعديل طلبها مستقبلا بالزيادة في المبلغ المذكور او النقص منه بعد ان تحصل لديها جميع الوثائق التبريرية.

لذلك التمست الحكم على المدعى عليهم بادائهم بالتضامن او احدهم محل الاخر المبلغ المذكور مع الفائدة القانونية من الطلب والاشهاد للعارضة بالاحتفاظ بحق تعديل طلبها زيادة او نقصانا بعد ان تجتمع لديها جميع الوثائق الضرورية والصائر.

واجاب الربان بان المدعية لم تسجل دعواها في اجل 90 يوما المنصوص عليه في الفصل 262 ق ت بحري، كما انها لم تدل بوصل البريد المبرهن على بعث رسالة الاحتجاج.

واحتياطيا فيما يهم المسؤولية فان الخبير السيد دوروطرو استخلص في تقديره بان الشاحن تحفظ بشان اربعة عشر طردا وعوين فقط على 11منها بعض العواريات بينما كانت الطرود الثلاثة الاخرى ولم تكن هناك خبرة مضادة ولان الخبير برودو انحز خبرته بعد ازيد من ستة اشهر وبعد ان تم سحب القطع الحديدية المتنازع حولها ونقلت الى سيدي يحيى الغرب وبعد ان ثم جمعها في شكل هياكل ومن الواضح ان هذه المعاينات المنجزة في هذه الظروف ليست لها اية قيمة تجاه العارضين اذ ان الاضرار لم تلاحظ في الميناء بل لوحظت بعد التفريغ وبعد تركيب البضاعة كما يستفاد من نص تقرير السيد دوروترو ان القطع المتضررة لتصل الى 73 بسيدي يحيى الغرب

وهكذا يظهر بان نقل البضاعة البري الى هناك من القنيطرة كان غير ملائم واصيبت خلاله باضرار، ما لا يمكن معه مساءلة الناقل البحري عنها.

واثار المدعى عليهما انعدام صفة المدعية لان البضاعة اصبحت في ملك المشترية شركة سيليلوز المغرب التي لها الحق في المطالبة بالتعويض عن الخسارة اللاحقة بالبضاعة مما يكون معه الطلب غير مقبول من هذه الناحية.

وعقبت المدعية بان العواريات عوينت بداخل الميناء وقبل نقل البضاعة الى محل المرسل اليه، والخبير السيد لوماسون اكد عدم امكانية تحديد حجم الاضرار بالميناء واتفق جميع الاطراف على ان تنقل البضاعة الى سيدي يحيى الغرب ليتم بعدئذ تحديد القطع الغير قابلة للاستعمال وقد حدد الخبير برودو قيمة التعويض عن الاضرار في مبلغ 152.618,21 درهم يتعين حذف مبلغ 23.049,50 درهم قيمة المسترجعات يضاف اليه مبلغ 64.283,12 درهم مقدار الاصلاحات التي قامت بها شركة مغرب مونطاج فيصبح المبلغ النهائي للتعويض هو193.851,83 درهم والتمست تحديد مبلغ الطلب في هذا القدر.

اما فيما يخص الدفع الذي اثاره الناقل البحري حول انعدام صفة المدعية فان العارضة تدلي بوثائق الصفقة المبرمة بينها وبين شركة سيليلوز تفيد بان المدعية ملزمة بالنقل البحري ومصاريف الافراغ والنقل من الميناء الى المعمل ويظهر هكذا بان للمدعية الصفة لرفع دعواها.

واصدر قاضي الدرجة الاولى حكمه المستانف بعلة ان المقال مستوفى لجميع الشروط القانونية ومرفق بجميع الوثائق اللازمة، مما يتعين معه قبوله شكلا.

ويستفاد من شهادة ؟؟؟؟؟ ؟؟؟؟؟ داخل الاجل القانون المنصوص عليه في الفصل 262 ق ت بحري كما ان المدعية ادلت بصورة لرسالة الاعفاء من الاجال المنصوص عليها في هذا الفصل موقعة من طرف الشركة المغربية للملاحة بتاريخ 73/7/23 الشيء الذي يترتب عنه عدم اعتبار دفع الناقل البحري وتمسكه بمقتضيات هذا الفصل.

وانه فيما يخص الصفة فان المدعية أدلت بشهادة موقعة من طرف شركة سيليلوز المغرب بتاريخ 81/10/23 تفيد ان المرسل اليه الا يصبح مالكا الا بالتسليم الفعلي وان العواريات الملاحظة في البضاعة تبقى على كاهل الشاحنة شركة » جنيف كايل مايكوك « التي لها الحق وحدها في المطالبة بالتعويض عن هذه الاضرار وبذلك تكون للمدعية الصفة في تقديم دعواها للمطالبة بالتعويض عن هذه العواريات.

وموضوعا فانه يستفاد من وثيقة الشحن عدد 1 ان الناقل البحري تعهد بنقل 183 حملا من المعدات الحديدية اللازمة لاقامة فرن خاص بالسائل الاسود وذلك من ميناء، دانكرك الى ميناء القنيطرة ويستفاد من شهادتي العوار 99/74– 145/74 ان البضاعة وصلت الى الميناء متضررة ولو ان شركة سيرومبيلا المكلفة بالافراغ ابدت في اوراق تحقيقها تحفظاتها بشان العواريات الحاصلة بالبضاعة المنقولة.

ويستفاد من تقرير الخبير السيد برودوه المعين من طرف رئيس ابتدائية القنيطرة سب العواريات وبالخصوص في جزء منها قبل الافراغ بميناء القنيطرة اعتمادا على تحفظات مقاولة الافراغ.

وان تحفظ الافراغ لم يتقدم اليه من طرف الناقل البحري وفيما يخص تحديد مبلغ التعويض عن هذه العواريات فد اقترح الخبير بان قيمة تبديل القطع الغير الصالحة تحدد في مبلغ 164.814،49 ف. ف – يخصم منه مبلغ 23.049,50 درهم قيمة ثمن استرجاع هذه القطع ويضاف ايضا مبلغ 54.285,12 درهم قيمة الاصلاح للقطع المعوجة.

وانه ثبت للمحكمة بان الناقل البحري هو المسؤول الوحيد عن هذه العواريات اذ ان شهادتي العوار توضحان بان العواريات وقعت بسبب العمليات العينية وانها حصلت قبل الافراغ بميناء القنيطرة كما ان الخبير السيد برودوه استنتج ان العواريات وقعت قبل الافراغ وبذلك يتعين الحكم على الناقل البحري بتعويض عن العواريات طبق الفصل 221 ق ت بحري ولا يوجد هناك ما يدل على ان شركة يروبلار المختصة بالشحن والافراغ بميناء القنيطرة تتحمل أي جزء من المسؤولية مما يتعين معه اخراجها من الدعوى.

حيث ينعى الطاعنان على الحكم الابتدائي مجانبته الصواب اذ انه اكتفى بتعليلات عامة ومختصرة دون مراعاة او مطابقة لمختلف الحجج المدلى بها ولوقائع النازلة.

وانه خلافا لما ورد في الحكم المذكور فان الصفة منعدمة في المدعية بصفتها شاحنة للمطالبة بالتعويض عن الاضرار المتنازع بشانها باعتبار ان الفصل 245 ق ت بحري يوضح بان تذكرة الشحن الرسمية لاغية التداول ولا يجوز للربان تسليم البضائع سوى للشخص المعين اسمه بتلك التذكرة وهذا يقتضي ان الشخص الوحيد الذي له الصلاحية لاستخراج البضاعة هو المرسل اليه الوارد اسمه بوثيقة

الشحن واستثناء أي شخص اخر ولو كان هو الشاحن.

وبصرف النظر عن هذه النصوص وخلافا لما اعتقدته فان المشرع حدد اثار البيع بصفة عامة في الفصل 491 وما يليه من ق – أ ع وبالتالي فان المبدا الواجب العمل به هو ان المشتري يكسب بقوة القانون ملكية الشيء المبيع كيفما كانت الشروط التي يفرضها على المشتري فانه لا يمكنه تجريد الانسان من حق الملكية وتظل للبائع دعوى وحيدة هي المطالبة بفسخ عقد البيع عند عدم اداء الثمن مما يعني ان البيع يعتبر في جميع الاحوال قائما.

وانه تبعا لذلك ينبغي الغاء الحكم المستانف والحكم من جديد بعدم قبول الطلب وفيما يخص مسؤولية العواريات فانه ينبغي الرجوع الى تقرير الخبير السيد برودوه (صفحة 9 الذي يشير بالنسبة لاسباب العواريات انها ناتجة عن اسباب خارجية عن الوضع تحت الروافع برصيف القنيطرة).

ومجموع القطع الاخرى سواء ما وقع استبداله او اصلاحه قد تقرر من جراء التحريكات وتخزين ما بين معمل البناء والورش دون ان تتمكن من اعطاء توضيحات اكثر.

وان محكمة الاستئناف ستلاحظ انه خلافا لما ورد بالحكم الابتدائي فان الخبير اكتفى بالاشارة الى ان متعهد الافراغ تحفظ بشان عشرين قطعة في حين انه بالنسبة لباقي الاضرار (وهي الاغلبية الساحقة) فانها لم تحدث سوى اثناء نقل البضاعة من الميناء الى معمل المرسل اليه، كما ان الصفحة الثانية من نفس التقرير تشير الى ان عدد القطع المجري عليها اصلاحات ارتفع من 34 يوم 22 يوليوز الى 73 يوم 23 غشت 74– كما يجب اضافة القطع المغيرة ولم يكن في المستطاع اصلاحها – وان الخبير اعطى فيها بعد رقم القطع الواردة احصاؤها في بيان الفروق وهي خمسة الى حين ان 68 لم يتحفظ بشانها متعهد التفريغ مما لا يمكن معه اخراجه من الدعوى.

كما ينبغي الإلحاح على ان السيد برودوم لم يقع تعيينه سوى بعد ان وصلت البضاعة الى مخازن المتلقي وبعد ان بان حدث ما حدث واكتفى بالاعتماد على التحفظات المشار اليها في بيان فروق شركة، سيروبيلير دون ان يقوم باي تحقيق بشانها – اذ السؤال المطروح هو هل هذه التحفظات مطابقة للواقع اذ المناقشة المتعلقة بها سوف لا يكون لها بطبيعة الحال أي تاثير على الاغلبية الساحقة للاضرار التي اقتنع الجميع بانها لم تحدث سوى بعد الافراغ مما ينبغي معه الاستشهاد بالمستندات المدرجة في الملف والمعاينات التي انجزت على يد الخبير السيد لامبار والخبير دوروطرور.

بوان البضاعة قد افرغت فعلا في شكل سيئ الشيء الذي جعل الاجهزة المختلفة تصطدم فيما بينها وتتضرر من جراء هذه العمليات وان الخبير برودوم نفسه ذكر بالاحتجاجات التي تلقاها بشان الاجراءات التي كانت السبب الوحيد في اتلاف البضاعة بعد افراغها، كما ان بيان الفروق الصادر عن مكتب الشحن لم يحرر سوى بعد مرور وقت طويل على افراغ البضاعة وبعد ان وقع لها ما وقع عندما كانت متراكمة فوق رصيف ميناء القنيطرة مما لا يمكن العمل بها لانها كانت خارج القانوني.

وحتى لو كانت مقبولة في مبدئها فانه لا يمكن تمديد مفعولها خارج ما هو وارد فيها اذ انها مجرد ما كانت تنطبق على احدى عشرة قطعة فانه ينبغي اعتبار ان بقية الاضرار الحاصلة فيما بعد يتحملها كل من متعهد التفريغ ومالك البضاعة واذا علم بان عدد القطع ارتفع من 11 الى 185 فان هذا من شانه ان يجعل محكمة الاستئناف تقتنع بان الاغلبية الساحقة لهذه الاضرار لم تحدث سوى بعد التفريغ لذلك التمسا بعد الغاء الحكم المستانف الحكم من جديد باخراجها من الدعوى.

وحيث عينت القضية بجدول جلسة 21/2/84 التي استدعي لها الاطراف بصفة قانونية وتقرر التاجيل لجلسة 10/4/84 للجواب ثم لجلسة84/6/5 لنفس الغاية وخلالها ادلت شركة كايل بابكوك – المستانف عليها بواسطة محاميها الاستاذان ميلانت والادريسي بمذكرة جوابية جاء فيها ان الدفع بعدم قبول الطلب لانعدام الصفة للمطالبة بالحصول على التعويض مردود لعدم اثارته ابتدائيا اثناء جريان المسطرة وبعد ان قدم مثيره دفوعا في الجوهر وهذا يعتبر خرقا لمبدا اثارة الدفوع الشكلية قبل الدفوع الموضوعية تحت طائلة عدم القبول.

علاوة على ان العارضة ادلت ابتدائيا بجميع الوثائق التي تبرز انها الوحيدة التي لها الصفة للتقاضي في هذه المسطرة وادلت العارضة بالعقد الذي ابرمته مع شركة سيليلوز المغرب الذي تنص عبارته على التزام العارضة بتسليم الاخيرة جميع الادوات وتركيبها لتجعلها في حالة شغل وقد نص العقد على ان العارضة ملزمة بصناعة ونقل وتركيب وانطلاق الشغل لفرن خاص بسائل اسود وموجه الى الشركة المذكورة كما نص العقد على ان الاخيرة لن تكون ملزمة باداء ثمن المبيع سوى بعد ان تسلم الادوات ويقع تركيبها وتصبح جاهزة للشغل، وبعبارة اخرى فان المشترية لا تصبح مالكة للمبيع سوى بعد التسليم (المفاتيح في اليد) وتمسكت بأحكام الفصل 496 ق أ ع .

وان العارضة ادلت بشهادة صادرة من المشترية تؤكد انه بمقتضى العقد لا تصبح مالكة للمبيع سوى بعد التسليم (المفاتيح في اليد) وبالتالي فان العواريات التي لحقت البضاعة ظلت كلها على عاتق العارضة مما جعلها المؤهلة الوحيدة للتقاضي للحصول على تعويض الضرر الحاصل.

وخلافا لادعاءات المستأنفين فان جميع التقارير والخبرة الموضوعة بالملف (لوماسون – لومبار – برودوم) اجمعت على ان جميع العواريات حدثت قبل الافراغ مما لا ترى معه فائدة في الاطالة حول هذه النقطة وان المستانفين يحاولون القاء جزء من المسؤولية على المكلف بالافراغ ومثل هذا التراع لا يمكن ان يهم العارضة.

لذلك التمست تاييد الحكم المستانف.

وحيث ان المستانف عليها شركة » بيروبيلي « الكائنة بالقنيطرة لم تدل بجوابها في النازلة لذلك وجه لها المستشار المقرر امرا بالجواب، بمقتضى مقرر صادر بتاريخ 85/3/21 بعث بالبريد المضمون عدد 899 ورجع الظرف البريدي حاملا لخاتم البريد » غير مطلوب «.

حيث ادرجت القضية في المداولة لجلسة 19/11/85 للنطق بالقرار بجلسة 10/12/85 ثم تمديدها لجلسة 28/1/86.

محكمة الاستئناف :

من حيث ان السبب الاول للطعن بالاستئناف فيما ينعاه المستأنفان على الحكم المطعون فيه مخالفته للقانون والخطا في تطبيقه وفي بيان ذلك يقولان ان الصفة في التقاضي منعدمة بالنسبة المدعية بصفتها شاحنة لان تذكرة الشحن في النازلة اسمية وان الصلاحية للتقاضي هي للمرسل اليه محاجيان باحكام الفصلان 245 ق ت بحري – 191 ق أ ع .

لكن حيث انه فيما يهم هذه المسالة بالذات فقد استقر راي هذه المحكمة على تجويز الشاحن مقاضاة الناقل البحري لجبر الضرر اللاحق ببضاعة منقولة بمقتضى مذكرة شحن في اسم المتلقي متى لم تتجل من وقائع الدعوى وجود حالة تزاحم بين دعوى الاخيرة ودعوى الشاحن ولانه تحديدها في النازلة فان المشتري الوارد اسمه بتذكرة الشحن عدد 1 بصفته المرسل اليه ابرم مع المدعية (الشاحنة) عقد بناء وتجهيز فرن خاص بسائل كيماوي مخصص لتوسيع معمل يقع بسيدي يحيى الغرب لفائدة المتلقية مع ما يترتب عنه، من تركيب وتشغيل وايضا وبالخصوص نقل ادوات التجهيز (قارنوا في هذا الخصوص راي محكمة النقض البلجيكي 1966/12/9 اشار اليه في مطول النقل البحري لمعهد ربير، الجزء الثاني صفحة 322 – نبذة 692 وموقف القضاء الايطالي محكمة جنوة 1961/7/10 مشار اليه بنفس المرجع مع التنبيه الى اشتراط توفر الشاحن على تذكرة الشحن كما هو الامر في النازلة.

ومن حيث انه علاوة على ذلك فان بيانات عقد 73/2/29تبرز بالمكشوف التزام الشاحن البائع على تركيب وتجهيز الفرن المذكور وتسليمه في حالة تشغيل لفائدة المتلقية الامر الذي ان الامر يهم بيع بالمفاتيح في اليد ويترتب عن ذلك ان البائع يظل مسؤولا عن عمليات نقل ادوات الفرن الى حين تركيبها وتشغيلها، وبالتالي فانه المحق في المطالبة بتعويض الاضرار اللاحقة بها في مواجهة المتسبب فيها ولو كان الناقل البحري الذي لا يسوغ له في هذه الظروف المحاجاة باحكام الفصلين 45 ق ت بحري 491 ق أ ع خاصة وانه لم يثبت ان المشتري المتلقي يواجهه بدعوى لجبر نفس الاضرار رغم اقدمية التراع الحالي والمعروض على الناقل البحري 75/6/26ورغم ان مثل الدعوى الحالية مضبوطة باجال قصيرة سواء تعلق الامر بدعوى الفصل 262 ق ت بحري او الفصل 263 منه علما بان البضاعة محل التراع وصلت الى ميناء الوصول في .74/7/1

من حيث ان طروحات الطاعنين في هذا الخصوص لا تهدف سوى التملص من التزاماتها المترتبة عن عقد النقل البحري المحسم في وثيقة الشحن عدد 1 ركيزة الدعوى الحالية مما يتعين معه اطراحها جانبا لعدم ارتكازها على اساس.

من حيث ان السبب الثاني للطعن بالاستئناف يكمن فيما يتمسك فيه الطاعنان من انعدام مسئوليتها عن الاضرار المتنازع بشانها وفي بيان ذلك يقولان ان الخبير السيد برودوم اوضح في الصفحة التاسعة من تقريره ان اسباب العواريات ناتجة عن اسباب خارجية عن الوضع تحت الروافع برصيف القنيطرة ومجموع القطع الاخرى سواء ما وقع استبداله او اصلاحه تضرر من جراء التحريكات وتخزين وتصفيف ما بين معمل البناء والورش.

لكن حيث انه فيما يهم الملاحظة الاولى فانها تعني صراحة ان الاضرار حدثت قبل التفريغ مع مالها من دلالة، اما ما يهم الملاحظة الثانية فان تذكرة الشحن اصدرها الربان وهي خالية من كل تحفظ بشان العواريات التي لاحظها على البضاعة محل التراع عند الشحن مما لا يسوغ الاستنتاج بالتخمين المجرد كما فعل الخبير المذكور ان سبب العواريات كانت سابقة حتى على مرحلة الشحن البحري من

حيث انه من جهة ثانية فان تحفظات وكيل الحمل بمرفأ القنيطرة حسبما اشار اليه نفس الخبير في خاتمة مستنتجاته تجزم بان الاضرار حدثت قبل الإفراغ دون ان يستطيع الحسم ايضا ما اذا كانت ناتجة عن ترصيص او فك معينين او عن رداءة أحوال الطقس ومؤدى هذا ثبوت مسؤولية بالناقل البحري بكيفية لا جدال فيها خاصة وانه لم يبد ان تحفظ بشان البضاعة المتنازع حولها كما سبق القول مما يفيد انه تسلمها سالمة من الشاحن فيكون الحكم المستانف ينهض على اساس صحيح في مبدئه ولذلك فان هذه المحكمة تبنته لما جاء فيه من اسباب لا تتعارض مع منحى هذا القرار.

من حيث انه من جهة اخرى فان الخبير المذكور اشار في الصفحة السادسة من تقريره ان عدد القطع التي كان ينبغي اصلاحها في 74/7/22 لم يتعد 34 قطعة ارتفعت حتى 74 قطعة عند اجراء المعاينة بكما لاحظ المستأنفان عن صواب في هذا الخصوص وبالتالي فان قيمة اصلاح القطع المذكورة ينبغي تجزئته في النصف – على الاقل وبحصر قيمة الاصلاح في حدود مبلغ 32.141,56 درهم لان القدر المضاف من الضرر لم يحدث خلال مرحلة النقل البحري.

من حيث انه من جهة اخرى فان المدعية خفضت قيمة الطلب الى 193.851,83 درهم بمقتضى مذكرة المدلى بها ابتدائيا بجلسة 78/4/14 على اساس ان قيمة الاضرار حددها الخبير برودوم في مبلغ 10.814,49 ف. ف – أي ما يعادل بالدرهم 152.618,21 درهم يحذف منه مبلغ 24.049,50 درهم من المسترجعات 129.568,71 درهم يضاف اليه قيمة الإصلاحات البالغة 64.283,12 درهم.

من حيث ان الحكم المستانف حينما قضى بالمبلغ المشار اليه في مستهل هذا القرار يكون قد حكم بازيد مما هو مطلوب.

من حيث انه يتعين خصم مبلغ 32.141,56 درهم المشار اليه سالفا من المبلغ المطلوب لا المحكوم به لتكون مسؤولية الناقل البحري ثابتة بكيفية عادلة كالتالي :

= 32.141,56 – 193.851,83 161.710 درهم.

من حيث انه يتعين تعديل الحكم المستانف في هذا الخصوص ومن ثم اعتبار الاستئناف جزئيا وعملا باحكام الفصول 142، 329، 134 ، 24- (5-4) 335 ق م. م 367 /262 221-216 ق ت بحري.

لهذه الأسباب:

ان محكمة الاستئناف وهي تقضي علنيا حضوريا في المادة التجارية من نفس الهيئة التي حضرت اثناء حجز القضية في المداولة حكمت.

من حيث الشكل :

بقبول الاستئناف .

من حيث الجوهر :

باعتباره جزئيا وبتعديل الحكم المستانف الصادر عن ابتدائية البيضاء بتاريخ 83/2/7 في الملف التجاري 1315 وذلك بحصر المبلغ المحكوم به في حدود سبعة وعشرين سنتيما ومائة وواحد وستون الف وسبعمائة وعشرة درهم (161.710,27 درهم) مع تأييده فيما عدا ذلك وتوزيع الصائر على النسبة.

وقررت ارجاع تنفيذ هذا الحكم الى المحكمة التي صدر عنها الحكم المستأنف.

الرئيس والمقرر : السيد عبد اللطيف مشبال (رئيس غرفة).

المحامون الاساتذة : محمد لحلو، ميلانت، الادريسي.