

CA,Casablanca,08/01/1985,1

Identification			
Ref 18915	Juridiction Cour d'appel	Pays/Ville Maroc / Casablanca	N° de décision 1
Date de décision 08/01/1985	N° de dossier 1710/83	Type de décision Arrêt	Chambre
Abstract			
Thème Commercial	Mots clés Transport maritime, Responsabilité, Force majeure (Non), Commercial, Action en dédommagement		
Base légale	Source Revue : Revue de l'association des magistrats "Rabitat Al Koudate" رابطة القضاة Année : 1985 شتنبر Page : 91		

Résumé en arabe

ان ابحار السفينة في فصل شتوي يكون من المتوقع معه وجود هيجان في البحر، مما ينفي عن الحادثة صفة القوة القاهرة. ان النظر الى المستوعبة اتعد طردا واحدا بما فيها او بعدد الطرود التي بداخلها يرجع الى وثيقة الشحن فان اقتصر في البيانات على ذكر ان البضاعة المشحونة هي عبارة عن مستوعبة واحدة فانها تعتبر طردا في خصوص احتساب التعويض. اما اذا اشير في بيانات الوثيقة الى ما بداخلها من طرود كما لو اشير الى عددها فانه يؤخذ في الاعتبار ان الطرود بعددها عند تقدير التعويض .

Texte intégral

قرار رقم : 1 – بتاريخ 08/01/1985 – ملف عدد : 1710/83
باسم جلالة الملك
وبعد المداولة طبق القانون
شكلا :

حيث تقدم الاستاذان سرفاني وناده لفائدة موكلهما ربان الباخرة « اوسترايد » بوصفه ممثلا لمالكيها بمقال استثنائي مؤداة عنه الوجيبة القضائية 20، 1953 درهم بتاريخ 22/6/83 استانفا له بمقتضاه الحكم التجاري البحري عدد 1011 الصادر عن المحكمة الابتدائية بالدار البيضاء بتاريخ 16/3/83 في الملف التجاري عدد 612/80 والقاضي .

من حيث الشكل / بقبول الطلب

ومن حيث الجوهر / 1) باداء المدعى عليهما بالتضامن للمدعية مبلغ تسعة وخمسين وخمسمائة واثنين وستين ومائة الف (62.559,00 درهم مع الفوائد القانونية من تاريخ الطلب. 2) بالصائر 3) بجعل الحكم غير مشمول بالنفاذ المعجل .
وحيث بلغ الحكم بتاريخ 25/5/83 حسب غلاف التبليغ فان الاستئناف المقدم بتاريخ 22/6/83 يكون مقبولا شكلا .
وموضوعا :

حيث تقدمت المدعيات شركة التامين الشمال الافريقي وفيما بين القارات ومن معها بواسطة ممثليها القانونيين والنائب عنها الاستاذان والش وبنتهيلة بمقال افتتاحي مؤداة عنه الوجيبة القضائية (1781,00) درهم بتاريخ 2/4/80 فقد عرضت فيه انه نقل على ظهر الباخرة « اوسترايد » حمولة تتكون من 12 خزانة بداخلها قطع مجزاة وذلك حسب وثيقتي الشحن عدد 38 و 42 .
وقد جاء في شهادة شركة مانوتير التي استاجرت الباخرة بان خزائين قد ضاعا وتبلغ قيمة الخصاص 16255 درهم .
والعارضات كمؤمنات لها الحق في المطالبة بالتعويض المذكور طبقا لمقتضيات الفصل 367 من ق ت ب م .
وبما ان مسؤولية المجهز ثابتة وفقا لمقتضيات القانون .

والتمس الحكم على ربان الباخرة بوصفه ممثلا قانونيا للناقل البحري وشركة مانوتير بادائها بصفة متضامنة للعارضات ومع الفوائد القانونية ابتداء من تاريخ اطلب ما قدره 162.559,00 درهم وبالمصاريف والتنفيذ الموقت رغم التعرض والاستئناف وبدون كفالة .
وحيث دفع نائب المدعى عليهما بعدم قبول الطلب شكلا ثم ذكر ان الضرر كان نتيجة قوة القاهرة اذ ان التقرير المؤرخ في 11/11/79 ينص على ان احوال الطقس كانت خطيرة جدا وكان علو الامواج يفوق ثمانية امتار وان سقوط الخزائين المتنازع حولهما نتيجة الصدمة التي تعرضت لها الباخرة من طرف موجة كبيرة جدا وهذه الظروف تشكل قوة القاهرة ولا يمكن للمجهز البحري ان يكون مسؤولا عن الضرر المذكور .

والتمس عدم قبول الطلب واعتبار القوة القاهرة وبالتالي الحكم برفض الطلب .
واضاف بان وثيقة الشحن لا تتضمن أي تصريح وان الاضرار تتمثل في سقوط صندوقين في البحر ونظرا لمقتضيات الفصل 266 من ق ت ب م فلا يمكن ان تتعدى مسؤولية الناقل 1000 درهم عن كل طرد .
والقانون لا يفرق بين مختلف الطرود التي يمكن شحنها على ظهر الباخرة ولا يفرق بينها لا على اساس حجمها ولا على اساس المادة التي صنع منها الوعاء الذي جعلت فيه ولا على اساس محتواها .
وقد صار الاجتهاد القضائي على تحديد المسؤولية المنصوص عليها في الفصل 266 المذكور وتطبيقها على الوعاء ما عدا اذا اشار الشاحن لعدد الطرود التي توجد بداخله .

وحيث عقب نائب المدعيات فرد على الدفع بعدم القول موردا اجتهاد المجلس الاعلى المبني على الفصل 367 من ق ت ب م ان المؤمن يمكنه طلب التعويض ولو قبل اداء ذلك المبلغ للمؤمن له .

واشار في الموضوع الى انه لا يمكن اعتبار نظرية المجهز فيما يخص التحديد القانوني للمسؤولية لكون نقل البضائع بواسطة الصناديق الحديدية الضخمة لا يطبق عليها التعويض المنصوص عليه في الفصل 266 من ق ت ب م لانها معدة لنقل عدد مهم من الطرود يفوق وزنها عدة اطنان وتلك الصناديق هي وسيلة لنقل تلك الطرود .

وذكر ان الناقل البحري اشار الى قرار صادر عن محكمة الاستئناف بروان الفرنسية بتاريخ 16/3/73 الذي قبلت فيه تطبيق التحديد القانوني للمسؤولية في حالة عدم التمكن من تحديد عدد الطرود الموجودة داخل كل صندوق حديدي ضخم وهو يخالف ما يوجد من اجتهاد بمجموعة دالوز الذي يؤكد ان تعريف الطرد لا يطبق على الوعاء (كونتيرا) وانه يتعين تحديد التطبيق القانوني للمسؤولية بالنسبة لكل طرد يوجد داخل الصندوق الحديدي من الحجم الكبير لانه وسيلة حديثة العهد للنقل .

وقد توصلت شركة مانوتير لجلسة 26/3/82 فلم تدل بجواب في الموضوع .

وحيث ذكرت المحكمة الابتدائية بالدار البيضاء في تعليلها ان الاجتهاد القضائي سار على انه لا يمكن الاخذ بعلة وجود قوة القاهرة في

انعدام المسؤولية في الحالة التي يمكن فيها تفادي الضرر وكان بالامكان توقعه وان التقرير البحري قد اشارة الى انه في خلال الرحلة البحرية تعرضت الباخرة لامواج ادت الى اصابة البضاعة باضرار ولم يشر الى وجود قوة قاهرة لا يمكن تفاديها وقد كان بامكان الربان اتخاذ الاحتياطات اللازمة قبل وقوع هاته الاضرار وبالتالي يتعين عدم الاخذ بدفوعه .

وذكرت ان تحديد قيمة الطرد في مبلغ 1000 درهم لا يمكن قبوله لان الوعاء (الكونتنيير) يضم مجموعة من الطرود .

فقد اصدرت المحكمة حكمها المستأنف بناء على ثبوت الدين وثبوت مسؤولية المدعى عليها .

وقد ورد في مقال الاستئناف التاكيد على انعدام المسؤولية اعتبارا لوجود قوة قاهرة لتعرض الباخرة لعاصفة مع امواج فاق علوها ثمانية امتار وانه لا يمكن اخذ أي احتياط مجد ضد العواصف عندما تصل الى درجة معينة في الهيجان .

ويعتبر الاجتهاد القضائي ان الرياح التي تبلغ درجة قوية تشكل قوة قاهرة مما يعفي المجهز البحري من كل مسؤولية حسب مقتضيات الفصل 221 من ق ت ب م .

وبصفة احتياطية فالعارضان تمسكا بمقتضيات الفصل 260 من ق ت ب م طالبا من المحكمة حصر التعويض في مبلغ 2000 درهم أي 1000 درهم عن كل صندوق سقط في البحر .

كما تمسك ايضا وخصوصا في المذكرة المؤرخة في 15/5/81 باجتهاد قضائي قار يطبق المسؤولية المحدودة على الصناديق الحديدية (الكونتنيير) وخصوصا عندما تكون وثيقة لا تحتوي على اشارة دقيقة لعدد وارقام الطرود التي يحتويها الوعاء (الكونتنيير) .

وستلاحظ محكمة الاستئناف ان المحكمة الابتدائية لم تجب على التوكيل الوارد في محررات الطرفين وخصوصا في مذكرة العارض اذ ان مجرد التصريح كهذا لا يمكن ان يشكل جوابا على وسائل مرتكزة على اجتهاد قضائي وقع التمسك به في مذكرات العارضين .

والتمسا الغاء الحكم المستأنف والحكم من جديد واساسا برفض الطلب .

وبصفة احتياطية الكم بتطبيق الفصل 266 من ق ت ب م وذلك بحصر التعويض الذي ينبغي منحه للمدعيات في مبلغ 2000 درهم وبتمثيلها الصوائر ابتائيا واستئنافيا .

وحيث اجاب نائب المستأنف عليها بتمسكها بانعدام وجود قوة قاهرة وانها اوضحت ابتدائيا ما يشترطه المشرع واجتهاد المحاكم لثبوتها.

اشار فيما يخص مقتضيات الفصل 266 من ق ت ب م الى وقوعه ذاكرة ان العارضات ادلت بوثيقة الشحن وكذلك بلائحة وزن البضاعة التي تشير الى عدد الطرود الموجودة داخل الصندوقين الحديديين وبالتالي فالمستأنف غير محق في المطالبة بتطبيق التحديد القانوني للمسؤولية وذلك نظرا لكون الصندوقين قد نقلوا على قنطرة الباخرة .

ومقتضيات الفصل 147 من ق ت ب م تنص على ان ربان الباخرة هو المسؤول عن كل عوار او خصاص يلحق بالبضاعة المحمولة على قنطرة الباخرة ماعدا اذا حصل من الشاحن وبشرط خاص وموقع عليه على وثيقة الشحن يسمح له بنقل البضاعة على قنطرة الباخرة .

ووثيقة الشحن لا تتضمن الرخصة الضرورية المنصوص عليها في الفصل 147 المذكور .

وهكذا فالناقل البحري قد ارتكب خطأ جسيما لما سمح لنفسه بنقل البضاعة على قنطرة الباخرة وكان ذلك سببا في ضياع الصندوقين . والتمس لذلك تايد الحكم الابتدائي .

وحيث عقب نائب المستأنفين بتمسكهما بالدفع المثار من طرفهما مع الاشارة الى انهما يذكران بان وثيقتي الشحن المعتمدين في النازلة لا تشير الى عدد الاكياس او الحزمات او الصناديق المشحونة وانما تشير الى بضاعة على شكل سائب مع وزنها الاجمالي ومؤدى ذلك ان الصندوق الحديدي يعتبر طردا خاضعا لمقتضيات الفصل 266 من ق ت ب م .

واشار الى انه لا حاجة للجوء الى الفصل 147 من القانون المذكور لان شحن الحاويات (الكونتنيير) على قنطرة الباخرة هي الطريقة المعتادة في هذا الصنف من النقل الذي يتم بواسطة البواخر من نوع خاص .

وتمسكا بدفوعاتهم ملتزمين بالحكم وفق ما جاء في المقال الاستئنافي وفي مذكراته المقدمة ابتدائيا .

محكمة الاستئناف

حيث ان الطرف المستأنف ينعي على الحكم المستأنف انه لم ياخذ بوجهة نظره سواء فيما دفع به من وجود قوة قاهرة ام اثارة لمقتضيات الفصل 266 من ق ت ب م .

وحيث انه فيما يخص الدفع بوجود قوة قاهرة فان شروطهما غير متوفرة ذلك انه ينبغي ان تكون غير متوقعة وایجار السفينة في فصل شتوي يكون من المتوقع معه وجود هيجان في البحر وقد ورد في ختام تقرير البحر المؤرخ ب 11/11/79 ان الربان بعد الحادثة رمى بالمرسة منتظرا تغيير حالة الطقس مما يحمل على الاعتقاد انه لو فعل ذلك قبل سقوط المستوعبتين لما تم سقوطهما في البحر وبالتالي رأت محكمة الاستئناف ان الدفع غير قائم على اساس .

وفيما يخص المطالبة بتطبيق الفصل 266 من ق ت ب م فان النقل تم بواسطة المستوعبات (Container)) وقد دفعت المستأنف عليها بان التحديد الوارد في الفصل المذكور لا ينطبق عليها لانها معدة لنقل عدد مهم من الطرود يفوق وزنها عشرة اطنان .

وحيث ان النقل بواسطة المستوعبات التي ظهرت حديثا في الاستعمال لكونها تقلل من مخاطر النقل لمتانتها ضد الصدمات قد اثارت خلافا حول ما اذا كان يمكن اعتبارها طردا واحدا فيحسب التعويض على اساس ذلك ويمكن تطبيق الفصل 266 عليها او يحسب التعويض على اساس الطرود التي بداخل المستوعبة وليس للناقل البحري ان يتمسك بتحديد مسؤوليته عنها كلها طردا واحدا .

وحيث ان الاجتهاد القضائي الحديث قد نظر الى المستوعبة على اساس ما تضمنته وثيقة الشحن فان اقتصر في بيانات هذه الوثيقة على ذكر ان البضاعة المشحونة هي عبارة عن مستوعبة واحدة فانها تعتبر طردا في خصوص احتساب التعويض اما اذا اشير في بيانات وثيقة الشحن الى ما بداخلها من طرود كما لو اشير الى عددها فانه يؤخذ في الاعتبار الطرود بعددها عند تقدير التعويض (نقض فرنسي : 12/10/64 - دالوز - سيري - 1965 - 52 - ومحكمة الهافر التجارية 9/5/72 بحري فرنسي 72 - 497 - ويراجع رود ريبير في بحثه عن المسؤولية في النقل البحري بحري فرنسي 67 - 388 وكذلك مؤلفه المطول في القانون البحري الجزء 2 - 672. وعلى اساس حساب التعويض على عدد الطرود او (البالات) قضى القضاء الامريكي اذا اعتبر عدد ما بداخل المستوعبة 99 (بالة) وذلك في قرار 5/6/70 والبيانات المدونة في وثيقة الشحن كما يلي : « صنع بالمانيا 2202/1/99 وعاء شحن رقم 2.91134 يقال انه يحتوي على وزن اجمالي قدره 10864 كلج) .

(يراجع كتاب دعوى المسؤولية على الناقل البحري للدكتور ابراهيم مكي - طبعة 1393 هـ - 1973 م صفحات 366 - 367 - 368) وكتاب النقل البحري الدولي للبضائع للدكتور احمد حسيني طبعة 190 - صفحة 97 والذي يحيل على مرجع الدكتور ابراهيم مكي). وحيث انه في النازلة الحالية فان وثيقتي الشحن عدد 38/011 و 42/04 قد تضمنت كل واحدة منها ست مستوعبات بارقامها ووزنها وضمنها المستوعبتان الساقطتان في البحر عدد 221670 / 6 و 250003 مع الاشارة الى وزن البضاعة في كل مستوعبة ودون الاشارة الى عدد الطرود في كل واحدة او الاشارة الى قيمة البضاعة مما تكون معه مقتضيات الفصل 266 من ق ت ب م هي الواجبة التطبيق وبالتالي تحديد قيمة المستوعبتين معا في الفي (2000,00) درهم مع تعديل الحكم المستأنف وفق ذلك وهذا المنحى المتعلق بعدم ذكر عدد الطرود او عدم ذكر قيمة البضاعة في سند الشحن هو الذي سارت عليه هذه المحكمة في قرارها عدد 1015 الصادر عنها بتاريخ 21 شعبان عام 1404 هـ الموافق 22 مايو سنة 1984 م في الملف التجاري عدد 410/83 والمشار فيه الى اجتهاد محكمة الاستئناف بالرباط في قرارها الصادر بتاريخ 25/3/80 مجموعة قرارات محكمة استئناف الرباط سنة 1930 عدد 5.899 وكذلك القراران الصادران بتاريخ 10/3/81 في الملف 229/81 وتاريخ 20/12/81 في الملف التجاري عدد 947/81 وكذا القرار عدد 2014 الصادر بتاريخ 11/12/84 في الملف التجاري عدد 1002/83 .

لهذه الاسباب

ان محكمة الاستئناف وهي تقضي علنيا حضوريا انتهائيا في المادة التجارية البحرية ومتركة من نفس الهيئة التي شاركت في المناقشة . في الشكل : بقبول الاستئناف

وفي الموضوع : باعتباره جزئيا تم بتعديل الحكم المتخذ عدد 1011 الصادر عن المحكمة الابتدائية بالدار البيضاء بتاريخ 16/3/83 في الملف التجاري عدد 612/80 وذلك بتحديد التعويض الواجب على الناقل البحري ادائه للمؤمنات في الفي (2000.00 درهم) مع فوائد القانونية من تاريخ الطلب .

وبرفض باقي الطلب وتحميل الطرفين الصائر على النسبة .

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

وكانت الهيئة تتركب من السادة :

رئيسا ومقررا	الاستاذ محمد مبخوت
مستشارا	الاستاذ محمد واعزيز
مستشارا	الاستاذ عبد اللطيف مشبال
ممثلى النيابة العامة	وبحضور السيد عيش الحسين
كابى الضبط	وبمساعدة السيد الحاضى ابراهيم