

CCass,15/04/2009,591

Identification			
Ref 19511	Jurisdiction Cour de cassation	Pays/Ville Maroc / Rabat	N° de décision 591
Date de décision 20090415	N° de dossier 525/3/1/2008	Type de décision Arrêt	Chambre Commerciale
Abstract			
Thème Maritime, Commercial		Mots clés Transporteur, Présomption de responsabilité, Perte de route, Manquants, Exonération	
Base légale Article(s) : 461 - Dahir portant loi n° 1-74-447 du 11 ramadan 1394 (28 septembre 1974) approuvant le texte du code de procédure civile (CPC)		Source Revue : Gazette des Tribunaux du Maroc مجلة المحاكم المغربية	

Résumé en français

Le transporteur maritime est présumé responsable de sorte qu'il lui appartient de rapporter la preuve de l'exonération de sa responsabilité. Le manquant résultant de la perte de route est un motif d'exonération de la responsabilité du transporteur maritime ou terrestre sans qu'il soit besoin d'en rapporter la preuve. Celui qui se prévaut d'un manquant autre que celui résultant de la perte de route est tenu d'en rapporter la preuve.

Résumé en arabe

– تعتبر مسؤولية الناقل البحري مسؤولية مفترضة، يقع عليه عبء إثبات موجبات رد هذه المسؤولية وفقا للشروط المعتمدة قانونا. – إن الخصاص الناتج عن عجز الطريق يشكل وسيلة من وسائل الإعفاء من مسؤولية الناقل البحري أو البري على حد سواء، دون حاجة إلى إثبات. – إن من يدع الخصاص الحاصل في نقل البضاعة ناتجة عن سبب آخر غير عجز الطريق ملزم بإثبات خلاف الأصل الذي يقضي أن الخصاص مبرر لعجز الطريق.

Texte intégral

قرار عدد: 591، بتاريخ: 15/4/2009، ملف تجاري عدد: 525/3/1/2008 و بعد المداولة طبقا للقانون حيث يستفاد من الرجوع لوثائق الملف ومن القرار المطعون فيه عدد 2005/2007 الصادر عن محكمة الإستئناف التجارية بالدار البيضاء بتاريخ 09/04/2007 في الملف عدد 5329/06/9 أنه بتاريخ 17/11/2004 تقدمت طالبة شركة كازا كران بمقال إلى المحكمة التجارية بالدار البيضاء تعرض فيه أنها قامت باستيراد بضاعة تتعلق بالقمح الصلب وزنها 3901,50 طنا، نقلت إلى ميناء الدار البيضاء على متن الباخرة دوتش سان المملوكة للناقل البحري ويلسون أوروكاربي، إلا أنه عند نهاية عملية الإفراغ تبين لشركة الحراسة أوريون إيكزيكسيون "ORION Execution" أن هناك خصاصا وزنه 68,350 طنا الشيء الذي أكدته مكتب استغلال الموانئ في تقريره المؤرخ في 6/9/2004 المتعلق بوزن البضاعة، والذي أكد أن وزنها الصافي هو 2091,280 طنا، كما أكد المكتب الوطني للسكك الحديدية في شهادة مؤرخة في 6/9/2004 أن البضاعة التي تسلمها وزن 1741,280 طنا، وبذلك يكون الخصاص ثابتا بمقارنة سند الشحن مع الوثيقتين المذكورتين كما أن هذا الخصاص أقره ربان الباخرة ووكيله والعارضة (الطالبة) بالتقرير المنجز بتاريخ 31/08/2001 من طرف الوكيل البحري ADATRA وأن ثمن البضاعة الإجمالي المؤدى من طرف العارضة هو 867.108,38 دولارا أمريكيا، وأن الضرر اللاحق بها يبلغ 137.938,42 درهم، ملتزمة الحكم على الناقل البحري ويلسون أوروكاربي بأدائه لها المبلغ المذكور مع الصائر والفوائد القانونية من تاريخ الحكم والنفاذ المعجل، وبعد جواب المدعى عليهما ربان الباخرة دوتش سان وشركة ويلسون أوروكاربي، أصدرت المحكمة التجارية حكمها بقبول الطلب في مواجهة ربان الباخرة دوتش سان للمدعية ما يعادل بالدرهم المغربي مبلغ 15.190,78 دولارا أمريكيا حسب سعر الصرف الجاري به العمل وقت المطالبة القضائية أو التنفيذ باختيار المدعية، مع الفوائد القانونية من تاريخ الحكم، وتحمله الصائر، ورفض باقي الطلبات، فاستأنفه ربان الباخرة وشركة ويلسون أوروكاربي بعد استيفاء الإجراءات المسطرية، قضت محكمة الإستئناف التجارية بقبول استئناف ربان الباخرة دوتش سان دون استئناف شركة ويلسون أوروكاربي، وفي الموضوع باعتباره وإلغاء الحكم المستأنف فيما قضى به في مواجهة الطاعن والحكم من جديد برفض الطلب، وبتحميل المستأنف الصائر، وهو القرار المطعون فيه حيث تنعى الطاعنة على القرار خرق مقتضيات الفصل 342 من ق م م، بدعوى أنه بالرجوع إلى القرار المطعون فيه يتجلى أنه تضمن في ديباجته أنه بني على تقرير المستشار المقرر الذي لم تقع تلاوته بإعفاء من الرئيس وعدم معارضة الطرفين، في حين أن مقتضيات الفصل 342 من ق م م تنص على أن المستشار المقرر يحرر تقريرا في جميع القضايا التي أجرى فيها تحقيقا طبقا للفصلين 334 و 335، وفي النازلة فالسيد المستشار المقرر لم يجر أي بحث في القضية ولم يصدر أي أمر بالتخلي وهذا دليل على عدم إجراء تحقيق، ولم ينجز أي تقرير الشيء الذي يعد خرقا لمقتضيات الفصل 342 من ق م م ويتعين التصريح بنقض القرار المطعون فيه. لكن، حيث إن ما تم التنصيص عليه في ديباجة القرار المطعون من أنه "بني على تقرير المستشار المقرر الذي لم تقع تلاوته بإعفاء من الرئيس وعدم معارضة الأطراف" والحال أن القضية لم يجر فيها تحقيق ولم يصدر بشأنها أمر بالتخلي فإنه مجرد تزيد لا أثر له على صحة القرار الذي جاء غير خارق لأي مقتضى والوسيلة على غير أساس. في شأن الوسيلة الثانية، حيث تنعى الطاعنة على القرار خرق مقتضيات الفصل 345 من ق م م للخطأ في التعليل الموازي لانعدامه، بدعوى أنه اعتمد حيثية مفادها أن تقرير الخبرة المدلى به في الملف يبين أن وزن الحمولة المشحونة يبلغ 3901,500 طنا، وأن الحمولة أفرغت بنقص يتمثل في 68.500 طنا أي بنسبة 1,75 في المائة من مجموع الحمولة، وهذه النسبة تدخل في مفهوم عجز الطريق على اعتبار أن الأمر يتعلق بحبوب وقع نقلها على شكل خليط، مما أدى إلى تشتت جزء منها خلال عملية الإفراغ أو التصاق جزء منها داخل قعر السفينة وأن المشرع المغربي كرس نظرية عجز الطريق في ميدان النقل، وجعلها سببا للإعفاء من المسؤولية إذا كانت الأشياء مما تتعرض عادة بطبيعتها إلى نقص في الوزن أو الحجم عند نقلها عملا بمقتضيات المادة 461 من مدونة التجارة، ومحكمة الإستئناف عندما نحت هذا المنحى قد أخطأت التعليل الموازي لانعدامه، لأن مقتضيات المادة 461 من مدونة التجارة المعتمدة في التعليل المذكور تنص في فقرتها الثانية على "أنه لا يجوز التمسك بتحديد المسؤولية على الوجه المذكور في الفقرة السابقة إذا ثبت حسب الظروف والوقائع أن النقص الحاصل لم ينشأ عن الأسباب التي تبرر التسامح فيه..." مما يفيد أن الفقرة الأولى من المادة 461 من مدونة التجارة ليست مطلقة، بل قيدها المشرع بإثبات الظروف والوقائع التي من شأنها أن تبرر التسامح فيه. وفي النازلة فالناقل لم يثبت بأية وسيلة من الوسائل أن النقص في البضاعة حصل في ظروف معينة حتى

يمكن التسامح معه وفق ما هو متعارف عليه، مما يتعين معه نقض القرار المطعون فيه. لكن، حيث إنه إذا كانت مسؤولية الناقل البحري مسؤولية مفترضة وأنه هو الملزم بإثبات انتفاء مسؤوليته فإنه في حالة الخصاص الذي يدخل في مفهوم عجز الطريق يعفى من أية مسؤولية في حدود النقص الذي جرى العرف على التسامح بشأنه دون حاجة إلى أي إثبات إعمالا للإستثناء الذي أورده المادة 461 من مدونة التجارة، والتي إن كانت تخص النقل البري فإنها تطبق أيضا في ميدان النقل البحري عملا بما استقر عليه العمل القضائي، كلما كان العجز ناتجا عن مسافة الرحلة البحرية وما يصاحبها من تغيرات مناخية وطريقة النقل وطبيعة البضاعة التي قد تتأثر بالتبخر أو التجفف وغيرها من العوامل والظروف المحيطة من عملية النقل، أما ما ورد في الفقرة الثانية من المادة 461 من مدونة التجارة من أنه "لا يجوز التمسك بتحديد المسؤولية على الوجه المذكور بالفقرة السابقة إذا ثبتت حسب الظروف والوقائع أن النقص الحاصل لم ينشأ عن الأسباب التي تبرر التسامح فيه" فإنه لا يلزم الناقل بأي إثبات، بل إن مؤدى الفقرة المذكورة، أن على من يدعي أن الخصاص الحاصل في البضاعة لم يكن بسبب عجز الطريق، وإنما يرجع لسبب آخر أن يثبت ذلك، وفي هذه الحالة لا يجوز للناقل البحري التمسك بالإستثناء الوارد في الفقرة الأولى من المادة 461، ومحكمة الإستئناف التجارية التي ثبت لها من خلال تقرير الخبرة المدلى به في الملف أن الحمولة أفرغت بخصاص يتمثل في 68,500 طنا أي بنسبة 1,75 في المائة من مجموع الحمولة، ولم تقم الطالبة الدليل على أن الخصاص المذكور ناتج عن سبب آخر غير عجز الطريق، فألغت الحكم الابتدائي القاضي على الناقل البحري بالأداء، وقضت من جديد برفض الطلب معللة ما انتهت إليه بقولها: "أن هذه النسبة تدخل في مفهوم عجز الطريق على اعتبار أن الحمولة تهم الحبوب التي وقع نقلها على شكل خليط ومن الطبيعي أن تتعرض إلى نقص من وزنها بسبب الآليات المستعملة في الإفراغ وبالتالي إلى تشتيت جزء منها خلال عملية الإفراغ، أو التصاق جزء منها داخل قعر السفينة... وإنه فضلا عن ذلك فإن المشرع المغربي قد كرس نظرية عجز الطريق في ميدان النقل البحري وجعلها سببا للإعفاء من المسؤولية إذا كانت الأشياء مما تتعرض عادة بطبيعتها لنقص في الوزن أو الحجم عند نقلها عملا بمقتضيات المادة 461 من مدونة التجارة... وأن هذه النظرية يعمل بها أيضا في مجال النقل البحري..." تكون قد راعت مجمل ما ذكر، فجاء قرارها بذلك معللا تعليلا سليما، والوسيلة على غير أساس. لهذه الأسباب قضى المجلس الأعلى برفض الطلب، وتحميل الطاعن الصائر .