

La freinte de route, déterminée par expertise judiciaire selon les usages du port de destination, exonère le transporteur maritime de sa responsabilité pour le manquant de marchandises (CA. com. Casablanca 2022)

Identification			
Ref 64833	Juridiction Cour d'appel de commerce	Pays/Ville Maroc / Casablanca	N° de décision 5180
Date de décision 20221121	N° de dossier 2022/8232/571	Type de décision Arrêt	Chambre
Abstract			
Thème Maritime, Commercial		Mots clés Usages portuaires, Transport maritime, Responsabilité du transporteur, Réformation du jugement, Manquant de marchandises, Freinte de route, Expertise judiciaire, Exonération de responsabilité, Connaissance, Action subrogatoire de l'assureur	
Base légale		Source Non publiée	

Résumé en français

Saisi d'un appel contre un jugement ayant condamné un transporteur maritime à indemniser l'assureur subrogé dans les droits du destinataire pour un manquant de marchandises, la cour d'appel de commerce examine les conditions d'exonération de la responsabilité du transporteur. L'appelant contestait la qualité à agir de l'assureur et soutenait, à titre principal, que le manquant constaté relevait de la freinte de route. La cour écarte d'abord le moyen tiré du défaut de qualité à agir, retenant que le récépissé de subrogation suffit à établir la qualité de l'assureur en application de l'article 367 du code de commerce maritime, dès lors que le nom de l'assuré figurait sur le connaissement et les documents de la cargaison. Sur le fond, la cour s'approprie les conclusions de l'expertise judiciaire qu'elle avait ordonnée, laquelle a fixé la freinte de route admissible, selon les usages du port de destination pour la nature de la marchandise et les conditions du voyage, à un taux de 0,30%. La cour retient que le manquant constaté, étant inférieur à ce seuil, est entièrement couvert par cette tolérance d'usage qui constitue une cause d'exonération de la responsabilité du transporteur. Elle ajoute que l'expert a justement pris en compte la franchise d'assurance, l'assureur ne pouvant réclamer une somme qu'il n'a pas effectivement déboursée au profit de son assuré. En conséquence, le jugement de première instance est infirmé et la demande en paiement est rejetée.

Texte intégral

وبعد المداولة طبقا للقانون.

حيث تقدم ربان باخرة (ا. ر.) بواسطة دفاعه بمقال استثنائي مؤدى عنه الصائر القضائي بتاريخ 19/01/2022 يستأنف بمقتضاه الحكم الصادر عن المحكمة التجارية بالدار البيضاء بتاريخ 02/11/2021 تحت عدد 10193 ملف عدد 9840/8232/201 و القاضي في الشكل: يقبول الدعوى و في الموضوع: بأداء المدعى عليه ربان باخرة (ا. ر.) لفائدة المدعية ما مجموعه (140.613,82) درهم مع الفوائد القانونية ابتداء من تاريخ الحكم إلى التنفيذ و بتحمله الصائر.

في الشكل :

حيث سبق البث بقبول الاستئناف بمقتضى القرار التمهيدي عدد 528 المؤرخ في 13/06/2022.

و في الموضوع :

يستفاد من وثائق الملف و الحكم المستأنف أن المستأنف عليها شركة (ت. م. م.)، تقدمت بواسطة دفاعها بمقال أمام المحكمة التجارية بالدار البيضاء تعرض من خلاله المدعية بواسطة نائبها أنها بمقتضى البوليصة المرفقة أمنت لفائدة شركة (س.) كميات من القمح الذي بلغ وزنها الإجمالي 30.210,392 طن وذلك قبل أن تقوم المؤمن لها باستيرادها انطلاقا من ميناء روان الفرنسي حسب وثيقة الشحن رقم 1 رفقته وأن شهادة الوزن القبلي الموازية لوثيقة الشحن المؤرخة في 2020/03/13 على يد مكتب (ك. ي.) أكدت نفس الوزن، و أن البضاعة حملت على ظهر الباخرة (ا. ر.) التي أبحرت بميناء الدار البيضاء بتاريخ 2020/04/01 وأنه حيال رسو السفينة بالميناء كلفت شركة التأمين الخبير عز الدين (ق.) بمهمة التوجه إلى الميناء قصد مواكبة إجراءات التفريغ وإعداد تقرير بخصوصها يشمل عند الاقتضاء ما لوحظ من خصائص أو عوار، وأنه بعد إنجاز المطلوب بحضور الأطراف المعنية بالأمر بما فيها ممثل الربان فقد أعد الخبير تقريرا مفصلا خلص فيه إلى وجود خصائص قدره 76,352 طن إذ من أصل 30.210,392 طن المدون بوثيقة الشحن لم يستلم المرسل إليه سوى 30.134,040 طن، كما خلصت الخبرة إلى مسؤولية الربان عن الخصائص الملاحظ وفق ما أكد عليه تقرير التفتيش المحرر على يد مكتب (ك. ي.) وشهادة الوزن المحررة على يد مكتب (م. ل.)، وأن الناقل البحري مسؤول بقوة القانون عن كل ضياع أو تلف وتقوم مسؤوليته المفترضة على تحقيق الغاية استنادا إلى ما يقتضيه الفصل 221 من ق.ت.ب. وإلى ما أقرته اتفاقية هامبورغ في المادتين 4 و 5 منها، ومن الجدير التنصيص على أن الحمولة أفرغت مباشرة من على ظهر الباخرة وشحنت مباشرة على متن الشاحنات عبر العربات المخصصة لهذه الغاية حسبما جاء في الصفحة 3 من تقرير الخبرة، وأن رسالة الاحتجاج الموجهة للناقل البحري لم تسفر عن أي رد إيجابي، وأنها عوضت المؤمن لها في حدود مبلغ (91.173,82) درهم حسب الثابت بمقتضى وصل الأداء واللول مع أداء صائر بيان التسوية بمبلغ (4000) درهم وصائر الخبرة بمبلغ (45.440,00) درهم أي ما مجموعه (140.613,82) درهم وأن من حقها الرجوع على الناقل البحري المسؤول عن الخسارة استنادا إلى الفصل 367 من قانون التجارة البحري قصد استرجاع ما ادته، ملتزمة الحكم على المدعى عليه بأدائه لفائدتها مبلغ (140.613,82) درهم مع الفوائد القانونية ابتداء من تاريخ الطلب وبتحميله الصائر، وأرفقت مقالها بنسخة من تقرير الخبرة والمراقبة عدد 022-3079، بيان صائر الخبرة Note d'honoraires عدد 022-3084، سند الشحن، فاتورة الشراء، شهادة التأمين عن النقل موضوع البوليصة عدد 124100320170004، شهادة الوزن مؤرخة في 2020/03/13، بيان الوزن المفرد مؤرخ في 2020/04/15 مؤشر عليها من طرف (ك. ي.) وأخرى مؤرخة في 2020/04/27 مؤشر عليها من طرف شركة (م. س. م.)، وصل تصفية الخصائص مؤرخ في 2019/09/18، وصل اللول مؤرخ في 2020/09/18، صورة

شمسية لرسالة احتجاج مؤرخة في 2020/03/31 وبعيثة الإرسال بواسطة البريد المضمون.

وبعد مناقشة القضية صدر الحكم المشار إلى منطوقه أعلاه استأنفه ربان باخرة (أ. ر.).

أسباب الاستئناف

حيث جاء في أسباب الاستئناف وبعد عرض موجز للوقائع أن قبول الدعوى شكلا يشكل خرق الفصل الأول من قانون المسطرة المدنية والفصل 246 و 367 و 368 من القانون التجاري البحري والفصل 212 من قانون الالتزامات والعقود والمادة 19 من اتفاقية الأمم المتحدة: إذ قضت المحكمة التجارية بقبول الدعوى المقدمة من طرف شركة (ت. م. م.) المستأنف عليها مكتفية بالتصريح أنه تم أداء الرسوم القضائية دون جعل الرقابة اللازمة خصوصا بالنسبة للتأكد من صفة المدعية مع العلم أن الصفة من النظام العام وعلى المحكمة أن تثيرها من تلقاء نفسها.

فحول انعدام صفة شركة (س.) أنه بالرجوع إلى وثيقة الشحن موضوع النزاع يظهر أنها صادرة لأمر أي أنها تقبل التداول بالتظهير ولا تسمح للناقل تسليم البضاعة إلا للمظهر الأخير للوثيقة الذي له بعملية التظهير صفة مالك البضاعة كما جاء بالمادة 246 من القانون التجاري البحري وأنه بالاطلاع على سند الشحن موضوع النزاع يظهر أنه غير مظهر وبالتالي لا يمكن معه معرفة الطرف المالك للحمولة مما تكون معه "شركة (س.)" التي ورد اسمها بوثيقة الشحن بصفتها فقط الطرف المبلغ إليه الإشعارات (Notifyadress) ليست صاحبة الحق ولا تتوفر على الصفة لتقاضي الناقل البحري وبالتالي لا يمكن لشركة التأمين أن تتمسك بالفصل 367 من القانون التجاري البحري الذي يقضي بنقل الحق عن طريق الحلول في الدعوى بعد أداء التعويض لصاحب الحق ومن جهة أخرى فإن شركة التأمين لم تثبت أن شركة (س.) تحل بدورها محل المالكين للحمولة وإن مقتضيات الفصل وردت بصيغة الوجوب تحت طائلة البطالان وإن بطلان التأمين يعتبر بطلانا مطلقا يمكن إثارته من طرف الأعيان وأن الصفة من النظام العام وبالتالي فإن شركة التأمين التي تدعي أنها تحل محل شركة (س.) فإنها تحل محل طرف غير معني بالدعوى وليست له المصلحة ولا الصفة لتقاضي الناقل البحري من أجل التعويض عن الخصائص المذكور مما يتبع مع الحكم بإلغاء الحكم التجاري والحكم بعدم التصدي بعدم قبول الدعوى شكلا.

وحول عدم إثبات المبالغ المطالب بها والأحقية في المطالبة بها: ان الحكم بالمبالغ المطالب بها يشكل خرق الفصل 212 و 399 من قانون الالتزامات والعقود والمادة 19 من اتفاقية الأمم المتحدة والفصل 367 من القانون التجاري البحري إذ ورد بالمقال الافتتاحي أن المدعية بالإضافة إلى المبلغ المقابل لأصل الخسارة وقدره 91.173,82 درهم تطالب كذلك بمبلغ إضافي احتسبته مقابل أتعاب الخبير السيد (ق.) وقدرها 45.440,00 درهم ثم صائر إنجاز بيان تسوية الخسائر وقدره 4000,00 درهم أي ما مجموعه 140.613,82 درهم إذ يتعين الملاحظة أن وصل الأداء (الحلول) المدلى به بين طيات الملف والصادر عن شركة (ت. م. م.) المستأنف عليها يتضمن أن هذه الأخيرة قد أدت لشركة (س.) المبلغ المقابل فقط للتعويض عن الخصائص اللاحق بالبضاعة والمحصور في 91173,83 درهم فقط لا غير وبالتالي تكون كل مطالبة خارجة عن نطاق وصل الحلول غير مبررة ويقضي الحكم بعدم قبول الطلب المتعلق بالمبالغ الإضافية مقابل أتعاب الخبير وصائر إنجاز بيان تسوية الخسائر وإن محكمة الدرجة الأولى لم تكن على صواب لما بنت تعليلها على مقتضيات عامة منصوص عليها بقانون الالتزامات والعقود في حين أن النقل البحري الدولي يخضع لنص خاص وهو اتفاقية الأمم المتحدة والتي اشترطت لدحض قرينة التسليم المطابق المنصوص عليها بالمادة 19 منها أن تقام معاينة مشتركة مع الناقل البحري وإن الخبرة المنجزة من طرف السيد (ق.) لم تتم بصفة حضورية ومشاركة مع الناقل البحري حيث أنها امتدت إلى تاريخ 14 أبريل 2020 في حين أنه صرح الخبير بتقريره أن الحمولة أفرغت كاملة من الباخرة في تاريخ 03 أبريل 2020 وذلك يدل على أن مهمة الخبير لا تهم فقط المدة التي كانت فيها الحمولة تحت مسؤولية وحراسة الناقل البحري بل كذلك المدة التي بقيت فيها الحمولة بالميناء ومخازن متعهد الإفرار وبالتالي فإن مطالبته بأتعاب الخبير غير مبررة في مواجهة الناقل البحري ومن جهة أخرى فإن الخبير السيد (ق.) لم ينجز معاينة للحمولة بصفة مشتركة مع الناقل البحري خصوصا وأن مهمته امتدت إلى تاريخ لاحق عن انتهاء عملية الإفرار بأكثر من 10 أيام وأن الخبير لم يقيم بوزن الحمولة وهي بعنابر الباخرة بطريقة جر المياه وهي الوسيلة التقنية التي تستعمل لوزن الحمولة وقت

انتهاء مسؤولية الناقل البحري بوضع الحمولة رهن إشارة المرسل إليه أو متعهد الإفرغ حسب قوانين موانئ المغرب وعليه فإنه لا يمكن تحميل الناقل البحري مصاريف أتعاب خبرة لم تنجز بصفة حضورية و مشتركة معه وفق شروط المادة 19 من اتفاقية الأمم المتحدة حيث تعتبر معاينة الخبير في النازلة الحالية معاينة أحادية غير قابلة لمجابتها ضد الناقل البحري هذا و أن المستأنف عليها لم تدل بما يفيد أنها أدت فعلا أتعاب الخبير موضوع مذكرة الأتعاب المدلى بها رفقة ملف دعواها حيث أدلت بتقرير الخبير مرفق بلائحة أتعابه دون الإدلاء بما يفيد أنها أدت فعلا الأتعاب المحددة من طرف الخبير و ذلك مخالفة للفصل 399 من قانون الالتزامات و العقود و أنه بناء على كل ما سبق يلتمس إلغاء الحكم التجاري المطعون فيه و بعد التصدي الحكم بعدم قبول الدعوى لخرقها لمقتضيات الفصول 1 من قانون المسطرة المدنية و الفصل 212 و 399 من قانون الالتزامات و العقود و المادة 246 و 367 و 368 من القانون التجاري البحري و المادة 19 من اتفاقية الأمم المتحدة و أن الحكم خرق مقتضيات المادة 4 و 5 و 19 من اتفاقية هامبورغ و الفقرة 9 من قانون 15-02 و الفصل 76 و 77 من تنظيم بحيث الموانئ الوطنية ادعت شركة (ت. م. م.) المستأنف عليها أنها أدت لفائدة المؤمن له مبلغ 91.173,82 درهم من قبل خصاص مزعوم أنه أصاب البضاعة المنقولة على ظهر "باخرة (ا. ر.)" و أدلت من أجل إثبات ادعاءاتها بخصوص مسؤولية الناقل البحري المزعومة برسالة تحفظ موجهة له مؤرخة في تاريخ 31 مارس 2020 و بتقرير خبرة صادر عن الخبير السيد (ق.) و بشهادة الوزن صادرة عن "شركة (ك. ي.)" و بشهادة الوزن صادرة عن "شركة (م. س. م.)" غير إن جميع الوثائق المذكورة عديمة الاعتبار و لا يمكن مجابتهها ضد الناقل البحري و إن المحكمة التجارية عللت حكمها الصادر بالأداء عن غير صواب استنادا إلى الوثائق المذكورة و الغير المثبتة لمسؤولية الناقل البحري و إن رسالة التحفظ المتمسك بها من طرف شركة (ت. م. م.) لا تشمل فيها الشروط المنصوص عليها في المادة 19 من اتفاقية الأمم المتحدة و لا تتوفر فيها عنصر الجدية و أنه بالفعل فإن رسالة التحفظ وجهت للناقل البحري في تاريخ 31 مارس 2020 في حين أنه لم يشرع في عمليات الإفرغ إلا في تاريخ فاتح أبريل 2020 و ذلك يدل على أن المرسل إليه وجه تحفظاته قبل تسلم المرسل إليه البضاعة و أن الرسالة الموجهة للناقل البحري تضمنت تحفظات احتمالية فقط و سابقة لأوانها و غير جدية و غير معللة و تطبيقا لمقتضيات المادة 19 من اتفاقية الأمم المتحدة يبقى الناقل البحري يستفيد من قرينة التسليم المطابق و أضاف الطاعن أن شركة (ت. م. م.) أدلت بتقرير خبرة صادر عن "السيد عز الدين (ق.)" غير أنه يتعين الملاحظة أنه لم يتم هذا الأخير بمهمته تحت الروافع كما أنه لم يتم بمعاينته بصفة حضورية و مشتركة مع ممثل الناقل البحري و إن الناقل البحري لم يحضر عملية الوزن التي تمت على يد الخبير وقت خروج شاحنات المرسل إليها من الميناء و الدليل على ذلك هو عدم استدعائه للحضور لعملية الخبرة أو الوزن و عدم توقيعه على التقرير المدلى به و ان خلاصات الخبير مبنية على وزن الحمولة وقت خروجها من الميناء جزءا منها مباشرة متن شاحنات المرسل إليه و جزءا منها بعد إفرغها من مخازن متعهد الإفرغ و بين الخبير أن عملية الإفرغ انتهت في تاريخ 03 أبريل 2020 بينما تم وزن الحمولة وقت خروجها من الميناء و أن عملية الوزن امتدت من تاريخ فاتح أبريل إلى تاريخ 14 أبريل 2020 مع العلم أن مسؤولية الناقل البحري تنتهي بمجرد تسليم الحمولة تحت الروافع لمتعهد الإفرغ و هو في النازلة الحالية "شركة (م. س. م.)" وقد لاحظ الخبير ان الحمولة أفرغت دون أي تحفظ أو منازعة من طرف الناقل البحري أو من طرف المرسل إليه أو من طرف "شركة (م. س. م.)" و ذلك يدل على أن الخصاص لحق الحمولة بعد انتهاء مدة مسؤولية الناقل البحري أدلت شركة (ت. م. م.) بشهادة وزن صادرة عن "شركة (ك. ي.)" التي صرحنا أن خصاصا لحق الحمولة بنسبة 0.25% مستندة إلى التصريحات الجمركية و ليس على أي وزن للحمولة تحت الروافع لما كانت الحمولة تحت عهدة الناقل البحري و إنه يؤكد على أن طريقة وزن الحمولة المعمول بها في حالة نقل سائب أو سائل هي طريقة (Ullage) أي بجر المياه و مقارنة وزن الباخرة فارغة من أي حمولة مع وزنها و على متنها الحمولة المشحونة و إن عملية وزن الحمولة التي تقام بعد الإفرغ وقت خروج شاحنات المرسل إليه من الميناء و في غيبة الناقل البحري أو استنادا إلى التصريحات الجمركية و دون تحفظ المرسل إليه أو الشركة المتعهدة بالإفرغ لا تنتج أي آثار قانوني في مواجهة الناقل البحري و أن شركة (ت. م. م.) أدلت بشهادة الوزن صادرة عن متعهد الإفرغ "شركة (م. س. م.)" غير أنه يتعين الملاحظة أنه لا وجود لأي تحفظ صادر عن متعهد الإفرغ تحت الروافع أي في الوقت الذي تنتهي فيه مسؤولية الناقل البحري مع الملاحظة أن شهادة الوزن صادرة عن "شركة (م. س. م.)" لا يمكن مجابتهها ضد الناقل البحري و يتعين استبعادها لأنها منعدمة الأثر القانوني و عديمة الاعتبار لإنجازها في تاريخ بعيد عن تاريخ تسلمها الحمولة إضافة إلى أنها لم تبلغ للناقل البحري و غير مرفقة بورقات التنقيط مبلغة للناقل البحري وبالتالي فإن أي خصاص لم تتم معاينته إلا بعد خروج البضاعة من عهدة الناقل لا ترجع مسؤوليته للناقل البحري، مما يتعين معه الحكم بإلغاء الحكم المستأنف و الحكم بعد التصدي برفض الطلب و أنه قد جاء بالفاتورة موضوع الحمولة

الصادرة عن شركة (م. ج.) " أنه يتوقع اتفاق الأطراف على تسامح بحدود نسبة 3% من البضاعة، أي أنه في حاله وقوع خصائص يقل عن 3% فلا يمكن قبول أية مطالبة لا من طرف الشاحن ولا من طرف المرسل وإن الخصائص اللاحق للحمولة لا يتعدى 0,25% من الحمولة وإن شركة (ت. م. م.) التي أدت تعويضا عن خصائص لا يتجاوز نسبة الإغفاء المتفق عليها قد أدت تعويضا غير مستحق للمرسل إليه وبالتالي لا يحق لها المطالبة باسترجاع المبلغ المؤدى و يتعين الحكم بإلغاء الحكم المستأنف و بعد التصدي الحكم برفض الطلب.

و فيما يخص استفادة الناقل البحري من مبدأ عجز الطريق طبقا للفصل 461 من مدونة التجارة: إنه بالرجوع إلى وثائق الملف يلاحظ أن الخصائص المزعوم الذي لحق البضاعة لا يتعدى نسبة خصائص 0,25% من الحمولة و هكذا فإن نسبة الخصائص محددة في النازلة تقل بكثير عن نسبة 1,5% التي هي النسبة المأخوذ بها و الجاري بها العمل عرفا وفقها على اعتبارها سقف استفادة الناقل البحري من الإغفاء المخول له بمقتضى قاعدة عجز الطريق و إنه يدلي بصورة من لائحة الخبراء الذين اجمعوا في تحديد العرف بمواني المغرب حسب المادة المنقولة و موانئ الشحن و حسب هذه الوثيقة فإن العرف المأخوذ به بالنسبة للحبوب المنقولة من أوروبا إلى المغرب يحدد نسبة الضياع في 1,5% ، لذلك يلتزم الحكم بإلغاء الحكم التجاري عدد 10193 الصادر عن المحكمة التجارية بالدار البيضاء في تاريخ 02/11/2021 بالملف عدد 2021/8234/9840 و بعد التصدي الحكم بعدم قبول الدعوى الحكم على كل حال بعدم قبول المطالب بخصوص أتعاب الخبير و صائر بيان التسوية و احتياطيا الحكم برفض الطلب في مواجهة الناقل تحميل المستأنف عليها الصائر و احتياطيا جدا الأمر بإجراء خبرة من أجل معرفة العرف السائد بميناء الوصول في خصوص عجز الطريق. وأدلى : نسخة الحكم المستأنف مع طي التبليغ و لائحة الخبراء

و بناء على المذكرة الجوابية المدلى بها من طرف المستأنف عليها بواسطة نائبها بجلسة 04/04/2022 جاء فيها انه حول الصفة: أنه خلافا لما يدعيه الريان فان صفتها ثابتة من عدة وجوه و ان وثيقة الشحن تضمنت اسم الشركة المستوردة شركة (س.) وكذا عنوانها حين وردت تحت خانة " NOTIFY ADDRESS " . و أن باقي الوثائق محررة باسم الشركة الأنفة الذكر وعلى الأخص شهادتي الوزن القبلي والبعدي والفاتورة التجارية بالاستيراد وشهادة التامين و أن صفة المؤمنة مستمدة من وصل الأداء والحلول بناء على عقد التامين المبرم مع المؤمن له وهو ما استقر عليه العمل القضائي في نوازل مماثلة . و حول المنازعة في المبالغ المطلوبة أن العمل القضائي استقر في نوازل مماثلة على تحميل المسؤول عن الخسارة أتعاب الخبرة بجانب صائر بيان التسوية وذلك استنادا للمادة 472 من مدونة التجارة وان بيان التسوية يشير الى كونها هي من أدت صائر الخبرة فضلا عن وصل أداء صائر الخبرة وبذلك فان استئناف الريان مردود من هذه الناحية و حول التحفظات: أنه لا مكان لهذا الدفع مادامت المعاينة الحضرية للإرسالية كما هو الحال في النازلة تغني عن رسالة التحفظات طبقا لما جاء في المادة 19 من اتفاقية هامبورغ الفقرة 3 منها فضلا عن إقرار الريان بما لوحظ من خصائص في الوزن تؤكد شهادة الوزن البعدي المحررة على يد مكتب " (ك. ي.) " بجانب شهادة الوزن التي أعدها المكتب الوطني المهني للحبوب والقطاني هذا فضلا عن ثبوت الأضرار بواسطة الخبرة المنجزة على ظهر السفينة و حول الخصائص الملاحظ: أن الخصائص في الوزن ثابت من خلال الوثائق المدرجة بالملف ومنها تقرير الخبرة أنجز بحضور الريان ولم يطعن فيه هذا الأخير ولم يتحفظ بشأنه و أن تقرير الوزن البعدي وكذا شهادة الوزن الصادرة عن المكتب الوطني المهني للحبوب والقطاني تؤكدان الخصائص وتثبتانه بما لا يدع مجالاً للشك إذ أرفقت العارضة مقالها بنسخة من تقرير الخبرة وبيان صائر الخبرة، سند الشحن، فاتورة الشراء ، شهادة التامين، شهادة الوزن، بيان الوزن المفرغ مؤرخ في 2020/4/15 وأخرى مؤرخة في 27/04/2020 ، وصل تصفية الخصائص، وصل الحلول، صورة شمسية لرسالة احتجاج و بعينة الإرسال مما تكون معه دفع المستأنف بهذا الخصوص لا يلتفت إليها قانونا و واقعا. و حول الدفع المرتبط بالعجز الطبيعي للطريق: أن المادة 461 من القانون التجاري البحري اكتفت بالتنصيص على مبدأ الضياع الطبيعي للطريق ومفهومه ولم يرد ضمنها وجوب تبني هذا المفهوم على وجه الإطلاق ولم تحدد نسبة معينة بل تخضع النسبة للعرف التجاري المعمول به بميناء الوصول و أن العمل القضائي بمحكمة الاستئناف التجارية بالدار البيضاء استقر على إجراء خبرة بحرية للوقوف على نسبة التسامح المتعارف عليها بميناء الوصول و أن الناقل البحري تغاضى عن المعطى السالف الذكر لعلمه أن نسبة الخصائص بلغت ما يفوق 76,352 طن حسب ما أقره تقرير الخبرة وما أكد عليه تقرير الوزن البعدي بجانب شهادة الوزن المحررة على يد المكتب الوطني المهني للحبوب والقطاني و أن الخصائص الملاحظ في النازلة لا يدخل في نطاق المتعارف عليه من قبل نسبة التسامح ، لذلك تلتزم تأييد الحكم الابتدائي فيما قضى به من تعويض و احتياطيا الأمر تمهيدا بإجراء خبرة يعهد بها الى خبير مختص في الحقل البحري قصد تحديد

نسبة التسامح المتعارف عليها بميناء الوصول. وأدلت : صورة قرار على سبيل الاستئناس صادر عن محكمة الاستئناف التجارية قضي بالمصادقة على تقرير الخبرة بعد أن حددت نسبة التسامح في 10,0% .

و بناء على المذكرة تعقيبية المدلى بها من طرف المستأنف عليه بواسطة نائبه بجلسة 25/04/2022 جاء فيها انه حول الصفة : أنه خلافا لمزاعم المستأنف عليها فإن وثيقة الشحن تتضمن اسم "شركة (س.)" كموطن مختار « Notifyaddress » من أجل تبليغ الإشعارات و الوثائق الخاصة بالشحنة في حين أن مالك الشحنة غير محدد و معبر عنه بعبارة "To order" أي قابلة للتطهير و أنه طبقا لمقتضيات المادة 246 من القانون التجاري البحري فإن رئيس المركب يسلم السلعة لحامل سند الشحن الجاري تحويله بالإمضاء على ظهره و بالتالي فإن مالك الشحنة يبقى مجهولا الى غاية الادلاء بالسند المظهر من طرف حامله و السند الذي يشكل عقد النقل و الذي يستخلص منه أطراف عقد النقل حيث لا يمكن استخلاص هوية أطراف عقد النقل من وثائق غير وثيقة الشحن و أنه في نازلة الحال فإنه لا توجد بالملف أي سند شحن يفيد أن "شركة (س.)" هي صاحبة الحق أو مالكة البضاعة أو أنها هي مبرمة بوليصة التأمين استنادا لتوكيل خاص من المالك الحقيقي للبضاعة تبعا لذلك فإن صفة "شركة (س.)" غير ثابتة في النازلة و بالتبعية فإن شركة (ت. م. م.) تطالب بالحلول محل طرف غير معني و غير ذي صفة مما يقتضي بعد إلغاء الحكم المستأنف و التصدي الحكم من جديد بعدم قبول الطلب. وحول المبالغ موضوع المطالبة : أنه يؤكد دفعه المفصلة في مقالة الاستئنافي في هذا الشأن كما يؤكد أن وصل الحلول المؤسس عليه الدعوى لا يتضمن أداء المستأنف عليها للمبالغ المطالب بها بالتالي فهي غير محقة في المطالبة بمبالغ لم تؤديها الكل طبقا لمقتضيات المادة 1 من القانون 17.99 المتعلق بمدونة التأمينات الصادر بتنفيذه الظهير الشريف رقم 1.02.238 بتاريخ 03 أكتوبر 2002 و حول التحفظات : أنه خلافا لمزاعم المستأنف عليها و كما هو مفصل و مبين في المقال الاستئنافي فإن رسالة التحفظ المدلى بها بين طيات الملف هي مجرد رسالة تحفظ احتمالية محررة قبل الشروع في عملية تفريغ الشحنة إذ حررت هذه الرسالة بتاريخ 31 مارس 2020 في حين الشروع في عملية تفريغ الشحنة من ظهر السفينة تمت في الفترة الممتدة من 01 أبريل 2020 إلى غاية 03 أبريل 2020 و بالتالي و طبقا لمقتضيات المادة 19 من اتفاقية الأمم المتحدة فإن الذي حدد الشروط الشكلية و الموضوعية الرسالة الاحتجاج فإنه يترتب على عدم التقييد بهذه الشروط تمتيع الربان أو الناقل البحري بقرينة التسليم المطابق مما يقتضي بعد إلغاء الحكم المستأنف و التصدي الحكم برفض الطلب.

وحول باقي الدفوع : أنه يؤكد دفعه المفصلة في مقالة الاستئنافي المتعلقة بعيوب و شوائب تقرير الخبرة المنجزة من طرف الخبير "عز الدين (ق.)" ، ، لذلك يلتزم الإشهاد له بمذكرته و الحكم وفقها و وفق مقاله الاستئنافي. مع استبعاد جميع دفوع المستأنف عليها و عدم اعتبارها. وأدلى بصورة من الدورية الجمركية.

و بناء على القرار التمهيدي عدد 528 الصادر بتاريخ 13/06/2022 و القاضي بإجراء خبرة يقوم بها الخبير عبد اللطيف ملوكي .

و بناء على مذكرة بعد الخبرة المدلى بها من طرف المستأنف بواسطة نائبه بجلسة 17/10/2022 جاء فيها انه يود التأكيد على أن الخبير السيد عبد اللطيف ملوكي" توصل في تقريره على أنه تم إفراغ الحمولة من الباخرة و تم خزنها بمخازن شركة (م. س. م.) و أن الإفراغ من الباخرة انتهى في تاريخ 03 أبريل 2020 بينما انتهت عملية إفراغ المخازن و وزن الحمولة المسلمة للمرسل إليها من طرف "شركة (م. س. م.)" في تاريخ 14 أبريل 2020 أي بعد أكثر من 10 أيام من تاريخ انتهاء مدة حراسة الناقل البحري على الحمولة و أن وزن الحمولة بعد انتهاء مدة الحراسة غير قابلة لمجابتها ضد الناقل البحري ، مما يثبت صحة و مصداقية جميع دفوع العارض حول أن الخصائص اللاحق للبضاعة قد وقع نتيجة عجز الطريق و كذا بعدما خرجت من تحت حراسته و عهدته و بغض النظر عن جميع وسائل الاستئناف المقدمة من طرف العارض في مقالة الاستئنافي الشكلية و الموضوعية يتعين التصريح و الحكم بالمصادقة على تقرير الخبرة المنجزة من طرف السيد عبد اللطيف ملوكي" و التصريح أن نسبة الخصائص التي أصابت الحمولة تدخل في إطار عجز الطريق التي تعفي كليا الناقل البحري من المسؤولية احتياطيا فإنه يؤكد جميع وسائل الاستئناف الواردة بمقالة الاستئنافي السابقة الشكلية و الموضوعية ، لذلك يلتزم الحكم وفق مقاله استئنافي .

و بناء على المذكرة بعد الخبرة مع طلب إجراء خبرة مضادة المدلى بها من طرف المستأنف عليها بواسطة نائبها بجلسة 17/10/2022

جاء فيها حول عدم تقيد الخبير بمنطوق القرار التمهيدي لتحديد نسبة التسامح عن العجز الطبيعي للطريق إذ قضى القرار التمهيدي وفق عدة نقط لتحديد مهمة الخبير في الوقوف على نسبة العجز الطبيعي للطريق انطلاقا على الأخص من العرف السائد بميناء الإفراغ مع اعتبار طبيعة البضاعة ومسافة الرحلة البحرية وظروف نقل البضاعة ووسائل إفراغها إذ يتضح من تصفح تقرير الخبرة وما جاء فيه من بيانات أن نسبة العجز الطبيعي الطريق تم تحديدها بكيفية ارتجالية تفتقر للموضوعية علاقة بالوارد في القرار التمهيدي أنه ورد في الصفحة 4 من تقرير الخبرة بالحرف " أن النسبة المحتمل ضياعها المنسوبة الى عجز الطريق لا يمكن أن تتجاوز في جميع الحالات 0,30% " وبالتالي فان الخبير لم يجزم في النسبة المقررة من قبل العجز الطبيعي للطريق و ان ما يؤسس لما يعاب على تقرير الخبرة هي تقارير الخبرات القضائية المنجزة في نفس الموضوع والتي خلصت الى تحديد نسبة التسامح في 0,10% لا غير مع ان مسافة الرحلة تتجاوز بكثير مسافة الرحلة في النازلة التي انطلقت من ميناء دوران الفرنسي وعلى سبيل الاستدلال تدلي بتقريبي خبرتين خلاصا إلى الاقتصار على نسبة تسامح في حدود 0,10% مع ان البضاعة من نفس الصنف حملت انطلاقا من مينائي بدولة اوكرانيا وبالولايات المتحدة الأمريكية مع الإشارة إلى أن محكمة الاستئناف حسب القرارين رفقته صادقت على الخبرتين المأمور بهم ، كما إن القرار التمهيدي أوكل إلى الخبير تحديد التعويض المستحق في حالة تجاوز نسبة الخصائص النسبة المعتبرة من قبل عجز الطريق و أن الخبير بذل تحديد نسبة العجز الطبيعي للطريق تطرق الى تحديد شرط الإعفاء الوارد في عقد التامين هذا الشرط لا علاقة له بالخبرة وعقد التامين يخص المؤمنة في علاقته بالمؤمن له إذ تدلي بقرار صادر عن محكمة الاستئناف التجارية قضى بعدم أحقية الخبير في احتساب شرط الإعفاء وعليه أمرت محكمة الاستئناف بإجراء خبرة مضادة ، لذلك تلتزم الأمر بإجراء خبرة جديدة يعهد بها الى خبير مختص في المادة البحرية تكون مهمته تحديد النسبة التسامح المتعارف عليها بميناء الوصول بناء على ظروف النقل ومسافته و جميع ملاسبات المحيطة به .

وأدلت : بصورة تقرير خبرة منجزة من طرف الخبير السيد عبد الرفيع (ز.) مع القرار بالمصادقة عليها و صورة تقرير خبرة منجزة من طرف الخبير السيد عبد العزيز (ج.) مع القرار بالمصادقة عليها و صورة القرار الاستئنافي عدد 4966 المؤرخ في 14/10/2021 .

و بناء على إدراج الملف بجلسات آخرها جلسة 17/10/2022 حضر نائب المستشارة و كذا المستشارة عليها و ألفي بالملف مذكرة بعد الخبرة الأستاذة (و.) عن المستشارة كما ألفي أيضا بمذكرة بعد الخبرة مع طلب إجراء خبرة مضادة عن المستشارة عليه فتقرر اعتبار الملف جاهزا و حجه للمداولة للنطق بالقرار لجلسة 21/11/2022.

التعليل

حيث تمسك الطاعن بأسباب الاستئناف المشار إليها أعلاه .

و حيث أنه بخصوص السبب المستمد من انعدام الصفة فإنه و خلافا لما تمسك به الطاعن فصفة المؤمنة ثابتة من خلال وصل الحلول الذي بمقتضاه حلت محل المستوردة شركة (س.) في الرجوع على الغير المتسبب في الضرر، و أن المستوردة مضمن اسمها بسند الشحن و بشواهد الوزن و فواتير الشراء و تأسيسا عليه فإن صفة المؤمن تبقى قائمة استنادا لمقتضيات الفصل 367 من القانون التجاري البحري و ما بالسبب على غير أساس و يتعين رده.

و حيث تمسك الطاعن بمجموعة من أسباب الاستئناف من بينها السبب المستمد من عجز الطريق

و حيث أنه و للتحقق من النسبة المتسامح بشأنها فإن المحكمة أمرت تمهيدا بإجراء خبرة لتحديد نسبة العجز و التعويض المناسب للنسبة الزائدة عن القدر المتسامح بشأنه .

و حيث خلص الخبير من خلال الخبرة المنجزة أن نسبة عجز الطريق بخصوص البضاعة عبارة عن قمح طري استنادا لمدة الرحلة و الظروف التي تم فيها التفريغ و الوسائل المستعملة و النسبة المعتبرة عجزا للطريق وفق العرف السائد في ميناء الوصول ، محددة في 0.30% و اعتبرها الخبير عجز طبيعي ناتج عن تبخر و تجفف البضاعة حسب مدة الرحلة ، كما خلص الخبير إلى عدم استحقاق أي

تعويض لأن مجموع نسبة عجز الطريق و نسبة شرط الإعفاء تفوق الخصائص الذي يقدر ب 76.352 طن .

و حيث أنه بخصوص منازعة المستأنف عليها في تقرير الخبرة و خلوص التأمين فإنها تبقى غير مبررة على اعتبار أن الخبير حدد من خلال تقريره الأسس المعتمدة لتحديد نسبة الضياع الطبيعي و التي تختلف من رحلة لأخرى حسب ظروف الرحلة و عرف ميناء الوصول و الظروف المناخية و مدة الرحلة ، كما أن اعتباره لخلوص التأمين يبقى مبررا لكون المؤمنة لم تؤد لفائدة المؤمن لها مقابله و أنه لا يمكنها الإستفادة من المبلغ الذي لم تؤده أساسا و تأسيسا عليه فإن اعتبار الخبير لنسبة شرط الإعفاء يبقى مبررا .

و حيث إن دخول النسبة المسجلة على البضاعة في عجز الطريق يعفي الناقل من أي مسؤولية و هو ما يتعين معه رفض الطلب في مواجهته .

و حيث بالاستناد على ما ذكر و دونما الحاجة لمناقشة باقي الأسباب يكون مستند الطعن مؤسسا و هو ما يبرر إلغاء الحكم المستأنف و الحكم من جديد برفض الطلب .

لهذه الأسباب

تصرح محكمة الاستئناف التجارية بالدار البيضاء وهي تبت انتهائيا علنيا و حضوريا.

في الشكل : سبق البث فيه بالقبول بمقتضى القرار التمهيدي المؤرخ في 13/06/2022

في الموضوع : باعتباره و إلغاء الحكم المستأنف فيما قضى به و الحكم من جديد برفض الطلب و تحميل المستأنف عليها الصائر