

**Le chargeur conserve sa qualité
pour agir en responsabilité
contre le transporteur maritime
nonobstant l'émission d'un
connaissance nominatif au nom
du destinataire (CA. com.
Casablanca 2022)**

Identification			
Ref 64595	Juridiction Cour d'appel de commerce	Pays/Ville Maroc / Casablanca	N° de décision 4788
Date de décision 20221031	N° de dossier 2022/8232/2702	Type de décision Arrêt	Chambre
Abstract			
Thème Maritime, Commercial		Mots clés Transporteur effectif, Transport maritime, Rupture de la chaîne du froid, Retard de livraison, Responsabilité du transporteur, Qualité pour agir du chargeur, Convention de Hambourg, Connaissance nominatif, Charge de la preuve, Avarie de la marchandise, Agent maritime	
Base légale		Source Non publiée	

Résumé en français

Saisie d'une action en responsabilité pour avarie de marchandises dans le cadre d'un transport maritime, la cour d'appel de commerce se prononce sur la qualité pour défendre de l'agent maritime et la qualité pour agir du chargeur. Le tribunal de commerce avait condamné l'agent maritime, en tant que cocontractant direct du chargeur, à l'indemniser pour la perte de la cargaison. L'appel soulevait la double question de la responsabilité de l'agent signataire du connaissement pour le compte du transporteur, et du droit d'action du chargeur dans le cadre d'un connaissement nominatif. La cour retient que l'agent maritime qui signe le connaissement avec la mention expresse qu'il agit pour le compte du transporteur effectif n'a que la qualité de mandataire et ne peut être tenu des obligations du contrat de transport. Elle reconnaît en revanche la qualité pour agir du chargeur, considérant que sa participation au contrat lui confère le droit d'action en responsabilité, nonobstant le caractère nominatif du titre. La responsabilité du transporteur effectif est dès lors engagée en raison du retard à la livraison et de son refus de produire les relevés de température du voyage, faute pour lui de renverser la présomption de responsabilité pesant sur lui en application de la convention de Hambourg. Le jugement est par conséquent infirmé en ce qu'il a condamné l'agent et, statuant à nouveau sur l'appel incident, la cour met la condamnation à la charge du transporteur effectif.

Texte intégral

وبعد المداولة طبقا للقانون.

في الشكل :

حيث تقدمت شركة (أ. ف. م.) بواسطة دفاعها بمقال استئنافي مؤدى عنه الصائر القضائي بتاريخ 04/05/2022 تستأنف بمقتضاه الحكم الصادر عن المحكمة التجارية بالدار البيضاء بتاريخ 15/03/2022 تحت عدد 2567 ملف عدد 6597/8235/2021 و القاضي : في الشكل: قبول الطلب و في الموضوع: بأداء المدعى عليها الأولى في شخص ممثلها القانوني لفائدة المدعية في شخص ممثلها القانوني مبلغ (1366.059,00) درهم والفوائد القانونية إبتداء من تاريخ الطلب وتحمله الصائر؛ وبرفض باقي الطلبات.

و حيث تقدمت شركة (س. ت.) باستئناف فرعي تلتمس من خلاله الحكم على شركة هاباغ لويد و شركة (أ. ف. م.) تضامنا مبلغ التعويض .

و حيث قدم الأستئنافين الأصلي و الفرعي وفقا للشروط الشكلية المتطلبة قانونا و هو ما يتعين معه قبولهما شكلا.

و في الموضوع :

يستفاد من وثائق الملف و الحكم المستأنف أن المستأنف عليها شركة (س. ت.) تقدمت بواسطة دفاعها بمقال أمام المحكمة التجارية بالدار البيضاء والتي تعرض فيه أنها شركة متخصصة في تصدير المنتجات الفلاحية إلى الخارج وأنها لهذا الغرض اتفقت مع شركة (أ. ف. م.) بصفتها مختصة في نقل البضائع على نقل خمس (5) حاويات من الكليمونتين من مخازن المدعية بمدينة بني ملال بتاريخ 2019-12-27 إلى مدينة مونتريال بكندا، وذلك عبر الباخرة من ميناء طنجة المتوسط بتاريخ 2019-12-31 إلى مدينة مونتريال بكندا بتاريخ 08/01/2020 بدرجة حرارة تساوي أربع درجات حسب الثابت من الوثائق رفقته؛ وأدت المدعية شركة (أ. ف. م.) قيمة فواتير نقل البضاعة المذكورة أعلاه حسب التفصيل التالي :

– الفاتورة الأولى بمبلغ 92.617,30 درهم– الفاتورة الثانية بمبلغ 159.135.66 درهم– الفاتورة الثالثة بمبلغ 2388,00 درهم وأن الباخرة التي تكلفت بنقل الحاويات الخمسة وصلت يوم 16/01/2020 بدلا من يوم 08/01/2020 المتفق عليه، أي بتأخير قدره ثمانية أيام عن التاريخ المتفق عليه وأن جميع المنتجات الفلاحية المصدرة (الكلمنتين) في الحاويات الخمسة وصلت فاسدة إلى ميناء مونتريال بكندا وبمجرد وصول الباخرة تم إجراء تفتيش بواسطة مفتش مدرب على المستوى الفدرالي بكندا على الحاويات الخمسة خلص إلى ما يليتم ضبط المنصات مخزنة في مبرد على 38 درجة فهرنهايت وتم العثور على عدة أنواع من التعفن، تعفن بني على مستوى نهاية الجذع، عفن البنسليوم ذو لون الأخضر و أزرق، تعفن واضح و تعفن مائي مع تصبغ أحمر، وتم العثور على كميات كبيرة من الفاكهة المتعفنة في كل منصة. بالإضافة إلى بقع بنية مفرطة على القشرة بالإضافة إلى رخو و انتفاخ بشكل سيء إسفنجي قبل التلف الشامل وخلصت الخبرة انه نظرا لكم الهائل من الخسائر، فان إعادة تعبئة هذه الحمولة قد تكلف أكثر من قيمة البضاعة الجيدة المتبقية وتبعاً لذلك اتصلت العارضة عبر وسيطها في الاستيراد والتصدير بشركة او فرسيس للحصول على توضيحات لما جرى وكذا الحصول على جرد بقراءات درجة الحرارة من تاريخ شحن السلع من مدينة بني ملال بتاريخ 2019-12-27 إلى غاية وصولها إلى مونتريال بتاريخ 2020-01-16 ولهذا الغرض تدلي العارضة بمجموعة رسائل الكترونية موجهة إلى شركة (أ. ف. م.) قصد الحصول على تفسير وكذا الحصول على جرد بقراءات درجة الحرارة طيلة مدة الشحن ولم تتوصل المدعية بأي وأن الرسائل المذكورة أعلاه قوبلت بالمطالبة و التسويق رد من

المدعى عليها وتبعاً لذلك وجهت شركة (إ. ش.) الوسيط في الاستيراد والتصدير رسالة مؤرخة في 12/09/2020 إلى شركة (أ. ف. م.) تذكرها فيها بكون جميع الرسائل الالكترونية والطلبات له النقية الرامية إلى الحصول على قراءات لدرجات الحرارة بقيت بدون جدوى، رغم الوعود التي كانت تتلقاها من المدعى عليها والتي بقيت بدون إجابة، ملتزمة منها الإدلاء بالوثائق المطلوبة وبناءاً على طلب العارضة قام المفوض القضائي عبد الفتاح (ب.) بالتنقل إلى مقر شركة (أ. ف. م.) يوم 13-05-2020 وذلك من أجل تبليغ رسالة طلب قراءات درجة الحرارة الخاص بالحاويات الخمس ذات الأرقام التالية: GESU9506870/HLBU9215792/UACU4767575/HLXU8798054/UACU4753226 و HLCUCAS 191204248 وسلم السيد المفوض القضائي الرسالة إلى السيد أمين (و.) بصفته مسؤول تجاري بالشركة حسب تصريحه وطلب منه تسليم قراءات درجة الحرارة الخاص بالحاويات أعلاه من تاريخ شحنها يوم 12-12-2019 إلى غاية وصولها يوم 16-01-2019. وحيث بعد الاتصال الهاتفي من طرف السيد أمين (و.) بالمسؤول القانوني لشركة (أ. ف. م.) السيد سعيد (م.) بذكره صرح بأنه سيحيل الطلب على الشركة الأم وبتاريخ 26-05-2020 انتقل المفوض القضائي مرة أخرى إلى مقر الشركة المدعى عليها قصد الحصول على قراءات درجة الحرارة من تاريخ شحن البضاعة إلى تاريخ وصولها إلى منريال يوم 16-01-2020 وصرح له المسؤول القانوني لشركة (أ. ف. م.) المدعو سعيد (م.)، أن الشركة تمتنع عن القيام بالإدلاء بقراءات لدرجة الحرارة للحاويات أعلاه وفي الأخير تدلي المدعية بفاتورة صادرة عن شركة (ا. ت. ز.) تبين القيمة الاجمالية للبضاعة بالإضافة إلى مصاريف النقل من بني ملال الى من ريال في مبلغ 186.480,00 دولار كندي أي ما يعادل مبلغ 1.366.059,00 درهم وأن المدعية محقة في مطالبة المدعى عليها شركة (أ. ف. م.) التي تتحمل كامل المسؤولية في وصول الفاكهة المصدرة في حالة تعفن، ذلك أنه كان من المفروض أن تصل الشاحنة إلى منريال يوم 08-01-2020 في حين أنها لم تصل إلا يوم 16-01-2020، ومن جهة أخرى امتناع المدعى عليها عن الإدلاء بقراءات لدرجات حرارة نقل الحاويات الخمس للتأكد من احترامها الشروط المتفق عليها، ملتزمة قبول الدعوى شكلاً وموضوعاً الحكم على المدعى عليها بأدائها للمدعية مبلغ مليون و ثلاثمائة وستة وستون ألف وتسعة وخمسون درهماً 1.366.059,00 درهم مع الفوائد القانونية من تاريخ 16-01-2020 مع شمول الحكم بالنفاذ المعجل وتحميل المدعى عليها الصائر.

وبناءً على إدلاء نائب المدعى عليها بمذكرة جاء فيها من حيث انعدام صفة المدعى عليها فإن المدعية تقدمت بالدعوى الحالية ضد المدعى عليها بصفتها ناقلاً بحريا وأنه بالرجوع إلى وثائق الملف يتبين أن المقال الافتتاحي قدم من طرف المدعية من أجل التعويض عن أضرار تدعى حصولها على البضاعة تكلفت المدعى عليها بنقلها بحرا من المغرب إلى كندا وبالتالي تكون الدعوى الحالية أساسها المسؤولية العقدية في إطار عقد نقل وأنه طبقاً لأحكام الفصل 228 من قانون الالتزامات والعقود وأن المدعى عليها لا تربطها أية علاقة تعاقدية بالمدعية وأن عقد النقل موضوع الدعوى الحالية مبرم من طرف المدعية وشركة هاباغلويد Hapag-Lloyd بصفتها الناقل البحري مصدر وثيقة الشحن وأن هناك سبب آخر يجعل مقال إدخال المدعى عليها مختلاً شكلاً أنه بالرجوع إلى وثيقة الشحن التي تم بها نقل البضاعة من المغرب إلى إسبانيا ثم إلى كندا فإنها صادرة عن شركة هاباك لويد وأن المقال الافتتاحي يشير إلى أن المدعى عليها هي الناقل البحري وأن وثيقة الشحن تشكل السند الوحيد لمساءلة الناقل البحري عن الأضرار التي قد تلحق البضائع المشحونة بمقتضاها على متن سفينته وأن الوثيقة موقعة معها بصفتها وكيلاً بحريا فقط وهو ما يتضح من الخانة الموجودة أسفل وثيقة الشحن وفق عبارة FOR ABOVE CARRIER مما يكون تقديمها الدعوى في مواجهة المدعى عليها بصفتها ناقلاً بحريا بدلاً من مصدرة وثيقة الشحن يكون المقال معيب شكلاً مما يشكل سبباً لعدم قبوله، ومن حيث إنعدام صفة المدعية فإن الطلب الحالي مقدم من غير ذي صفة وأنه بالرجوع إلى وثيقة الشحن المدلى بها من طرف المدعية فإنها وثيقة شحن إسمية وأنه نفذ عقد النقل وسلم البضاعة للمرسل إليه المحررة وثيقة الشحن بإسمه مما يبقى معه السؤال مطروحاً حول مدى توفر المدعية والطرف الذي حلت محله على الصفة في التقدم بهذه الدعوى وأن من حررت وثيقة الشحن في إسمه يعتبر حائزاً لها ومالكاً لها يمكنه التصرف فيها بجميع التصرفات القانونية حتى قبل أن تصل إلى ميناء الإفراغ وأنه كما سبق وأن سند الشحن الإسمي يكون دليلاً على ملكية البضاعة وحيازتها ولو رمزياً إلى غاية إفراغها بميناء الوصول لتصبح الحيازة مادية وأنه ما دام أن سند الشحن المتعلق بالناقلة كان إسمياً محرراً بإسم شركة (C. W.) فإن هذه الشركة وبصفتها مالكة البضاعة هي الوحيدة التي تكون لها الصفة في مقاضاة المدعى عليها عن الأضرار التي قد تصيب البضاعة، وأن البضاعة إنتقلت ملكيتها للمرسل إليه بمجرد تحرير وثيقة الشحن الإسمية باسم المشتري وأن الشاحن أو البائع لم تعد له أية مصلحة

حول ما قد يقع للبضاعة بمجرد توقيع وثيقة الشحن الإسمية و بذلك فإن المدعية لم تكن تتوفر على المصلحة أو الصفة في مقاضاته من أجل الأضرار المزعومة وفيما يخص انعدام تحفظات مقال الإفراغ فإنه في النازلة الحالية، فإنه لا وجود لأي تحفظات تحت الروافع تكون قد اتخذت من طرف مقال الإفراغ بميناء الإفراغ، الشيء الذي يترتب عنه افتراض التسليم المطابق وبالتالي انعدام مسؤولية الربان و أن المدعية تزعم أن البضاعة نقلت تحت درجة أعلى مما هو متفق عليه مما يعتبر مخالفة لمقتضيات الفصل 399 من قانون الالتزامات والعقود وأنه من جهة أخرى فإن المدعية أدلت بما أسمته تقرير خبرة يشير ان الخبير أكد من خلاله أن لب الفاكهة كانت درجة حرارته 39.6 فاهرنهايت وأن قياس فاهرنهايت مطبق في بعض دول شمال أوربا وأمريكا وكندا وأن 0° يقابلها 17.77 فاهرنهايت مما يعني أن الحد الأدنى والأقصى للفاكهة التي وردت في تقرير خبير المدعية تبقى هي نفسها المتفق عليها أي 4° وتدلي المدعى عليها طيه بوثيقة تتضمن درجات الحرارة بالقياسين معا يتضح من خلالها أن 39 فاهرنهايت التي أشار إليها خبير المدعية تمثل 3.888° أي 4° تقريبا ويتضح مما سلف أن درجة الحرارة التي قام خبير المدعية بقياسها داخل لب البضاعة كانت مطابقة لما تم الاتفاق عليه في وثيقة الشحن وأن هذا يعتبر دليلا أن سبب الضرر لا يعود إلى عدم إحترام درجة الحرارة خلال عملية النقل وإنما بجودة البضاعة ، ملتزمة عدم قبول الطلب واحتياطيا برفضه موضوعا.

وبناء على إدلاء نائب المدعية بمقال اصلاحي جاء فيها أنها تقدمت بمقال رام إلى الأداء في مواجهة شركة (أ. ف. م.) على اعتبار أن هذه الأخيرة كانت المخاطبة الوحيدة لها في عملية نقل البضائع موضوع الدعوى من مدينة بني ملال بتاريخ 27-12-2019، إلى مدينة منتريال بكندا بتاريخ 08-01-2020 و أن شركة (أ. ف. م.) هي التي استخلصت قيمة فواتير نقل البضائع حسب الوثائق المدلى بها حسب التفصيل التالي: الفاتورة الأولى بمبلغ 92.617,30 درهم ، الفاتورة الثانية بمبلغ 159.135,66 درهم و الفاتورة الثالثة بمبلغ 2388,00 درهم وأن جميع تواصيل الأداء مسلمة من طرف شركة (أ. ف. م.)، وكانت هي المخاطب الوحيد للمدعى عليها طيلة عملية النقل من المغرب إلى كندا وتقدمت المدعى عليها بمذكرة جواب تلتمس عدم قبول الدعوى شكلا، لأن عقد النقل موضوع الدعوى الحالية مبرم من طرف المدعية و شركة هاباغلويد بصفتها الناقل البحري مصدر وثيقة الشحن و بالرجوع إلى بعض الوثائق فهي تحمل رأسية شركة (أ. ف. م.) هاباغلويد وتفايدا لأي جدل بالموضوع تلتمس إدخال شركة هاباغلويد في الدعوى بصفتها الناقل البحري وتبعا لذلك تلتمس إصلاح المقال الافتتاحي للدعوى و اعتبار الدعوى موجهة ضد شركة (أ. ف. م.) و شركة هاباغلويد و الحكم عليهما بالتضامن بأدائهما للعارضة بمبلغ 1.366.059,00 درهم مع الفوائد القانونية من تاريخ 16-01-2020 مع شمول الحكم بالنفاذ المعجل.

وبناء على إدلاء نائب المدعية مقال اصلاحي مع مذكرة جوابية جاء فيها أن شركة هاباغ لويد توجد بشارع [العنوان] بالدار البيضاء ، وتبعا لذلك تلتمس إصلاح الخطأ و اعتبار الدعوى موجهة ضدها بالعنوان المذكور أعلاه وفي الجواب تود تذكير المدعى عليها الأولى، بمقتضيات الفصل الخامس من قانون المسطرة المدنية التي تنص على ضرورة التقاضي بحسن النية، ذلك أنها ركزت مذكرتها الجوابية على وقائع خاطئة قاصدة بذلك إيقاع المحكمة في الغلط كما سيتضح من خلال تمسك المدعى عليها الأولى بعدم قبول الطلب لكون الدعوى موجهة ضدها، في حين انه كان يتعين توجيهها ضد الناقل البحري شركة هاباغلويد وأنها أصلحت مقالها و التمسست اعتبار الدعوى موجهة ضد شركة (أ. ف. م.) و شركة هاباغلويد بالتضامن وانها تعاملت مع شركة (أ. ف. م.) وهي المخاطب الوحيد إبان العملية ، وهي التي استخلصت جميع الأداءات المتعلقة بالنقل، وبالتالي تلتمس اعتبار الدعوى موجهة ضد شركة (أ. ف. م.) و شركة هاباغلويد بالتضامن و من جهة أخرى تمسك المدعى عليها بكون وثيقة الشحن تشكل السند الوحيد المقاضاة الناقل البحري في إطار مسؤوليته العقدية و تتمسك المدعى عليها بكون سند الشحن المتعلق بالنازلة كان اسما محررا باسم شركة (C. W) وبالتالي فهي المالكة الوحيدة للبضاعة و بالرجوع إلى سند الشحن المتمسك به، فهو ينص في الفقرة الأخيرة من الصفحة الثانية بأن جميع المصاريف مؤداة مسبقا من طرف العارضة شركة (أ. ف. م.) PORT CHARGE ORIGINE PRE EAD مما يعني أن الناقل مسؤول تجاه شركة (أ. ف. م.) طيلة العملية إلى حين توصل شركة (C. W) بالسلعة عالية الجودة، والا فإنها ترفض تسلمها و تتحمل العارضة عواقب ذلك و انه بالنسبة لشروط و مواصفات بيع الحوامض عالميا، فانه يجب أن لا يكون الحوز أو الاستلام، إلا بوصول السلع مراعية لجميع المواصفات، والا فان الناقل يتحمل كامل المسؤولية وتتمسك المدعى عليها بانعدام أي تحفظ عند إفراغ السلع، والحال أنه تم إثبات ذلك بواسطة خبرة سبق الإدلاء بها، تفيد أن جميع الحوامض المرسله وصلت فاسدة إلى الميناء وفي الموضوع فيما يتعلق بدرجة حرارة السلع، فان المدعى عليها تحاول المراوغة متمسكة بدرجة الحرارة وقت الوصول، في حين تطالب بكشف درجة الحرارة

طيلة مدة النقل من المغرب إلى كندا ، وهو الشيء الذي رفضت المدعى عليها الاستجابة له كما هو ثابت من خلال محضر المفوض القضائي و من جهة أخرى فإنه كان يتعين على المدعى عليها إيصال السلع يوم 08-01-2020 في حين أن السلع وصلت إلى كندا يوم 24-01-2020 أي 16 ستة عشر يوما بعد اليوم المتفق عليه، مما يفسر سبب فساد السلع، ملتزمة اعتبار الدعوى موجهة ضد المدعى عليها الثانية شركة هاباغلويد في عنوانها الكائن بشارع [العنوان] الدار البيضاء و الحكم على المدعى عليهما بالتضامن بالاداء لما ورد بالمقال الافتتاحي و الاصلاحى .

وبناء على إلقاء نائب المدعى عليهما بمذكرة جاء فيها أن المدعى عليها الثانية تتبنى جميع ما أثارته شركة (أ. ف. م.) في مذكرتها السابقة وبخصوص إنعدام صفة المدعى عليها الثانية وأن المدعية أدلت بمقال إصلاحي إلتمست من خلاله إعتبار الدعوى موجهة ضد المدعى عليها الثانية إلى جانب المدعى عليها الأولى وأنه يرجوع المحكمة إلى الدفع بانعدام الصفة المثار من طرف المدعى عليها الأولى ستلاحظ أنها تمسكت بكونها مجرد وكيل عن الناقل البحري بمقتضى المقال الإصلاحي وأنه ما دام أن المدعية إعترفت بأن الناقل البحري هي المدعى عليها الثانية فإنه كان حريا بها التنازل عن الدعوى في واجهة المدعى عليها الأولى وأن كانت وثيقة الشحن صادرة عن المدعى عليها الثانية فإن كون أجرة الناقل وباقي المصاريف الأخرى تم أدائها بين يدي المدعى عليها الثانية لا يجعل من هذه الأخيرة ناقلا بحريا ، وأن مقتضيات الفصل 228 من قانون الإلتزامات والعقود حول الأثر النسبي لعقود واضحة ومن شأنها أن تجعل الدعوى غير مقبولة فيما هي موجهة ضد المدعى عليها الأولى و بخصوص طبيعة وثيقة الشحن فإنه بعد أن تمت إثارته الدفع بإنعدام صفة المدعية و أن الفقرة الأخيرة من الصفحة الثانية لوثيقة الشحن تتضمن الإشارة إلى الأداء المسبق لأجرة النقل ومصاريف الميناء عند الشحن وأيضا مصاريف الميناء بكندا وأن ما تتمسك به المدعية لا يمكن أن يتم تضمينه في وثيقة الشحن لأنه يهم العلاقة بين المدعية و المرسل إليه وأن وثائق الشحن يمكن أن تتم الإشارة فيها إلى نوع البيع حسب مصطلحات البيوع الدولية وهو ما لا يتوفر في النازلة الحالية وأنه وكما سبقت الإشارة إلى ذلك في المذكرة السابقة فإن وثيقة الشحن الإسمية تنقل ملكية البضاعة والصفة لمقايضة الناقل البحري إعتقادا على عقد النقل إلى الشخص المحررة وثيقة الشحن الإسمية في إسمه وهي شركة (C. W.) في الدعوى الحالية وأن وثائق الملف تبين أن شركة (C. W.) توصلت بأصل وثيقة الشحن وتمكنت من إخراج البضاعة من ميناء الوصول ووضعها بالمخازن التابعة لها مما يعتبر دليلا على أنها مالكة البضاعة وأنه بذلك تبقى صاحبة الصفة لمقايضة الناقل البحري إستنادا إلى عقد النقل البحري الذي تجسده وثيقة الشحن المدلى بنسختها رفقة المقال وأنه لا يوجد ضمن وثائق الملف ما يفيد أن شركة (C. W.) قد أحلت المدعية محلها من أجل التقدم بهذه الدعوى مما يجعلها منعدمة الصفة و الطلب غير مقبول شكلا وأن البضاعة إنتقلت ملكيتها للمرسل إليه بمجرد تحرير وثيقة الشحن الإسمية باسم المشتري وأن الشاحن أو البائع لم تعد له أية مصلحة حول ما قد يقع للبضاعة بمجرد توقيع وثيقة الشحن الإسمية وأن مهمة الشاحن تقتصر على تسليم البضاعة المعدة للنقل للناقل البحري وذلك قصد نقلها لفائدة الشخص المعين في تذكرة الشحن كطرف مرسل وأنه يرجوع المحكمة إلى فاتورة البضاعة ستسجل حتما أنها تتضمن شرط البيع والتسليم المتفق عليه بين المدعية و المرسل إليه وتمت الإشارة في الخانة المتعلقة به أن البيع تم وفق CFR بمعنى أن الثمن الوارد في البضاعة يشمل قيمة البضاعة COUT وأجرة النقل FREIGHT وأن هذا يؤكد أن الدعوى الحالية لا يمكن تقديمها إلى من طرف المرسل إليه وليس من طرف الشاحن أو البائع ويليق التصريح بعدم قبول الطلب لإنعدام الصفة و احتياطيا جدا في الموضوع فإن المدعية لم تستطع دحض ما أثبتته الجهة المدعى عليها حول درجة الحرارة وأن خبير المرسل إليه أكد بأن درجة الحرارة كانت مطابقة لما تم الإتفاق عليه في عقد النقل أي 4 أو 39.6 فهرنهايت وأن قياس درجة حرارة البضاعة عند وصولها مطابقة للمتفق عليه وأن على المدعية أن تثبت عكس ما جاء في تقرير الخبرة الذي أدلت به تعريزا لمقالها وأنها أضافت سببا آخر من أجل إثبات مسؤولية الجهة المدعى عليها وهو أن البضاعة كان يفترض وصولها يوم 08/01/2020 في حين أنها وصلت يوم 24/01/2020 وأن أول ملاحظة أن المدعية أكدت في مقالها أن البضاعة وصلت يوم 16/01/2020 وليس 24/01/2020 كما جاء في مذكرتها الأخيرة وأنه يرجوع المحكمة إلى تقارير المراقبة أو الخبرة ستقف على أن 16/01/2020 هو تاريخ الإنتهاء من إنجاز الخبرة وأن الخبير بين في تقاريره أن تاريخ وصول البضاعة إلى مخازن المرسل إليه كانت أيام 14/01/2020 و 15 و 16/01/2020 وأن الجهة المدعى عليها تدلى للمحكمة بوثيقة تثبت تتبع وضعيات الحاويات منذ وصولها فارغة إلى مقر الشاحن قصد تعبئتها بالبضاعة إلى غاية تاريخ إفراغها بميناء موريبال وان هذه الوثيقة تبين أن الحاويات وصلت فارغة إلى مقر المدعية بتاريخ 26/12/2019 ثم وصلت إلى ميناء طنجة المتوسط يوم

27/12/2019 وتم شحنها على متن الباخرة يوم 2020/12/31 وأنه ما دام أن المادة 4 من إتفاقية هامبورغ تحدد فترة مسؤولية الربان تبدأ من تاريخ شحن البضاعة إلى غاية تاريخ إفراغها فإن البضاعة تم إفراغها يوم 13/01/2020 وليس 16/01/2020 أو 24/01/2020 كما جاء في مذكرة المدعية وأن نفس الوثيقة تؤكد أن الحاويات تم نقلها بواسطة الشاحنات إلى مقر المرسل إليه يومي 2020/01/14 و 15/01/2020 وهو ما يفسر التواريخ الواردة في تقارير الخبرة المدلى بها وأن الرحلة البحرية إستغرقت 14 يوما منذ شحن البضاعة إلى غاية إفراغها وهي مدة عادية بالنسبة لرحلة من طنجة إلى كندا وأنه بذلك تكون الجهة المدعى عليها قد أثبتت أن البضاعة وصلت تحت درجة الحرارة المتفق عليها في وثيقة الشحن وأن الرحلة دامت مدة عادية ولم تعرف أي تأخير وبذلك يليق التصريح برفض الطلب لأنه يبدو أن الأمر يتعلق بجودة البضاعة وليس بعملية النقل التي تثبت الوثائق المدلى بها أنها مرت في ظروف عادية ، ملتزمة التصريح بعدم قبول الطلب و احتياطيا التصريح برفضه موضوعا وأدلت بنسخة من وثيقة تتبع الحاويات.

و بناء على إدلاء نائب المدعية بمذكرة جاء فيها أنه من حيث الصفة تتمسك فان المدعية تعاملت مع شركة (أ. ف. م.)، وهاته الأخيرة هي التي استخلصت جميع مصاريف النقل البري من ملء الحاويات و نقلها الى ميناء طنجة، وكذا مصاريف النقل البحري مع شركة هاباك لويد التي اختارتها شركة (أ. ف. م.)، وكذا مصاريف النقل البحري مع شركة هاباك الويد التي اختارتها شركة (أ. ف. م.)، وكذا مصاريف النقل من الميناء في كندا إلى مستودعات شركة (C. W.) و بالتالي تمسك المدعية بتوجيه دعاواها ضد المدعى عليها و الحكم عليها بالتضامن ومن جهة ثانية تمسك المدعى عليها بكون الدعوى كان يتعين تقديمها من طرف شركة (C. W.) التي توصلت بوثيقة الشحن و تمكنت من إخراج البضاعة، و بالتالي فهي المالكة الوحيدة للبضاعة و بالرجوع إلى الفقرة الأخيرة من عقد الشحن فهي تنص على كون مصاريف النقل من ملء الشاحنات إلى ميناء طنجة و كذا مصاريف النقل البحري بالإضافة إلى مصاريف الميناء بكندا وكذا مصاريف النقل إلى مستودع شركة (C. W.) كلها مؤداة من طرف المدعية + CHARGE ORIGIN PREPAID SEAFREIGHT PORT ADDITIONALS PREPAID PORT - CHARGE DESTINATION PREPAID ومن جهة أخرى تدلي المدعية بورقة تصريح تشير في الخانة رقم 16 إلى كون شروط النقل هي C FR أي إن المدعية أدت جميع المصاريف إلى غاية وصول السلع إلى مستودع الزبون شركة (C. W.) و أنه بالنسبة لشروط و مواصفات بيع الحوامض عالميا، فإنه يجب أن لا يكون الحوز و الاستلام إلا بوصول السلع مراعية لجميع المواصفات ، و إلا فان الناقل يتحمل كامل المسؤولية و تبعا لذلك يتعين رد الدفع المتعلق بانعدام الصفة وفي الموضوع تتمسك المدعى عليها بكون درجة الحرارة للبضاعة عند وصولها إلى الميناء بكندا كانت مطابقة للمتفق عليه في عقد النقل و هو أربع درجات حين وصولها إلى مخازن المرسل إليه وأن المدعية اتصلت عبر وسيطها في الاستيراد و التصدير بشركة اوفرسيس للحصول على توضيحات لما جرى وكذا الحصول على جرد بقراءات درجة الحرارة من تاريخ شحن السلع من مدينة بني ملال بتاريخ 2019-12-27 إلى غاية وصولها إلى مونريال بتاريخ 2020-01-16 ولهذا الغرض تدلي المدعية بمجموعة رسائل الكترونية موجهة إلى شركة (أ. ف. م.) قصد الحصول على تفسير وكذا الحصول على جرد بقراءات درجة الحرارة طيلة مدة الشحن وأن الرسائل المذكورة أعلاه قوبلت بالمطالبة و التسوية و لم تتوصل المدعية بأي رد من المدعى عليها وتبعا لذلك وجهت شركة (إ. ش.) الوسيط في الاستيراد و التصدير رسالة مؤرخة في 12/05/2020 إلى شركة (أ. ف. م.) تذكرها فيها بكون جميع الرسائل الالكترونية و الطلبات الهاتفية الرامية إلى الحصول على قراءات لدرجات الحرارة بقيت بدون جدوى و بناء على طلب المدعية قام المفوض القضائي عبد الفتاح (ب.) بالتنقل إلى مقر شركة (أ. ف. م.) يوم 2020-05-13 وذلك من أجل تبليغ رسالة طلب قراءات درجة الحرارة الخاص بالحاويات الخمس ذات الأرقام التالية: GESU9506870/HLBU9215792/UACU4767575/HLXU8798054/UACU4753226 HLCUCAS 191204248 و سلم السيد المفوض القضائي الرسالة إلى السيد أمين (و.) بصفته مسؤول تجاري بالشركة حسب تصريحه وطلب منه تسليم قراءات درجة الحرارة الخاص بالحاويات من تاريخ شحنها يوم 2019-12-27 إلى غاية وصولها يوم 2019-01-16 و بعد الاتصال الهاتفية من طرف السيد أمين (و.) بالمسؤول القانوني لشركة (أ. ف. م.) السيد سعيد (م.) بذكره صرح بأنه سيحيل الطلب على الشركة الأم وبتاريخ 2020-05-26 انتقل المفوض القضائي مرة أخرى إلى مقر الشركة المدعى عليها قصد الحصول على قراءات درجة الحرارة من تاريخ شحن البضاعة إلى تاريخ وصولها إلى مونتريال يوم 2020-01-16، إذ صرح له المسؤول القانوني لشركة (أ. ف. م.) المدعو سعيد (م.)، أن الشركة تمتنع عن القيام بالإدلاء بقراءات لدرجة الحرارة للحاويات وأن العبرة هي

مراعاة درجة الحرارة طيلة فترة النقل من مخازنها إلى مستودعات شركة (C. W) وليس فقط عند وصولها إلى ميناء مونريال ومن جهة أخرى تمسك المدعى عليها بكون الرحلة البحرية استغرقت 14 يوما منذ تاريخ شحن البضاعة إلى غاية إفراغها و هي مدة عادية بالنسبة لرحلة من طنجة إلى كندا حسب تصريح المدعى عليها بالمذكرة الأخيرة وأن المدعى عليها التزمت حسب العقد الرابط بين الطرفين بنقل السلع من ميناء طنجة المتوسط بتاريخ 31-12-2019 و وصولها إلى ميناء مونريال بكندا بتاريخ 08-01-2020 بدرجة حرارة تساوي أربع درجات من تاريخ النقل إلى تاريخ الوصول و تعترف المدعى عليها بكون السلع وصلت إلى ميناء مونريال حيث تم إفراغ البضاعة يوم 13/01/2020 وأن الحاويات تم نقلها بواسطة الشاحنات إلى مقر المرسل إليه شركة (C. W) يومي 14-01-2020 و 15-01-2020 وأن المدعي عليها تعترف بعدم احترامها المدة الزمنية لنقل البضاعة إذ وصلت متأخرة بمدة أسبوع وأن عدم إدلاء المدعى عليها بالوثائق التي تثبت احترامها لأربع درجات طيلة مدة النقل و عدم احترامها المدة المتفق عليها لنقله البضاعة مما تسبب في تعفن السلعة و بالتالي يتعين الحكم على المدعي عليها بالتضامن طبقا لما ورد بالمقال الافتتاحي و المقال الإصلاحي ، ملتزمة الحكم وفق ما جاء بالمقال الافتتاحي و المقال الإصلاحي.

و ناء على إدلاء نائب المدعى عليهما بمذكرة جاء فيها بخصوص إنعدام صفة المدعى عليها ترى المدعية أن أداء أجرة النقل وباقي المصاريف والرسوم الأخرى إلى المدعى عليها الأولى تجعلها مسؤولة أيضا و أن المدعى عليها الأولى مجرد وكيله تقوم بأعمالها نيابة عن الناقل الفعلي المدعى عليها الثانية كما هو منصوص عليه في الفصلين 922 و 925 من قانون الإلتزامات وأنه بذلك يليق التصريح بعدم قبول الطلب في مواجهة المدعى عليها الأولى لأنها مجرد وكيل عن الناقل البحري مصدر وثيقة الشحن أساس الدعوى الحالية طالما أنها تتعلق بالمسؤولية العقدية وبخصوص طبيعة وثيقة الشحن تمسكت المدعية بثبوت صفتها ما دام أنه تمت الإشارة إلى أداء مصاريف النقل ومصاريف الميناء بالمغرب وكندا وأن كون البيع أبرم وفق مصطلح التجارة الدولي CFR يؤكد صفتها إلا أن أداءها لجميع المصاريف يعتبر نتيجة حتمية لنوع البيع CFR لأن من خصائصه أن الثمن المؤدى يشمل قيمة البضاعة وأجرة النقل وأن العبارة بنوع وثيقة الشحن وما دام أنها إسمية فإن صفة مقاضاة الناقل البحري لا تنعقد إلا للمحررة بإسمه بمجرد أن يتم شحن البضاعة على متن الباخرة وان هذا يؤكد أن الدعوى الحالية لا يمكن تقديمها إلى من طرف المرسل إليه وليس من طرف الشاحن أو البائع و يليق التصريح بعدم قبول الطلب لإنعدام الصفة واحتياطيا جدا في الموضوع أن الجهة المدعى عليها تؤكد ما سبق إثارته في مذكرتهما السابقة بشأن بكون البضاعة وصلت وتم قياس حرارتها التي كانت مطابقة لما جاء في وثيقة الشحن وأن هذا ثابت من خلال تقرير الخبرة المدلى به من طرف المدعية وأن من أدلى بشيء فهو قائل به و لذلك تلتزم الجهة المدعى عليها التصريح برفض الطلب لهذا السبب و بذلك يليق التصريح برفض الطلب لأنه يبدو أن الأمر يتعلق بجودة البضاعة وليس بعملية النقل التي تثبت الوثائق المدلى بها أنها مرت في ظروف عادية، ملتزمة التصريح بعدم قبول الطلب و احتياطيا التصريح برفضه موضوعا.

وبناء على إدلاء نائب المدعية بمذكرة تعقيب جاء فيها أن المدعية تعاملت مع شركة (أ. ف. م.) ذلك أنها هي التي تكلفت بجميع عمليات النقل البري و ملء الحاويات و نقلها إلى ميناء طنجة و تحميلها على متن الباخرة ، أنها هي التي استخلصت جميع مصاريف النقل البري و البحري، وهي التي اختارت شركة هاباك لويد، كما تكلفت بنقل البضائع من الميناء في كندا إلى مستودعات شركة (C. W) و قامت باستخلاص قيمة ذلك في المغرب عند بداية العملية و بالتالي فإن المدعية تعاملت مع شركة (أ. ف. م.)، وهي التي قامت باستخلاص جميع مصاريف النقل البري بالمغرب و البحري و البري بكندا من الميناء إلى مستودعات شركة (C. W) و بالتالي يتعين الحكم بالتضامن عليها هي و شركة هاباك لويد و من جهة تمسك المدعى عليهما بكون الدعوى كان يتعين تقديمها من طرف المرسل إليه شركة (C. W) و ليس من طرف الشاحن المدعية لكون شركة (C. W) هي المالكة الوحيدة للبضاعة وهذا غير صحيح ذلك أن المدعية تعتبر المالكة الوحيدة البضاعة الى غاية تسليمها وفق الشروط و المعايير المتفق عليها، و إلا فان المدعية هي المسؤولة المالكة الوحيدة للبضاعة و أدلت رفقة المذكرة المدلى بها بجلسة 18-01-2022، بورقة تصريح تشير في الخانة رقم 16 إلى كون شروط النقل هي CFR أي أن المدعية أدت جميع المصاريف إلى غاية وصول السلع إلى مستودع الزبون شركة (C. W) رفقة نسخة من التصريح وانه بالنسبة لشروط و مواصفات بيع الحوامض عالميا ، فانه لا يجب أن يكون الحوز و الاستلام إلا بوصول السلع مراعية لجميع المواصفات، و إلا فان الناقل يتحمل كامل المسؤولية و تبعاً لذلك يتعين رد الدفع المتعلق بانعدام الصفة وفي الموضوع تؤكد المدعية ما جاء بالمقال الافتتاحي و المقال الإصلاحي و المذكرات اللاحقة ، لذلك تلتزم الحكم وفق ما جاء بالمقال الافتتاحي للدعوى وأدلت

بنسخة من التصريح و نسخة من عقد الشحن.

وبناء على إلقاء نائب المدعى عليها بمذكرة ختامية جاء فيها أن المدعى عليها الأولى ليست طرفا في عقد النقل البحري الذي تجسده وثيقة الشحن المدلى بها و بالرجوع إلى هذه الوثيقة فإنها موقعة من طرف المدعى عليها الأولى لحساب الناقل الحقيقي أي المدعى عليها الثانية وأن إستخلاص المدعى عليها الأولى لأجرة النقل وباقي توابعها كان لفائدة الناقل البحري وليس لفائدتها لأنها مجرد وكيل وكما هو منصوص عليه في الفصل 922 من قانون الإلتزامات و بذلك يليق التصريح بعدم قبول الطلب في مواجهة المدعى عليها الأولى لأنها مجرد وكيل عن الناقل البحري مصدر وثيقة الشحن أساس الدعوى الحالية طالما أنها تتعلق بالمسؤولية العقدية و في طبيعة وثيقة الشحن تمسكت المدعية بثبوت صفتها ما دام أنه تمت الإشارة إلى أداء مصاريف النقل ومصاريف الميناء بالمغرب وكندا وأن كون البيع أبرم وفق مصطلح التجارة الدولي CFR يؤكد صفتها وأن هذا المصطلح التجاري الدولي INCOTERMS له معنى واحد وهو بعيد عما جاء في مذكرة المدعية لأن هذا المصطلح يعني أن الثمن الوارد في فاتورة البضاعة يشمل قيمة البضاعة COU و أجرة النقل FREIGHT وأنه لا يعني ما تتمسك به المدعية واحتياطيا جدا في الموضوع أن الجهة المدعى عليها تؤكد ما سبق إثارتها في مذكرتها السابقة بشأن بكون البضاعة وصلت وتم قياس حرارتها التي كانت مطابقة لما جاء في وثيقة الشحن وان هذا ثابت من خلال تقرير الخبرة المدلى به من طرف المدعية وأن من أدلى بشيء فهو قائل به و لذلك تلتمس الجهة المدعى عليها التصريح برفض الطلب لهذا السبب، ملتزمة التصريح بعدم قبول الطلب و احتياطيا التصريح برفضه موضوعا.

وبعد مناقشة القضية صدر الحكم المشار إلى منطوقه أعلاه استأنفته شركة (أ. ف. م.).

أسباب الاستئناف

حيث جاء في أسباب الأستئناف و بعد عرض موجز للوقائع أنه بالرجوع إلى تعليل الحكم المستأنف يلاحظ أن المحكمة إعتمدت في تعليلها على تعريف الناقل البحري حسب ما جاء في إتفاقية همبورغ إلا أن الحكم أخطأ عندما إعتبرها ناقلا بحريا لمجرد وجود إسمها في وثيقة الشحن كناقل وأنها تمثل مالكي ومجهزي ومستأجري الباخرة وأيضا عند إعتماده على الفواتير المدلى بها للقول بكونها تتوفر على صفة الناقل البحري و إن الطاعنة تفاجأت بما جاء في الحكم المطعون فيه على إعتبار أن المحكمة التجارية ومحكمة الإستئناف التجارية و المجلس الأعلى سابقا ومحكمة النقض حاليا كل هذه المستويات من التقاضي مستقرة منذ مدة طويلة على أن الوكيل البحري يبقى أجنبيا عن عقد النقل البحري وأنها لا يمكن مقاضاته إعتمادا على عقد النقل البحري الذي تجسده وثيقة الشحن و إن المستأنف عليها إعتقدت خطأ أن مجرد كونها هي التي كانت المخاطب المباشر في إبرام عقد النقل البحري يجعلها ناقلا بحريا و إن كانت المستأنف عليها تداركت الموقف بتقديم مقال إصلاحي من أجل توجيه الدعوى ضد شركة هاباك لويد إلا أن الحكم جانب الصواب و إن الحكم أساء التعليل بعدم الرد على ما تمسكت به من كون وثيقة الشحن تتضمن إشارة صريحة على أنها وقعت وثيقة الشحن نيابة على الناقل البحري شركة هاباك لويد و إن الأحكام يجب أن تكون دائما معلة و إنه غني عن البيان أن الدعوى الحالية أساسها المسؤولية العقدية وإن من أهم المبادئ الفقهية التي تعتمدها المحاكم هو الأثر النسبي للعقود و إنه طبقا لأحكام الفصل 228 من قانون الإلتزامات والعقود فإن: آثار الإلتزامات بوجه عام الفصل 228 الإلتزامات لا تلزم إلا من كان طرفا في العقد، فهي لا تضر الغير ولا تنفعهم إلا في الحالات المذكورة في القانون و إن عقد النقل موضوع الدعوى الحالية مبرم من طرف المستأنف عليها الأولى وشركة هاباغ لويد بصفتها الناقل البحري مصدر وثيقة الشحن و وثيقة الشحن تشكل السند الوحيد لمساءلة الناقل البحري عن الأضرار التي قد تلحق البضائع المشحونة بمقتضاها على متن سفينته و إنه رغم إشارة الحكم المطعون فيه عند تعريفه الناقل بأن الشخص الذي يبرم عقد النقل مع الشاحن سواء بإسمه أو باسم وكيله إلا أنه لم يربط الأثر القانوني على هذا التعريف و إن توقيع عقد النقل من طرف الوكيل البحري نيابة عن الناقل لا يجعل من الوكيل ناقلا بحريا لأن المراكز القانونية للأطراف تحددها صفاتهم الواردة بالعقد و إن توقيع الطاعنة لعقد النقل كان لحساب و نيابة عن الناقل البحري شركة هاباك لويد التي يوجد إسمها في رأس وثيقة الشحن وهو ما يجعلها صادرة عنها ولو تم توقيعها من طرف الطاعنة طالما أنها تتضمن الإشارة الصريحة أن هذا التوقيع كان لفائدة الناقل البحري و إنه عكس ما جاء أيضا في تعليل الحكم فإنه بالرجوع إلى الفاتورة الكاملة المبلغ 159.135.66 درهم والتي تمثل أجرة النقل فإنها تحمل أيضا إشارة صريحة على أنه تم إصدارها من طرف الطاعنة بصفتها وكيلا لفائدة و نيابة عن شركة هاباك لويد إذ يتضح مما سلف أن الحكم جانب

الصواب عندما أعطى الطاعنة صفة ناقل بحري رغم الإشارة الصريحة في وثيقة الشحن وفاتورة أجرة النقل أنها تمثل الناقل الحقيقي شركة هاباك لويد و إن الصفة من النظام العام وللمحكمة إثارة كل ما يتعلق بها تلقائياً مما يليق معه إلغاء الحكم وبعد التصدي التصريح بعدم قبول الطلب في مواجهة الطاعنة مع تحميل المستأنف عليها الأولى الصائر.

و إن تعليل الحكم لم يتطرق لما يتعلق إلى بنوع وثيقة الشحن التي هي إسمية وليست محررة لأمر و أن الطاعنة نفذت عقد النقل وسلمت البضاعة للمرسل إليه المحررة وثيقة الشحن بإسمه مما يبقى معه السؤال مطروحا حول مدى توفر المستأنف عليها على الصفة في التقدم بهذه الدعوى ذلك أن سند الشحن الإسمي يكون دليلا على ملكية البضاعة وحيازتها ولو رمزيا إلى غاية إفراغها بميناء الوصول لتصبح الحيازة مادية و إنه ما دام أن سند الشحن المتعلق بالناقلة كان إسميا محررا بإسم شركة (.C. W) فإن هذه الشركة وبصفتها مالكة البضاعة هي الوحيدة التي تكون لها الصفة في مقاضاة الطاعنة عن الأضرار التي قد تصيب البضاعة و إنه تأكيدا لذلك يكفي أيضا الرجوع إلى نفس وثيقة الشحن للوقوف على أنها تتضمن الإشارة إلى أنه غير قابلة للتداول وفق العبارة التالية -NON NEGOTIABLE- و أن مهمة الشاحن تقتصر على تسليم البضاعة المعدة للنقل للناقل البحري وذلك قصد نقلها لفائدة الشخص المعين في تذكرة الشحن كطرف مرسل اليه و أن هذه البيانات مطابقة للفصول 245-246 و 247 من القانون البحري والمشار إليها أعلاه و إنه أكثر من ذلك فإن أصل وثيقة الشحن الإسمية إنتقلت إلى المرسل إليه وتحوز بالبضاعة بعد إفراغها تم الإدلاء بفاتورة تحدد ثمن البضاعة موجهة للمرسل إليه الوارد إسمه في وثيقة الشحن و إن هذا يعني أنها قد حصلت على ثمن البضاعة مما يدل على أن المرسل إليه تصرف كمشتري ومالك للبضاعة وليس كوكيل للشاحن إذ يتضح مما سلف أن الحكم على ما قضى به تعليلا غير سليم مما يليق معه إلغاؤه وبعد التصدي التصريح بعدم قبول الطلب.

إحتياطيا من حيث الموضوع: إنه بالرجوع إلى المقال الإفتتاحي و أن المستأنف عليها الأولى أسست دعواها في البداية على عدم إحترام درجة الحرارة المتفق عليها وفق شروط عقد النقل المحددة في 4° وأدلت بتقرير يثبت أن درجة حرارة البضاعة عند تفتيشها بعد وصولها بلغت 39.6 فاهرنهايت و إنه بعد الإدلاء بما يثبت أن درجة حرارة 39.6 فاهرنهايت هي 3.888° أي 4° تقريبا غيرت من أساس الدعوى ليصبح هو التأخير في مدة الرحلة و أنها تؤكد للمحكمة أن العقد لم يبرم على أساس أجل محدد من أجل وصول البضاعة وإنما أبرم بشكل عادي أي تنفيذ عقد النقل داخل أجل معقول و إن الحكم ساير الخبير المستأنف عليها فيما يتعلق بطول الرحلة وبالتالي التأخر في وصول البضاعة و إن أول ما يستوجب إثارته بهذا الشأن أن مدة مسؤولية الربان تبدأ من لحظة شحن البضاعة وليس قبلها ولا بعد إفراغها و إن خبير المستأنف عليها أشار في تقريره إلى طول الرحلة البحرية كسبب للأضرار التي عاينها و إنه بالمقابل لم يشر إلى المدة التي تستغرقها عادة رحلة بحرية من ميناء الشحن إلى ميناء الإفراغ للتأكد من صحة هذا الادعاء و إنه بعد هذا التوضيح وفي جميع الأحوال من أجل القول بوجود تأخير في وصول البضاعة يجب أن يكون هناك أجل متفق عليه في العقد و إنه بالرجوع إلى وثيقة الشحن يلاحظ أنها لم تحدد التاريخ الذي يجب أن تصل فيه البضاعة إلى ميناء الإفراغ و إن هذا يعني أن مدة الرحلة البحرية يجب أن تبقى معقولة و أن التعويض لا يجب أن يتعدى مرتين ونصف قيمة أجرة النقل وفقا لأحكام الفقرة الثانية من المادة 6 من إتفاقية هامبورغ و إنه بغياب أي إتفاق على أجل تنفيذ النقل وما دام أن المستأنف عليها لم تثبت أن مدة الرحلة كانت أطول ، لذلك تلتزم إلغاء الحكم المستأنف والتصريح بعدم قبول الطلب في مواجهتها و إحتياطيا برفضه و تحميل المستأنف عليها الأولى الصائر و أدلت : نسخة من الحكم المستأنف

و بناء على المذكرة مع استئناف فرعي المدلى بها من طرف المستأنف عليها بواسطة نائبها بجلسة 20/06/2022 جاء فيها أنها تعاملت مع شركة (أ. ف. م.) التي تكلفت بجميع عمليات النقل البري و ملء الحاويات من المخزن و نقلها إلى ميناء طنجة و تحميلها على متن الباخرة ، كما إنها هي التي استخلصت جميع مصاريف النقل البري و البحري، وهي التي اختارت الناقل البحري شركة هاباغ لويد، كما تكلفت بنقل البضائع بعد وصولها إلى كندا إلى مستودعات شركة الكندا وايد" شركة (.C. W) وقامت باستخلاص قيمة ذلك مسبقا عند بداية العملية منها و أنها أدلت بوثيقة الشحن التي تتضمن اسم شركة (أ. ف. م.) كشركة ناقلة وبالتالي فإنها تمثل مالكي و مجهزي و مستأجري الباخرة ، كما أدلت بفواتير قيمة نقل البضاعة في اسمها و المستخلصة من طرف شركة (أ. ف. م.) و من جهة أخرى تمسك المدعى عليها بكون الدعوى كان يتعين تقديمها من طرف المرسل اليه شركة (.C. W) وليس من طرف الشاحن ، لكون شركة (.C. W)

هي المالكة الوحيدة للبضاعة و أن هذا الدفع غير صحيح، ذلك أنها تعتبر المالكة الوحيدة للبضاعة إلى غاية تسليمها وفقا للمعايير المتفق عليها، والا فإنها تتحمل المسؤولية الكاملة للبضاعة و إن باستظهارها بسند الشحن تكون قد أثبتت بما يكفي صفتها في الادعاء و تمسك المستأنفة بأنها أدلت بتقرير يثبت أن درجة حرارة البضاعة عند وصولها الى كندا كانت درجة حرارتها تساوي أربع درجات تقريبا و من جهة أخرى تمسك المستأنفة بكون مدة الرحلة كانت معقولة و أنها تدلي بمجموعة رسائل الكترونية موجهة إلى شركة (أ. ف. م. (أ. ف. م.)) قصد الحصول على تفسير وكذا الحصول على جرد بقراءات درجة الحرارة طيلة مدة الشحن إذ لم تتوصل بأي رد و إن الرسائل المذكورة أعلاه قوبلت بالمطالبة و التسوية من المدعى عليها و أنه تبعا لذلك وجهت شركة (إ. ش. (و. ش.)) الوسيط في الاستيراد و التصدير رسالة مؤرخة في 12/05/2020 إلى شركة (أ. ف. م. (أ. ف. م.)) تذكرها فيها بكون جميع الرسائل الالكترونية و الطلبات الهاتفية الرامية إلى الحصول على قراءات الدرجات الحرارة بقيت بدون جدوى، رغم الوعود التي كانت تتلقاها من المدعى عليها و التي بقيت بدون إجابة، ملتزمة منها الإدلاء بالوثائق المطلوبة و أنه بناء على طلبها قام المفوض القضائي عبد الفتاح (ب. ب.) بالتنقل إلى مقر شركة (أ. ف. م. (أ. ف. م.)) يوم 13-05-2020 و ذلك من أجل تبليغ رسالة طلب قراءات درجة الحرارة الخاص بالحاويات الخمس ذات الأرقام :

GESU9506870/HLBU9215792/UACU4767575/HLXU8798054/UACU4753226 موضوع وثيقة الشحن عدد HLCUCAS191204248. إذ سلم السيد المفوض القضائي الرسالة إلى السيد أمين (و. ب.) بصفته مسؤول تجاري بالشركة حسب تصريحه وطلب منه تسليم قراءات درجة الحرارة الخاص بالحاويات أعلاه من تاريخ شحنها إلى غاية وصولها يوم 16-01-2019. و أنه بعد الاتصال الهاتفي من طرف السيد أمين (و. ب.) بالمسؤول القانوني لشركة (أ. ف. م. (أ. ف. م.)) السيد سعيد (م. ب.) بذكره صرح بأنه سيحيل الطلب على الشركة الأم و أنه بتاريخ 26-05-2020 انتقل المفوض القضائي مرة أخرى إلى مقر الشركة المدعى عليها قصد الحصول على قراءات درجة الحرارة من تاريخ شحن البضاعة إلى تاريخ وصولها إلى منريال يوم 16-01-2020، إذ صرح له المسؤول القانوني لشركة (أ. ف. م. (أ. ف. م.)) المدعو سعيد (م. ب.)، أن الشركة تمتنع عن القيام بالإدلاء بقراءات لدرجة الحرارة للحاويات أعلاه و إن العبرة هي مراعاة درجة الحرارة طيلة فترة النقل من مخازنها إلى مستودعات شركة (C. W.) و ليس فقط عند وصولها إلى ميناء مونريال و من جهة أخرى تتمسك الناقلة بكون الرحلة البحرية استغرقت 14 يوما منذ تاريخ شحن البضاعة إلى غاية إفراغها و هي مدة عادية بالنسبة لرحلة من طنجة إلى كندا حسب تصريح الناقلة بالمذكرة الأخيرة و إن الناقلة التزمت حسب العقد الرابط بين الطرفين بنقل السلع من ميناء طنجة المتوسط بتاريخ 31-12-2019 و وصولها إلى ميناء مونريال بكندا بتاريخ 08-01-2020 بدرجة حرارة تساوي أربع درجات من تاريخ النقل إلى تاريخ الوصول إذ تعترف المدعى عليها بكون السلع وصلت إلى ميناء مونريال حيث تم إفراغ البضاعة يوم 13-01-2020 ، وأن الحاويات تم نقلها بواسطة الشاحنات إلى مقر المرسل إليه شركة (C. W.) يومي 14-01-2020 و 15-01-2020 و إن المدعى عليها تعترف بعدم احترامها المدة الزمنية لنقل البضاعة حيث وصلت متأخرة بمدة و إن عدم إدلاء المدعى عليها بالوثائق التي تثبت احترامها لأربع درجات طيلة مدة النقل و عدم احترامها المدة المتفق عليها لنقله البضاعة مما تسبب في تعفن السلعة و أنه تبعا لذلك وجهت شركة (إ. ش. (و. ش.)) الوسيط في الاستيراد و التصدير رسالة مؤرخة في 12-05-2020 إلى شركة (أ. ف. م. (أ. ف. م.)) تذكرها فيها بكون جميع الرسائل الإلكترونية و الطلبات الهاتفية الرامية إلى الحصول على قراءات لدرجات الحرارة بقيت بدون جدوى، و إن العبرة هي مراعاة درجة الحرارة طيلة فترة النقل من مخازنها إلى مستودعات شركة (C. W.) و ليس فقط عند وصولها إلى ميناء مونريال و من جهة أخرى تتمسك الطاعنة بكون الرحلة البحرية استغرقت 14 يوما منذ تاريخ شحن البضاعة إلى غاية إفراغها و هي مدة عادية بالنسبة لرحلة من طنجة إلى كندا حسب تصريح الطاعنة بالمذكرة الأخيرة و إن المستأنفة التزمت حسب العقد الرابط بين الطرفين بنقل السلع من ميناء طنجة المتوسط بتاريخ 31-12-2019 و وصولها إلى ميناء مونريال بكندا بتاريخ 08-01-2020 بدرجة حرارة تساوي أربع درجات من تاريخ النقل إلى تاريخ الوصول إذ تعترف المدعى عليها بكون السلع وصلت إلى ميناء مونريال حيث تم إفراغ البضاعة يوم 13/01/2020 ، وأن الحاويات تم نقلها بواسطة الشاحنات إلى مقر المرسل إليه شركة (C. W.) يومي 14-01-2020 و 15-01-2020 حيث وصلت متأخرة بمدة و إن عدم إدلاء المدعى عليها بالوثائق التي تثبت احترامها لأربع درجات طيلة مدة النقل و عدم احترامها المدة المتفق عليها لنقله البضاعة مما تسبب في تعفن السلعة و أنه بالاطلاع على شهادات التفتيش المدلى بها بالملف يتبين أن البضاعة لحقها تلف أثناء الرحلة البحرية و إن السلع تم الاتفاق على إبدالها يوم 08-01-2020، في حين أنها لم تصل إلى بتاريخ 14-01-2021 و 15-01-2022 أي أسبوع بعد التاريخ المتفق عليه مما كان سببا مباشرا في فساد البضاعة و أنه تبعا لذلك يتعين تأييد الحكم الابتدائي

و من حيث الاستئناف الفرعي : أنها في المرحلة الابتدائية بمقال رام إلى الأداء أساسا في مواجهة شركة (أ. ف. م.) وبعد ذلك قامت بإدخال شركة هاباغ لويد، وطلبت الحكم عليها بالتضامن في الأداء و إن المحكمة الابتدائية أصدرت حكما في مواجهة شركة (أ. ف. م.) لوحدها و أنه تبعا لذلك تلتزم إلغاء الحكم الابتدائي و الحكم تضامنا بالأداء في مواجهة كل من شركة (أ. ف. م.) و شركة هاباغ لويد ، لذلك تلتزم تأييد الحكم الابتدائي في قضى به و تحميل المستأنفة الصائر و من حيث الاستئناف الفرعي تأييد الحكم الابتدائي مع تعديله و الحكم من جديد بالأداء بالتضامن في مواجهة كل من شركة (أ. ف. م.) و شركة هاباغ لويد و تحميل المستأنف عليها فرعا الصائر.

و بناء على المذكرة تعقيبية المدلى بها من طرف المستأنفة بواسطة نائبها بجلسة 05/09/2022 جاء فيها إن من ضمن ما علله به الحكم تعريف الناقل البحري وفقا للفقرة 1 من المادة الأولى من إتفاقية هامبورغ والتي تنص على ما يلي: "يقصد بمصطلح ، الناقل ، كل شخص أبرم عقدا ، أو أبرم باسمه عقد ، مع شاحن لنقل بضائع بطريق البحر" و إنه خلافا لتعليل الحكم الذي تبناه المستأنف عليها فإن هذا التعريف عرف الناقل بأنه الشخص الذي يبرم عقد النقل ثم أضاف حالة الشخص الذي يبرم عقد النقل بإسمه و إن الحالة الثانية هي التي تنطبق على النازلة لأن عقد النقل أبرم من طرفها الأولى بإسمها الثانية وهو ما يجعلها الثانية التي أبرم العقد بإسمها هي الناقل البحري حتى وإن كان موقعا من طرفها الأولى لأن هذا التوقيع كان نيابة عن الناقل الحقيقي و إن الحكم أساء أيضا قراءة وثيقة الشحن عندما أكد أنها تتضمن إسمها كشركة ناقلة و إنه يرجوع المحكمة إلى وثيقة الشحن المدلى بها سيسجل أنها تتضمن رأسيتها إسمها الثانية فيما تمت الإشارة إلى إسمها الأولى في خانة التوقيع مع التأكيد على أنه لفائدة نيابة عن الثانية وفق عبارة FOR ABOVE CARRIER و إنه يجب تذكير المستأنف عليها أن تمسكها الأولى بإنعدام الصفة لا يعتبر تقاضيا بسوء نية وإنما يعتبر دفعها مبني على أساس قانوني وواقعي سليم بالنظر إلى تعريف الناقل البحري وأيضا إلى محتوى وثيقة الشحن والتي أساء الحكم قراءتها وترتيب الأثر القانوني الصحيح على ما تضمنته من معلومات إذ يجب تذكير الطاعنة أيضا بأن إستخلاصها الأولى لأجرة النقل وباقي المصاريف الأخرى لا يجعل منها ناقلا بحريا لسبب بسيط هو أن هذه العملية أيضا تمت لفائدة الناقل ولأن أجرة النقل تمثل مقابل الخدمة التي تم تقديمها للمستأنف عليها و إن تضمين وثيقة الشحن عبارة FOR ABOVE CARRIER إلى جانبها لا تحتمل أي تأويل على أن الطاعنة التي وقعت عقد النقل وقرعته لحساب نيابة عن الناقل و إن الأكد أن مجموعة المجهزين مالكي السفن يتوفرون على وكلاء يتفاوضون ويبرمون عقود النقل نيابة عنهم لأنهم لا يمكنهم التواجد في جميع دول العالم دون أن يعطي ذلك صفة الناقل للوكيل الذي يبرم ويوقع عقد النقل إذ يتضح مما سلف أن الطلب الحالي غير مقبول شكلا في مواجهة العارضة الأولى مما تلتزم معه إلغاءه والتصريح بعدم قبول الطلب في مواجهتها و إن المستأنف عليها تتمسك بكونها مالكة البضاعة إلى غاية تسليمها وفق المعايير المتفق عليها و إن المستأنف عليها تخطت بين شروط عقد البيع مع الطبيعة الإسمية لوثيقة الشحن و إنه بالرجوع إلى وثائق الملف يلاحظ أن المرسل إليه أرجع أصل وثيقة الشحن و توصل بالبضاعة مما يعتبر دليلا على إنتقال ملكيتها إلى هذا الأخير و إن المستأنف عليها ليس مؤمنة للبضاعة ضد مخاطر الطريق حتى يتسنى لها المطالبة بالتعويض بإسمها بدلا من المرسل إليه كما أنها لم تدل بما يثبت تحويل هذا الأخير حقه في الإدعاء ضد الناقل البحري و إنه ما دام أن عقد النقل قد تم تنفيذه عن طريق تسليم البضاعة للمرسل إليه فإنه يبقى الشخص الوحيد المخول لمقاضاة الناقل البحري طالما أن المستأنف عليها كشاحن انتهت علاقتها بالبضاعة بتمكين المرسل إليه من أصل وثيقة الشحن الإسمية وتسلمه البضاعة من الناقل البحري إذ يتضح مما سلف أن الحكم المستأنف جانب الصواب بقوله الطلب رغم تقديمه من غير ذي صفة و يليق إلغاؤه والتصريح بعدم قبول الطلب إن المستأنف عليها حاولت التمسك بالتعليل المجانب للصواب فيما يتعلق بدرجة الحرارة ومدة الرحلة و إنه بالرجوع إلى المقال الإفتتاحي للدعوى سيسجل المجلس الموقر أن المستأنف عليها أكدت من خلاله أن الناقل البحري لم يحترم درجة الحرارة خلال الرحلة البحرية معتبرة ذلك سبب الأضرار موضوع الدعوى و إنه بعد أن تقدمت العارضة الأولى بمذكرة جوابية أوضحت من خلالها أنه خلافا لمزاعم المستأنف عليها فإن الخبير المعين من طرف المرسل إليه وبعد فحصه للبضاعة أكد في تقريره أن درجة الحرارة داخل الفواكه بلغت 39.6 فرنهايت وأن هذه الحرارة تعادل 4° سيلسيوز و إنه بعد هذا الدفع بدلت المستأنفة سبب العوار الذي تدعيه إلى أنه يرجع إلى طول الرحلة البحرية و إن الحكم المستأنف أساء التعليل عندما أكد أن العارضة هي الملزمة بإثبات إحترامها درجة الحرارة خلال الرحلة البحرية و إن المستأنف عليها التي زعمت بأنه لم يتم إحترام درجة الحرارة هي التي تبقى ملزمة بإثبات هذا الإدعاء وأن العارضة أثبتت أن خبير المرسل إليه أكد أن درجة حرارة البضاعة كانت مطابقة لما

تم الإتفاق عليه إلا أن الحكم حملها الأولى المسؤولية و إن تقرير الخبرة المدلى عندما أكد أن درجة حرارة لب الفواكه كانت 39.6 فرنهايت التي تعادل 4° فإنه لم تعد هناك حاجة للإدلاء بسجل الحرارة خلال الرحلة البحرية كما أن السبب المتعلق بعدم إحترام درجة الحرارة لم يعد له وجود بإقرار خبير المرسل إليه و إن المستأنف عليها لا زالت تتمسك بكونها طالبت بسجلات درجات الحرارة وأنه تم رفضها إلى غير ذلك من الأسباب المفصلة في مذكرتها إلا أنها لم ترد على كون الخبير المعين أكد أن درجة حرارة البضاعة مطابقة لما تم الإتفاق عليه و إن الحكم كان له رأي مخالف مما يليق معه إلغاؤه و إن المستأنف عليها لا زالت تتمسك بكونها تعاقدت مع الناقل على أساس أن يتم النقل داخل أجل متفق عليه وأن العقد يشير إلى أن البضاعة ستصل إلى ميناء مونتريال بتاريخ 2020/01/08 إلا أنه وصلت يوم 2020/01/13. أن التعاقد لم يتم على أساس وصول البضاعة داخل أجل محدد وإنما داخل أجل تقريبي فقط أي أن تاريخ 08/01/2020 و إنه بالرجوع إلى الوثيقة المتمسك بها من طرف المستأنف عليها سيسجل المحكمة أنها تشير إلى - ETD31-Dec2019 ETA 08-Jan-2020 و إن عبارة ETD هي الحروف الأولى لثلاث كلمات ESTIMATED TIME OF DEPARTURE و إن عبارة ETA هي الحروف الأولى ل ESTIMATED TIME OF ARRIVAL و إن أول ما تجب الإشارة إليه أن الخبير لم يؤكد في تقريره وجود إتفاق مسبق على تحديد تاريخ وصول البضاعة إلى ميناء الإفراغ و إن خبير المستأنف عليها إعتبر أن الرحلة عرفت تأخيرا لمجرد أن تاريخ وصول البضاعة لم يكن هو التاريخ التقريبي المضمن في وثيقة الحجز دون أن يبين الأساس المعتمد للقول بوجود تأخير و إنه في جميع الأحوال فإن الفرق بين التاريخ الوارد في وثيقة الحجز أي 08/01/2020 و تاريخ وصول الباطرة أي 2020/01/12 فإن الفرق لا يتعدى 4 أيام و إنه لكل ما تقدم تلتمس إلغاء الحكم وبعد التصدي التصريح برفض الطلب و إحتياطيا جدا من حيث ملتمس إجراء خبرة مع حفظ حقها في التعقيب على نتائج هذه الخبرة ، لذلك يلتزمان إلغاء الحكم و التصريح بعدم قبول الطلب و إحتياطيا برفضه و إحتياطيا جدا الأمر بإجراء خبرة وفق الملتمسات اعلاه.

و بناء على إدراج الملف بجلسات آخرها جلسة 03/10/2022 حضر نائب المستأنفة و كذا نائب المستأنفة عليها و أكد الأستاذ (ر.) ما سبق فتقرر اعتبار الملف جاهزا و حجزه للمداولة للنطق بالقرار لجلسة 31/10/2022.

التعليل

حيث تمسكت الطاعنة بكون صفتها منعدمة لكونها مجرد وكيل بحري ، إلا أنه و إن كان تابئا من خلال الوثائق المدلى بها أن المستأنفة كانت المخاطب المباشر لإبرام عقد النقل ، و أنها هي التي استخلصت مصاريف النقل و أن العلاقة التعاقدية أبرمت معها مباشرة إلا أن البين بالإطلاع على الخبرة المنجزة و كذا سند الشحن أنها تفيد كون شركة هاباك لويد هي التي نقلت البضاعة و كون الطاعنة وقعت السند المذكور لفائدة الناقلة و تأسيسا عليه فإن أن الناقل الفعلي هو شركة هابا لويد و ما تمسكت به الطاعنة يكون مؤسسا ، و أنه بثبوت كون شركة هاباك لويد هي الناقل الفعلي فإن الطلب في مواجهة الطاعنة يكون غير مبرر لإنتفاء مسؤوليتها و يتعين رده .

و حيث إن الثابت من خلال وثائق الملف و كما سبقت الإشارة إليه أعلاه خاصة سند الشحن، أن البضاعة تم نقلها من طرف الناقل هاباك لويد و بالتالي تبقى مسؤولة عن العوار الذي يصيب البضاعة و هي في عهده إلى تاريخ تسليمها للمرسل إليه وفق المنصوص عليه بمقتضى الفصل 4 من اتفاقية هامبورغ .

و حيث تمسكت المستأنف عليها شركة هاباك لويد و المستأنفة بكون المستأنف عليها الأولى بصفتها مرسله للبضاعة ليست لها الصفة لرفع دعوى التعويض التي تبقى من حق المرسل إليها لكون سند الشحن إسمي ، إلا أن الثابت من خلال سند الشحن أن المستأنف عليها هي مرسله للبضاعة ، و لا يوجد قانونا ما يمنعها من إقامة الدعوى ضد الناقل ما دامت صفتها مستمدة من سند الشحن و لا يحول دون ذلك كون سند الشحن لا يعطي الحق في تسلّم البضاعة سوى للمرسل إليه ، (أنظر بهذا الخصوص قرار محكمة النقض عدد 138/1 المؤرخ في 14/04/2016 ملف تجاري عدد 1499/3/2013 غير منشور) ، مما يكون معه السبب المتمسك به على غير أساس و يتعين رده .

و حيث أن الأمر في النازلة يتعلق بتلف البضاعة و أن الملف يخلو مما يفيد إعفاء الناقل من المسؤولية أو أنه اتخذ الإحتياطات الكافية و

اللازمة لإيصال البضاعة سالمة أو أن الضرر الحاصل بها ليس ناتجا عن تقصيره أو إهماله خاصة أنه لم يتقيد بالمدة الزمنية لإيصال البضاعة إذ تم الإتفاق على إيصالها بتاريخ 08/01/2020 إلا أن الثابت من خلال وثائق الملف خاصة الخبرة المنجزة أنها لم تصل إلا بتاريخ 14-16/01/2020 هذا فضلا على كون شهادة التفتيش وإن أشارت إلى أن البضاعة مخزنة في مبرد تم ضبطه على 38 درجة فهرنهايت و أن الطاعنة أكدت أن الدرجة المذكورة تعادل درجة أقل من درجة الحرارة المتفق عليها 3.88 درجة إلا أنها لم تدل ببيان درجة الحرارة طيلة فترة الرحلة البحرية و هي الملزمة بالإثبات و بالتالي لا يمكن إعفاءها كناقل من المسؤولية التي تبقى قائمة استنادا للمادة 5 من اتفاقية هامبورغ و تكون بذلك شركة هاباغ لويد مسؤولة عن الضرر الحاصل للبضاعة بصفتها قامت بعملية النقل و هو ما يبقى معه الحكم غير مصادف للصواب فيما قضى به في مواجهة شركة (أ. ف. م.) و يتعين إلغاؤه و برفض الطلب في مواجهتها .

في الاستئناف الفرعي :

و حيث أسس الاستئناف الفرعي على الحكم على كل من شركة هاباغ لويد و شركة (أ. ف. م.) بأدائهما تضامنا مبلغ التعويض .

و حيث أنه و نظرا لثبوت مسؤولية شركة هاباك لويد بصفتها الناقلة الفعلية للبضاعة فإن طلب الحكم عليها يكون مؤسسا للعلل المشار إليها أعلاه ، و هو ما يتعين معه إلغاء الحكم الابتدائي فيما قضى به من رفض الطلب في مواجهتها (شركة هاباك لويد) و الحكم من جديد بأدائها مبلغ التعويض المحكوم به مع الفائدة القانونية من تاريخ القرار .

و حيث يتعين إبقاء الصائر على عاتق المستأنف عليها الثانية شركة هاباك لويد .

لهذه الأسباب

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

في الشكل : قبول الاستئناف الأصلي و الفرعي

في الموضوع : باعتبار الاستئناف الأصلي و إلغاء الحكم المستأنف فيما قضى به في مواجهة الطاعنة شركة (أ. ف. م.) و الحكم من جديد برفض الطلب في مواجهتها .

و في الإستئناف الفرعي بإلغاء الحكم المستأنف فيما قضى به في مواجهة شركة هاباغ لويد و الحكم من جديد بأدائها لفائدة المستأنفة فرعيا مبلغ 1366059.00 درهم مع الفوائد القانونية من تاريخ القرار و تحميلها الصائر .