

**Manquant à destination : La  
preuve d'un excédent de  
marchandises à bord du navire  
avant déchargement exonère le  
transporteur maritime de sa  
responsabilité (CA. com.  
Casablanca 2024)**

<b>Identification</b>			
<b>Ref</b> 58751	<b>Juridiction</b> Cour d'appel de commerce	<b>Pays/Ville</b> Maroc / Casablanca	<b>N° de décision</b> 5614
<b>Date de décision</b> 20241114	<b>N° de dossier</b> 2024/8238/4440	<b>Type de décision</b> Arrêt	<b>Chambre</b>
<b>Abstract</b>			
<b>Thème</b> Transport, Commercial		<b>Mots clés</b> Transport maritime, Responsabilité du transporteur, Règles de Hambourg, Preuve d'un excédent de marchandises, Présomption de livraison conforme, Manquant à destination, Lettre de protestation, Fin de la garde juridique, Expertise de déchargement, Exonération de responsabilité	
<b>Base légale</b>		<b>Source</b> Non publiée	

## Résumé en français

En matière de responsabilité du transporteur maritime, la cour d'appel de commerce se prononce sur l'indemnisation d'un manquant de marchandises. Le tribunal de commerce avait rejeté la demande formée par l'assureur subrogé dans les droits du destinataire.

L'appelant soutenait la validité de sa lettre de réserves et le caractère contradictoire des expertises constatant le manquant. La cour écarte la lettre de réserves, la jugeant prématurée car émise avant la fin du déchargement et imprécise, faute de mentionner la nature du dommage, à savoir un manquant et non une avarie.

Elle retient néanmoins que le rapport d'expertise qui a suivi les opérations constitue un constat contradictoire qui supplée l'absence de réserves régulières. Toutefois, la cour relève que ce même rapport établit que la quantité de marchandise à bord du navire avant déchargement était supérieure à celle mentionnée sur le connaissement, démontrant ainsi un excédent.

La responsabilité du transporteur maritime est dès lors écartée, tout comme celle de l'entreprise de manutention, la marchandise ayant fait l'objet d'une sortie directe du port. Le jugement est confirmé.

## Texte intégral

وبعد المداولة طبقا للقانون.

حيث تقدمت شركة ت.س.م. ومن معها بمقال بواسطة دفاعهما مؤدى عنه بتاريخ 02/08/2024 تستأنفان بمقتضاه الحكم القطعي عدد 4769 الصادر بتاريخ 27/05/2024 في الملف عدد 566/8234/2024 الصادر عن المحكمة التجارية بالدار البيضاء والقاضي في الشكل: بقبول الطلبين الأصلي والتدخل الإرادي في الدعوى . و في الموضوع : برفض الطلبين مع تحميل رافعيهما الصائر.

و حيث تقدمت شركة ا.م. باستئناف مثار بواسطة دفاعها مؤدى عنه بتاريخ 15/10/2024 تستأنف بمقتضاه الحكم المشار الى مراجعه اعلاه .

و حيث تقدم ربان الباخرة (م.) باستئناف فرعي بواسطة دفاعه مؤدى عنه بتاريخ 17/10/2024 يستأنف فرعيا بمقتضاه الحكم المشار الى مراجعه اعلاه .

في الشكل :حيث إنه لا دليل بوثائق الملف على تبليغ الحكم المطعون فيه للطاعنتين و قدم المقال الاستئنافي في الباقي مستوفيا للشروط الشكلية المتطلبة قانونا فهو مقبول شكلا .

و حيث إنه الإستئناف الفرعي و المثار يدوران وجودا و عدما مع قبول الإستئناف الأصلي و قدما بدورهما مستوفيين للشروط الشكلية المتطلبة قانونا فهما مقبولان شكلا .

في الموضوع :حيث يستفاد من وثائق الملف ومن الحكم المطعون فيه أن المستأنفتان تقدمتا بمقال بواسطة دفاعهما أمام المحكمة التجارية بالدار البيضاء و المؤداة عنه الرسوم القضائية بتاريخ 12/01/2024 والذي تعرضان فيه أنهما بمقتضى بوليصة التامين عدد 0590220000010 أمنتا لفائدة مؤمنتهما مطاحن ز.س.ب. عملية نقل بضاعة متكونة من زيوت الصويا الخام وأن هذه البضاعة نقلت على ظهر الباخرة إم تي إم مانिला MTM MANILA من ميناء سان لورينزو إلى ميناء أكادير الذي وصلته بتاريخ 02/03/2023 وأن البضاعة التي توصلت بها مؤمنة العارضة عند وضعها رهن إشارتها وجد بها خصاص محدد في 78.289 طن و أن العارضة تنفيذا لالتزاماتها التعاقدية أدت لفائدة مؤمنتها المبلغ المقابل للخسارة المحدد في 770.291,65 درهم و أن العارضة تحملت مصاريف أخرى من جملتها مصاريف تسوية الملف المحددة في مبلغ 4000,00 درهم و أن العارضة تحملت مصاريف أخرى من جملتها صائر الخبرة بقيمة 12,000,00 درهم وأن مسؤولية المدعى عليهم تبقى ثابتة حسب وثائق الملف ووفق مقتضيات المادتين 4 و 5 من اتفاقية هامبورغ والحالة هذه فان العارضة محقة في اللجوء إلى المحكمة قصد المطالبة بالحكم لها في مواجهة المدعى عليهم بمبلغ 786,291,65 درهم المفصل كالتالي : مبلغ مقابل الخسارة 770.291,65 درهم ، مبلغ تسوية الملف 4000,00 درهم و صائر الخبرة 12.000,00 درهم، ملتصتان بقبول المقال شكلا و في الموضوع الحكم على المدعى عليهم بأدائهم للعارضة مبلغ 786.291,65 درهم المفصل أعلاه مع الفوائد القانونية و شمول الحكم بالنفاذ المعجل و تحميل المدعى عليهم الصائر. و ارفق المقال بشواهد التامين ،سندات الشحن ، و فواتير الشراء و نسخ من سندات التسليم ، و وصل الحلول و وصل أداء صائر الخبرة و بيان تسوية الصائر و رسائل الاحتجاج و تقرير التفريغ المنجز من طرف شركة S.G.S. و شهادة الوزن الصادرة عن شركة C. و تقرير الخبرة .

و بناء على المذكرة الجوابية المدلى بها من طرف المدعى عليه الأول بواسطة نائبته بجلسة 11/03/2024 دفع من خلالها بعدم قبول الدعوى شكلا لعدم احترام المدعية لمقتضيات الفصل 440 من قانون الالتزامات و العقود و ذلك بعدم ادلائها بأصول الإثبات ، فضلا

عن انعدام صفة شركة L.H.S.B. فبالاطلاع على وثائق الشحن المدلى بها بالملف يظهر أنها صادرة لأمر "Consignee : To Order" أي أنها تقبل التداول بالتظهير و أن شركة L.H.S.B. " وورد اسمها بوثائق الشحن بصفتها فقط الطرف الذي يتعين التبليغ إليه الإشعارات المتعلقة بالنقل بالعبارة "NotifyAdress" و لم يسجل اسمها بالخانة المتعلقة بالمرسل إليه "Consignée" و من المعلوم أنه لا يسمح تسليم البضاعة إلا للمظهر إليه الأخير الذي له صفة مالك البضاعة طبقا للمادة 246 من القانون التجاري البحري و أن شركة التأمين بزعمها أنها أدت تعويضا للشركة المذكورة تكون قد أدت تعويضا لطرف ليس صاحب الحق و إن حلت محل "شركة L.H.S.B. " فإنها حلت محل طرف ليس له أية علاقة بالنسبة للنقل موضوع النزاع و بالتالي فلا يمكن لشركات التأمين في هذه الحالة أن تتمسك بمقتضيات الفصل 367 من القانون التجاري البحري ، هذا و لقد تمسك المدعى عليها بانعدام الأساس القانوني للمطالبة بمبلغ تسوية الملف و قدره 4000,00 درهم ثم صائر الخبرة و قدره 12.000,00 درهم , و احتياطيا في الموضوع أكد المدعى عليه عدم مسؤوليته عن الخصاص و استفادته من قرينة التسليم المطابق تنفيذا للمادة 19 و 4 من اتفاقية الأمم المتحدة لانعدام رسالة التحفظات أو الاحتجاج و عدم معاينة وزن البضاعة بصفة حضورية بمستودع المرسل إليه , فرسائل الاحتجاج المدلى بها من قبل المدعية تبقى سابقة لأوانها لكونها قد أنجزت بتاريخ 09/03/2023 و هو تاريخ اليوم الموالي للشروع في عملية الإفرغ التي انتهت بتاريخ 11/03/2023 وفق الثابت من التقرير الصادر عن شركة "S.G.S." تحت عدد 2008596 بالصفحة الثانية منه و التقرير الصادر عن شركة Y.T.S.P. و أن توجيه المرسل إليه لرسائل الاحتجاج للناقل البحري قبل إفرغ الحمولة كاملة يدل على أنه اتخذ التحفظات سابقة لأوانها و بصفة احتمالية و غير معللة لعدم التحقق في الحمولة في فترة التي لم تكن قد أفرغت من طرف المرسل إليه و من المعلوم أنه لا يترتب على الرسالة الغير المعللة والسابقة لأوانها أي آثار قانونية الدليل على أن شركة L.H.S.B. وجهت رسائل الاحتجاج قبل معاينتها و تفحصها للحمولة هو موضوع هذه الرسائل الذي يتحدث عن تلف الحمولة بالعبارة التالية "Marchandise arrivée endommagée" في حين أن البضاعة المحمولة لم تتعرض لأي عوار ووصلت سليمة و أن موضوع الدعوى الحالية يتعلق بالخصاص و ليس العوار و من جهة أخرى فقد تمسك الناقل البحري بنص المادة 19 الفقرة 3 منها في نازلة الحال يشير إلى أنه بالاطلاع على تقرير المعاينة الصادر عن شركة "P.T.S." المدلى به بين طيات الملف يظهر أنه مبني على معاينتين، الأولى تخص معاينة وزن الحمولة التي تمت بحضور الناقل البحري عن طريق جر المياه (Ullage) لما كانت الحمولة على متن الباخرة أي قبل إفرغها وقد أكد الخبير أن وزن البضاعة عن طريق جر المياه (Ullage) بميناء أكادير محدد في 15.812,843 أي بزيادة و فائض مقدر ب 22,843 طن عن الوزن المشار إليه بسندات الشحن و المحدد في 15.790,00 طناً الشق الثاني من المعاينة التي تمت في غيبة الناقل البحري فإنها تخص معاينة وزن الحمولة و هي بحاويات المرسل إليه بمستودعها أي بعد إفرغ الباخرة بأكملها و خروجها من الميناء بعدما خرجت الحمولة من حراسة الناقل للإشارة فقد جاء بالتقرير الصادر عن شركة "P.T.S." بالصفحة الثانية منه أن من مهام الخبير معاينة وزن الحاويات بعد الإفرغ بحضور المسؤول عن المستودع بأكادير و يظهر أنه لم يحضر المعاينة إلا المسؤول عن المستودع للشركة المرسل إليها بعدما خرجت الحمولة من حراسة الناقل البحرى كما يذكر الناقل البحري بتقرير المعاينة الصادر عن شركة "S.G.S." المدلى به من طرف المدعيات الذي أكد نفس النتيجة المتوصل إليها في تقرير "شركة P.T.S." عند وزن البضاعة و هي على متن الباخرة و قبل إفرغها حيث أكد تقرير الخبرة الصادر عن شركة "S.G.S." أن البضاعة و هي على متن الباخرة تزن 15812,90 أي بفائض قدر تقريبا 22 طن و للمزيد من التأكيد فقد أدلى المدعى عليه بتقرير صادر عن شركة M.T.M.I. و هو موقع من طرف شركة "S.G.S." و من شركة "P.T.S." و من طرف ربان الباخرة و الذي يؤكد أنهم حضروا إلى عملية وزن البضاعة و هي على متن الباخرة عن طريق "Ullage" و تبين أن وزن الحمولة هو 15.812,895 أي بفائض قدر تقريبا ب 22 طن عن الوزن المشار إليه بسندات الشحن ما يعادل فائض بنسبة 0,14% كما يدلي بالشهادة الصادرة عن شركة M.T.M.I. بخصوص معاينة العنابر بعد الإفرغ و هي فارغة و يدلي كذلك بتقرير صادر عن "شركة S.G.S." و موقع من طرفها و كذا موقع من طرف ربان الباخرة و الذي يؤكد أن الحمولة المشحونة المقدر ب 15.812,895 طن أفرغت بأكملها من الباخرة الشيء الذي يفيد أن ربان الباخرة أوصل البضاعة سليمة و مطابقة لسند الشحن بل الأكثر من ذلك بها فائض في الوزن عن المشار إليه بسند الشحن و أن الخصاص لحق البضاعة بسبب سوء عمليات أثناء و بعد الإفرغ أي بعد نهاية مدة حراسة الناقل البحري على الحمولة و بالتالي بعد نهاية مسؤوليته عليها و في كل الأحوال أكد المدعى عليه بأن العوار لحق الحمولة بعد انتهاء مدة مسؤولية الناقل البحري بتسليمه لمتعهد الإفرغ قصد إفرغها من الباخرة دون أن يثير هذا الأخير أي تحفظ بخصوصها , و أن المادة 4 من اتفاقية الأمم المتحدة تحدد فترة

مسؤولية الناقل البحري و تنص على أنها تنتهي بميناء الإفراغ بتسليمها لسلطة أو طرف ثالث توجب القوانين أو اللوائح السارية في ميناء التفريغ تسليم البضاعة إليه في النازلة الحالية و في غياب تحفظات قانونية من المرسل إليه و معاينة مشتركة بخصوص الوزن الذي جرى بمخزن المرسل إليها بعد انتهاء مدة حراسة الناقل البحري و تحفظات صادرة عن شركة ا.م. تحت الروافع مرفقة بأوراق التنقيط مبلغة للناقل و بيان الفروق و في غياب شواهد الوزن فإن الناقل البحري يتمتع بقوة القانون بقرينة التسليم المطابق لكل من متعهد الإفراغ و المرسل إليه لما جاء بوثيقة الشحن تطبيقا لمقتضيات المادة 19 و 4 و 5 من اتفاقية الأمم المتحدة , واحتياطيا جدا في الموضوع فقد تمسك المدعى عليه بمبدأ عجز فقد جاء بتقرير المعاينة المدلى به من طرف المدعيات أن نسبة الخصائص تصل إلى 0,50% و بعد إعمال وتفعيل مضمون الاتفاق و خصم نسبة الإعفاء الاتفاقي من التأمين (Franchise) المحدد في 0,15% من الحمولة تصبح نسبة الخصائص موضوع التعويض محددة في نسبة 0,35% و أن المدعيتين حصرتا مطالبهما بخصوص التعويض في نسبة 0,35%. و أن هذا الخصائص المزعوم بالإضافة إلى كونه غير ثابت بوسائل قانونية فإنه وقع بعد ما خرجت البضاعة من عهدة الناقل البحري لانعدام أي تحفظو على كل حال يسجل المدعى عليه أن نسبة 0,35% تقل عن المتوقع بسبب عجز الطريق المتعارف عليه عملا بمقتضيات الفصل 461 من القانون التجاري المغربي نظرا لطبيعة البضاعة المنقولة موضوع الشحنة وأن هذا الضياع البسيط يمكن أن يحصل لعدة عوامل بسبب التشيف و التبييس، أو التعرض للضغط بسبب ثقل الحمولة و طبيعة المادة المنقولة و قابليتها لتغيير الحجم والوزن ، ملتصا في الشكل بعدم قبول الدعوى لانعدام الصفة و لانعدام الضمان و تحميل المدعيات الصائر و الحكم بعدم قبول الطلب بخصوص أتعاب الخبير و مصارف Dispatche واحتياطيا في الموضوع الحكم برفض الطلب في مواجهة الناقل البحري و إخراجها من الدعوى دون صائر مع حفظ حقه في المطالبة بالتعويض عن الأضرار المادية والمعنوية التي لحقت به جراء إدخاله في هذه الدعوى واحتياطيا جدا التصريح بإعفاء الناقل البحري من كل مسؤولية لعجز الطريق.

وارفقت المذكرة بنسخة من الدورية عدد 5460/312 ، و نسخة من تقرير صادر عن شركة S.G.S. و نسخة من تقرير صادر عن شركة .M.T.M .

وبناء على مذكرة تعقيبية المدلى بها من طرف المدعيتان بواسطة نائبيهما بجلسة 11/03/2024 جاء فيها أن صفة العارضة في الدعوى تستمد من عقود التأمين المبرمة مع العارضات و الذي يرجع المحكمة إليها سيتبين لها أن شركة مطاحن ز.س.ب. و كذلك حسب فواتير الشراء المستدل بها إلى جانب كونها الطرف المضمن و المعين بسندات الشحن تحت عبارة NOTIFY كما أنه و بمقتضى عقد الحلول المدلى به فإن الشركة المؤمنة تحل محل المؤمن له - مطاحن ز.س.ب. - بقوة القانون و عن طريق الحلول في مجموع الحقوق و الدعاوى و المتابعات التي تملكها ضد الغير عملا بالمادة 367 من القانون البحري هذا من جهة، كما أنه ومن جهة أخرى و يرجوع المحكمة إلى بيانات الوزن الصادرة عن م.م. باعتبارها متعهدة الشحن و الإفراغ بالميناء هي أيضا تخاطب شركة مطاحن ز.س.ب. باعتبارها هي التي طالبت بإفراغ البضاعة عند وصولها إلى ميناء الدار البيضاء، كما أن شواهد الوزن الصادرة شركة C. و تقرير الخبرة تثبت كل ما قيل في هذا الصدد ، كما أكدت على أنه و على عكس مزاعم الريان فان مصاريف الخبرة و تسوية البيان تجد سندها في مقتضيات المادة 367 من القانون البحري باعتبار هذه المصاريف تحملتها شركات التأمين بمناسبة الحادث و تدخل ضمن الخسائر الناتجة عن الحادث و من الطبيعي أن يتحمل مسؤوليتها المتسبب في الحادثة ، مؤكدة في الموضوع أن الخبير أنجز معاينته بشكل فوري بميناء الدار البيضاء و أن غياب الريان عن مثل هذه المعاينات لا يسعفه في التنصل من مسؤوليته والادعاء عدم القيام بأية معاينة مشتركة مادام الخبير في تقريره يقر بكونه تلقى مجموعة من المعلومات و الوثائق من قبطان الباخرة وأنه من جهة ثانية عكس مزاعم الريان فانه يرجوع المحكمة إلى وثائق الملف يتضح أنه وجهت رسالة الاحتجاج داخل الأجل ووفق الشكل القانوني إلى شركة و.ش. بصفتها ممثلا للريان بالمغرب ، و فيما يتعلق بنظرية عجز الطريق المحتج بها فإن هذه النظرية لا يمكن إخضاعها لنسبة محددة سلفا تطبق على جميع النوازل ذلك أن نسبة 2 التي سار عليها العمل ردحا من الزمن لم يعد يؤخذ بها إذ أن العمل القضائي لمحكمة الاستئناف التجارية بالدار البيضاء دأب على عدم الأخذ بهذه النسبة في العديد من القضايا المشابهة التي أمرت فيها المحكمة بانجاز الخبرة في كل قضية على حدة و أن الخبراء القضائيين اجمعوا في هذه النوازل على تحديد نسبة الإعفاء المعتمدة بمثابة عجز طريق في حدود 0,1 إلى 0,3% و انه في نازلة الحال و اعتبارا لكون الرحلة البحرية مرت في ظروف حسنة فان العارضة تلتزم إذا تم الأخذ بنظرية عجز الطريق تحديد نسبة الإعفاء في حدود 0,1% أو الأمر بإجراء خبرة في الملف لتحديد النسبة الحقيقية استنادا إلى وثائق الملف

و ظروف الرحلة البحرية و طبيعة البضاعة، وفيما يتعلق بنسبة خلوص التأمين المحتج بها من قبل الربان، فإن محكمة النقض في أحدث قراراتها عدد 5641 في الملف عدد 1759/3/1/2022 الصادر بتاريخ 2023/11/15 قد ردت هذا الدفع لعدم جديته، مما يليق معه رد هذا الدفع لعدم جديته، ملتزمة أساسا رد كافة دفعات الربان لعدم جديتها و الحكم وفق المقال الافتتاحي للعارضة واحتياطيا الأمر بإجراء خبرة قضائية تسند إلى خبير مختص من أجل تحديد نسبة العجز في النازلة مع حفظ حق العارضة في التعقيب.

و ارفقت المذكرة بنسخ من قرارات قضائية .

و بناء على مذكرة جواب مع مقال رام إلى التدخل الإرادي المدلى به من قبل المدعى عليها الثانية و شركة أ.ت.م. بواسطة نائبهما والمؤداة عنه الرسوم القضائية بتاريخ 11/03/2024، والذي تدفع من خلاله المدعى عليها الثانية بانعدام صفتها في الدعوى لعدم وجود ما يفيد علاقتها بالمدعى فيه أو لكونها هي من قامت بمناولة البضاعة موضوع النازلة، و في مقال التدخل الإرادي في الدعوى اكدت المدخلة في الدعوى بأن المدعى عليها الثانية تؤمن مسؤوليتها لديها بمقتضى بوليصة التأمين رقم 1842.2020.7.00457، ملتزمة بتسجيل تدخلها في الدعوى قصد الحلول محل شركة ا.م. فيما قد تقضي به المحكمة في مواجهتها عند الاقتضاء .

و لقد ارفقت المذكرة بنسخة من شهادة التأمين .

و بناء على مذكرة تعقيبية المدلى بها من طرف المدعى عليه الأول بواسطة نائبته بجلسة 22/04/2024 و التي تمسك من خلالها بدفعاته السابقة، مؤكدا فيما يخص مسؤولية متعهدة الإفراغ على مقتضيات الفصل 9 من القانون رقم 02.15 المتعلق بالموانئ و بإحداث وكالة الوطنية للموانئ و شركة ا.م. و مقتضيات الفصل 68 و 69 من نظام استغلال الميناء بأكادير و مقتضيات المادة 4 من اتفاقية الأمم المتحدة التي تلزم بتدخل طرف ثالث أثناء عملية التفريغ في الميناء و تنتهي مسؤولية الناقل البحري بميناء الإفراغ بتسليمها لسلطة أو طرف ثالث توجب القوانين اللوائح السارية بميناء الإفراغ بغية تحفظات صادرة عن شركة ا.م. باعتبارها متعهدة الإفراغ تحت الروافع مرفقة بأوراق التنقيط مبلغة للناقل و بيان الفروق و في غياب شواهد الوزن فإن الناقل يتمتع بقوة القانون بقرينة التسليم المطابق بغض النظر عن طريقة التفريغما يجعل صفة و مسؤولية متعهدة الإفراغ قائمة في نازلة الحال مما يقتضي تحميلها كامل المسؤولية عن الخصاص في حالة ثبوته .

و بناء على المذكرة جواب المدلى بها من طرف المدعى عليها الثانية بواسطة نائبها بجلسة 06/05/2024 جاء فيها أنه تجدر الإشارة بداية الى انه باطلاع المحكمة على كل من المقال الافتتاحي و الوثائق المرفقة به فسيكتبين لها أن جلاها لا تتضمن اي قانوني أو عقدي يثبت مسؤولية العارضة عن الخصاص موضوع النزاع أو علاقتها به و من جهة أولى، فإنه لا بد من التأكيد بداية على أن البضاعة موضوع النزاع هي عبارة عن مادة " الزيت"، التي تم نقلها على شكل سائب وأنه من ناحية أولى فإن نطاق تدخل العارضة في عملية مناولة هذا النوع من البضائع التي يتم نقلها على شكل سائب كما هو الشأن في نازلة الحال تقتصر في وضع آلياتها و خبرة مستخدميها تحت رهن إشارة قبطان الباخرة و ذلك للقيام بافراغ محتوى الباخرة في الشاحنات التابعة للمرسل اليه لا غير على خلاف ما عليه الامر في نازلة الحال على اعتبار أن البضاعة تم تفريغها عبر انابيب تابعة للمرسل اليه و من جهة ثانية فإن الثابت فقها و اجتهادا ان العارضة لا تكون مسؤولة عن اي بضاعة تم اخراجها مباشرة من الميناء وأن العمل القضائي مستقر و ثابت بمختلف درجاته بعدم تحميل العارضة مسؤولية الخصاص الذي يلحق اي بضاعة تمت مناولتها من قبل العارضة كانت موضوع خروج مباشر كما هو الشأن في نازلة الحال وأن وثائق الملف تثبت بما لا يدع مجالا للشك ان عمليات افراغ البضاعة موضوع نازلة الحال تم مباشرة بواسطة الانابيب التابعة للمرسل اليه الامر الذي يستشف منه على ان الحراسة القانونية للبضاعة لم تنتقل للعارضة و تبعا لما سبق بيانه اعلاه فإن الزعم بأن العارضة مسؤولة اتجاه اي من أطراف الدعوى عن أي خصاص يكون لا أساس له و يتعين لذلك اخراجها من هذا النزاع و تبعا لذلك برفض الطلب في مواجهتها، ومن جهة ثانية فإنه بالاطلاع على جل الوثائق المدلى بها من قبل المدعية فسيكتبين أنها تؤكد على ان نسبة الخصاص اللاحقة بالبضاعة لا تتجاوز ما هو متعارف عليه في المجال البحري وأن الثابت من وثائق الملف ان نسبة الخصاص اللاحقة بالبضاعة موضوع النزاع لا تصل ما هو متعارف عليه وأن هذه النسبة تدخل في مفهوم عجز الطريق بالنظر الى أن الحمولة تهم بضاعة تم نقلها على شكل سائب و من الطبيعي ان تتعرض الى نقص في وزنها وأن نسبة الخصاص التي لحقت بالبضاعة تدخل في مفهوم عجز

الطريق و الذي يشكل اساسا حالة من حالات انتفاء مسؤولية العارضة , هذا و لقد تمسكت المدعى عليها بانعدام الأساس القانوني للمطالبة بمصاريف الخبرة و بيان تسوية الخسائر .

و ارفقت المذكرة بنسخة من القرار رقم 5156 و نسخة من الحكم عدد 5346 ، و نسخة من الحكم عدد 9261 و نسخة من دفتر الشروط العامة للبيع الخاص بشركة ا.م.

و بناء على مذكرة تعقيبية المدلى بها من طرف المدعى عليه الأول بواسطة نائبته بجلسة 20/05/2024 جاء فيها أن شركة ا.م. زعمت أنها لا تتحمل أي قسط من المسؤولية على أساس أن البضاعة تمت مناوئتها بشكل مباشر من طرف المرسل إليه مما يتعين اعتبارها غير مسؤولة لكن شركة ا.م. أغفلت مقتضيات المادة 4 من اتفاقية الأمم المتحدة التي تحدد فترة مسؤولية الناقل البحري و تنص على أنها تنتهي بميناء الإفراغ بتسليمها إلى السلطة أو طرف ثالث التي توجب القوانين أو اللوائح السارية في ميناء التفريغ تسليم البضاعة إليه و يتضح أنه و بغض النظر عن طريقة إفراغ البضاعة فإن المسؤولية تنتقل إلى متعهد الإفراغ مباشرة بعد تسليمه للبضاعة , كما أن شركة ا.م. أغفلت مقتضيات الفصولين 68 و 69 من نظام استغلال الميناء بأكادير التي تفرض على متعهد الإفراغ إنجاز أوراق التنقيط مبلغة للناقل و بيان الفروق تحت طائلة تحميلها المسؤولية و في النازلة الحالية فإن متعده الإفراغ لم تنجز أي تحفظ لأوراق التنقيط و بيان فروق مما يجعل الناقل البحري يستفيد من قرينة التسليم المطابق , أما بخصوص ادعاء شركة ا.م. أن دورها يقتصر في وضع آلياتها تحت رهن إشارة ربان الباخرة يتناقض مع ما جاء بالقانون 02-15 المتعلق بالموانئ و بإحداث الوكالة الوطنية و شركة ا.م. و الذي حدد مهمة الاستغلال المينائي لشركة ا.م. بمقتضيات الفقرة 4 و 5 من المادة 9 من القانون أعلاه مما لا يمكن للمدعى عليها شركة ا.م. القول بأن دورها يقتصر في وضع آلياتها و خبرة مستخدميها تحت رهن إشارة قبطان الباخرة ، ملتصقا رد جميع دفعات و مزاعم شركة ا.م. و الحكم وفق ما جاء بمذكرات المدعى عليه.

و بناء على إدراج الملف بعدة جلسات كانت آخرها جلسة 20/05/2024 حضر نواب الأطراف و أدلت الأستاذة الودغيري بمذكرة تعقيبية تسلّم الحاضرون نسخة منها فتقرر اعتبار القضية جاهزة و حجزها للمداولة لجلسة 27/05/2024.

و بعد استيفاء الاجراءات المسطرية صدر الحكم المستأنف والذي استأنفته المستأنفتان مركزتين استئنفاهما على الأسباب التالية:

## أسباب الاستئناف

ان محكمة الدرجة الاولى أساءت التعليل و خرقت القانون لما ساير دفعات الربان لما صرحت بكون رسالة الاحتجاج المحررة من قبل الطرف المرسل اليه لم تراعي شروط المادة 19 من اتفاقية هامبورغ أن التعليل أعلاه فاسد و منعدم الأساس على اعتبار ان المعشر قام بتوجيه رسائل الاحتجاج بتاريخ 09/03/2023 اي في اليوم الموالي لتاريخ افراغ البضاعة الذي تم بتاريخ 08/03/2023 بالاضافة ان مضمون رسالة الاحتجاج يبقى هو الآخر صحيح ذلك ان المادة 19 من اتفاقية هامبورغ لا تشير بتاتا الى الخصاص و انما الى الهلاك و التلف و التأخير وهو ما يفسر تضمين عبارة بضاعة متضررة في رسالة الاحتجاج مما يتضح معه ان الاحتجاج تم وفق الشكل القانوني مما يكون معه تعليل محكمة الدرجة بهذا الخصوص فاسد و معرضا للإلغاء وأن محكمة الدرجة الأولى أساءت التعليل و خرقت القانون لما سايرت دفعات الربان لما صرحت بكون الخبرة و المعاينة غير حضورية و تمت في وقت لاحق من جهة اولى ان ما انتهى اليه تعليل الحكم المطعون فيه حاليا بخصوص الخبرتين المدلى بها كونها لم تتم بحضور الربان، فذلك يبقى غير جدير بالاعتبار ذلك أنه المحكمة لتقرير المراقبة المنجز من قبل شركة P.Y.T.S. S.A.R.L. سيتضح أن الربان كان ممثلا من قبل السيد عادل المنتدب من قبل ممثلة الربان شركة W.S. و تبعا لذلك تكون دراسة وثائق الملف من طرف محكمة الدرجة الأولى لم تتم بشكل دقيق مما تلمس العارضة معه انصافها واعادة الأمور الى نصابها و بالاضافة ان التقرير الثاني المنجز من قبل SGS والمتعلق بعملية الافراغ، سيتضح أن معاينة الخصاص تمت بحضور القبطان الثاني وبدأت بتاريخ رسو الباخرة أي 08/03/2023 و اكثر من ذلك فان المحكمة وقعت في تناقض صارخ حين اعتمدت تقرير الخبرة للقول بوجود فائض استنادا الى حضور الخبيرين فوق ظهر السفينة واخذ القياسات الاولى قبل الافراغ ، و في نفس الوقت اعترت الخبرتين غير حضوريتين، فمن سمح للخبيرين في الصعود الى ظهر الباخرة ومن جهة ثانية ان

المحكمة حين مناقشتها لمضمون الخبرة بالمعطيات بخصوص الفائص واعتبرت الخصائص المسجل تم بعد عملية الإفراغ ، والحال انه بالرجوع الى تقرير الخبرة فانه لا يتضمن معطيات حول تسرب البضاعة اثناء عملية الإفراغ او شيء من هذا القبيل . وانه لا يمكن معاينة الخصائص دون تحديد الجهة المسؤولة عنه طالما ان المحكمة استبعدت مسؤولية متعهدة الشحن والافراغ مما يتضح معه ان الخبرة والمعاينة كانتا حضوريتين و ان الخصائص ثابت في النازلة ويتحمل مسؤوليته ربان الباخرة ، ملتزمة بقبول الاستئناف شكلا و في الموضوع إلغاء الحكم الابتدائي فيما قضى به من رفض الطلب وبعد التصدي الحكم على المستأنف عليهم بأدائهم للعارضة مبلغ 786.291,65 درهم المفصل بالمقال الافتتاحي مع الفوائد القانونية و الصائر . و ارفقت المقال بنسخة الحكم المستأنف.

و بناء على مذكرة جوابية مع استئناف فرعي المدلى بها بجلسة 17/10/2024 المدلى بها من طرف المستأنف عليه جاء فيها أن شركة التأمين بنت استئنافها على أن الحكم الابتدائي في غير محله عندما اعتبر أن رسائل الاحتجاج غير قانونية و أن المعائنات لم تكن حضورية بالنسبة لربان الباخرة وبخصوص رسائل الاحتجاج زعمت المستأنفة بأن المحكمة الابتدائية أساءت التعليل عندما صرحت بأن رسائل الاحتجاج لم تراعي شروط المادة 19 من اتفاقية هامبورغ و ادعت أن هاته الرسائل تم توجيهها في اليوم الموالي لتاريخ الإفراغ و أن مضمونها صحيح. لكن إن هاته الادعاءات مجرد مزاعم لا أساس لها و غير صحيحة كما سيتم توضيحه و أن المستأنفات لم تدل بأي رسالة احتجاج قانونية تشتمل على الشروط القانونية بخصوص الحمولة المنقولة و المسلمة للمرسل إليها بميناء الوصول طبقا لمقتضيات المادة 19 من اتفاقية الأمم المتحدة و برجع المحكمة إلى رسائل الاحتجاج المدلى بها سيتضح أنها أنجزت سابقة لأوانها في تاريخ 09/03/2023 و هو تاريخ اليوم الموالي للشروع في عملية الإفراغ التي انتهت بتاريخ 11/03/2023 وفق الثابت من التقرير الصادر عن شركة S.G.S. " تحت عدد 2008596 بالصفحة الثانية منه و التقرير الصادر عن شركة P.T.S. " و اللذان بين طيات الملف و اللذان يؤكدان معا أن تاريخ انتهاء الإفراغ هو 11/03/2023 و بالتالي يتضح أن المرسل إليه وجه رسائل الاحتجاج للناقل البحري قبل إفراغ الحمولة كاملة و قبل اكتشاف الخصائص الذي لحقها و هذا يدل على أنه اتخذت التحفظات سابقة لأوانها و بصفة احتياطية و غير معللة لعدم التحقق من الحمولة في الفترة التي لم تكن قد أفرغت من طرف المرسل إليه و من المعلوم أنه لا يترتب على الرسالة السابقة لأوانها و الغير المعللة أي آثار قانونية بل و الأكثر من ذلك فإن شركة L.H.S.B. جهت رسائل احتجاج قبل حتى معاينتها و تفحصها للحمولة ذلك أن موضوع هاته الرسائل يتحدث عن عوار الحمولة بالعبارة التالية " Marchandise arrive endommagée " في حين أن البضاعة موضوع النزاع الحالي لم تتعرض لأي عوار و وصلت سليمة و أن موضوع الدعوى الحالية يتعلق بالخصائص و ليس العوار و بناء عليه يلتمس العارض تأييد الحكم الابتدائي في هذا الشق و تمتيعه بقرينة التسليم المطابق و الحكم برفض الطلب في مواجهته. وبخصوص الوسيلة المتعلقة بالمعاينات ادعت المستأنفات أن المحكمة الابتدائية أيضا أساءت التعليل عندما صرحت بأن الخبرة و المعاينة المنجزة من طرف شركة P.T.S. كانت غير حضورية و في وقت لاحق و صرحت أن الخبرة كانت بحضور ممثل الباخرة "السيد عادل المنتدب من قبل شركة W.S. لكن إن العارض يجدد توضيحه و دفعه بأن تقرير المعاينة الصادر عن شركة P.T.S. المدلى به بين طيات الملف يظهر أنه مبني على معاينتين، الأولى تخص معاينة وزن الحمولة التي تمت بحضور الناقل البحري عن طريق جر المياه (Ullage) لما كانت الحمولة على متن الباخرة أي قبل إفراغها و قد أكد الخبير أن وزن البضاعة عن طريق جر المياه (Ullage) بميناء أكادير محدد في 15.812,843 أي بزيادة و فائض مقدر ب 22,843 طن عن الوزن المشار إليه بسندات الشحن و المحدد في 15.790,00 طن أما الشق الثاني من المعاينة التي تمت في غيبة الناقل البحري فإنها تخص معاينة وزن الحمولة و هي بحاويات المرسل إليه بمستودعها أي بعد إفراغ الباخرة بأكملها و خروجها من حراسة الناقل و بخصوص ادعاء المستأنفات بأن الخبرة كانت حضورية بالنسبة للباخرة بدليل أنه حضر ممثل شركة W.S. " فإن العارض يؤكد أن "السيد عادل المشار إليه لم يكن يمثل ربان الباخرة أثناء إنجاز تقرير الخبرة ذلك أن شركة W.S. " بالإضافة إلى أنها ممثلة إدارية فقط لربان الباخرة فإن دورها أيضا يتمثل في تسهيل المساطر الإدارية لمرور السفينة عبر الميناء و بهذه الصفة تم الإشارة إليه بتقرير الخبرة و لا وجود لأي توكيل خاص بتمثيل الناقل البحري في عمليات معاينة الحمولة و وزنها كما أنه لا وجود لأي دليل على أنه فعلا قد حضر لعملية الخبرة و المعاينة ذلك أنه لا وجود لأي توقيع أو أي إثبات على حضوره و إنما تمت فقط إشارة إلى حضوره. و في كل الأحوال تم الشق الثاني من المعاينة بعدما خرجت الحمولة من تحت حراسة و مسؤولية الناقل البحري للإشارة فقد جاء بالتقرير الصادر عن شركة P.T.S. " بالصفحة الثانية منه أن من مهام الخبير معاينة وزن الحاويات بعد الإفراغ بحضور المسؤول عن المستودع بأكادير بالعبارة و يظهر أنه لم يحضر المعاينة إلا

المسؤول عن المستودع للشركة المرسل إليها بعدما خرجت الحمولة من حراسة الناقل البحري كما يود العارض أن يشير إلى أن تقرير المعاينة الصادر عن شركة "S.G.S." المدلى به من طرف المدعياتقد أكد نفس النتيجة المتوصل إليها تقرير "شركة P.T.S." عند وزن البضاعة وهي على متن الباخرة وقبل إفراغها حيث أكد تقرير الخبرة الصادر عن شركة "S.G.S." أن البضاعة وهي على متن الباخرة تزن 15812,90 أي بفائض قدر تقريبا 22 طن ذلك بالعبارة التالية: >

بخصوص الاستئناف الفرعي في الشكل قبول الاستئناف الفرعي وفي الموضوع تقدم العارض بالمرحلة الابتدائية بمجموعة من الدفوع الشكلية بخصوص الصفة و بخصوص عدم إثبات المبالغ المطالب بها إلا أن المحكمة بتعليقها جانب الصواب كما سيتم توضيحه حول انعدام صفة شركة L.H.S.B. تمسك العارض بالمرحلة الابتدائية بانعدام صفة شركة L.H.S.B." إلا أن المحكمة جانب الصواب بتعليقها باعتبارها أن صفة المدعيات ثابتة و يتعين رد هذا الدفع لكن أن هذا التعليل في غير محله ذلك أنه بالرجوع إلى وثائق الشحن يظهر أنها كلها صادرة لأمر (To order أي أنها تقبل التداول بالتظهير" و أن شركة L.H.S.B. وارد اسمها بوثائق الشحن بصفتها فقط الطرف الذي يتعين التبليغ عليه الإشعارات المتعلقة بالنقل بالعبارة "NotifyAdress" و من المعلوم أنه لا يسمح للناقل تسليم البضاعة إلا للمظهر الأخير الذي له صفة مالك البضاعة حيث جاء بالمادة 246 من القانون التجاري البحري و يؤكد العارض أن شركة التأمين المدعية قد أدت تعويضا لفائدة "شركة L.H.S.B." رغم أن هذه الأخيرة ليست صاحبة الحق في شأن الحمولة المنقولة و لا يمكن لشركة التأمين في هذه الحالة أن تتمسك بالفصل 367 من القانون التجاري البحري الذي يقضي بنقل الحق عن طريق الحلول في الدعوى بعد أداء التعويض لصاحب الحق باعتبارها تطالب بأن تحل محل طرف غير معني بالدعوى و ليس له المصلحة و لا الصفة ليقاضي الناقل البحري من أجل التعويض عن الخصاص المزعوم سبق للعارض أن تمسك بالمرحلة الابتدائية بأن وثيقة الحلول Quittance d'indemnité تثبت أن شركة التأمين تحل محل شركة L.H.S.B." في المطالبة بمبلغ الخسارة و المحدد في 770.291,65 درهم لا أقل و لا أكثر وبالتالي لا يمكن للمؤمنات المطالبة بأي مبلغ آخر لمتوذه للمؤمن لديها أن العارض يتمسك بنص الفصل 367 من القانون التجاري البحري في هذا الصدد وكما جاء بالفصل 212 من قانون الالتزامات و العقود ما يليو على كل حال يشير العارض إلى أن مبلغ 4000,00 درهم المطالب به من قبل تسوية الملف لا يتعلق بتاتا بالتعويض المؤدى للمؤمن لها بل يتعلق بالعلاقات ما بين المدعيتين أما مبلغ 12.000,00 درهم المتعلق بمصاريف الخبرة فإنه لا علاقة له كذلك بالتعويض المؤدى للمؤمن و لم يكن موضوع الحلول بالإضافة إلى أنه لم تدل المدعيتان بما يفيد أداء هما للمبلغ المطالب به فعلا للخبير وبالتالي يتعين الحكم في كل الأحوال بعدم قبول المطالبة بأداء أي مبلغ من قبل تسوية الملف و قدره 4000,00 درهم و مصاري الخبرة و قدره 12.000,00 درهم و لانعدام السند القانوني ذلك أن الحلول منحصر في مبلغ 770.291,65 درهم و هو المبلغ التعويض المؤدى فعلا من طرف المدعية، ملتصقا بتأييد الحكم المستأنف و الحكم برفض الطلب و قبول الاستئناف الفرعي شكلا و موضوعا رد الحكم الابتدائي في هذا الشق وبعد التصدي الحكم من جديد بعدم قبول الطلب .

و بناء على مذكرة تعقيبية المدلى بها بجلسة 31/10/2024 المدلى بها من طرف المستأنفة جاء فيها أنه من حيث الصفة بداية تسجل العارضات استغرابهن لهذا الدفع المثار من قبل الربان، و الذي الغرض منه إيهام المحكمة بوجود وقائع لا أساس لها من الصحة، ذلك أن صفة العارضة في الدعوى تستمد من عقود التأمين المبرمة مع العارضات و الذي يرجوع المحكمة الموقرة إليهم سيتبين لها أن شركة مطاحن ز.س.ب. و كذلك حسب فواتير الشراء المستدل بها إلى جانب كونها الطرف المضمن و المعين بسندات الشحن تحت عبارة NOTIFY كما أنه و بمقتضى عقد الحلول المدلى به فإن الشركة المؤمنة تحل محل المؤمن له - مطاحن ز.س.ب. - بقوة القانون و عن طريق الحلول في مجموع الحقوق و الدعاوى و المتابعات التي تملكها ضد الغير عملا بالمادة 367 من القانون البحري هذا من جهة كما أنه ومن جهة أخرى و يرجوع المحكمة الموقرة إلى بيانات الوزن الصادرة عن م.م. باعتبارها متعهدة الشحن و الإفراغ بالميناء هي أيضا تخاطب شركة مطاحن ز.س.ب. باعتبارها هي التي طالبت بإفراغ البضاعة عند وصولها إلى ميناء الدار البيضاء، كما أن شواهد الوزن الصادرة شركة C. و تقرير الخبرة تثبت كل ما قيل في هذا الصدد و هو ما ذهب إليه محكمة الاستئناف التجارية في القرار عدد 2614 الصادر بتاريخ 30/05/2022 في الملف عدد 4715/82032/2021 ما تبقى معه صفة المدعيات في الدعوى قائمة و صحيحة و لا محل لما أثير بهذا الخصوص. و فيما يخص المبالغ المطالب بها لكن انه عكس مزاعم الربان فان هذه المصاريف تجد سندها في مقتضيات المادة 367 من القانون البحري باعتبار هذه المصاريف تحملتها شركات التامين بمناسبة الحادث و تدخل ضمن

الخسائر الناتجة عن الحوادث و من الطبيعي أن يتحمل مسؤوليتها المتسبب في الحادثة و أن العمل القضائي لمحكمة الاستئناف التجارية في نوازل مشابهة سار على ردكل هذه المزاعم .وبخصوص رسالة التحفظات أنه من جهة أولى بالرجوع إلى مقتضيات المادة 19 من اتفاقية هامبورغ والتي تنص في فقرتها 3 انه بالرجوع إلى تقرير الخبرة نجد أن الخبير أنجز معيّنته بشكل فوري بميناء الدار البيضاء و أن غياب الربان عن مثل هذه المعايّنات لا يسعفه في التنصل من مسؤوليته والادعاء عدم القيام بأية معاينة مشتركة مادام الخبير في تقريره يقر بكونه تلقى مجموعة من المعلومات و الوثائق من قبطان الباخرة و أنه من جهة ثانية و حيث أنه عكس مزاعم الربان فانه يرجوع المحكمة إلى وثائق الملف يتضح أنه وجهت رسالة الاحتجاج داخل الأجل ووفق الشكل القانوني إلى شركة و.ش. بصفتها ممثلا للربان بالمغرب مما يتعين معه رد الدفع المتعلق بهذه النقطة لعدم ارتكازه على أي أساس. و من حيث عجز الطريق و بخصوص نظرية عجز الطريق المحتج بها فإن هذه النظرية لا يمكن إخضاعها لنسبة محددة سلفا تطبق على جميع النوازل ذلك أن نسبة 2% التي سار عليها العمل ردحا من الزمن لم يعد يؤخذ بها إذ أن العمل القضائي لمحكمة الاستئناف التجارية بالدار البيضاء دأب على عدم الأخذ بهذه النسبة في العديد من القضايا المشابهة التي أمرت فيها المحكمة بانجاز الخبرة في كل قضية على حدة . و أن الخبراء القضائيين اجمعوا في هذه النوازل على تحديد نسبة الإعفاء المعتبرة بمثابة عجز طريق في حدود 0,1 إلى 0,3% و انه في نازلة الحال و اعتبارا لكون الرحلة البحرية مرت في ظروف حسنة فان العارضة تلتزم إذا تم الأخذ بنظرية عجز الطريق تحديد نسبة الإعفاء في حدود 0,19 أو الأمر بإجراء خبرة في الملف لتحديد النسبة الحقيقية استنادا إلى وثائق الملف وظروف الرحلة البحرية وطبيعة البضاعة وفيما يتعلق بخلوص التأمين بالنسبة لخلوص التأمين المحتج بها من قبل الربان، فإن محكمة النقض في أحدث قراراتها عدد 564/1 في الملف عدد 1759/3/1/2022 الصادر بتاريخ 15/11/2023 مما يليق معه رد هذا الدفع لعدم جديته. و في التعقيب على مذكرة شركة ا.م. من حيث المنازعة في صائر إنجاز بيان التسوية و أن العمل القضائي لمحكمة الاستئناف التجارية بالدار البيضاء استقر على الحكم بأداء هذه المصاريف التي تجد سندها في مقتضيات المادة 367 من القانون البحري باعتبار هذه المصاريف تحملتها شركات التامين بمناسبة الحادث و تدخل ضمن الخسائر الناتجة عن الحادث و من الطبيعي أن يتحمل مسؤوليتها المتسبب في الحادثة قرار عدد 1174 صادر عن محكمة الاستئناف التجارية بالدار البيضاء بتاريخ 12/03/2020 ملف رقم 2020/8232/124. ومن حيث عجز الطريق كما تنص المادة 461 من مدونة التجارة في فقرتها الأولى ويتضح من خلال قراءة المادة أعلاه، أن الناقل البحري هو من يستفيد من عجز الطريق في حال كان هو المسؤول عن الخصاص اللاحق بالبضاعة دون غيره و بالتالي ليس من حق متعهدة الشحن و الإفراغ أن تحتجبه .و من حيث المسؤولية أن البين من عملية الإفراغ أنه استعملت فيها آليات تابعة لشركة ا.م. حسب الثابت من تقرير الخبير في الملف كما أن مؤمنة العارضة وجمت تحفظاتها إلى هذه الأخيرة و هو ما يؤكد مسؤوليتها إلى جانب ربان الباخرة وهو التوجه الذي سارت عليه محكمة الاستئناف التجارية بالدار البيضاء .وفيما يخص مسؤولية شركة ا.م. فانه وخلافا لما تمسكت به فان الثابت من بيان الوزن الحامل لتوقيع و تأشيرة شركة ا.م. أن أعوانها قاموا بوزن البضاعة بالياتها وعلى رصيفها مما يثبت أنها قد تدخلت في عملية التفريغ و بالتالي تبقى مسؤوليتها قائمة ي غياب إدلائها بما يفيد وجود أي احتجاج بشأن البضاعة أثناء تلك العمليات سيما وأن شركة ف.س. لم تقم بالتفريغ و إنما بمراقبة تلك العملية حسب الثابت من شهادة الوزن الصادرة عنها بتاريخ 2022/8/9، و التي جاء في الفقرة الأخيرة منها أن البضاعة تم وزنها و تسليمها إلى مختلف المتدخلين تحت مراقبتها أي أنها اكتفت بالمراقبة فقط ليبقى الدفع المثار غير مؤسس مرفق القرار عدد 4604 و بخصوص كمية البضاعة المشحونة تمسكت شركة ا.م. أن الشركة المرسل إليها من خلال فاتورة الشراء تقبل الفرق في كمية البضاعة سواء بالزيادة او النقصان بنسبة 3% و أن مثل هذه العبارات و إن كانت واردة في فاتورة الشراء فإنها تبقى وسيلة إثبات بين المرسل و المرسل إليه ولا يمكن أن تعفي المدعى عليهم من مسؤوليتهم عن الخصاص المسجل في كمية البضاعة التي تم شحنها بشكل فعلي في الباخرة ، ملتزمة رد دفعات الربان لعدم جديتها و الحكم وفق المقال الافتتاحي و احتياطيا الامر بإجراء خبرة قضائية تسند إلى خبير مختص و حفظ حق العارضة في التعقيب . و ارفقت المذكرة بصورة قرار عدد 4604.

و بناء على مذكرة تعقيبية المدلى بها بجلسة 31/10/2024 المدلى بها من طرف المستأنف عليه جاء فيها أن شركة ا.م. زعمت بأنها وضعت آلياتها و خبرة مستخدميها تحت رهن إشارة قبطان الباخرة لا غير و أن عملية الإفراغ كانت بشكل مباشر مما يجعلها غير مسؤولة عن الخصاص لأن الحراسة القانونية للبضاعة لم تنتقل إليها كما ادعت أن العارض و المستأنف لم يوجهوا لها أية رسالة احتجاج و بالتالي لا يمكن تحميلها المسؤولية. لكن إن العارض يستغرب من تمسك المستأنف عليها بهذا الدفع خاصة و أن وثائق الملف

تؤكد عكس ما زعمت بهو ذلك أنه و بغض النظر عن طريقة إفراغ البضاعة من الباخرة فإن العارض يشير إلى أن شركة ا.م. أغفلت مقتضيات المادة 4 من اتفاقية الأمم المتحدة التي تحدد فترة مسؤولية الناقل البحري و تنص على أنها تنتهي بميناء الإفراغ بتسليمها إلى السلطة أو الطرف الثالث التي توجب القوانين أو اللوائح السارية في ميناء التفريغ تسليم البضاعة إليه أي أنه مباشرة بعد تسليم الناقل البضاعة إلى متعهد الإفراغ و التخزين تنتقل إليه المسؤولية و هذا ما سار عليه العمل والاجتهاد القضائي وعلى سبيل المثال لا الحصر القرار عدد 1/129 الصادر عن محكمة النقض بتاريخ 2018/03/15 ملف تجاري عدد 2016/1/3/188 كما أن شركة ا.م. أغفلت مقتضيات الفصلين 68 و 69 من نظام استغلال الميناء بأكادير التي تفرض على متعهد الإفراغ إنجاز أوراق التنقيط مبلغة للناقل و بيان الفروق تحت طائلة تحميلها المسؤولية و في النازلة الحالية فإن شركة ا.م. لم تنجز أوراق تنقيط و بيان فروق مما يجعل الناقل البحري يستفيد من قرينة التسليم المطابق و ليس كما ادعت المستأنف عليها محاولة بذلك قلب عبء الإثبات بزعمها بأنه لم يتم توجيه لها رسائل احتجاج رغم علمها هي التي من المفروض توجيه هذا الاحتجاج و إنجاز أوراق التنقيط و هذا ما سار عليه العمل والاجتهاد القضائي وعلى سبيل المثال لا الحصر و القرار عدد 1/339 الصادر عن محكمة النقض في تاريخ 29/06/2017 ملف تجاري عدد 234/3/1/2016 وأن ما تدعي به شركة ا.م. من أن دورها يقتصر في وضع آلياتها تحت رهن إشارة ربان الباخرة يتناقض مع ما جاء بالقانون 02-15-15 المتعلق بالموانئ و بإحداث الوكالة الوطنية و شركة ا.م. و الذي حصر مهمة الاستغلال المينائي لشركة ا.م. بمقتضيات الفقرة 4 و 5 من المادة 9 من القانون اعلاه مما لا يمكن للمستأنف عليها شركة ا.م. القول بأن دورها يقتصر في وضع آلياتها وخبرة مستخدميها تحت رهن إشارة قبطان الباخرة و إن المناولات تقام لحساب المرسل إليه عملا بمقتضيات المادة 4 من اتفاقية الأمم المتحدة و إن العارض يؤكد أن مسؤولية الناقل البحري تنتهي تحت الروافع وقت تدخل الشركة مستغلة الميناء من أجل المناولات اللازمة لإفراغ الحمولة لحساب المرسل إليهم ما يتعين استبعاد دفعات شركة ا.م. و الحكم وفق ما جاء بمذكرة العارض. كما أن شركة ا.م. تمسكت بمقتضيات دفتر شروط العامة للبيع خاصة الفصول 4.22 و 5.2 و التي تنص على عدم إمكانية إثارة مسؤوليتها لكن إن العارض يود بداية التأكيد على أنه غير معني بدفتر الشروط العامة للبيع المتمسك بها ذلك أنه يخص شركة ا.م. مع المرسل إليها حسب إقرار المستأنفة على كل حال فإن هذا يثبت أن شركة ا.م. هي من تكلفت بإفراغ الباخرة لحساب أن المرسل إليها و ليس كما تدعي المستأنفة بأنها أفرغت لحساب العارض ربان الباخرة بزعمها أنها فقط سخرت آلياتها و خبرة مستخدميها تحت رهن إشارة العارض ربان الباخرة وإن المستأنفة لم تدل بهذا الدفتر الشروط للاطلاع عليه و التأكد من صحته كما أن ادعاء المستأنفة بأن الفواتير المدلى بها تم تضمينها ملاحظة أن المرسل إليه على علم بشرط انعدام مسؤوليتها هو ادعاء غير صحيح حيث يرجوع المحكمة إلى الفواتير المدلى بها سيتضح لها أنها لا تتضمن أي ملاحظة من هذا النوع، ملتزمة رد جميع دفعات و مزاعم المستأنف عليها شركة ا.م. و الحكم وفق ما جاء بالمذكرة التعقيبية مع استئناف الفرعي للعارض.

و بناء على مذكرة جواب المدلى بها بجلسة 31/10/2024 المدلى بها من طرف المستأنف عليها جاء فيها أن المستأنف عليه يزعم بأنه يستفيد من قرينة التسليم المطابق لعدم اتخاذ العارضة لأي تحفظات قبل الشروع في مناولة البضاعة موضوع النزاع لكن فإنه و كما سبقت الإشارة إليه خلال كافة أطوار هذه المسطرة فإن هذا النوع من البضائع لا يتم تخزينها و إنما تكون موضوع خروج مباشر، ملتزمة رد الاستئناف و جعل الصائر على عاتق رافعه .

بناء على إدراج الملف بعدة جلسات آخرها جلسة 31/10/2024 حضر نواب الاطراف بالملف مذكرة تعقيبية الاستاذ الديوري تسلم الحاضرون نسخة ايضا بالملف مذكرة جوابية ذ/ بويقين تسلم الحاضرون نسخة ايضا بالملف مذكرة تعقيبية ذة/ الودغيري تسلم الحاضرون نسخة والتمس ذة/ الودغيري اجل للأطلاع فتقرر اعتبار الملف جاهزا وحجزه للمداولة للنطق بالقرار لجلسة 14/11/2024 .

محكمة الاستئناف

حيث عرضت كل جهة طعن أسباب إستئنافها وفق ما بسط أعلاه.

و حيث إنه بخصوص السبب المثار في الإستئناف الفرعي للربان و المستمد من إنعدام الصفة ، فيبقى مردودا على إعتبار أن صفة المرسل إليه ثابتة إنطلاقا من مجموع وثائق الدعوى و لاسيما سند الشحن و عقد التأمين، مما يتعين معه رد السبب المثار و تبعا لذلك

رد الإستئناف الفرعي للربان و تحميله مصاريفه.

و حيث إنه فيما يخص أسباب الإستئناف الإصلي و المستمدة من كون الحكم المستأنف أورد بأن رسائل الإحتجاج لم تراعي شروط المادة 19 من إتفاقية هامبورغ و الحال أنها وجهت في اليوم الموالي لعملية التفريغ و من كونه أفاد بأن المعاينة لم تكن حضورية و الحال أن ممثل الربان حضر و أنه إعتد على تقرير الخبرة للقول بوجود فائض، فإن البين من وثائق الملف أن رسالة الإحتجاج وجهت فعلا في اليوم الموالي لبداية التفريغ أي 09/03/2024 و أنها تضمنت الإشارة فقط إلى كون البضاعة وصلت معيبة دون أية إشارة إلى نوع الضرر و الذي هو في نازلة الحال خصاص ، إذ يتعين و الحالة هاته الإشارة إلى وجود خصاص عند وضع البضاعة رهن إشارتها مع تبيان مقداره و لو على وجه التقريب أو نوع الضرر بصفة عامة، مما يجعلها لا تستجيب لمقومات رسالة الإحتجاج المنتجة طبقا للمادة 19 من قواعد هامبورغ و التي يتعين بعثها في اليوم الموالي لنهاية التفريغ و ليس بدايته، مما تبقى معه مجرد رسالة إستباقية و إحترازية، و ما أثير بخصوصها في غير محله و يتعين رده. لكن إنه بخصوص السبب المؤسس على كون الحكم إعتبر أن الخبرة غير حضورية، فإنه و لئن كان الثابت من وثائق الملف أن الخبرة و اكبت عملية التفريغ و تعتبر بمثابة معاينة مشتركة تغني عن إرسال الإحتجاج خلافا لما نحى إليه الحكم المستأنف، فإنه لما كان الثابت من تقرير التفريغ أن وزن البضاعة قبل التفريغ من السفينة (15.812,902 طن) يفوق بكثير الكمية المصرح بها في سند الشحن (15.790,00طن) أي أنها وصلت فعلا بفائض وفق ما نحى إليه تعليل الحكم المستأنف و عن صواب، فتكون معه مسؤولية الربان منتفية في النازلة ، و لما كانت وثائق الملف أيضا خالية من كون المستأنف عليها الثانية تدخلت في عملية التفريغ و قامت بتخزين البضاعة بمخازنها و إعتبرها لكون البضاعة عرفت خروجها مباشرا، فتكون مسؤوليتها هي بدورها منعدمة في نازلة الحال، ليبقى ما أثير من أسباب في الإستئناف الأصلي غير مؤسسة قانونا، و تبقى مناقشة الإستئناف المثار غير ذي جدوى ، ما يستوجب تبعا لذلك رد الإستئناف الأصلي و المثار و تأييد الحكم المستأنف و تحميل مصاريف كل إستئناف على رافعه.

لهذه الأسباب

تصرح محكمة الاستئناف التجارية بالدار البيضاء و هي تبت انتهايا علنيا و حضوريا :

في الشكل: قبول الإستئناف الأصلي و الفرعي و المثار

في الموضوع: بردها و تأييد الحكم المستأنف و تحميل كل مستأنف صائر إستئنافه.