Prescription en matière de transport maritime : Application de la Convention de Hambourg et invalidation de la clause Paramount (Cour d’appel de commerce de Casablanca, 2020)

Identification			
Ref 31033	**Juridiction** Cour d'appel de commerce	**Pays/Ville** Maroc / Casablanca	**N° de décision** 1
Date de décision 02/01/2020	**N° de dossier** 4728/8232/2019	**Type de décision** Arrêt	**Chambre**
Abstract			
Thème Maritime, Commercial		**Mots clés** مسؤولية الناقل البحري, مدة التقادم, عقد النقل البحري, شركة استغلال الموانئ, شرط الإعفاء, خبرة قضائية, اتفاقية هامبورغ, Responsabilité du transporteur maritime, Prescription, Nullité de la clause Paramount, Convention de Hambourg, Contrat de transport maritime	
Base légale		**Source** Caccasablanca.ma	

Résumé en français

Dans son analyse, la Cour a confirmé que la responsabilité du transporteur maritime peut être engagée en cas de perte ou d’endommagement des marchandises, conformément à l’article 367 du Code de commerce maritime. Elle a également précisé que le délai de prescription applicable à ce type de litige est de deux ans, selon la Convention de Hambourg de 1978, et non d’un an comme soutenu par les appelants, qui invoquaient à tort la Convention de Bruxelles de 1924. La Cour a invalidé la clause « Paramount » figurant dans le connaissement, qui visait à faire prévaloir cette dernière convention, en raison de son incompatibilité avec la Convention de Hambourg.

Par ailleurs, la Cour a rejeté la demande de responsabilisation de la société d’exploitation portuaire, estimant que la responsabilité du transporteur maritime s’étend à l’ensemble des opérations de transport, y compris le déchargement des marchandises. La société portuaire a ainsi été considérée comme un auxiliaire du transporteur.

Résumé en arabe

في تحليلها، أكدت المحكمة أن مسؤولية الناقل البحري يمكن أن تُثار في حالة فقدان أو تلف البضائع، وفقاً للمادة 367 من قانون التجارة البحرية. كما أوضحت المحكمة أن مهلة التقادم المقررة لهذا النوع من النزاعات هي سنتان، طبقاً لاتفاقية هامبورغ لعام 1978، وليس سنة واحدة كما زعم المستأنفون الذين استندوا خطأ إلى اتفاقية بروكسل لعام 1924. وقد اعتبرت المحكمة أن « شرط باراماونت » المدرج في بوليصة الشحن الذي كان يهدف إلى تفضيل تلك الاتفاقية الأخيرة غير صالح، وذلك لأنه يتعارض مع أحكام اتفاقية هامبورغ.

علاوة على ذلك، رفضت المحكمة الطلب المتعلق بمسؤولية شركة إدارة الميناء، معتبرة أن مسؤولية الناقل البحري تشمل جميع عمليات النقل، بما في ذلك عملية تفريغ البضائع. وبالتالي، اعتُبرت الشركة المينائية مجرد مساعدة للناقل.

Texte intégral

بناء على مقال الاستئناف والحكم المستأنف ومستنتجات الطرفين ومجموع الوثائق المدرجة بالملف.

وبناء على تقرير المستشار المقرر الذي لم تقع تلاوته بإعفاء من الرئيس وعدم معارضة الأطراف.

واستدعاء الطرفين لجلسة 24/10/2019.

وتطبيقا لمقتضيات المادة 19 من قانون المحاكم التجارية والفصول 328 وما يليه و429 من قانون المسطرة المدنية.

وبعد المداولة طبقا للقانون.

بتاريخ 26/09/2019 تقدمت شركة التأمين أطلنطا ومن معها بمقال مؤدى عنه الرسم القضائي بمقتضاه تستأنف الحكم رقم 7589 الصادر عن المحكمة التجارية بتاريخ 23/07/2019 في إطار الملف رقم 6724/8234/2019 القاضي برفض الطلب وإبقاء الصائر على رافعيه.

الوقـــائـــــــع

حيث يستفاد من وثائق الملف والحكم المستأنف أنه بتاريخ 11/06/2019 تقدمت المدعيات بمقال عرضت فيه انها امنت بضاعة مكونة من لب الشمندر تم نقلها على متن الباخرة المذكورة اعلاه , وعند وصولها تبين ان بها خصاص, وأنه اعتبارا لشرط الاعفاء المنصوص عليه في عقد التأمين في حدود 0,20 % فالعارضة شركة زين سيريال لم تتوصل من شركات التأمين سوى بمبلغ 150.354,17 درهم من مبلغ 189.054,17 درهم وان شرط الاعفاء لا تستفيد منه سوى شركات التأمين . وان مسؤولية المدعى عليهما ثابتة ملتمسا الحكم بأدائهما لشركة زين سيريال مبلغ 38700 درهم وبأدائهما لفائدة باقي المدعيات مبلغ 171.844,17 درهم مع الفوائد القانونية والصائر. مدليا بشهادة التأمين وبوصل الحلول وبيان تسوية الخسائر ووثيقتي الشحن وفاتورتين وتقرير الخبرة وبيان تسوية اتعاب الخبير وبيان الوزن ورسالتي احتجاج.

وبناء على جواب نائبة المدعى عليه الاول والذي جاء فيه ان المدعيات اغفلت الاشارة الى نوع الشركة, كما انها لم تدل بما يفيد ان شركة زين سيريال هي المتلقية القانونية للبضاعة , وان وثيقة الشحن لم تشر اليها بهذه الصفة وانما تشير اليها كطرف يشعر بوصول البضاعة , وعلى شركات التأمين الادلاء بما يفيد تظهير وثيقة الشحن لها, كما ان الطلب المقدم من طرف شركات التأمين والمؤمن لها غير مقبول لكون المؤمن يحل محل المؤمن له , كما انه لا يوجد اي سند قانوني يخول شركات التأمين المطالبة بمبلغ شرط الاعفاء الذي لم تؤديه الى المؤمن له , وانه بالرجوع الى قانون المسطرة المدنية وخاصة الفصلين 13 و 14 فإنه اذا كان بإمكان المدعي تقديم مجموعة من الطلبات في موضوع معين فإن تعدد المدعين يفترض تقديم طلبات مستقلة على بعضها البعض في غياب سند مشترك مما يجعل المطالبة بمبلغ شرط الاعفاء من طرف المؤمن لها غير مقبول شكلا, كما ان رسالة التحفظات لم تحترم الاجراءات الشكلية اذ تم انجازها بتاريخ 02/06/2017 وتم استخراجها بتاريخ 05/06/2017 في حين ان الباخرة لم ترسو بميناء البيضاء الا بتاريخ 12/06/2017 , وان ربان الباخرة لم يتوصل بأية رسالة للتحفظات اذ اكتفت المدعيات بتوجيه رسالة الى شركة مرسى ماروك والى وكيل السفينة دون مكاتبة الربان مباشرة . وان مسؤولية الربان طبقا للمادة 4 من اتفاقية هامبورغ تبدا من تسلمه البضاعة الى غاية تسليمها الى المرسل اليه في ميناء الافراغ تحت الروافع , كما ان مسؤوليته تنتهي بتسليم البضاعة الى سلطة او طرف ثالث توجب القوانين او اللوائح السارية في ميناء التفريغ تسليمها اليه, وان المسؤولية تنتقل الى شركة مارسا ماروك وان النقص لم يقع حينما كانت البضاعة محملة في السفينة وانما وقع اثناء المناولة وافراغ البضاعة بواسطة رافعات مارسا ماروك. كما ان الخصاص المسجل يدخل في نطاق عجز الطريق الذي يعفي الناقل من المسؤولية . ملتمسا الحكم بعدم قبول الطلب شكلا ورفضه موضوعا. مدليا بوثيقة سرد الاحداث وفاتورة ودورية.

وبناء على جواب نائب المدعى عليها الثانية مع مقال التدخل الارادي المدلى به من طرف شركة التأمين اطلنطا المؤدى عنه بتاريخ 02/07/2019 والذي جاء فيه ان البند الاول من الاتفاق المؤرخ في 02/07/1976 المبرم بين مكتب استغلال الموانئ وشركات التامين نص صراحة على ان جميع الدعاوى الناتجة عن نقل البضائع عبر البحر في مواجهة المكتب تتقادم بمرور سنة من تاريخ وضع البضاعة رهن اشارة المرسل اليه . وان العارضة حلت محل مكتب استغلال الموانئ طبقا للفصل 54 من القانون 02/15 المتعلق بالموانئ واحداث الوكالة الوطنية للموانئ وشركة استغلال الموانئ . وانه باحتساب المدة الفاصلة بين تاريخ وضع البضاعة وتقديم الدعوى الحالية يتضح انها قدمت خارج اجل السنة المتفق عليه وبالتالي فالطلب طاله التقادم , كما انه لا يوجد من بين وثائق الملف ما يفيد افراغ البضاعة داخل مخازن العارضة وان تدخلها في عملية مناولة البضائع يقتصر على وضع الياتها وخبرة مستخدميها تحت رهن اشارة قبطان الباخرة وذلك للقيام بالافراغ وانه امام عدم ثبوت اي خطأ في جانب العارضة او تحفظات من الناقل بخصوص ظروف وملابسات الافراغ فإن العارضة تكون غيرا عن النزاع الحالي , وان البضاعة كانت موضوع خروج مباشر من الباخرة . ملتمسا عدم قبول الطلب واحتياطيا برفضه والاشهاد على تدخل شركة التامين أطلنطا في الدعوى لتحل محل شركة استغلال الموانئ. مدليا بصورة من الاتفاق وصورة من الجريدة الرسمية وصور قرارات قضائية وصورة طلب الخروج المباشر للبضاعة.

وبناء على المقال الاصلاحي مع الطلب الاضافي المؤدى عنهما بتاريخ 01/07/2019 والذي جاء فيه انه تسرب خطأ مادي الى المقال بخصوص احتساب مبلغ الخسارة اذ ان مجموعها هو 245.244,17 درهم , وان شركة زين سيريال لم تتوصل من المؤمنات سوى بمبلغ 185.054,17 درهم . وان العارضات تلتمس الاشهاد على رفع مبلغ الطلب من 210.544,17 الى مبلغ 245.244,17 درهم . ملتمسا قبول المقالين الاصلاحي والاضافي والحكم بأداء المدعى عليهما لشركة زين سيريال مبلغ 38.700,00 درهم وبأدائهما لشركات التأمين مبلغ 206.544,17 درهم مع الفوائد القانونية من تاريخ الطلب والصائر .

وبناء على مذكرة نائبة المدعى عليه الاول والتي جاء فيها ان الدعوى طالها التقادم طبقا للفصل 262 و263 من القانون البحري , كما ان سند الشحن يحيل على معاهدة بروكسيل في حالة نشوب نزاع والتي تحدد اجل التقادم في سنة تبدأ من تاريخ التوصل بالبضاعة كما تضمنت المذكرة تأكيد الدفوع السابقة .

وبعد انتهاء المسطرة صدر الحكم المشار إليه أعلاه وتم الطعن فيه بالاستئناف من طرف المدعيات التي اسست استئنافها على ما يلي: أن الحكم المستأنف أسس رفضه طلب العارضات بناء على تعليل جاء فيه » أن الثابت من شواهد الوزن أن البضاعة أفرغت

بخصاص حدد في نسبة .%0.01 و أنه لا يمكن اعتبار هذا الخصاص الا طبيعيا « . وأن أول ما سيلفت نظر المحكمة أن شواهد الوزن المستدل بها في التعليل المنتقد لم تحدد نسبة الضياع بل اقتصر دورها على تحديد الكميات المفرغة من الباخرة مقارنة مع الكميات المشحونة و لم ترد بها أية إشارة إلى نسبة الضياع. وأنه يتجلى من ذلك أن الحكم المستأنف لم يعتمد شواهد الوزن في تحديد نسبة الضياع إلا أنه لم يعلل ما استخلصه من عدم تجاوز الضياع نسبة 0,01 % ولم يبين بالتالي كيف استخلص أنه لم يتجاوز هذه النسبة مما يكون معه منعدم التعليل و غير مرتكز على أساس واقعي و قانوني سليم. وأنه باطلاع المحكمة على وثيقتي الشحن سند الدعوى الحالية سيتجلى لها أنها حددت الكميات المشحونة في 9.715.809 طن من لب الشمندر. كما أنه بالاطلاع على شواهد الوزن يتجلى أن الكميات المفرغة من السفينة لم تتجاوز 9.603.460 طن، الأمر الذي يؤكد بجلاء أن حجم الخصاص بلغ 112.349 طن من البضاعة، و من الواضح أنه حجم جد مهم ولا يتصور إطلاقا أن يعتبر ضياعا طبيعيا ما لم تحدد أسبابه بشكل دقيق و يتجلى بشكل واضح أنه لا يمكن نسبتها إلى خطأ أو تقصير من جانب الناقل البحري. وإنه من أجل تحويل حجم الخصاص إلى نسبة مئوية ينبغي إجراء العملية الحسابية التالية: 112.349 طن×100=9.715.809 طن = 1,1563524973%. وأنه يتجلى من ذلك ان نسبة الخصاص تجاوزت بكثير الحجم المعتمد في تعليل الحكم المستأنف إذ أنها بلغت 1,1563524973%. وأنه من الواضح أن التعليل المنتقد لم يصادف الصواب في تقديره نسبة الخصاص و حرف وقائع النازلة الأمر الذي يكون معه منعدم الأساس القانوني. وكما سلف إيضاحه في عرض الوقائع، إن مبلغ الخسارة بلغ ما مجموعه 245.244,17 درهم. وانه اعتبارا لشرط الإعفاء من الأداء في حدود نسبة 0,20 % من قيمة الحمولة المنصوص عليه في الشروط الخاصة لعقد التأمين لم تتوصل العارضة شركة زين سريال من شركات التأمين سوى بمبلغ 185.054,17 درهم من مبلغ 223.754,17 درهم الممثل لأصل مبلغ الخسارة. وإن شرط الاعفاء المذكور له طابع اتفاقي و منصوص عليه في عقد التأمين و لا تستفيد منه سوى شركات التأمين، الأمر الذي يحق معه التماس الحكم على الناقل البحري و شركة استغلال الموانئ بأدائهما لها مبلغ 38.700 درهم الغير مشمول بضمان المؤمنات. و إنه تطبيقا لأحكام المادة 367 من القانون البحري يحق لشركات التأمين الوفاء وأطلنطا و سهام و اكسا التأمين المغرب التماس الحكم على الناقل البحري وشركة استغلال الموانئ بأدائها لها مبلغ 206.544,17 درهم برسم الأصل المؤدى من طرفهن إضافة إلى صائر الخبرة و صائر إنجاز بيان تسوية الخسائر و تسوية أتعاب الخبير حسب التفصيل التالي : الأصل 185.054,17 درهم. – صائر الخبرة 16.500 درهم. – صائر إنجاز بيان تسوية أتعاب الخبير 990 درهم. – صائر إنجاز بيان تسوية الخسائر 4000 درهم. المجموع 206.544,17 درهم. و أن العارضات من حقها التماس الحكم على المدعى عليهما بأدائهما لشركة CEREALES ZINE مبلغ 38.700 درهم و بأدائهما لشركات تأمين الوفاء و أطلنطا و سهام و أكسا التأمين المغرب مبلغ 206.544,17 درهم. لذلك تلتمس إلغاء الحكم المستأنف و الحكم تصديا بأداء المستأنف عليهما لشركة زني سريال مبلغ 38.700 درهم و بأدائهما لشركات تأمين أطلنطا و اكسا التأمين المغرب و سهام و الوفاء مبلغ 206.544,17 درهم. و جعل المبالغ المحكوم بها مشمولة بالفوائد القانونية ابتداء من تاريخ الطلب. و تحميلها الصائر . مرفقة مقالها بنسخة من الحكم المستأنف، ظرف التبليغ.

وأجابت المستأنف عليها شركة استغلال الموانئ بجلسة 24/10/2019 إن المقال الاستئنافي لم يأت بأي جديد يذكر إذ إن المستانفات لم يتقدمن باي طلب في مواجهة العارضة، بل إن المقال الاستئنافي لم يتضمن في طياته أي إشارة بخصوص مسؤولية العارضة المزعومة عن النقص الذي أصاب البضاعة موضوع النزاع، و هو ما يؤكد أن لا علاقة للعارضة بالنزاع الحالي؛ وإن المحكمة الابتدائية كانت على صواب عندما صرحت بعدم قبول الطلب، خاصة بعدما تأكد لها أن العارضة لا دخل لها بخصوص النقص التي أصاب البضاعة المنقولة لكونه يدخل في ما اصطلح عليه قانونا بعجز الطريق، وهو ما ستتولى العارضة بيانه في خضم جوابها على المقال الاستئنافي، و ذلك فيما يلي:

في شأن بطلان مقتضيات المادة الأولى من بروتوكول الإتفاق: إن الثابت من وثائق الملف أن الدعوى الحالية مختلة شكلا نظرا لكون مضمون البروتوكول المبرم بين أطراف النزاع؛ وأنه من جهة أولى، فإن العارضة قد حلت محل مكتب استغلال الموانئ في جميع العمليات التجارية التي يقوم بها وكذا في جميع حقوقه وواجباته الناشئة عن جميع العقود التي سبق أن أبرمها حسب مقتضيات الفصل 54 من القانون المتعلق بالموانئ واحداث الوكالة الوطنية للموانئ و شركة استغلال الموانئ؛ وهو ما يعني أن العارضة لها الصفة و المصلحة للتشبث بتطبيق مضمون البروتوكول و خصوصا الفصل الأول منه؛ و أنه من جهة ثانية، فقد كرس الاجتهاد القضائي للمحاكم

بمختلف درجاتها هذا الأجل، في مجموعة من الاجتهادات المتواترة و الثابتة. و إن البروتوكول السالف الذكر قد نص على أجل سقوط للحق و ليس بتقادم للدعوى و هو ما يعني أنه غير قابل لأي قطع بأي وسيلة من الوسائل المنصوص عليها بالفصل 381 و ما يليه من قانون الالتزامات و العقود؛ و بالتالي فإن الطلب الحالي قد طاله السقوط المتفق عليه بين أطراف البروتوكول، وهو ما يتعين معه التصريح بعدم قبول الطلب في مواجهة العارضة و تأييد الحكم الإبتدائي الذي صادف الصواب فيما خلص إليه.

في شأن الدفع بعدم مسؤولية شركة استغلال الموانئ عن العوار و الخصاص: إنه، من جهة أولى، فان العارضة تؤكد أنها أجنبية عن النزاع الحالي نظرا لانعدام صفتها، على اعتبار أن دورها لا يتعدى التدخل في إطار عملية تفريغ البضاعة من على ظهر السفينة. ويستفاد من وثائق الملف و تقرير الخبرة، أن الملف الحالي خال مما يفيد افراغ البضاعة داخل مخازن العارضة او وضعها رهن اشارتها. وإن نطاق تدخل العارضة في عملية مناولة هذه البضائع، تقتصر فى وضع آلياتها و خبرة مستخدميها تحت رهن إشارة قبطان الباخرة و ذلك للقيام بافراغ محتوى الباخرة في الشاحنات التابعة للمرسل إليه. ولئن كان صحيحا أن العارضة مسؤولة عن العوار الذي قد يلحق البضائع التي توضع تحت مسؤوليتها كلما تخلفت هذه الأخيرة عن اتخاذ التحفظات عند نقل المسؤولية، غير أنها لا تكون مسؤولة عن أي بضاعة ثم إخراجها مباشرة من الميناء و ذلك بشحنها في الشاحنات التابعة للمرسل إليه. وإنه في غياب أي تحفظ في مواجهة العارضة فان هذه الأخيرة قد قامت بافراغ البضاعة دون أدنى خطأ كان . وكرس الاجتهاد القضائي لمحكمة الاستئناف التجارية بالدار البيضاء، هذا المبدا في مجموعة من الاجتهادات المتواترة و الثابتة، إذ دأبت قرارات هذه المحكمة على التصريح بعدم قبول الطلبات الموجهة ضد العارضة كلما كان موضوع النزاع المعروض على المحكمة يدخل في زمرة ما يصطلح عليه « بالخروج المباشر للبضاعة من الميناء » و ذلك لغياب أي وجه للمسؤولية عن العوار أو الخصاص في مواجهة العارضة . و إنه من جهة ثانية، فقد ادعى الربان أنه قد سبق له أن وجه للعارضة رسالة تحفظات بخصوص عملية افراغ البضاعة في حين أنه بالرجوع إلى هذه الرسالة فسيتبين للمحكمة أنها لا تحمل أية إشارة تفيد توصل العارضة بها أو بمضمونها. وإن هذا الدفع يتناقض مع منحى دفاع الربان نفسه، إذ نجده بمذكرته يناقش بصفة أساسية كون البضاعة قد كانت موضوع عجز الطريق كما هو معمول به عرفا و أن النسبة التي أصابها النقص هي معقولة ومقبولة عرفا، في حين نجده في نفس المذكرة يزعم أن هذا النقص راجع إلى خطأ العارضة؛ و بالتالي فإن الأصل أن من تناقضت أقواله بطلت حجته، و بالتالي فإن أعوان العارضة غير مسؤولين عن أي نقص كان. لهذه الأسباب، تلتمس الحكم اساسا بتأييد الحكم الابتدائي فيما خلص إليه وذلك بعدم قبول الطلب في مواجهة العارضة وتحميل الصائر ابتدائيا و استئنافيا لمن يجب.

وأجاب المستأنف عليه ربان الباخرة بجلسة 07/11/2019 ان اساس رجوع المؤمن لها على المسؤول المفترض عن الضرر يختلف عن اساس رجوع شركة التأمين في اطار الفصل 367 من القانون البحري بالإضافة إلى غياب سند مشترك كما أن طلب زين سريال يختلف من حيث اساسه موضوعه وسببه عن طلب المؤمنات مما يتعين معه عدم قبول الطلب المقدم من طرف شركة زين سيريال طبقا للفصول 13 و 14 من قانون المسطرة المدنية. و ان المستأنفة لم تثر هذه النقطة في مذكرة بيان اوجه الاستئناف ولم تستأنفها ، ولأن اجل الاستئناف قد انقضى فان الحكم الابتدائي اصبح حائزا لحجية الشيء المقضي به بخصوص هذه النقطة مما وجب معه تأييده فيما قضى به والحكم بعدم قبول دعوى زين سيريال.

من حيث سقوط الدعوي : نص الفصل 263 من القانون البحري المغربي : » تتقادم جميع الدعاوى الناتجة عن عقد تاجير سفينة بمرور سنة ابتداءا من تاريخ بلوغ البضاعة الى ميناء الوصول » . كما انه وبالرجوع الى سند الشحن الذي يعتبر عقد النقل البحري للبضاعة ، فانه يتضمن بند الإحالة على القانون الذي سيسري على الأطراف في حالة نشوب نزاع، حيث ان البند الاول و الثاني يحيلان على معاهدة بروكسل الموحدة القواعد وثيقة الشحن 1924 و على البرتوكول المكمل لها. ما تعريبه : « تليق قواعد لاهاي الواردة في الاتفاقية الدولية لتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن التي يرجع تاريخها إلى بروكسل في 25 أغسطس 1924 ». ويستشف من خلال القانون البحري المغربي و كذا المعاهدة التي اتفق و التزم الطرفان على تطبيقها في حال نشوب نزاع ، أن مدة تقادم الدعوى هو سنة تبتدئ من تاريخ التوصل بالبضاعة . وأن البضاعة ومن خلال ما جاء في مقال المدعي و الخبرة التي انجزت في النازلة قد سلمت بتاريخ 12 يونيو 2017 في حين أن الدعوى لم يتم رفعها إلا بتاريخ 11 يونيو 2016. أي بعد انقضاء مدة سنتين تقريبا و انصرام الأجل المحدد قانونا . ووجب بناءا على ذلك الحكم بعدم قبول الطلب لسقوط الدعوى.

من حيث دفع شركة استغلال الموانئ بانقضاء فترة التقادم المنصوص عليها في البند الأول من الاتفاق المؤرخ في 02/07/1976 : أنه بالإطلاع على الفقرة الأولى من البند الرابع من الاتفاق اعلاه سيتجلى للمحكمة أن الاتفاق يتعلق بميناء الدار البيضاء فقط و الحال انه تم افراغ الشحنة موضوع النازلة في ميناء الجرف الأصفر . و انه ما دام التقادم السنوي لا يمتد إلى ميناء الجرف الأصفر فان مدة التقادم الواجبة التطبيق في هذه النازلة في مواجهة مقاولة الافراغ هي 5 سنوات طبقا للمادة 388 من قانون الالتزامات و العقود.

في الموضوع : انه و بالرجوع إلى الفواتير التجارية سيتجلى للمحكمة أن الشاحن قد حدد في شرط الزيادة او النقض أو الضياع المسموح في حدود 10 بالمائة لكل 10.000 طن و هو ما عبر عنه ب : MT 10.000 For +/-10% . و أن هذه النسبة تعتبر عادية بالنسبة لبضاعة لم تكن مغلفة او موضوعة داخل اكياس وهي تدخل ضمن عجز الطريق الذي تنص عليه المادة 461 من مدونة التجارة. و أن نسبة الضياع الطبيعي المحددة أعلاه هي نفسها التي صرح بها الشاحن للقبطان عند تسلمه البضاعة في ميناء الشحن . و انه اذا كان الربان باعتباره طرفا في وثيقة الشحن الى جانب الشاحن و المرسل اليه يستفيد من شرط النقص او الزيادة المتفق عليه في عقد النقل فإن مقاولة الافراغ لا تستفيد منه باعتبارها طرفا اجنبيا عن عقد النقل . وان نسبة الضياع المتسامح به تنسجم و مضمون الدورية رقم 312/5460 الصادرة عن ادارة الجمارك و الضرائب الغير المباشرة. و ان ادارة الجمارك عند تحديدها لواجبات التعشير لا تأخذ بعين الاعتبار نسبة الضياع الطبيعي المحدد في الفاتورة التجارية المدلى بها من طرف الشاحن و الذي يعبر عنه عادة بعبارة (من % - / + T). وأن نسبة الضياع الطبيعي المحدد في الفاتورة 10% بالنسبة لكل 10.000 طن وهو أكثر بكثير من نسبة الضياع المسجل في هذه النازلة. كما ان عقد التأمين تضمن نسبة اعفاء للمؤمنات 0,20 % اي ان المؤمنات لم تؤديا هذا القسط. و تاسيسا على ما سبق ينبغي الحكم بانعدام مسؤولية العارض و رفض الاستئناف و تأيد الحكم الابتدائي .

حول انعدام مسؤولية العارضة عن النقص المزعوم في البضاعة : انه ولئن كانت مسؤولية الناقل البحري تستمر من وقت تسلم البضاعة في ميناء الشحن الى حين تسليمها بميناء الافراغ تحت الروافع الى المرسل اليه، او من يقوم مقامه شركة استغلال الموانيء الذي تعد وكيلا عنه حسب المادة 4 من اتفاقية هامبورغ وهو ما اكده قرار محكمة النقض عدد 77 الصادر بتاريخ 12 فبراير 2015 في الملف التجاري عدد 758/1/3/2012: «إن مسؤولية الناقل البحري عن البضاعة تستمر من وقت تسلمها بميناء الشحن إلى حين تسليمها بميناء الإفراغ تحت الروافع إلى المرسل إليه الذي تعد شركة استغلال الموانئ وكيلا عنه » وهو ما نص عليه نظام استغلال الميناء ينص في مادته 76. و انه بالرجوع الى تقرير الخبرة المدلى به من قبل المدعيات سيتجلى للمحكمة من خلال الصور الفوتوغرافية المرفقة كمية الضياع الذي تسببت فيه شركة استغلال الموانيء تحت الروافع في حوض الميناء ما بين حافة السفينة و الرصيف و كذا فوق الرصيف. و انه كون البضاعة كانت محل اخراج مباشر لا يعفي شركة استغلال الموانيء من مسؤوليتها التقصيرية عن الضياع الذي تسببت فيه تحت روافع السفينة اثناء عمليات المناولة من ظهر السفينة الى شاحنات المتلقي الذي استعان بخدماتها . وانه استنادا على مبدأ انتقال المسؤولية فان حراسة البضاعة و المسؤولية على ما قد يلحقها من عوار او خصاص يمتد منذ الوقت الذي تدخل فيه شركة استغلال الموانئ في اتصال مادي مع البضاعة أي منذ اللحظة التي تقوم غرافة رافعة شركة استغلال الموانيء بكمش البضاعة داخل عنبر السفينة إلى حين شحنها فوق شاحنات المتلقي . وان الخبير صرح في خبرته : ... «وصلت الباخرة الى الميناء يوم 03/06/2017 على الساعة 11 وبدأت عملية الافراغ في اليوم نفسه على الساعة 14h30 . وعند فتح العنابر و فحص البضاعة لم تكن تشكل اي عيب فتابعنا التفريغ ، و لكن يوم 17/06/2017 على الساعة 7 لاحظنا أن البضاعة تترك نقصا». وان اقرار الخبير ان البضاعة كانت في حالة سليمة اثناء ايصالها إلى الميناء وانه وفي خضم عملية التفريغ لاحظ ثم تكهن أن البضاعة يمكن أن تترك نقص، يستشف منه ان الخبير عاين ان عملية التفريغ لا تتم بالشكل المطلوب مما سيؤدي حتما إلى نقص في البضاعة . و أن دور شركة الموانئ يتجلى في المناولة و التفريغ و لا يقتصر كما تدعي على وضع الياتها رهن اشارة الربان اذ لا يستساغ القول بان هذا الأخير و طاقمه هم الذين سيقومون بتفريغ الباخرة ، و أي خطأ يتم في هذه العملية تتحمل مسؤوليته . و ان النقص المسجل مرده كما هو ثابت من تقرير المدعيات الى طريقة المناولة العشوائية لشركة استغلال الموانيء و تقصيرها تحت الروافع و ليس اثناء الرحلة البحرية الشيء الذي تعززه وثيقة سرد الأحداث الصادرة و الموقعة من طرف وكيل السفينة نيابة عن متلقي البضاعة بالإضافة إلى توقيع الربان نيابة عن مالكي و مجهزي السفينة . و انه و كما يتجلى من وثيقة سرد الأحداث فان 9715,809 طن تم افراغها من على ظهر السفينة وهو ما عبر عنه و كيل السفينة نيابة عن المتلقي بعبارة وهو ما يمكن ترجمته ب :« كل البضاعة تم افراغها انسجاما مع ما هو مبين في وثيقة الشحن». و انه و لئن كان الربان

يستفيد من نسبة النقصان المتفق عليها بين اطراف عقد النقل و كذلك من نسبة الضياع الطبيعي الناتج عن انخفاض نسبة الرطوبة في البضاعة اثناء الرحلة البحرية و هو ما يصطلح عليه بعجز الطريق ، فان مقاولة الافراغ تبقى مسؤولة عن العوار و النقص الكليين اللذان تتسبب فيهما اثناء عملية المناولة تحت الروافع في اطار العلاقة التعاقدية التي تربطها مع المتلقية للبضاعة استنادا على المواد 77 و78 من قانون التزامات و العقود . وان متسلمة البضاعة (المدعية) هي من قامت بالتعاقد مع شركة مرسا ماروك للقيام بتفريغ البضاعة و هي من طلبت منها كيفية تفريغ البضاعة ، فبالرجوع الى الرسالة المرفقة التي ادلت بها شركة الموانئ نستقرأ فيها : البضاعة موضوع التفريغ يجب ضروريا أن تفرغ مباشرة ، و نخلي مسؤوليتكم.... ولا يعقل أن تطلب المدعية من شركة التفريغ القيام بالتفريغ بطريقة و اسلوب معين فيه مخاطر وتخلي مسؤوليتها و عندما ينتج ضياع جراء هذا تفريغ تثير مسؤولية طرف ثالث. و ان اساس المسؤولية اما عقد او تقصير . وأن مسؤولية الناقل لا يمكن أن تمتد بعد تسليم البضاعة و تشمل عملية التفريغ إلا في حالة ما اذا كان الناقل هو من تعاقد مع شركة الموانئ ، و التي تعتبر في هذه الحالة متصرفة لحسابه ، وفي هذه الحالة تكون مسؤولية الناقل مسؤولية عن فعل الغير . اما في الحالة التي يكون الناقل مجبرا على التعامل مع شركة تفريغ معينة وذلك بسبب وجود قوانين تفرض عليه ذلك أو لكون شركة ما تتمتع باحتكار ، أو عندما يكون متسلم البضاعة هو من قام بالتعاقد مع شركة التفريغ المباشر تفريغ البضاعة ، فان هذه الأخيرة تكون مسؤولة مباشرة عن الاضرار التي تتسبب فيها اثناء التفريغ و المناولة و التخزين ازاء متسلم البضاعة . و ان اطراف عقد التفريغ هم المتسلم زين سيريال و شركة استغلال الموانئ مارسا ماروك ، و في حالة وجود خطأ في تنفيذ العقد فإن المسؤولية التي تثار تكون تعاقدية ، اما العارضة فلا دخل او صفة لها في هذا العقد. و ان العارض لا يتناقض في أقواله حينما يصرح أن النقص الضئيل في البضاعة تسببت فيه شركة التفريغ مرسا ماروك اثناء قيامها بعملية الافراغ ، ولأن هذا النقص ضئيل فإنه يدخل في مفهوم عجز الطريق . لكل هذه الأسباب يلتمس في الشكل بعدم قبول الاستئناف وسقوط الدعوى. وفي الموضوع: تاييد الحكم الابتدائي فيما قضى به ورفض الاستئناف والحكم على المستأنفة بالصائر. وأرفق مذكرته بنسخة من الاتفاق، نسخة من الفاتورة، الدورية رقم 312/5460، وثيقة سرد الاحداث، نسخة من الرسالة الموجهة من المدعية الى مارسا ماروك.

وأدلت المستأنفة شركة زين سيريال بجلسة 21/11/2019 أن العارضة استأنفت الحكم رقم 7589 الصادر عن المحكمة التجارية بتاريخ 23/07/2019 في إطار الملف رقم 6724/8234/2019. وأنها أغفلت تحديد مناعيها على هذا الحكم في إطار مقال الاستئناف المشترك الذي تقدمت به الى جانب شركات التأمين، وأنها لذلك تتدارك هذا الاغفال بتصحيحه أدناه. وأنها لذلك تلتمس الإشهاد لها بإصلاح المسطرة و برفع مبلغ طلبها من 210.544,17 درهم إلى 245.244,17 درهم و الحكم على المدعى عليهما بأدائهما للعارضة مبلغ 38.700 درهم و بأدائها الشركات تأمين الوفاء و أطلنطا و سهام و أكسا التأمين المغرب مبلغ 206.544,17 درهم. و بعد تبادل أوجه الدفع و الدفاع أصدرت المحكمة التجارية الحكم المطعون فيه حاليا بالاستئناف. وأن الحكم المستأنف قضى بعدم قبول استئناف العارضة استنادا إلى تعليل جاء فيه: » حيث إنه فيما يخص تقديم الدعوى من طرف المؤمن لها إلى جانب شركات التأمين فإنه بالاطلاع على المقال يتضح أنه مقدم من طرف شركات التأمين في إطار الرجوع عن المسؤول عن الضرر طبقا للفصل 367 من القانون البحري، في حين أن اساس رجوع المؤمن لها على المسؤول عن الضرر يختلف عن أساس دعوى المؤمنات و بالتالي اختلاف موضوع و سبب طلب كل من شركات التأمين و المؤمن لها وهو ما يفترض تقديم طلبات مستقلة في غياب السند المشترك، الأمر الذي ينبغي معه التصريح بعدم قبول الطلب من حيث تقديمه من شركة زين سريال « .

بخصوص مناعي العارضة على الحكم المستأنف : ان كانت دعوى شركات التأمين مقدمة في إطار الفصل 367 من القانون البحري بحكم الأداء الجزئي الذي أنجزته لفائدة العارضة فإن مقتضيات هذه المادة لا تشكل وحدها أساسا قانونيا للدعوى المرفوعة على الغير بسبب الخسائر و العواريات التي استوجبت هذا الأداء. وان مقتضيات الفصل 367 المستظهر بها لا تتعلق سوى بالسند القانوني لحلول شركات التأمين محل العارضة في حدود الأداء المنجز لفائدتها في إطار عقد التأمين الذي يربطها بها، مما يبقى معه في جميع الأحوال الإطار القانوني للدعوى هو عقد النقل و المقتضيات المتعلقة بمسؤولية الناقل البحري هي التي يؤطرها على الخصوص الفصلان 4 و 5 من اتفاقية هامبورغ لسنة 1978 المقننة لها. وإنه و الحالة هذه، العارضة وشركات التأمين تجمعهما مصلحة مشتركة من حيث موضوع الدعوى الرامية إلى تعويضهما عن الخسارة التي تسبب فيها الناقل البحري و من حيث سندها المستمد من عقد النقل الذي تجسده وثيقتي الشحن. وإنه ينبغي ألا يغيب عن الذهن أن مقتضيات الفصل 215 من قانون الالتزامات والعقود اقرت حق العارضة في الاشتراك

مع شركات التأمين في مباشرة حقوقها بنصها صراحة على أن « الدائن الذي يستوفي جزءا من دينه يشترك مع الغير الذي وفاه له في مباشرة حقوقهما ضد المدين كل بقدر حصته في الدين ». و إنه طالما لا وجود بقانون التجارة البحرية أو بقانون المسطرة المدنية لأي نص تقديم طلبات مستقلة في مثل أحوال النازلة يبقى تعليل الحكم المستأنف غير مرتكز على اساس سليم بشأن طلب العارضة و ينبغي لهذه العلة إلغاؤه و التصريح بقبوله و الحكم بأداء المدعى عليهما مبلغ 38.700 درهم مع الفوائد القانونية من تاريخ الطلب و تحميلهما الصائر .

وعقب المستأنف عليه ربان الباخرة جورج بجلسة 28/11/2019 فقد اشترط الفصل 14 من قانون المسطرة المدنية لقبول دعوى مقدمة من عدة مدعين وجود سند مشترك بينهم: « يحكم انتهائيا في الطلب المقدم من عدة مدعين أو ضد عدة مدعى عليهم مجتمعين وبموجب سند مشترك إذا كان نصيب كل واحد من المدعين لا يزيد عن القدر المحدد للحكم انتهائيا ، ويحكم ابتدائيا بالنسبة للجميع إذا زاد نصيب أحدهم عن هذا القدر ». وانه ليس هناك سند مشترك بين المدعين شركة زين سيريال من جهة و شركات التأمين من جهة أخرى . وأن اساس دعوى رجوع المؤمن لها على المسؤول المفترض عن الضرر يختلف عن اساس رجوع شركة التأمين في اطار الفصل 367 من القانون البحري. كما أن طلب شركة زين سيريال يختلف من حيث اساسه وموضوعه و سببه عن طلب المؤمنات مما يتعين معه عدم قبول الطلب المقدم من طرف شركة زين سيريال طبقا للفصول 13 و 14 من قانون المسطرة المدنية . و أن المحكمة الابتدائية في حكمها رقم 7589 قضت بعدم قبول دعوى شركة زين سيريال وبالتالي لم تستنفذ ولايتها في الفصل في موضوع النزاع و لم تقم بالبت في طلبات الموضوع المقدمة من قبل المدعي و الدفوع الموضوعية للعارضة و بالتالي فان محكمة الاستئناف لا يمكنها الحكم تصديا والبت في موضوع الطلب لأن ذلك سيحرم العارضة من درجة من التقاضي. وهذا ما أكدته محكمة النقض قرار رقم 2325 – بتاريخ 29-06-1994 – ملف عدد : 4469/ 93 « ان قضت المحكمة بالأداء بعد الغائها للحكم الابتدائي الصادر بعدم قبول الطلب شكلا لعدم إرفاقه بالمستندات دون إرجاع الملف إلى المحكمة الابتدائية التي لم تفصل في الموضوع، ولم تستنفذ سلطتها بعد تكون حرمت المحكوم عليه من درجة من درجات التقاضي وعرضت قرارها للنقض ». لكل هذه الاسباب ومن أجلها يلتمس تأييد الحكم الابتدائي فيما قضى به من عدم قبول الدعوى وترك الصائر على المستأنف.

وعقبت المستانفات بنفس الجلسة ارتأى الناقل البحري الدفع بعدم قبول استئناف شركة زين سيريال بدعوى عدم مناقشتها شق الحكم المستأنف المصرح بعدم قبول طلبها. وإن العارضة الثانية إذ لم تبلغ بالحكم المستأنف أصلحت المقال و تداركت هذا الاغفال موضحة أن الدعوى إن كانت مرفوعة من طرف شركات التأمين في إطار الفصل 367 من القانون البحري بحكم الأداء الجزئي الذي أنجزته لفائدتها فإن مقتضيات هذه المادة لا تشكل وحدها أساسا قانونيا للدعوى المرفوعة على الغير المتسبب في الضرر الذي استوجب هذا الأداء. وإن مقتضيات الفصل 367 المستظهر بها لا تتعلق سوى بالسند القانوني لحلول شركات التأمين محل العارضة في حدود الأداء المنجز لفائدتها في إطار عقد التأمين الذي يربطها بها، مما يبقى معه في جميع الأحوال الاطار القانوني للدعوى هو عقد النقل و المقتضيات المتعلقة بمسؤولية الناقل البحري وعلى الأخص الفصلان 4 و 5 من اتفاقية هامبورغ لسنة 1978. وان العارضة و شركات التأمين تجمعهما والحالة هذه مصلحة مشتركة من حيث موضوع الدعوى الرامية إلى تعويضها عن الخسارة التي تسبب فيها الناقل البحري و من حيث سندها المستمد من عقد النقل الذي تجسده وثيقتي الشحن. وانه ينبغي ألا يغيب عن الذهن أن مقتضيات الفصل 215 من قانون الالتزامات و العقود أقرت حق العارضة في الاشتراك مع شركات التأمين في مباشرة حقوقها بنصها صراحة على أن « الدائن الذي يستوفي جزءا من دينه يشترك مع الغير الذي وفاه له في مباشرة حقوقها ضد المدين كل بقدر حصته في الدين ». و إنه طالما لا وجود بقانون التجارة البحرية أو بقانون المسطرة المدنية لأي نص يستوجب تقديم طلبات مستقلة في مثل أحوال النازلة يبقى تعليل الحكم المستأنف غير مرتكز على أساس سليم بشأن طلب شركة زين سيريال و ينبغي لهذه العلة إلغاؤه و التصريح بقبوله و الحكم بأداء المدعى عليهما لها مبلغ 38.700 درهم مع الفوائد القانونية من تاريخ الطلب و تحميلها الصائر . و إنه يتجلى من ذلك أن الدفع بعدم القبول غير مرتكز على أساس واقعي و قانوني سليم و ينبغي لذلك رده.

حول الدفع بسقوط الدعوى : ارتأى الناقل البحري الدفع بسقوط الدعوى عملا بمقتضيات الفصل 263 من القانون البحري و معاهدة بروكسيل الموحدة لقواعد وثيقة الشحن لسنة 1924 لتضمين سند الشحن شرط «Paramount» المحددين لأمد التقادم في سنة

واحدة. وإن أول ما ستسجله المحكمة أن هذا الدفع لم تتم إثارته سوى في مواجهة شركة زين سيريال دون شركات التامين العارضة إذ أن الناقل البحري لم يستأنف الحكم الابتدائي فيما قضى به في شقه البات شكلا بقبول طلب المؤمنات، الأمر الذي تكون معه إثارته كمجرد دفع يكون هذا الأخير مثارا في مواجهة شركة « زين سيريال » فقط و يهدف إلى تأييد الحكم المستأنف فيما قضى به من عدم قبول طلبها مع العلم أن هذه الأخيرة تجمعها و شركات التأمين مصلحة مشتركة و سند مشترك، الأمر الذي يكون معه الدفع المثار غير مقبول شكلا و ينبغي التصريح بعدم قبوله . و مهما يكن من أمر و بغض النظر عن هذه النقطة فإن الدفع المذكور يبقى غير مرتكز على أساس قانوني و واقعي سليم .

فيما يخص اتفاقية بروكسيل لسنة 1924 : إن المستأنف عليه استدل بمقتضيات اتفاقية بروكسيل استنادا إلى البند الثاني من الشروط المضمنة خلف سند الشحن من أجل الدفع بخضوع النزاع لأحكام اتفاقية بروكسيل لسنة 1924 المتعلقة بتوحيد بعض القواعد المطبقة على سندات الشحن. و إن استظهاره بفحوى البند الثاني المذكور اكتنفه قصور جلي في سرد نصه إذ اقتصر على مقطعه الأول فقط الأمر الذي ترى معه العارضات التذكير بفحواه و ترجمتها فيما يلي : « الشرط العام باراماونت تطبق على سند الشحن قواعد لاهاي الواردة في الاتفاقية الدولية لتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن، المؤرخة في بروكسيل في 25 غشت 1924 على النحو المعمول به في بلد الشحن. في حالة عدم سريان قواعد مماثلة في بلاد الشحن، يطبق التشريع المقابل في بلد الوصول، وفيما يتعلق بالشحنات التي لا تنطبق عليها هذه التشريعات، تطبق شروط الاتفاقية المذكورة ». وإنه يتجلى من هذا البند أن عقد النقل لم يقرر إخضاع اتفاقية بروكسيل لسنة 1924 على سند الشحن إلا إذا كانت مقتضياتها سارية المفعول ببلد الشحن و إن لم تكن كذلك فتطبق القواعد المقابلة السارية المفعول في بلد الافراغ. و إنه من الثابت في النازلة أن البضاعة موضوع النزاع شحنت بميناء دمياط بالجمهورية المصرية و أن إفراغها تم بالمغرب، و الحال أن المستأنف عليه لم يثبت أن الاتفاقية المستظهر بها سارية المفعول سواء بمصر أو بالمغرب. و إنه على العكس من ذلك، و غني عن البيان، أن اتفاقية هامبورغ لسنة 1978 هي المطبقة بالمغرب. و إن الفصل 23 من هذه الاتفاقية نص صراحة على أن « كل شرط يرد في عقد النقل البحري أو في سند شحن أو في أية وثيقة أخرى مثبتة لعقد النقل البحري يكون مخالفان بشكل مباشر أو غير مباشر، لأحكام هذه الاتفاقية ، يعتبر باطلا ولاغيا ... ». و إن اتفاقية هامبورغ حددت أمد التقادم في سنتين و أن أحكامها تعتبر من النظام العام طالما أن الفصل 23 يبطل كل شرط مخالف، مما يتجلى معه أن إدراج شرط بارامونت بسند الشحن يرمي إلى مخالفة أحكام اتفاقية هامبورغ الواجبة التطبيق بإحالة صريحة من البند الثاني المستظهر به على القواعد القانونية المطبقة في المغرب باعتباره بلد الافراغ و بحكم كون الشرط يرمي إلى تقصير أجل رفع دعوى المسؤولية إلى سنة واحدة عوضا عن سنتين. و إن بطلان الشرط المستظهر به لم تقرره مقتضيات الفصل 23 من اتفاقية هامبورغ فحسب بل رتبت عليه كذلك مقتضيات الفصل 264 من القانون البحري نفس الجزاء. وبالفعل أن أجل سنة المستظهر به في إطار اتفاقية بروكسيل لسنة 1925 ليس أجل تقادم بل أجل إعفاء من المسؤولية منصوص عليه في الفقرة الرابعة من المقطع السادس فصلها الثالث الذي ورد فيها ما يلي ما نص ترجمته: » مع مراعاة أحكام الفقرة 6 مكرر، يعفى الناقل والسفينة، في جميع الأحوال؛ من المسؤولية ما لم يتم رفع دعوى خلال السنة الموالية للتسليم أو التاريخ الذي كان ينبغي أن يتم فيه ». وإنه يتجلى من هذا النص أن الأجل المحدد بمقتضاه ليس أجل تقدم وانما أجل يعفي الناقل البحري بانصرامه من مسؤولية التعويض عن الأضرار المسجلة على البضاعة وانه يقوم على أساس أن عدم رفع الدعوى خلاله تعتبر قرينة على أن البضاعة أفرغت في حالة مطابقة لما نصت عليه وثيقة الشحن، و يقوم بالتالي على أساس قرينة التسليم المطابق وليس على أساس سقوط الحق في الادعاء. و إن الفصل 264 من القانون البحري رتب جزاء البطلان على « كل شرط مدرج في تذكرة شحن أو في أي سند كان يتعلق بنقل بحري منشأ في المغرب أو في بلاد أجنبية تكون غايته مباشرة أو غير مباشرة اعفاء المجهز من مسؤوليته أو مخالفة قواعد الاختصاص أو قلب عبء الاثبات » . وإنه يتجلى من هذه المقتضيات أن الشرط « بارامونت » المدرج بوثيقة الشحن شرط باطل وعديم الأثر الأمر الذي ينبغي معه رد الدفع المؤسس عليه.

و بخصوص مقتضيات الفصل 263 من القانون البحري : إن استظهار المستأنف عليه بمقتضيات هذا النص بدوره غير مرتكز على أساس واقعي و قانوني سليم. كما سلف الإشارة إليه أعلاه أن أحكام اتفاقية هامبورغ لسنة 1978 سارية المفعول فوق التراب الوطني. وإن أحكامها تقدم على القوانين الوطنية المنظمة لنفس الموضوع كلما تعلق الأمر بنقل بحري دولي إعمالا لمبدأ سمو الاتفاقيات الدولية على القوانين الوطنية وقد أقره الدستور. وان الاجتهاد القضائي تواتر منذ أمد طويل على تطبيق هذه القاعدة .

حول الدفع بعدم احترام أجل رفع الدعوى المنصوص عليه في بروتوكول الاتفاق: ارتأت شركة استغلال الموانئ الدفع بعدم القبول لعدم احترام أجل رفع الدعوى المنصوص عليه في بروتوكول الاتفاق المبرم بتاريخ 02/07/1972 . و إن أول ما ستسجله المحكمة كذلك أن هذا الدفع لم تتم إثارته سوى في مواجهة شركة زين سيريال دون مؤمناتها إذ أن شركة استغلال الموانئ لم تستأنف بدورها الحكم الابتدائي فيما قضى به في شقه المصرح بقبول طلب شركات التأمين شكلا، الأمر الذي تكون معه إثارته كذلك كمجرد دفع يكون هذا الأخير موجها بدوره في مواجهة شركة « زين سيريال » فقط و يهدف إلى تأييد الحكم المستأنف فيما قضى به من عدم قبول طلبها مع العلم أن هذه الأخيرة تجمعها و شركات التأمين مصلحة مشتركة و سند مشترك، الأمر الذي يكون معه الدفع المثار غير مقبول شكلا و ينبغي التصريح بعدم قبوله .

و إن استئناف شركات التأمين مقصور على شق الدعوى البات في الموضوع دون شقه البات في الشكل الشيء الذي تكون معه عدم إثارته في إطار استئناف أصلي غير مقبول في مواجهة شركات التأمين و ينبغي في جميع الأحوال التصريح بعدم قبوله. ومهما يكن من أمر أن هذا الدفع يستدعي الملاحظات التالية : – أمد التقادم يحدد بنص القانون لا بإرادة أطراف العقد : يجدر التذكير أن أمد التقادم يحدد بمقتضى القانون لا بإرادة الأطراف كما هو واضح من مقتضيات الفصل 371 من قانون الالتزامات و العقود التي نصت صراحة على أن » التقادم خلال المدة التي يحددها القانون يسقط الدعوى الناشئة عن الالتزام « . و إن كان لأطراف الرابطة القانونية الاتفاق على تمديد أجل التقادم إلى أكثر من المدة التي حددها القانون فإن هذه الرخصة منحت لهم بمقتضى نص الفصل 375 من نفس القانون التي لم تجز تمديده لاكثر من الخمس عشرة سنة التي يحددها القانون. و ينبغي التذكير كذلك أنه إعمالا لمقتضيات الفصل 373 من قانون الالتزامات و العقود « لا يسوغ التنازل مقدما عن التقادم، ولكن يسوغ التنازل عنه بعد حصوله « . و أنه يتجلى من ذلك أن المقتضيات المتعلقة بالتقادم مقتضيات آمرة ولا يجوز مخالفتها إلا في إطار الحدود التي أجازها المشرع و أنه بذلك، و في غياب نص يبيح الاتفاق على إنقاص المدة التي حددها القانون يكون كل اتفاق بهذا الشأن عديم الأثر.

وينبغي التوضيح أيضا أن البروتوكول المتمسك به لم يحدد أمد التقادم و إنما أعفى العارضات من وجوب التقيد به لمدة سنة. وبالفعل أن البروتوكول المستدل به ينص في مادته الأولى على ما يلي : ما نص ترجمته : » 1 – 1 تتعهد مصلحة الشحن والافراغ بميناء الدار البيضاء بإعفاء المؤمنين بصفة آلية من أجل السقوط لمدة سنة تحتسب من تاريخ التعرف على البضاعة « . و بالتالي أن البروتوكول لا يرمي إلى تحديد أمد التقادم و إنما إلى تمديده وفقا لما أجازته مقتضيات الفصل 375 من مدونة الالتزامات و العقود. و إن شركة استغلال الموانئ لم تحدد السند القانوني لأمد التقادم المتفق على تمديده، الأمر الذي يكون معه استظهارها بأجل سنة المتمسك به غير مرتكز على أساس واقعي و قانوني سليم و ينبغي رده.

من حيث الموضوع : أثار الناقل البحري دفعا بعدم مسؤوليته عن الخصاص المسجل على البضاعة الأسباب التالية : – أن الفواتير التجارية المدلى بها تضمنت شرط الزيادة أو النقصان الطبيعي في حدود % 10 لكل 10.000 طن. – أن الخبير تكهن معاينة خصاص على البضاعة مما يدل على أن عمليات الافراغ لم تتم بالشكل المطلوب. – أن المتلقي هو من عين شركة استغلال الموانئ و إن هذه الأخيرة تكون بذلك مسؤولة مباشرة حياله عن الأضرار التي تتسبب فيها عمليات الافراغ. – أن الخصاص مرده ضياع طبيعي للطريق .

بخصوص شرط الزيادة أو النقصان الطبيعي : إن هذا الدفع مؤسس على تأويل خاطئ لمضمون فواتير المنشأ المستظهر بها إذ بالاطلاع على هذه الفواتير ستسجل المحكمة أنه تتضمن المراجع التالية: » المرجع. عقد رقم S014.2017/BPP بتاريخ 17/05/2017 "من أجل 10.000 طن +/- 10% طن متري من أقراص لب البن الشمندر المصري السائب » و إنه يتجلى من ذلك أن الأمر لا يتعلق سوى باشارة إلى مراجع عقد البيع و إلى الكميات التي يتعلق بها هذا الأخير ولا وجود ضمن هذه البيانات إلى احتمال ملاحظة أي نقص على الكميات المشحونة بمناسبة الافراغ. و إنه من الواضح فعلا أن البيع انصب على 10.000 طن متري من أقراص الشمندر مع احتمال كون الكميات المشحونة قد تزيد أو تقل عن 10.000 طن بنسبة 10%. وان المحكمة ستسجل أن الفاتورة الأولى رقم CBPP14.2017-1 أشارت إلى أن الكمية المشحونة محددة في 5000 طن بينما أشارت الفاتورة الثانية رقم CBPP14.2017-2 إلى شحن 4.715,809 طن على متن السفينة، مما يكون معه مجموع الكميات المشحونة طبقا لوثيقتي الشحن سند الدعوى محددة في 9.715.809 طن أي أقل من 10.000 طن المتفق عليها بما مجموعه 284.191 طن أي بنسبة 2,84191 % و بالتالي بنسبة تدخل في

إطار الفرق بين الكميات المبيعة و تلك المشحونة فعلا على متن السفينة، الأمر الذي يكون معه الدفع بأن نسبة الضياع الطبيعي المتفق عليها محددا في 10% غير مرتكز على أساس واقعي و قانوني سليم و ينبغي رده.

بخصوص تكهنات الخبير: استظهر الناقل البحري بملاحظات الخبير يوم 03/06/2017 بشأن الحالة الظاهرية للحمولة إبان فتح عنابر السفينة و ملاحظته يوم 17/06/2017 احتمال معاينة خصاص بعد انتهاء عمليات الافراغ لتستنتج أن الإفراغ لم يتم إنجازه وفق المعايير المتطلبة و أن الخبير باشعاره المؤمنات باحتمال معاينة خصاص قد أقر بصفة ضمنية أن عملياته لم تنجز بالشكل المطلوب و ستؤدي حتما إلى معاينة خصاص. و إنها تدعيما لوجهة نظرها ارتأت الاستدلال ببيان تسلسل الأحداث الموقع من طرف كل من ربان السفينة و أمينتها شركة « UNIVERSAL SHIPPING » زاعمة أن هذه الأخيرة عينت من طرف المتلقية و تمثلها و تقر بالتالي أن الكميات المنصوص عليها في وثيقة الشحن تم إفراغها عن أتمها . وإن هذا الدفع لا يرتكز بدوره على أساس واقعي و قانوني سليم. و إنه، فيما يتعلق ببيان تسلسل الوقائع، ستسجل المحكمة أنه لا يحمل توقيع المتلقية و أنه لا وجود به لأية ملاحظة تفيد أن هذه الأخيرة عينت من طرفها أو أنها تمثلها . و إن هذا الدفع يتناقض و الدفع بكون مرد الخصاص عدم ملائمة وسائل الإفراغ المستعملة و الإقرار الضمني بوجوده . و مهما يكن من أمر، أن معاينة وجود خصاص من عدمه واقعة مادية يمكن إثباتها كافة وسائل الاثبات و إن العارضات أدلت في هذا الاطار بشواهد الوزن الصادرة عن شركة استغلال الموانئ و بتقرير المراقبة المنجز من طرف شركة «SBCS » و بتقرير الخبرة المنجزة من طرف شركة «INMAVSOL». و إنه يتجلى من كل هذه الوثائق أن الخصاص المدعى به تم فعلا معاينته على الكميات المفرغة من الباخرة.

وفيما يتعلق بتقرير الخبرة، ستسجل المحكمة أن الملاحظات الأولية التي أبداها الخبير لم تكن يوم 03/06/2017 و إنما يوم 201712/06/2017 الذي رست فيه السفينة بالرصيف و أن تصريحه أنه لم يعاين على البضاعة أية عيوب لا تتعلق سوى بحالتها الظاهرية إبان فتح عنابر السفينة ولا يمكن أن يستنتج منه سوى كونها غير مصابة بأي عور و لا علاقة لهذا التصريح بملائمة وسائل الافراغ من عدمه أو باحتمال معاينة خصاص.

أما فيما يتعلق بإشعاره المؤمنات يوم 17/06/2017 باحتمال معاينة خصاص قدره في 100 طن فإنه أسس هذا التصريح على معاينة الكميات المتبقية على متن السفينة بهذا التاريخ التي قدرها بوسائله الخاصة ليستنتج أن الكميات المفرغة سيسجل عليها الخصاص المذكور . و إنه يتجلى من خلاصة التقرير أن تكهنه كان صائبا إذ تبين أن الكميات المفرغة سجل عليها خصاص بلغ 112.349 طن. وإنه يتجلى من الصور المرفقة بالتقرير المستظهر بها من طرف المستأنف عليه أن ما سقط من البضاعة على الرصيف تمت إعادة جمعه و وضعه على متن الشاحنات وتم بالتالي استلامه من طرف المتلقية دون أدنى ملاحظة. و بالتالي أن تأويل الناقل البحري لمعاينات و استنتاجات الخبير تأويل خاطئ و غير مرتكز على أساس واقعي سليم و ينبغي رده .

و بخصوص تعيين متعهد الشحن : إن المستأنف عليه ينسب مسؤولية الخصاص المسجل على البضاعة لشركة استغلال الموانئ باعتبارها الطرف الذي أنجز عمليات الافراغ و بحكم كون تعيين هذه الأخيرة من طرف المتلقي لإنجازها. وإن كانت العارضات لا تود التدخل في تراشق المسؤولية بين الناقل و متعهد الشحن، لا بد لها من إبداء الملاحظات التالية: إن أول ما تجب الإشارة إليه كون المتلقي ليس له أن يختار متعهد الشحن الذي سينجز عمليات الإفراغ باعتبار أن الأمر يتعلق بمقاول إجباري بحكم الامتياز الممنوح لهذا الأخير من أجل استغلال رصيف الافراغ الذي رست به السفينة طبقا لمقتضيات القانون 02/15 المتعلق بالموانئ و بإحداث شركة استغلال الموانئ، الأمر الذي يكون معه الدفع بكون المتلقية هي من عينت شركة استغلال الموانئ للقيام بهذه المهمة في غير محله و غير مرتكز على أساس واقعي و قانوني سليم. و إنه ينبغي التذكير كذلك أنه تطبيقا لمقتضيات الفصل 4 من اتفاقية هامبورغ مسؤولية الناقل البحري عن البضاعة تنطلق اعتبارا من الوقت الذي يتلقاها فيه وحتى الوقت الذي يقوم فيه بتسليمها إلى المرسل إليه. و إن التسليم لا يمكن أن يتم إلا بعد الإفراغ فإن إنجاز عملياته يتم تحت إمرة و إشراف الناقل و بالتالي تحت مسؤوليته. وإن هذه القاعدة أقرتها محكمة النقض في العديد من القرارات .

وبخصوص نظرية ضياع الطريق : إن نظرية عجز الطريق أساسها افتراض كون النقص أو الخصاص مرده إما طبيعة البضاعة نفسها

بحكم قابليتها للضياع بسبب عمليات الشحن والتفريغ، أو للظروف الطبيعية للرحلة البحرية وتأثيرها على حجمها ووزنها إلا أنه عندما يتجاوز الخصاص النسبة التي جرى العرف على التسامح بشأنها، فإن إعمال مبدأ التسامح بشأنه لا يعود له مجال، ما دام أن الأساس الذي تقرر ذلك من أجله لم يعد قائما. وأنه برجوع المحكمة إلى وثائق الملف و مشتملاته سيتجلى لها أن نسبة الخصاص بلغت 1,1563524973 % من وزن البضاعة وهي نسبة تتجاوز بكثير نسبة الضياع الطبيعي للطريق التي لا يمكن أن تتجاوز في مثل أحوال النازلة حدود 0,20 %، الأمر الذي ينبغي معه استبعاد نسبة الأضرار إلى عجز الطريق و الحكم بأداء المدعى عليه للعارضات تعويضا كاملا مع الفوائد القانونية من تاريخ الطلب فضلا عن الصائر . لهذه الأسباب تلتمس الحكم وفق ملتمساتها . والبت في الصائر طبقا للقانون.

وعقب الربان بجلسة 03/12/2019 من حيث سقوط الدعوى : تزعم المستأنفات أنه لا يمكن الاتفاق على اجل تقادم وأن معاهدة هامبورغ هي الواجبة التطبيق غير انه و بالرجوع الى سند الشحن الذي يعتبر عقد النقل البحري للبضاعة ، فانه سيتضح للمحكمة أن الأطراف لم يتفقوا على اجل تقادم بل اتفقوا على أن يخضعوا معاملتهم لأحكام معاهدة بروكسل الموحدة لقواعد وثيقة الشحن 1924 و البرتوكول المكمل لها ، و التي تتضمن في بندها الثالث اجل سقوط محدد في سنة. و انه و كما اكدت ذلك المستأنفات فان وثيقة الشحن (عقد النقل) قررت اخضاع جميع بنود هذا العقد الى معاهدة بروكسيل ، كما اكدت ان الخضوع إلى هذه المعاهدة لا يتحقق الا في حالة ما اذا كان بلد الشحن و الذي هو احد اطراف هذا العقد صادق على هذه المعاهدة و خاضع لها ، وهذا ما تأكده المادة 10 من نفس المعاهدة التي تحدد نطاق تطبيقها. و هذا هو حال النازلة اذ ان بلد الشحن مصر يطبق معاهدة بروكسيل و البرتوكول المكمل لها وقد صادق عليها بتاريخ 31/03/1981. وأنه و بحكم اننا في علاقة تعاقدية تجارية محضة ، تتضمن عنصر خارجي فان القانون الدولي الخاص يتيح للأطراف اختيار القانون الذي سيؤطر علاقتهم و الذي سيطبق في حالة نشوب نزاع بينهم قانون الارادة . و انه و بقراءة المادة 3 فقرة 6 من معاهدة بروكسل و البروتوكول المكمل لها يتضح أن انصرام اجل سنة من شأنه اعفاء الناقل من أي مسؤولية و هو اجل سقوط و ليس كما اولته المستأنفات اجل اذا انصرم اعتبر ان هناك قرينة تسليم مطابق، اذ انه لو كان الأمر كما تدعي المستانفات لما نصت المعاهدة صراحة في الفقرة الأولى لهذه الفقرة على أن عدم ابداء تحفظات يفضي الى وجود قرينة تسليم مطابق ، و في الفقر الثانية للفقرة 6 نصت على أن عدم رفع دعوى خلال سنة يعفى من المسؤولية. وان المستأنفات يدفعن بكون القانون البحري المغربي لا يجب الأخذ به لما نص على أن اجل التقادم هو سنة و يستدل مع ذلك بأحكامه وأن المادة 264 من القانون البحري و ان كانت تمنع الأطراف من ادراج بند يعفي من المسؤولية او يخالف قواعد الاختصاص او قلب عبء الاثبات فانه ليس هناك في مضمونها ما يمنع الأطراف من اختيار معاهدة دولية لا تتضمن في بنودها ما يخالف النظام العام او احكام هذه المادة . وأن المستأنفات يزعمن أن العارض لم يستأنف الحكم الابتدائي فيما قضى به في شقه البات في الشكل مما يمنعها من اثارت دفوعها الشكلية بيد أن المحكمة الابتدائية لم تجب على العارضة في ما يخص دفوعها الشكلية و هي غير ملزمة بالرد على جميع الدفوع ، و بالتالي لا يوجد ما يستأنف من قبل العارضة . كما أن الاستئناف له اثر ناشر يتيح للأطراف اثارت دفوع جديدة أمام محكمة الاستئناف . و وجب بناءا على ذلك الحكم بعدم قبول الطلب لسقوط الدعوى .

وفيما يتعلق بدفع التقادم السنوي المثار من طرف شركة استغلال: ان العارض يثير انتباه المحكمة إلى أن فترة التقادم السنوي المتفق عليه في الاتفاق المدلى به من طرف شركة استغلال الموانئ يقتصر على ميناء الدار البيضاء فحسب طبقا للفقرة الأولى من البند الرابع من الاتفاق المؤرخ في 02/07/1976 و الحال أن الشحنة موضوع النازلة افرغت في ميناء الجرف الأصفر. و ان فترة التقادم السنوي المتفق عليه في الاتفاق اعلاه لا تشمل ميناء الجرف الأصفر فإن مدة التقادم الواجبة التطبيق في هذه النازلة هي 5 سنوات طبقا للمادة 388 من قانون الالتزامات و العقود.

وفيما يتعلق بالمرفقات المدلى بها من طرف المدعيات و كذا شركة استغلال الموانى: ان العارض يلتمس من المحكمة أن تلتمس من الأطراف المعنية الإدلاء بترجمة رسمية إلى اللغة العربية لكل من الوثائق المحررة بلغة أجنبية و خصوصا الاتفاق المدلى به من طرف شركة استغلال الموانى و كذا الفواتير التجارية و تقرير الخبرة ووثيقة تصفية العوار المدلى به من طرف المدعيات تحت طائلة التصريح بعدم قبول الطلب.

وفيما يخص مطالبة المؤمن لها شركة زين سيربال بمبلغ شرط الإعفاء: فإنه عكس المقال الافتتاحي الذي قدم نيابة عن المؤمنات و شركة زين سيريال في غياب سند مشترك ووحدة الموضوع فإن تقديم المقال الاستئنافي نيابة عن المؤمنات تليه مذكرة إضافية نيابة عن المؤمن لها شركة زين سيريال لا تعدو أن تكون سوى محاولة لايهام المحكمة بوجود طلبات مختلفة و منفصلة عن بعضها البعض . والمحكمة التجارية قد صادفت الصواب عند تصريحها بعدم قبول الطلب المقدم من طرف شركة زين سريال في نفس المقال الافتتاحي المقدم من طرف المؤمنات لانتفاء سند مشترك ووحدة الموضوع عملا بالفصل 367 من القانون التجاري البحري و كذا الفصول 14 و 15 من قانون المسطرة مما يتعين معه تأكيده و التصريح من جديد بعدم قبوله .

في الموضوع: بخصوص شرط الزيادة أو النقصان المتفق عليه في الفواتير التجارية: بالإطلاع على الفواتير التجارية المدلى بها من طرف المدعيات وفي انتظار الإدلاء بترجمة الى اللغة العربية سيتجلى للمحكمة شمول هذه الأخيرة لشرط الزيادة أو النقصان المتفق انسجاما مع الدورية 312/5460 الصادرة عن ادارة الجمارك والضرائب غير المباشرة. فإن الزيادة او النقصان تم تحديدها بموجب العقد في +/- 10% لكل عشرة آلاف طن من البضاعة وهو ما يتجاوز بكثير نسبة النقص المسجل في هذه النازلة والذي لا يتعدى 1% مما يتعين التصريح برفض الطلب. ولئن كانت الدورية اعلاه تعفي المتلقيات من أداء واجبات التعشير عن كمية النقص المسجل في البضاعة فإن أي مطالبة بقيمة النقص تندرج في إطار الاثراء بلا سبب. وللتثبت من وجود شرط الزيادة أو النقصان يكفي للمحكمة الإطلاع على الفواتير التجارية المدعيات بترجمتها الرسمية إلى اللغة العربية. ..... محكمة الاستئناف التجارية للبيضاء دأبت على التصريح برفض الطلبات كلما تبت لها تضمين شرط الإعفاء المتفق عليه او ما يصطلح عليه بشرط الزيادة أو النقصان و ذلك في العديد من القرارات.

بخصوص مسؤولية العارضة عن النقص المزعوم في البضاعة : إن المستأنفات ذكرت المادة 4 من معاهدة هامبورغ بيد انهم لم يذكروا إلا الشق الذي يناسب طرحهن لهذه المادة تنص كذلك على لحظة انتهاء المسؤولية : في الوقت الذي يقوم فيه بتسليم البضائع وذلك 1- بتسليمها إلى المرسل إليه ، وبوضعها تحت تصرف المرسل إليه وفقا للعقد أو القانون أو العرف المتبع في التجارة السبعينية المطبق بميناء التفريغ ، وذلك في الحالات التي لا يتسلم فيها المرسل إليه البضائع من الناقل ، وبتسليمها إلى سلطة أو طرف ثالث آخر توجب القوانين أو اللوائح السارية في ميناء التفريغ تسليم البضائع له. – 2 في الفقرتين 1 و2 من هذه المادة يقصد بالإشارة إلى الناقل أو المرسل إليه، فضلا عن الناقل أو المرسل إليه، مستخدمو أو وكلاء أي من الناقل أو المرسل إليه». وأن مسؤولية الناقل البحري تستمر من وقت تسلم البضاعة في ميناء الشحن الى حين تسليمها بميناء الافراغ تحت الروافع الى المرسل اليه ، او من يقوم مقامه شركة استغلال الموانيء الذي تعد وكيلا عنه حسب المادة المذكورة توا من اتفاقية هامبورغ و هو ما اكده قرار محكمة النقض عدد 77 الصادر بتاريخ 12 فبراير 2015 في الملف التجاري عدد 2012/758/3/1: « إن مسؤولية الناقل البحري عن البضاعة تستمر من وقت تسلمها بميناء الشحن إلى حين تسليمها بميناء الإفراغ تحت الروافع إلى المرسل إليه الذي تعد شركة استغلال الموانئ وكيلا عنه. » وانه و بالاطلاع على تقرير الخبرة المدلى به من طرف المدعيات وفي انتظار الإدلاء بترجمة رسمية إلى اللغة العربية فسيتجلى للمحكمة من خلال الصور الفوتوغرافية المرفقة به أن شركة استغلال الموانئ قد تسببت نتيجة لمناولتها العشوائية في ضياع للبضاعة تحت الروافع حيت تنتهي مسؤولية الربان على الرصيف و حوض الميناء مما يتعين معه تحميلها المسؤولية كاملة. وأن متسلمة البضاعة (المدعية) زين سريال هي من قامت بالتعاقد مع شركة استغلال الموانيء للقيام بتفريغ البضاعة و هي من طلبت منها كيفية تفريغ البضاعة، فبالرجوع إلى الرسالة المرفقة التي ادلت بها شركة الموانيء نستقرى فيها : البضاعة موضوع التفريغ يجب ضروريا أن تفرغ مباشرة ، ونخلي مسؤوليتكم... ». ولا يعقل أن تطلب المدعية من شركة التفريغ القيام بالتفريغ بطريقة و اسلوب معين فيه مخاطر و تخلي مسؤوليتها و عندما ينتج ضياع جراء هذا تفريغ تثير مسؤولية طرف ثالث. وأن مسؤولية شركة استغلال الموانى اثناء الاخراج المباشر للبضاعة يمتد من اللحظة التي تقوم فيها غرافة الرافعة بكمش البضاعة داخل عنبر السفينة الى حين شحنها فوق شاحنات المتلقي حين تنتقل المسؤولية من شركة استغلال الموانئ الى الناقل البري المعين بدوره من طرف المتلقيات شانه في ذلك شأن شركة المناولة والافراغ. وأنه و باطلاع المحكمة على وثيقة سرد الأحداث الصادرة عن وكيل السفينة المعين من طرف المتلقيات فسوف يتضح للمحكمة إفراغ الكمية الإجمالية موضوع سند الشحن 9715,809 طن في ميناء الجرف الأصفر وهو ما يعزز تسبب شركة استغلال الموانى في الضياع تحت الروافع.

فيما يتعلق بالضياع الطبيعي: ان الأساس في الضياع الطبيعي هو انخفاض نسبة الرطوبة في البضاعة اثناء الرحلة البحرية عكس الضياع الذي يتسبب فيه الإنسان . وانه لا مجال للحديث عن عجز الطريق بوجود شرط الزيادة أو النقصان و الحال أن الأطراف اتفقوا على نسبة 10% في الضياع المقبول . وانه و بالإطلاع على تقرير الخبرة المدلى به من طرف المدعيات سوف يتضح للمحكمة ان النقص المسجل في البضاعة مرده المناولة العشوائية لشركة استغلال الموانئ تحت الروافع فوق الرصيف و كذلك في حوض الميناء. وانه ولئن ارتأت المحكمة الامر بخبرة قضائية سيرا على نهج محكمة الاستئناف التجارية البيضاء في مثل هذه النوازل على نفقة المدعيات فإن العارض يلتمس أمر الخبير القضائي التثبت من وجود شرط الزيادة أو النقصان في الفواتير التجارية وتحديد نسبة الإعفاء المتفق عليها و في حالة انتفاءه تحديد المسؤوليات فيما يتعلق بالضياع الحاصل تحت روافع السفينة. لكل هذه الاسباب تلتمس التصريح بعدم قبول الطلب المقدم من طرف شركة زين سيريال لغياب سند مشترك ووحدة الموضوع. والتصريح برفض الطلب المقدم من طرف المؤمنات تجاه الربان استنادا على شرط الزيادة أو النقصان المتفق عليه و الذي تفوق نسبته نسبة الضياع المسجل تحت الروافع وتأيد الحكم الابتدائي فيما قضى به وابقاء الصائر على المستأنفات.

وبناء على باقي الردود والأجوبة التي لم يضف إليها أي جديد.

وبناء على اعتبار القضية جاهزة للبت وحجزها للمداولة للنطق بالقرار بجلسة 02/01/2020.

محكمة الاستئناف

حيث اسست الطاعنات أوجه استئنافها على الأسباب المبسوطة أعلاه.

وحيث إنه استناد للاثر الناشر للاستئناف وتماشيا مع قرارات محكمة النقض المتواترة والتي استقرت على أن نسبة عجز الطريق لا يمكن تحديدها إلا استنادا على العرف السائد بميناء افراغ البضاعة. فإن المحكمة وفي إطار إجراءات التحقيق قررت إجراء خبرة مع إرجاء البت في اسباب الاستئناف والرد على الدفوع الى ما بعد إنجازها.

لهـذه الأسبـــاب

فإن محكمة الاستئناف التجارية بالدار البيضاء وهي تبت تمهيديا علنيا وحضوريا.

إرجاع خبرة قضائية بواسطة الخبير عبد اللطيف ملوكي الذي عليه بعد استدعاء الأطراف ووكلائهما وتحرير محضر بأقوالهما الانتقال الى ميناء إفراغ البضاعة وذلك قصد الوقوف على العرف السائد به بخصوص ضياع الطريق للمادة المنقولة موضوع وثيقة الشحن مع بيان الظروف المحيطة بعملية النقل ووسائل إفراغها وطبيعة البضاعة وفي حالة تجاوز نسبة الخصاص النسبة المعتبرة عجزا للطريق. تحديد التعويض المستحق على النسبة الزائدة إن وجدت.

تحدد أتعابه في مبلغ 2000 درهم تؤديها المستأنفات. وعلى الخبير أن يضع تقريره بكتابة ضبط هذه المحكمة داخل أجل شهر من تاريخ التوصل بهذا القرار . ويدرج الملف بجلسة 16/01/2020 يستدعى لها نائبا الطرفين.