

Responsabilité du transporteur maritime : L'indemnisation du manquant de marchandise est due pour la part excédant la freinte de route déterminée par expertise judiciaire (CA. com. Casablanca 2022)

Identification			
Ref 64624	Juridiction Cour d'appel de commerce	Pays/Ville Maroc / Casablanca	N° de décision 4835
Date de décision 20221102	N° de dossier 2022/8232/629	Type de décision Arrêt	Chambre
Abstract			
Thème Maritime, Commercial		Mots clés Transport maritime, Responsabilité du transporteur, Réformation du jugement, Perte de route, Manquant de marchandise, Indemnisation du préjudice, Freinte de route, Expertise judiciaire, Détermination de la perte tolérée, Convention de Hambourg, Action subrogatoire de l'assureur	
Base légale		Source Non publiée	

Résumé en français

Saisi d'un recours contre un jugement ayant exonéré un transporteur maritime de sa responsabilité pour manquant, la cour d'appel de commerce se prononce sur les modalités de preuve de la freinte de route. Le tribunal de commerce avait rejeté la demande en indemnisation en considérant que le manquant relevait de la freinte de route coutumière, dont il avait souverainement fixé le seuil. L'assureur subrogé dans les droits du chargeur contestait cette méthode, soutenant que la détermination de la freinte de route relevait d'une expertise technique et non de l'appréciation du juge. La cour retient que le juge ne peut fixer d'office le taux de la freinte de route admissible et doit recourir à une expertise pour l'établir au regard de la nature de la marchandise et des usages du port de déchargement. Sur la base du rapport d'expertise qu'elle a ordonnée, la cour constate que le manquant excède le seuil de tolérance technique. Elle écarte le moyen tiré de la responsabilité d'un tiers entrepositaire en relevant que le manquant a été constaté à l'issue du déchargement, ainsi que le moyen tiré du défaut de qualité à agir, couvert par l'autorité de la chose jugée du jugement de première instance en l'absence d'appel incident. En conséquence, la cour infirme le jugement et condamne le transporteur à indemniser l'assureur pour la part du manquant excédant la freinte de route expertisée.

Texte intégral

وبعد المداولة طبقا للقانون.

حيث تقدمت المستأنفات بواسطة نائبهن بمقال استئنافي مسجل ومؤدى عنه بتاريخ 27/01/2022 تستأنفن بمقتضاه الحكم الصادر عن المحكمة التجارية بالدار البيضاء بتاريخ 27/07/2021 تحت عدد 7508 في الملف رقم 4687/8234/2021 القاضي بقبول الطلب شكلا ورفضه موضوعا و تحميل رافعه الصائر .

في الشكل:

حيث إن الاستئناف جاء مستوفيا للشروط الشكلية المتطلبة قانونا أداء وصفة وأجلا فهو مقبول شكلا.

وفي الموضوع:

حيث يستفاد من وثائق الملف والحكم المطعون فيه ان شركة (ت. ا. س.) و معها تقدمن بمقال افتتاحي مسجل ومؤدى عنه بتاريخ 29/4/2021 يعرض من خلاله أنه بطلب من شركة (ك. ك.) امنت شحنة من الدرة نقلت على ظهر الباخرة أعلاه وان البضاعة سجلت عليها خصاص عند افرغ حمولتها و جعلها رهن إشارة المؤمن له وانه وقع احتجاج بالخصاص طبقا للفصل 19 من اتفاقية هامبورغ ملتصا الحكم على المدعى عليه بادائه لهن مبلغ 21000.00 درهم كتعويض مؤقت مع الفوائد القانونية من تاريخ الطلب و النفاذ المعجل و تحميلها الصائر

وبناء على مذكرة مع طلب إضافي لدفاع المدعين مؤدى عنه الرسوم القضائية والتمسن من خلاله الاشهاد على انهن يرفعن طلبهن الى مبلغ 235277.24 درهم والحكم على المدعى عليه بادائه لهن المبلغ المذكور مع الفوائد القانونية من تاريخ الطلب و النفاذ المعجل و تحميلها الصائر

وأرفقت مقالها بشهادة التامين وسندات الشحن وفواتير تجارية و تقرير خبرة وشهادة الوزن عند الشحن ورسالة الاحتجاج لمستودعة الباخرة ، اصل عقد الحلول ، تقرير لشركة (ك. ك.) ، ومراقبة الوزن عند الافراغ ، اصل بيان تسوية الخصاص .

وبناء على جواب دفاع المدعى عليه التمس من خلاله عدم قبول الطلب شكلا لكون شركة (ك. ك.) تلقت تعويضا على خصاص لا يخصها ولا وكالة لها عنه و احتياطيا في الموضوع برفض الطلب لكون المكتب المهني للحبوب والقطن هو المسؤول عن الخصاص المسجل على البضاعة لتفريغها فيه بواسطة انابيب التخزين منذ 10/5/2019 الى غاية 30 ماي 2019 لتنتقل الحراسة اليه كما لم تسجل أي تحفظ تجاه الریان وان الخصاص سجل بعد انتهاء عمليات التفريغ ومغادرة السفينة لميناء الدار البيضاء واحتياطيا جدا اعتبار نسبة الضياع مما يتسامح فيه واستدل ب صور من سندات الشحن و قرار محكمة الاستئناف التجارية عدد 986 و عدد 2712 وقرار محكمة النقض عدد 1/11

وبناء على جواب دفاع المدعيات جاء فيه ان النزاع لا علاقة له بمن يملك الشحنة بل يهم من امن عليها وان الخصاص اللاحق بها طالها لما كانت في عهدة الناقل البحري حيث تم وزن الشحنة بشكل متوازي مع افراغها كما ان عجز الطريق المتمسك به من طرف المدعى عليه غير جدي والتمسن الحكم وفق المقال ورد مزاعم المدعى عليه .

وبعد استيفاء الاجراءات المسطرية صدر الحكم المستأنف والذي استأنفته المستأنفات مركزات استئنافهن على الأسباب التالية :

أسباب الاستئناف

عرضت الطاعنات انهن تنعين على الحكم المستأنف فساد تعليله ومخالفته للقانون. حيث علل الحكم المستأنف ما قضى به على اعتبار أن المشرع كرس ضمن المادة 461 من مدونة التجارة نظرية عجز الطريق في ميدان النقل البري و جعلها سببا لإعفاء الناقل من المسؤولية إذا كانت الأشياء المنقولة مما تتعرض بطبيعتها النقص في الوزن أو الحجم عند نقلها بحيث لا يسأل الناقل في هذه الحالة إلا بقدر النقص الذي يزيد عما جرمى العرف على التسامح فيه، و أن هذا الاستثناء يعمل به في ميدان النقل البحري و أردف الحكم المستأنف أنه لا بد من مراعاة نوع البضاعة و طريقة نقلها و مسافة النقل و الظروف الأخرى المحيطة بعملية الشحن و الإفراغ و لا يسع الطاعنات إلا الاستغراب لتعليل الحكم المستأنف ذلك أنه لئن كان العرف قد استقر على إعفاء النقل البحري من المسؤولية عن الخصاص، إلا أن الإعفاء المذكور مشروط بتوفر معطيات لم تكن محكمة الدرجة الأولى ملمة بها أو على الأقل لا يمكنها أن تستشفها من ملف النازلة نفسها وبالفعل أن محكمة الدرجة الأولى لم تكن على علم لا بخصائص البضاعة ولا بطريقة نقلها ولا بالعوامل الجوية أو الظروف المحيطة بعملية النقل نفسها من شحن و افراغ و من ثمة يحق التساؤل عن مصادر استقاء الحكم المستأنف لمعطيات لا يتضمنها ملف النازلة و لم يدل بها الأطراف ولم يتم تأكيدها من قبل أي خبير مختص و ليس ضروريا التأكيد و الإشارة على أن الأحكام لا تبني على فرضيات ولا على معطيات لا تتضمنها وثائق الملفات المعروضة، بل الأنكى أنه لا يمكن حتى استشفافها وللاعتبارات المذكورة يتعين إلغاء الحكم المستأنف لفساد تعليله و دائما في اطار تعليله الفاسد و الخارق للقانون، أضاف الحكم المستأنف على أنه انطلاقا من العرف المستقر عليه في المادة البحرية، و ما جرى عليه العمل القضائي بوجه المحكمة و المستشف من مجموع تقارير الخبيرة التي أنجزت في نزاعات مماثلة، ان نسبة الخصاص المسجلة على البضاعة تدخل في نطاق عجز الطريق وان تعليل الحكم المستأنف على النحو المذكور، إضافة لفساده فهو خارق لمقتضيات القانون و يسير في اتجاه مناقض تماما للتوجه الحديث للقضاء التجاري المتخصص و الاجتهاد القضائي القار ذلك أنه فضلا عن كون العادات و الأعراف بطبيعتها متحركة و متغيرة مع الزمان وبحسب المكان و الظروف المحيطة، في قضايا النقل البحري، بعمليات الشحن، النقل، و التفريغ، فإن القضاء لا يمكنه أن يخلق العرف. أن الخبراء و تقنيي النقل البحري الذين بحكم عملهم يكونون على اتصال مباشر و مستمر مع العمليات التجارية البحرية و حدهم الكفيلين بتحديد ما جرى به العرف من نسبة يمكن التسامح بشأنها و تدخل، بالتالي، في عجز الطريق و ذلك بالنسبة لكل مادة مشحونة و بالنسبة كذلك لكل ميناء شحن و افراغ و في قضايا مماثلة لقضية الحال، فقد أجمع خبراء النقل البحري في تقاريرهم على أن نسبة الضياع الطبيعي الممكن اعتمادها بالنسبة لحمولة قضية الحال لا يمكنها بحال أن تتجاوز 0,1 % عند تفريغ البضاعة بميناء الدار البيضاء وان ذلك يعني بالتأكيد أن نسبة الخصاص اللاحقة بشحنة المؤمن لها تجاوزت بكثير الحدود الممكن التسامح بشأنها، و من ثمة لا مجال للقول بالضياع الطبيعي و أشار الحكم المطعون فيه إلى ما جرى به العمل القضائي بالمحكمة التجارية، و الحال أن العبرة بما يسري على صعيد محكمة الاستئناف التجارية التي تعد المربع الأساس و الأنكى من هذا بتعليله المذكور فإن الحكم المستأنف سار في اتجاه مناقض و مخالف تماما للتوجه الحديث للقضاء التجاري المغربي بخصوص عجز الطريق وطريقة تحديد نسبته، بل و يشكل تراجعا و انقلابا عن التوجه الحديث و بتعليله المذكور فإن الحكم المستأنف رجع ليؤسس لقاعدة قديمة محاولا بعث الروح فيها من جديد، يحن إليها الناقلين البحريين، تتمثل في جعل القضاء مصدرا للعرف البحري و إن كان المستأنف عليه يستفيد من عجز الطريق، فإن استفادته تبقى رهينة و مشروطة بما استقر عليه العرف البحري و اعتبره يدخل في مفهوم عجز الطريق و الحالة هذه لا يكون الخصاص اللاحق بشحنة قضية الحال مرده عجز الطريق بقدر ما يعود لإهمال و تقصير المستأنف عليه و ليس ضروريا التذكير بالموقف الثابت و الراسخ لقضاء محكمة الاستئناف التجارية بانتداب خبراء بقصد التأكد من أن الخصاص يدخل في عجز الطريق من عدمه .

لذلك تلتصن قبول الاستئناف شكلا وموضوعا بإلغاء الحكم الابتدائي المستأنف فيما قضى به من رفض طلب الطاعنات وبعد التصدي الحكم على المستأنف عليه بأدائه لفائدة المستأنفات حاليا، مع الفوائد القانونية من تاريخ الطلب، مبلغ 235.277,24 درهم من قبل الأسباب المفصلة في مقالهن الافتتاحي للدعوى و الطلب الإضافي بعده و تحميل المستأنف عليه الصائر.

وادلين بنسخة طبق الأصل من الحكم المستأنف.

و بناء على ادلاء النائب المستأنف عليه بمذكرة جوابية بجلسة 30/03/2022 جاء فيها أنه أساسا من حيث الصفة انه بالرجوع إلى وثائق الملف سيتبين لمحكمة الاستئناف الموقرة أن المستأنفات و عن سوء نية في التقاضي تعمدت عدم الإدلاء بظهر سندات الشحن 7 حتى يتسنى للمحكمة معاينة التظهيرات المضمنة بها والتثبت بالتالي من صفتها في التقاضي و أن المستأنفة شركة (ت. ا. س.) قد حل ست في دعواها محل المؤمن لها شركة (ك. ك.) في حقوقها والتزاماتها بموجب المادة 367 من القانون التجاري البحري و عكس شهادة التامين التي تحدد شركة (ك. ك.) كمستفيد وحيد من التامين فإنه وبمعاينة محكمة الاستئناف للتظهيرات المضمنة بظهر سندات الشحن فسيتضح لها أن المؤمن لها شركة (ك. ك.) لا تملك سوى 3 سندات للشحن من أصل 7 وكمية بضاعة قدرها 14 680 طن من أصل 31 080 طن متري و تماشيا مع المادة 246 من القانون التجاري البحري فان سندات الشحن الصادرة الأمر تقبل التداول بالتظهير " إن تذكرة الشحن الأمر قابلة للتداول بالتظهير. ولا يجوز للربان أن يسلم البضائع الا لحامل التذكرة المظهرة ولو كان التظهير على بياض" وأن المرسل اليه شركة (ع. ت.) حامل ومظهر سند الشحن رقم 4 وحده من لحقه خصاص ، بينما تسلمت المؤمن لها شركة (ك. ك.) التي حلت محلها المستأنفات البضاعة موضوع سندات الشحن التي تخصها كاملة ودون خصاص وأن العارض يبين بجدول تفصيلي لكمية البضاعة المرسل إليه على حدة وكمية الخصاص المسجل بها و أن تقرير الخبرة المنجز من طرف المؤمن لها شركة (ك. ك.) يؤكد بدوره وجود عدة متعلقات للبضاعة وانه و على ضوء المعطيات المفصلة اعلاه و كذا من خلال المرفقات المدلى بها من طرف المستأنفات فسيتجلى لمحكمة الاستئناف أن المؤمن لها شركة (ك. ك.) قد قامت بتصريح خاطئ ادعت بموجبه ملكيتها لسندات شحن مملوكة لشركات أخرى وخصوصا سند الشحن رقم 4 المملوك من طرف شركة (ع. ت.) وانه ونتيجة لتصريحها الخاطئ تلقت شركة (ك. ك.) تعويضا على خصاص لا يخصها نتج عنه إثراء بلا سبب وأن شركة (ع. ت.) مالكة ومظهرة سند الشحن رقم 4 و التصريح الجمركي رقم D 189 55 هي من سجلت خصاصا و كما هو منصوص عليه في الفصل 368 من القانون البحري و حتى يتأتى للمؤمن لها شركة (ك. ك.) التصريح بالإرساليات الموجهة لحساب الغير يستوجب وكالة صحيحة لهذا الغرض عند اكتتاب عقد التامين مما يتعين معه التصريح بعدم قبول الدعوى شكلا وانه في غياب ما يثبت صفة المتضرر ، فان الدعوى الحالية تبقى مقدمة خلافا لمقتضيات الفصلين 1 و 32 من قانون المسطرة المدنية وكذا المادة 246 و367 و368 من القانون التجاري البحري ولذلك وما دام أن الصفة من النظام العام فإن العارض يلتمس من محكمة الاستئناف إصلاح ما قضت به المحكمة الابتدائية من قبول الدعوى وتصديا التصريح بعدم قبول الدعوى شكلا.

واحتياطيا من حيث انعدام مسؤولية العارض فإن المستأنفات تحاول تدعي خصاصا لا وجود له وتحاول إلصاق المسؤولية بالعارض خلافا للحقيقة ذلك انه يتضح من خلال وثائق النازلة انه تم تفريغ البضاعة في مطامير المكتب الوطني المهني للحبوب و القطن SOSIPO بواسطة أنابيب بهدف التخزين وأنه وبعد انتهاء عمليات التفريغ بتاريخ 10 مايو 2019 فإن البضاعة انتقلت و ظلت تحت حراسة المكتب الوطني SOSIPO إلى غاية 30 مايو أي لما يناهز 20 يوما بعد انتهاء عمليات التفريغ ومغادرة السفينة لميناء الدار البيضاء وان عملية التنقيط التي تقوم بها شركات المناولة و التفريغ SOSIPO بناء على المادة 77 من القانون التنظيمي لميناء الدار البيضاء لم تسجل اي أي تحفظ تجاه الربان تحت روافع السفينة وانه و باستقراء المادة 4 من اتفاقية هامبورغ فان مسؤولية الربان تستمر من وقت تسلمه البضاعة في ميناء الشحن إلى حين تسليمها بميناء الإفراغ تحت الروافع إلى المرسل إليه مباشرة أو إلى سلطة أو طرف ثالث توجب القوانين أو الأنظمة الجاري بها العمل تسليم البضاعة له في ميناء التفريغ ذلك أنه بالرجوع إلى المادة 4 من اتفاقية هامبورغ لسنة 1978 " تشمل المدة التي تكون فيها البضائع في عهدة الناقل في ميناء الشحن وأثناء النقل وفي ميناء التفريغ حتى 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 المعينة المطبق بميناء التفريغ، وذلك في الحالات التي لا يتسلم فيها المرسل إليه البضائع من الناقل، وبتسليمها أو طرف ثالث آخر توجب القوانين أو اللوائح السارية في ميناء التفريغ تسليم البضائع له و انه وبناء على المادة خمسة من اتفاقية هامبورغ لسنة 1978، يسأل الناقل عن الخسارة الناتجة عن هلاك البضائع أو تلفها، وكذلك الناتجة عن التأخير في التسليم، إذا وقع الحادث الذي تسبب في الهلاك أو التلف أو التأخير أثناء وجود البضائع في عهده على الوجه المبين في المادة 4، ما لم يثبت الناقل أنه قد اتخذ هو أو مستخدموه أو وكلاؤه جميع ما كان من المعقول تطلب اتخاذه من تدابير لتجنب الحادث وتبعاته " و كما ورد بقرار المحكمة النقض في

قرارها رقم 11/01 الصادر بتاريخ 03/01/2019 وان نفس التوجه سارت عليه محكمة الاستئناف بالبيضاء في قرارها رقم 936 الصادر بتاريخ 02/03/2020 وباستقراء نفس المادة أعلاه و المادة 218 من القانون التجاري البحري فإن مسؤولية الناقل البحري تنتهي تحت روافع السفينة (على الحافة السفينة) بميناء التفريغ ويكتفي الربان بفتح عنابر السفينة لتقوم مقاوله المناولة و التفريغ بمباشرة عمليات التفريغ لفائدة المرسل إليه بصفتها وكيله عنه وان هذا هو الاتجاه الذي سارت عليه محكمة النقض في قرارها رقم 77 الصادر بتاريخ 12 فبراير 2015 في الملف التجاري عدد 758/3/1/2012 وأن الخصاص المزعوم لم يسجل اثناء الرحلة البحرية بل تم تسجيله بعد انتهاء عمليات التفريغ ومغادرة السفينة لميناء الدار البيضاء و خصوصا اثناء تواجد البضاعة تحت عهدة وحراسة مطامير المكتب الوطني المهني القطاني والحبوب بميناء البيضاء وان المحكمة التجارية و محكمة الاستئناف التجارية بالبيضاء دأبتا في عدد من قراراتها على اخلاء مسؤولية الناقل البحري في هكذا حالات مع تحميل المسؤولية للمكتب المهني للحبوب و القطاني ، وان محكمة النقض تبنت نفس الاتجاه وانه لما كان الثابت في النازلة أن مسؤولية الربان بخصوص الخصاص الذي لحق البضاعة غير قائمة فإن القول بتحميله المسؤولية عن ذلك فيه خرق لمقتضيات المادة 4 من اتفاقية هامبورغ التي حددت مسؤولية الناقل البحري عن البضاعة ابتداء من ميناء الشحن إلى غاية وضعها تحت تصرف المرسل إليه وفقا للعقد أو القانون أو العرف الساري به العمل في ميناء التفريغ تحت الروافع وأن الحكم المستأنف تبث لديه انعدام مسؤولية الناقل البحري ، و انه استنادا لما ذكر و تماهيا مع التوجه العام المحكمة النقض ومحكمة الاستئناف التجارية بالبيضاء فإنه يتعين التصريح من جديد برفض الطلب المقدم في مواجهة الربان وتأييد الحكم المستأنف واحتياطيا جدا من حيث انعدام الخصاص المعتبر قانونا ان ادعاء المستأنفات لحاق خصاص بالبضاعة موضوع النقل ، يلزم أولا إثبات هذا الخصاص فضلا عن وجوب اثبات كون هذا الخصاص مهما جدا ويفوق الخصاص المتسامح من اجله تطبيقا النظرية عجز الطريق ذلك انه بالرجوع إلى مقتضيات المادة 461 من مدونة التجارة وادعت المستأنفات أن المحكمة المصدرة للحكم المستأنف لم تكن تتوفر على الوثائق الكافية للعلم بالخصاص اللاحق بالبضاعة و انه خلافا لذلك فانه يكفي محكمة الاستئناف الاطلاع على مذكرة جواب العارض حيث سيتبين لها أن العارض ارفق مذكرة جوابية بجميع الوثائق الكافية لتكوين المحكمة قناعتها وهي الوثائق التالية : صورة من سند الشحن رقم 4 المظهر من طرف شركة (ع. ت.) وليس المؤمن لها شركة (ك. ك.) و صورة من التصريح الجمركي رقم D 189 55 الذي يفيد أداء واجبات التعشير عن سند الشحن رقم 4 من طرف شركة (ع. ت.) وليس المؤمن لها شركة (ك. ك.) و صورة من الفاتورة التجارية الصادرة عن الشاحن لفائدة شركة (ع. ت.) بصفتها مشتريه البضاعة موضوع سند الشحن رقم 4 نسخة من تقرير الخبرة المدلى به من طرف المدعية الذي يوضح بشكل لا لبس فيه وجود عدة متلقيات من جهة وتسجيل خصاص من طرف متلقيه واحدة فقط الا وهي شركة (ع. ت.) صاحبة التصريح الجمركي رقم D 189 55 و صورة من القرار رقم 968 الصادر عن محكمة الاستئناف التجارية بالدار البيضاء بتاريخ 2 مارس 2020 في الملف التجاري عدد 8232/78/2020 و صورة من القرار رقم 2712 الصادر عن محكمة الاستئناف التجارية بالدار البيضاء بتاريخ 2 نونبر 2020 في الملف التجاري عدد 2020/8233/2150 و صورة من قرار محكمة النقض عدد 1/11 الصادر بتاريخ 3 يناير 2019 في الملف التجاري عدد 2016/1/3/1559 فضلا عن ذلك فإن مسؤولية الناقل البحري عملا بمقتضيات المادة الخامسة من اتفاقية هامبورغ لا تخص إلا العوار أو الخصاص الذي يلحق البضاعة وهي تح عهده بحيث لا تشمل الخسارة التي يتكبدها المرسل إليه جراء تحمله مصاريف أدبت عن البضاعة المعيبة وان المحكمة المصدرة للحكم المستأنف توصلت إلى أن الخصاص المزعوم من طرف المستأنفات وعلى فرض إثباته فهو يندرج ضمن ضياع الطريق الذي يعفي الناقل البحري من المسؤولية ، ملتسما رد الاستئناف و تأييد الحكم المستأنف و الحكم وفق القانون في الصائر .

وبناء على القرار التمهيدي عدد 390 القاضي بإجراء خبرة تقنية.

وبناء على تقرير الخبرة .

وبناء على المستنتجات بعد الخبرة المدلى بها بجلسة 12/10/2021 من طرف نائب المستأنفات والتي جاء فيها انه يتضح من خلال الخبرة المنجزة ان الخصاص اللاحق بالشحنة ليس مرده عجز الطريق ذلك ان الخبير القضائي اكد ان نسبة الخصاص الممكن التسامح بشأنها لا تتجاوز 0,3% وانه يتضح من خلال وثائق الملف ان الخصاص اللاحق بالشحنة تجاوز ما اعتبر الخبير القضائي مما يمكن التسامح بشأنه وبخصوص مطالب المستأنفات فانه من المقرر ان المحكمة لا تأخذ بالخبرة الا على سبيل الاستئناس وان الخبير

حدد عجز الطريق في 0,3% وهو المعطى الذي يعني المحكمة دون حساباته الفلكية وانه باعتماد نسبة الخصائص الطبيعي المحددة من قبل الخبير القضائي فان التعويض المستحق عن الخسارة يكون محددًا في مبلغ 109.292,95 درهم مسحوبا كالتالي: (مجموع الخصائص 145.191 كلغ - الخصائص الطبيعي 93.240 كلغ) = الخصائص الواجب التعويض عنه 51.951 كلغ وان المبلغ المذكور ينبغي ان يضاف اليه مبلغ 4.000,00 درهم الممثل لصائر تسوية الخصائص ليصبح المجموع 109.292,95 درهم.

لذلك يلتمس القول والحكم على المستأنف عليه بأدائه لفائدة المستأنفات مع الفوائد القانونية من تاريخ الطلب والصائر مبلغ 105.292,95 درهم الممثل لمقابل الخصائص باعتبار قيمة التامين واعمال القاعدة الثلاثية في احتساب التعويض مضافة اليه 4.000,00 درهم كصائر تصفية الخصائص وتحميل المستأنف عليه الصائر.

وادلوا بصورة قرار .

وبناء على مذكرة المستنتجات بعد الخبرة المدلى بها بجلسة 12/10/2022 من طرف نائب المستأنف عليه ريان الباخرة والتي جاء فيها ان المستأنفات وعن سوء نية في التقاضي تعمدن عدم الادلاء بظهر سندات الشحن 7 حتى يتسنى للمحكمة معاينة التظاهرات المضمنة بها والتثبت بالتالي من صفتهم في التقاضي وان المستأنفة شركة (ت. ا. س.) قد حلت في دعواها محل المؤمن لها شركة (ك. ك.) في حقوقها والتزاماتها بموجب المادة 367 من القانون التجاري وانه بمعائنة محكمة الاستئناف للتظاهرات المضمنة بظهر سندات الشحن فسيوضح لها ان المؤمن لها شركة (ك. ك.) لا تملك سوى 3 سندات للشحن من اصل 7 وكمية بضاعة قدرها 14680 طن من اصل 31080 طن متري وانه تماشيا مع المادة 246 من القانون التجاري البحري فان سندات الشحن الصادرة لأمر تقبل التداول بالتظهير وان المرسل اليه شركة (ع. ت.) حامل ومظهر سند الشحن رقم 4 وحده من لحقه خصائص بينما تسلمت المؤمن لها شركة (ك. ك.) التي حلت محلها المستأنفات البضاعة موضوع سندات الشحن التي تخصها كاملة ودون خصائص وان تقرير الخبرة المنجزة من طرف المؤمن لها يؤكد بدوره وجود عدة متلقيات للبضاعة ، وانه من خلال المعطيات أعلاه سيتجلى ان المؤمن لها شركة (ك. ك.) قد قامت بتصريح خاطئ ادعت بموجبه ملكيتها لسندات شحن مملوكة لشركات أخرى وخصوصا سند الشحن رقم 4 المملوك من طرف شركة (ع. ت.) وانه ونتيجة لتصريحها الخاطئ تلقت شركة (ك. ك.) تعويضا على خصائص لا يخصها نتج عنه اضرار بلا سبب وان شركة (ع. ت.) مالكة ومظهرة سند الشحن رقم 4 والتصريح الجمركي رقم D 55189 هي من سجلت خصائصا وانه بصريح المادة 368 من القانون البحري فانه وحتى يتأتى للمؤمن لها شركة (ك. ك.) التصريح بالإرساليات الموجهة لحساب الغير يستوجب وكالة صحيحة لهذا الغرض عند اكتتاب عقد التامين وهو الامر الذي اغفلت محكمة الاستئناف اخذه بعين الاعتبار واصدرت امرها التمهيدي بإجراء خبرة وانه باستقراء المادة 4 من اتفاقية هامبورغ فان مسؤولية الربان تستمر من وقت تسلمه البضاعة في ميناء الشحن الى حين تسليمها بميناء التفريغ وان الخصائص المزعوم لم يسجل اثناء الرحلة البحرية بل تم تسجيله بعد انتهاء عملية التفريغ ومغادرة السفينة لميناء الدار البيضاء وان المحكمة التجارية ومحكمة الاستئناف التجارية بالبيضاء دأبتا في عدد من قراراتها على اخلاء مسؤولية الناقل البحري في هكذا حالات مع تحميل المسؤولية للمكتب المهني للحبوب والقطاني منها على سبيل المثال القرار 256 ورقم 968 و2712 وانه لما كان الثابت في النازلة ان مسؤولية الربان بخصوص الخصائص الذي لحق البضاعة غير قائمة فان القول بتحميله المسؤولية عن ذلك فيه خرق لمقتضيات المادة 4 من اتفاقية هامبورغ التي حددت مسؤولية الناقل البحري عن البضاعة ابتداء من ميناء الشحن الى غاية وضعها تحت تصرف المرسل اليه وفقا للعقد او القانون او العرف الساري به العمل في ميناء التفريغ تحت الروافع وان الحكم المستأنف تبث لديه انعدام مسؤولية الناقل البحري ، وبخصوص انعدام الخصائص المعتبر قانونا فان السيد الخبير لم يحدد ما هي الطرق العلمية والفنية التي استند عليها لتحديد العجز المزعوم فضلا عن انه نسب العجز المزعوم لجميع المراحل التي مرت منها البضاعة وهي عمليات الشحن والافراغ وخلال مرحلة النقل البحري وكذلك المقاولات القبلية والبعدية لتوصل بالبضاعة وتسليمها مباشرة الى المرسل اليه على مثن الشاحنات وكذلك مدة الإبحار ومدة تفريغ الباخرة وبقائها في خزانات وان هذه العمليات التي عزا اليها الخبير نسبة الخصائص المحتملة والتي عبر عنها في خبرته تتوزع مسؤوليتها بين مجموعة من المتدخلين منهم مؤمني المستأنفات المحتملين وان السيد الخبير لم يحدد نسبة مسؤولية كل جهة وان مسؤولية الناقل البحري عملا بمقتضيات المادة الخامسة من اتفاقية هامبورغ لا تخص الا العوار او الخصائص الذي يلحق البضاعة وهي تحت عهده ، وان المستأنف عليه ارفق مذكرته الجوابية بجميع الوثائق الكافية لتكون

المحكمة قناعتها وهي الوثائق التالية وهي صورة من سند الشحن رقم 4 المظهر من طرف شركة (ع. ت.) وليس المؤمن لها شركة (ك. ك.) وصورة من التصريح الجمركي رقم D 55189 الذي يفيد أداء واجبات التعشير عن سند الشحن رقم 4 من طرف شركة (ع. ت.) وليس المؤمن لها شركة (ك. ك.) وصورة من الفاتورة التجارية الصادرة عن الشاحن لفائدة شركة (ع. ت.) بصفتها مشتري البضاعة موضوع سند الشحن رقم 4 ونسخة من تقرير الخبرة المدلى به من طرف المدعية الذي يوضح بشكل لا لبس فيه وجود عدة متعلقات من جهة وتسجيل خصاص من طرف متلقية واحدة فقط الا وهي شركة (ع. ت.) صاحبة التصريح الجمركي وصورة قرار رقم 968 وقرار 2712 وقرار محكمة النقض عدد 11/1 وفضلا عن ذلك فان مسؤولية الناقل البحري عملا بمقتضيات المادة الخامسة من اتفاقية هامبورغ لا تخص الا العوار او الخصاص الذي يلحق البضاعة وهي تحت عهده بحيث لا تشمل الخسارة التي يتكبدها المرسل اليه جراء تحمله مصاريف اديت عن البضاعة المعيبة وان الخبير خلص الى ان عجز الطريق المحتمل قد يكون في حدود نسبة 0.30% وهي نسبة تقل بكثير عن نسبة الضياع الطبيعي المتسامح بشانه والذي خلص اليها الحكم المستأنف تماشيا مع ما استقر عليه اجتهاد هذه المحكمة فضلا ان الخبير لم يحدد الجهة المسؤولة عن هذا الضياع البسيط مقارنة مع حجم البضاعة وان المحكمة المصدرة للحكم المستأنف توصلت الى ان الخصاص المزعوم من طرف المستأنفات وعلى فرض اثباته فهو يندرج ضمن ضياع الطريق الذي يعفي الناقل البحري من المسؤولية وانه اعتبارا للمعطيات أعلاه ولما خلص اليه الخبير ونظرا لثبوت مايلي : ان مدة الرحلة البحرية لا تتعدى 10 أيام بينما امتدت فترة التخزين لمدة 26 يوم وهو ما يعادل ضعف مدة الرحلة البحرية وان مفهوم الضياع الطبيعي بناء على المادة 461 من القانون التجاري هو نتاج لانخفاض نسبة الرطوبة في البضاعة وهو ما يؤدي الى تبيسها ونقصان وزنها وان الضياع الطبيعي المتسامح بشانه محصور في فترة النقل البحري ولا دخل لوسائل التفريغ فيه كما يعتقد البعض عن جهل بالميدان البحري وان المرسل اليه هو من اختار تخزين بضاعته لما يعادل 26 يوما وانه من المجانب للصواب نسب الضياع الطبيعي الذي تعرضت له البضاعة اثناء فترة التخزين الى الربان وانه بمقارنة فترة التخزين بفترة الرحلة البحرية فان نسبة الضياع الطبيعي الذي تعرضت له البضاعة اثناء فترة التخزين تعادل ضعف الضياع الطبيعي المسجل اثناء.

لذلك يلتمس التصريح برفض الاستئناف وتأييد الحكم المستأنف والحكم وفقا للقانون في الصائر .

وبناء على ادراج الملف أخيرا بجلسة 12/10/2022 والفي بالملف مستنتجات بعد الخبرة لنائب المستأنفات الذي حضر وحضر كذلك نائب المستأنف عليه الذي ادلى بمذكرة المستنتجات بعد الخبرة وتسلم نسخة من مذكرة الأستاذ زكي (ع.) وتقرر حجز الملف للمداولة لجلسة 26/10/2022 مددت لجلسة 2/11/2022.

محكمة الاستئناف

حيث استندت المستأنفات في استئنافهن على كون تعليل الحكم المطعون فيه جاء فاسدا ومخالفا للقانون فالمستأنف عليه ولئن كان يستفيد من الإعفاء الناتج عن عجز الطريق الا ان التثبت من الأخير مشروط بما استقر عليه العرف البحري واعتبره يدخل في مفهوم عجز الطريق وان الأمر يستدعي انتداب خبير مختص قصد التحقق مما اذا كان الخصاص المسجل بالبضاعة يدخل ضمن عجز الطريق أم لا.

وحيث امرت المحكمة تمهيدا بمقتضى قرارها التمهيدي باجراء خبرة بواسطة الخبير عبد الحي (ب.) قصد الإنتقال الى ميناء الإفراغ والإطلاع على الوثائق المتعلقة بالرحلة التي تمت على ظهر الباخرة المملوكة للمستأنف عليه وعلى ضوء ذلك تحديد نسبة عجز الطريق بخصوص الحمولة موضوع عقد النقل وفق العرف الجاري به العمل بميناء الوصول مع بيان الخبير لمصدر علمه بالعرف استنادا على الوثائق المتوفرة لديه وأيضا بالإعتماد على الظروف المحيطة بالرحلة البحرية ومدة الرحلة ووسائل الشحن والإفراغ المستعملة وأيضا استنادا لشواهد الوزن عند الشحن والإفراغ مع تحديد التعويض عن النسبة الزائدة.

وحيث خلص الخبير في تقريره المؤرخ في 26/7/2022 الى كون الخصاص الإجمالي المسجل على البضاعة يبلغ 145,191 طنا بنسبة 0,47% من الحمولة الكلية للبضاعة وان الإعفاء المقرر في عقد التامين يبلغ 31,08 طن وان نسبة عجز الطريق

المتعارف عليها بالنسبة لميناء الوصول محددة في 0,30% بنسبة 93.240 طن وان قيمة التعويض عن نسبة الخصاص الزائدة عن النسبة الداخلة في عجز الطريق البالغة 20,871 طن تبلغ 42300,72 درهم دون احتساب مصاريف تصفية الخصاص.

وحيث ان الخبرة احترمت مقتضيات الفصل 63 من م ق م كما تقيدت بالمهمة المحددة لها بمقتضى القرار التمهيدي مما يستدعي المصادقة عليها.

وحيث سبق للحكم المستأنف ان رد الدفع المتعلق بعدم ملكية الشركة المؤمن لها لكامل الشحنة واعتبر ان الصفة تثبت لمن قام بالتأمين على البضاعة، والمستأنف عليه لم يطعن في الحكم المستأنف بخصوص هذه النقطة وبالتالي فان الحكم المستأنف اصبح مكتسبا لقوة الشيء المقضي به بخصوص النقطة المشار اليها.

وحيث دفع المستأنف عليه بانعدام مسؤوليته عن الخصاص المسجل على البضاعة لكون هذه الأخيرة ظلت في عهدة طرف ثالث هو المكتب الوطني المهني للحبوب والقطاني لمدة 20 يوما وانه يستفيد من قرينة التسليم المطابق.

وحيث ان احتساب نسبة الخصاص المسجلة على البضاعة تمت على أساس الفرق المسجل على البضاعة ما بين النسبة الواردة بسندات الشحن والنسبة المسجلة عند الإنتهاء من الإفراغ وليس على أساس احتساب كمية البضاعة بعد مرور 20 يوما على تواجدها لدى المكتب الوطني المهني للحبوب والقطاني وبالتالي فلا مجال للتمسك بمسؤولية طرف ثالث عن الخصاص ويتعين رد الدفع.

وحيث يبقى المستأنف عليه مسؤولا عن نسبة الخصاص الزائدة عن النسبة التي تدخل في مفهوم عجز الطريق والبالغة 93.240 طن إضافة الى الإعفاء المقرر في عقد التأمين البالغ 31.080 طن ليكون مجموع النسبة الواجب التعويض عنها 20.871 طن وجب عنها مبلغ 42300,72 درهم يضاف إليها مبلغ 4000,00 درهم عن مصاريف تصفية الخصاص ليكون المبلغ الواجب للمستأنفات هو 46300,72 درهم.

وحيث يتعين الغاء الحكم المستأنف والحكم من جديد بأداء المستأنف عليه للمستأنفات مبلغ 46300,72 درهم مع الفوائد القانونية من تاريخ القرار وجعل الصائر بالنسبة.

لهذه الأسباب

تصرح وهي تبت انتهائيا وعلنيا وحضوريا.

في الشكل: ب

في الموضوع: بالغاء الحكم المستأنف و الحكم من جديد بأداء المستأنف عليه لفائدة المستأنفات مبلغ 46300,72 درهم مع الفوائد القانونية من تاريخ القرار و جعل الصائر بالنسبة.