

Transaction en cours d'instance : L'appel est rejeté et le jugement de première instance confirmé pour un nouveau motif tiré du paiement et de la quittance (CA. com. Casablanca 2022)

Identification			
Ref 65070	Juridiction Cour d'appel de commerce	Pays/Ville Maroc / Casablanca	N° de décision 5590
Date de décision 20221212	N° de dossier 2022/8232/461	Type de décision Arrêt	Chambre
Abstract			
Thème Transport, Commercial		Mots clés Transport maritime, Transaction en cours d'instance, Perte de route, Manquant de marchandises, Inopposabilité de la clause, Coutume portuaire, Convention de Hambourg, Connaissance, Confirmation du jugement, Clause compromissoire, Appel sans objet	
Base légale		Source Non publiée	

Résumé en français

Saisie d'un appel contre un jugement ayant déclaré irrecevable une action en responsabilité du transporteur maritime pour incompétence au profit d'une juridiction arbitrale, la cour d'appel de commerce a statué sur la portée d'une transaction intervenue en cours d'instance. Le tribunal de commerce avait retenu l'opposabilité de la clause compromissoire stipulée au connaissance. L'assureur subrogé dans les droits du destinataire soutenait l'inopposabilité de cette clause, tant en sa qualité de tiers au contrat de transport qu'au visa des dispositions de la Convention de Hambourg et du code de commerce maritime prohibant les clauses dérogatoires de compétence. La cour relève cependant qu'en cours de procédure, le transporteur a produit un reçu pour solde de tout compte démontrant le paiement intégral de l'indemnité et l'engagement de l'assureur de se désister de l'instance. Elle en déduit que la demande est devenue sans objet du fait de l'exécution et de la quittance donnée. Dès lors, la cour écarte l'appel principal et confirme le jugement entrepris, mais par substitution de motifs tirée de l'extinction de l'action par le paiement. La cour donne par ailleurs acte au transporteur de son désistement de l'appel incident.

Texte intégral

وبعد المداولة طبقا للقانون.

حيث تقدمت الطاعنات بواسطة نائبها بمقال مسجل ومؤدى عنه بتاريخ 10/01/2022 تطعن بالاستئناف ضد الحكم عدد 2175، الصادر عن المحكمة التجارية بالدار البيضاء بتاريخ 10/03/2020، في الملف 2076/8234/2020، القاضي بعدم قبول الطلب مع تحميل رافعيه الصائر.

وحيث تقدم ربان الباخرة بواسطة نائبه بمقال مسجل ومؤدى عنه بتاريخ 7 مارس 2022 يستأنف بمقتضاه الحكم المشار إليه أعلاه استئنفا فرعيا.

في الشكل :

سبق البت في الشكل بالقبول بمقتضى القرار التمهيدي.

في الموضوع :

حيث يستفاد من وقائع النازلة ووثائقها والحكم المطعون فيه أن المستأنفات تقدمت بواسطة نائبها بمقال مسجل ومؤدى عنه بتاريخ 23/01/2020 عرضت بمقتضاه أنها بطلب من شركة (ك. ا.) أمنت شحنة مكونة من 4.655,248 كلف من مادة د.د. ج. اس D.D.G.S بقيمة تأمين إجمالية قدرها 13.475.313,62 درهم، نقلت على ظهر الباخرة "(أ. ب.)"، التي عند إفراغ حمولتها وجعلها رهن إشارة المؤمن لها وجد بها خصاص، كما يتضح من شواهد وزن البضاعة عند الإفراغ، مما استلزم من المستأنفات، احتراماً لالتزاماتهن التعاقدية، أداء تعويض إجمالي للمؤمن لها قدره 114,497,47 درهم.

حيث بمقتضى مقالها الافتتاحي للدعوى و الطلب الاضافي بعده التمسست الطاعنات سماع الحكم على الناقل البحري المستأنف عليه حاليا بأدائه لها مبلغ التعويض المترتب عن الخصاص تضاف إليه مصاريف تصفية.

وبمقتضى مذكرته تمسك الناقل البحري بمجموعة من الدفوع من جملتها دفعا اساسيا بعدم اختصاص القضاء المغربي لوجود شرط التحكيم، مستدلا في دفعه على المادة 8 من سند الشحن.

وبعد تبادل الردود أدرجت المحكمة التجارية الملف للمداولة حيث اصدرت بشأنه بتاريخ 10/03/2020 حكما بعدم قبول طلب المستأنفات حاليا. فاستأنفته الطاعنات مستندة على أن المستأنفات تقدمت بمقال رام إلى استرجاع تعويض التأمين في إطار اتفاقية الأمم المتحدة لنقل البضائع عن طريق البحر المعروفة بقواعد هامبورغ لسنة 1978 و من ثمة يكون القضاء التجاري المغربي ذو الاختصاص الأصيل للبت في طلبها. ومن جهة لتبرير زعمه تمسك المستأنف عليه بمقتضيات المادة 8 من سند الشحن مؤكدا مطابقتها لقانون المسطرة المدنية بخصوص صحة إسنادها اختصاص البت في النزاع عن طريق سلوك مسطرة التحكيم. والحال، أن ما تمسك به الناقل البحري عديم الأساس القانوني أو الواقعي. ذلك أنه من جهة فإن الطاعنات اجنبيات عن كل شروط النقل التعاقدية التي لا تلزم الا طرفيه وهما الشاحن و الناقل ولا تتعداهما إلى الأغيار. و من جهة أخرى، فضلا عن عدم إمكانية اثارة الدفع بعدم الاختصاص في مواجهة المستأنفات باعتبارها اجنبيات على شروط تعاقدية لم تبرمها، لم تطلع عليها ولم توافق عليها كذلك صراحة، فإنها تذكر المستأنف عليه بالاطار القانوني لدعواهن وهو اتفاقية هامبورغ لسنة 1978. وانه عوض الإحالة على مقتضيات الفصل 319 من قانون المسطرة المدنية، كان حريا بالمستأنف عليها وكذا الحكم المستأنف الرجوع لمقتضيات المادة 22 من اتفاقية هامبورغ التي أكدت على أنه لا يجوز للناقل الاحتجاج بشرط التحكيم اتجاه حامل السند الحائز له بحسن نية إذا لم يتضمن ملاحظة خاصة تنص على إلزامه بهذا

الشرط. وفي قضية الحال، فإن سند الشحن لئن تضمن شرط اللجوء لمسطرة التحكيم إلا أنه بالمقابل لم يتضمن أي ملاحظة خاصة بإلزام حامل سند الشحن حسن النية بشرط التحكيم. ومن ثمة يكون ما تمسك به الناقل البحري عديم الأساس القانوني. كذلك، ليس من التكرار في شيء تذكير المدعى عليه بأن طرفي عقد النقل البحري هما الشاحن والنقل البحري دون غيرهما، كما يتضح من خلال المادة 206 من قانون التجارة البحرية وكذا الفقرة 1، 3 و 6 من المادة 1 من اتفاقية هامبورغ. وأن المرسل إليه حامل السند ليس طرفا في عقد النقل البحري، ومن ثمة لا يمكن اطلاقا مواجهته بما ارتضاه واتفق عليه طرفي العقد وهما الشاحن و الناقل البحري خصوصا أن مسند الشحن غير مزيل بتوقيع المرسل إليه، حتى يتم إلزامه ومواجهته بمضمونه. فضلا عما سلف، فإنه تليق الإشارة أنه لئن كان الأصل أن قواعد الاختصاص المكاني عكس الاختصاص النوعي، ليست من النظام العام بحيث يمكن للأطراف الاتفاق على مخالفتها، فإن الأمر خلاف ذلك في مادة القانون البحري. وأن كل شرط مدرج بتذكرة شحن يرمي إلى مخالفة قواعد الاختصاص الوطنية يكون باطلا وعديم الأثر. وجاء في قرار محكمة النقض رقم 677 بتاريخ 20/11/1976 منشور بمجلة القضاء القانون العدد 130، في قضية مماثلة ما يلي: " حيث انه إذا كان من المسلم حسب قواعد الاختصاص المحلي طبقا للفصلين 23 و 25 من قانون المسطرة المدنية والتي ليست من النظام العام لأن طرفي النزاع يمكن لهما أن يتفقا على خلافه، فإن العمل خلاف ذلك إذا كان الأمر يتعلق بالنقل عن طريق البحر، فقد نص الفصل 264 من قانون التجارة البحرية أنه يعد باطلا وعديم المفعول كل شرط أدرج في تذكرة الشحن تكون الغاية منه مخالفة قواعد الاختصاص. وبمقتضاه فإن محكمة الرباط حينما قضت بعدم اختصاصها للنظر في النازلة اعتمادا على الفصل 33 الوارد بتذكرة الشحن، تكون بذلك خالفت مقتضيات الفصل 264 من قانون التجارة البحرية وعرضت حكمها بسبب ذلك للنقض " وأن تلك هي وضعية قضية الحال، بحيث أن الاستجابة لزعم المستأنف عليه واعتماده بالقول بصحة إسناد الاختصاص البت في النزاعات الهيئة تحكيمية بلندن، يشكل في ذاته خرقا لما تضمنته المادة 264 من قانون التجارة البحرية. وأنه من الثابت أن المستأنفات تقدمت بمطالبها في إطار اتفاقية هامبورغ التي بمقتضى مادتها 21، خولت المدعي حق اقامة الدعوى أمام محكمة ميناء التفريغ. وعملا بأحكام المادة 23 من نفس الاتفاقية فإن كل شرط يرد في عقد النقل يكون مخالفا بشكل مباشر أو غير مباشر لأحكام هذه الاتفاقية ويعتبر باطلا وعديم الأثر إن كان من شأنه مخالفة أحكام اتفاقية هامبورغ والتي تندرج ضمنها قواعد الاختصاص. وفي قضية الحال، فإنه من شأن أعمال شرط الاختصاص المتمسك به مخالفة وخرق قواعد اتفاقية هامبورغ بشأن الاختصاص خصوصا أنه من شأن تطبيق الشرط المذكور تطبيق قواعد القانون الانجليزي في النزاع البحري بدلا من أحكام اتفاقية هامبورغ، الأمر الذي يشكل مخالفة صريحة لقواعد الاختصاص. وأن محكمة الحال، في غنى عن تذكيرها بقراراتها المتواترة في الموضوع.

لهذه الأسباب

فهي تلتزم بإلغاء الحكم المستأنف فيما قضى به من عدم قبول طلب الطاعنات. وبعد التصدي الحكم على المستأنف عليه بأدائه لفائدة المستأنفات حاليا، مع الفوائد القانونية من تاريخ الطلب 114.497,47 درهم، من قبل الأسباب المفصلة في مقالهن الافتتاحي للدعوى. وتحمل المستأنف عليه الصائر. وارفقت مقالها بنسخة من الحكم المستأنف وأصل طي التبليغ.

واجاب المستأنف عليه بمذكرة جوابية مع استئناف فرعي مؤداة عنه الرسوم القضائية بتاريخ 07/03/2022 أن الحكم المستأنف قضى بعدم قبول طلب المؤمن البحري لوجود شرط التحكيم المنصوص عليه في البند 8 من سند الشحن. وأن المؤمن التمس إلغاء هذا الحكم وذلك لكون المؤمن له الذي حل محله أجنبي عن شروط النقل التعاقدية التي لا تلزم إلا الشاحن والناقل. كما أفاد كذلك على أن النزاع تحكمه مقتضيات هامبورغ لسنة 1978، وبالتالي فإنه لا يمكن اللجوء إلى مقتضيات المادة 319 من قانون المسطرة المدنية المحتج بها من طرف السيد قاضي الدرجة الأولى. وأنه في هذا الصدد، اعتبر بأن مقتضيات المادة 22 من هاته الاتفاقية، نصت على أنه لا يجوز للناقل الاحتجاج بشرط التحكيم اتجاه حامل السند الحائز له بحسن النية. وأنه مادام أن سند الشحن لم يتضمن أية ملاحظة في هذا الصدد، فإنه لا يمكن تطبيق شرط التحكيم على المرسل اليه الذي حل محله المؤمن البحري. وأن المؤمن لها شركة (C. G). تعتبر في النزاع الحالي متعلقة للبضاعة وحاملة السند الشحن. وأن هذا السند نص على ما يلي: "To Be Used With Charter party أي ما مفاده أن السند يستعمل وفق الشروط المنصوص عليها في مشاركة الإيجار. وأن الشروط المضمنة بمشارطة الإيجار تم التنصيص عليها بوثيقة الشحن تحت عنوان: "Conditions of carriage" أي شروط النقل. وأنه بالرجوع الى هاته الشروط المضمنة بوثيقة

الشحن ، يتجلى أن البند 8 منها نص على ما يلي : " ARBITRATION "

> .All Dispute Arising Out Of This Bill Of Lading Shall Be Arbitred At London /8