

**Transport maritime de
marchandises en vrac : la freinte
de route doit être déterminée par
expertise en fonction des
circonstances du voyage et non
d'un usage judiciaire (CA. com.
Casablanca 2020)**

Identification			
Ref 68906	Juridiction Cour d'appel de commerce	Pays/Ville Maroc / Casablanca	N° de décision 1396
Date de décision 20200618	N° de dossier 2019/8232/3102	Type de décision Arrêt	Chambre
Abstract			
Thème Transport, Commercial		Mots clés Usage portuaire, Transport maritime, Responsabilité du transporteur, Preuve de l'usage, Perte de poids, Marchandises en vrac, Freinte de route, Expertise judiciaire, Détermination du taux de freinte, Contrat de transport, Calcul de l'indemnisation	
Base légale		Source Non publiée	

Résumé en français

En matière de responsabilité du transporteur maritime pour manquant à la livraison, le tribunal de commerce avait condamné le transporteur à indemniser l'assureur subrogé dans les droits du chargeur, tout en appliquant une franchise pour carence de route fondée sur un taux usuel de 1% consacré par sa jurisprudence. La cour était saisie de la question de savoir si la carence de route, cause d'exonération du transporteur, doit être fixée par référence à un usage judiciaire constant ou si elle relève d'un usage commercial spécifique à chaque transport, nécessitant une expertise technique.

La cour d'appel de commerce censure le raisonnement du premier juge en rappelant que l'usage, en tant que source de droit, ne saurait être établi par la jurisprudence, qui n'en est qu'un interprète. Elle retient que la détermination du taux de freinte de route admissible doit résulter d'une appréciation in concreto, tenant compte de la nature de la marchandise, des conditions du voyage et des opérations de manutention.

Faisant droit aux conclusions de l'expertise judiciaire qu'elle a ordonnée, la cour fixe le taux de perte admissible et juge le transporteur responsable du manquant excédant ce seuil. Elle précise en outre que l'indemnisation doit être calculée sur la base de la valeur réelle de la marchandise, telle qu'établie par les factures, et non sur la valeur assurée.

Par conséquent, la cour accueille partiellement l'appel principal, modifie le jugement en augmentant le montant de l'indemnité, et rejette l'appel incident du transporteur.

Texte intégral

وبعد المداولة طبقا للقانون.

في الشكل :

حيث تقدمت الطاعنات بواسطة نائبيها بمقال مسجل ومؤدى عنه بتاريخ 28/05/2019 تستأنف بمقتضاه الحكم الصادر عن المحكمة التجارية بالبيضاء بتاريخ 2/4/2019 حكم عدد 3323 ملف تجاري عدد 1519/8218/2019 والقاضي بأداء المدعى عليه للمدعيات مبلغ 350180,77 درهم مع الفوائد القانونية والصائر.

وحيث تقدم ربان الباخرة بواسطة نائبه باستئناف مثار مؤدى عنه بتاريخ 11/7/2019 يستأنف بمقتضاه الحكم أعلاه.

حيث سبق البت بقبول الاستئناف الاصيلي و المثار بمقتضى القرار الصادر بتاريخ 30/09/2019 تحت عدد 748.

في الموضوع :

حيث يستفاد من وقائع النازلة ووثائقها والحكم المطعون فيه أن المستأنفات تقدمت بواسطة نائبيها بمقال افتتاحي مسجل ومؤدى عنه بتاريخ 22/01/2019 ومقال إضافي مؤداة عنه الرسوم القضائية

بتاريخ 26/2/2019 تعرض خلالهما أنها أمنت نقل حمولة من الصوجا على ملك مؤمنتها شركة (ع. س.) وأن الحمولة تم نقلها على متن الباخرة المدعى عليها، وأنه قد تبين عند تفريغ حمولتها أنه لحقها خصاص أثناء الرحلة البحرية وأنها تلتبس لذلك الحكم على المدعى عليه بأدائه لها المبالغ المؤداة من طرفها لفائدة المؤمن لها والمحددة في 1.119.471,37 درهم الذي يشمل أصل الخسارة ومصاريف تصفية الخصاص مع الفوائد القانونية والنفاز المعجل والصائر.

وبناء على جواب المدعى عليه بمذكرة أثار خلالها مجموعة من الدفوع من بينها أن الخصاص المسجل على البضائع يندرج في إطار الضياع الطبيعي للطريق الذي يعفيه من المسؤولية.

وبعد انتهاء الإجراءات المسطرية صدر الحكم المطعون فيه فاستأنفته الطاعنات مستندة على أن العرف لئن كان قد استقر على إعفاء الناقل من المسؤولية عن الخصاص إلا أن هذا الإعفاء مشروط بتوفر معطيات لم تكن محكمة الدرجة الأولى ملمة بها أو على الأقل لا يمكن ان تستشفها من وثائق الملف.

وأن المحكمة لم تكن على علم لا بخصائص البضاعة ولا بطريقة نقلها ولا بالعوامل الجوية أو الظروف المحيطة بعملية النقل نفسها من شحن أو إفراغ. وأن الأحكام لا تبني على الفرضيات ولا على معطيات

لا تتضمنها وثائق الملفات المعروضة. وأن الحكم المطعون فيه بتعليقه قد سار في اتجاه مناقض ومخالف تماما للتوجه الحديث للقضاء التجاري المغربي بخصوص عجز الطريق وكيفية تحديد نسبته، بل ويشكل تراجعا وانقلابا على التوجه الحديث، كما أنه رجع ليؤسس

لقاعدة قديمة محاولا بعث الروح فيها من جديد ويحن إليها الناقلون البحريون تتمثل في جعل القضاء مصدرا للعرف. وأن الاستفادة من عجز الطريق تبقى رهينة ومشروعة بما استقر عليه وأقره العرف البحري واعتبره يدخل في مفهوم عجز الطريق وأن الموقف الثابت والراسخ لقضاء محكمة الاستئناف التجارية بانتداب خبراء يقصد به التأكد من أن خصاصا معيناً يدخل في عجز الطريق من عدمه. لذلك فالطاعنات تلتزم بالحكم على المستأنف عليه بأدائه لفوائدها المبلغ المحدد في مقالها مع الفوائد القانونية والصائر، مرفقة مقالها بنسخة طبق الأصل من الحكم المستأنف.

وأجاب المستأنف عليه بمذكرة جوابية مرفقة باستئناف مثار مؤداة عنه الرسوم القضائية بتاريخ 18/07/2019 جاء فيها أن الاستئناف منكب على نقطة واحدة ألا وهي كون الحكم المستأنف اعتمد على فرضية أن البضاعة المنقولة بحسب طبيعتها تعرف نقصانا في الوزن وأن هذا من شأنه أن يبرز تجاهلها للواقع ولبعض الحقائق الثابتة التي لا يمكن أن ينزاع فيها كل من له صلة بالنقل البحري وأن من جملة هذه الحقائق أنه كيفما كانت نتيجة الخصاص وكيفما كانت نسبته، فإنها تعود حتما إلى عوامل لا يتحكم فيها الربان وهي كلها خارجة عن إرادته وبالتالي مسؤوليته . وأن البضاعة تشحن داخل عنابر مغلقة بالرصاص ويتم قفلها عند الشحن مع وضع أختام رصاصية، كما أنه لا يمكن فتحها إلا بحضور الأطراف المعنية بالأمر وبعد كسر هذه الأختام أي عند الشروع في عملية الإفرغ بميناء التفريغ وأنه يستحيل اجتناب خصاص يرجع سببه إلى الربان أو الناقل البحري. وأنه على الأقل ينبغي تصور نوعية الخطأ الذي يمكن ان يرتكبه الربان ويؤدي إلى هذا الخصاص، سيما وانه لم يعد يتحكم في البضاعة نظرا لما وقع توضيحه أعلاه أي كونها توجد داخل عنابر مغلقة بالرصاص. وأنه قبل اتهام الربان ينبغي إبراز العناصر التي يمكن أن تؤدي الى الخصاص والمشار إليها في الفصل 461 من مدونة التجارة. وأنه بالإضافة إلى العوامل الطبيعية، فإنه توجد عوامل أخرى لا يد للربان فيها ألا وهي وبصفة خاصة عمليات الشحن وعمليات الإفرغ وأن العنصر الأساسي الذي ينتج عنه الخصاص هو كون البضاعة غير مغلقة داخل أكياس تحميها وكونها في حالة خليب وأنه لا يجب كذلك أن يغيب عن الذهن أن هذه البضاعة معرضة للإتلاف والضياع نظرا لكونها تخضع لإجراءات متعددة ومن جملتها : الشحن بمقر الشاحن على ظهر شاحنات و النقل البري ما بين مقر البائع وميناء الشحن و عملية إفرغ الشاحنات و إعادة الشحن على ظهر الباخرة و عملية النقل البحرية من ميناء الشحن إلى ميناء الإفرغ و إجراء الإفرغ بميناء الإفرغ مع إعادة الشحن على ظهر الشاحنات وما يترتب عن ذلك من تشتيت وتصاعد الغبار بالنسبة لكل عملية من هذه العمليات، بالإضافة إلى الكسور العادية والتجفيف.

وأن شركات التأمين المدعية لا تتجاهل البيانات السالفة الذكر لكنها تحاول التأثير على القضاء من أجل الإثراء على حساب الناقل البحري ومعتمدة على آراء ناتجة عن خبراء تابعين لها ويخضعون لتعليماتها ويتلقوا أجرهم منها. وأن التجربة الفعلية أثبتت الحقائق السالفة الذكر وأثبتت عدم صلاحية تعيين هؤلاء الأشخاص كخبراء فنيين مع أنهم لا يتوفرون على شروط النزاهة والموضوعية والحياد وأن شركات التأمين تريد أن تعطي لنفسها خبرة ومعرفة مع عدم الاعتراف للقضاء بأنه هو الذي تتوفر فيه شروط الحياد والنزاهة والمعرفة والخبرة وأن الحكم الابتدائي قد حلل مقتضيات المادة 461 من مدونة التجارة معتمدا في ذلك على تجربة قضائية طويلة وعلى عوامل ثابتة ومؤكدة.

ومن حيث الاستئناف المثار، فإنه وخلافا لما جاء في تعليل الحكم فإن نسبة ضياع الطريق تفوق

ما تم اعتماده في الحكم لأن نسبة الخصاص لا تتعدى 0,13 % وليس نسبة 1,45 % التي اعتمدها الحكم. وأنه اعتبارا لما تقدم فإن نسبة الخصاص لا تصل إلى 1 % مما يليق معه إلغاء الحكم فيما قضى به من أداء وبعد التصدي التصريح برفض الطلب. و التمس نظرا لكون نسبة الخصاص أقل من 1 % تأييد الحكم الابتدائي جزئيا مع تعديله والتصريح برفض الطلب.

وبناء على القرار التمهيدي الصادر عن هذه المحكمة بتاريخ 30/09/2019 تحت عدد 748 والقاضي بإجراء خبرة تقنية عهد بها للسيد نور الدين (ع).

وبناء على القرار الصادر بتاريخ 31/10/2019 والقاضي بعدم قبول طلب التجريح المقدم في مواجهة الخبير المنتدب.

وبناء على رجوع استدعاء هذا الاخير بملاحظة أنه انتقل من العنوان، تقرر استبداله بالسيد عبد اللطيف (م.) الذي أودع تقريره بكتابة ضبط هذه المحكمة وخلص فيه أن البضاعة موضوع سندات الشحن عبارة عن كوك الصوجا وأن وزنها 20538.170 طن، وأنه تم تفريغها بميناء الدار البيضاء بوزن 20243.84 طن وأن قيمة البضاعة طبقا لشهادة التأمين بمبلغ 84950000 درهم وأن قيمتها حسب فواتير البيع 7275030.58 دولار أمريكي ، وأن الضياع بميناء التفريغ هو 294.330 طن. وأفاد الخبير أن نسبة عجز الطريق هي 0.90 في المائة 184.843 طن وبالتالي فإن النقص في البضاعة 109.487 طن، وأن قيمة الطن المتري طبقا لفاتورة البيع هي بمبلغ 3503.87 درهم/طن ، وبالتالي فإن التعويض المستحق قدره 383.628.21 درهم .

وبناء على مذكرة شركات التأمين بعد الخبرة والتي جاء فيها أن الخبير القضائي أكد أن نسبة الخصائص الممكن التسامح بشأنها لا يمكنها بحال أن تتجاوز 0,90 % و أن الخصائص اللاحق بالشحنة تجاوز ما اعتبر الخبير القضائي مما يمكن التسامح بشأنه. وأنه بغض النظر عن نسبة الخصائص جد مرتفعة التي اعتبر الخبير القضائي أنها تدخل في عجز الطريق ، فإنه متى لم يثبت الناقل البحري أن الخصائص مرده عجز الطريق ، فإن مسؤوليته تكون كاملة عن مجموع الخصائص ، على اعتبار أنه قصر في حراسة الشحنة . وأن القرينة القانونية للمسؤولية المفترضة عن كامل الخصائص تجد مجال تطبيقها في الفقرة 2 من المادة 461 من مدونة التجارة وتجد مجال تطبيقها الواسع من حيث تنصيبها على عدم جواز التمسك بتحديد المسؤولية إذا ثبت أن النقص الحاصل لم ينشأ عن الاسباب التي جرى التسامح بشأنه . وأن الخبير القضائي حدد نسبة الخصائص الذي يدخل في عجز الطريق بالنسبة لنفس شحنة الملف الحالي و لرحلة ابحار مشابهة في 0,30 % وأن الملف الذي حدد فيه عجز الطريق في 0,30 % مدرج بنفس جلسة يومه لدى نفس المستشارية المقررة للملف الحالي تحت عدد 3082/8232/2019 و خلافا لما ضمنه الخبير القضائي في تقرير خبرته و لتبرير النسبة المرتفعة جدا التي حددها كعجز للطريق فإن الخبير القضائي عزی ذلك لمدة التخزين بدون وزن بمخازن شركة مرسى ماروك و الحال أن الشحنة يتم وزنها بالموازاة لتفريغها وذلك قبل ايداعها بالمخازن و من ثمة يكون الخصائص قد لحقها خلال الرحلة البحرية و ليس بعد تخزينها وأنه جدلا لأن كان السبب في ارتفاع نسبة عجز الطريق مرده بقاء الشحنة مخزنة لمدة 4 أشهر فإنه يخق التساؤل عن السبب في عدم تفرقة الخبير القضائي بين الجزء من الشحنة الذي أفرغ مباشرة و تحديد نسبة العجز بشأنه و الجزء الاخر الذي حدد له نسبة 0,9 % كعجز طريق ، وأن الخبير القضائي خطأ لم يحتسب التعويض المستحق للعارضات على أساس قيمة التأمين التي على أساسها تم أداء تعويض التأمين ، كما أنه لم يحتسب أيضا مصاريف تصفية الخصائص المحددة في مبلغ 4000,00 درهم . باعتماد القاعدة الثلاثية و اعتبارا للقيمة المؤمن عليها التي على اساسها تم أداء تعويض التأمين ليكون المبلغ المستحق هو 452.860,24 درهم درهم محسوبا كالتالي :

$$(109.487 \text{ كلغ} \times 84.950.000,00 \text{ درهم}) \% 20.538.170 = 452.860,24 \text{ درهم.}$$

أو باعتماد القيمة المؤمن عليها من نسبة الخصائص ، كما يلي :

$$84.950.000,00 \text{ درهم} \% 20.538,17 \text{ طن متري} = 4.136,20 \text{ درهم للطن المتري} .$$

$$4.136,20 \text{ درهم} \times 109.487 \text{ طن متري} = 452.860,24 \text{ درهم} .$$

و التمسست الطاعنات التصريح بان الخصائص اللاحق بالشحنة يتجاوز ما يمكن التسامح بشأنه و من ثمة اعتباره لا يدخل في عجز الطريق وإنما مرده إهمال و تقصير المستأنف عليه مما يتعين معه تحميله كامل المسؤولية عنه و الحكم وفق مقال العارضات بالطنع بالاستئناف و تحميل المستأنف عليه الصائر واحتياطيا الحكم على المستأنف عليه بادائه الفوائد القانونية من تاريخ الطلب و الصائر و مبلغ 218.132 درهم الممثل لمقابل الخصائص باعتبار قيمة التأمين و اعمال القاعدة الثلاثية في احتساب التعويض مضافا إليه مبلغ 4000 درهم كصائر تصفية الخصائص و تحميل المستأنف عليه الصائر. و ارفقت مذكرتها بصورة تقرير خبرة أنجزها الخبير القضائي في نفس تاريخ انجاز خبرة قضية الحال .

و بناء على مذكرة المستأنف عليه بعد الخبرة و التي جاء فيها أن التقدير الذي انتهى اليه الخبير يتنافى مع مجموعة من التقارير الموضوعة أمام نفس المحكمة و مع ما سبق له أن اقترحه بنفسه في ملفات متعددة ذلك انه من اجل ابراز الخطأ الجسيم الذي وقع فيه

و المتناقض مع اخلاقيات الخبراء المعهودة يكفي التذكير بنتائج خبرات انجزت بالنسبة لنفس البضاعة تقرير الخبير عبد العالي (و.) الموضوع في الملف رقم 4706/8232/2015 الراجح أمام محكمة الاستئناف التجارية بالدار البيضاء ذلك أن النسبة المقترحة بلغت 1,50 في المائة و تقرير الخبير السيد نور الدين (ع.) الموضوع في الملف رقم 6089/8232/2015 الراجح أمام محكمة الاستئناف التجارية بالدار البيضاء ذلك أن النسبة المقترحة بلغت 1,25 في المائة وأنه بالنسبة لمحكمة الاستئناف التجارية بالدار البيضاء فإن العارض يشير الى القرار الصادر عنها بتاريخ 17/11/2015 في الملف رقم 5762/5232/2014 يتضمن التعليل الآتي : " وحيث اسفرت نتائج الخبرة المأمور بها من طرف هذه المحكمة لتحديد نسبة الخصاص اللاحق بالبضاعة المنقولة في 0,6821 % وتحديد نسبة الخصاص الطبيعي في النازلة في 1 % و هو ما تكون معه نسبة الخصاص اللاحق بالبضاعة تدخل في نسبة الخصاص الطبيعي ."

وأنه كخبير لا يمكنه أن يجهل الاجراءات المتعددة التي تتعرض لها البضاعة منذ شحنها بمقر البضائع الى غاية افرانها بميناء الافراغ . وأن فرص الضياع تتكرر كلما تكررت عمليات شحن او افران او نقل ذلك أنها تتسبب في تشتيت و تصاعد الغبار بالاضافة الى الكسور العادية و التجفيف وأنه فيما يخص الحبوب بصفة خاصة والتي لم توضع داخل أكياس فإن التجربة دلت على وجود نسبة خصاص فعلية تتراوح ما بين 2 و 5 في المائة يستحيل اجتنابها وذلك كيفما كانت الاحتياطات و التدابير الممكن اتخاذها وأن مادام الامر يتعلق بمسألة تخضع للعرف فإنه يرجع للقضاء وحده تحديد هذا العرف ولا دخل للخبراء أو للاطراف فيه . وأنه إن كانت المادة 5 تجعل مسؤولية الناقل مفترضة فإن نفس المادة جعلت تلك المسؤولية منتفية إذا أثبت الناقل أنه اتخذ جميع الاحتياطات لمنع وقوع الضرر أو الخصاص وأن العارض اثبت أيضا أن العنابر بقيت مختومة منذ شحن البضاعة الى حين وصول الباخرة إلى ميناء الافراغ مما يجعل مسؤوليتها منتفية عن الخصاص المسجل و كذا عن النسبة التي لا تدخل في عجز الطريق و أنه يلتمس الامر بارجاع المهمة للخبير السيد (م.) من اجل اعتماده هذه الوثائق في انجاز الخبرة أو الامر باجراء خبرة مضادة و تعيين خبير جديد مع ادراج هذه النقطة ضمن مهمته وأن المؤمنات تؤمن البضاعة مع تطبيق نسبة اعفاء يتحملها المرسل اليه محددة في 0,12 % من مجموع الحمولة وأن الخبير طبق نسبة عجز الطريق وحددها في 0,90 % إلا أنه عند تحديد مبلغ التعويض الواجب عن الجزء الذي تجاوز نسبة عجز الطريق يلاحظ أنه لم يخصم نسبة الاعفاء التي تستفيد منها المؤمنات في اطار عقد التأمين و المحددة في 0,12 % من قيمة مجموع الحمولة، مما أضر بمصالح العارض الذي يلتمس لذلك من المحكمة أن تطبقها في تحديد التعويض أو ارجاع المهمة للسيد الخبير من اجل اعادة عملياته الحسابية وفقها .

وبناء على اعتبار القضية جاهزة للبت وحجزها للمداولة للنطق بالقرار بجلسة 19/03/2020 تم تمديدها لجلسة 18/06/2020 .

محكمة الاستئناف

في الاستئناف الاصيلي :

حيث نعت الطاعنات على الحكم عدم مصادفته الصواب لاعتماده نسبة 1 % لاعفاء الناقل من المسؤولية بعله أن الخصاص المسجل وحدودها يندرج في إطار الضياع الطبيعي للطريق.

وحيث إنه وبخصوص السبب المثار حول الضياع الطبيعي للطريق ، فالثابت قانونا وقضاء أن العرف وخلافا لما ذهب إليه الحكم المستأنف وباعتباره مصدرا رسميا من مصادر القانون لا يمكن إثباته عن طريق الاجتهاد القضائي والذي يعتبر مصدرا غير رسمي للقانون، وبالتالي أقل درجة من العرف، هذا فضلا على أن التحديد الذي اعتمده الحكم المستأنف للقول بإعفاء الناقل من المسؤولية بالنظر لكون نسبة الخصاص الحاصل تقل عن 1 % غير مبرر قانونا ، خاصة و انه اعتمد فقط على الاجتهادات القضائية المتواترة لمحكمة البداية والخبرات المنجزة في نزاعات مماثلة دون أن يستند في هذا الإطار على تقارير صادرة عن خبراء مختصين في الميدان البحري والذين لهم من الدراية والمعرفة في هذا المجال لتحديد النسبة المعقولة انطلاقا من ظروف النقل الخاصة بكل رحلة على حدى ونوعية البضاعة المنقولة والاليات المستعملة في الإفراغ.

وحيث إن العمل القضائي لمحكمة النقض اعتبر أن عرف ميناء الوصول المحدد لنسبة عجز الطريق بالنسبة لمادة تتعرض بطبيعتها

لنقص في الوزن أو الحجم بمجرد نقلها يختلف من رحلة بحرية الأخرى بحسب نوعية البضاعة المنقولة وطبيعتها والمسافة الفاصلة بين مينائي الشحن والإفراغ والمدة التي تستغرقها الرحلة البحرية ووسائل الشحن والإفراغ المستعملة وغيرها من المؤثرات التي قد تؤدي إلى تضائل طبيعي في وزن أو حجم البضاعة والتي على ضوءها تتقرر نسبة الضياع التي تكون هي عرف ميناء الوصول بالنسبة لرحلة بحرية معينة والرحلات المماثلة دون غيرها من الرحلات البحرية الأخرى ، وهذه الأمور يتعين على المحكمة إبرازها ولا يسوغ لها الاكتفاء بالقول بأن المحكمة تطبق العرف الذي كرسه الاجتهاد القضائي، وبأن عبء الإثبات يكون النسبة المعتمدة لا تدخل ضمن العرف يقع على المؤمنات بل أن المحكمة تبقى ملزمة بإجراء التحريات اللازمة الموصلة لعرف ميناء الوصول الجاري به العمل من أجل تحديد نسبة الضياع المتسامح بشأنه بخصوص الرحلات البحرية المماثلة للرحلة موضوع النزاع. (قرار عدد 491 صادر بتاريخ 03/05/2012 ملف عدد 671/2011).

وحيث أصدرت المحكمة في هذا الإطار قرارها التمهيدي المشار إليه أعلاه من أجل إجراء خبرة قصد تحديد نسبة الخصاص الذي يدخل ضمن القدر المتسامح بشأنه في عرف ميناء الوصول ، وأن الخبير المعين السيد عبد اللطيف (م.) حدد نسبة العجز المسجلة على البضاعة وقت الإفراغ كما حدد النسبة التي تدخل في القدر المتسامح بشأنه بخصوص الرحلة موضوع النزاع في 0,90 % من الوزن الإجمالي للحمولة وحدد التعويض المستحق على النسبة الزائدة في مبلغ 383.628,21 درهم وذلك انطلاقا من طبيعة البضاعة المنقولة والتي هي عبارة عن كوك الصوجا تم نقلها في السفينة وعرفت عمليات إفراغ مباشر تمت في ظروف حسنة وأيضا اعتبارا الوسائل الإفراغ المستعملة.

وحيث إنه وبالرجوع إلى تقرير الخبرة تبين أن الخبير قد اطلع على الوثائق المتعلقة بالرحلة البحرية وحدد كيفية شحن البضاعة بميناء سان لورينزو بالارجنتين وتاريخ مغادرة الباخرة الميناء وحدد تاريخ انطلاق الشحن وانتهاء عملية التفريغ ومدته وأشار في تقريره أن الرحلة وعملية التفريغ تمت في ظروف حسنة. كما أن الخبير وانطلاقا من طبيعة مهمته كخبير تقني متخصص في مجال النقل البحري والمعاملات داخل الميناء حدد نسبة العجز المعمول بها بالميناء انطلاقا من طبيعة البضاعة وظروف نقلها والتي تمت في ظروف حسنة وأيضا اعتمادا على وسائل النقل المستعملة في التفريغ عند الوصول وكذا الوسائل التي استعملت لوزن الشاحنات قبل خروجها المباشر من الميناء.

وحيث أنه فضلا على ذلك فالأمر يتعلق ببضاعة تم إفراغها وسلمت للمرسل إليه وبالتالي فتحديد نسبة العرف يتأتى للخبير انطلاقا من الوثائق ومن تجربته كشخص مهني متخصص ومن معرفته المهنية في هذا المجال بالنسبة للرحلات المماثلة.

وحيث يترتب على ذلك أن الناقل يستفيد من قرينة التسليم المطابق المبرر لأعفائه من المسؤولية لغاية نسبة 0,90 % فقط من الوزن الإجمالي للبضاعة أما النسبة الزائدة وفي غياب ما يثبت اتخاذه الاحتياطات اللازمة أثناء النقل والإفراغ فإن مسؤوليته تبقى قائمة عملا بمقتضيات المادتين 4 و 5 من اتفاقية هامبورغ.

وحيث إنه وبخصوص تمسك الناقل البحري بأن نسبة عجز الطريق التي توصل إليها الخبير تتنافى مع ما سبق للخبير نفسه أن اعترف في ملفات متعددة ، وكذا تمسك شركات التأمين بأن نسبة الخصاص الممكن التسامح بشأنه و المقترحة من الخبير جد مرتفعة بالمقارنة مع ما حدده الخبير نفسه لنفس شحنة الملف الحالي و لرحلة ابحار مشابهة في 0,30 % مردود ذلك أنه لكل رحلة بحرية ظروف وملابسات تختلف من رحلة الى اخرى و تتداخل فيها معطيات ووسائل الشحن و الإفراغ المستعملة و غيرها من المؤثرات التي تخص كل رحلة بحرية و التي حددها الخبير في تقريره المفصل أعلاه .

وحيث إنه خلافا لما تمسكت به شركات التأمين بأن الخبير اخطأ عند احتسابه التعويض المستحق لها على أساس فاتورة الشراء و ليس على أساس قيمة التأمين فإن التأمين يجب أن يكون حسب القيمة الحقيقية للبضاعة ولا سبيل لتحميل الناقل البحري تعويضا يفوق القيمة الفعلية للبضاعة المنقولة المثبتة بفواتير البيع .

وحيث يتعين اعتبارا لما سبق التصريح باعتبار الاستئناف جزئيا و الغاء الحكم المستأنف و الحكم من جديد على الناقل البحري بأداءه

للطاعنات مبلغ 383.628,21 درهم اضافة الى مبلغ 4000 درهم عن تسوية العوار .

وحيث يتعين الحكم بالفوائد القانونية من تاريخ هذا القرار .

وحيث يتعين جعل الصائر بالنسبة .

في الاستئناف المثار :

حيث يعيب الطاعن على الحكم المستأنف اعتباره لمسؤولية الربان عن خصاص بنسبة 0,45 % من كمية الضياع التي حددها الحكم في 1,45 % في حين أن هذه النسبة لا تتعدى 0,13 %.

وحيث إن السبب أعلاه تم الحسم فيه بعد أن أمرت المحكمة باجراء خبرة تقنية كما هو مفصل أعلاه و انتهى الخبير المعين بتحديد نسبة عجز الطريق في 0,90 % .

وحيث إنه استنادا لما ورد في الحثيات اعلاه يبقى الاستئناف المثار غير مرتكز على أساس ويتعين رده .

وحيث يتعين تحميل الطاعن الصائر باعتبار لما آل إليه طعنه .

لهذه الأسباب

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

في الشكل : سبق البت بقبول الاستئناف الاصيلي و المثار بمقتضى القرار التمهيدي الصادر بتاريخ 30/09/2019 .

في الموضوع : باعتبار الاستئناف الاصيلي جزئيا و تعديل الحكم المستأنف برفع المبلغ المحكوم به الى 383.628,21 درهم و مبلغ 4000 درهم عن صائر تسوية العوار و تأييده في الباقي و جعل الصائر بالنسبة ورد الاستئناف المثار و تحميل الطاعن الصائر.