

Transport maritime : La responsabilité du transporteur est engagée pour l'avarie des marchandises résultant d'un retard excessif dans la livraison (CA. com. Casablanca 2024)

| Identification | | | |
|--------------------------------------|---|--|-------------------------------|
| Ref 58351 | Jurisdiction Cour d'appel de commerce | Pays/Ville Maroc / Casablanca | N° de décision 5359 |
| Date de décision 20241104 | N° de dossier 2024/8238/4339 | Type de décision Arrêt | Chambre |
| Abstract | | | |
| Thème Maritime, Commercial | | Mots clés Transport maritime, Subrogation, Retard de livraison, Responsabilité du transporteur, Qualité à agir, Marchandise périssable, Indemnisation du préjudice, Droit d'évocation, Connaissance, Avarie de marchandise, Action de l'assureur | |
| Base légale | | Source Non publiée | |

Résumé en français

Saisi d'un appel contre un jugement ayant déclaré irrecevable pour défaut de qualité à agir l'action subrogatoire d'un assureur en réparation d'une avarie survenue lors d'un transport maritime, la cour d'appel de commerce se prononce sur la portée du mandat d'assurance. Le tribunal de commerce avait rejeté la demande au motif que l'assuré, n'étant pas partie au connaissement, était un tiers au contrat de transport et ne pouvait donc transmettre de droits à son assureur. L'appelant soutenait au contraire que son assuré, bien que non mentionné au connaissement, avait agi en qualité de mandataire du chargeur pour souscrire l'assurance, ce qui lui conférait un intérêt et une qualité à agir transmis par l'effet de la subrogation. La cour retient que la production d'un accord établissant que l'assuré a souscrit la police pour le compte du chargeur suffit à établir sa qualité à agir. Statuant par voie d'évocation, la cour engage ensuite la responsabilité du transporteur maritime en retenant qu'un retard de livraison excessif pour des denrées périssables constitue une faute, faute pour le transporteur de prouver avoir pris les précautions nécessaires à la préservation de la marchandise. En conséquence, le jugement est annulé et le transporteur est condamné à indemniser l'assureur de l'intégralité du préjudice, incluant la valeur de la perte et les frais d'expertise.

Texte intégral

وبعد المداولة طبقا للقانون.

حيث تقدمت الطاعنتان بواسطة نائبيهما بمقال مسجل و مؤدى عنه بتاريخ 29/07/2024 تستأنفان بمقتضاه الحكم الصادر عن المحكمة التجارية بالدار البيضاء بتاريخ 19/02/2024 تحت عدد 1881 ملف عدد 13677/8234/2023 الذي قضى في الشكل: بعدم قبول الطلب مع تحميل رافعه الصائر .

في الشكل:

وحيث قدم الاستئناف وفق صيغته القانونية صفة و أجلا و أداء فهو مقبول شكلا .

في الموضوع :

حيث يستفاد من وقائع النازلة ووثائقها و الحكم المطعون فيه أن المدعيات تقدمتا بواسطة نائبيهما بمقال مسجل و مؤدى عنه تعرضن خلاله أنهما أمنتا حمولة مكونة من فاكهة الكلمنتين لفائدة مؤمئتهما شركة M.F.B. المتصرفة لحساب شركة S.K.S. قصد نقلها على ظهر الباخرة ELBSPIRIT بمقتضى وثيقة الشحن عدد MEDUAG100567 و MEDUAG100921 و ذلك من ميناء أكادير في اتجاه ميناء SAINT PETERSBOURG بروسيا, و أن البضاعة التي كانت معبأة وسط حاويتي التبريد عدد SZLU9463781 و TCLU1101734 وقد تضررتا في مجملهما , و أن المدعية في هذا الصدد أنجزت خبرتين من طرف مكتب الخبرة E.S. أكدتا أن الضرر المسجل على البضاعة ناتج عن التأخير في الرحلة البحرية , مؤكدة أن عملية النقل هاته خاضعة لاتفاقية الأمم المتحدة لنقل البضائع عن طريق البحر المعروفة باتفاقية هامبورغ التي دخلت حيز التطبيق منذ شهر نونبر 1992 , و تطبيقا للمادة الخامسة من هاته الاتفاقية فإن مسؤولية المدعى عليهما ثابتة في النازلة الحالية , و أن المدعيتين و في إطار عقد التأمين الذي يربطهما و مؤمئتهما أديتا لهذه الأخيرة مبلغ 55.130,00 درهم , و أن من حقها الرجوع على الناقل البحري لأدائه المبالغ المفصلة كالاتي :

قيمة الضرر : مبلغ 55.130,00 درهم

صائر إنجاز البيان : 4943,20 درهم .

صائر الخبرة ما يعادل 1050 أورو : 11.571,00 درهم .

أي بما مجموعه : 71.644,20 درهم , ملتزمة الحكم على المدعى عليهما متضامين بأدائهما لفائدة المدعيتين مبلغ 71.644,20 درهم مع الفوائد القانونية من تاريخ الطلب و تحميل المدعى عليهما الصائر .

و بناء على طلب الإدلاء بوثائق المدلى به من طرف نائب الطرف المدعي بجلسة 15/01/2024 و المرفق بالوثائق التالية : أصل و ثقتي الشحن و أصل فاتورتين تجاريتين و أصلين لتقرير خبرتي منجزين من طرف مكتب الخبرة E.S. و نسختين من فاتورة أتعاب الخبرة و أصل رسالتي احتجاج و أصل شهادة التأمين و أصل بيانين لتسوية الخسائر و أصل وصلين للحلول .

و بناء على مذكرة جوابية مدلى بها من قبل شركة م.ك.م. بواسطة نائبيها بجلسة 12/02/2024 و التي تعرض فيها أنها لا تمثل المدعى

عليهما اللذين ليسا مستوطنين و لا موطنين لديها وفقا للقانون رقم 89.17 مما يقضي إخراجها من الدعوى , مضيعة أن وثيقة الشحن عدد MEDUAG100567 التي أدلى بها الطرف المدعي تربط الناقل و شركة س.ق.س. كمرسلة للبضاعة و شركة ر.ا. كمرسل إليها و لا تتضمن اسم M.F.B. كعموض لها عن الأضرار المزعومة بواسطة مؤمنتها التي حلت محلها في التعويض , فتبقى غريبة عن العقد و عديمة الصفة , و بالنسبة لسند الشحن عدد MEDUAG100921 فإنه يربط بين الناقل و شركة س.ق.س. كمرسلة للبضاعة و شركة ك.ل.ف.ك. كمتلقية للبضاعة أو مرسل إليها و لا وجود في العقد لشركة M.F.B. كمؤمن لها و تبقى صفتها مفتقدة في العقدين , و في الموضوع أوضحت المدعى عليها أن الحاويتين موضوع الدعوى قد تم شحنهما بميناء أكادير بتاريخ 19/12/2021 و تم إفرأغهما بميناء سان بترسبورغ بتاريخ 11/01/2022 أي أن مدة الرحلة هي 23 يوما و هي مدة جد معقولة حيث أصبحت البضاعة تحت عهدة متعهدي الميناء المذكور الذين لم يثبتوا أي ضرر أثناء الإفرأغ تحت الروافع و لا يوجد أي محضر معاينة صادر عنهم أبدوا فيه تحفظاتهم , مدلية في هذا الإطار بتقرير خبرة لنفس الخبير و نفس القضية متعلقة بالحاوية رقم TECLU111734 أثبت أن مدة الرحلة المحددة في 23 يوما مدة جد معقولة و لا يمكن أن تؤثر على البضاعة التي كانت تحت درجة حرارة تعاقدية تحميها من أي ضرر قد يكون سببا في تعفنها , وأن الضرر في الغالب يرجع إلى عوامل ما قبل الشحن منها عدم نضج البضاعة أو عدم احترام شروط التغليف و كلها لا تدخل في مسؤولية الناقل , أما بخصوص تقرير الخبرة المدلى به من قبل الطرف المدعي فإنه محرر باللغة الإنجليزية و كان عليه الادلاء بترجمته إلى اللغة العربية مما يبرر استبعاده , ملتزمة أساسا إخراجها من الدعوى بدون صائر و عند الاقتضاء من حيث الشكل التصريح بعدم قبول الدعوى لانعدام الصفة و احتياطيا في الموضوع الحكم برفض الطلب و تحميل رافعيته الصائر .

و ارفقت المذكرة بنسخة من تقرير خبرة .

وبعد تمام الإجراءات المسطرية صدر الحكم المطعون فيه فاستأنفته الطاعنتان مستندتان على أن المادة 345 من هذا القانون في بابه المتعلق بعقد التأمين أوجبت تضمين هذا العقد اسم وموطن الشخص الذي يبرم التأمين لحسابه او لحساب الغير يستشف من هاته المقتضيات أن التأمين يمكن أن يبرم من طرف شخص لحساب الغير وأن المحكمة برجوعها الى شهادة التأمين عدد 202101692 تتجلى أن عقد التأمين أبرم من طرف شركة F.F.M. لفائدة S.K.S. كشاحن CHARGER وأن صفة الطاعنتين اللتين حلتا محل شركة F.F.M. المتصرفة لحساب الشاحن تكون بذلك متوفرة وبالتالي فإن الحكم الابتدائي لما ذهب عكس ذلك يكون مجانيا للصواب ومن جهة أخرى فإنه أن الصفة تعتبر من النظام العام وتثار تلقائيا من طرف القاضي وذلك استنادا الى المادة 1 من قانون المسطرة المدنية وأنه وبالمقابل، فإن مقتضيات المادة أعلاه ربطت انعدام الصفة وما يترتب عنها من عدم قبول الطلب إنذار الطالب بتصحيح المسطرة داخل أجل محدد وأن المحكمة برجوعه الى الحكم الابتدائي يتجلى له واضحا على أن السيد قاضي الدرجة الاولى لم يقم بإنذار الطاعنتين بتصحيح المسطرة ويحدد لهما أجلا للقيام بذلك تحت طائلة عدم القبول وأنه بالرغم من هذا الإخلال فإن الطاعنتين تداركا لذلك تدلي باتفاق صادر عن الشاحن شركة S.K.S. بمعية مجموعة من الشاحنين والذي بمقتضاه تم إنشاء شركة F.F.M. لإنجاز جميع الخدمات لحسابهم بما في ذلك اكتتاب التأمين وأنه استنادا على هذا الاتفاق، فإن صفة الطاعنتين اللتين حلتا محل F.F.M. تكون متوفرة في النازلة الحالية ، ملتزمة قبول الاستئناف شكلا وموضوعا الغاء الحكم الابتدائي والحكم من جديد بقبول طلب الطاعنتين مع الحكم المستأنف عليهما متضامنين بأدائهما لهما مبلغ 71.644.20 درهم مع الفوائد القانونية من تاريخ الطلب وتحميل المدعى عليهما الصائر.

أرفق المقال ب: نسخة من الحكم المستأنف ونسخة من الإتفاق .

وبناء على المذكرة الجوابية المدلى بها من دفاع المستأنف عليها بجلسة 14/10/2024 عرض فيها أنه خلافا لما تزعمه المستأنفتان فإن وثيقة الشحن عدد MEDUAG1006575 موضوع الدعوى تربط الناقل أي الطاعنة بشركة س.ق.س. كمرسلة للبضاعة و شركة ر.ا. كمرسل إليها و لا تتضمن اسم F.F.B. كمؤمن لها، والتي تبقى أجنبية عن العقد ونفس الشيء بالنسبة لعقد الشحن عدد MEDUAG100921 ويتضح ان F.F.B. هي أجنبية عنه لذا وطبقا لمقتضيات الفصل 230 من ق ل ع والمادة 1 من اتفاقية هامبورغ فإن عقد النقل لا يلزم إلا من كان طرفا فيه وتبقى المستأنفتان عديمتي الصفة في مقاضاة الطاعنة وان مدة الرحلة التي تؤسس عليها المستأنفتان دفوعاتهما لا يمكن الأخذ بها كأساس للقول بوقوع الضرر مادام ان البضاعة سلمت للمتلقية تحت الروافع ولم ينجز أي

محضر للتنقيط يفيد الضرر الذي تتمسكان به ولا أدنى تحفظ كما أن الطاعنة أدلت بتقرير في قضية مماثلة يفيد أن مدة 23 يوما هي مدة معقولة ولا يمكن أن تؤثر على البضاعة المحمولة وهناك عدة عوامل يمكن أن تؤثر على جودة البضاعة قبل الشحن كعدم نضج المنتج أو عدم احترام شروط التغليف أو بقاء البضاعة بميناء الشحن لمدة تفوق العرف قبل شحنها بالحاوية، أو بقاءها بميناء الإفرار أو مستودع المرسل إليها لمدة معينة لتبقى مسؤولية الطاعنة غير ثابتة ، ملتزمة تطبيق القانون شكلا وموضوعا رد الاستئناف وتأييد الحكم المستأنف وتحميل المستأنفتان الصائر.

وبناء على المذكرة التعقيبية المدلى بها من دفاع المستأنفتان بجلسة 28/10/2024 عرض فيها أنه استنادا على ما سلف وتأسيسا على مقتضيات المادة 230 من ق ل ع والمادة 1 من اتفاقية هامبورغ التمس تأييد الحكم الابتدائي لانعدام صفة الطاعنتين أما في الموضوع وبصفة احتياطية فإن الناقل البحري اعتبر مسؤوليته منعدمة لكون البضاعة سلمت لمتلقيها دون أدنى تحفظ وكذا لكون الضرر المسجل عليها غير ناتج عن التأخير في إيصالها ، بل جاء نتيجة لطبيعة البضاعة وبقيائها بميناء الشحن لمدة تفوق العرف المعمول به بالنسبة للوقت التي تشحن الحاوية فيه وأن كل ما أثاره الناقل البحري عديم الأساس القانوني أن مقتضيات المادة 345 من القانوني التجاري البحري أوجبت تضمين عقد التأمين اسم وموطن الشخص الذي يبرم لحسابه أو لحساب الغير و الذي تجيز إبرام التأمين من طرف شركة F.F.M. لفائدة الشاحن شركة S.K.S. أي S.E.K.S. وأن المحكمة برجوعه الى شهادة التأمين ، يتبين أنها تضمنت اسم المؤمن له في شخص شركة F.F.M. وكذا اسم الشاحن في شخص شركة S.K.S. وأنه مهما يكن فإن الطاعنتين أدلتا رفقة مقالهما الاستئنافي باتفاق صادر عن هاته الأخيرة بمعية مجموعة من الشاحنين والذي يفيد إنشاء شركة F.F.M. لإنجاز جميع الخدمات لحسابهم بما في ذلك اكتتاب عقد التأمين وأنه استنادا على ما سلف فإن صفة الطاعنتين ثابتة ، أما في الموضوع ، فإن الناقل البحري أفاد على أن مسؤوليته منعدمة لانعدام اتخاذ أدنى تحفظ بخصوص الضرر الحاصل للبضاعة ، وكذا لكون عملية النقل التي استغرقت 23 يوما لا يمكنها أن تؤثر على جودة هاته البضاعة وأن المحكمة برجوعها الى وثيقتي الشحن ، يتبين أن حاوية التبريد المعبأة وسطها البضاعة شحنت على ظهر الباخرة بتاريخ 2021/12/19 يوم بداية الرحلة البحرية في حين أن هاته البضاعة لم تصل الى ميناء الإفرار إلا بتاريخ 2022/01/21 كما هو جلي من تقريرين الخبرتين المنجزتين من طرف مكتب الخبرة E.S. وأن الرحلة البحرية استغرقت ما يناهز 33 يوما عوض 22 يوما بالنسبة لرحلات مماثلة، كما أكد ذلك السيد الخبير أن الشاحن وبمجرد علمه بالتأخير في الرحلة البحرية بادر إلى توجيه تحفظاته للناقل بتاريخ 2022/01/18 بالتالي فإن مسؤولية الناقل البحري واستنادا على مقتضيات المادة 5 من اتفاقية هامبورغ لسنة 1978 تشمل الضرر الناتج عن التأخير في تسليم البضاعة لمتلقيها وأنه بالرجوع الى الخبرتين المستدل بهما من طرف الطاعنتين يتجلى أن التأخير في الرحلة البحرية ثابت وبالتالي فإن مسؤولية الناقل البحري لايمكن المنازعة فيها ، ملتمتان الحكم وفق ما ورد في استئناف الطاعنتين .

و بناء على إدراج الملف بجلسة 28/10/2024 تقرر خلالها اعتبار القضية جاهزة و حجزها للمداولة لجلسة 04/11/2024.

محكمة الاستئناف

حيث تمسكت الطاعنة بالأسباب المفصلة في مقالها الاستئنافي .

وحيث إن الثابت من وثائق الملف أن المستأنفة قد أمنت نقل الحمولة مكونة من فاكهة الكليموتين لفائدة مؤمنتها شركة M.F.B. المتصرفة لحساب شركة S.K.S. وذلك من أجل نقلها على ظهر الباخرة من ميناء أكادير الى دولة روسيا وأن شركة M.F.B. هي من قامت بإبرام التأمين بخصوص الحمولة المنقولة و المعبأة داخل الحاويتين عددا szlu9463781 و tclu1101734 وهو ما يستفاد معه أن عقد التأمين جاء متضمنا لاسمها باعتبارها هي من أبرمت التأمين باسمها و الحساب الغير شركة S.K.S. بصفتها الشاحنة .

وحيث إن ما يؤكد صفة شركة ف.ف.ف. ثابتة باعتبارها من قامت بإبرام التأمين لفائدة الشاحنة وأنها تستمد هذه الصلاحية بمقتضى عقد الاتفاق الصادر عن الشاحنة S.K.S. وكذا مجموعة من الشاحنين والذين يخولون بمقتضاه الشركة المذكورة القيام بمجموعة من الخدمات لحسابهم من بينها إبرام عقد النقل بخصوص البضاعة المشحونة موضوع النقل الأمر الذي يبقى معه الحكم مجانبنا للصواب

فيما قضى به من عدم قبول الطلب لهذه العلة ويتعين معه التصريح بإلغائه و الحكم من جديد بقبول الطلب .

وحيث إنه وعملا بمقتضيات الفصل 146 ق م م فإن محكمة الاستئناف لها حق التصدي و الحكم من جديد بناء على وثائق الملف وما جاء بمذكرات الأطراف .

وحيث إنه وبخصوص المسؤولية فإنه من الثابت من خلال الإطلاع على وثائق الملف أن الضرر قد لحق بالحمولة موضوع النقل أثناء الرحلة البحرية وذلك بالنظر لطول مدة الرحلة و التأخير في وصولها إذا استمرت الرحلة لمدة 33 يوم وأن هذه المدة تعتبر مبالغ فيها بالنظر لطبيعة البضاعة التي يتطلب نقلها اتخاذ مجموعة من الاحتياطات والإجراءات الدقيقة سواء من حيث احترام مدة النقل ودرجة الحرارة المعتمدة داخل الحاويات خلال الرحلة وبالتالي وفي غياب ما يثبت اتخاذ الناقل البحري للاحتياطات اللازمة خلال الرحلة البحرية وذلك من أجل إيصالها وفقا للشروط المتفق عليها بمقتضى سند الشحن مما يتعين معه اعتبارا لذلك التصريح بتحميله المسؤولية عن الخسارة الحاصلة و الحكم عليه بإرجاعه للطاعنة المبالغ المؤداة من طرفها لفائدة المؤمن لها اعمالا لمقتضيات المادة 47 من مدونة التأمينات و الفصل 367 من التأمينات البحرية .

وحيث يتعين لذلك الحكم على المستأنف عليها بأدائها لفائدة المستأنفة مبلغ 55130 درهم عن أصل الخسارة ومبلغ 4943.20 درهم عن صائر انجاز البيان ومبلغ 11571.00 درهم عن صائر الخبرة بما مجموعه 71644.20 درهم .

وحيث إن الطاعنات تبقى محقة في الفوائد القانونية من تاريخ القرار .

وحيث يتعين جعل الصائر على عاتق المستأنف عليها .

لهذه الأسباب

حكمت محكمة الاستئناف التجارية بالدار البيضاء تقضي وهي تبت انتهائيا الطاعنة علنيا وحضوريا :

في الشكل: قبول الاستئناف .

في الموضوع : باعتباره وإلغاء الحكم المستأنف فيما قضى به من عدم قبول الطلب والحكم من جديد بقبوله شكلا وفي الموضوع الحكم على المستأنف عليهما بأدائهما لفائدة المستأنفات مبلغ 71644.20 درهم مع الفوائد القانونية من تاريخ القرار و تحميلهما الصائر .