

**Transport maritime : Le
caractère nominatif du
connaissance ne prive pas le
chargeur de sa qualité pour agir
en responsabilité contre le
transporteur (CA. com.
Casablanca 2022)**

Identification			
Ref 64423	Juridiction Cour d'appel de commerce	Pays/Ville Maroc / Casablanca	N° de décision 4502
Date de décision 20221017	N° de dossier 2022/8232/4008	Type de décision Arrêt	Chambre
Abstract			
Thème Transport, Commercial		Mots clés Transport maritime, Subrogation de l'assureur, Retard de livraison, Responsabilité du transporteur, Règles de Hambourg, Qualité pour agir, Obligation de résultat, Contrat de transport, Connaissance nominatif, Confirmation du jugement, Chargeur, Avarie de la marchandise	
Base légale		Source Non publiée	

Résumé en français

En matière de responsabilité du transporteur maritime, la cour d'appel de commerce se prononce sur la qualité à agir de l'assureur subrogé dans les droits du chargeur. Le tribunal de commerce avait fait droit à la demande indemnitaire de l'assureur. Devant la cour, le transporteur soulevait l'irrecevabilité de l'action pour défaut de qualité à agir, au motif que le connaissance nominatif emportait transfert de propriété et des risques au destinataire, seul titulaire du droit d'agir, notamment dans le cadre d'une vente CIF. La cour écarte ce moyen en retenant que le caractère nominatif et non négociable du connaissance, au sens de l'article 245 du code de commerce maritime, ne régit que les modalités de livraison de la marchandise au destinataire désigné et n'affecte ni la propriété de celle-ci ni la qualité à agir du chargeur. Elle juge que ce dernier, en tant que détenteur du connaissance, conserve une possession symbolique de la marchandise lui conférant le droit d'agir en réparation contre le transporteur. La cour rappelle en outre que l'obligation du transporteur de livrer la marchandise saine et sauve est une obligation de résultat, et que faute pour lui de prouver une livraison dans un délai raisonnable, sa responsabilité pour le dommage résultant du retard est engagée. Le jugement est par conséquent confirmé.

Texte intégral

وبعد المداولة طبقا للقانون.

حيث تقدمت الطاعنة بواسطة نائبها بمقال مسجل و مؤدى عنه بتاريخ 08/07/2012 يستأنف مقتضيات القرار عدد 4221 الصادر عن المحكمة التجارية بالدار البيضاء في الملف رقم 1163/8234/2022 بتاريخ 19/04/2022 و القاضي بادائه للمدعية مبلغ 124.347,66 درهم مع الفوائد القانونية من تاريخ الحكم و تحميله الصائر.

في الشكل :

حيث إنه لا دليل على تبليغ الحكم المستأنف للطاعن مما يجعل الاستئناف مقبول شكلا لتوافر شروطه الشكلية المتطلبة قانونا صفة و أداء و اجلا .

في الموضوع :

حيث يستفاد من وقائع النازلة ووثائقها و الحكم المطعون فيه أن المدعية تقدمت بواسطة نائبها بمقال بتاريخ 2022/02/01 والذي تعرض فيه أنها أمنت لشركة (ب. ف.) تصدير مادة الحوامض " وذلك حسب بوليصة التأمين المرفقة ، وان المدعى عليه تعهد بنقل البضاعة المؤمن عليها من دولة المغرب إلى مدينة موريال بدولة كندا كما يتضح ذلك من وثائق الشحن المرفقة وان البضاعة وصلت الى ميناء موريال تاريخ 15/02/2020 على متن الباخرة المذكورة ، وأنه تبين لها عند وصول البضاعة المستوردة أنها أصيبت بخصاص اثناء الرحلة البحرية وبها نقصان في كميتها وهي راسية بالميناء ، و أن شركة (ب. ف.) المسؤولة عن التعشير و جهت رسالة احتجاج بتاريخ 2020/02/15 إلى المدعى عليه تخبره فيها بالخسائر والعور الذي أصاب البضاعة و مراسلتها المذكورة بقيت دون جدوى، و ان الخبرة المنجزة من طرف شركة (إ.) على البضاعة المستوردة وهي رأسية بميناء مورال ، و اثبتت فعلا أن البضاعة فيها نقصان في الكمية وألحق بها عور ، وأنها أصبحت مضطر لتعويض الخسائر المادية اللاحقة ببضاعة المؤمن له ، وانه عملا بمقتضيات الفصل 147 من القانون البحري فإن ربان الباخرة يكون مسؤولا عن جميع الخسائر التي لحقت بالبضائع المسحوبة على سطح السفينة ما لم يكن الشاحن ادن صراحة بالشحن بهذه الكيفية باشتراط خاص موقع عليه من طرفه في تذكرة الشحن مما يؤكد أن مسؤولية الناقل البحري ثابتة في النازلة و يتعين الحكم عليه بآداء التعويضات المستحقة عن الخسائر والعور اللاحقين بالبضاعة المستوردة، و حول ادماج شركتي التأمين (أ. س.) في شركة واحدة ، فإن العارضة شركة (ت. س.) وكذا شركة (ت. أ.) تم إدماجهما في شركة واحدة للتأمين وأصبحت تحمل إسمًا جديدًا وهو شركة (أ. س. ل.) ، ملتزمة التصريح بقبول الطلب شكلا وموضوعا الحكم على المدعى عليه ربان الباخرة بأن يؤدي لها تعويضا مسبقا قدره 20500 درهم والحكم بحفظ حقها في الإدلاء بمطالبها المدنية عند تحديد المبالغ المستحقة والتعويضات الأخرى بصفة نهائية و الحكم عليه بآداء الفوائد القانونية من حساب 6% سنويا ابتداء من تاريخ الطلب الى تاريخ التنفيذ و الحكم عليه بان يؤدي لها تعويضا عن التماطل والتسويق تقدره بكل اعتدال في مبلغ 5000 درهم والأمر بالنفاذ المعجل للحكم الذي ستصدرونه رغم كل الطعون و تحميل المدعى عليه الصائر.

وارفقت المقال ب 10 وثيقة أصلية تثبت أحقية العارضة في مطالبتها الأولية بما فيها الخبرة المنجزة على البضاعة من طرف شركة (إ.) في 11 صفحة ومنشور الجريدة الرسمية عدد 6920 بتاريخ 24/09/2020 .

وبناء على مذكرة المطالب الختامية المدلى بها من طرف المدعية بواسطة نائبها بجلسة 2022/02/15 تلتبس فيها تمتيعها بكل ما ورد

في مقالها الإفتتاحي والحكم على ربان الباخرة بادائه للمدعيات مبلغا قدره 25.547,66 درهما مع الفوائد القانونية من تاريخ الطلب الى تاريخ التنفيذ مع تحميلة الصائر .

وارفقت المقال باصل وصل الحلول في ثلاث صفحات.

وبناء على مذكرة جوابية المدلى بها من طرف المدعى عليه بواسطة نائبه بجلسة 2022/03/29 جاء فيها من حيث انعدام الصفة ، أن الطلب الحالي المقدم من غير ذي صفة كما سيتم طرح ذلك ادناه، وأنه ينبغي التوضيح بداية أن الدعوى الحالية تتعلق بمسؤولية الناقل البحري ويبقى أساسها عقد النقل البحري الذي تجسده وثيقة الشحن عملا بأحكام المادة 207 من القانون البحري المغربي ، وأن وثيقة الشحن تشكل السند الوحيد لمقاضاة الناقل البحري في إطار مسؤوليته العقدية التي نظمته إتفاقية همبورغ والقانون البحري المغربي ، وإنه بالرجوع إلى وثيقة الشحن المدلى بها من طرف المدعية يتبين أنها وثيقة شحن إسمية ، وإن هذا النوع من الوثائق عرفت به المادة 245 من القانون البحري والتي تنص ما يلي: إن تذكرة الشحن الإسمية لا تقبل التداول ولا يجوز للربان أن يسلم البضائع إلا للشخص المعين إسمه في التذكرة ، وإنه نفذ عقد النقل وسلم البضاعة للمرسل إليه المحررة وثيقة الشحن بأس يبريا مما يبقى معه السؤال مطروحا حول مدى توفر المدعية والطرف الذي حلت محله على الصفة في التقدم بهذه الدعوى ، وإن الجواب على هذا السؤال يكون عن طريق معرفة من هو صاحب الحق ومن اله الصفة في المطالبة بالتعويض ضد الناقل البحري عندما يتعلق الأمر بسند الشحن الإسمي ، وأدلت الجهة المدعية بأربعة فواتير بقيمة البضاعة محررة باسم المشتري المشار إليه في وثائق الشحن، وإن هذه الفواتير تتضمن أيضا كيفية الأداء والمعلومات البنكية للبائع المؤمن له مما يدل على أن البضاعة تم بيعها للمرسل إليه وليس من حق البائع التأمين عليها أو قبض التعويض في إطار عدن التأمين ، وإن هذا يتضح من خلال التعريف الذي أعطاه الفقه والعمل القضائي للدور الذي تمثله وثيقة الشحن ، وتعتبر وثيقة الشحن دليلا لفائدة الشاحن تجاه الناقل على شحن البضاعة بعد تسليمها للربان، وتعتبر الدليل بالنسبة للمرسل إليه من أجل إثبات حقه في تسلم البضاعة الموجهة له وهذا هو الطابع الشخصي لوثيقة الشحن ، وتعتبر وثيقة الشحن في طابعها العيني وسيلة إئتمان ويمثل تلك البضاعة ومن يحوز وثيقة الشحن كمن يحوز البضاعة ولو بصفة رمزية فقط ، ويمكن إجمالا القول بأن سند الشحن يعتبر دليلا لإثبات شحن البضاعة على متن السفينة، وكما أنه يكون دليلا لإثبات عقد النقل، وأخيرا يكون دليلا لإثبات ملكية البضاعة خاصة في حالة سند الشحن الإسمي، ويتضح مما سلف أن من حررت وثيقة الشحن في إسمه يعتبر حائزا لها ومالكا لها يمكنه التصرف فيها بجميع التصرفات القانونية حتى قبل أن تصل إلى ميناء الإفرانغ ، وإن المدعية أكدت في مقالها أنها أدت مبلغ التعويض للمؤمن لها التي هي الشاحنة مقابل وصل الحلول يعطيها الحق في مقاضاة العارض ، وإن الثابت قانونا أن الصفة من النظام العام والسؤال المشروع في هذه الحالة هل كانت المؤمن لها تتوفر على الصفة في مقاضاة العارض عند توقيعها على وصول إحلال مؤمنتها ، و - كما سبق طرح ذلك فإن سند الشحن الإسمي يكون دليلا على ملكية البضاعة وحيازتها ولو رمزيا إلى غاية إفرانغها بميناء الوصول لتصبح الحيازة مادية، وإنه ما دام أن سند الشحن المتعلق بالنازلة كان إسميا محررا بإسم شركة (K. I). فإن هذه الشركة وبصفتها مالكة البضاعة هي الوحيدة التي تكون لها الصفة في مقاضاة العارض عن الأضرار التي قد تصيب البضاعة ، وإن المؤمن لها التي حلت المدعية محلها وإن تعاقدت مع الجهة العارضة من أجل نقل البضاعة فإن تلك البضاعة إنتقلت ملكيتها للمرسل إليه بمجرد تحرير وثيقة الشحن الإسمية باسم المشتري وأن الشحن أو البائع لم تعد له أية مصلحة حول ما قد يقع للبضاعة بمجرد توقيع توقيع وثيقة الشحن الإسمية ، وأن مهمة الشحن تقتصر على تسليم البضاعة المعدة للنقل للناقل البحري وذلك قصد نقلها لفائدة الشخص المعين في تذكرة الشحن كطرف مرسل إليه ، وأن هذه البيانات مطابقة للفصول 245-246 و247 من القانون البحري والمشار إليها أعلاه ، وإنه أكثر من ذلك فإن أصل وثيقة الشحن الإسمية إنتقلت إلى المرسل إليه وتحوز بالبضاعة بعد إفرانغها كما أن وجود فواتير بين الطرفين يعني أنها قد حصلت على ثمن البضاعة مما يدل على أن المرسل إليه تصرف كمشري ومالك للبضاعة وليس كوكيل للشاحن ، ويتضح مما سلف أن الجهة التي أحلت المدعية محلها لم تكن تتوفر على المصلحة أو الصيغة في مقاضاته من أجل الأضرار المزعومة ، وأنه تقيما للبيانات السالفة الذكر يشير إلى قرار حديث صدر عن المحكمة النقض بتاريخ 16/05/2019 في إطار الملف عدد 2017/1/3/1471 الذي أكدت من خلاله محكمة النقض صحة ما يتمسك به ، وإنه بذلك تكون الجهة المدعية قد حلت محل من ليس طرفا في عقد النقل البحري مما يلتمس التصريح بعدم قبول الطلب، فيما يخص انعدام تحفظات مقاول الإفرانغ ، وأنه في النازلة الحالية، فإنه لا وجود لأي تحفظات تحت الروافع تكون قد اتخذت من طرف مقاول الإفرانغ بميناء الإفرانغ، الشيء الذي يترتب عنه

افتراض التسليم المطابق ، وبالتالي انعدام مسؤولية الربان ، و إما سيأخذ المتعهد بالإفراغ أيا كان تحفظات تحت الروافع، وفي هذا الحال يمكن البحث عن مسؤولية الناقل البحري ، وإما لم يتم إنشاء أوراق تحقيق تحت الروافع يتمتع الربان بإفتراض مطابقة البضاعة المفروغة مع ما تم شحنه ، و أنه في الواقع لا وجود لأية تحفظات تكون مطابقة للأضرار التي عاينها الخبير والمطلوب تعويضها حاليا ، وأن المحكمة على علم باجتهاداتها في هذا الموضوع دون حاجة للتذكير بها ، واحتياطيا جدا من حيث الموضوع، و فيما يخص إدعاء التأخير في الرحلة ، وانه يبدو أن الجهة المدعية اعتمدت على تقرير خبرة جاء فيه أن سبب الأضرار التي تمت معاينتها يرجع إلى التأخير في وصول الباخرة ، و إنه خلافا لما جاء في تقرير خبير المدعية فإنه لم يسبق له أن إلتزم بتاريخ 2020/02/07 من أجل تسليم البضاعة المرسل إليه ، و إنه بالرجوع إلى وثائق الملف يتبين أن هذا الإدعاء بقي مجردا ولم يتم تدعيمه بناتي دليل يثبت وجوده أو صحته ، و إنه لم يتم التعاقد على أساس الإلتزام على وصول البضاعة في تاريخ محدد وانما تم التعاقد بصفة عادية مما يكون معه الناقل ملزما فقط بايصال البضاعة داخل أجل معقول، و إن المعمول به في الميدان البحري أن يتم التعاقد على تنفيذ عقد النقل داخل أجل محدد أو يتم التعاقد على أساس تواريخ تقريبيه ، و إنه في منا الإطار يجب التذكير بمقتضيات الفقرة رقم 2 من المادة 5 من إتفاقية همبورغ التي تنص على ما يلي: يقع التأخير في التسليم إذا لم تسلم البضائع في ميناء التفريغ المنصوص عليه في عقد النقل البحري في حدود المهلة المتفق عليه صراحة أو، في حالة عدم وجود هذا الاتفاق في حدود المهلة التي يكون من المعقول تطلب إتمام التسليم خلالها من ناقل يقظ، مع مراعاة ظروف الحالة ، و إن مقتضيات هذه الفقرة أعطت المعايير الصحيحة للقول بوجود تأخير من عدمه ، و إن خبير المدعيات إكتفي بالتصريح بأن مدة الرحلة كانت طويلة دون أن يبين المدة التي لا تعتبر في نظره طويلة في نفس الظروف ونفس الفترة من السنة أو المعيار الذي إعتمده للقول بأن الرحلة كانت طويلة وأن ذلك سبب أضرار البضاعة ، و يتضح مما سلف أنه لا وجود لأي إتفاق بتاريخ وصول البضاعة داخله ولا يمكن بالتالي أنه يكون هذا تأخير ، و انه جدلا أن الرحلة إستغرقت مدة أطول وهو ما لم تثبته الجهة المدعية لحد الساعة فإن التعويض المستحق في هذه الحالة لا يجب أن يتعدى مرتين ونصف قيمة أجرة النقل وفقا لأحكام الفقرة الثانية من المادة 6 من إتفاقية همبور و تحدد مسؤولية الناقل وفقا لأحكام المادة 5 عن التأخير في التسليم بمبلغ يعادل مثلي ونصف مثل أجرة النقل الميئة الدفع عن البضائع المتأخرة ، على ألا يتجاوز هذا المبلغ مجموع أجرة النقل المستحقة الدفع بموجب عقد النقل البحري للبضائع ، و إنه بالمقابل نجد أن الجهة المدعية إعتمدت تحديد مبلغ الخسارة وفق ما قررت المرسل إليها وتريد أن تضع الجميع أمام الأمر الواقع ، و أن الجهة المدعية لم تثبت أنها تعاقدت معه على أساس وصول البضاعة في تاريخ محدد ، و أنها لم تثبت أن الرحلة إستغرقت مدة أطول مما تطلب إتمام التسليم خلالها من ناقل يقظ، مع مراعاة ظروف الحالة ، و أن الفقرة ب من المادة 6 من إتفاقية همبورغ حدد التعويض المستحق في حالة التأخير ، ملتصا التصريح بعدم قبول الطلب و احتياطيا التصريح برفضه موضوعا.

وارفقت المذكرة بنسخة من قرار المحكمة النقض بتاريخ 2019/05/16 في إطار الملف عدد 2017/1/3/1471

وبعد تبادل المذكرات و الردود و تمام الاجراءات المسطرية صدر الحكم المطعون فيه فاستأنفه الطاعن مستندا على أنه أثار دفعا بإنعدام الصفة على إعتبار أن المؤمنة حلت محل من ليس له الصفة وأن الحكم رد هذا الدفع بتعليل إعتمد من خلاله على كون الشاحن يلعب دورا مهما في عقد النقل وأن الناقل البحري ينفذ إلتزامات الشاحن بإيصال البضاعة سالمة إلى ميناء الإفراغ وفي حالة وجود أضرار يحق للشاحن مقاضاة الناقل البحري وأن الحكم المطعون فيه لم يرد على الدفع المتعلق بطبيعة وثيقة الشحن الإسمية والدور الذي تلعبه في إنتقال ملكية البضاعة وهوية الشخص الذي سيتحمل أخطار الطريق. وأن تعليل الحكم لم يتطرق لما يتعلق بنوع وثيقة الشحن التي هي إسمية غير قابلة للتداول وليست محررة لأمر. و إن هذا النوع من وثائق عرفت به المادة 245 من القانون البحري والتي تنص مايلي: " إن تذكرة الشحن الإسمية لاتقبل التداول ولايجوز للربان أن يسلم البضائع إلا للشخص المعين إسمه في التذكرة . " وأنه نفذ عقد النقل وسلم البضاعة للمرسل إليه المحررة وثيقة الشحن بإسمه مما يبقى معه السؤال مطروحا حول مدى توفر المدعية والطرف الذي حلت محله على الصفة في التقدم بهذه الدعوى وأن الشاحن لم تعد له أية صلة قانونية بالبضاعة ما دام أنه قام ببيعها وأن التأمين عليها يفترض أن يستفيد منه المشتري وأن الجواب على هذا السؤال يكون عن طريق معرفة من هو صاحب الحق ومن له الصفة في المطالبة بالتعويض ضد الناقل البحري عندما يتعلق الأمر بسند الشحن الإسمي.

وأن من حررت وثيقة الشحن في إسمه يعتبر حائزا لها ومالكا لها يمكنه التصرف فيها بجميع التصرفات القانونية حتى قبل أن تصل إلى

ميناء الإفراغ. وأن الجهة المستأنف عليها أكدت في مقالها أنها أدت مبلغ التعويض للمؤمن لها التي هي الشاحنة مقابل وصل حلول يعطيها الحق في مقاضاته . وان الثابت قانونا أن الصفة من النظام العام والسؤال المشروع في هذه الحالة هل كانت المؤمن لها تتوفر على الصفة في مقاضاته عند توقيعها على وصول إحلال مؤمنتها وأنه كما سبق طرح ذلك فإن سند الشحن الإسمي يكون دليلا على ملكية البضاعة وحيازتها ولو رمزيا إلى غاية إفراغها بميناء الوصول لتصبح الحيازة مادية. وأنه ما دام أن سند الشحن المتعلق بالنازلة كان إسميا محررا بإسم شركة (K. I). فإن هذه الشركة وبصفتها مالكة البضاعة هي الوحيدة التي تكون لها الصفة في مقاضاته عن الأضرار التي قد تصيب البضاعة. وان المؤمن لها التي حلت الجهة المستأنف عليها محلها وإن تعاقدت معه من أجل نقل البضاعة فإن تلك البضاعة إنتقلت ملكيتها للمرسل إليه بمجرد تحرير وثيقة الشحن الإسمية باسم المشتري وأن الشاحن أو البائع لم تعد له أية مصلحة حول ما قد يقع للبضاعة بمجرد توقيع وثيقة الشحن الإسمية. وأن مهمة الشاحن تقتصر على تسليم البضاعة المعدة للنقل للناقل البحري وذلك قصد نقلها لفائدة الشخص المعين في تذكرة الشحن كطرف مرسل اليه .

و أن هذه البيانات مطابقة للفصول 245-246 و 247 من القانون البحري والمشار إليها أعلاه و أكثر من ذلك فإن أصل وثيقة الشحن الإسمية إنتقلت إلى المرسل إليه وتحوز بالبضاعة بعد إفراغها وأنه أكثر من ذلك فإنه بالرجوع إلى وثائق الملف يلاحظ وجود فاتورة بقيمة البضاعة موجهة للمرسل إليه الوارد إسمه في وثيقة الشحن الإسمية وأن هذا يعني أنها قد حصلت على ثمن البضاعة مما يدل على أن المرسل إليه تصرف كمشتري ومالك للبضاعة وليس كوكيل للشاحن .

و من حيث نوع البيع CIF أن هناك سببا آخر يؤكد عدم توفر الصفة في الجهة التي حلت محلها المستأنف عليها يتعلق بنوع البيع والذي له إرتباط أيضا بوثيقة الشحن الإسمية و بالرجوع إلى وثائق الملف يلاحظ وجود فاتورة بقيمة البضاعة كما أن التأمين أبرم من طرف البائع مما يمكن معه تحديد نوع البيع الذي تم بين الطرفين وأن إبرام التأمين من طرف البائع يعتبر إشارة صريحة على أن البيع تم وفق مصطلح البيوع التجارية الدولية CIF وهو من بيوع الإنطلاق ويتضمن ثمن البضاعة وأجرة النقل ووجيبة التأمين . وأنه ما دام أن ثمن البيع يشمل وجيبة التأمين فان إبرام البائع لعقد التأمين يكون لحساب المشتري الذي يبقى الوحيد الذي من حقه الإستفادة من عقد التأمين. وأن البائع لا تبقى له أية صلة قانونية أو واقعية بالبضاعة بمجرد تسليمها على متن السفينة حيث إن مصير البضاعة والمخاطر المرتبطة بها تنتقل من البائع إلى المشتري منذ لحظة وضعها بعنابر السفينة منذ تلك اللحظة تصبح تحت مسؤولية المشتري الذي يتحمل جميع الأخطار التي قد تتعرض لها البضاعة وأن تسليم البضاعة إلى المشتري على متن السفينة لا يعتبر دليلا كاملا على حياتها التي لا تصبح مكتملة إلا عند توصل المشتري من البائع بأصل وثيقة الشحن في إسمه وأن توصل المشتري بأصل وثيقة الشحن الإسمية يعطيه كامل الصلاحية في بيع أول رهن تلك البضاعة طالما أن وثيقة الشحن في إسمه وأنها في حكم المسلمة إليه بمجرد شحنها لأنه متحوز وثيقة الشحن الإسمية وأن من يحوز وثيقة الشحن الإسمية يعتبر حائزا ومالكا للبضاعة ولا يمكن للريان أن يسلم تلك البضاعة إلا للشخص الوارد إسمه في وثيقة الشحن وأنه كما سبقت الإشارة إلى ذلك فإن وجود وثيقة شحن إسمية وفواتير تعتبر دليلا على أن المرسل إليه لم يتوصل بالبضاعة بصفته وكيل عن الشاحن وإنما بصفته مالكا لها وأن إحلال المؤمن له لمؤنته لا يمكن أن ينصب على ما ليس بحيازته إذ أنه بانتقال ملكية البضاعة للمرسل إليه وتسليمها له على متن الباخرة فان المؤمن لها لم تعد لها أية صلة أو سلطة على البضاعة وبالتالي لم يعد له أي حق في مقاضاة الناقل البحري لإنتقال هذا الحق لحائز سند الشحن الاسمي .

أما من حيث باقي الدفوع فيما يخص نتائج تقرير الخبرة فإن الحكم المستأنف إعتد في تعليقه من أجل تحميل مسؤولية الاضرار ما جاء في تقرير خبير المستأنف عليها من كون تلك الأضرار سببها التأخير في الرحلة بنسبة 70%. وتمسك الناقل بأنه لا يمكن مساءلته عن التأخير إلا في حالة وجود إتفاق صريح حول الأجل الذي يجب أن تصل فيه البضاعة إلى ميناء الإفراغ وأن في حالة عدم وجود هذا الاتفاق يبقى الإلتزام هو وصولها داخل أجل معقول وتمسك أيضا بأنه لا وجود لأي إتفاق صريح حول الأجل وأنه في جميع الأحوال يجب تطبيق مقتضيات المادة 6 من إتفاقية همبورغ من أجل تحديد التعويض المستحق وأن الحكم لم يتطرق لهذا الدفع كما أنه لم يعلل سبب عدم رده رغم أن الأحكام يجب أن تكون معللة وأن الحكم إعتد ما جاء في تقرير الخبرة حول تأخر وصول البضاعة دون أن يتم التأكيد بداية من وجود إتفاق بتنفيذ عقد النقل داخل أجل محدد وفق شروط التعاقد وأنه من أجل القول بوجود تأخير في وصول البضاعة يجب أن يتم إثبات وجود إتفاق على تاريخ محدد لوصول البضاعة وثبوت عدم إحترام الناقل لهذا الأجل.

وأن خبير الجهة المستأنف تحدث في تقريره على طول الرحلة TRANSIT TIME في الصفحة 10 من تقريره فيما أشار في الصفحة 4 أن هناك تأخير لأنه كان يفترض تسليم البضاعة يوم 2020/02/07 إلا أنه تم بتاريخ 17/02/2020 أي بتأخير 10 أيام و هناك فرق بين الحالتين لأن الحالة الأولى تتعلق بمدّة الرحلة البحرية TRANSIT TIME أي منذ إنطلاق الباخرة إلى غاية وصولها لميناء الإفراغ) وحيث إن الحالة الثانية تتعلق بوجود اتفاق على أجل محدد من أجل تسليم البضاعة لم يتم إحترامه من طرف الناقل.

وأنه في جميع الأحوال فإنه في غياب أي إتفاق على أجل صريح من أجل وصول البضاعة فإن إلزام الناقل هو ما نصت عليه المادة 5 من إتفاقية هامبورغ وفق ما يلي: " يقع التأخير في التسليم إذا لم تسلم البضائع في ميناء التفريغ المنصوص عليه في عقد النقل البحري في حدود المهلة المتفق عليها صراحة أو، في حالة عدم وجود هذا الاتفاق في حدود المهلة التي يكون من المعقول تطلب إتمام التسليم خلالها من ناقل يقظ، مع مراعاة ظروف الحالة وأنه ما دام أنه لا وجود لأي إتفاق حول مهلة وصول البضاعة فإن إلزامه هو إيصال البضاعة داخل أجل معقول.

وأنه نفذ عقد النقل وأوصل البضاعة داخل الأجل المعقول الذي تستغرقه رحلة من طنجة إلى كندا .

لهذه الأسباب

فهو التصريح برفض الطلب مع تحميل شركة التأمين المستأنف عليها الصوائر الابتدائية والاستئنافية.

مرفقا مقاله بنسخة من الحكم المستأنف ونسخة من القرار 1/62 الصادر عن محكمة النقض في اطار الملف عدد 1193/3/1/2020 بتاريخ 04/02/2021 .

وأجابت المستأنف عليها بواسطة نائبيها بجلسة 26/05/2022 بمذكرة جاء فيها حول الصفة بالرجوع إلى وثائق القضية وكذا المقتضيات القانونية المنظمة للملاحة البحرية وخاصة المعاملات التجارية فيها خاصة الشق المتعلق بالتأمين عن البضاعة انه لا يوجد أي نص قانوني أو قاعدة قانونية أمره يمكن أن تمنع شركات التأمين أن تبرم عقود التأمين في الملاحة البحرية التجارية مع الشركات التي تقوم باسترداد و تصدير البضائع داخل المغرب أو خارجه و أنها ملزمة باداء التعويضات المستحقة عن الخسائر المادية للبضاعة وذلك انطلاقا من عقد التأمين الذي يربط الاطراف وأنه وبقوة القانون و عن طريق وصل الحلول يمكن ممارسة جميع الدعاوي للاستيراد جميع حقوقها في مواجهة الغير الا انه لا يوجد أي نص قانوني يمنعها من استرداد حقوقها وبالتالي فان دفوعات ربان الباخرة لا تستند على أساس قانوني سليم وحول رسالة الاحتجاج ان ربان الباخرة تقدم بدفع يتعلق بالفصل 19 من إتفاقية هامبورغ وبالرجوع إلى وثائق القضية سيكتفي للمحكمة أنه تم فعلا توجيه رسالة الإحتجاج إلى المدعى عليه بدون أن يحرك ساكنا و أن مدة ثلاثة اشهر المنصوص عليها قانونا قد احترمت من طرف المؤمن لها مالكة البضاعة مما يتعين التصريح برد هذا الدفع لعدم ارتكازه على أساس قانوني سليم .

وحول الخصائص والمسؤولية أن ربان الباخرة كعادته يرغب في التملص من مسؤوليته عن الخسائر المادية اللاحقة بالبضاعة وعن الخصائص الذي لحقها أثناء الرحلة البحرية و أنها تأسس دعواها انطلاقا من مقتضيات الفصل 270 وما يليه وكذا الفصل 367 من قانون البحري المغربي و أن الناقل البحري يسأل عن الخسارة الناتجة عن هلاك البضاعة أو تلفها اذا تسبب في الهلاك أو التلف أثناء وجود البضائع في عهده ما لم يثبت الناقل انه قد اتخذ هو او مستخدموه أو وكلاؤه جميع ما كان يلزم اتخاذه بشكل معقول من تدابير لتجنب الحادث وتبعاته عملا بنص المادة 5 من إتفاقية هامبورغ وأن سندات الشحن قد جاءت خالية من التحفظات الخاصة بحالة البضاعة مما يفترض معه في الناقل أنه تسلم البضاعة في حالة سليمة ظاهرة من الشاحن ويكون بالتالي ملزما بتسليمها في ميناء الوصول بذات الحالة وان ربان الباخرة يحاول قلب عبء الإثبات بشكل غير وجيه والغرض منه التشويش على المحكمة مما يتعين معه تأييد الحكم الابتدائي , وبرد كافة دفوعات ربان الباخرة لعدم ارتكازها على اساس قانوني ان سليم و لعدم جديتها .

و بناء على ادراج الملف لجلسة 26/09/2022 تقرر خلالها اعتبار القضية جاهزة و حجزها للمداولة لجلسة 17/10/2022 .

حيث تمسكت الطاعنة بالاسباب المفصلة اعلاه .

وحيث إنه وبخصوص تمسك الناقل البحري بانعدام صفة المستأنف عليها استنادا لمقتضيات الفصل 245 من قانون التجارة البحرية و باعتبار نوع البيع CIF فالثابت من وثائق النازلة أن المستأنف عليها قد حلت محل الشاحنة وأنه بذلك تتوفر لديها الصفة 3 المطالبة موضوع الدعوى طالما لا يوجد قانونا ما يمنعها من الحلول محل المؤمن له في المطالبة بالتعويض شريطة عدم مطالبة هذا الاخير بالتعويض عن نفس الضرر وأما بخصوص تمسك الناقل بمقتضيات الفصل 245 المذكور فهو مردود طالما أن الزام الربان بمقتضى الفصل المذكور بعدم تسليم البضاعة الا للشخص المعين اسمه في وثيقة الشحن الاسمية يقتصر اطاره و اثره القانوني على اجراءات تسليم البضاعة إلى الشخص المعين اسمه في تذكرة الشحن ولا علاقة لها بملكية البضاعة أو بالصفة أو المصلحة في الادعاء و أن عدم قابلية تذكرة الشحن للتداول لا تعني سوى أن الحق في المطالبة بالتسليم لا تحقق ممارسته الا من طرف المتلقي ولا يمكن أن ينتقل الى الغير عن طريق حوالة الحق وبالتالي فإنه و عملا بمقتضى الفصل المذكور أن تذكرة الشحن الاسمية تتعلق بسند حيازة لا يجوز بمقتضاه للربان ان يسلم البضاعة لغير المتلقي المعين اسمه فيها ولا علاقة له بالحق في المطالبة بالتسليم أو لعدم قابلية سند الشحن للتداول بحق الملكية مما تبقى معه الصفة ثابتة للمستأنف عليها باعتبارها حائزة لسند الشحن المبررة للطلب الامر الذي يجعلها محقة في رفع الدعوى للمطالبة بالتعويضات عن الاضرار اللاحقة بالبضاعة المشحونة على ظهر الباخرة .

وحيث إنه وبخصوص تمسك الطاعن بانعدام الصفة اعتبارا لنوع البيع CIF فهو مردود باعتبار أن الصفة تبقى ثابتة للشاحنة باعتبارها حائزة لسند الشحن الذي يعطيها الصفة في مطالبة الناقل بتسليمها البضاعة باوصافها الواردة بسند الشحن طالما أن حيازة سند الشحن تعتبر بمثابة الحيازة الرمزية للبضاعة وان هذه الحيازة هي التي تخول لحائز السند الحق في مقاضاة الناقل إذا كانت البضاعة تالفة أو معيبة أو ناقصة .

وحيث انه وبخصوص تمسك الناقل البحري بانعدام مسؤوليته عن التأخير في غياب اتفاق بين الطرفين حول آجال التسليم فهو ايضا مردود طالما أنه و عملا بمقتضيات المادة الرابعة من اتفاقية هامبورغ فإن مسؤولية الناقل البحري تشمل المدة التي تكون فيها البضائع في عهده سواء بميناء الشحن أو اثناء النقل أو في ميناء التفريغ وبالتالي فالناقل يتحمل مسؤولية البضاعة منذ تسلمها من يد الشاحن أو من ينوب عنه في ميناء الشحن بغرض نقلها بحريا و تسليمها الى المرسل اليه أو من ينوب عنه في ميناء الشحن وأن هذه المسؤولية لا تنتهي الا بتسليم البضائع مما يستفاد معه أن مسؤولية الناقل تمتد من تاريخ تسلم البضاعة الى غاية ايصالها وأنه طيلة هذه المدة يبقى الناقل ملزم ببذل العناية و الاحتياطات اللازمة قصد ايصال البضاعة وفقا للشروط المتفق عليها بمقتضى سند الشحن كما يلتزم بالنقل ضمن الأجل المتفق عليه أو ضمن الميعاد المعقول وأن تمسك الناقل بعدم الاتفاق على أجل محدد لايصال البضاعة غير مؤسس طالما أنه لم يدل بما يثبت ايصاله البضاعة داخل أجل مقبول هذا مع العلم ان البضاعة المنقولة قد وصلت متضررة بفعل التأخير في مدة الرحلة البحرية و ايصالها داخل الاجل معقول .

وحيث إنه و من جهة ثانية فإن التزام الناقل بضمان وصول الاشياء المنقولة سليمة هو التزام يتحقق نتيجة و يكفي المرسل اليه ان يثبت هلاك الاشياء اثناء مرحلة تنفيذ عقد النقل لقيام المسؤولية على الناقل عن هذا الضرر دون حاجة لاثبات وقوع الخطأ من جانب هذا الأخير.

وأنه و في غياب ما يثبت ايصال البضاعة خلال المدة المعقولة التي اعتادت السفينة الوصول فيه في مثل هذه الرحلات وطالما أن التأخير في تسليم البضاعة نجم عنه ضرر للبضاعة بنسبة 70 % وفقا للثابت من خلال الوثائق المرفقة مما يبقى معه الناقل ملزما بتعويض الاضرار الناجمة عن التأخير و يبقى الحكم مصادفا للصواب فيما قضى به مما يتعين معه التصريح برد الاستئناف و تأييده .

وحيث يتعين تحميل المستأنفة الصائر .

لهذه الأسباب

تصرح حكمة الاستئناف التجارية بالدار البيضاء وهي تبت انتهائيا، علنيا وحضوريا

في الشكل: قبول الاستئناف .

في الموضوع : برده و تأييد الحكم المستأنف و تحميل المستأنف الصائر.