

**Transport maritime :
L'exonération du transporteur
pour manquant au titre de la
freinte de route est limitée au
taux usuel déterminé par
expertise (CA. com. Casablanca
2022)**

| Identification | | | |
|--------------------------------------|---|--|-------------------------------|
| Ref 64237 | Jurisdiction Cour d'appel de commerce | Pays/Ville Maroc / Casablanca | N° de décision 4148 |
| Date de décision 20220926 | N° de dossier 2022/8232/60 | Type de décision Arrêt | Chambre |
| Abstract | | | |
| Thème Maritime, Commercial | | Mots clés Transport maritime, Responsabilité du transporteur, Règles de Hambourg, Marchandises en vrac, Manquant de marchandises, Freinte de route, Expertise judiciaire, Exonération partielle de responsabilité, Connaissance sans réserves, Calcul du préjudice | |
| Base légale | | Source Non publiée | |

Résumé en français

En matière de responsabilité du transporteur maritime pour manquant de marchandises en vrac, la cour d'appel de commerce précise les modalités d'application de l'exonération pour freinte de route. Le tribunal de commerce avait rejeté la demande en indemnisation de l'assureur subrogé, considérant que le manquant constaté relevait intégralement du déchet de route usuel. La cour était saisie de la question de la détermination du taux de freinte exonératoire, l'appelant soutenant que celui-ci ne pouvait être fixé forfaitairement. La cour rappelle qu'en application de l'article 461 du code de commerce, la détermination du taux de tolérance doit se fonder sur l'usage du port de destination, en tenant compte de la nature de la marchandise, de la distance et des conditions du voyage. S'appuyant sur les conclusions d'une expertise judiciaire, elle retient un taux de freinte usuel de 0,50 % pour la cargaison litigieuse. La responsabilité du transporteur est par conséquent engagée pour toute la part du manquant excédant ce taux, faute pour lui de prouver avoir pris les mesures raisonnables pour éviter le dommage. La cour d'appel de commerce réforme donc le jugement entrepris et condamne le transporteur à indemniser l'appelant à hauteur du manquant excédant la freinte admise, avec intérêts légaux à compter de l'arrêt.

Texte intégral

وبعد المداولة طبقا للقانون.

حيث تقدم شركة (أ. س. ل.) و من معها بواسطة دفاعهم بمقال استئنافي مؤدى عنه الصائر القضائي بتاريخ 13/12/2021 يستأنفون بمقتضاه الحكم الصادر عن المحكمة التجارية بالدار البيضاء بتاريخ 18/10/2021 تحت عدد 9567 ملف عدد 8053/8234/2021 و القاضي في الشكل : قبول الطلب و في الموضوع : برفض الطلب و تحميل رافعه الصائر.

و حيث تقدم نائب المستأنفات بمقال إصلاحي يلتمس بمقتضاه اعتبار الدعوى قدمت باسم شركة (س. م.) بدلا من شركة (س. م.).

في الشكل

حيث سبق البث بقبول الاستئناف الأصلي بمقتضى القرار التمهيدي المؤرخ في 14/03/2022

و حيث قدم المقال الإصلاحي مستوفيا للشروط الشكلية المتطلبة قانونا بحيث أدلى نائب المستأنفات بما يفيد قرار تغيير تسمية شركة (س. م.) إلى شركة (س. م.) المنشور بالجريدة الرسمية عدد 7087 بتاريخ 02/ماي 2022. ، مما يتعين معه قبوله .

و في الموضوع :

يستفاد من وثائق الملف و الحكم المستأنف أن المستأنفين شركة (أ. س. ل.) و من معها تقدموا بواسطة دفاعهم بمقال أمام المحكمة التجارية بالدار البيضاء يعرضون فيه أنها أمنت لشركة ("ع. س.") استيراد مادة "نوار الشمس" ، و أن المدعى عليه تعهد بنقل البضاعة من فرنسا الى الدار البيضاء التي وصلت الى مينائها بتاريخ 01/08/2019 و أن شركة (ت.) تبين لها عند وصولها اصاباتها بخصاص و نقصان في كميتها و هي راسية في الميناء . و أنها وجهت رسالة احتجاج الى المدعى عليه بتاريخ 01/08/2019 الى المدعى عليه ، و أن هذا الخصاص وقع معينته على البضاعة أثناء رسوها بالميناء من طرف شركة (أ. ك.) و كذا المكتب الوطني لاستغلال الموانئ بالدار البيضاء .

و بناء على مذكرة المطالب الختامية للجهة المدعية عرضت فيها بواسطة نائبها أنها أدت للمؤمنة التعويضات المستحقة عن الخسائر و المحددة في مبلغ 120.706,00 درهم . و التمس الحكم على المدعى عليه بأدائه لفائدتها المبلغ المذكور مع الفوائد القانونية من تاريخ الطلب و تحميل المدعى عليه الصائر.

و بناء على مذكرة جوابية للمدعى عليه عرض من خلالها بواسطة نائبه أن مسؤوليته منعدمة لعدم اتخاذ أعوان مارسا ماروك الذين قاموا بتفريغ البضاعة لأي تحفظات تحت الروافع ،موضحا أن الحمولة وصلت سالمة و أن عمليات التفريغ استمرت 05 أيام بواسطة مكتب الشحن و الافراغ و في الأخير تمسك بالخصاص الطبيعي على اعتبار أن نسبة الخصاص اللاحق بالبضاعة لم تتجاوز 0,80 % ..

و بناء على تعقيب الجهة المدعية بواسطة نائبها توضح من خلاله أن ربان الباخرة لم يتخذ أي تحفظات بخصوص حالة البضاعة مما يفترض فيه أنه قد تسلمها في حالة سليمة و بالتالي يكون مسؤولا عن الخصاص اللاحق بها .

وبعد مناقشة القضية صدر الحكم المشار إلى منطوقه أعلاه استأنفته شركة (أ. س. ل.) و من معها.

أسباب الاستئناف

حيث جاء في أسباب الاستئناف و بعد عرض موجز للوقائع أن الحكم الابتدائي جانب الصواب عندما قضى برفض الطلب بعلّة نقص نسبة عجز الطريق من مجموع البضاعة و ان الحكم الابتدائي جاء ناقص التعليل وبه تناقض من حيث النسب المسطرة في الحكم المذكور , ذلك انه جاء من خلال حيثيات الحكم أنه يتعين إعفاء الناقل البحري من المسؤولية ، لكون نسبة الخصائص المحدد في 0,15% تدخل في نطاق عجز الطريق في حين أن الخصائص الحاصل بالبضاعة حددت بنسبة 0,80% وليس 0,15% و أنه بالرجوع الى وثائق القضية وكذا معطيات النازلة سيتبين أن نسبة عجز الطريق تختلف من سلعة إلى أخرى , كما أن الخبراء في الميدان البحري يختلفون كثيرا في تحديد نسبة عجز الطريق و انه قد يكون الخصائص اللاحق بالبضاعة المنقولة لا يرجع إلى طبيعة البضاعة بل إلى عوامل أخرى يمكن أن تشكل خطأ مهنيا تحت مسؤولية ربان الباخرة ، لذلك يلتمسن أساسا حول نسبة الخصائص الغاء الحكم الابتدائي فيما قضى به وبعد التصدي تميعها بكل ما جاء في مقالها الافتتاحي ومطالبها الختامية جملة وتفصيلا و احتياطيا حول الخبرة التقنية و الحسابية الأمر بإلغاء الحكم المستأنف و بعد التصدي الأمر بإجراء خبرة تقنية وحسابية للتأكد من الخصائص الحاصل في البضاعة بواسطة خبير أو خبيرين إن اقتضى الحال بعد الاطلاع على كل الوثائق والمستندات وكل ما يمكن معه الوصول الى الحقيقة التي تثير طريق المحكمة و حفظ حقهن في الإدلاء بمسئلتجاتها بعد الخبرة المأمور بها و تحميل المستأنف عليه الصائر.و أدلوا :بنسخة طبق الأصل من الحكم الابتدائي المؤرخ في 18/10/2021 .

و بناء على المذكرة الجوابية المدلى بها من طرف المستأنف عليه بواسطة نائبه بجلسة 14/02/2022 جاء فيها إن الحكم الابتدائي كان على صواب في كل ما ذهب إليه، مما يستوجب تأييده لكون الأمر في النازلة كان يتعلق بنقل حمولة من " مسحوق نوارة الشمس" "Tourteaux de Golza" على شكل خليط من "فرنسا" إلى ميناء الدار البيضاء بوزن 6000 طن و أن عمليات التفريغ أسفرت عن خصائص قدره 50 طن أي بنسبة 0,80% و أن هذا الخصائص حذت بعد الإفراغ باعتبار أن الحمولة وصلت سالمة من كل خصائص أو عوار و أن عمليات التفريغ استغرقت 5 أيام بقيت فيها البضاعة عرضة لمختلف الأضرار بأرضية الميناء، مما يستوجب إعفاء الناقل من كل مسؤولية و رفض الطلب في مواجهته إضافة لذلك ، فإن نسبة الخصائص الملاحظ هاته تعد ضئيلا جدا و ضمن الإعفاءات التي حددها المشرع في مدونة التجارة و أكدها الفقه و الإجتهد عند تطبيق الخصائص الطبيعي أو ضياع الطريق و أن الإجتهدات قارة و متواترة في باب الضياع الطبيعي، إذ استقرت على إعفاء الناقل البحري من مسؤولية الخصائص في أحمال معينة يلحقها نقص في الوزن و الحجم رغم محافظتها على حالتها و يكون ذلك بفعل عوامل طبيعية لا يد للناقل البحري فيها و أن بعض القرارات ذهبت إلى أن إعفاء الناقل من المسؤولية في مثل هاته الأحمال يؤخذ به دون قيد أو شرط و لو لم تنص عليه مقتضيات المادة 5 من اتفاقية هامبورغ لأن سند الأخذ به هو القواعد العامة في المسؤولية التي تجعل الربان غير مسؤول عن الأضرار الناتجة عن طبيعة البضاعة نفسها بسبب التبخر أو الجفاف و أن هذا ما ذهبت إليه محكمة النقض في قرارها عدد 1834 الصادر بتاريخ 25-11-2009 في الملف 2009/919 المنشور في مجلة رحاب المحاكم عدد 7 صحيفة 112 وما يليها بل إن محكمة النقض أصدرت بتاريخ 26/04/2012 في الملف 2011/791 قرارا ذهبت فيه إلى أن نسبة الإعفاء من المسؤولية في مثل هاته الأحمال قد تصل إلى 2% دون القيام بأية خبرة أو أي إجراء من إجراءات التحقيق مادام لم يثبت أن الخصائص نتج عن سبب آخر غير عجز الطريق وذلك إعمالا لمقتضيات المادة 461 من مدونة التجارة و إن الحكم الابتدائي كان على صواب في كل ما ذهب إليه ، مما يستوجب تأييده في كل ما قضى به و الحكم بإعمال نظرية الخصائص الطبيعي و إعفاء الناقل من كل مسؤولية و رفض الطلب في مواجهته و البث في الصائر وفق القانون.

و بناء على المذكرة تعقيب المدلى بها من طرف المستأنفين بواسطة نائبهم بجلسة 28/02/2022 جاء فيها أن ربان الباخرة يرغب في التملص من مسؤوليته عن الخسائر المادية التي ألحقها بالبضاعة و عن الخصائص الذي لحقها أثناء الرحلة البحرية ، أنهم تأسست دعواهن انطلاقا من مقتضيات الفصل 270 وما يليه، وكذا الفصل 367 من قانون البحري المغربي وكذا اتفاقية هامبورغ 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 لتجنبه عملا بنص المادة 5 من اتفاقية هامبورغ و أن سندات الشحن قد جاءت خالية من التحفظات الخاصة بحالة البضاعة مما يفترض معه في الناقل أنه تسلم البضاعة في حالة سليمة ويكون بالتالي ملزم ما بتسليمها في ميناء الوصول بذات الحالة و ان ربان الباخرة يحاول قلب عبء الإثبات ، لذلك يلتمسن احتياطيا الأمر بإجراء خبرة حسابية تكون حضورية مع حفظ حقهما للتعقيب عليها و الحكم بكل ما جاء في مقالهما الاستئنافي جملة و

تفصيلا وبرد دفعوات ربان الباخرة لعدم جديتها ولعدم ارتكازها على أساس قانوني سليم.

و بناء على القرار التمهيدي عدد 205 الصادر بتاريخ 14/03/2022 و القاضي بإجراء خبرة قام بها الخبير عبد العزيز جريير.

و بناء على طلب إصلاحي المدلى به من طرف المستأنفات بواسطة نائيهن بجلسة 27/06/2022 جاء فيها أن سبق للمستأنفات أن تقدمت بمقالها الافتتاحي للدعوى وكذا مطالبها الختامية إلا أنه أثناء سريان الدعوى تبين للمستأنفات أن شركة (س.م.) أصبحت تحمل إسما جديدا هو شركة (س.م.) SINLAM وذلك بناء على قرار مجلس هيئة مراقبة التأمينات الاحتياط الاجتماعي رقم P/EA 03.22 الصادر بتاريخ 25 شعبان لسنة 1443 الموافق 28 مارس 2022 يرخص لمقاولة التأمين وإعادة التأمين " (س.م.) " باستمرار في مزاولة نشاطها بالتسمية الجديدة " شركة (س.م.) " و المنشور بالجريدة الرسمية عدد 7087 بتاريخ 2 ماي 2022 ، لذلك تلتمسن الإشهاد بإصلاح المقال وكذا المطالب الختامية واعتبار أن الدعوى قدمت بإسم شركة (س.م.) بدلا من شركة (س.م.) مع تمتيعهن بكل ما جاء في المقال و المطالب الختامية جملة و تفصيلا .

و بناء على مستنتجات بعد الخبرة المدلى بها من طرف المستأنفات بواسطة نائيهما بجلسة 12/09/2022 جاء فيها أن الخبير اكد وبشكل واضح بعد تفحصه للوثائق والمستندات المتعلقة بالنازلة أن الربان لم يدل بأي تحفظ او ملاحظات حول وزن السلعة عند الشحن وأن عملية التفريغ تمت بشكل عادي وبواسطة اليات الرافعة المعتمدة في هذا الميدان و أن ربان الباخرة المذكورة عند عملية التفريغ لم يتقدم بأي تعرض او تحفظ حول عملية التفريغ و ان الخبرة التقنية التي انجزها الخبير عبد العزيز جريير وصف بشكل دقيق نسبة الخصاص ، مما يتعين والحالة هذه المصادقة على تقرير الخبير المذكور و أن سندات الشحن جاءت خالية من أي تحفظ بخصوص حالة البضاعة ، مما يفترض معه ان الناقل البحري تسلم البضاعة في حالة سليمة وكاملة ، و بالتالي فان مسؤولية ربان الباخرة يتحملها كاملة تطبيقا لمقتضيات الفصل 270 وما يليه وكذا الفصل 367 من القانون البحري المغربي و كذا اتفاقية هامبروغ ، لذلك تلتمسن حول الخبرة التقنية الحكم بالمصادقة على تقرير الخبير عبد العزيز جريير مع تمتيعهن بكل ما جاء في مقالهن الاستئنافي وكذا المقال الافتتاحي و مطالبها الختامية جملة و تفصيلا .

و بناء على مذكرة بعد الخبرة المدلى بها من طرف المستأنف عليه بواسطة نائيه بجلسة 12/09/2022 جاء فيها أن الخبير وضع تقريرا خلص فيه إلى تحديد نسبة الخصاص المعفي من المسؤولية في 0,50% و حمل الناقل البحري مسؤولية الجزء المتبقي محمدا قيمته في 46.738,40 درهم و أنه للتذكير فقط فإن الأمر في هاته النازلة يتعلق بنقل حمولة من " مسحوق نورة الشمس " Tourteaux de Golza " من ميناء "سيت" بفرنسا إلى ميناء الدار البيضاء بوزن بلغ 6000 طن و أن عمليات التفريغ أسفرت عن خصاص قدره 50 طن أي بنسبة 0,80% و إن هاته النسبة ضئيلة جدا و تدخل ضمن النسب المتسامح بشأنها ، و خصاص الطريق بالنظر لنوع الحمولة المنقولة و المدة التي استغرقتها الرحلة وعمليات التفريغ التي دامت 5 أيام بقيت فيها الحمولة عرضة لمختلف الأضرار و إن الحكم الابتدائي ذهب في تعليقه إلى أن الحمولة نقلت على شكل سائب و أنه من الطبيعي أن تتعرض بسبب الظروف المحيطة بعملية النقل إلى خصاص ناتج عن طبيعة الآليات المستعملة في الإفراغ و التي تؤدي لزوما إلى تشتت جزء من البضاعة، مما يستوجب إعفاء الناقل البحري من مسؤولية هذا الخصاص و رفض الطلب في مواجهته و إن الحكم الابتدائي كان على صواب ، مما يستوجب تأييده في كل مقتضياته و إن الخبير السيد عبد العزيز جريير" خلص إلى تحديد نسبة الخصاص الطبيعي في 0,50% محمدا قيمة الجزء المتبقي في 46.738,40 درهم و إنه يلتمس حصر مسؤوليته في حدود هذا المبلغ و رفض باقي الطلبات لعدم جديتها وعدم ارتكازها على أي أساس ، لذلك يلتمس تأييد الحكم الابتدائي في كل مقتضياته و الحكم من جديد بإعفاء الناقل البحري من كل مسؤولية و رفض الطلب في مواجهته و بصفة احتياطية الحكم بحصر مبلغ التعويض في 46.738,40 درهم و رفض باقي المطالب لعدم جديتها وعدم ارتكازها على أساس و تحميل المستأنفة الصائر.

و بناء على إدراج الملف بجلسات آخرها بجلسة 12/09/2022 تخلف نائب المستأنفات و ألفي بالملف مستنتجات بعد الخبرة للأستاذ عبد الرفيع (ت.) و حضر الأستاذ (ف.) ، فتقرر اعتبار الملف جاهزا و حجزه للمداولة للنطق بالقرار لجلسة 26/09/2022 .

التعليل

حيث نعت الطاعنات على الحكم عدم مصادفة للصواب فيما قضى به من رفض الطالب بعلّة أن الخصاص المسجل على البضاعة المنقولة يندرج ضمن الضياع الطبيعي للطريق .

و حيث يحسن التوضيح أن الثابت قانونا و قضاء ان العرف في الميدان البحري قد جرى على إعفاء الناقل من المسؤولية إذا كانت نسبة الخصاص ضئيلة أو راجعة إلى ظروف النقل و المشرع قد كرس هذه القاعدة من خلال المادة 461 من مدونة التجارة و التي تنص على جعل عجز الطريق أو الضياع الطبيعي للطريق في ميدان النقل سببا لإعفاء الناقل من المسؤولية إذا كانت الأشياء المنقولة مما تتعرض بطبيعتها لنقص في الوزن أو الحجم عند نقلها ، حيث لا يسأل الناقل في هذه الحالة إلا بقدر النقص الذي يزيد عما جرى العرف على التسامح فيه .

و حيث أن 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 لأخرى بحسب نوعية البضاعة المنقولة و طبيعتها و المسافة الفاصلة بين مينائي الشحن و الإفراغ و المدة التي تستغرقها الرحلة البحرية و الرحلات البحرية المماثلة و أن هذه الأمور يتعين على المحكمة إبرازها و لا يسوغ لها الاكتفاء بالقول بأن المحكمة تطبق العرف الذي كرسه الإجتهد القضائي و تأسيسا عليه فإن المحكمة تبقى ملزمة بإجراء التحريات اللازمة الموصلة لعرف الميناء الجاري به العمل من أجل تحديد نسبة الضياع المتسامح بشأنه بخصوص الرحلات البحرية المماثلة للرحلة موضوع النزاع (أنظر بهذا الخصوص قرار محكمة النقض عدد 491 صادر بتاريخ 13/05/2012 ملف عدد 671/2011) .

و حيث أصدرت المحكمة في هذا الإطار قرارها التمهيدي المشار إليه أعلاه من أجل تحديد نسبة الخصاص الذي يدخل ضمن القدر المتسامح بشأنه في عرف ميناء الوصول و أن الخبير المعين السيد عبد العزيز جرير حدد نسبة العجز المسجلة على البضاعة وقت الإفراغ في 0.834 % كما حدد النسبة التي تدخل في القدر المتسامح بشأنه بخصوص الرحلة موضوع النزاع في 0.50% من الوزن الإجمالي للحمولة و حدد التعويض عن النسبة الزائدة في مبلغ 46738.40 درهم و ذلك انطلاقا من طبيعة البضاعة المنقولة و التي هي عبارة عن tourteaux de colza ثم نقلها على شكل صبيب و عرفت عمليات إفراغ مباشرة بواسطة آلات و معدات عبارة عن رافعات و على رأسها توجد غرافة BENNE أخذت بواسطتها البضاعة من العنابر و افرغت الحمولة في الشاحنات .

و حيث أنه و تأسيسا على ما سبق فإن الناقل يستفيد من قرينة التسليم المطابق المبرر لإعفائه من المسؤولية لغاية نسبة 0.5% فقط من الوزن الإجمالي للبضاعة أما بالنسبة للنسبة الزائدة و في غياب اتخاذ الإحتياطات اللازمة أثناء النقل و الإفراغ فإن مسؤوليته تبقى قائمة عملا بمقتضيات المادتين 4 و 5 من اتفاقية هامبورغ ، مما يتعين معه اعتبار الاستثناء جزئيا و إلغاء الحكم المستأنف فيما قضى به من رفض طلب الأداء بخصوص كافة المبالغ المطلوبة و الحكم من جديد بأداء المستأنف عليه للطاعنات مبلغ 46738.40 درهم .

و حيث إن الفوائد القانونية يفترض اشتراطها بين التجار عملا بمقتضيات المادة 871 من قانون الالتزامات و العقود و يتعين الحكم بها من تاريخ القرار .

و حيث يتعين رفض باقي الطلبات مع جعل الصائر بالنسبة .

لهذه الأسباب

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

في الشكل : سبق البث بقبول الاستئناف شكلا بمقتضى القرار التمهيدي عدد 205 الصادر بتاريخ 14/03/2022 و بقبول المقال الإصلاحي .

في الموضوع : باعتبار الاستئناف جزئيا و إلغاء الحكم المستأنف فيما قضى به و الحكم من جديد بأداء المستأنف عليه للمستأنفات مبلغ 46738.40 درهم مع الفوائد القانونية من تاريخ القرار و جعل الصائر بالنسبة و رفض الباقي.