

**Vente internationale de  
marchandises (CFR) : La preuve  
de la livraison résulte du  
chargement sur le navire, la  
Convention de Hambourg ne  
régissant que la responsabilité  
du transporteur (CA. com.  
Casablanca 2023)**

| <b>Identification</b>                                               |                                                 |                                                                                                                                                                                                                                                                              |                               |
|---------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------|
| <b>Ref</b><br>63948                                                 | <b>Jurisdiction</b><br>Cour d'appel de commerce | <b>Pays/Ville</b><br>Maroc / Casablanca                                                                                                                                                                                                                                      | <b>N° de décision</b><br>6682 |
| <b>Date de décision</b><br>20231130                                 | <b>N° de dossier</b><br>2023/8203/3757          | <b>Type de décision</b><br>Arrêt                                                                                                                                                                                                                                             | <b>Chambre</b>                |
| <b>Abstract</b>                                                     |                                                 |                                                                                                                                                                                                                                                                              |                               |
| <b>Thème</b><br>Vente internationale de marchandises,<br>Commercial |                                                 | <b>Mots clés</b><br>Vente internationale de marchandises, Responsabilité du vendeur, Preuve de la livraison, Prescription quinquennale, Obligation de livraison, Incoterms, Convention de Hambourg, Contrat de vente, Contrat de transport, Connaissance, CFR (Coût et Fret) |                               |
| <b>Base légale</b>                                                  |                                                 | <b>Source</b><br>Non publiée                                                                                                                                                                                                                                                 |                               |

## Résumé en français

Saisi d'un litige relatif au paiement de marchandises dans le cadre d'une vente internationale, la cour d'appel de commerce se prononce sur l'articulation entre les Incoterms et la Convention de Hambourg sur le transport de marchandises par mer. Le tribunal de commerce avait condamné l'acheteur au paiement du prix, retenant la créance comme établie par les factures et les connaissements. L'appelant contestait l'exigibilité de la dette, arguant que la livraison devait être prouvée par une remise effective des biens conformément à la Convention de Hambourg, et non par le simple chargement à bord du navire prévu par l'Incoterm CFR. Il soulevait également la prescription biennale de l'article 20 de ladite convention. La cour d'appel de commerce écarte ce moyen en opérant une distinction fondamentale entre le contrat de vente et le contrat de transport. Elle retient que l'Incoterm CFR, choisi par les parties, régit exclusivement les obligations entre le vendeur et l'acheteur, et que dans ce cadre, l'obligation de délivrance du vendeur est parfaitement exécutée dès le chargement de la marchandise, qui opère transfert des risques. La cour juge que la Convention de Hambourg ne s'applique qu'aux relations avec le transporteur et ne saurait régir les conditions de paiement du prix de vente. Dès lors, la prescription applicable à l'action en paiement entre commerçants est la prescription quinquennale de l'article 5 du code de commerce, et non la prescription biennale propre à l'action en responsabilité contre le transporteur. Le jugement est par conséquent confirmé.

## Texte intégral

وبعد المداولة طبقا للقانون. حيث تقدمت شركة س. بواسطة نائبيها بمقال استثنائي مؤدى عنه بتاريخ 08/08/2023 تستأنف بمقتضاه الحكم عدد 6104 الصادر عن المحكمة التجارية بالدار البيضاء بتاريخ 20/06/2023 في الملف عدد 2457/8235/2023 القاضي بأداء المدعى عليها لفائدة المدعية مبلغ 215.561,25 دولار أمريكي أو ما يعادله بالدرهم المغربي بتاريخ استحقاق كل فاتورة مع الفوائد القانونية ابتداء من تاريخ الطلب وتحميلها الصائر ورفض باقي الطلبات. في الشكل : حيث قدم الاستئناف وفق كافة الشروط الشكلية المتطلبية أجلا وصفة وأداء، مما يتعين التصريح بقبوله شكلا. في الموضوع : حيث يستفاد من وثائق الملف ومن محتوى الحكم المطعون فيه أن المدعية شركة أن.ب.ك. تقدمت بواسطة نائبيها بمقال افتتاحي للدعوى لدى المحكمة التجارية بالدار البيضاء عرضت فيه أنها شركة متخصصة في صناعة الصباغات وأنه في إطار نشاطها التجاري، زودت المدعى عليها شركة س. بمجموعة من المنتجات وفقا للشروط INCOTERMS CFR والذي ينتهي دور العارضة بمجرد وصول الحاويات لميناء المشتري أي المدعى عليها، وموضوع الفواتير التالية: الفاتورة رقم: S. dd17/02 بتاريخ 18/05/2017 ومبلغ 49.335 دولار أمريكي المقابلة لبوليصة الشحن رقم : 12DALECAS034 والفاتورة رقم S. dd03/17 بتاريخ 30/07/2017 ومبلغ 114.681,25 أورو المقابلة لبوليصة الشحن رقم DALECAS037620 والفاتورة رقم -S. dd -04/17- بتاريخ 21/08/2017 ومبلغ 51.545 أورو المقابلة لبوليصة الشحن رقم A0147935 وأن المدعى عليها قد امتنعت دون أي مبرر عن أداء الفواتير رغم حلول أجلها ورغم إنذارها، ملتزمة بالحكم بأداء المدعى عليها لفائدة العارضة مبلغ 49.335 دولار أمريكي ومبلغ 166.681,25 أورو كأصل الدين ومبلغ 20.000 دولار كتعويض عن التأخير أي ما مجموعه بالدرهم المغربي 2.665.491,56 درهم، ملتزمة بالحكم على المدعى عليها بأدائها للعارضة مبلغ 49.335 دولار أمريكي ومبلغ 166.681,25 أورو من قبل أصل الدين ومبلغ 20.000 دولار أمريكي كتعويض عن التأخير والضرر بما يعادلهم بالدرهم المغربي مبلغ 2.665.491,56 درهم مع الفوائد القانونية من تاريخ أجل حلول كل فاتورة وشمول الحكم بالنفاذ المعجل وتحميل المدعى عليها الصائر. وبناء على إيداع نائب المدعى عليها بمذكرة جوابية بجلسة 03/05/2023 جاء فيها في التقادم فإن القائمة بدعوى الحال جاءت وقدمت طلبها لتطالب العارضة عن فواتير هي في شهر 2017/5، وأن الدعوى لم تقدم إلا في 17 فبراير 2023 وبالتالي فإن المبالغ المطالب بها قد طالها التقادم طبقا لمقتضيات المادة 5 من مدونة التجارة والجدير بالذكر هو أن التقادم في المادة التجارية هو تقادم سقوط وليس مبنيا على قرينة الوفاء، وأن محكمة النقض قد حسمت في هذه النقطة بمقتضى قرارها عدد 327 الصادر بتاريخ 2015/10/14 في الملف عدد 2015/3/3/594 هذا القرار الذي جاء فيه أن التقادم الخمسي المنصوص عليه في مدونة التجارة هو أطول تقادم نصت عليه المدونة المذكورة ، وليس مبنيا على قرينة الوفاء ، ووضع من أجل استقرار المعاملات، والمحكمة مصدرة القرار المطعون فيه بقولها : " وأنه من جهة أخرى ، وخلافا لما تمسك به الطاعن ، خلافا للمنصوص عليه في المادة 5 من مدونة جارة هو تقادم مسقط للدين بوصفه أطول أجل للتقادم في المادة التجارية ، ووضع من أجل استقرار المعاملات ... و منازعة المستأنف عليه في المديونية لا تهدم قرينة التقادم المذكور بوصفه تقادما مسقطا لا تقادما مبنيا على قرينة الوفاء فتكون المحكمة قد سايرت ما ذكر مطبقة صحيح أحكام المادة 5 من مدونة التجارة ، فجاء قرارها معللا بما فيه الكفاية ومرتكزا على أساس " قرار منشور بمجلة قضاء محكمة النقض عدد 80 وبالتالي فإن جميع طلبات القائمة بالدعوى هي طلبات طالها التقادم ، لاسيما وأن القائمة بالدعوى أدلت فقط بأوراق من صنع يدها لا تثبت شيئا وفي جميع الأحوال فإن الطلب يكون قد سقط بالتقادم المسقط وأن نازلة الحال تتمظهر في أن القائمة بالدعوى وهي شركة مصرية وبعد 6 سنوات جاءت لتطالب العارضة بمبالغ خيالية بناء على زعمها بأنها وجهت للمنوب عنها سلعا معنية إلا أن العارضة تؤكد وتؤكد على أنها لم تتوصل بأي شيء من القائمة بالدعوى فهذه الأخيرة لم تدل بأية وثيقة تفيد بأن المنوب عنها توصلت بسلع معينة وأن ما تم الإدلاء به هو فواتير من صنع يد المدعية وأوراق غير موقعة وغير مختومة وأوراق لا ندري ماهيتها وأخرى تتعلق بميناء الإسكندرية ووثائق تتعلق بشركة من مالطا بالإدلاء بالفواتير لا يعني إطلاقا استحقاق مبالغها إلا إذا أثبتت

المدعية بأن العارضة توصلت بتلك السلع بواسطة بونات التسليم أو ما يسمى BL EMARGES موقعة من العارضة التي تثبت بأن العارضة فعلا توصلت بالسلع المطلوب الأداء عنها والعارضة تعود وتؤكد بأنها لم تتوصل إطلاقا بأي شيء من المدعية ، والدليل على أن المدعية انتظرت حتى انصرم أجل التقادم لتطالب بذلك المبلغ الفلكي الذي طالبت به، اعتمادا واستنادا إلى لا شيء إذن ملف نازلة الحال خال تماما من أية وثيقة أو نصفها أو ربعها تفيد بأن العارضة توصلت بشيء ما، ولا وجود لأي ختم للعارضة ولا أي شيء وتفيد فقط بأن هناك سلعا مجهولة وجهت لشركة ط.م. هكذا دون أي بيان آخر وبالتالي فما تم الإدلاء به لا يفيد شيئا على الإطلاق، وإنما هو عبارة عن أوراق عديمة القيمة لا تثبت على الإطلاق أن العارضة توصلت بشيء ما ومن هذه المنطقات ، فإن ملف نازلة الحال خال من أية وثيقة تثبت توصل العارضة بالسلع المطالب بالأداء عنها ذلكم أن بوليصات الشحن التي استظهرت بها المدعية هي صادرة في الديار المصرية وليس فيها أية إشارة لا من قريب ولا من بعيد لا بصفة مباشرة ولا بصفة غير مباشرة بأن العارضة توصلت بسلع معينة ومن هذه المنطقات فإن العارضة تؤكد وتعيد التأكيد على أنها لم تتوصل بأي شيء من المدعية لتغدو دعوى الحال ساقطة عن درجة الاعتبار وحليفة الرفض، ملتصقا برفض الطلب. وبناء على باقي المذكرات المتبادلة بين الطرفين وبعد استيفاء الإجراءات المسطرية أصدرت المحكمة الحكم المشار إلى مراجعه ومنطوقه أعلاه وهو الحكم المستأنف. أسباب الاستئناف حيث جاء في أسباب الاستئناف أنالحكم المستأنف جانب الصواب وينبغي الغاؤه، ففيما يخص مقتضيات اتفاقية هامبورغ المصادق عليها من طرف المملكة المغربية بمقتضى الظهير الشريف رقم 1.84.21، فإن الطاعنة وأمام محكمة الدرجة الأولى دفعت بمقتضيات الفقرة 2 من المادة 4 من اتفاقية هامبورغ في شأن النقل البحري للبضائع، هذه الاتفاقية التي تمت المصادقة عليها من طرف المملكة المغربية بمقتضى الظهير الشريف رقم 1.84.21 المنشور بالجريدة الرسمية عدد 3953 بتاريخ 3 غشت 1988 والتي تعتبر أن البضائع المنقولة عن طريق البحر تعتبر مسلمة قانونا بتسليمها إلى المرسل إليه، أو بوضعها تحت تصرف المرسل إليه، وذلك في الحالة التي لا يتسلم فيها المرسل إليه البضائع من الناقل مباشرة، إلا أن الطرف المستأنف عليه وكذلك محكمة الدرجة الأولى اعتبروا أن نظام INCOTERMS CFR هو الواجب التطبيق وهذا النظام يعتبر أن تسليم البضاعة إلى المشتري يتم بمجرد شحن البضائع في ميناء البائع والحال أنه في إطار النقل البحري للبضائع فإنه وحتى في إطار أنظمة INCOTERMS فإنه عند حدوث النزاع يتم الاعتماد والاستناد إلى اتفاقية هامبورغ المصادق عليها من طرف المملكة المغربية بمقتضى الظهير الشريف رقم 1.84.21 وفي هذا الصدد، فإنه يتعين لزوما الرجوع إلى الاتفاقية الدولية ، غير انه في نازلة الحال يتبين أن محكمة الدرجة الأولى قامت بخرق النص القانوني جانبا، هذا النص يعتبر أن تسليم البضائع يتحقق به تنفيذ الناقل لالتزاماته ويترتب عليه انقضاء عقد النقل البحري، فلا تنتهي مسؤولية الناقل عن البضاعة إلا بتسليمها للمرسل إليه تسليما فعليا بحيث تنتقل إليه حيازتها ويتمكن من فحصها والتحقق من حالتها أو مقدارها، ولا يغني عن ذلك التسليم شحن البضاعة أو حتى وصول البضاعة إلى الجهة المقصودة، ولو أخطر المرسل إليه بوصولها وأعذر باستلامها طالما أنه لم يتسلمها فعلا لكن ما لم تستسغه المستأنف عليها في مادة النقل البحري الدولي والتجارة الدولية النصوص، لاسيما اتفاقية هامبورغ المصادق عليها بمقتضى الظهير الشريف رقم 1.84.21 اعتبرت تسليم البضاعة في التجارة الدولية بأنه يعد تصرفا ينهي الالتزام الأساسي للناقل بوضع البضائع لحساب المرسل إليه، ويقبل هذا الأخير بأخذ البضائع المسلمة له بحضوره و يفهم من هذا التعريف أن التسليم لا يكتمل إلا بين الناقل والمرسل إليه، ومنه يتم التسليم من الطرفين: الناقل عندما يلتزم بالتسليم والمرسل إليه بقبوله أخذ البضائع، ولا يعتبر تسليم البضاعة إلى مصلحة الجمارك تسليماً فعليا لأن هذه المصلحة لا تعد نائبة عن المرسل إليه في استلام البضاعة وإنما تتسلمها بناء على الحق المخول لها بالقانون ابتغاء تحقيق مصلحة خاصة بها هي تحصيل الرسوم الجمركية المستحقة عن تلك البضاعة، وقد أكدت المادة 4 من اتفاقية هامبورغ المصادق عليها بمقتضى الظهير الشريف رقم 1.84.21 أن البضائع تكون مسلمة بمجرد تسليمها للمرسل إليه ، وليس بمجرد شحنها في مالطا أو الإسكندرية، وبالتالي فإن التسليم المقصود الذي ينهي عقد النقل البحري هو التسليم بالمعنى المادي والقانوني وهو يتكون من عدة عمليات بوضع البضاعة في حيازة المرسل إليه أي التسليم المادي الذي يتم بوضع البضاعة في حيازة المرسل إليه وهي العملية التي يتم بها التسليم القانوني وتكون بعد حصول ذلك التحقق من جانب المرسل إليه حيث يسلم هذا الأخير الناقل سند الشحن مؤشرا عليه بما يفيد التسليم أو أية مخالصة أخرى. كما أن التسليم لا يتم إلا في ميناء المرسل إليه، ثم عند التسليم يقر المرسل إليه بناء على طلب الناقل أو الطرف المنفذ الذي يسلم البضائع بتسلم البضائع من الناقل أو الطرف المنفذ على النحو المتعارف عليه في مكان التسليم ويجوز للناقل أن يرفض التسليم إذا رفض المرسل إليه أن يقر بذلك التسلمكن وإلى غاية يومه لم تدل المستأنف عليها بأية وثيقة تثبت بأن العارضة تسلمت التي تزعم أنها قامت بشحنها بميناء الإسكندرية، وأن المحكمة اعتبرت أنه بمجرد البضاعة

فإن المرسل إليه يكون ملزماً بالأداء وهو أمر لا وجود له في النص القانوني كما أن الحديث بشأن أن العارضة هي التي تتولى مصاريف النقل، فإنه حديث لا أساس له، وقد أنكرت ذلك تماماً وتنكر كونها تعاقدت مع المستأنف عليها بنظام INCOTERMS CFR الذي لا وجود بالملف بما يفيد ذلك، فملف نازلة الحال خال من أية وثيقة بها توقيع العارضة بأنها تسلمت السلع المطلوب الأداء عنها طبقاً لما نصت عليه الاتفاقية المصادق عليها بالمملكة المغربية وأن التوجه الذي ذهب إليه محكمة الدرجة الأولى هو توجه لا يستقيم قانوناً بالمطلق سواء في إطار اتفاقية هامبورغ أو حتى في إطار أنظمة INCOTERMS التي تستند إلى الاتفاقية الدولية، ذلك أن سندات الشحن التي اعتمدها المحكمة للحكم على العارضة بالأداء، فإنها سندات الشحن في إطار أنظمة INCOTERMS هي أصلاً وبقوة القانون قابلة للتداول ولا ينتهي مفعولها إلا بسند التسليم من العارضة كمرسل إليها أو أي وثيقة صادرة عن العارضة كمخالصة وما تم الإدلاء به فلا تتعلق بالعارضة إطلاقاً، وإنما يتعلق بشركة في مالطافسندات الشحن التي استظهرت بها المستأنف عليها واعتمدها المحكمة فهي سندات قابلة للتداول وتتعلق بشركة M.L.M. وهي شركة توجد بدولة مالطا إذن محكمة الدرجة الأولى اعتمدت سندات شحن قابلة للتداول صادرة من ميناء الإسكندرية بالجمهورية المصرية في اتجاه ميناء مالطا لكن سندات الشحن هاته سواء بنظام INCOTERMS CFR أو بنظام EXW أو CPT هي أنظمة للتجارة الدولية تستند إلى الاتفاقية الدولية وليس إلى الأنظمة المعلوماتية، وتدفع الطاعنة بنص قانوني مصادق عليه بمقتضى ظهير شريف ومنتشور بالجريدة الرسمية المغربية، بينما المطلوبة في الطعن بالاستئناف، وكذلك المحكمة تطبق نظاماً وتجعله فوق النص القانوني، وتخرق بذلك النص وتجعل النظام أعلى رتبة من الاتفاقية الدولية، والعارضة لا تزال تؤكد على الدفع بمقتضى المادة 4 من الاتفاقية الدولية هامبورغ بشأن النقل البحري للبضائع، وعلى فرض أن نظام INCOTERMS CFR هو الأول بالتطبيق على النص وعلى الاتفاقية - على سبيل الفر الفاسد - فإنه لا وجود لا بالملف ولا بغيره ما يفيد ذلك، وإنما هناك تصريح جرد للشركة المغربية ولدفاعها بأنه تم شحن البضائع من ميناء الإسكندرية إلى مالطا، وبالتالي فالحكم المستأنف يكون غير صائب. وحول المعاملة بين العارضة وبين المستأنف عليها فإنه فعلاً كانت هناك معاملة بينها وبين المطلوبة في الطعن بالاستئناف إلا أن البضائع التي تتحدث عنها هذه الأخيرة والتي تطالب بالأداء عنها شحنت من ميناء الإسكندرية في اتجاه مالطا، علماً أن هذه البضائع أصلاً لم يتم طلب تلك الكميات منها، كما أن الأثمنة التي حددتها المطلوبة في الطعن بالاستئناف بالدولار الأمريكي هي أثمنة لا وجود لها بالمطلق، ولا تمثل البضاعة التي تتحدث عنها، وإنما جاءت الشركة المصرية وشحنت بضاعة ما في اتجاه مالطا وحددت لها الثمن الذي أرادت، ثم تطالب العارضة التي لم تتسلم شيئاً بالأداء رغم أنه لا وجود لأية وثيقة تسليم بالمطلق طبقاً لما نصت عليه المادة 4 من الاتفاقية الدولية هامبورغ، وعليه فالطاعنة عنها تنكر المعاملة أصلاً بتلك المبالغ التي جاءت بها المطلوبة في الطعن بالاستئناف، ملتزمة بإلغاء الحكم المستأنف والحكم من جديد برفض الطلب لعدم ارتكازها على أي أساس من الواقع أو القانون واحتياطياً إجراء خبرة مع تحميل المستأنف عليها كافة المصاريف. وبجلسة 26/10/2023 أدلت المستأنف عليها بواسطة نائبها بمذكرة جوابية جاء فيها أنه من حيث الجواب عن سبب الاستئناف بالدفع بمقتضى الفقرة 2 من المادة 4 من اتفاقية هامبورغ، فإن هذه الأخيرة جاءت في باب مسؤولية الناقل المكلف بنقل البضاعة بحراً والمادة 4 تؤطر مدة المسؤولية وليس نظام البيع، وبالرجوع للمادة 5 من نفس الاتفاقية التي تؤطر أساس المسؤولية، نجد أنها تنظم نظام مسؤولية الناقل الذي يكون الناقل مسؤولاً عن الأضرار الناجمة عن الخسائر أو تلف البضاعة وكذلك التأخير في التسليم، إذا وقع الحدث الذي تسبب في الخسارة أو الضرر أو التأخير أثناء وجود البضاعة في عهده بالمعنى المقصود في المادة 4، فاتفاقية هامبورغ التي تستند عليها المستأنفة تؤطر مسؤولية الناقل، وهذا ما يجعل دفع المستأنفة يتحول دفاعاً للعارضة، طبقاً للفقرة 2 من المادة 4 من اتفاقية هامبورغ، وأن نازلة الحال مختلفة تماماً إذ أن الأمر يتعلق بالتجارة البحرية الدولية وأن البيع تم وفق نظام التجارة الدولية INCOTERMS CFR الذي يعتبر بأن تسليم البضاعة إلى المشتري يتم بمجرد شحن البائع للبضاعة على ظهر السفينة ويتولى هذا الأخير جميع مصاريف النقل والتخليص الجمركي كما أنه يتحمل تبعات مخاطر الطريق، وأن الاتفاق حول INCOTERMS CFR واضح من خلال سندات الشحن والفواتير المدلى بها بالملف وبالتالي فلا يجوز للمستأنفة الدفع بمسؤولية النقل، في حين أن دور العارضة كبائعة انتهت بمجرد شحن البضاعة على ظهر السفينة، علماً أن اتفاقية هامبورغ تركز على عقود النقل البحري، في حين أن Incoterm CFR هو جزء من مجموعة القواعد التي تحكم عقود بيع البضائع وهي تخدم أغراضاً مختلفة في التجارة الدولية، وبالتالي، فاتفاقية هامبورغ لا يمكن تطبيقها في نازلة الحال لأن العارضة هي بائعة ينتهي دورها بمجرد شحن البضاعة على ظهر السفينة وليست ناقلة والكل ثابت بالفواتير وسندات الشحن المدلى بها والتي لم تكن محل طعن لأن المستأنفة طعننت بتسلم البضاعة فقط، والعارضة ليست مسؤولة عنها بموجب CFR Incoterm وبذلك يكون تعليل قاضي الدرجة صائباً، مما ينبغي معه

استبعاد دفع المستأنفة وتأييد الحكم الابتدائي. ومن حيث الجواب على الدفع بأن العارضة شحنت بضاعة لفائدة شركة في مالطا، فقد سبق للمستأنفة أن دفعت بذلك بالمرحلة الابتدائية بأن هناك سلع مجهولة وجهت لشركة ط.م.، وأجابت عليه العارضة بأنه فهو دفع غير جدي، لأن شركة ط.م. هي فرع لشركة ط.ع. هي ناقل ووكيل شحن. ومن حيث الجواب على المغالطة بالصفحة 10 من مقال المستأنفة، فقد صرحت هذه الأخيرة في مقالها بالفقرة 2 الصفحة 10 أن إذن محكمة الدرجة الأولى اعتمدت سندات شحن قابلة للتداول صادرة من ميناء الإسكندرية بالجمهورية المصرية في اتجاه ميناء مالطا إلا أنه بالرجوع لسندات الشحن يتضح جليا بأن الوجهة هي الدار البيضاء المغرب وأن مالطا هي فقط بلد جنسية شركة الناقل المكلف بنقل البضاعة للمستأنفة والتي شحنتها العارضة في إطار نظام CFR مما ينبغي معه استبعاد هذا الدفع لعدم جديته. ومن حيث الجواب على الدفع بأن أنظمة INCOTERM أعلى قيمة من الدستور والظواهر الشريفة حيث أن المستأنفة تحاول يائسة بالصفحة 11 الفقرة 3 أن تتخلى عن المناقشة القانونية وترفع باب الشعارات فالأولى أن تعرف المستأنفة أن أنظمة INCOTERM هي عبارة مجموعة من القواعد التجارية التي وضعتها غرفة التجارة الدولية المستخدمة في عقود البيع الدولية والمملكة المغربية عضو فيها ووافقت عليها وبالتالي فهي ملزمة بمجرد الاتفاق عليها ناهيك أن اتفاقية هامبورغ لا تخص ملف النازلة، لأنه إذا أرادت المستأنفة التمسك به، فالأحرى بها أن تطالب بحقوقها الناقل البحري وليس العارضة التي نفذت التزاماتها بشحن البضائع، مما ينبغي معه استبعاد هذا الدفع لعدم جديته، ملتزمة عدم اعتبار أسباب الاستئناف والحكم بتأييد الحكم الابتدائي في جميع ما قضى به. وبجلسة 09/11/2023 أدلت الطاعنة بواسطة نائبها بمذكرة تعقيبية جاء فيها أنها سبق لها أن دفعت ابتدائيا بالتقادم طبق مقتضيات المادة 5 من مدونة التجارة اعتمادا واستنادا إلى أن التقادم في المادة التجارية هو تقادم سقوط وليس مبني على قرينة الوفاء، وبما أن الدفع بالتقادم هو دفع موضوعي يمكن إثارته في أية مرحلة من مراحل الدعوى، فإن الطاعنة تدفع أيضا بالتقادم بسنتين طبق المادة 20 من اتفاقية هامبورغ المصادق عليها من طرف المغرب بمقتضى الظهير الشريف رقم 1.84.21، وعليه فإن اتفاقية هامبورغ هي الأولى بالتطبيق في نازلة الحال، لاسيما المادة 20 من الاتفاقية التي تنص على التقادم بسنتين اثنتين التي استظهرت بها المطلوبة في الطعن بالاستئناف، وبالرجوع إلى سندات الشحن فهي جميعها مؤرخة في سنة 2017 بينما مقال دعوى الحالي لم يرفع إلا في 17/02/2023 أي بعد أكثر من 5 سنوات، والطاعنة تلتزم بالتقادم بسنتين وأن هذه الاتفاقية هي أولى بالتطبيق من مقتضيات المادة 5 من مدونة التجارة طبقا للدستور. وحول طبيعة اتفاقية هامبورغ المصادق عليها من طرف المملكة المغربية بمقتضى الظهير الشريف رقم 1.84.21، فإن المستأنف عليها في مذكرتها الجوابية جاءت وأسهب في بيان هدف وطبيعة اتفاقية هامبورغ التي دفعت بها لكن ذلك الإسهاب في شرح بنود الاتفاقية ينم عن تقاضي بسوء نية بشكل بين، فطبقا لموقع لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي بشأن اتفاقية هامبورغ، فإن هذه الاتفاقية التي اعتمدها مؤتمر دبلوماسي في 31 مارس 1978 ترسي نظاما قانونيا موحدًا ينظم حقوق والتزامات الشاحنين والناقلين والمرسل إليهم بموجب عقد نقل البضائع بحرا وقد بدأ نفاذ الاتفاقية في 1 نوفمبر 1992، وعليه فإن هذه الاتفاقية هي بمثابة النظام القانوني الموحد الذي ينظم حقوق والتزامات الشاحنين والناقلين والمرسل إليهم وأن الحديث عن أن الأمر يتعلق فقط بالناقلين هو حديث لا يرقى إلى درجة الاعتبار، فتلك الاتفاقية التي تمت المصادقة عليها من طرف المملكة المغربية بمقتضى الظهير الشريف رقم 1.84.21 المنشور بالجريدة الرسمية عدد 3953 بتاريخ 3 غشت 1988 تعتبر أن البضائع المنقولة عن طريق البحر تعتبر مسلمة قانونا بتسليمها إلى المرسل إليه، أو بوضعها تحت تصرف المرسل إليه، وذلك في الحالة التي لا يتسلم فيها المرسل إليه البضائع من الناقل مباشرة إلا أن المطلوبة في الطعن لا تزال تعتبر أن نظام INCOTERMS CFR هو الواجب التطبيق وهذا النظام يعتبر أن تسليم البضاعة إلى المشتري يتم بمجرد شحن البضائع في ميناء البائع، لكن إطار النقل البحري للبضائع فإنه وحتى في إطار أنظمة INCOTERMS فإنه عند حدوث النزاع يتم الاعتماد والاستناد إلى اتفاقية هامبورغ المصادق عليها من طرف المملكة المغربية بمقتضى الظهير الشريف رقم 1.84.21، وما تريد المستأنف عليها أن ترسيه في مادة النقل البحري الدولي والتجارة الدولية هو الزعم بأن اتفاقية هامبورغ المصادق عليها بمقتضى الظهير الشريف رقم 1.84.21 لا تتعلق بالشاحنين، حين تتمسك بشكل غير قانوني بأن سندات الشحن كافية لترتيب مديونية الطاعنة، علما النص القانوني يعتبر أن تسليم البضاعة في التجارة الدولية هو الذي ينهي الالتزام الأساسي بوضع البضائع لحساب المرسل إليه، و يقبل هذا الأخير بأخذ البضائع المسلمة له بحضوره، ويفهم من هذا التعريف أن التسليم لا يكتمل إلا بين الناقل والمرسل إليه، و منه يتم التسليم من الطرفين: الناقل عندما يلتزم بالتسليم والمرسل إليه بقبوله أخذ البضائع ولكن وإلى غاية يومه لم تدل المستأنف عليها بأية وثيقة تثبت بأن الطاعنة تسلمت التي تزعم أنها قامت بشحنها بميناء الإسكندرية، وأن المحكمة اعتبرت أنه بمجرد البضاعة فإن المرسل إليه يكون ملزما بالأداء وهو أمر لا وجود له في النص القانوني. كما

أن الحديث كون الطاعنة هي التي تتولى مصاريف النقل، فإنه حديث لا أساس له والطاعنة انكرت ذلك تماما، وتنكر كونها تعاقدت INCOTERMS CFR الذي لا وجود بالملف بما يفيد ذلك، فليس هناك أية وثيقة يمكن أن نستشف منها أن الطاعنة ملتزمة بالأداء بمجرد شحن البضاعة لكن حقيقة سندات الشحن التي استظهرت بها المطلوبة في الطعن واعتمدها المحكمة للحكم على الطاعنة بالأداء بغض النظر عن صحتها أو عدم صحتها، نظاميتها أو عدم نظاميتها، فإنها على فرض صحتها عبارة سندات للشحن في إطار أنظمة INCOTERMS هي قابلة للتداول ولا ينتهي مفعولها إلا بسند التسليم من الطاعنة كمرسل إليها أو أي وثيقة صادرة عن الطاعنة كمخالصة، فالسندات التي استظهرت بها المستأنف عليها واعتمدها المحكمة هي سندات قابلة للتداول وتعلق بشركة M.L.M. وهي شركة توجد بدولة مالطا وعله فقد اعتمدت محكمة الدرجة الأولى سندات شحن قابلة للتداول صادرة من ميناء الإسكندرية بالجمهورية المصرية في اتجاه ميناء مالطا لكن سندات الشحن هاته سواء بنظام INCOTERMS CFR أو بنظام EXW أو CPT جميع هذه الأنظمة هي أنظمة للتجارة الدولية تستند إلى الاتفاقية الدولية وليس إلى الأنظمة المعلوماتية، وبالتالي فالطاعنة دفعت بنص قانوني مصادق عليه بمقتضى ظهير شريف ومنشور بالجريدة الرسمية المغربية، بينما المستأنف عليها جعلت نظام التجارة الدولية INCOTERMS فوق النص القانوني، خارقة بذلك النص وتجعل النظام أعلى رتبة من الاتفاقية الدولية. وحول المعاملة بين الطرفين، فإن الطاعنة فعلا كانت هناك معاملة بينها وبين المستأنف عليها إلا أن البضائع التي تتحدث عنها هذه الأخيرة والتي تطالب بالأداء عنها فإنها شحنت من ميناء الإسكندرية في اتجاه مالطا، هذه البضائع أصلا لم يتم طلب تلك الكميات منها، كما أن الأثمنة التي حددتها بالدولار الأمريكي هي أثمنة لا وجود لها بالمطلق، ولا تمثل البضاعة التي تتحدث عنها، كما أن الطاعنة لا تزال تنكر المعاملة أصلا بتلك المبالغ التي جاءت بها المستأنف عليها، لكن في نازلة الحال، فإن محكمة الدرجة الأولى والتي اعتبرت أن نظام INCOTERMS CFR يعلو وهو الأولى في التطبيق على النص القانوني، وهو ربما نظام أعلى قيمة من الدستور المغربي، وحتى من الظاهر الشريف، فإن هذا الحكم يكون غير مصادف للصواب، لاسيما وأنه لم يتم بيان السند القانوني المعتمد عليه، فنظام INCOTERMS CFR هو ناتج عن اتفاقيات دولية وفي حالة حدوث النزاع نرجع إلى النص المكتوب والذي هو اتفاقية هامبورغ لسنة 1978، والمصادق عليها بمقتضى الظهير الشريف رقم 1.84.21، ملتزمة بإلغاء الحكم المستأنف والحكم من جديد بسقوط الطلب للتقادم واحتياطيا برفض الطلب لعدم ارتكازه على أي أساس من الواقع أو القانون مع تحميل المستأنف عليها كافة المصاريف. وبجلسة 23/11/2023 أدلت المستأنف عليها بواسطة نائبها بمذكرة إسناد النظر أوردت من خلالها أن المستأنفة تقدمت بمذكرة تعقيب مع بيان وجه استئناف بخصوص التقادم بسنتين. وحيث أن الطاعنة تؤكد كما جاء في محضراتها السابقة أن اتفاقية هامبورغ لا يمكن تطبيقها في نازلة الحال لأن الطاعنة هي بائعة ينتهي دورها بمجرد شحن البضاعة على ظهر السفينة وليست ناقلة، مما يجعل أيضا الدفع بالتقادم بسنتين غير ذي جدوى وتسد النظر للمحكمة، ملتزمة بتأكيد محضراتها السابقة بتأييد الحكم الابتدائي فيما قضى به. وبناء على إدراج الملف بجلسة 23/11/2023 ألفي بالملف مذكرة إسناد النظر وتأكيد ما سبق للأستاذ شقرون، فتقرر اعتبار القضية جاهزة للبت وحجزها للمداولة للنطق بالقرار بجلسة 30/11/2023. محكمة الاستئناف حيث عرضت الطاعنة أوجه استئنافها وفق ما سطر أعلاه. وحيث أن الثابت من وثائق الملف وخاصة سندات الشحن والفواتير المدلى بها، أن الأمر يتعلق بمعاملة تمت في إطار التجارة البحرية الدولية INCOTERMS CFR والذي يعتبر بان تسليم البضاعة إلى المشتري يتم بمجرد شحن البضاعة على ظهر السفينة ويتولى هذا الأخير أي المشتري جميع مصاريف النقل والتخليص الجمركي، كما أنه يتحمل تبعات مخاطر الطريق وبالتالي فإن دور المستأنف عليها انتهى بمجرد شحنها البضاعة على ظهر السفينة الثابت بمقتضى سندات الشحن التي تكون حجة على تسلمها البضاعة وأنه لا مجال لتمسكها بعدم توقيعها الفواتير بالقبول ما دامت الفواتير باعتبارها جرد للحساب تستمد حجيتها من بون تسلم الطاعنة البضاعة وتعتبر حينها مقبولة ودليل على المديونية وما دامت الطاعنة تسلمت البضاعة فهي إذن ملزمة بأداء مقابلها للمستأنف عليها وأنه لا مجال كذلك لتمسك الطاعنة باتفاقية هامبورغ والتي تهم مسألة النقل البحري وكما تدل على ذلك تسميتها اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع تنظم عقود نقل البضائع عن طريق البحر ومن ثمة فإن التقادم المنصوص عليه في المادة 20 من الاتفاقية يتعلق بنقل البضاعة أي بمسؤولية الناقل وليس الدعوى الناشئة عن الالتزام والتي توطرها المادة 5 من مدونة التجارة ما دام الأمر يتعلق بدعوى الالتزام الناشئة بمناسبة عمل تجاري بين تاجرين والتي حددت التقادم في 5 سنوات. وحيث استنادا لما ذكر يكون ما تمسكت به الطاعنة من أسباب لا يرتكز على أساس ويتعين رد استئنافها وتأييد الحكم المستأنف. وحيث يتعين تحميل الطاعنة الصائر. لهذه الأسباب فإن محكمة الاستئناف التجارية بالدار البيضاء تقضي وهي تبت انتهايا، علنيا وحضوريا : في الشكل: قبول الاستئناف. في الموضوع: بتأييد الحكم المستأنف وتحميل المستأنفة الصائر.