

Identification			
Ref 21883	Juridiction Cour d'appel de commerce	Pays/Ville Maroc / Casablanca	N° de décision 2152/2002
Date de décision 22/07/2002	N° de dossier 2600/2001/9	Type de décision Arrêt	Chambre
Abstract			
Thème Transport, Commercial		Mots clés Transport maritime, Force majeure (Non), Evènement prévisible, Avarie du navire	
Base légale		Source Autre : Décision inédite non publiée	

Résumé en français

Ne remplit pas les conditions de la force majeure susceptible d'exonérer le transporteur maritime de sa responsabilité, les avaries du navire ayant occasionné l'avarie de la marchandise transportée.

Résumé en arabe

– الناقل البحري يكون مسؤولاً عن الأضرار اللاحقة بالحمولة وهي في عهده وحراسته عملاً بالمادة الرابعة من اتفاقية هامبورغ لسنة 1978.

– يكون الناقل البحري مسؤولاً عن الأضرار اللاحقة بالبضاعة بسبب العطب الذي لحق السفينة في عرض البحر ، ولا يسوغ له التذرع بأن هذا العطب يدخل ضمن القوة القاهرة وذلك لعدم توفر شروطها كما هي منصوص عليها في الفصل 269 من ق ل ع ، طالما أن وقوع عطب في السفينة من الأمور التي يمكن توقعها.

Texte intégral

Version française de la décision

بناء على مقال الاستئناف والحكم المستأنف ومستنتجات الطرفين ومجموع الوثائق المدرجة بالملف

وبناء على تقرير السيد المستشار المقرر

واستدعاء الطرفين لجلسة 20/05/2002

وتطبيقا لمقتضيات المادة 19 من قانون المحاكم التجارية والفصول 328 وما يليه و429 من قانون المسطرة المدنية

وبعد المداولة طبقا للقانون

حيث تقدمت الطاعنة بمقال استئنافي مؤدى عنه بتاريخ 01/11/2001 بواسطة محاميها الاستاذ لحلو تستأنف بمقتضاه الحكم الصادر عن المحكمة التجارية بالدار البيضاء بتاريخ 03/07/2001 في الملف عدد 4191/2000 والقاضي عليها بادائها لفائدة المستأنف ضدها بمبلغ 1.887.621,20 درهم مع فوائده القانونية من تاريخ الحكم ويرفض باقي المطالب والصائر

في الشكل

حيث ان الحكم المطعون فيه بلغ للمستأنفة بتاريخ 17/10/2001 كما هو ثابت من طي التبليغ المرفق بالمقال الاستئنافي وبذلك يكون الاستئناف اعلاه مقدما داخل الاجل القانوني ويتعين بالتالي قبوله شكلا

وفي الموضوع

حيث يستفاد من وقائع النازلة ومن نسخة الحكم المطعون فيه ان شركة دون مولوسكو تقدمت بمقال تصرح فيه أنها ابرمت مع المدعى عليها عقد نقل بضاعة تتكون من الحلزون البري الحي من ميناء طنجة الى البرتغال، وانه تم شحن البضاعة واصيبت بالآخرة بعطب في عرض البحر وتاخرت عن الوصول مما ترتب عنه تعفن البضاعة وترتبت بالتالي مسؤولية الناقل البحري عن الهلاك الكلي للبضاعة عملا بمقتضيات الفصل 217 من القانون البحري ملتزمة بالتالي الحكم عليها بادائها للعارضة مبلغ اجمالي قدره 2.387.620,00 درهم مع فوائده القانونية والنفاذ المعجل والصائر

وحيث انه بعد مناقشة القضية ابتدائيا صدر الحكم اعلاه بعله ان الشركة المغربية للملاحة هي التي اصدرت وثيقة الشحن وبالتالي تكون لها صفة الناقل البحري، وان الثابت ان الناقل قد تسلم البضاعة في حالة جيدة حسبما هو ثابت من شهادة الطبيب البيطري المفتش بالمنطقة الحدودية لطنجة، وان الضرر الذي لحق بها ناتج عن التأخير في التسليم الذي تم بعد مرور ستة ايام على الاجل المحدد لوصولها، وان الناقل يتحمل مسؤولية هذا الهلاك وبالتالي تعويض المرسل اليه عن قيمة البضاعة واجرة النقل وكراء الشاحنات واتعاب مكتب استغلال الموانئ وواجب التنظيف والتطهير أي ما مجموعه 1.887.621,20 درهم

:اسباب الاستئناف

حيث تتمسك الطاعنة في اوجه استئنافها بكونها

تمسكت خلال المرحلة الابتدائية بأنها لم تكن مالكة للباخرة فاست الكساندري وانما مستاجرة لها، وانه عملا بمقتضيات الفصل 273 من القانون البحري فان المستاجر يعفى من المسؤولية إذا لم تسند اليه الادارة البحرية كما هو عليه الامر في النازلة، وان المالك هو الذي يتحمل مسؤولية الاضرار الناتجة عن باخرته، أو عن عيوبها طبقا للفصل 124 ق، بحري، الأمر الذي أكده أيضا الفقيه ريبير في كتابه القانون البحري المجلد الأول صفحة 674، وأيضا محكمة الاستئناف بالدار البيضاء في قرارها الصادر بتاريخ 30/3/1982 في الملف عدد 5252/8، والذي أكد على أن المستاجر إذا لم تكن لديه الإدارة التجارية للباخرة، فإن الخصاص والعوار يتحملهما المؤجر ما لم يثبت هذا الأخير أنهما كانا بسبب خطأ المستاجر،

وحيث إن محكمة الدرجة الأولى استبعدت هذا الدفع معتمدة على كون العارضة هي مصدرة سند الشحن وهي التي وقعت عليه، مما تكون معه قد تجاهلت مقتضيات الفصل 273 ق بحري وإن هذا التعليل لا يكون صحيحا في الحالة التي يكون فيها مالك السفينة هو مجهزها وهو مصدر وثيقة الشحن، الأمر الذي يتعين معه إلغاء الحكم المستأنف والحكم من جديد بعدم قبول الدعوى

واحتياطيا فإن الطاعنة تتمسك بعدم توجيه إخطار إليها وفق مقتضيات المادة 19 من اتفاقية هامبورغ، الأمر الذي يعتبر معه الناقل قد سلم البضاعة بالكيفية الموصوفة في وثيقة الشحن، ويعفى بالتالي من أية مسؤولية، إلا أن الحكم المستأنف استبعد هذا الدفع معتمدا في ذلك على مقتضيات الفصل 262 ق تجاري بحري الذي يحصر الإخطار في حالتي الجزئي والعوار، في حين أن هذا الفصل غير قابل للتطبيق مادام تم تعديله بالفصل 19 من إتفاقية هامبورغ والتي أصبحت هي الواجبة التطبيق وهو ما أكدته المجلس الأعلى في قراره الصادر بتاريخ 10/5/1999 في الملف عدد 754، فضلا عن تمسك العارضة بمقتضيات الفصل 472 من مدونة التجارة والتي تلزم المرسل إليه بإجراء فحص للبضاعة بحضور الناقل وأنه لو تم إشعار العارضة بالعوار والخصاص لأمكن الربان من إجراء فحوص وخبرات على البضاعة ملتزمة بالتالي إلغاء الحكم المستأنف والحكم من جديد بعدم قبول الدعوى، واحتياطيا بخصوص المسؤولية، فإن الأمر يخص نقل حيوانات حية وعملا بالمادة الخامسة من اتفاقية هامبورغ فإن الناقل لا يسأل عن الهلاك أو التلف أو التأخير في التسليم الناتج عن أي مخاطر خاصة تلازم هذا النوع من النقل، متى أثبت هذا الأخير أنه راعى التعليمات التي أصدرها إليه الشاحن وأن هذا الهلاك ناتج عن خطأ أو إهمال الناقل ومستخدميه، وإن الثابت من وثائق الملف أن المستأنف ضدها لم توجه أية تعليمات للربان من أجل نقل الحيوانات الحية والتي كانت توجد داخل الشاحنات، ذلك أن الاتفاقية المبرمة مع شركة كوماناف لا تتضمن أية تعليمات ولم تشر إلى أن الأمر يتعلق بنقل حيوانات حية، وأن عقد النقل والذي أقيمت على أساسه الدعوى الحالية لا يتضمن أي بيان في هذا الموضوع، الأمر الذي يعد كافيا لإعفاء الناقل من أية مسؤولية،

وأنه بخصوص تمسك المستأنف ضدها بكون الناقل يستعمل سفينة غير صالحة للقيام بعملية النقل والحال أن هذه الباطنة استعملت لنقل نفس البضاعة لعدة رحلات وأنه لا يمكن التنبؤ بوجود العطب في المحرك، وأن العارضة اتخذت تدابير مستعجلة من أجل جر الباطنة إلى الميناء البرتغالي والتي لم تستغرق سوى مدة أربعة أو خمسة أيام، وأنه بالتالي لا يمكن تأكيد كون الضرر ناتج عن فترة التأخير القصيرة وأن النقل يهم شاحنات كانت مجهزة بجهاز التبريد ومن المفترض حصول عطب لهذه الأجهزة وأنه السبب في حدوث أي يقال أنها تحتوي في "DISANT CONTENIR" هذا الضرر، وأن الربان كان يجهل نوعية البضاعة المنقولة وأنه تم إدراج عبارة حيث GA9765 - GA04982 وثيقة الشحن، وأن المستأنف ضدها لم تدل سوى بشهادتين تتعلقان بسلامة البضاعة تخص المجموعتين أن المجموعات الستة لم يقع الإدلاء بأية وثيقة تثبت سلامة البضاعة، وأنه بالتالي لا يمكن اعتبار التأخير المزعوم في وصول الباطنة إلى الميناء البرتغالي هو السبب المباشر في حدوث الضرر، وأنه يبقى عليها عبء الإثبات عملا بالفصل 399 ق، ل.ع وأنه بخصوص آثار القوة القاهرة، فإن العارضة أدلت بشهادة عن مؤسسة لويد لوجيستير تؤكد بكون الباطنة في حالة جيدة للملاحة وبالتالي فإن العطب الذي حصل بها كان غير متوقع ويعتبر من قبيل القوة القاهرة والتي تعفي الناقل من المسؤولية،

وبخصوص التعويضات الممنوحة، فإن العارضة سبق لها أن تمسكت بمقتضيات الفقرة ب- من المادة السادسة من اتفاقية هامبورغ لسنة 1978 بخصوص تحديد مسؤولية الناقل عن التأخير في التسليم في مبلغ يعادل مثلي ونصف أجرة النقل المستحقة الدفع عن

البضائع المتأخرة ، على ألا يتجاوز هذا المبلغ مجموع أجرة النقل المستحقة الدفع بموجب عقد النقل البحري، وأنه بالرغم من كون محكمة الدرجة الأولى اقتنعت بكون الاضرار اللاحقة بالبضاعة سببها التأخير، لم تطبق مقتضيات اتفاقية هامبورغ ومنحت للمستأنف ضدها عدة تعويضات تشمل أجرة النقل و قيمة البضاعة، وأجرة الشاحنات إلخ... ملتزمة لهذه الأسباب أساسا إلغاء الحكم المستأنف وبعد التصدي الحكم من جديد بعدم قبول الطلب واحتياطيا برفض الطلب واحتياطيا جدا بحصر التعويض مع احترام مقتضيات اتفاقية هامبورغ وخاصة المادة السادسة منها مرفقا المقال بنسخة من الحكم المستأنف وطى التبليغ واجتهاديين قضائيين، وحيث أجابت المستأنف ضدها بواسطة محاميها ذ/الزعرى بمذكرة مؤرخة في 23/12/2001 ، أكد فيها خرق مقتضيات الفصل 142 ق.م، لعدم عرض وقائع القضية بصفة واضحة، مما يتعين عدم قبوله مضييفا على أن صفة الناقل البحري إنما تثبت للشخص الذي وقع وثيقة النقل، وأن الثابت من عقد النقل وكذا وثيقة الشحن إنما يحملان توقيع وخاتم المستأنفة، الأمر الذي أكدته المادة الأولى من اتفاقية هامبورغ وأيضا المجلس الأعلى في قراره الصادر بتاريخ 21/9/1989 حينما استبعد تطبيق مقتضيات الفصل 273 ق.م، بحري والذي يتحدث عن العواريات التي تصيب السفينة المستأجرة، في حين أن الأضرار اللاحقة بالبضاعة إنما يسأل فيها المستأجر استنادا إلى وثيقة الشحن، مما تبقى معه دفوعات الطاعنة بهذا الخصوص غير مستندة على أساس وأنه بخصوص توجيه الإخطار بالهلاك أو التلف فإن العارضة ليست لها صفة مرسل إليه، وإنما هي مرسله للبضاعة وبالتالي لاتواجه بمقتضيات المادة 19 من اتفاقية هامبورغ لعدم توفرها على صفة مرسل إليه ولكون الأمر يتعلق بهلاك كلي للبضاعة وأن العارضة لم تتوصل أصلا بالبضاعة حتى يمكن لها إجراء معانة وبالتالي احتجاج بشأنها فضلا عن اتفاقية هامبورغ إنما ترتب على عدم الإخطار كون المرسل إليه تسلم البضاعة مطابقة لوثيقة الشحن، كما أن الدفع بكون النقل إنما شمل شاحنات لا يرتكز على أساس لكون الأمر يهم نقل حاويات تشمل الحظون البري الحي والتي هلك هلاك كلياً، وأنه بخصوص المسؤولية فإنه لا مجال للدفع بمقتضيات المادة الخامسة من اتفاقية هامبورغ لكون تلف البضاعة لا يرجع إلى مخاطر ملازمة مادامت البضاعة تم نقلها وسط أجهزة تبريد وأن تلف البضاعة يرجع إلى إهمال الناقل الذي تعطلت باخرته في عرض البحر وظلت متوقفة لمدة اسبوع دون أن يعمل على اصلاح العطب، مما يبرر مساءلته، وأن العطب الذي لحق السفينة هو السبب المباشر في حدوث الضرر إذ كان من المفترض أن تصل الباخرة يوم 05/06/1999 في حين لم تصل إلا بتاريخ 11/06/1999 مما ترتب عنه هلاك البضاعة كما هو ثابت من شهادة المراقبة الصحية لإدارة الجمارك بسيتوبال المؤرخة في 11/06/1999 ، وأنه لا مجال للدفع بالقوة القاهرة لأن من شروطها عدم امكانية التنبؤ وعدم امكانية دفع الحادث في حين أن وقوع العطب بمحرك السفينة امر يمكن التنبؤ به، وأن المستأنفة إنما تحاول دفع مسؤوليتها بافتراض كون الشاحنات قد تعطلت اجهزة التبريد التي تتوفر عليها وبالتالي تكون هي السبب في حدوث الضرر، والحال ان المستأنفة توصلت بالبضاعة في حالة جيدة وانها لم تبد أي تحفظ بشأنها في وثيقة الشحن، وأن الضرر راجع إلى هلاك البضاعة وأن الدعوى لا ترمي إلى التعويض عن التأخير في التسليم، هذا التسليم الذي لم يتم أصلا وبالتالي لا مجال للاستدلال باتفاقية هامبورغ لسنة 1978 ، ملتزمة لهذه الأسباب أساسا إلغاء الحكم المستأنف والحكم من جديد بعدم قبول الاستئناف واحتياطيا تأييد الحكم المستأنف مع تحميل الطاعنة الصائر.

وحيث عقلت الطاعنة بواسطة محاميها ذ/ الحلو بمذكرة خلال اجل 15/02/2002 اكد فيها ان المقال الاستئنافي اشار الى وقائع النازلة وبالتالي لا مجال للدفع بمقتضيات الفصل 142 ق م م مؤكدا كون العارضة لم تكن تتوفر على الادارة الملاحية للسفينة وانها كانت مستأجرة لها فقط وان مناهل المسؤولية هو الادارة الملاحية وهو ما اكده الفصل 273 ق بحري، وان المجلس سبق له ان بت في هذه النقطة حسب القرار الصادر بتاريخ 04/02/1998 في الملف عدد 1982/89 حينما حمل جزء من المسؤولية على عاتق مجهزي الباخرة، بسبب استئجارهم باخرة قديمة ولا تتحمل السفر الطويل، ومادامت العارضة فاقدة للإدارة الملاحية، فإنه لا يمكن مساءلتها عن اضرار نتجت بسبب عطب وقع في الباخرة، مضييفا على ان الفصل 19 من اتفاقية هامبورغ يسري على المرسل والمرسل إليه وسواء تعلق الأمر بهلاك جزئي أو كلي وأن عدم توجيه الإخطار يرتب عنه قرينة التسليم المطابق، مؤكدا مقتضيات المادة الخامسة من اتفاقية هامبورغ بخصوص نقل الحيوانات الحية، وأنه لا يمكن اتهام العارضة بالإهمال والخطأ دون احترام مقتضيات المادة المذكورة، وموكدا توافر عناصر وشروط القوة القاهرة مادامت تتوفر العارضة على شهادة بكون الباخرة في حالة جيدة للملاحة مؤكدا على ان الهلاك ناتج عن مجموعة من الاسباب الواردة في المقال الاستئنافي، ملتزمة بالناتج الحكم وفق المقال الاستئنافي، ومرفقا مذكرته بأشهاد قضائي.

وحيث ادت المستأنف ضدها بواسطة محاميها ذ/ الزعرى بمذكرة خلال اجل 20/03/2002 اكد فيها انه لا مجال للدفع بمقتضيات الفصل 273 ق تحري، باعتبار ان الاضرار التي يتحملها مالك السفينة في حالة بقاء الادارة الملاحية بيده هي الحالة التي تتعرض فيها

السفينة ذاتها لهلاك او العواريات وليس العوار او الهلاك الذي تتعرض له البضاعة المنقولة، وان النص الفرنسي للفصل 273 اشار الى هلاك وعواريات السفينة وهو المعنى الذي ذهب اليه المجلس الاعلى في قراره الصادر بتاريخ 21/09/1988، وان باقي الدفوعات الاخرى سبق الاجابة عنها، ملتمسا بالتالي رد الاستئناف وتأييد الحكم المستأنف.

وحيث ردت المستأنفة بواسطة محاميها ذ/ الحلو بمذكرة خلال اجل 09/05/2002 اكد فيها دفوعاته الواردة بالمقال الاستئنافي وكذا مذكرته التعقيبية، وان المستأنف ضدها انما عقت على الدفع الذي يخص الفصل 273 ق بحري دون باقي الدفع الاخرى، ملتمسا بالتالي الحكم وفق المقال الاستئنافي ومذكرته السابقة.

وحيث تقرر اعتبار القضية جاهزة واشعر نائبا الطرفين معا بقرار التخلي لجلسة 01/07/2002 وبالتالي ادراجها بالمداولة للنطق بالقرار لجلسة 15/07/2002 ثم التمديد لجلسة 22/07/2002.

المحكمة

حيث ان الطاعة تتمسك بمقتضيات الفصل 273 قانون بحري باعتبار ان مالك الباخرة هو المسؤول عن الاضرار لكونه كان يتوفر على الادارة الملاحية للسفينة وايضا خرق مقتضيات المادة 19 من اتفاقية هامبورغ بسبب عدم اخطاره الهلاك، ويكون العطب اللاحق بالسفينة يدخل ضمن حالات القوة القاهرة، وقد يكون العطب لحق اجهزة تبريد شاحنات المرسل، وبصفة احتياطية تطبيق مقتضيات المادة السادسة من اتفاقية هامبورغ بخصوص التعويض عن التأخير في التسليم.

وحيث انه لا مجال للدفع بمقتضيات الفصل 273 ق بحري الذي يشير الى الادارة الملاحية والتجارية للسفينة، وكون المستأجر يعتبر مسؤولا عند توفره على الادارة الملاحية باعتبار ان هذا الفصل انما يثار في الحالة التي تصاب فيها السفينة بعواريات الامر الذي اكده المجلس الاعلى في قراره الصادر بتاريخ 21/09/1988 في الملف عدد 3522 (غير منشور) والذي استبعد فيه تطبيق مقتضيات الفصل 273 ق بحري باعتبار ان الاضرار اللاحقة بالبضاعة انما يسأل عنها الناقل الذي اصدر وثيقة الشحن وان الثابت من وثائق الملف ان المستأنفة هي التي لها صفة الناقل البحري استنادا الى وثيقة الشحن التي تحمل خاتمتها وتوقيعها، مما يتعين رد الدفع اعلاه.

وحيث ان الثابت ايضا من مقتضيات المادة 19 من اتفاقية هامبورغ لسنة 1978 ان عدم توجيه الاخطار بالهلاك او التلف انما رتبت عليه الاتفاقية قرينة مفادها ان التسليم كن مطابقا لوثيقة الشحن، وبالتالي هدم قرينة الخطأ المفترض، ويبقى بالتالي على عاتق المرسل اليه عبء اثبات خطأ الناقل في اطار قواعد ومبادئ المسؤولية التقصيرية.

وحيث ان المستأنف ضده (المرسل) اثبت كون البضاعة قد تضررت بسبب العطب الذي لحق السفينة في عرض البحر، وأنه لم يبادر الى اصلاح هذا العطب الا بعد مرور ستة ايام الامر الذي ترتب عنه تعفن البضاعة المتمثلة في الحلزون البري والتي ظلت بشاحنات المرسل عرضة للضياع والتلف، وأنه لا مجال للدفع بالقوة القاهرة في هذا الصدد لعدم توفر عناصر وشروط القوة القاهرة المنصوص عليها في الفصل 269 من ق ل ع باعتبار ان وقوع عطب بالسفينة من الامور التي يمكن توقعها.

وحيث إن تمسك الطاعة بكون الضرر اللاحق بالحمولة قد يكون ناتجا عن تعطل أجهزة تبريد الشاحنات التي تحمل الحلزون البري، إلا أن هذا الإدعاء ليس في الملف ما يثبت، فضلا عن أن العطب الذي لحق الباخرة وتوقفها في عرض البحر هو السبب المباشر في تعطل أجهزة تبريد الشاحنات، مما يبقى معه الناقل البحري مسؤول عن الأضرار اللاحقة بالحمولة وهي في عهده وحراسته عملا بمقتضيات المادة الرابعة من اتفاقية هامبورغ لسنة 1978،

وحيث أن الدفع بعدم مسؤولية الناقل عن الهلاك اللاحق بالحيوانات الحية، هو الآخر لا يستند على أساس، ذلك أن الفقرة الخامسة من اتفاقية هامبورغ تشير إلى مسؤولية الناقل عن الهلاك أو التأخير في التسليم بالنسبة لنقل الحيوانات الحية، إذا نتج ذلك كله أو بعضه عن خطأ أو إهمال من جانب الناقل- الأمر الذي هو ثابت من خلال ظروف ومعطيات النازلة المذكورة أعلاه.

وحيث انه لا مجال لتمسك الطاعة بمبدأ تحديد المسؤولية المنصوص عليها في المادة السادسة من اتفاقية هامبورغ لسنة 1978 على اعتبار ان النقل لا يهم طرودا كما هو ثابت من وثائق الشحن والتي تشير الى نقل اكياس الحلزون البري الحي وبالتالي فان هذه الاكياس لا تدخل في عداد الطرود الموجبة

لتطبيق مبدأ تحديد المسؤولية مما يتعين معه بالتالي استبعاد هذا الدفع.

وحيث انه استنادا لما ذكر يتعين رد الاستئناف وتأييد الحكم المستأنف مع تحميل الطاعنة الصائر.

وعملا بأحكام المواد 2 و3 و4 و5 و6 و8 و19 و212 من اتفاقية هامبورغ لسنة 1978 .

والمواد 5 و10 و18 من قانون المحاكم التجارية.

لهذه الأسباب

فإن محكمة الاستئناف التجارية بالدار البيضاء وهي تبت انتهائيا علنيا وحضوريا تصرح:

في الشكل : قبول الاستئناف.

في الجوهر : برده وتأييد الحكم الصادر عن المحكمة التجارية بالدار البيضاء بتاريخ 03/07/2001 في الملف عدد 4191/2000 مع

تحميل الطاعنة الصائر.