

القرار عدد 452

الصادر بتاريخ 19 نوفمبر 2015

في الملف التجاري رقم 2013/1/3/804

مالك البضاعة - تعويض عن الأضرار.

العبارة في تحديد مالك البضاعة والجهة التي يتعين تعويضها عن الأضرار هي بنوع البيع البحري الذي تم على C.A.F أو F.O.B أساسه عقد النقل.

رفض الطلب

باسم جلالة الملك وطبقا للقانون

حيث يستفاد من مستندات الملف، ومن القرار المطعون فيه الصادر عن محكمة الاستئناف التجارية بالدار البيضاء بتاريخ 2013/02/21 في الملف عدد 09/2012/1220 تحت رقم 2013/1042 أنه بتاريخ 2010/11/12 تقدمت المطلوبات شركات التأمين (...) بمقال لتجارية البيضاء عرضت فيه أنها أمنت نقل بضاعة الكليمونتين التي هي في ملك مؤمنتها شركة (...)، على متن الباخرة المسماة "... " وعند وصولها لميناء البيضاء تبين أنها أصيبت بعوار، ملتزمات الحكم على الطالب ربان الباخرة بأدائه لها مبلغ 20.100,00 درهم كجزء مؤقت من قيمة العوار، وحفظ حقها في الطلب النهائي والفوائد القانونية، ثم تقلصت المدعى بمقال تكميلي التمس في الحكم على الطالب بأدائه لها مبلغ 66.389,11 درهما بناء على وصل الحمول والتسوية، والذي يمثل العوار اللاحق بالبضاعة مع الفوائد القانونية، فصدر الحكم بأداء المدعى عليه لفائدة المدعى مبلغ 66.389,11 درهما مع الفوائد القانونية، من تاريخ الحكم. استأنفه المدعى عليه، فأيدته محكمة الاستئناف التجارية مبدئيا مع تعديله وذلك بحصر المبلغ المحكوم به في 59.750,20 درهما وهو القرار المطعون فيه.

في شأن الوسيلتين الأولى والثانية والفرع الثاني من الوسيلة الثالثة:

حيث ينعي الطالب على القرار خرقه للفصول 1 و345 و359 من قانون المسطرة المدنية والمادة 245 من القانون البحري والمواد 1 و4 و5 من اتفاقية هامبورغ والفصلين 478 و491 من ق.ل.ع وانعدام التعليل وانعدام السند القانوني وخرق القانون، بدعوى أنه اعتبر أن المطلوبات تتوفر على صفة التقاضي بعلّة "أنه يمكنها أن تحل محل المرسل إليه أو الشاحن، وأنه لا يوجد في الإطار القانوني ما يحدد حلولها محل المرسل إليه فقط ما دام الأمر في النازلة يتعلق بنوع من البيوع البحرية والمعروفة بالبيوع عند الوصول"، في حين لا يتعلق الأمر بحلول شركات التأمين محل المرسل إليه، بل محل الشاحن والذي تختلف وضعيته القانونية عن وضعية المرسل إليه، إذ هو ليست له أي

حقوق أو مصلحة في النزاع، حتى يمكن أن تكون له صفة التقاضي، اعتبارا للفصل 245 من القانون البحري الذي يلزم الربان بأن يسلم البضاعة لشخص معين اسمه في التذكرة ألا وهو المرسل إليه، والمادة الأولى من اتفاقية هامبورغ التي تؤكد بدورها على أن المرسل إليه هو الشخص الذي له الحق في استلام البضائع، وأنه ما دام الأمر يتعلق بمسألة قانونية تخضع للقانون البحري، فلا مجال لاعتبار مبادئ البيع من أجل التعرف على من له صفة التقاضي، وللتذكير فأن وثائق الشحن المدلى بها من طرف المطلوبات تشير إلى أن الطرف المرسل إليه هو (...)، كما أن فاتورة البيع الصادرة عن شركة (...) هي لصالح المرسل إليه، وهي التي كانت أساس إدراج شركة (...) في وثائق الشحن كطرف مرسل إليه.

كما أن الفصل 245 المذكور ينص على أن تذكرة الشحن الاسمية لا تقبل التداول ولا يجوز للربان أن يرسل البضائع إلا للشخص المعين اسمه فيها إضافة إلى أن مجموع التشريعات العالمية في هذا الميدان بما في ذلك المعاهدات الدولية تعطي للطرف المرسل إليه حق التصرف وحده في البضاعة المنقولة أما الشاحن فلا يحق له مطلقا وكيف ما كانت الأحوال والظروف أن يقوم بهذا التصرف، إذ المهم هو معرفة هل تذكرة الشحن الاسمية أم للأمر أو للحامل، وبالتالي فإن المطلوبات ليس لها حق الحلول محل المرسل إليه في حقوقه، لأنها لا تربطها به أي علاقة طبقا للفصل 367 من القانون البحري الذي يستشف منه أن المحال له لا يمكن أن يتوفر على حقوق تتعدى ما كان يملكه المحيل، فيكون بذلك القرار قد نزع من المرسل إليه حقوقه وأعطاه للطرف الشاحن رغم النصوص القانونية التي تحول دون ذلك.



كذلك اعتبرت المحكمة "بأن الشاحنة البائعة لها صفة التقاضي والمطالبة بتعويض الضرر اللاحق بالبضاعة بسبب أن الأمر يتعلق ببيع (...) مع أنه لا يوجد لأي حجة على كون البيع يخضع للحالة المذكورة، وحتى لو كان الأمر يتعلق بشكل تجاري محض فإن المشتري يكتسب بقوة القانون حق التصرف في البضاعة اعتبارا لمقتضيات الفصلين 478 و 491 من ق.ل.ع، ولكل ما ذكر يتعين نقض القرار المطعون فيه.

لكن، حيث إنه لما تبين للمحكمة أن عقد البيع البحري هو من نوع بيوع الوصول مع ما يعنيه ذلك من استمرار مسؤولية الشاحن وتحميله للأضرار اللاحقة بالبضاعة إلى حين وصولها إلى ميناء الإفراغ عللت موقفها بما مضمونه "أنه خلافا لما تمسك به الطاعن فإن المؤنات يمكنها أن تحل محل المرسل إليه أو الشاحن وأنه لا يوجد في إطار القانون ما يحدد حلولها محل المرسل إليه فقط، ما دام الأمر في النازلة يتعلق بنوع في البيوع البحرية والمعرفة ببيع C A F أو البيوع عند الوصول، وهو بيع يبقى فيه البائع مالكا للبضاعة إلى غاية وصولها إلى ميناء الإفراغ وتسليمها إلى المرسل إليه وحينئذ يتسلم ثمن المبيع على خلاف البيع عند القيام الذي تنتقل فيه ملكية الشيء المبيع للمشتري بميناء الشحن، فيتكفل هذا الأخير بأجرة نقلها والتأمين عليها، وأنه في النازلة الماثلة فإن شركات التأمين حلت محل الشاحنة شركة (...) بصفتها مالكة للبضاعة المؤمن عليها مما يتعين معه رد الدفع بانعدام الصفة المثار بهذا الخصوص" وهو تعليل يجد مسوغات الأخذ به، فيما استخلصته

المحكمة مما هو ثابت لها في أصل الملف الذي بالرجوع إليه يلقى ان تقرير الخبرة تضمن وصفا للعواريات اللاحقة بالبضاعة المنقولة وأن عقد التأمين مبرم بين المطلوبات والشاحنة، وهذه الأخيرة هي من أدت قيمته، وليس بالملف ما يؤكد أن الناقل قد عوض المرسل إليه عن الخسارة اللاحقة بالبضاعة المذكورة ولا حتى ادعى ذلك في جميع مذكراته المقدمة في الملف، مما يفيد أن المرسل إليه خصم قيمة البضاعة المتضررة من فاتورة البيع باعتباره كان عالما بذلك، وأنه هو الذي طلب إنجاز الخبرة المستدل بها، وهو ما تسايه مقتضيات الفصل 367 من القانون التجاري البحري. وبخصوص ما أثير حول سند الشحن باعتباره سنداً للملك ما دام اسماً فلا أثر له على نتيجة القرار طالما أن ما يترتب على وضع اسم المرسل إليه في السند هو انتقال الملكية إلى الوارد اسمه به، بحيث لا يتم التسليم إلا له، دون أن يكون لذلك أي نتيجة على من يتحمل الأضرار اللاحقة بالبضاعة بين ميناءي الشحن والوصول، إذ العبرة في ذلك هي بنوع البيع البحري الذي تم على أساسه نقل البضاعة، فإما أن يتعلق الأمر ببيع قيام فإن الأضرار اللاحقة بالبضاعة في ميناء الوصول يتحملها المشتري (المرسل إليه) ما إن كان بيع وصول كما ثبت للمحكمة من مستندات الملف فإن مسؤولية المرسل (البائع) تستمر إلى حين تسليم البضاعة إلى المرسل إليه، وبذلك فلا تعارض لما استنتجه القرار وخلص إليه مع المواد 1-4-5 من اتفاقية هامبورغ، فلم يخرق أي مقتضى وجاء معللاً بما يكفي ومركزاً على أساس قانوني سليم والوسيلتان والفرع من الوسيلة على غير أساس.



في شأن الفرع الأول من الوسيلة الثالثة:

حيث ينعي الطاعن على القرار خرق مقتضيات الفصلين 345 و 359 من قانون المسطرة المدنية ومقتضيات ظهير 23 نوفمبر 2005، بسبب انعدام التعليل وانعدام السند القانوني وخرق القانون، بدعوى أنه حمل الطالب المسؤولية والأضرار المتعلقة بعمليات التستيف بعلّة: "أن هذه العملية ولو تمت بواسطة مقاول الشحن والإفراغ فإنه هو المشرف عليها والمسؤول عن عواقبها"، في حين جعل المشرع المغربي بمقتضى الفقرة الرابعة من المادة 9 من ظهير 23 نوفمبر 2005 إجراءات المناولة من ظهر السفن أو على متنها على عاتق شركة استغلال الموانئ، وأنه ما دامت عملية التستيف تدخل في نطاق المناولة على متن السفن فإنه كان على المحكمة أن تطبق المقتضى الموماً إليه أعلاه، لأنه لا يوجد أي مبرر قانوني أو مبدأ منطقي يجعل الناقل البحري مسؤولاً عن تصرفات مقاول الشحن والإفراغ حتى يمكن أن يكون مسؤولاً عن عواقب أخطائه مما يتعين لكل ما ذكر نقض القرار المطعون فيه.

لكن، حيث عللت المحكمة قرارها: "بأنه بخصوص الأضرار الحاصلة خلال التستيف وأضرار مقاول التفريغ فإن الناقل البحري يعتبر مسؤولاً عنها وذلك عملاً بنص المادة 5 من اتفاقية هامبورغ التي تجعله مسؤولاً عن البضاعة من تاريخ تسليمها إلى غاية تسليمها للمرسل إليه، وبالتالي فإن الأضرار الحاصلة أثناء الإفراغ ولو تمت بواسطة مقاول الشحن والإفراغ فإنه (الناقل) يعد مسؤولاً عنها ما دامت تلك العمليات تتم تحت إشرافه ومسؤوليته فيبقى مسؤولاً عن الأضرار الحاصلة للبضاعة أثناء النقل البحري بخصوص الباليطة التي أصيبت بالبلل وكذا أضرار التستيف

وأضرار مقاول التفريغ" فتكون قد طبقت صحيح أحكام المادة 5 والفقرة الأولى من المادة 4 من اتفاقية همبورغ التي تعتبر أن مسؤولية الناقل عن البضائع بموجب الاتفاقية المذكورة تشمل المدة التي تكون فيها البضائع في عهدة الناقل في ميناء الشحن وأثناء النقل وفي ميناء التفريغ، وبذلك لم يخرق قرارها أي مقتضى وجاء معللا بما يكفي ومرتكزا على أساس والفرع من الوسيلة على غير أساس.

لهذه الأسباب

قضت محكمة النقض برفض الطلب.

وبه صدر القرار وتلي بالجلسة العلنية المنعقدة بالتاريخ المذكور أعلاه بقاعة الجلسات العادية بمحكمة النقض بالرباط. وكانت الهيئة الحاكمة متركبة من رئيس الغرفة السيد عبد الاله حنين رئيسا والمستشارين السادة: محمد القادري مقررا وميلودة عكريط وسعاد الفرحاوي وبوشعيب متعبد أعضاء ومحضر المحامي العام السيد رشيد بناني وبمساعدة كاتبة الضبط السيدة فتيحة موجب.



المملكة المغربية
المجلس الأعلى للسلطة القضائية
محكمة النقض