

القرار عدد 77
الصادر بتاريخ 12 فبراير 2015
في الملف التجاري عدد 2012/1/3/758

ناقل بحري - نطاق مسؤوليته - اتفاقية هامبورغ.

إن مسؤولية الناقل البحري عن البضاعة التي تكلف بنقلها تستمر من وقت تسليمها بميناء الشحن لغاية تسليمها بميناء التفريغ تحت روافع المرسل إليه الذي تعد شركة استغلال الموانئ وكيلا عنه حسب نص المادة الرابعة من اتفاقية هامبورغ.

رفض الطلب

باسم جلالة الملك وطبقا للقانون



بناء على قرار السيد رئيس الغرفة بعدم إجراء بحث طبقا لمقتضيات الفصل 363 من

المجلس الأعلى للسلطة القضائية

ق.م.م.

محكمة النقض

حيث يستفاد من وثائق الملف، والقرار المطعون فيه الصادر عن محكمة الاستئناف التجارية بالدار البيضاء تحت عدد 1426 بتاريخ 2012/03/13 في الملف عدد 9/2010/1045، أن المطلوبة شركة التأمين سند تقدمت لتجارية البيضاء بمقال عرضت فيه، أنها أمنت لفائدة شركة (سيمكوس) نقل بضاعة عبارة عن معدات وآلات للطباعة قيمتها 415.554,20 أورو أي ما يعادل 4.860.302,15 درهم، وذلك على ظهر الباخرة واد زيز. وعند وصول الشحنة لميناء الدار البيضاء بتاريخ 2007/02/15 لوحظ عند إفراغها عوار بالبضاعة المذكورة، تمت معاينته بواسطة الخبير محمود بنجلون، وأنها أدت لفائدة المؤمن لها مبلغ 559.953,00 درهما. طالبة الحكم على المدعى عليهم الطالب ربان الباخرة واد زيز وشركة (ماربار) وشركة (كوماناف) وشركة استغلال الموانئ (مرسى ماروك) بأدائهم تضامنا فيما بينهم لها المبلغ المذكور مع الفوائد القانونية. وبعد انتهاء

المنافسة أصدرت المحكمة التجارية حكماً قضى على المدعى عليهما ربان الباخرة وشركة استغلال الموانئ مرسى ماروك بأدائهما للمدعية تضامناً فيما بينهما المبلغ المطلوب مع الفوائد القانونية من تاريخ الطلب لغاية التنفيذ. استأنفه ربان الباخرة واد زيز وشركة (مرسى المغرب)، وبعد ضم الاستئنافين ألغته محكمة الاستئناف التجارية فيما قضى به في حق شركة مرسى ماروك وقضت من جديد بعدم قبول الطلب وتأيبده في الباقي وهو القرار المطعون فيه.

في شأن الوسيلة الأولى :

حيث ينعي الطاعن على القرار خرق الفصلين 345 و359 من ق.م.م والفصل 245 من القانون البحري والمادة 4 من اتفاقية هامبروغ بسبب انعدام التعليل والسند القانوني وخرق القانون، بدعوى أن المحكمة ردت الدفع بانعدام الصفة بعلّة " أن شركة التأمين سند حلت محل شركة (سيمكوس) المستفيدة من الحمولة لكونها طرفاً في عقد النقل وليست أجنبية عن وثيقة الشحن " والحال أن شركة (سيمكوس) لم تكن هي الطرف المرسل إليه، أي أنها ليست الطرف الذي لا يجوز لربان الباخرة تسليم البضاعة إلا إليه طبقاً لمقتضيات الفصل 245 من القانون البحري، فتكون المحكمة قد خلطت ما بين الطرف المرسل إليه، والطرف الذي يشعر بوصول الباخرة إلى ميناء الإفراغ لكون المرسل إليه يرمز إليه في وثيقة الشحن بعبارة CONSIGNED، وللتذكير فإن تذكيرة النقل تكون اسمية، والبضاعة تسلم للشخص المعين اسمه في التذكيرة وليس بالضرورة أن يكون هو مالكها وهذا استثناء يعرفه الميدان البحري، وفي النازلة كان على شركة (سيمكوس) تظهير وثيقة الشحن لفائدة المؤمن لها لتثبت الصفة لشركة التأمين المطلوبة، ولذلك فإن مالك البضاعة لا صلة له بالناقل البحري، وإنما صلته مع الشاحن المتعاقد بدوره مع الناقل، هذا الأخير الملزم بتسليمها للمرسل إليه لا لمالكها الحقيقي، وإلا يكون قد ارتكب خطأ يلزمه بتعويض المرسل إليه، ولكل ما ذكر يتعين نقض القرار المطعون فيه.

لكن، حيث ردت المحكمة ما تعلق بصفة شركة التأمين سند في إقامة هذه الدعوى "بأن الثابت من وثيقة الشحن المؤرخة في 2007/02/05 أنها وإن تضمنت شرط لأمر لفائدة البنك المغربي للتجارة الخارجية فإنها في نفس الوقت أشارت لاسم المستفيد من الحمولة وهي شركة (سيمكوس) التي حلت محلها المستأنف عليها شركة التأمين سند،

وبالتالي فإن الشركة المذكورة ليست أجنبية عن الوثيقة المذكورة، بل هي طرف في عقد النقل البحري، وعليه تكون للمستأنف عليها الصفة في مقاضاة الناقل البحري، في إطار الحلول عملاً بالفصل 367 من القانون التجاري البحري"، وهو تعليل فضلاً عن أنه غير منتقد بخصوص إشارة وثيقة الشحن لاسم شركة (سيمكوس) كمستفيدة من الحمولة، وذكر البنك شرط الأمر لفائدة البنك المغربي للتجارة الخارجية، فهو يجد أصله في واقع الملف الذي بالرجوع لوثائقه يلفي أن وثيقة الشحن وإن كانت تشير إلى أن البضاعة موجهة لفائدة البنك المغربي للتجارة الخارجية على أن تعلم بها شركة (سيمكوس)، فإن البنك قام بالتأشير بواجهتها على تسليمها لملكتها المذكورة، وبذلك لم يخرق قرارها أي مقتضى وأتى معللاً بما يكفي ومرتكزاً على أساس قانوني والوسيلة على غير أساس.

في شأن الوسيلة الثانية :

حيث تنعى الطاعنة على القرار خرقه للفصلين 345 و 359 من ق.م.م والمادة 4 من اتفاقية هامبورغ، ومقتضيات ظهير 23 فبراير 2005 بسبب انعدام التعليل والسند القانوني وخرق القانون، بدعوى أن المحكمة حملت الطاعن مسؤولية الأضرار اللاحقة بالبضاعة بسبب أن الحاوية سقطت أثناء عملية الإفرغ معتبرة أن الضرر حدث قبل خروج البضاعة من عهدة الناقل البحري وتسليمها إلى طرف ثالث، في حين عملية الإفرغ من مهام ومسؤوليات شركة استغلال الموانئ عملاً بالمادة 4 من اتفاقية هامبورغ وظهير 2005/02/23، وأن الربان لا يكون مسؤولاً عن البضاعة إلا إذا كانت تحت عهده أي أثناء عملية النقل البحري وبعد انتهاء الرحلة يحل محله المتعهد بالإفرغ وهو شركة استغلال الموانئ التي أصبحت منذ حلولها محل مكتب استغلال الموانئ بمقتضى الفقرة الرابعة من المادة 9 من ظهير 2005/02/23 تحتكر عملية الإفرغ التي تتم بواسطة آليات وأعوان تابعين لهذه الشركة، والمحكمة التي حملت الطاعن مسؤولية الحادث بالرغم أن الضرر الذي لحق بالبضاعة كان بسبب سقوط الحاوية أثناء الإفرغ وبعد خروجها من حيازته، تكون قد جعلت قرارها غير مرتكز على أساس عرضة النقض.

لكن، حيث إن مسؤولية الناقل البحري عن البضاعة التي تكلف بنقلها تستمر من وقت تسليمها بميناء الشحن لغاية تسليمها بميناء التفريغ تحت روافع المرسل إليه الذي تعد شركة استغلال الموانئ وكيلاً عنه حسب نص المادة الرابعة من اتفاقية هامبورغ،

وبالرجوع للنازلة المعروضة يلقى أن الحاوية المشحون بداخلها آلات ومعدات الطبعة سقطت أثناء عملية الإفراغ وقبل تسليمها تحت الروافع لشركة استغلال الموانئ، أي أثناء وجودها تحت السيطرة الفعلية للناقل البحري، الذي في هذه المرحلة لا زال مسؤولا عنها، ولهذا كانت المحكمة على صواب لما ردت ما أثير في موضوع الوسيلة بقولها : "إن المادة الرابعة من اتفاقية هامبروغ تنص على أن مسؤولية الناقل البحري تنتهي بمجرد تسليمه الحمولة للمرسل إليه أو لأي سلطة أو طرف ثالث توجب القوانين أو اللوائح الجاري بها العمل في ميناء التفريغ تسليم البضاعة له، وما دامت الحاوية سقطت أثناء عملية الإفراغ فإن الضرر حدث قبل خروج البضاعة من عهددة الناقل البحري وتسليمها إلى الطرف الثالث، وبالتالي يبقى هو المسؤول الوحيد عن الضرر اللاحق بها"، وبذلك لم يخرق قرارها أي مقتضى وجاء معللا بما يكفي ومرتكزا على أساس قانوني سليم والوسيلة على غير أساس.



قضت محكمة النقض برفض الطلب.

الرئيس : السيد عبد الرحمان المصباحي - المقرر : السيد احمد بتراكور - المحامي العام : السيد رشيد بناني.