

رقم : 37

نقل بحري

- عجز الطريق.

إن المادة 5 من اتفاقية هامبورغ لسنة 78 والتي صادق عليها المغرب بتاريخ 1981/6/12 تجعل مسؤولية الناقل مسؤولية مفترضة، ولم تشر ضمن بنودها لعجز الطريق كسبب من أسباب الإعفاء من المسؤولية.

إن نسبة عجز الطريق المرتبة لذلك الإعفاء تبقى خاضعة لما اتفق عليه أطراف عقد النقل البحري أو للأعراف الجاري بها العمل في ميناء الوصول.

إذا كانت الأشياء مما تتعرض عادة بطبيعتها لنقص في الوزن أو الحجم بمجرد نقلها فإن الناقل وحسب المادة 461 مدونة التجارة المطبقة سواء بالنسبة لعقد النقل البري أو بالنسبة لعقد النقل البحري لا يسأل إلا بقدر النقص الذي يزيد عما جرى العرف بالتسامح فيه طبقاً للمادة 461 من مدونة التجارة المطبقة سواء بالنسبة لعقد النقل البري أو بالنسبة لعقد النقل البحري، وهي تطبق كلما كان النقص الحاصل ناتجاً عن طبيعة البضاعة وطريقة نقلها وما صاحب الرحلة البحرية من عوامل مناخية، أو ما تعرضت له البضاعة من عمليات أثناء الشحن والإفراغ إلا إذا أثبت من له المصلحة أن النقص الحاصل لم ينشأ من الأسباب التي تبرر التسامح.

رفض

المملكة المغربية
المجلس الأعلى للسلطة القضائية
محكمة النقض

الأساس القانوني :

"إذا كانت الأشياء مما تتعرض عادة بطبيعتها لنقص في الوزن أو الحجم بمجرد نقلها، فلا يسأل الناقل إلا بقدر النقص الذي يزيد عما جرى العرف بالتسامح فيه، (المادة 1/ 461 من مدونة التجارة).

القرار عدد 827

الصاوير بتاريخ 11 يونيو 2008

في الملف عدد 1527 / 2007/1/3

باسم جلالة الملك

يستفاد من مستندات الملف، ومن القرار المطعون فيه الصادر عن محكمة الاستئناف التجارية بالدار البيضاء بتاريخ 16 ماي 2006 في الملف 14/04/924 تحت رقم 06/2664 أنه بتاريخ 02/10/29 قدمت

شركة التأمين الوفاء ومن معها مقالا إلى المحكمة التجارية بالدار البيضاء عرضت فيه، أنها أمنت حمولة من 25.000 طنا متريا، من القمح، على ملك شركة كوبراكري، وقع نقلها بمقتضى وثيقة الشحن عدد "1" على متن الباخرة "فول سيتي" الواصلة لميناء الدار البيضاء، بتاريخ 2001/08/04. وأن هذه الحمولة لحقتها أضرار هامة تمت معاينتها من الخبير عبد الحي بلامين، الذي حدد قيمة الأضرار في 149.124,62 درهم طالبة بحكم حلوها محل المؤمنة لديها، الحكم على المدعى عليهما، ربان الباخرة بصفته ممثلا للملاكي ومجهزي ومستأجري الباخرة، بأداء المبلغ المذكور، مع الفوائد القانونية، من تاريخ الطلب. وأجاب الطرف المدعى عليه بأن الخصاص المعائن على البضاعة يدخل في النسبة المتعارف عليها، كخصاص الطريق، طالبا لذلك، رفض الطلب، وبتاريخ 8 يناير 04 في الملف عدد 06-02-13055 أصدرت المحكمة المذكورة، حكمها برفض الطلب. استأنفته المدعيات، فأيدته محكمة الاستئناف التجارية، بمقتضى قرارها المطعون فيه بالنقض.

في شأن الوسيلتين الأولى والثانية بفروعهما :

حيث تعيب الطاعنات القرار بخرق مقتضيات المادة 5 من اتفاقية هامبورغ وعدم الجواب وانعدام التعليل، وانعدام الأساس القانوني، وخرق المادتين 443 و461 م ت والفصل 475 ق ل ع وعدم كفاية التعليل، وخرق القواعد العرفية، وتخريف الوقائع، بدعوى أنها تمسكت بمقتضيات المادة 5 من اتفاقية هامبورغ، التي تجعل مسؤولية الناقل البحري، مسؤولية مفترضة، وتضع عبء الإثبات، على كاهله، والقرار لم يرد على الدفع، واعتمد نظرية عجز الطريق، دون أن يبين سبب استبعاده للمقتضيات المتمسك بها، وان مقتضيات المادة 5 من الاتفاقية المذكورة، لم تضع عبء الإثبات على كاهل المتلقي، إلا في الحالات المنصوص عليها حصرا في الفقرات 4-5-6، وليس من بينها حالة الضياع الطبيعي للطريق. فيكون الناقل البحري، ملزما بإثبات كون الخصاص، ناتج فعلا عن ضياع طبيعي، وأنه اتخذ هو ومستخدميه ما كان يلزم لتجنب وقوعه. وأن نسبته لا تتجاوز حدود النسب التي جرى العرف على التسامح بشأنها. وهذا ما سار عليه المجلس الأعلى. مما يكون معه القرار المطعون فيه، قد أساء تطبيق مقتضيات المادة 461 من مدونة التجارة التي تخص النقل البري، ولا تطبق على النقل البحري عملا بالمادة 443 من نفس المدونة، الذي كرس مبدأ سمو القوانين الخاصة، والاتفاقيات الدولية التي يعد المغرب طرفا فيها على القوانين العامة، والقوانين الوطنية، ويخضع النقل البحري للمعاهدات الدولية خاصة اتفاقية هامبورغ والتي يعد المغرب طرفا فيها. وفي حالة تعارض الاتفاقية الدولية، مع أحكام القانون الداخلي، فإن أحكام الاتفاقية تقدم حتما على مقتضياته، وتعطيل مبدأ المسؤولية المفترضة الذي كرسه المادة 5 المذكورة لا يمكن أن يتم عن طريق أعمال نص قانوني، وطني، تطبيقا لمبدأ توازي الأشكال، وتطبيق المادة 461 م ت يشكل خرقا للمادة 443 م ت، وأن نص المادة 461 لا يعطل مبدأ المسؤولية المفترضة، ويبقى على الناقل إثبات أن النقص ناجم عن تضائل طبيعي، في الوزن، أو الحجم للاستفادة من الإعفاء المقرر، في حدود النسب المتعارف عليها، والقول بأن المتلقي ملزم في جميع الحالات بإثبات أن النقص لا يرجع لضياع

طبيعي يفرغ الفقرة الثانية من المادة 461 من المدونة من كل معنى، ولا جدوى من سنها إذا كان المتلقي ملزما بالإثبات في جميع الأحوال، بل أن مقتضيات المادة 461 من المدونة، أقوى دليل على أن الناقل البحري، لا يمكنه الاستفادة من الإعفاء في حدود النسب المسموح بها، إلا في حالة إثباته أن النقص مرده ضياع طبيعي، لا يد له فيه، والقول بخلافه يجعل القرار منعدم الأساس القانوني، وغير معلن تعليلا سليما. كذلك فإن القرار المطعون فيه، اعتبر أن العرف يجعل ضياع الطريق تحقق كلما كانت نسبة الخصائص المستقر عليها قضاء، وأن العمل القضائي دأب على تحديد هذه النسبة في 2 بالمائة وما أقل، والحال أن العمل القضائي، لا يمكنه أن يحل محل الأعراف البحرية، من أجل تحديد نسبة خصائص معينة، من أجل القول بأن ما دونها يشكل بكيفية آلية، ضياعا طبيعيا لا يد للناقل فيه، لأنها مسألة تقنية دقيقة تخضع في تحديدها للأعراف البحرية الجاري بها العمل في ميناء الوصول والقضاء لا يمكنه سوى معاينة وجود العرف، انطلاقا من المستندات والوثائق التي تعرض عليه، وترتيب الآثار القانونية التي تستوجبها، وأن نسبة ضياع الطريق ليست نسبة قارة أو موحدة لكافة البضائع أو الموانئ وأنه تطبيقا للمادة 475 من ق ل ع، فيجب على أن من يتمسك بالعادة إن يثبت وجودها..." والقرار باعتباره العمل القضائي، أثناء تطبيق المادتين المشار إليهما، أساء التعليل إضافة إلى أن القرار اعتبر نسبة 1,001 % تدخل في مفهوم عجز الطريق، على اعتبار أن الحمولة تهم حبوبا، وقع نقلها بشكل خليط، وأن من الطبيعي أن تتعرض إلى خصائص وتشتيت، وتطير، سواء عند الشحن، أو عند الإفراغ، والحال أن الناقل لم يعرض على المحكمة أية وثيقة تثبت إن البضاعة قد تعرضت لنقص في الوزن أثناء عمليات الشحن والإفراغ، أو لتشتيت جزئي، ولم يثبت أن العرف في ميناء الوصول، يدخل ضمن نسبة الضياع الطبيعي العجز المسجل، وأن المحكمة استتجت استنتاجات غير مؤسسة، دون اعتماد وصف أو معاينة، لوسائل الإفراغ المستعملة في النازلة، مع أن البضاعة الجافة لا تتعرض لأي تغيير خلال الرحلة البحرية، من حيث حجمها أو وزنها، الذي استدل به القرار المطعون فيه والذي بت في نازلة مخالفة لنازلة الحال، فيما يتعلق بالنقط القانونية التي عرضت على أنظار المجلس ويكون القرار بذلك قد أساء تفسير قرار المجلس الأعلى وحرف وقائع النازلة، وعلل قضاءه تعليلا فاسدا، يوازي انعدامه، وينبغي نقضه.

لكن لئن كانت المادة الخامسة من اتفاقية هامبورغ لسنة 78 والتي صادق عليها المغرب بتاريخ 1981/6/12 تجعل مسؤولية الناقل مسؤولية مفترضة، ولم تشر ضمن بنودها لعجز الطريق كسبب من أسباب الإعفاء من المسؤولية فإن نسبة عجز الطريق المرتبة لذلك الإعفاء تبقى خاضعة لما اتفق عليه أطراف عقد النقل البحري، أو للأعراف الجاري بها العمل في ميناء الوصول، وأنه طبقا للمادة 461 م ت المطبقة سواء بالنسبة لعقد النقل البري أو بالنسبة لعقد النقل البحري، فإنه إذا كانت الأشياء مما تتعرض عادة بطبيعتها لنقص في الوزن، أو الحجم، بمجرد نقلها، فلا يسأل الناقل، إلا بقدر النقص، الذي يزيد عما جرى العرف بالتسامح فيه، وتلك المادة تطبق كلما كان النقص الحاصل، ناتجا عن طبيعة البضاعة وطريقة نقلها، وما صاحب الرحلة البحرية من عوامل مناخية، أو ما تعرضت له

البضاعة من عمليات أثناء الشحن والإفراغ، إلا إذا اثبت من له المصلحة، وحسب الفقرة الثانية من نفس المادة أن النقص الحاصل لم ينشأ من الأسباب التي تبرر التسامح. والمحكمة مصدرة القرار المطعون فيه التي ثبت لها من سند الشحن أن الحمولة عبارة عن قمح نقل على شكل خليط، كما تبين لها من الخبرة المنجزة من طرف الخبير عبد الحي بلامين، إن الحمولة أفرغت بخصائص بنسبة 0,19 % من مجموع وزن الحمولة - وهو ما يؤكد سند الشحن. وكذا الخبرة التي تفيد عدم وجود أي ملاحظات بشأن الإفراغ من الباخرة، أو من مخازن الميناء بالدار البيضاء. وحددت ذلك النقص فيما ذكر - ورتبت على ذلك، كون الناقل البحري، يعفى من المسؤولية، حسب ما جرى به العمل في ميناء الوصول، وإن الطرف المستأنف (الطاعنات) هو الذي عليه إثبات أن الخصائص الحاصل لم يكن بسبب عجز الطريق، وإنما كان بسبب آخر، تكون قد اعتمدت مجمل ذلك، واعتبرت كون النسبة المذكورة، جرى العرف بالتسامح في شأنها بميناء الوصول، في نطاق ما هو معهود إليها، من التأكد من العرف الجاري به العمل في ميناء الوصول، وطبقت المادة 461 م ت تطبيقاً سليماً، وما ورد في قرارها حول "أنه من الطبيعي أن تتعرض الحمولة لنقص بسبب الآليات المستعملة في الإفراغ، وبالتالي إلى تشتيت جزء منها خلال عملية الإفراغ والتصاق جزء منها داخل قعر السفينة" هو من قبيل التزيد الذي لا اثر له على سلامة القرار، الذي يكون معللاً تعليلاً كافياً، ومرتكزاً على أساس، وغير خارق للمقتضيات المحتج بخرقها، ولا لأي قاعدة عرفية، وغير محرف لأي واقع والوسيلتان بفروعهما على غير أساس فيما عدا ما هو من قبيل التزيد فهو دون أثر.

لهذه الأسباب
المجلس الأعلى للسلطة القضائية
محكمة النقض

السيدة زبيدة تكلانتي رئيسا والسادة المستشارين : بهيجة رشد مقررة ومحمد الحارثي وأحمد ملجاوي ولطيفة أيدي أعضاء، وبمحضر المحامي العام السيد، السعيد سعداوي وبمساعدة كاتب الضبط السيد منير العفاط.

مقاربة الاجتهادات :

دأب المجلس الأعلى على ترجيح الاتفاقية الدولية (اتفاقية هامبورغ لسنة 1978) على القانون الداخلي عند تعارض مقتضياتها، لكنه يطبق القانون الداخلي بمناسبة إقرار إعفاء الناقل البحري من المسؤولية بسبب عجز الطريق لعدم تضمن هذه الاتفاقية مقتضى بهذا الشأن، ويتم تطبيق القانون الداخلي على سبيل القياس بالرغم من كون المادة 146 من مدونة التجارة تتعلق بالنقل البري وليس بالنقل البحري. وفق هذا التوجه قرار المجلس الأعلى عدد 1283 بتاريخ 2005/12/14 في الملف عدد 2005/1/3/214، والقرار عدد 43 بتاريخ 2008/1/16 في الملف عدد 2007/1/3/278، والقرار عدد 623 بتاريخ 2008/5/7 في الملف عدد 2006/1/3/1330 (قرارات غير منشورة).