القرار عدد 736

الصادر بتاريخ 19 ماي 2011

في الملف التجاري عدد 2011/1/3/306

تأمين بحري

- التأمين عن الحريق - استرجاع مصاريف النقل.

مسؤولية الناقل البحري عملا بمقتضيات المادة 5 من اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع لعام 1978 لا تخص إلا العوار والخصاص الذي يلحق البضاعة وهي تحت عهدته، فهي لا تشمل الخسارة التي يتكبدها المرسل إليه جراء تحمله مصاريف أديت عن البضاعة المعيبة.

وما دام العوار اللاحق بالبضاعة المنقولة بسبب الحريق عوض عنه المرسل إليه من طرف مؤمنه، فإن مصاريف الجمرك ورسوم مكتب استغلال الموانئ والتعشير والنقل وإيداع البضاعة وسحبها وما شابه ذلك و التي تؤدى دائما من قبل المرسل إليه مقابل استيراده البضاعة وسحبها وإفراغها سواء تضررت البضاعة أم تم إفراغها سليمة، لا تندرج ضمن الأضرار المعوض عنها بمقتضى عقد التأمين.

رفض الطلب

باسم جلالة الملك

حيث يستفاد من مستندات الملف، ومن القرار المطعون فيه الصادر عن محكمة الاستئناف بتاريخ 2010/1/19 في الملف رقم 9/08/4199 تحت رقم 10/0232 أن الطالبة شركة كراديركو تقدمت بمقال أمام المحكمة التجارية بالدار البيضاء عرضت فيه أنها أصالة عن نفسها ونيابة عن شركات علف سايس وليديك وسافوب وسايس سيريال وعلف إيلفاج شتوكة وزنكازي وعلف المحمدية

وصماليم وصفيد، استوردت 23.840,37 طنا من الذرة تم نقلها على متن الباخرة "لونسطار" التي وصلت إلى ميناء الدار البيضاء بتاريخ 2003/3/16، وأنه تبين أثناء عمليات الإفراغ أن جزءا هاما من حمولة السفينة لحقته عواريات فادحة إثر اندلاع حريق بالعنبر رقم 5، وأنها تتوفر على تأمين يغطي الخسائر اللاحقة بالبضاعة في حدود قيمتها الأصلية مضافة إليها وجيبة النقل ولا تتوفر في المقابل على تأمين يغطي حقوق الجمرك والمصاريف المستحقة على البضاعة كالمكوس الجمركية ومصاريف الإيداع والوضع على الرصيف إضافة إلى مصاريف الإبادة وأتعاب الخبرة البالغة قيمتها 538.928 درهم، وأن البنك المغربي للتجارة الخارجية ضمن أداء التعويضات المستحقة بمقتضى عقد كفالة عدد 780005400195 بتاريخ 2005/4/4 وأن مسؤولية الناقل ثابتة ملتمسة الحكم عليهما بأدائهما لها تضامنا المبلغ المذكور مع الفوائد القانونية من تاريخ الطلب والصائر. وأجاب المدعى عليه ربان الباخرة "لونسطار" موضحا بأن مسؤولية الناقل البحري تنحصر في الضرر المباشر اللاحق بالبضاعة كتلفها أو هلاكها بمناسبة عملية النقل، وأن مصاريف التعشير والجمرك ومصاريف الشحن والإفراغ تقع على عاتق المرسل إليه الذي استورد البضاعة لفائدته، وأن مقتضيات المادة 5 من اتفاقية هامبورغ نصت على أن الناقل يسأل عن الخسائر الناتجة عن هلاك البضاعة أو تلفها وكذا تلك الناتجة عن التأخير في التسليم كما أن المادة 6 من نفس الاتفاقية حددت مسؤولية الناقل عن الهلاك والتأخير في التسليم، وأن طلب المدعية الرامي إلى التصريح بمسؤولية الناقل البحري عن توابع استيراد البضاعة يفتقر إلى السند القانوني ملتمسا التصريح برفضه. وأجاب المدعى عليه الثاني بأنه ليس مدينا للمدعية وأن التضامن لا يفترض ويلزم أن ينشأ عن العقد، وأن عقد الكفالة نص على أن الضمان لا يصبح مستحقا إلا بعد اتفاق صلح مكتوب أو حكم قضائي، ملتمسا إخراجه من الدعوى. وبعد الانتهاء من مناقشة القضية صدر الحكم القاضي برفض الطلب، أيدته محكمة الاستئناف التجارية بمقتضى قرارها المطعون فيه.

في شأن الوسيلة الفريدة:

حيث تنعى الطاعنة على القرار خرق المادة 5 من اتفاقية هامبورغ ومقتضيات المادة 310 من القانون البحري وعدم كفاية التعليل وانعدام الأساس القانوني، بدعوى أن القرار المطعون فيه اعتبر أن مسؤولية الناقل البحري عملا

بمقتضيات الفصلين 5 و6 من اتفاقية هامبورغ لا تخص إلا العوار والخصاص الذي يلحق البضاعة وهي تحت عهدته، وأن هذه المسؤولية لا تشمل الخسارة التي يتكبدها المتلقي جراء تحمله مصاريف أديت عن بضاعة فقدت قيمتها التجارية بسبب العوار الذي لحقها، في حين أن ما ذهب إليه القرار أسس على تأويل خاطئ لمقتضيات الفصل 5 من اتفاقية هامبورغ وشكل خرقا لمقتضيات الفصلين 78 و98 من قانون الالتزامات والعقود، فالفصل الخامس المذكور لم يجعل الناقل مسؤولا عن هلاك البضاعة أو تلفها فحسب بل جعله مسؤولا كذلك عن كل خسارة ناتجة عن هلاك البضاعة أو تلفها لأن مصطلح الخسارة أوسع من مصطلح الهلاك ويمتد مدلوله إلى كل ضرر يلحق المتلقي نتيجة الهلاك أو العوار الذي يلحق البضاعة المنقولة أثناء تواجدها تحت عهدة الناقل البحري، وأن المصاريف المطالب بها إن كانت تؤدى بالفعل سواء تضررت البضاعة أم لا فإن الجزء المؤدى منها عن بضاعة فقدت قيمتها التجارية سواء كليا أو جزئيا يشكل خسارة ناتجة عن الهلاك أو التلف الذي أصابها حسب مدلول المادة 5 من اتفاقية هامبورغ، وأن القرار برده طلب العارضة استنادا إلى التعليل المنتقد أساء تطبيق الفصل الخامس من اتفاقية هامبورغ وجاء غير مرتكز على أساس قانوني، كما خرق مقتضيات الفصلين 78 و98 من قانون الالتزامات والعقود لأنه يتجلى من مقتضيات الفصل 78 المذكور أن مجرد ثبوت الخطأ والضرر وقيام علاقة سببية بينهما تترتب عنه مسؤولية التعويض وأن مقتضيات الفصل 98 من قانون الالتزامات والعقود نصت على أن: "الضرر في الجرائم وأشباه الجرائم، هو الخسارة التي لحقت المدعي فعلا والمصروفات الضرورية التي اضطر أو سيضطر إلى إنفاقها لإصلاح نتائج الفعل الذي ارتكب إضرارا به وكذلك ما حرم من نفع في دائرة الحدود العادية لنتائج هذا الفعل". وإن مقتضيات الفصلين 5 و6 من اتفاقية هامبورغ لا تتعارض ومقتضيات الفصلين 78 و98 من قانون الالتزامات والعقود، طالما أنها لم تستثن الخسارة التي يتكبدها المتلقي جراء تحمله مصاريف اضطر إلى أدائها عن بضاعة فقدت قيمتها التجارية بسبب العوار الكلي الذي لحقها. كما أن القرار خرق مقتضيات المادة 310 من القانون البحري وأساء تطبيقها عندما أورد في تعليلاته أن المصاريف المطالب بها من طرف العارضة "تؤدى دائما من قبل المرسل إليه سواء تضررت البضاعة أم تم إفراغها سليمة وهي بذلك تخرج عن دائرة المصاريف فوق العادة التي نظمها المشرع من خلال مقتضيات الفصل 310 وما يليه من القانون التجاري البحري والتي تصرف كما هو مفصل في الفصل

314 الشيء الذي هو غير متوفر في النازلة إذ المصروفات لا تتعلق بإنقاذ البضاعة أو السفينة ...". في حين أن المصاريف المطالب بها تؤدى عادة عن بضاعة سليمة وأن المصاريف المؤداة عن بضاعة فقدت قيمتها التجارية لوجوب الأداء بغض النظر عن الحالة التي توجد عليها البضاعة لا يمكن في أي حال من الأحوال اعتبار أدائها من قبل المصاريف العادية، وأن أداء رسوم جمركية ومصاريف مختلفة عن بضاعة فاقدة لأية قيمة تجارية لا يمكن أن تعتبر مصاريف فوق العادة باعتبار أن الأداء ليس له من الناحية العملية أي مقابل، وأنه اعتبارا لكل ما ذكر يتعين نقض القرار.

لكن، حيث إنه بمقتضى المادة 5 من اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع لعام 1978 (قواعد هامبورغ) فإن الناقل يسأل عن الخسارة الناتجة عن هلاك البضائع أو تلفها وكذلك الناتجة عن التأخير في التسليم إذا وقع الحادث الذي تسبب في الهلاك أو التلف أو التأخير أثناء وجود البضائع في عهدته، وحددت المادة 6 منها مسؤولية الناقل عن الخسارة الناتجة عن هلاك البضائع أو تلفها في مبلغ يعادل 835 وحدة حسابية عن كل طرد أو وحدة شحن أخرى أو 2.5 وحدة حسابية عن كل كيلوغرام من البضاعة يهلك أو يتلف، ومؤدى ذلك أن مسؤولية الناقل البحري لا تشمل مصاريف التعشير والجمرك والشحن والإفراغ، والمحكمة مصدرة القرار المطعون فيه التي اعتبرت أن مسؤولية الناقل البحري تنظمها مقتضيات الفصلين 5 و6 من اتفاقية هامبورغ، وأن العوار الذي لحق البضاعة بإقرار الطاعنة هو تعرض جزء منها للحريق عوضت عنه من طرف مؤمنتها بما جاءت به من أن "المصاريف التي تطالب بها (الطاعنة) تخص مصاريف الجمرك ورسوم مكتب استغلال الموانئ والتعشير والنقل وإيداع البضاعة وسحبها وما شابه ذلك، وهي بذلك مصروفات أدتها الطاعنة مقابل استيراد البضاعة وسحبها وإفراغها، وأن هذه المصاريف تؤدى دائما من قبل المرسل إليه سواء تضررت البضاعة أم تم إفراغها سليمة وهي بذلك تخرج عن دائرة المصاريف فوق العادة التي نظمها المشرع من خلال مقتضيات الفصل 310 وما يليه من القانون التجاري البحري والتي تصرف كما هو مفصل في الفصل 314، الشيء الذي هو غير متوفر في النازلة، سايرت المبدأ القانوني المذكور وطبقت المادة 5 من اتفاقية هامبورغ تطبيقا سليما، وبخصوص ما أثير من خرق الفصلين 78 و98 من قانون الالتزامات والعقود فلا علاقة له بالنازلة، ويكون القرار معللا تعليلا كافيا ومرتكزا على أساس والوسيلة على غير أساس.

لأجـــلـــــه

قضى المجلس الأعلى برفض الطلب.

الرئيس: السيدة الباتول الناصـــري– **المقـــرر:** الـــسيد الـــسعيد شـــوكيب – **المحامي العام:** السيد السعيد سعداوي.

المملكة المغربية
محكمة النقض