

قضايا النقل البحري

مسئولية الناقل البحري

—

المبدأ :

إن مسؤولية الناقل بمقتضى اتفاقية هامبورغ
تقوم على أساس الخطأ المفترض ويكون عبء
الإثبات محمول عليه لإثبات عدم مسؤوليته عن
الضرر أو التلف أو التأخير.

قرار تعقيبي مدني عدد 21444

مؤرخ في 4 ديسمبر 2008

صدر برئاسة السيد/ عامر بورورو

ضد : الديوان القومي للزيت في شخص ممثله
القانوني ينوبه الأستاذ/ عزيز بن عزيزة.

طعنا في الحكم الاستئنافي عدد 8180 الصادر عن محكمة الاستئناف بتونس بتاريخ 2005/2/28 والقاضي بقبول الاستئناف شكلاً وفي الأصل بإقرار الحكم الابتدائي المطعون فيه وإجراء العمل به وتخطئة المستأنفة بالمال المؤمن وحمل المصاريف القانونية عليه.

وبعد الإطلاع على مذكرة مستندات التعقيب المبلغ نسخة منها إلى المعقب ضده بتاريخ 2007/12/12.

وعلى نسخة الحكم المطعون فيه.

وعلى بقية الوثائق التي أوجب الفصل 185 من م.م.م.ت تقديمها.

وعلى مذكرة الرد على مستندات التعقيب.

وعلى ملحوظات النيابة العمومية والإستماع إلى شرح ممثلها بالجلسة.

وبعد المفاوضة القانونية صرح بما يلي:

من حيث الشكل :

حيث إستوفي مطلب التعقيب جميع أوضاعه وصيغته القانونية فكان مقبولاً من هذه الناحية.

من حيث الأصل :

حيث تفيد وقائع القضية كما أثبتتها القرار المنتقد والأوراق التي إنبنى عليها قيام المدعين في الأصل (المعقب ضده الآن) لدى محكمة البداية عارضا بواسطة محاميه أنه استورد من الأرجنتين كمية من زيت السوجا تم نقلها من قبل

يقصد بنقص الطريق النقص في وزن البضاعة المنقولة لمضمورها وتجففها أو لتناثرها أو تبخرها، وأن الناقل البحري مسؤول عن البضاعة التي تولى نقلها كما ووزنا بناء على الالتزام المحكوم عليه بإيصال ما تسلمه على الحالة التي كان عليها زمن تسلمه لها وكل تغيير بالنقص أو التعيب يحمل على قرينة الخطأ في جانبه ما لم يكن تولى تسجيل إحتراز أو تحفظ بشأن الوزن أو النوع أو غيرهما وأن النقص إذا تجاوز النسبة المغتفرة حسب العرف فإن الناقل يصبح مسؤولاً عن كامل النقص لحصوله بسببه وليس بسبب العوامل الخارجة عن إرادته والتي تكون من مستلزمات طبيعة النقل ومسافته وطبيعة البضاعة المنقولة وإن من يتمسك بنقص الطريق عليه أن يثبته بشهادة من مكان مرفا وصول البضاعة في وجود عرف في نقص الطريق بالنسبة للبضاعة المنقولة من المصالح الإدارية أو النقابات المهنية أو الاختبار الذي يشهد بذلك.

أصدرت محكمة التعقيب القرار الآتي:

بعد الإطلاع على مطلب التعقيب المقدم من الأستاذ/ نوفل بن الشيخ العربي بتاريخ 2007/12/1.

في حق: الناقل البحري شركة ايكفيجورد الكترولنيك منروفيا في شخص ممثلها القانوني والمستدعية بمقر الأمانة السفينة " سيروز " في شخص ممثلها القانوني.

ورفض الدعوى فيما زاد على ذلك وقبول
الدعوى المعارضة شكلاً ورفضها
موضوعاً.

فاستأنفه المحكوم ضده لدى محكمة الحكم
المطعون فيه التي إصدارت حكمها المضمن
نصه بالطالع.

فتعقبه الطاعن ناعياً عليه ما يلي:

**المطعن الأول: خرق أحكام الفصل 351 من
م.ت.ب**

بمقولة أن عملية قياس كمية البضاعة
الغطس على ظهر السفينة وهاته العملية لم تعتمد
من طرف مراقب الخسائر البحرية لوزن
البضاعة التي تم شحنها فوق الشاحنات ثم وقع
وزنها بالميزان العمومية بالميناء ولم يكن ربان
السفينة حاضراً في تلك العملية ولم يقع
إستدعاؤه إليها وأن حضور ربان السفينة لا يغني
عن إستدعاء الناقل البحري ممثل الطاعن
القانوني وهو الوكالة البحرية "كط شارمار"
الكائن مقرها بتونس وذلك تأسيساً على الفصلين
160 و 351 من م.ت.ب وأن مراقب الخسائر
البحرية ومجبر على القيام بدعوة الطرفين
لحضور عملية المعاينة والاختبار وإلا فقدت
أعماله قيمة الاختبار العدلي وتكون شهادة
الخسائر المحررة من طرفه غير قانونية لا
يعارض بها المعقب ولا تكون حجة على وجود
أي نقص.

وأن ما عللت به محكمة الحكم المطعون
فيه حكمها من أن حضور الربان يكفي لاكتساء
شهادة الخسائر البحرية صبغة الاختبار يحتوي
على تحريف للوقائع لأن الربان لم يكن حاضراً
في أعمال الوزن بالميناء أو عند وصول
البضاعة للميزان ولم يقع إحضاره أيضاً في

المدعى عليها على متن السفينة " سيروز " وذلك
حسب وثيقة الشحن عدد (1) المؤرخة في 2002
فيفري 2002 وقد تبين عند إرساء السفينة بميناء
حلق الوادي في 2 مارس 2002 أنه حصل نقص
بالكمية المنقولة قدره 38.230 طناً حسب شهادة
الخسائر البحرية من طرف مراقب الخسائر
محمد الطيب الدريدي تحت عدد 9/2002 في
2002/8/18 وقد نجمت عن النقص خسارة تقدر
بـ 1303.801 دولار أمريكي بحساب
361.000 دولار أمريكي للطن الواحد وطلب
عملاً بالفصل 145 الحكم بالإلزام المدعى عليها
بأداء:

1- ما يعادل بالدينار التونسي يوم 2 مارس
2002 ما قدره 13.80103 دولار
أمريكي قيمة البضاعة الناقصة.

2- 715.000 مصروف شهادة الخسائر
البحرية.

3- الفائض القانوني الجاري على المبلغ
المذكور بداية من تاريخ القيم إلى تمام
الوفاء.

4- 500.000 غرامة أتعاب تقاضي وأجرة
محاماة وحمل جميع المصاريف عليها.

وحيث بعد إستيفاء الإجراءات القانونية
أصدرت محكمة البداية حكمها عدد 12305
بتاريخ 2004/2/3 القاضي ابتدائياً بالإلزام
المطلوبة في شخص ممثلها القانوني بأن تؤدي
للمدعى المبالغ المالية التالية:

1- ما يعادل بالدينار التونسي يوم الخلاص
مبلغ 13.801.03 دولار لقاء قيمة النقص
في البضاعة.

2- 715.800 لقاء مصروف شهادة الخسائر
البحرية.

3- 300.000 لقاء أتعاب التقاضي وأجرة
المحاماة وحمل المصاريف القانونية عليها

عرف قائل بتبرير نسبة معينة من النقص بموجب عجز الطريق.

ولم تعرض محكمة الحكم المطعون فيه بالرد على هذه الدفوعات واكتفت بالقول بأن المعقب لم يدل بما يثبت العرف والحال أن ما قدمه كان كافيا مما يتكون معه هضم حقوق الدفاع.

وطلب قبول مطلب التعقيب شكلاً ، وفي الأصل بنقض القرار المعقب مع الإحالة.

المحكمة

عن المطعنين معا لتداخلهما واتحاد وجه القول فيهما:

حيث صدرت مجلة التجارة البحرية بالقانون عدد 13 لسنة 1962 في 24 أفريل 1962 لتطبيق أحكامها على مختلف أنواع الملاحة (الفصل الأول) ولا يستثنى من ذلك إلا السفن الحربية والسفن المخصصة لمصلحة عمومية تابعة للدولة أو لجماعة عمومية محلية إلا فيما يتعلق بالتصادم أو المساعدة أو الإنقاذ (الفصل 2).

وحيث بمصادقة الحكومة التونسية على اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع في 1978/3/31 بمقتضى القانون عدد 33 المؤرخ في 1980/5/28 والمعروفة بتسمية " قواعد هامبورغ" المنشورة بالرائد الرسم للجمهورية التونسية بمقتضى الأمر عدد 117 لسنة 1981 المؤرخ في 1981/1/17 ودخولها حيز التطبيق في غرة نوفمبر 1992 بعد مرور عام على مصادقة الدورة العشرون للأمم المتحدة على المعاهدة واكتمال النصاب للدول المنخرطة فيها أصبحت هذه الاتفاقية وحدها المنطبقة على جميع

جميع أعمال التفريغ ثم الوزن العمومية ولم يستدع أيضا للتثبيت من عدم بقاء أي كمية بالصهاريج كما أنه دفع بعدم حضور عملية المعاينة والوزن خارج الباكسة هذا زيادة على خرق أحكام الفصل 351 من م.ت.ب لأن شهادة الخسائر لا تأخذ قيمة الاختبار إلا إذا توفرت فيها شروط ذلك الفصل وهي:

* التصديق على تسمية مراقب الخسائر أو ما يقوم مقام ذلك.

* استدعاء الأطراف المعنية لحضور عمليات المعاينة وأن ملف القضية كان خلوا مما يفيد توفر الشرطين المذكورين.

المطعن الثاني: خرق أحكام الفصلين 145 فقرة (6) من م.ت.ب و 544 من م.إ.ع وهضم حقوق الدفاع.

بمقولة أن ما عللت به محكمة الحكم المنتقد قضاءها بخصوص عدم جواز معارضة الناقل البحري بالإعفاء المنصوص عليه بالفصل 145 من م.ت.ب يعد خرقا للفصلين 145 فقرة (6) من م.ت.ب و 544 من م.إ.ع لأن الفصلين المذكورين لم يشترطا أية طريقة لإثبات العرف في مادة عجز الطريق وهو ما أقرته محكمة التعقيب في قرارها عدد 2284 بتاريخ 2006/11/9.

وأن المعقب تمسك لإثبات العرف بما أقره فقه القضاء التونسي في مادة عجز الطريق وما كرسه من عرف يجيز نسبة معينة من النقص في نقل زيت السوجا وفقه القضاء كاف لوحده كوسيلة إثبات للعرف.

كما اعتمد الناقل البحري لإثبات العرف على تقرير الاختبار عدلي مأذون من محكمة الاستئناف بتونس والذي تضمن تأكيد وجود

التقاضي أمام المحاكم لحساب المجهزين والمالكين وكل ذي مصلحة ممن ينوب عنهم بصفة قانونية بدون أن يلزم بذكر أسمائهم، كما يتولى نيابة عنهم على متن السفينة تلقي جميع الوثائق المتعلقة بالإجراءات".

وحيث تبين من أوراق الملف أن ربان السفينة كان حاضرا نيابة عن الناقل البحري ساعة معاينة الخبير للبضاعة المنقولة.

وحيث بينت محكمة الحكم المطعون فيه عن صواب أن حضور الربان أعمال المعاينة بدون إبداء أية تحفظات أو إحترازات دليل على المصادقة على تعيين مراقب الخسائر البحرية السيد/ محمد الطيب الدريدي وفقاً لمقتضيات الفصل 351 من م. ت. ب بما يجعل الدفع بانتفاء الشروط اللازمة لتكون لشهادة الخسائر قيمة الاختبار على معنى الفصل 351 في غير طريقة ومتعين للرد.

وحيث أن مسؤولية الناقل البحري بمقتضى اتفاقية هامبورغ تقوم على أساس الخطأ المفترض ويكون عبء الإثبات محمول عليه لإثبات عدم مسؤوليته عن الضرر أو التلف أو التأخير.

وحيث تمسك المعقب لدى محكمة الموضوع بعدم مسؤوليته عن النقص الحاصل في قيمة البضاعة المنقولة ودفع بكونها من قبيل نقص الطريق المعفي منه بموجب الفصل 145 من م. ت. ب.

وحيث يقصد بنقص الطريق النقص في وزن البضاعة المنقولة لمضمونها وتجفها أو لتأثرها أو لتبخرها.

عمليات النقل الدولي البحري وأحكامها أمره وتتعلق بالنظام العام ولا يمكن مخالفتها بصرف النظر عن إرادة الأطراف كلما توفر عنصر من عناصر انطباقها الواردة بالفصل الثاني منها.

وحيث انحصرت ترتيباً على ذلك إنطباق مجلة التجارة البحرية في نطاق النقل البحري الداخلي للأشخاص ولا يمكن تطبيق أحكام مجلة التجارة البحرية على عمليات النقل البحري الدولي للبضائع إلا:

* إذا أرجعت الاتفاقية إلى العمل بالقانون الوطني (المادة 21 في خصوص التدابير المؤقتة أو الوقائية والمادة 26 في خصوص العوارية (الخسائر المشتركة) والمادة 25 في خصوص التلف الذي يتسبب فيه حادث نووي....).

* إذا تعلق الأمر بإجراءات لم يقع تنظيمها بموجب الاتفاقية كإجراءات الاختبار أو وسائل الإثبات.

* إذا تم الاتفاق بمقتضى وثيقة الشحن بين الناقل والشاحن في عملية نقل بحري دولي للبضاعة غير خاضعة لهذه الاتفاقية على اختيار القانون الوطني التونسي.

وحيث أن النزاع الحالي يخضع لاتفاقية هامبورغ للنقل البحري عملاً بمضمون المادة (2) من الاتفاقية المذكورة.

وحيث أن أحكام مجلة التجارة البحرية تنطبق على موضوع قضية الحال بالاستناد إلى أحكام اتفاقية هامبورغ طالما أنها لم تنظم وسائل الإثبات وإجراءات الاختبار والتي ترجع إلى التشريع الوطني فير مثل هذه الحالة.

وحيث اقتضى الفصل 61 من م. ت. ب أنه "يتولى الربان في صالح السفينة والحمولة

وحيث لم يدل المعقب بما يؤكد عرف في نقص الطريق بالموانئ التونسية من الهيئات المذكورة بالنسبة لمادة الزيت المنقولة بما يجعل دفعه بنقص الطريق لا يستند إلى أساس قانوني سليم وتعين رده.

وحيث عللت محكمة الحكم المطعون فيه قضاءها تعليلاً قانونياً سليماً وتولت الرد عن دفعات المعقب ولم تأت المستندات بما يوهنه واتجه ردها.

ولهاته الأسباب

قررت المحكمة قبول مطلب التعقيب شكلاً ورفضه أصلاً وحجز معلوم الخطية المؤمن.

وصدر هذا القرار بحجرة الشورى يوم الخميس 4 ديسمبر 2008 عن الدائرة الثالثة برئاسة السيد/ عامر بورورو وعضوية المستشارين السيدين/ زهرة بن عون وأحمد الحافي، وبحضور المدعى العمومي السيد/ الهادي القديري وبمساعدة كاتبة الجلسة السيدة/ أمال بن نصر.

وحيث أن الناقل البحري مسؤول عن البضاعة التي تولى نقلها كما ووزنا بناء على الالتزام المحمول عليه بإيصال ما تسلمه على الحالة التي كان عليها زمن تسلمه لها وكل تغيير بالنقص أو التعيب يحمل على قرينة الخطأ في جانبه ما لم يكن تولى تسجيل احتراز أو تحفظ بشأن الوزن أو النوع أو غيرهما.

وحيث أن النقص إذا تجاوز النسبة المغتفرة حسب العرف فإن الناقل يصبح مسؤولاً عن كامل النقص لحصوله بسببه وليس بسبب العوامل الخارجية عن إرادته والتي تكون من مستلزمات طبيعة النقل ومسافته وطبيعة البضاعة المنقولة.

وحيث أن الزيت لا يتبخر أثناء السفرة ولا يبقى عالقا بالصهاريج والقنوات بما يشكل نقصاً ملحوظاً.

وحيث أن ما يتمسك بنقص الطريق عليه أن يثبتته بشهادة من مكان مرفأ وصول البضاعة في وجود عرف في نقص الطريق بالنسبة للبضاعة المنقولة من المصالح الإدارية أو النقابات المهنية أو الاختبار الذي يشهد بذلك.