

الجمهورية التونسية

وزارة العدل

محكمة التعقيب

عدد القضية 62096

تاريخ القرار 2018/12/03

الحمد لله

أصدرت محكمة التعقيب القرار الآتي :

بعد الاطلاع على مطلب التعقيب المقدم في 2018/03/29 تحت عدد 36741 من الاستاذ

"ش.د.ظ" المحامي لدى التعقيب .

نيابة عن الناقل البحري مجهز السفينة "ك.ل" في شخص ممثله القانوني تمثله الوكالة

البحرية "ل.و.إ" في شخص ممثله القانوني شركة ذات مسؤولية محدودة سجلها التجاري بالمحكمة

الابتدائية بتونس تحت عدد **** الكائن مقرها ب **** تونس .

ضد: 1/"د.ح" صاحب السجل التجاري عدد **** بالمحكمة الابتدائية بتونس، في

شخص ممثله القانوني الرئيس المدير العام الكائن مقره ب **** تونس نائبه الاستاذ "م.م".

2/"ب.ع.ل.ت"، شركة خفيفة الاسم في شخص ممثله مرسوم بالسجل التجاري بتونس تحت

عدد **** مقره ب **** تونس

طعنا في القرار الاستئنافي عدد 80637 الصادر بتاريخ 2016/06/15 عن محكمة

الاستئناف بتونس والقاضي نهائيا بقبول الاستئنافين الأصلي والعرضي شكلا ورفض اولهما

موضوعا و إقرار الحكم الابتدائي واجراء العمل به وتخطية المستأنف بالمال المؤمن وحمل

المصاريف القانونية عليه و تغريمه لفائدة المستأنف ضده الاول باربعمائة دينار لقاء اتعاب

التقاضي و اجرة محاماة عن هذا الطور .

وبعد الاطلاع على مستندات التعقيب المقدمة بواسطة عدل التنفيذ الأستاذ "أ.ع" حسب

محضره عدد 101195 بتاريخ 2018/04/19 وعلى نسخة الحكم المطعون فيه وعلى جميع

الاجراءات والوثائق المقدمة في 2018/04/27 حسب مقتضيات الفصل 185 م م م ت .

وبعد الاطلاع على ملحوظات النيابة العمومية لدى هذه المحكمة و الرامية الى طلب رفض

التعقيب أصلا والحجز

وبعد الاطلاع على التقرير المقدم من الأستاذ "م.م" بتاريخ 2018/05/02
وبعد الاطلاع على اوراق القضية والمفاوضة بحجرة الشورى صرح علنا بما يلي:

من حيث الشكل

حيث كان مطلب التعقيب مستوفيا لجميع أوضاعه و صيغته القانونية طبق احكام الفصل
175 وما بعده من م م م م م م مما يتجه معه قبوله من هذه الناحية.

من حيث الاصل

حيث اتضح بالرجوع الى القرار المطعون فيه والى الاسانيد التي انبنى عليها ان
المدعي في الاصل المعقب الان عرض لدى محكمة البداية بواسطة محاميه انه اشترى من شركة
"ا" كمية من القمح الصلب قدرها 26950 طن متري بمبلغ جملي قدره 50،10706965 دولار
امريكي (ثمنا واجرة نقل) بحساب 397،29 دولار للطن الواحد حسب الفاتورتين التجاريتين
عدد 15 و 16 وقد تم نقل البضاعة على متن السفينة " ك.ك" من ميناء كاديس باسبانيا الى ميناء
بنزرت التجاري وكان وصولها يوم 2013/4/27 وذلك بمقتضى عدد 3 وثائق شحن مؤرخة
في 2013/4/1 وهي الصادرة عن قبطان السفينة المذكورة والحاملة لامضائه وختمه وقبل
الوصول استصدر المدعي اذن على عريضة تحت عدد 3273 في 2013/4/26 لتحديد نوعية
البضاعة والاشراف على فتح العنابر بعد نزع الاختام بحضور الاطراف المعنية وتحديد نوعية
البضاعة وسلامتها من النقيب ومن وجود اجسام غريبة وانجز الخبير مأموريته وتبين له ان الكمية
المنصوص عليها بوثائق الشحن والفاتورتين اكبر من الكمية الواصلة فعلا لمخازن "د.ح" وان
كمية النقص بلغت 215.384 طن وقيمتها حسب الفاتورة تبلغ 85569،909 دولار امريكي وانه
وتلك ملاحظة النقص قام المدعي باعلام المطلوب الاول عن طريق ممثله بتونس الوكالة البحرية
وعن طريق نادي حماية السفينة بواسطة رسالة تحفظات موجهة لهما عن طريق الفاكس بتاريخ
2013/5/17 وطلب منه تقديم ضمان بنكي يغطي قيمة النقص وتبعاً لذلك تقدم المطلوب بضمان
بنكي مضمن به مبلغ 146،000 دينار تونس صادر عن المطلوب الثاني في 2013/09/09 يكفل
بمقتضاه خلاص الكمية الناقصة من البضاعة والمصاريف في حدود ذلك المبلغ وقد تحمل المدعي
مصاريف مراقبة الشحنة ومعلوم تأمين البضاعة حسب شهادة التأمين كما تحمل مصاريف
المراقبة الصحية وعلى اساس ذلك قام طالبا الحكم بالزام المدعى عليهما بأن يؤديا بالتضامن وفي

حدود مبلغ 146000د بالنسبة للمطلوب الاول و بالنسبة للمطلوب الثاني المبالغ المالية التالية: ما يعادل بالدينار التونسي 85569.90 دولار امريكي لقاء قيمة النقص الحاصل في البضاعة والفائض القانوني بالقيمة التجارية الجاري على المبلغ المذكور من 2013/4/01 تاريخ وثائق الشحن الى تمام الوفاء وما يعادل بالدينار التونسي مبلغ 75.384 دولار امريكي مصروف مراقبة البضاعة بميناء الشحن ومبلغ 28.674 دينار معلوم تأمين الكمية الناقصة من البضاعة و 30.529 دينار مصروف المراقبة الصحية للبضاعة بميناء الوصول و 896,400 لقاء اجرة الاختبار معدلة مع الاداء على القيمة المضافة والتامير طبق فاتورة خلاص الخبير و 2000د لقاء اتعاب تقاضي و اجرة محاماة عن قضية الحال ومعلوم محضر الاستدعاء وحمل المصاريف القانونية على المحكوم عليهما بالتضامن.

وبعد استيفاء الاجراءات القانونية اصدرت المحكمة الابتدائية بتونس حكما عدد 3333 بتاريخ 2014/12/09 والقاضي ابتدائيا بالزام المدعى عليها الاولى في شخص ممثلها القانوني بالتضامن مع المدعى عليه الثاني في شخص ممثله القانوني في حدود مبلغ كفالته المقدرة بمائة وستة وأربعين الف ديناراً (146.000,000د) بأن يؤدي للمدعي في شخص ممثله القانوني المبالغ المالية التالية:

- 1/ ما يعادل بالدينار التونسي يوم وصول البضاعة أي يوم 2013/04/27 خمسة وثمانين الفا وخمسمائة وتسعة وستين دولاراً و 90 سنت (85.569,90 دولار امريكي).
- 2/ ما يعادل بالدينار التونسي خمسة وسبعين دولاراً و 384 سنت (75,384 دولار امريكي) يوم الانتهاء من التفريغ عن كلفة مراقبة وزن النقص.
- 3/ ثمانية وعشرين ديناراً ومليمت 674 (28,674د) لقاء كفلة تأمين النقص.
- 4/ ثلاثون ديناراً ومليمت 529 (30,529د) عن كلفة المراقبة الصحية للنقص.
- 5/ ثمانمائة وستة وتسعين ديناراً ومليمت 400 (896,400د) لقاء اجرة اختبار معدلة.
- 6/ خمسين ديناراً ومليمت 400 (50,400د) لقاء تعريب وثائق الشحن.
- 7/ ثلاثمائة دينار (300,000د) لقاء اجرة محاماة و اتعاب تقاضي معدلة.

و حيث استأنف الناقل البحري الحكم الابتدائي المذكور واصدرت محكمة الاستئناف بتونس حكمها المبين تاريخه و عدده و محتواه بالطالع فعقبه الناقل البحري بواسطة محاميه ناعيا عليه ما يلي:

-المطعن الاول: الخطا في تطبيق قواعد تنافس القوانين و الخطا في تطبيق الفصل 145 م

ت ب :

بمقولة ان المحكمة استبعدت تطبيق نظرية نقص الطريق بقولها ان الفصل 145 م ت ب لا ينطبق على النقل الدولي إضافة الى عدم تضمين أي تحفظ الا ان هذا التمشي في غير طريقه اعتبارا وان العمل بالاتفاقية الدولية لا يلغي العمل بالقوانين الداخلية اذ تبقى احكامها نافذة ما لم تتعارض مع الاتفاقية و ذلك ان معاهدة " همبورغ " منطبقة بعلويتها على القوانين الداخلية فيما شرعته من احكام دون ترتيب أي اثر على سكوتها عن غيرها من القواعد التي تبقى بالتالي خاضعة لمقتضيات القوانين الوطنية وهو حال قاعدة الاعفاء من مسؤولية نقص الطريق الذي لم تشمله أي مادة من مواد الاتفاقية المذكورة بما يضل معه الفصل 145 من م ت ب فقرة 6 واجب التطبيق لعدم تعارضه مع تلك المعاهدة التي لم تتعرض لا بالاقصاء و لا بالجواز الى ما يعرف بنقص الطريق . و بالتالي لا يمكن ان يؤول هذا السكوت في اتجاه عدم اعتباره كسبب من اسباب اعفاء الناقل البحري لا سيما ان النص الداخلي وهو الفصل 145 من م ت ب اشار الى جواز التمسك بذلك النقص وهو لا يتعارض و لا يتناقض مع أي بند من بنود الاتفاقية . وهو ما استقر عليه كذلك فقه قضاء محكمة التعقيب .

و انه اعتمادا على ذلك و لما اعرضت المحكمة المخدوش في حكمها عن تطبيق نظرية نقص الطريق على النزاع موضوع قضية الحال فانها تكون قد اخطات في تطبيق قواعد تنافس القوانين و في تطبيق الفصل 145 من م ت ب الشيء الذي يجعل قضاءها متعيينا للنقض .

المطعن الثاني : خرق احكام المادتين 4 و 5 من اتفاقية همبورغ و الفصلين 145 فقرة

سادسة من م ت ب و 544 م ا ع .

قولا ان الطاعن تمسك لدى محكمة الاصل بان النقص في البضاعة التي قام بنقلها لا يعزى الى خطأ او تقصير من جانبه خلال عملية النقل بل ان مرده هو طبيعة البضاعة المكونة من

القمح و التي تنقص اثناء عملية النقل البحري لاسباب تعود الى طبيعتها و استدل على ذلك بتقرير الاختبار المحرر من الخبير "ح.ع" و على تقارير اختبار اخرى .

كما انه خلافا لما ارتاتته محكمة الدرجة الثانية فان المادة 5 من المعاهدة و لئن اقرت قرينة الخطا المفترض في جانب الناقل البحري فان هاته القرينة ليست مطلقة بل قابلة للدحض في صورة ثبوت ان المضرة الحاصلة للبضاعة لا تعزى للخطا الشخصي للناقل البحري . و قد ثبت بالرجوع لاوراق الملف و بالتحديد لتقرير الخبيرين "ح.ع" و "طب" ان الاختام الموضوعة على عنابر الباخرة المقلدة للبضاعة ضلت محكمة الغلق و لم يقع فتحها من تاريخ شحن البضاعة بميناء الشحن الى تاريخ انطلاق عمليات تفريغها بميناء التفريغ ان النقص مرده نقص الطريق المضبوط عرفا بنسبة 0.5 بالمائة من مجموع الشحنة الواصلة لميناء التفريغ وهي عوامل طبيعية خارجة عن سيطرة و ارادة الناقل البحري .

و ان المحكمة لما اعتبرت عدم اثبات الناقل ان النقص في البضاعة بسبب طبيعتها و انه لم يثبت عرف المواني في نسبة النقص يجعل حكمها خارقا لاحكام الفصلين 4 و 5 من الاتفاقية و الفصل 145 سادسا من م ت ب الشيء الذي يجعل قضاءها متعينا للنقض .

المطعن الثالث : الخطا في تطبيق الفصل 544 م ا ع

قولا انه خلافا لما ذهبت اليه محكمة الحكم المطعون فيه فقد ادلى الطاعن منذ نشر القضية لدى محكمة البداية بنسخ من عدة تقارير اختبار مجراة في قضية الحال و في قضايا مشابهة بواسطة الخبراء السادة "ح.ع" و "طب" و "ف.ع" و "م.ج" اكدوا كلهم انه بمناسبة نقل مادة الحبوب بحرا يحصل نقص في وزنها في حدود نسبة اجمعوا على انها تساوي 0.5 بالمائة من الكمية المشحونة .

و انه مما لا شك فيه ان اثبات العرف في خصوص النسبة المتسامح فيها يكون بجميع الوسائل ضرورة ان الفصل 544 من م ا ع لم يتضمن تحديدا لطريقة الاثبات كما ان الخبير "ع" و اختبارات اخرى اجمعت على اعتماد نقص الطريق كسبب من اسباب الاعفاء الجزئي لمسؤولية الناقل البحري . مما يجعل قضاء محكمة الدرجة الثانية متعينا للنقض .

المطعن الرابع : الخطا في تطبيق مقتضيات المادة 16 من اتفاقية همبورغ :

كما ان القول بكون الفصل 16 من الاتفاقية تفرض تضمين تحفظات من الناقل في سند الشحن وانه في غيابه تصبح مسؤولية الناقل مطلقة فيه سوء فهم للمادة المذكورة ذلك ان النقص الذي يشوب البضاعة هو امر مستقبلي لا تشمله احكام الفصل 16 من الاتفاقية و بالتالي فان الخلط بين الامرين و ربط تطبيق نظرية نقص الطريق بتضمين الاحتراز على وثيقة الشحن قبل انطلاق الرحلة البحرية يعد خطأ في تطبيق احكام المادة 16 من الاتفاقية يجعل القرار المنتقد متعينا للنقض .

منتهيا الى طلب قبول التعقيب شكلا و اصلا نقض القرار المطعون فيه و احالة القضية على محكمة الاستئناف بتونس لاعادة النظر فيها مجددا بواسطة هيئة اخرى .

وحيث جوابا على مستندات التعقيب قدم الأستاذ "م.م" اعلام نيابته و تقرير عن المعقب ضده الاول في الاجال و حسب الصيغ القانونية فهو مقبول شكلا اما من حيث الاصل فقد لاحظ ان تعليل المحكمة كان مستفيضا و اتى على كل جوانب الموضوع وأضاف ان اتفاقية هامبورغ هي التي تطبق نظرا لعلويتها على القوانين الداخلية و حتى ان تم التمسك بتطبيق احكام م ت ب قصرا فان مسؤولية الناقل البحري تبقى قائمة طالما لم يقدم احترازا وهو ما دابت عليه محكمة التعقيب في قراراتها .

و بخصوص المطعن الثاني تمسك بان الناقل البحري يعتبر مسؤولا امام المرسل اليه عن كل ما صرح به صلب وثيقة الشحن و لا يمكن ان يتحجج او ان يدفع بما يخالف ذلك مهما كان السبب . و قد ثبت النقص في الشحنة طبق القانون كما ثبتت مضره منوبه من ذلك مما اضحت معه مسؤولية الناقل البحري ثابتة عن تلك المضره و بالتالي و طبقا للفصول 4 و 5 و 17 من المعاهدة و فان الناقل البحري يصبح مطالبا بتعويض المعقب ضده عن تلك الخسارة و ما ترتب عليها مما يجعل الحكم المطعون فيه قد جاء قانونيا معللا مستساغا في هذا الجانب و عن المطعن المتعلق بتطبيق احكام المادة 16 من اتفاقية هامبورغ لاحظ انه خلافا لما ذهب اليه المعقب ضمن تحليله انه بعد ان ثبتت المضره بطريقة قانونية فان ما دفع به الناقل البحري لا ينفي مسؤوليته باعتبار هذا الاخير تمت مؤاخذته على اساس عقد النقل البحري المتمثل في وثيقة الشحن على معنى الفصل 206 من م ت ب وهي تقوم حجة على ان السفينة تسلمت البضاعة كما جاء بالتحديد بالفصل 207 من م ت ب وهو ما يفيد ان الناقل البحري باصداره لوثيقة الشحن متضمنة

لوصف و كمية و نوعية البضاعة دون أي احتراز يذكر و حاملة لعبارة خالية من كل تحفظ
يصرح بمقتضى ذلك و بمعنى الفقرة الثالثة من الفصل 16 من الاتفاقية انه تسلم البضاعة كاملة و
سالمة و على ذلك الاساس يقوم المشتري بخلاصها لفائدة البائع وهو ما يحتم عليه ايصالها كما تم
التصريح بذلك ضمن وثيقة الشحن لفائدة المرسل اليه و انه تطبيقا لاحكام الفصل 214 م ت ب
فان وثيقة الشحن تمثل قرينة على مسؤولية الناقل البحري ليكون ملزما باعداد السفينة اعدادا
حسنا مع امدادها بالمعدات و الرجال و عليه ان يتولى التفريغ بطريقة مناسبة و باعتناء . و عليه
طلب نائب المعقب ضده الاول رفض التعقيب أصلا متى قبل شكلا

المحكمة

عن جميع المطاعن لتداخلها ووحدة القول فيهما

حيث ان الاشكال المطروح من خلال الطعن الحالي يتمثل في تحديد القواعد القانونية
المستوجب اعتمادها لفض الخلاف القائم بين جملة الأطراف المعنية بالنزاع و المتصل بعقد نقل
بحري تنازعت في شأنه بالاساس مجلة التجارة البحرية و إتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري
للبنائات المعروفة باتفاقية "هامبورغ" الصادرة بتاريخ 31 مارس 1978 و المصادق عليها
بالقانون عدد 33 لسنة 1980 المؤرخ في 28 ماي 1980 والتي دخلت حيز التنفيذ بتاريخ
1992/11/01 .

وحيث لا جدال ان عقد النقل البحري مثير النزاع يتعلق بنقل بضاعة من ميناء واقع ببلاد
أجنبية إلى ميناء بنزرت و عليه فهو يعتبر عقدا دوليا على معنى المادة "2" من معاهدة
هامبورغ و طالما كان الامر كذلك فان أحكام المعاهدة هي المنطبقة دون احكام المجلة التجارية
وهو ما اقرته محكمة التعقيب بدوائرها المجتمعة في العديد من القرارات منها قرار الدوائر
المجتمعة عدد 25857 الصادر بتاريخ 30/12/2010 و كذلك عدد 6691 بتاريخ
2014/01/30 و غيرها من القرارات .

و حيث من المسلم به انه بامضاء تونس على معاهدة هامبورغ اصبحت لها علوية في
التطبيق و قد اوردت في المادة الخامسة منها ثلاث حالات حصرية في صورة حصولها يصبح
الناقل البحري معها معفى من كل مسؤولية وهي : 1/ الاعفاء من اجل الحريق 2/ عن الحيوانات
الحية 3/ عن انقاذ الارواح و بالتالي فقد ازاحت المادة 5 نقص الطريق التي نص عليها الفصل

145 من م ت ب من قائمة الاعفاءات من المسؤولية و اصبح نظامه القانوني يخضع للمادة 16 من المعاهدة .

و انه الى جانب ما ذكر فانه يؤخذ من احكام المادة 16 ان نقص الطريق كسبب من اسباب الاعفاء من المسؤولية لا يقوم لوحده بل يجب على الناقل تسجيل تحفظاته بشأنه في وثيقة الشحن و بشرط ان يستجيب هذا التحفظ لشروط المادة 17 من الاتفاقية و اما بخصوص تقديره و نسبته فانه يتجه الرجوع الى الفصل 145 سادسا م ت ب .

وحيث طالما ان لاتفاقية هامبورغ علوية في التطبيق على النصوص والقوانين الداخلية عملا باحكام الفصل 20 من الدستور وإعمالا للمادة 3 منها التي اكدت على "انه يراعي في تفسير وتطبيق احكام هذه الاتفاقية طابعها الدولي وضرورة الحرص على التزام منهج موحد " وهو ما كرسه فقه قضاء هذه المحكمة باعتبار أنه " بمصادقة الحكومة التونسية على إتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع المؤرخة في 1978/03/31... والمعروفة بتسمية "قواعد هامبورغ " ...أصبحت هذه الإتفاقية وحدها المنطبقة على جميع عمليات النقل الدولي البحري، وأحكامها أمره وتتعلق بالنظام العام ولا يمكن مخالفتها بصرف النظر عن إرادة الأطراف كلما توفر عنصر من عناصر إنطباقها الواردة بالفصل الثاني منها. وإنحصر ترتيبا على ذلك إنطباق مجلة التجارة البحرية في نطاق النقل البحري الداخلي للبضائع وفي المواضيع التي لم تشملها الإتفاقية كالنقل البحري للأشخاص، ولا يمكن تطبيق أحكام مجلة التجارة البحرية على عمليات النقل البحري الدولي للبضائع إلا:

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

- إذا تعلق الأمر بإجراءات لم يقع تنظيمها بموجب الإتفاقية كإجراءات الإختبار أو وسائل الإثبات.

إذا تم الإتفاق بمقتضى وثيقة الشحن بين الناقل والشاحن في عملية نقل بحري دولي للبضاعة غير خاضعة لهذه الإتفاقية على إختيار القانون الوطني التونسي.. (قرار تعقيبي مدني عدد 2006/8872 بتاريخ 2007/06/28).

وحيث ورجوعا الى مستندات الطعن فان القول بانه من الجائز تطبيق احكام الفصل 145 من م ت ب لسكوت المعاهدة الدولية عن مسالة الاعفاء المبني على قاعدة نقص الطريق يتضارب مع المواد 4 و5 و16 و17 من اتفاقية هامبورغ التي تجعل الناقل البحري مسؤولا عن البضاعة المعهود له بها حسب الوصف المدرج بوثيقة الشحن من وقت شحنها الى تاريخ تسليمها ويعتبر بناء عليه ملزما بتسليم البضاعة حسب الوزن المضمن بوثيقة الشحن وكل نقص فيها يعتبر مسؤولا عليه وهو ما انتهت اليه - عن صواب- محكمة الحكم المطعون فيه

وحيث ومن جهة أخرى تمسك المعقب بان المحكمة – عندما اعتبرت ان الناقل لم يضمن أي احتراز بوثيقة الشحن -قد اساءت قراءه المادة 16 من اتفاقية هامبورغ على اعتبار ان احكام المادة المذكورة تتعلق فقط بالتحفظ عند تلقي البضاعة ولا تشمل الأمور المستقبلية.

وحيث اقتضت احكام المادة 16 من اتفاقية هامبورغ انه " إذا تضمن سند الشحن تفاصيل تتعلق بالطبيعة العامة للبضائع ، أو علاماتها الرئيسية ، أو عدد الطرود أو القطع ، أو وزنها أو كميتها ، يعلم الناقل أو الشخص الآخر الذي يصدر سند الشحن نيابة عنه بعدم مطابقتها للبضائع المتلقاة فعلا ، أو للبضائع المشحونة إذا كان قد صدر سند شحن مؤشر عليه بكلمة "مشحون" أو تتوفر لديه أسباب معقولة تحمله على الاشتباه في ذلك ، أو إذا لم تتوفر لديه الوسائل المعقولة للتحقق من هذه التفاصيل ، يدرج الناقل أو الشخص الآخر تحفظا في سند الشحن يثبت أوجه عدم الصحة في التفاصيل أو الأسباب التي حملته على الاشتباه ، أو كون الوسائل المعقولة للتحقق غير متوفرة.

2. إذا لم يقم الناقل ، أو أي شخص آخر يصدر سند الشحن نيابة عنه ، بإثبات الحالة الظاهرة للبضائع في سند الشحن ، اعتبر أنه قد أثبت في سند الشحن أن البضائع كانت في حالة سليمة ظاهرة.

3. باستثناء التفاصيل التي يدرج بشأنها تحفظ تجيزه الفقرة 1 من هذه المادة وفي حدود هذا التحفظ :

أ- يعتبر سند الشحن قرينة ظاهرة على أن ناقل البضائع تلقى البضائع الوارد وصفها في سند الشحن أو شحن هذه البضائع إذا كان قد صدر سند شحن مؤشر عليه بكلمة "مشحون"

ب- لا يقبل من الناقل إثبات ما يخالف ذلك إذا انتقل سند الشحن إلى طرف ثالث ، بما في ذلك أي مرسل إليه ، يكون قد تصرف بحسن نية اعتمادا على الوصف الوارد للبضائع في السند..."

وحيث ان تمسك المعقب بان تسجيل تحفظ يقتصر على حالة عدم مطابقة البضاعة او وجود نقص بها عند تسلمها ، فيه تضيق لفحوى المادة المذكورة التي اشارت الى "حالات الاشتباه " التي قد تفرضها الطبيعة العامة للبضاعة او علاماتها الرئيسية او عدد الطرود او القطع او وزنها او كميتها وهو ما أكده فقه القضاء من خلال تبنيه لمفهوم واسع لحالات التحفظ الصادره عن الناقل حيث اعتبر ان " الناقل البحري مسؤول عن البضاعة التي تولى نقلها كمّا ووزنا بناء على الإلتزام 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 قد تولى تسجيل إحتراز أو تحفظ بشأن الوزن أو النوع أو غيرهما مستندا إلى أسباب جدية أو معقولة كتحفظه بسبب تعذر تثبته من وزن البضاعة أو نوعها أو عددها لأسباب تتعلق بطبيعة نقلها ووسائله وخاصة عندما تكون داخل حاويات مقفلة ففي هذه الحالة يصبح غير مسؤول عن الأمر الذي تحفظ بشأنه وأبدى إحترازه ويكون الشاحن هو المسؤول في هذه الحالة تجاه المرسل إليه " (قرار تعقيبي مدني عدد 9326 صادر بتاريخ 2007/06/21)

وحيث يؤخذ من كل ما تقدم ان ما انتهت اليه محكمة الحكم المطعون فيه من اعتبار لضرورة اعتماد احكام اتفاقية هامبورغ دون احكام مجلة التجارة البحرية كان على هدي من صحيح القانون ورتبت عن ذلك الأثر القانوني المستساغ بما لا يسع معه الا اعتبار مناقشتها فيما انتهت اليه غير مبررة قانونا واتجه معها رفض الطعن أصلا حيث اخفقت الطاعنة في طعنها و اتجه تخطيتها في شخص ممثلها القانوني بالمال المؤمن .

ولهااته الاسباب

قررت المحكمة قبول مطلب التعقيب شكلا ورفضه اصلا وحجز معلوم الخطية المؤمن صدر هذا القرار بحجرة الشورى بتاريخ 03 ديسمبر 2018 عن الدائرة المدنية الاولى المتركبة من رئيسها السيدة نازك كادة وعضوية المستشارتين السيدتين هنده العلاقي ومريم

البكوش و بحضور المدعي العام السيدة فيروز العباسي و بمساعدة كاتبة الجلسة السيدة عائدة
البرقاوي

وحرر في تاريخه.