

بعد الاطلاع على مطلب التعقيب المقدم
في 05/01/2015 تحت عدد 24554 من الأستاذ
**** المحامي لدى التعقيب.

صدر برئاسة السيد ****

المادة: تجاري.

نيابة عن: الناقل البحري **** في ش م ق
تمثله بتونس شركة **** في ش م ق مقرها
ب****.

المراجع: الفصل 4 و 5 من اتفاقية هامبورغ،
الفصلان 145 – 146 م.ت.ب.

ضد: مصنع **** في ش م ق مقره ****
نائبه الاستاذ ****.

المفاتيح: عقد نقل بحري – عرف تجاري
بحري – ضرر – مسؤولية الناقل البحري - عدم
حفظ البضاعة بميناء الشحن.

طعنا في القرار الاستئنافي عدد 9437 الصادر
بتاريخ 26/06/2013 عن محكمة الاستئناف
بتونس.

المبدأ :

والقاضي نهائيا بقبول الاستئناف الاصيلي
والعرضي شكلا وفي الاصل باقرار الحكم
الابتدائي واجراء العمل به وتخطية المستأنف
بالمال المؤمن وحمل المصاريف القانونية عليه
وتغريمه لفئدة المستأنف ضده بـ 500 لقاء
اتعاب التقاضي واجرة محاماة عن هذا الطور.

طالما ان موضوع الدعوى يتعلق بالتعويض
عن الأضرار اللاحقة بالبضاعة المنقولة عبر
البحر بين دولتين فان القانون المنطبق عليها
هو اتفاقية هامبورغ المصادق عليها من طرف
البلاد التونسية بمقتضى القانون عدد 33 لسنة
1980 المؤرخ في 28/03/1980 والتي تم
نشرها بالرائد الرسمي للجمهورية التونسية
بموجب الامر عدد 77 لسنة 1981 والتي دخلت
حيز التنفيذ في 01/11/1992 كما يخضع
موضوع النزاع الى مجلة التجارة البحرية فيما
لم تنظمه المعاهدة المذكورة.

وبعد الاطلاع على مستندات التعقيب المبلغة
للمعقب ضده بواسطة عدل التنفيذ الاستاذ
**** حسب محضره عدد 99202 بتاريخ
21/01/2015 وعلى نسخة الحكم المطعون فيه
وعلى جميع الاجراءات والوثائق المقدمة في
حسب مقتضيات الفصل 185 م م م ت.

ان الأضرار ناتجة عن مياه البحر التي تسربت
داخل الحاويات وبالتالي تبقى مسؤولية الناقل
البحري ثابتة خاصة مع طول مدة الشحن التي
امتدت عشرون يوما في عرض البحر الا ان
وثيقة الشحن تضمنت التنصيص على وجود
بعض الأضرار بالبضاعة نتيجة عدم حفظها كما
يجب بميناء الشحن وتعرضها للبلل بما يعني ان
الأضرار موجودة منذ تسلم البضاعة من طرف
الناقل ولم تنتج فقط عن عملية النقل.

وبعد الاطلاع على مذكرة الرد على المستندات
المقدمة 02/02/2015 من الاستاذ ****
المحامي لدى التعقيب نيابة عن المعقب ضده
والرامية الى طلب رفض مطلب التعقيب اصلا
ورفضه اصلا والحجز.

أصدرت محكمة التعقيب القرار الآتي :

وبعد الاطلاع على ملحوظات النيابة العمومية
لدى هذه المحكمة والرامية الى طلب قبول
مطلب التعقيب شكلا ورفضه اصلا والحجز.

وبعد الاطلاع على اوراق القضية والمفاوضة
بحجرة الشورى صرح علنا بما يلي :

من حيث الشكل :

عليها بان تؤدي للمدعي (136447.955) قيمة الخسارة اللاحقة بالبضاعة والفائض القانوني الجاري على المبلغ المذكور بداية من تاريخ القيام في 21/02/2009 لقاء اتعاب تقاضي واجرة محماة عن الاذن على عريضة وعن قضية الحال وحمل المصاريف القانونية عليه ورفض الدعوى فيما زاد على ذلك.

من حيث الأصل :

حيث كان مطلب التعقيب مستوفيا لجميع اوضاعه وصيغته القانونية طبق احكام الفصل 175 وما بعده من م م ت مما يتجه معه قبوله من هذه الناحية.

فاستأنفه المحكوم ضده واصدرت محكمة الاستئناف قرارها السابق تضمين نصه و عدده وتاريخه بالطالع بناء على ثبوت مسؤولية المدعى عليها في الاصل عن الاضرار اللاحقة بكمية الحديد التي شحنتها على متن باخرتها.

فتعقبه نائب الطاعنة ناعيا عليه ما يلي :

المطعن الاول : خرق القانون والخطا في تطبيقه

بمقولة ان ان قرينة المسؤولية المحمولة على الناقل البحري بمقتضى اتفاقية هامبورغ وبالفصل 146 من م ت ب هي قرينة بسيطة قابلة للدحض متى توصل الناقل البحري الى اقامة الحجة على خلافها وان المعقب تمسك بان وثيقة الشحن تضمنت العديد من الاحترازات اهمها ان البضاعة مخزنة في فضاء مفتوح وصدأ في البضاعة بسبب العوامل الجوية وغيرها وهو ما يدخل في اطار وصف وتشخيص البضاعة عملا بالفصل 207 من م ت ب وان المعقب ضده بوصفه مرسل اليه وكذلك الشاحن صادقا على جميع الاحترازات المضمنة بوثيقة الشحن كما لا يمكن للشاحن التفصي من التزاماته وان طبيعة البضاعة (حديد) وظروف شحنها التي وافقت عليها المعقب ضدها تضاعف الصداً الموجود عليها. ولا يمكن ان تعزى الاضرار الحاصلة للبضاعة لعملية النقل البحري ولا يمكن تحميل المسؤولية على الناقل البحري.

حيث تفيد وقائع القضية كيفما اوردها الحكم المنتقد والاوراق التي انبنى عليها قيام المدعي في الاصل المعقب ضده الان لدى محكمة البداية عارضا انه عهد الى المطلوبة بنقل كمية من الحديد المعد للبناء يقدر وزنها ب2485.940 طنا انطلاقا من **** وذلك بتاريخ 02/12/2008 بعد ان تم شحن تلك الكمية على متن الباخرة **** والتي تولت مغادرة ذلك الميناء بتاريخ 04/12/2008 بمقتضى وثيقة الشحن المضافة وقد ارست بميناء **** بتاريخ 24/12/2008 أي بتاخير قدره 20 يوما اعتبارا وان مدة العبور العادية لا تتجاوز يومين حسب العرف التجاري البحري وقد لحقت اضرار جسيمة بالكمية التي تم شحنها متمثلة خاصة في الصداً الذي علق بها نتيجة تاكل الحاويات التي تم شحنها صلبها والتي لم تقدر على مجابهة كميات مياه البحر التي تدفقت بداخلها الامر الذي سيرها غير قابلة للاستعمال وقد بادرت المدعية باجراء اختبار توقف من خلاله الخبير المنتدب عن جملة الخسائر والاضرار التي قدرها في حدود مبلغ 136447.955د ثم استصدرت المدعية اذنا على عريضة في اجراء عقلة تحفظية على السفينة وبناء على احكام الفصل 146 من م ت ب طالبة الحكم وفق طلباتها المضمنة بعريضة الدعوى.

وبعد استيفاء الإجراءات القانونية اصدرت محكمة البداية حكمها عدد 21073 بتاريخ 25/11/2009 يقضي ابتدائيا بالزام المدعى

المطعن الثاني : ضعف التعليل وهضم حقوق الدفاع

بمقولة ان المعقب تمسك بالتحفظات المدرجة بوثيقة الشحن وعلى تائيلرها على مسؤولية الناقل البحري وعلى عدم ذكرها ضمن تقرير مراقب الخسائر الذي تجاهلها بالرغم وان محكمة القرار لم تجب على دفعات المعقبة وفي ذلك هضم لحقوق الدفاع وطلب النقض والاحالة.

المحكمة

عن المطعين لترابطهما ووحدة القول فيهما

حيث تمسك الطاعن بانه لا يتحمل المسؤولية عن الاضرار اللاحقة بكمية الحديد المنقولة من طرفه لان وثيقة الشحن مدرج بها جملة من التحفظات التي تثبت انه تسلم البضاعة منذ شحنها مبللة ومرصفة في فضاء مفتوح.

وحيث لا جدال انه وطالما ان موضوع الدعوى يتعلق بالتعويض عن الاضرار اللاحقة بالبضاعة المنقولة عبر البحر بين دولتين فان القانون المنطبق عليها هو اتفاقية هامبورغ المصادق عليها من طرف البلاد التونسية بمقتضى القانون عدد 33 لسنة 1980 المؤرخ في 28/03/1980 والتي تم نشرها بالرائد الرسمي للجمهورية التونسية بموجب الامر عدد 77 لسنة 1981 والتي دخلت حيز التنفيذ في 01/11/1992 كما يخضع موضوع النزاع إلى مجلة التجارة البحرية فيما لم تنظمه المعاهدة المذكورة.

وحيث ولئن وضعت المادتين 4 و5 من الاتفاقية المذكورة والفصلين 145 و146 من م ت ب قرينة تحمل المسؤولية على الناقل البحري الا ان هذه القرينة يمكن دحضها من طرف هذا الاخير الذي عليه اثبات عدم تحمله المسؤولية عما لحق البضاعة المنقولة من طرفه من اضرار.

وحيث دفع الطاعن بكونه تسلم البضاعة مبللة لانها كانت مرصفة بميناء الشحن في فضاء مفتوح وان وثيقة الشحن تضمنت العديد من التحفظات اهمها صدأ في كمية الحديد بسبب العوامل الجوية واعوجاج في بعض قضبان الحديد.

وحيث انه ورغم ان الاختبار اكد ان الاضرار ناتجة عن مياه البحر التي تسربت داخل الحاويات وبالتالي تبقى مسؤولية الناقل البحري ثابتة خاصة مع طول مدة الشحن التي امتدت عشرون يوما في عرض البحر الا ان وثيقة الشحن تضمنت التنصيص على وجود بعض الاضرار بالبضاعة نتيجة عدم حفظها كما يجب بميناء الشحن وتعرضها للبلل بما يعني ان الاضرار موجودة منذ تسلم البضاعة من طرف الناقل ولم تنتج فقط عن عملية النقل.

وحيث وترتيبا على ذلك فانه وطالما لا شئ يفيده ان الاضرار لحقت بالبضاعة نتيجة النقل فقط فلا امكانية لتطبيق المادتين 4 و5 من اتفاقية هامبورغ والفصلين 145 و146 من م ت ب.

وحيث ان تقرير الاختبار المعتمد من طرف محكمة الموضوع قد تمت معارضته بتقرير مدلى به من طرف الناقل تضمن التنصيص على انه لم يقع تحديد ما اذا كان الصدأ ناتج عن النقل وانه يمكن معرفة ذلك بواسطة " ماء الفضة". وبناء على ذلك فان رأي الخبير لا يقيد المحكمة لاسيما وان الاختبار المعتمد استبعد التحفظات المضمنة بوثيقة الشحن من طرف الناقل خاصة وانها ممضاة من طرف المرسل ومصادق عليها من قبل المرسل اليه دون تحفظ بما يعد اقرارا منهما بوجود الاضرار موضوع الاحترازات الواردة بوثيقة الشحن.

وحيث وتقريرا على ذلك فان ما ذهبت اليه محكمة القرار المنتقد من تحميل كامل المسؤولية الى الناقل البحري استنادا الى تقرير الاختبار

دون التاكيد بصفة جازمة ان كان الصدا ناتج
حصريا عن النقل ام ان هناك عوامل اخرى ادت
الى حصول الصدا بكمية الحديد المنقولة يكون
في غير طريقه واتجه قبول المطعنين.

ولهااته الأسباب

قررت المحكمة قبول مطلب التعقيب شكلا
واصلا ونقض الحكم المطعون فيه واحالة
القضية على محكمة الاستئناف بتونس للإعادة
النظر فيها مجددا بهيئة اخرى واعفاء الطاعن
من الخطية وارجاع المال المؤمن اليه.
وصدر هذا القرار بحجرة الشورى بتاريخ 17
نوفمبر 2015 عن الدائرة المدنية الثانية عشر
المتركبة من رئيسها السيد **** وعضوية
المستشارتين السيدتين **** و **** و
بحضور المدعي العام السيد **** و بمساعدة
كاتب الجلسة السيد ****.

وحرر في تاريخه