

الجمهورية التونسية

وزارة العدل

محكمة التعقيب

القرار ع9860-دد

تاريخه : 2016/04/14

المبدأ:

إن نقص الطريق كسبب من أسباب الإعفاء من المسؤولية لا يقوم لوحده بل يجب على الناقل تسجيل تحفظاته بشأنه وفقا للمادة 16 من اتفاقية هامبورغ وعليه لم يبق للناقل الحق في التمسك بالإعفاء النسبي إزاء المرسل إليه إلا إذا سجل احترازه بخصوص النقص ولا يجوز للناقل درء مسؤولية نقص الطريق إلا إذا أدرج تحفظا عليه في وثيقة الشحن و بشرط أن يستجيب هذا التحفظ لشروط المادة 17 من الاتفاقية وهو ما يستنتج من ذلك من المادتين 16 و 17 من الاتفاقية.

نص القرار :

الحمد لله وحده،

أصدرت محكمة التعقيب بدوائرها المجتمعة القرار الآتي :

وبعد الاطلاع على مطلب التعقيب المقدم من الأستاذ م.ر المحامي لدى التعقيب بتاريخ 2013/11/25.

نيابة عن : د. ح في شخص ممثله القانوني

ضد : الناقل البحري مجهز السفينة "E" في شخص ممثله القانوني يمثله في الجمهورية التونسية ش. ت

للملاحة في شخص ممثله القانوني نائبه الأستاذ م ع المحامي لدى التعقيب .

طعنا في القرار الإستئنافي التجاري عدد 22062 الصادر بتاريخ 2013/02/20 عن محكمة الإستئناف بتونس والقاضي "بقبول الاستئنافين الأصل والعرضي شكلا وفي الأصل بإقرار الحكم الابتدائي المطعون فيه مع تعديل نصه وذلك بالحط من قيمة البضاعة الناقصة الى ما يعادل بالدينار التونسي يوم 25 جوان 2004 مبلغ (4.009.765 دولارا أمريكيا) وإعفاء المستأنف من الخطية وإرجاع المال المؤمن إليه وحمل المصاريف القانونية عليه ورفض الإستئناف العرضي موضوعا "

وبعد الاطلاع على مستندات التعقيب المبلغة للمعقب ضده.

وعلى نسخة الحكم المطعون فيه وعلى بقية الوثائق الواجب تقديمها وفقا لأحكام الفصل 185 من م م م ت .

وبعد الاطلاع على مذكرة الرد على تلك المستندات المقدمة من الأستاذ م. ع نيابة عن المعقب ضده الناقل البحري مجهز السفينة الكاف والرامية إلى طلب رفض مطلب التعقيب أصلا .

وبعد الاطلاع على قرار السيد الرئيس الاول لمحكمة التعقيب المؤرخ في 2015/01/06 والمتضمن دعوة الدوائر المجتمعة للنظر في المسألة القانونية محل الاختلاف وعرض القضية على السيد وكيل الدولة العام لتقديم ملحوظاته و تكليف المستشارة السيدة نجلاء المصمودي بتقرير القضية واعداد الدراسات القانونية اللازمة لتهيئتها للحكم.

وبعد الاطلاع على ملحوظات النيابة العمومية الرامية الى قبول مطلب التعقيب شكلا و اصلا ونقض القرار المطعون فيه و الاحالة

وبعد التامل من كافة اوراق الملف و المفاوضة القانونية صرح بما يلي

من حيث الشكل وصحة التعهد:

حيث استوفى مطلب التعقيب جميع اوضاعه و صيغته القانونية و تعين قبوله شكلا كما استوفى تعهد الدوائر المجتمعة بشروطه وفقا لاحكام الفصل 191 من م م م ت وهو حري بالقبول كذلك.

من حيث الاصل :

حيث تفيد وقائع القضية كيفما أوردها الحكم المنتقد والأوراق التي إنبنى عليها قيام المدعي في الأصل (المعقب الآن) لدى المحكمة الابتدائية بتونس عارضا بواسطة نائبه أنه اشترى من شركة "ل" (L) كمية من القمح اللين قدرها(24989.860طنا متريا) بثمن قدره (4.084.563.74دولارا أمريكيا) طبق الفاتورة عدد200300630 المؤرخة في 18 جوان 2004 أي ما جملته بضاعة ونقلها (4734534.10 دولارا أمريكيا) وتم شحن البضاعة من البائعة على متن السفينة الكاف الى ميناء دنكارك بفرنسا طبق وثيقة الشحن المضافة ووصلت السفينة المذكورة الى ميناء حلق الوادي يوم 2004/06/25 وحفاظا لحقوق المدعي والناقل البحري وتفاديا لكل نزاع قد يحصل في خصوص نوعية وكمية الشحنة طلب المدعي من المحكمة تعيين خبير عدلي يتولى الإشراف على عملية فتح عنابر السفينة ومتابعة عملية التفريغ ومعاينة البضاعة وتحديد وزنها الحقيقي وبيان النقص إن وجد وتقدير قيمته ، وقد عين السيد رئيس المحكمة الابتدائية بتونس الخبير السيد فتحي عطية لإنجاز الأمور المذكورة بموجب الاند على العريضة عدد 73504 المؤرخ في 26 جوان 2004 ، وتولى الخبير المنتدب إنجاز الأمور المناطة بعهدته بحضور ممثل مجهز السفينة بتونس ش.ت للملاحة وربان السفينة والمدعي في الاصل وإتضح بعد إنزال البضاعة أن هناك نقصا في وزنها ، فالبضاعة التي أنزلت قدر وزنها ب(24852.694 طنا) حال أن الكمية المشتراة قدرها (24.998.860 طنا) ، أي أن هناك نقصا في وزن البضاعة قدره (146.166 طنا) حسبما هو ثابت من تقرير الاختبار وقد وجه المدعي (في الاصل برقية تحفظات لوكيل الناقل البحري المجهز بتاريخ 2004/07/05 وإستنادا لفاتورة الشراء رقم (200300630) فإن قيمة البضاعة الناقصة بضاعة ونقلها مقدارها ب(146.166 طنا × 189.39 دولارا = 27682.3786 دولارا أمريكيا) يضاف الى ذلك مبلغ قسط التأمين المدفوع بدون موجب لذلك وعملا بالفصلين 146 و 147 من م م م ت ب والفصل 128 من م م م ت فقد طلب الحكم بالزام المدعى عليه بأن يؤدي له قيمة النقص والمصاريف المترتبة عن ذلك.

وبعد إستيفاء الاجراءات القانونية أصدرت المحكمة الابتدائية بتونس حكما عدد 16346 بتاريخ 14 جانفي 2006 القاضي ابتدائيا بالزام المدعى عليه في شخص ممثله لقانوني بأن يؤدي للمدعي في شخص ممثله القانونية قيمة البضاعة الناقصة مع بقية الغرامات .

فاستأنفه المدعى عليه في الأصل ناسبا له مخالفة أحكام الفصل 154 فقرة 6 من م ت ب حينما إستبعد وجود عرف تجاري يجيز نقص الطريق ويحدد نسبة ماثوية له كمخالفة أحكام المادة 2 فقرة 3 من إتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع لسنة 1978 حينما استند الحكم لقواعد إتفاقية هامبورغ وطبقها على النزاع بين الطرفين وكذلك تحريف الوقائع وهضم حقوق الدفاع وضعف التعليل ومخالفة أحكام الفصل 351 من م ت ب بخصوص المتحمل نتيجة الاختبار .

وبعد الترافع أصدرت محكمة الدرجة الثانية قرارها عدد 58916 الصادر بتاريخ 2008/01/16 عن محكمة الاستئناف بتونس والقاضي بقبول الاستئنافين الأصلي والعرضي شكلا وفي الأصل بإقرار الحكم الابتدائي مع تعديل نصه وذلك بالحط من المبلغ المحكوم به إلى ما يعادل بالدينار التونسي يوم 25 جوان 2004 مبلغ (4.009.765 دولارا أمريكيا) وإعفاء المستأنف من الخطية وإرجاع معلومها المؤمن إليه وحمل المصاريف القانونية عليه ورفض الاستئناف العرضي موضوعا مستندة في ذلك الى نقص الطريق كسبب من أسباب الإعفاء من المسؤولية يستمد وجوده صراحة من الفصل 145 من م ت ب ولا دخل للعرف في قيامه كسبب إعفاء وإن المعاهدة الدولية للأمم المتحدة للنقل البحري لسنة 1978 لم تلغ ولم تنسخ أحكام الفصل 145 من م ت ب ولم تستبعد من مجال مسؤولية الناقل البحري مسألة الاعفاء بسبب نقص الطريق وبالتالي فإن سكوت الاتفاقية عن أسباب الإعفاء لا يمكن تأويله للقول بنسخ مقتضيات الفصل 145 المذكور وإنما تركت المجال للقوانين الداخلية لتحديد تلك الأسباب.

فتعقبه الناقل البحري إستنادا إلى المطاعن التالية :

1/ المطعن الأول المستمد من سوء تطبيق المعاهدة الدولية للأمم المتحدة للنقل البحري .

2/ المطعن الثاني المستمد من سوء تطبيق مقتضيات الفصل 123 من م م ت وضعف التعليل .

وحيث أصدرت محكمة التعقيب قرارها عدد 29650 بتاريخ 2009/12/24 يقضي بقبول مطلب التعقيب شكلا وأصلا نقض القرار المطعون فيه وإحالة ملف القضية على محكمة الاستئناف بتونس لاعادة النظر فيه بهيئة أخرى وإعفاء الطاعن من الخطية وإرجاع معلومها المؤمن إليه مستندة في ذلك الى ان النزاع البحري الحالي موضوع هذه القضية خاضع للمعاهدة الدولية للامم المتحدة المتعلقة بالنقل البحري المصادق عليها من قبل البلاد التونسية سنة 1980 عملا بالمادة 20 من الاتفاقية المذكورة ، وان إنطباق مجلة التجارة البحرية انحصر في نطاق النقل البحري الداخلي وفي المواني التي شملتها الاتفاقية وأن مسؤولية الناقل البحري بمقتضى اتفاقية هامبورغ تقوم على أساس الخطأ المفترض ويكون عبء الإثبات محمول عليه لاثبات عدم مسؤوليته عن الضرر أو التلف أو التأخير ما لم يكن تولى تسجيل إحتراز أو تحفظ بشأن الوزن أو النوع أو غيرهما .

وحيث تمّ إعادة نشر القضية من جديد من قبل المدعي في الأصل ديوان الحبوب أمام محكمة الإحالة .

وبعد إستيفاء الاجراءات القانونية أصدرت محكمة الاحالة قرارها المطعون فيه المضمن نصه أعلاه والقاضي بالاقرار مع التعديل مستندة في ذلك الى أن معاهدة هامبورغ لم تلغ ولم تنتسخ أحكام الفصل 145 م ت ب وبالتالي فإن عدم التنصيص بوثيقة الشحن لأي تحفظ وخلوها منه لا يحول دون أحقية الناقل في التمسك بمقتضيات الفصل 145 من م ت ب الذي تضمن صراحة إعفائه مما يعبر عنه بنقص الطريق وهو إعفاء قانوني أقره فقه القضاء التونسي وأجمع عليه الخبراء في الميدان وذلك باعتبار نقص الطريق في مادة الحبوب سببا من أسباب إعفاء الناقل من المسؤولية أخذا بعين الاعتبار طبيعة البضاعة المنقولة وطول السفرة .

فتعقبه من جديد المدعي في الأصل ديوان الحبوب بواسطة نائبه الأستاذ م.ر وطلب ضمن مستندات طعنه النقض مع الاحالة بناء على ما يلي :

المطعن الوحيد المستمد من نقص الطريق :

قولا بان أحكام المادة 2 من إتفاقية هامبورغ هي المنطبقة على قضية الحال باعتبار علويتها على القانون الوطني المتجسد في أحكام مجلة التجارة البحرية وذلك إعمالا لأحكام الدستور وقد تضمنت المعاهدة المذكورة أن الناقل البحري الذي يريد الاعفاء مما سمي بنقص الطريق مطالب بتضمين تحفظ صريح ضمن وثيقة الشحن، ويتضح من أوراق الملف أن وثائق الشحن موضوع القضية كانت خالية من أي تحفظ أو احتراز ، وعلى ذلك الأساس فان الناقل البحري مطالب بتسليم كامل البضاعة طبقا للمعاهدة المذكورة ، كما يكون مسؤولا عن النقص الحاصل بها وتكون محكمة الحكم المنتقد قد أساءت تطبيق الإتفاقية المذكورة حين استبعدتها وطبقت مقتضيات الفصل 145 من م ت ب.

وحيث ردا على ذلك لاحظ نائب المعقب ضده أن موقف محكمة الإحالة مطابق للقانون ولفقه قضاء محكمة التعقيب فضلا على أن إتفاقية هامبورغ لا تنطبق على النزاع موضوع قضية الحال باعتبار أن عملية النقل مبنية على مشاركة إيجار ولا تخضع بالتالي لأحكام تلك الإتفاقية التي أقصت من مجال إنطباقها بموجب المادة 2 منها مشارطات الإيجار هذا من جهة ، ومن جهة أخرى فإن الإتفاقية المذكورة حددت بعض القواعد المتعلقة بالنقل البحري وتركت للقوانين الداخلية بصريح أحكام المادة 25 تنظيم المسائل المتعلقة بحقوق وواجبات الناقل فيما يتعلق بتحديد المسؤولية والتي تندرج في إطارها أحكام الفصل 145 من م ت ب، وبالتالي فإن معاهدة هامبورغ لم تلغ ولم تنتسخ أحكام الفصل 145 من م ت ب وبحق بالتالي للناقل البحري التمسك بهذا الفصل باعتباره تضمن صراحة إعفائه من نقص الطريق وذلك بالرغم من عدم التنصيص صلب وثيقة الشحن على أي تحفظ وطلب على ذلك الأساس قبول مطلب التعقيب شكلا ورفضه أصلا .

المحكمة

عن المطعن الوحيد.

حيث ان الاشكال القانوني المطروح في قضية الحال يتعلق بتحديد مسؤولية الناقل البحري في اطار تنفيذ عقد النقل البحري الدولي للبضائع والقانون الواجب تطبيقه في صورة حصول نقص في البضاعة المنقولة بموجب وثيقة شحن وعندما يكون ميناء الوصول او التفريغ موجود بالبلاد التونسية فهل يجوز الاحتكام الى القانون الداخلي والدفع بالاعفاء من المسؤولية من قبل الناقل البحري بسبب نقص الطريق تطبيقا لاحكام الفصل 145 سادسا من

مجلة التجارة البحرية ام يتجه استبعاد الاحكام المذكورة و ازاحتها بعد دخول معاهدة الامم المتحدة للبضائع لسنة 1978 حيز التطبيق في البلاد التونسية سنة 1992 ؟

وحيث نظم المشرع التونسي مسؤولية الناقل البحري ضمن مجلة التجارة البحرية الصادرة بموجب القانون عدد 13 لسنة 1962 المؤرخ في 1962/04/24 ووضع اطارها صلب الفصول 144 و 145 و 146 منها اذ اقر الفصل 144 مبدا مسؤولية الناقل البحري عن الاضرار اللاحقة للبضاعة من تلف او تعيب بداية من وضع يده عليها الى حين تسليمها الى اصحابها وهي بذلك مسؤولية موضوعية تقوم بمجرد ثبوت الضرر دون حاجة الى البحث عن خطأ الناقل ولا يتسنى لهذا الاخير التفصي منها الا اذا توفرت احدى صور الاعفاء التسعة المنصوص عليها صلب الفصل 145 من مجلة التجارة البحرية ومن بين صور الاعفاء التي كرسها الفصل المذكور ضمن الفقرة السادسة منه تلك المتعلقة بنقص الطريق او عجز الطريق (ما يعبر عنه باللغة الفرنسية Freinte de route كاحدى صور الاعفاء المتميزة اذ اقتضى الفصل 145 المذكور في هذا المضممار انه " على الناقل البحري ضمان جميع ما يلحق البضاعة من تلف او تعيب او اضرار لعدم بذله عناية معقولة الا اذا اثبت ان هذا التلف او هذا التعيب او هذه الاضرار ناتجة عن:

سادسا النقص الحاصل اثناء السفر في حجم البضاعة او في وزنها حسب طبيعتها وطول السفرة و تقلبات الجو وما يجيزه العرف " .

وحيث من المتداول فقها ان نقص الطريق هو نقص في الحجم او الوزن يلحق البضاعة اثناء نقلها بحرا او ينشا عن طبيعة او عيب ذاتي بها و لا يسال الناقل البحري عنها ومصدر هذا النقص راجع اما للتبخر بالنسبة لبعض السوائل كالكحول او الزيوت او المواد السائلة ا والى التجفف بالنسبة للحبوب او لتكوين مادة الجبس بالنسبة لنقل مادة الحامض الفسفوري او الحامض الكبريتي .

وحيث يستخلص من ذلك انه في صورة معاينة المرسل اليه الماسك لوثيقة شحن لاي نقص بالبضاعة المنقولة يمكنه مطالبة الناقل البحري بالتعويض الكامل عن النقص المذكور وفي المقابل يجوز للناقل التمسك بان الكمية المسلمة له هي الكمية المشحونة من طرف المرسل وان هذا النقص هو من قبيل نقص الطريق غير انه عليه في هذه الحالة اثبات تحقق الشروط المنصوص عليها بالفقرة السادسة من الفصل 145 من م ت ب حتى يعفي جزئيا من المسؤولية.

وحيث و مواكبة لاهم المعاهدات الدولية و تطورات النقل البحري صادقت البلاد التونسية على معاهدة الامم المتحدة للنقل البحري الدولي للبضائع المؤرخة في 31 مارس 1978 والمعروفة بتسمية قواعد هامبورغ بالقانون عدد 3 لسنة 1980 المؤرخ في 28 ماي 1980 والتي تم نشرها بالرائد الرسمي للجمهورية التونسية بمقتضى الامر عدد 117 لسنة 1981 المؤرخ في 17 جانفي 1981 ودخلت حيز التنفيذ في غرة نوفمبر 1992.

وحيث مما لاجدال فيه ان المعاهدات الدولية المصادق عليها وفقا للفصل 20 من دستور 2014 تتميز بعلوية في الهرم التفاضلي للنصوص و عليه يجب ان تكون القوانين الداخلية منسجمة مع قواعد تلك المعاهدات.

وحيث حددت هذه المعاهدة في المادة -2- منها مجال انطباقها فانحصر هذا المجال اساسا في عقود النقل البحري بين مواني موجودة في دولتين مختلفتين بشرط ان يكون ميناء الاقلاع او ميناء الوصول موجودا في بلد متعاقد ودون اعتبار لجنسية السفينة او الناقل او الشاحن او المرسل اليه او اي شخص اخر من اصحاب الشأن.

وحيث اذنت الدولة التونسية بموجب مصادقتها على المعاهدة المذكورة دولة متعاقدة وملزمة بتطبيق احكامها و قواعدها الامرة التي تهم النظام العام كيفما اقتضته المادة 30 منها ولا يجوز لها تبعا لذلك مخالفتها كلما توفر عنصر من عناصر انطباقها.

وحيث نصت المادة 3 من المعاهدة المذكورة على انه "يراعى في تفسير وتطبيق احكام هذه الاتفاقية طابعها الدولي و ضرورة الحرص على التزام نهج موحد".

وحيث يضمن الناقل البحري حسب بنود المادتين 4 و 5 من اتفاقية هامبورغ سلامة البضائع المعهود له بها من حين تلقيها الى وقت تسليمها كما يعد ضامنا لصحة البيانات المضمنة بوثيقة الشحن بخصوص علامات البضائع وكميتها ووزنها المادة 17 ويعتبر بهذا المنظور مسؤولا عن كامل الضرر او النقص الحاصل للبضاعة المنقولة و لا يعفي من المسؤولية الا اذا اقام الدليل على اتخاذه التدابير المعقولة اللازمة وقد اكد ملحق المعاهدة ان مسؤولية الناقل بموجب اتفاقية هامبورغ تقوم على مبدأ الخطا او الاهمال المفترض و يكون حينئذ عبء اثبات عدم اقترافه للخطا ازاء الاطراف المتعاقدة محمولا عليه لدرء مسؤوليته عن هلاك البضاعة او تلفها.

وحيث اوردت اتفاقية هامبورغ ضمن المادة 5 منها ثلاثة حالات حصرية في صورة حصولها يصبح الناقل البحري معها معفى من كل مسؤولية وهي

الاعفاء من اجل الحريق

عن الحيوانات الحية

عن انقاذ الارواح

وتكون بذلك الاتفاقية المذكورة قد ازاحت بالمادة 5 منها حالة نقص الطريق التي نص عليها الفصل 145 سادسا من م ت ب من قائمة الاعفاءات من المسؤولية واصبح نظامه القانوني يخضع الى المادة 16 من الاتفاقية .

وحيث والى جانب ما ذكر فقد اقتضت المادة 16 من الاتفاقية ان سند الشحن يعد قرينة على تلقي الناقل البضائع المعهود بها حسب الوصف المدرج بالسند ولا يقبل منه ما يخالف ذلك اذا انتقل سند الشحن الى طرف ثالث بما في ذلك المرسل اليه الذي يكون قد تصرف بحسن نية اعتمادا على الوصف الوارد للبضائع في السند ويكون الناقل تبعا له مسؤولا عن كامل النقص الحاصل للبضاعة ولا يجوز له التمسك بالنقص الحاصل في الطريق الا اذا ادرج تحفظاته او احترازاته ضمن وثيقة الشحن على التفاصيل الواردة بها بخصوص طبيعة البضاعة من حيث الحالة العامة والكمية والوزن او الاشارة الى الاسباب التي حملته على الاشتباه او عدم توفر الوسائل المعقولة للتحقق لديه و في هذه الحالة يصبح الناقل غير مسؤول عن الامر الذي تحفظ بشأنه او ابدى احترازه عليه.

وحيث يؤخذ مما سبق بسطه ان نقص الطريق كسبب من اسباب الاعفاء من المسؤولية لا يقوم لوحده بل يجب على الناقل تسجيل تحفظاته بشأنه وفقا للمادة 16 من اتفاقية هامبورغ وعليه لم يبق للناقل الحق في التمسك بالاعفاء النسبي ازاء المرسل اليه الا اذا سجل احترازه بخصوص النقص ولا يجوز للناقل درء مسؤولية نقص الطريق الا اذا ادرج تحفظا عليه في وثيقة الشحن و بشرط ان يستجيب هذا التحفظ لشروط المادة 17 من الاتفاقية وهو ما يستنتج من ذلك من المادتين 16 و 17 من الاتفاقية.

وحيث يكون هكذا اثاره الاعفاء بموجب النقص مشروطا بالاحتراز المسبق وفقا للمادة 16 من الاتفاقية اما بخصوص تقديره و نسبته فانه يتجه الرجوع الى الفصل 145 سادسا من م ت ويتحقق من ذلك ان نظام نقص الطريق في النقل الدولي منظم من جهة التمسك به بمقتضيات الاتفاقية التي نظمت المسألة بالفصل 16 منها اما بخصوص تقديره و نسبته فطالما ان الاتفاقية لم تحدها و باعتبارها لم تنظم سوى بعض المسائل فانه يتعين الرجوع الى مجلة التجارة البحرية و اساسا الفصل 145 سادسا الذي اخضع تقدير النقص الى العرف.

حيث لا جدال ان النزاع الحالي قد تعلق بعملية نقل بضاعة ممتلئة في كمية من الحبوب من ميناء بفرنسا الى ميناء حلق الوادي بتونس باعتباره ميناء التفريغ و يكون بالتالي خاضعا لاتفاقية هامبورغ للنقل البحري الدولي للبضائع عملا بمضمون المادة 2 منها .

وحيث ثبت ان الناقل البحري المعقب ضده حاليا قد امضى على وثيقة الشحن دون ان يقدم اية تحفظات في شان البضاعة المنقولة او احترازا في خصوص البيانات المتعلقة بها وخاصة في وزنها clean on board وعليه فهو يبقى هو المسؤول عن كل نقص قد يحصل بالبضاعة المنقولة تطبيقا لمقتضيات المادتين 4 و 5 والمادة 16 من الاتفاقية المذكورة و لا مجال حينئذ لتطبيق مقتضيات الفصل 145 سادسا من م ت ب .

وحيث وتقريرا على ذلك فان محكمة القرار المطعون فيه وحينما قضت باعفاء الناقل الدولي البحري جزئيا من المسؤولية على أساس الفصل 145 من م ت بسبب نقص الطريق على عقد نقل بحري دولي للبضائع خاضع لاتفاقية هامبورغ تكون قد اخطأت في تحديد القانون الواجب التطبيق على مسؤولية الناقل البحري الدولي وكان بالتالي قرارها مشوبا بسوء تطبيق لاحكام اتفاقية هامبورغ و مستوجبا للنقض.

وحيث كانت محكمة البداية قد طبقت احكام الاتفاقية وحملت الناقل المسؤولية عن النقص وطالما لم يعد هناك موجبا لاعادة النظر من طرف محكمة الاصل فانه يتجه التصريح بنقض القرار المطعون فيه و بدون احالة وفقا للفصلين 176 و 177 من م م م ت.

ولهااته الاسباب

قررت المحكمة بدوائرها المجتمعة قبول مطلب التعقيب شكلا واصلا ونقض القرار المطعون فيه بدون احالة واعفاء الطاعن من الخطية و ارجاع معلومها المؤمن اليه.

وقد صدر هذا القرار يوم الخميس 14 افريل 2016 بحجرة الشورى برئاسة السيد خالد العياري الرئيس الاول لمحكمة التعقيب.

وعضوية رؤساء الدوائر السادة:

علي المرعوي

ضياء سعيد

شادية بالحاج ابراهيم

حاتم الدشراوي

محمد مراد القزاح

فوزي بن عثمان

منصف الكشور
ناجي السويسي
الراضي العايش
الهديلي المناعي
عبد الحميد بن الشيخ
نبيل القيزاني
وسيلة الكعبي
خديجة فرحاتي
والمستشارين السادة
نائلة كردوس
جمال المستيري
توفيق الجريدي
عبد العزيز الهمامي
ثريا بن غنية
لبنى الرقيق
سعاد الشبار
بسمة بودن
الحبيب الكامل البناني
عمار الطرودي
لطيفة الجبالي
رؤوف الملكي
نورة السوداني
نائلة العباسي
شادية الحمدوني
لطفي الصيد
الحبيب الغربي
سامي الدايش
سالم بركة
مليكة باكير
فوزي ساسي
نجلاء المصمودي

حياة الخماسي

امال عاشور

وبمحضر السيد طارق شكيوة المساعد الاول لوكيل الدولة العام لدى محكمة التعقيب و بمساعدة السيدة عفاف حاجي كاتبة الجلسة.

وحرر في تاريخه