

نقل بري

عقد النقل البري

—

المبدأ :

- مسؤولية الناقل البري تقوم على أساس المسؤولية التعاقدية.
- مسؤولية الناقل في التعويض تتمثل فيما لحق الدائن من خسارة وما فاتته من كسب.

جلسة 1990/2/4

رقم القضية 1989/13

برئاسة الأستاذ/ عبد الرحمن شحاده غوشه
نائب رئيس محكمة الاستئناف

وعضوية الأستاذ/ خليفة سلطان الكبيسي نائب
رئيس محكمة الاستئناف

والأستاذ/ يوسف أحمد الزمان - قاضي محكمة
الاستئناف

المحكمة

-

بعد الإطلاع على الأوراق ، وسماع
المرافعة والمداولة:

وحيث إن وقائع هذه الدعوى كما تكشف عنها أوراق الدعوى ومحاضرها والحكم المستأنف فيها تتلخص في أن المستأنف ضدها (الشركة المدعية) أقامت لدى المحكمة المدنية الكبرى بتاريخ 1987/4/2 تحت رقم 407/512 مختصمة المستأنفة (المدعى عليها) طالبة إلزامها بتأدية مبلغ أربعمئة وواحد وسبعين ألفاً وثلاثمئة وخمسين ريالاً قطرياً والمصاريف والأتعاب مدعية أن مؤسسة تعاقدت مع المستأنفة على نقل بضاعة للمؤمن لها مؤسسة وهي عبارة عن آله بوليشن (مويل كاساني 3118) من دبي إلى الدوحة وبتاريخ 86/4/4 ، وأثناء نقل البضاعة على سيارة المستأنفة ، ونتيجة لإهمال السائق وقع حادث للسيارة مما أدى إلى هلاك البضاعة هلاكاً كلياً ، وقد أدين السائق المذكور بعد محاكمته بتهمة السوق بدون انتباه وحرص كاف.

وحيث قامت المستأنف ضدها (المدعية) بصفتها الشركة المؤمنة للبضاعة بدفع قيمتها للمؤمن لها وحلت محلها بموجب سند الإبراء والإنابة ، وطلبت بهذه الصفة المستأنفة بدفع قيمة البضاعة ، إلا أن الأخيرة تمنعت عن الدفع. ولذلك التمتت الشركة المؤمنة الحكم على المستأنفة (المدعي عليها) بالمبلغ المدعى به من الرسوم والمصاريف والأتعاب.

وحيث أن المحكمة المدنية الكبرى أصدرت حكمها في هذا النزاع بتاريخ 1989/3/19 وقضت فيه:

أولاً: برفض الدفع بانعدام صفة المدعى عليها.

ثانياً: إلزام المدعى عليها بأن تؤدي للمدعية مبلغ (471350) ريالاً والرسوم ومائة ريال أتعاب المحاماة.

وقد أسست قضاءها على المستقر عليه أنه في حالة رفع الدعوى ضد الناقل الأخير في النقل المتتابع المختلط فإن الأصل أن هذا الناقل لا يسأل إلا عن خطئه الواقع في المرحلة التي نفذها... ولما كانت المدعى عليها تنقل البضاعة باعتبارها مرحلة داخلية في تنفيذ البند المباشر باتفاق بينها وبين الناقل السابق مما يعني التزامها بتسليم البضاعة للمستفيد من السند المباشر وقد أخفقت في ذلك لسبب يرجع إلى خطأ تابعها سائق الشاحنة ... فإن مسؤوليتها عن خطئها الشخصي قد تحققت...

وحيث لم تقنع المستأنفة بهذا القضاء وطعنت عليه بعريضة الاستئناف المقدمة لهذه

المحكمة بتاريخ 89/4/16 قيدت لديها تحت رقم 89/13 وشرحت فيها أسباب الطعن وخلصتها:

1- الإخلال بحق الدفاع، ذلك أن المستأنفة أثارت دعوى لانعدام صفتها فيها وكان من شأن ذلك البت في هذا الدفع، إلا أن المحكمة لم تفصل فيه على حدة ، ولم تقرر ضمه إلى الموضوع وإنما أصدرت الحكم المطعون فيه وفوتت الفرصة على المستأنفة لإبداء دفاعها الموضوعي.

2- أن تبني محكمة أول درجة لمسؤولية الناقل الأخير وتطبيقه على هذه الدعوى هو تبني خاطئ لأن الشاحن في الأصل لم يتعاقد مع الناقل الأول على أساس أن تكون عملية النقل مختلطة أو على شكل متتابع ، إتمام التعاقد مع الناقل البحري على شحن الحاوية بحراً إلى الدوحة، ولاغضاضة في استعانة الناقل البحري بخدمات الأشخاص البحريين التابعين له ، ولكن ليس من شأن ذلك ما يجعل هؤلاء التابعين مسؤولين تجاه الشاحن أو المرسل إليه .

وبما أن المستأنفة لم تتعاقد مباشرة مع الشاحن أو المرسل إليه وإنما تصرفت بصفتها تابعاً ووكيلاً عن الناقل البحري المعني في هذا الموضوع ، ولهذا فإن الإطار القانوني لهذه العلاقة يجب أن يتحدد على هذا النحو.

3- احتياطياً : تبدي المستأنفة أنه وفقاً لعقد النقل، فقد تم الاتفاق على تحديد مسؤولية الناقل بمبلغ لا يتجاوز (100) ليرة عن كل محتويات الحاوية (مستند2) طالما لم تصرح بالقيمة ولم تدفع الأجرة الإضافية المادة (159) بحري قطري.

4- من باب الاحتياط: أبرزت المستأنفة مستنداً يفيد بإمكان إصلاح الماكينة المتضررة ،

ولا يجوز والحالة هذه المطالبة بتعويض يجاوز الضرر الفعلي.

وخلصت المستأنفة إلى ختام العريضة بالطلبات التالية:

قبول الاستئناف شكلاً ، وإلغاء الحكم المستأنف بشقيه والحكم بعدم قبول الدعوى واحتياطياً برفضها فيما زاد عن (100) ليرة إيطالية ، واحتياطياً جداً رفضها فيما زاد عن القيمة الفعلية لتكاليف الإصلاح مع إلزام المستأنف ضدها في جميع الأحوال بالرسوم والمصاريف عن الدرجتين.

وحيث أنه لدى النظر في هذا الاستئناف وبجلسة 89/6/3 اكتفى وكيل المستأنفة بما أورده في عريضة الاستئناف وتقدم وكيل المستأنف ضدها بمذكرة ضمنها رده على الاستئناف وخلصتها أن المستأنفة قامت بشحن البضاعة من دبي إلى الدوحة مقابل الأجر الذي دفعته المستأنف ضدها. وهي بذلك التزمت بنقل البضاعة وتسليمها سالمة إلى المرسل إليه وتعتبر مسؤولة عن الخطأ في تنفيذ هذا الالتزام وكذلك مسؤولة عن الخطأ الذي يرتكبه تابعها أثناء تأدية وظيفته وبسببها وفقاً لما تقضي به المادة (1) من القانون (86/6).

وحول تحديد مسؤولية الناقل بمبلغ لا يجاوز (100) ليرة فقد ورد في سند الشحن وصف البضاعة وصفاً دقيقاً مفصلاً وأشار فيه لنوعها ووصفها حسب الفاتورة وكتاب الاعتماد، ورداً على إقتصار التعويض على قيمة الضرر الفعلي فقد أشارت شركة النصر إلى إمكانية التصليح بشروط منها أن يحضر ممثل عن المصنع وأن توفر جميع التصاميم ... الخ وهي طلبات مستحيلة ومكلفة جداً تتجاوز قيمة الماكينة ، مع أن شركة اللويدز قررت أنه

لا يمكن إصلاحها بأسعار السوق الاقتصادية وطلبت المستأنف ضدها رفض الاستئناف وإلزام المستأنفة المصروفات والأتعاب.

وحيث أن المستأنفة ردت بمذكرة بـ 89/10/8 وفيها رد على الإدعاء لوجود علاقة تعاقدية مباشرة بين المرسل إليه والشركة المستأنفة. وأحالت دفاعها في هذا الخصوص إلى مذكرتها المقدمة أمام محكمة أول درجة بـ 1988/4/10 وأشارت إلى إن انعدام صفتها مبني على علاقة التبعية التي تربطها بالناقل البحري كما أنه لم يدون في سند الشحن قيمة البضاعة ولا يعني إدراج رقم الفاتورة والاعتماد المستندي أنه تم التصريح عن هذه القيمة ، وأخيراً فإن إمكانية تصليح الماكينة كان متوفراً ، ومع ذلك حكم بكامل قيمتها دون أن تتاح الفرصة للمستأنفة للاستفادة من أي قيمة متبقية لهذه الماكينة بعد وطنها.

وأخيراً تقدم المستأنف ضدها بمذكرة ختامية ردت فيها على ما أثارته المستأنفة في مذكرتها السابقة وأحالت إلى مذكراتها السابقة ، وبينت أنها لم تطالب بكامل قيمة الماكينة المؤمن عليها ولكن بمقدور ما دفعته كتعويض للمرسل إليه وهو أقل من قيمتها بمبلغ (122470) ريال وهو قيمة حطام الماكينة ، وإن هذه الماكينة كانت طيلة المدة وفي الوقت الذي أجري عليها الكشف في حوزة المستأنفة وفي الساحة المملوكة لها في المنطقة الصناعية. وطلبت في ختامها رفض الاستئناف وتأييد الحكم المستأنف.

وحيث أن الاستئناف استوفى أوضاعه القانونية من حيث الشكل والمدة .

وحيث أن الرد على السبب الأول من أسباب الاستئناف المنصب على ما أدعته

المستأنفة من الإخلال بحقها في الدفاع ، يتجسد في أن قرار حجز الدعوى للحكم تم أمام محكمة الدرجة الأولى بـ 1989/1/15م. بناء على طلب الطرفين ويستفاد من هذا الطلب أن المستأنفة استنفذت دفاعها في الموضوع ، فضلاً عن أن مذكرتها المقدمة أمام محكمة أول درجة بـ 1988/4/10 قد خاضت في أساس الدعوى وأحالت إليها المستأنفة في مذكرتها المقدمة بهذه المحكمة بـ 1989/10/8 وأخيراً فإنه على فرض صحة ما أدعته المستأنفة بحرمانها من إبداء دفاعها الموضوعي أمام محكمة أول درجة فقد توفر لها هذا في الدرجة الثانية من درجات المحاكمة ومع هذا فإن المستأنف ضدها (المدعية) كانت قد تقدمت بأكثر من مذكرة أمام محكمة الدرجة الأولى وخاضت فيها بأسباب مساءلة المستأنفة بالتزامها بالتعويض. وقد تسلمت المستأنفة هذه المذكرات، فإن أرادت هي أن تحصر دفاعها في نقطة واحدة وهي (عدم الصفة) وتجاهلت الرد على ما جاء في مذكرات الخصم فهي وشأنها ولا تلومن إلا نفسها على ما فرطت في جنبها. ولا يحق لها أن تلقى تبعية هذه المسؤولية على محكمة الدرجة الأولى.

وحيث أن السبب الثاني من أسباب الطعن المنصب على الدفع بعدم قبول الدعوى لإنعدام الصفة ، جاء في غير محله أيضاً ذلك أن المستأنفة عندما بدأت معالجة هذا الدفع أوردت وقائع سائغة ولكنها بنت عليها نتائج مغلوطة. لقد أقرت المستأنفة أنها قامت بنقل البضاعة على إحدى سياراتها بطريق البر من دبي إلى الدوحة وأن الحادث الذي أدى إلى المطالبة بالتعويض قد حدث أثناء هذه المرحلة البرية، إنما دفعت المستأنفة بأنها كانت تقوم بعملية الشحن هذه لاستعانة الناقل البحري بها لأداء هذه الخدمة باعتبارها من الأشخاص البريين التابعين له. وليس من شأن ذلك ما يجعلها مسؤولة تجاه

الشاحن أو المرسل إليه إذ لم يتعاقد مباشرة مع الشاحن أو المرسل إليه، وإنما تصرفت بصفقتها تابعاً ووكيلاً عن الناقل البحري.

إن هذه الادعاءات تحتم الرد عليها سلباً أو إيجاباً طبقاً لما تستخلصه المحكمة من الوقائع المتوفرة والتطبيقات القانونية الجارية عليها ، فإذا لم يكن كما تدعي المستأنفة فيما هي الصفة التي كانت تمارس علمها عند نقل البضاعة من دبي إلى الدوحة هل هي الناقل الأخير في عملية النقل المتتابع المختلط ؟ أم أنها ناقل مستقل عن الناقل البحري ولتبرير ذلك لابد من عرض الوقائع والأحكام القانونية التالية:

بادئ ذي بدء نشير إلى القانون رقم 64/14 بمنح امتياز النقل البحري وأعمال وكالات البواخر إلى الشركة المستأنفة حيث يقرر هذا القانون في مادته الأولى منح شركة قطر للملاحة والنقل المحدودة امتياز القيام بجميع أعمال النقل البحري للبضائع بين الموانئ القطرية ، كما يقرر في المادة الثانية منه منح الشركة المستأنفة امتياز مزاوله جميع الأعمال المتعلقة بوكالات البواخر التي ترسو على شواطئ قطر وتحظر مزاوله أي نوع من هذه الأعمال على غيرها من الهيئات والشركات والأفراد وقد جاء في القانون رقم 82/6 المفسر لأحكام هذه المادة بأنه تسري على الأعمال المتعلقة بوكالات البواخر المنصوص عليها في المادة الثانية المذكورة أعلاه- باعتبارها وكالات تجارية، الأحكام العامة المتعلقة في عقد الوكالة، ولا تسأل الشركة المستأنفة طبقاً لهذه الأحكام قبل الشاحنين أو المرسل إليهم في مالها الخاص، إلا في حالة خطئها الشخصي ما لم يتفق على خلاف ذلك.

وحيث أن المستأنفة وهي بهذه الصفة كوكيل بحري للبواخر يقتصر امتيازها على

البواخر التي ترسو على شواطئ قطر فقط ولا يمتد هذا الامتياز إلى ممارسة أعمال هذه الوكالات إلى غيرها من البلدان كدبي مثلاً ، كما لم تثبت المستأنفة أنها تقوم بمزاوله الأعمال المتعلقة بوكالات البواخر التي ترسو في دبي وأنه مصرح لها بذلك هذا وأن الامتياز الممنوح للمستأنف لا يخرج عن مزاوله الأعمال التي يقوم بها عادة أي وكيل بحري مثل العمليات اللازمة لتنفيذ عقد النقل بعد رسو السفينة على الميناء كالقيام بتسليم البضاعة المشحونة للمرسل إليه ، وحراستها والمحافظة عليها وقبض الأجر وشراء ما يحتاجه وإعداد مستندات الشحن ، والتعاقد مع مقاولي الشحن والتفريغ ولا يدخل في هذه الوكالة حتما القيام بأعمال النقل البحري أو النقل البري.

وحيث أنه بالبناء على هذه التقارير الواقعية والقانونية تجد هذه المحكمة أن مزاعم المستأنفة قائمة بأنها كانت تقوم بالنقل البري من دبي إلى الدوحة بوصفها وكيل بحري لا تقوم على أساس سليم.

وحيث أن التكييف القانوني الذي أقامت محكمة الدرجة الأولى حكمها عليه والمتمثل في أن المستأنفة كانت تنقل البضاعة باعتبارها مرحلة داخلية في تنفيذ سند الشحن المباشر بإتفاق بينها وبين الناقل السابق ، فهو كذلك في غير محله ذلك أن سند الشحن موضوع الدعوى مستند (2) والذي يعتبر حجة في إثبات ما ورد فيه من شروط (المادة 151 بحري) قد التزم فيه الناقل بنقل البضاعة موضوع الدعوى من ميناء (لبفورن) وهو ميناء القيام إلى (الدوحة - قطر) وهو ميناء الوصول ولم يرد في هذا السند ما يخول الناقل البحري طبقاً للمادة (166) بحري بنقل البضاعة من مكان معين إلى آخر على مراحل متتابعة أو بوسائل نقل مختلطة ، حتى يجوز له تفريغ البضاعة في (دبي) كما لم يرد وجود أسباب قهرية تبرر تفريغ البضاعة في

دبي وتبيح للناقل تكليف آخر بري أو بحري بإتمام عملية الشحن.

هذا وإن ما ورد في التلكس (مستند7) والمرسل من الملاحة إلى مؤسسة (المشتري) قد حرر قبل إصدار سند الشحن وهذا ينطبق على التلكس الجوابي مستند (8) حيث أن التلكس حرر في 8/2/86 بينما صدر سند الشحن في 10/2/1986 ، هذا افتراض في حالة صحة تعلقهما بسند الشحن الذي يعتبر حجة على الكافة والذي يتم إبرامه بين الشاحن والناقل دون تدخل المرسل إليه ولو أن الأخير هو المستفيد منه في النتيجة ، فضلاً عن ذلك فإن التلكس المرسل من المستأنفة تضمن اسم ناقل يختلف عما حرر في سند الشحن فالأول يحمل اسم (اسيكو ليفورنو) بينما الثاني (سي.إم.بي) (C.M.B).

وعلى الرغم من أن محكمة أول درجة اعتبرت الناقل الأخير مسؤول تجاه المرسل إليه عن خطئه ، إلا أنه في غياب الاتفاق على إتمام الشحن على مراحل وفي غياب الاتفاق بين الناقل البحري والناقل البري ، فإن البناء على هذه الوقائع غير الثابتة جدير بأن لا يعول عليه ويتعين عدم الأخذ به.

وحيث أن الثابت لدى هذه المحكمة أن البضاعة لم تصل إلى ميناء الوصول المتفق عليه في سند الشحن (الدوحة) وتم تفريغها في ميناء (دبي) ، وحيث أن الثابت منه أيضاً أن المرسل إليه المحرر لأمره سند الشحن هو البنك..... في الدوحة.

وحيث أن هذا السند مما يجوز تداوله بالتظهير أو بتسليمه للغير ، وحيث أن المشتري الذي حرر اسمه كمستفيد في سند الشحن هو (مؤسسة) ويصبح الحامل الشرعي لسند الشحن بعد تأدية البوليصة المسحوبة عليه مقابل

الشن حتى يتمكن من تسلم السند والأوراق المرفقة فيه وفقاً لما تقضي به المادة (283/مدني) وطالما أن ربان السفينة يلتزم بتسليم البضاعة المحررة بسند الشحن للحامل الشرعي لسند الشحن هذا (153/بحري).

وحيث أن المشتري وقد حصل إلى سند الشحن من المرسل إليه للبنك قام وسلمه بدوره إلى المستأنفة لكي تقوم باستلام البضاعة من الجهات المختصة في دبي لكي تقوم بنقلها إلى الدوحة ، وحيث أن هذا ثابت في التلكس الصادر من المشتري (مؤسسة....) بتاريخ 9/4/1986 (المستند10) حيث ورد فيه أن سند الشحن سلم إلى المستأنفة في 1/4/1986 لجلب الماكينة المبين تفصيلاتها فيه، وحيث أن المستأنفة لم تنكر هذه الواقعة وأقرت بها ضمناً في ردها على التلكس المذكور بنفس التاريخ وطلبت منها تعيين مخزن أو ممثل لحضور المعاينة عند وصول البضاعة في 10/4/86 كما أن من الثابت أن المستأنفة استلمت فعلاً الماكينة (البضاعة) ووضعتها على ظهر سيارتها رقم 23535 / نقل خاص قطر وقادها السائق (.....) الذي يعمل سائقاً لدى المستأنفة، وجدت بعد ذلك أن انقلبت السيارة وهي في الطريق للدوحة عند دوار الدفاع المدني في مدينة أبوظبي ، وهذا ثابت من التحقيقات الجارية من قبل رجال الأمن في أبوظبي والحكم الصادر ضد السائق المذكور.

وحيث أنه على ضوء هذه التقارير القانونية والأدلة والقرائن المحيطة بها والتي تؤدي إلى حقيقة ثابتة لا جدال فيها وهي أن المستأنفة كانت تعمل أثناء وقوع الحادث في شحن بضاعة المشتري مؤسسة (.....) وتكليف منها مباشرة من دبي إلى الدوحة.

بهذه المهمة وقد أخذت محكمة الدرجة الأولى بتقرير وكلاء اللويدز وترى هذه المحكمة أنه يتمشى مع منطوق الأمور وواقع الحال بينما كان تقرير النصر مبنياً على افتراضات غير عملية وغير مضمونة من ذلك وجوب حضور ممثل عن المصنع أو توفير معالم التصميم وتوفير وتبديل وتركيب القطع التالفة وهذه في الحقيقة وكما ورد في التقرير تمثل معظم الماكنة والأجزاء الرئيسية فيها - الهيكل والرأس والماتور والجير.. الخ) وحيث أن مبلغ التعويض الذي حكمت به محكمة أول درجة وهو (471350 ر.ق) هو دون قيمة البضاعة المؤمن عليها في سند التأمين (594000 ر.ق) أي أقل من قيمة كامل البضاعة التي وصفها تقرير لويدز بأنها مما لا يمكن إصلاحها بأسعار السوق الاقتصادية وفي هذا القول ما يكفي أيضاً للرد على السبب الرابع من أسباب الطعن المذكور.

وحيث أنه لما كانت النتيجة التي وصلت إليها محكمة الدرجة الأولى تتفق مع ما خلصت إليه هذه المحكمة الأمر الذي يتعين معه والحال كذلك القضاء بتأييد الحكم المستأنف فيما أنتهي إليه.

وحيث أن خاسر الدعوى ملزم بمصاريفها.

" لهذه الأسباب "

-

حكمت المحكمة حضورياً بقبول الاستئناف شكلاً ، وفي الموضوع برفضه وتأييد الحكم المستأنف فيما قضي به من حيث النتيجة وألزمت المستأنفة المصروفات وأربعمئة ريال مقابل أتعاب المحاماة.

وحيث أن عقد النقل البري لا يتطلب لإبرامه شكلاً معيناً ويجوز إثباته بكافة طرق الإثبات بعكس عقد الشحن البحري وطالما استقرت المحكمة على توافر انعقاد هذا العقد البري ، وعليه فإن الواقعة التي اقتتعت بها هذه المحكمة إنما تشكل عقد نقل بري مستقل لا علاقة له بسند الشحن البحري أو طرفيه الشاحن والناقل لأن المستأنفة كانت تمارس أثناءها أحد نشاطاتها وهو النقل الدولي بالسيارات لقيام سيارتها وسائقها في عملية الشحن ولما يظهر من الإيصال الصادر منها عند استلام أجور الشحن وهذا العمل وهو نشاط بعيد عن نشاطها الآخر المتعلق بمزاولة الأعمال المتعلقة بوكالات البواخر الذي أشرنا إليه سابقاً.

وحيث أن الناقل البري يلزم بموجب هذا العقد أن يستلم البضاعة ويشحنها وينقلها وعليه أن يبذل في حفظها العناية العادية التي تكفل وصولها سليمة ، ويكون مخطئاً بمجرد هلاك أو تلف البضاعة ، والمسؤولية هنا تعاقدية لأن الخطأ يتمثل في عدم تنفيذ الناقل لالتزامه التعاقدية بتسليم البضاعة المنقولة كاملة سليمة ، وحيث أن مسؤولية الناقل في التعويض تقوم على القواعد العامة المقررة في حالة إخلال العاقد بالتزامه والتي تتمثل في ما لحق الدائن من خسارة وما فاتته من كسب هذا إذا لم يرد في العقد أن ينص القانون ما يحدد عناصر هذا التقدير.

وحيث أن السبب الثالث من أسباب الطعن الذي يسند إلى تحديد مسؤولية الناقل بالألف ريال طبقاً للمادة (159) بحري ، فهو في غير محله ذلك لأنه مجال تطبيقه في عقد النقل البحري ، وقد بينا أن العقد الذي وقع الحادث أثناء سريانه هو عقد نقل بري وتسري عليه القواعد العامة في تقدير التعويض وقد قام الخبراء (وكلاء اللويدز وشريكه

صدر هذا الحكم وتلي علنا بجلسة اليوم
الأحد الواقع في 4 فبراير 1990م الموافق 9
رجب 1410هـ.