

عقد نقل

رقم القضية الابتدائي ٢٥/٢/٤٠٢٥ ق لعام ١٤٣٣هـ

رقم قضية الاستئناف ٢٠٩٧/٢/س لعام ١٤٣٦هـ

تاريخ الجلسة ٢٧/٥/١٤٣٦هـ

الموضوعات

نقل - نقل بري - تعويض - سلامة البضاعة - مسؤولية الناقل - التزامات عقدية -

تقرير المعاينة - تفريط - أتعاب المحاماة.

مطالبة المدعية إلزام المدعى عليها بدفع قيمة الأضرار التي وقعت على الشحنة التي كانت تنقلها المدعى عليها ، والمطالبة بأتعاب المحاماة - دفع المدعى عليها بأن الشحنة مخالفة للوزن والشكل المتفق عليه، كما أن دورها مقتصر على توفير الشاحنات والسائقين دون الرقابة عليها - الثابت من تقارير المعاينة إهمال سائق المدعى عليها وتقصيره بعدم التأكد من ثبات الحمولة وإغلاق الأقفال الخاصة بها - مسؤولية المدعى عليها عن تلك الأضرار بموجب العقد بين الطرفين - استقرار القضاء التجاري بتحميل المحكوم عليه أضرار الترافع التي كان سبباً فيها - أثر ذلك : إلزام المدعى عليها بالمبلغ المطالب به وأتعاب المحاماة

الوقائع

تتخلص وقائع هذه الدعوى في أنه تقدم إلى المحكمة (...) وكيل المدعية بلائحة دعوى يختصم فيها المدعى عليها أنه بموجب عقد مؤرخ في ١١/١٠/٢٠٠٨م بين المدعية والمدعى عليها تلتزم بموجبه المدعى عليها بتوفير تریلات لنقل الحاويات بين محطات الحاويات داخل ميناء جدة الإسلامي حيث تنص المادة الثانية من العقد على أن: «يتعهد المدعى عليه بتوفير



٥٣٩

سائقين محترفين لكل شاحنة» كما نصّت الفقرة (أ) من المادة السابعة على الآتي: «يكون الطرف الثاني مسؤولاً مسؤولية قانونية على ما يلي: الأضرار والإصابات التي تلحق بالغير» كما نصّت الفقرة الرابعة من نفس المادة على الآتي: «يتعهد الطرف الثاني بأن تكون الشاحنات المؤجرة للطرف الأول جديدة وغير مستهلكة وتحمل عبء العمل»، وَحَيْثُ إِنَّ الْمُدَّعَى عَلَيْهِ لَمْ يَلْتَزِمَ بِالشَّرْطِ وَاللِّتْزَامَاتِ الَّتِي تَمَّ الْإِتِّفَاقُ عَلَيْهَا فِي الْعَقْدِ حَيْثُ ثَبِتَ مِنْ تَقَارِيرِ الْمَعَايِنَةِ إِخْلَالَ الْمُدَّعَى عَلَيْهِ فِي تَوْفِيرِ سَائِقِي شَاحِنَاتٍ غَيْرِ مُحْتَرِفِينَ وَهَذَا مُخَالَفَةٌ لِلْمَادَّةِ الثَّانِيَةِ مِنَ الْعَقْدِ الَّتِي أَلْزَمَتْ الْمُدَّعَى عَلَيْهِ بِتَوْفِيرِ سَائِقِينَ مُحْتَرِفِينَ فَضْلاً عَنْ تَوْفِيرِ تَرِيَلَاتٍ قَدِيمَةٍ (متهالكة) بِمُخَالَفَةِ نَصِّ الْفُقْرَةِ (٤) مِنَ الْمَادَّةِ السَّابِعَةِ، الْأَمْرُ الَّذِي أَدَّى إِلَى وَقُوعِ حَادِثٍ مِنْ أَحَدِ التَّرِيَلَاتِ الَّتِي قَامَ بِتَوْفِيرِهَا وَالَّتِي كَانَ مَحْمَلٍ عَلَيْهَا خَزَانٌ نَاقِلٌ لِلْحَرَارَةِ وَارْدٌ لِأَحَدِ شَرِكَاتِ الْبِتْرُولِ بِسَبَبِ تَلْفِ السَّيَّارَةِ لِقَدَمِهَا، وَفِي نَفْسِ الْوَقْتِ قُصُورٌ فِي أَدَاءِ السَّائِقِ وَهَذَا ثَابِتٌ مِنْ تَقْرِيرِ الْحَادِثِ الَّذِي اشْتَمَلَ عَلَى تَارِيخِ الْحَادِثَةِ وَسَاعَةِ وَقُوعِهِ وَاسْمِ السَّائِقِ وَرَقْمِ الْحَاوِيَةِ وَسَبَبِ الْحَادِثِ حَيْثُ انْتَهَى التَّقْرِيرُ إِلَى إِهْمَالِ السَّائِقِ وَتَقْصِيرِهِ فِي قِيَادَةِ الشَّاحِنَةِ فَضْلاً عَنْ تَلْفِ مَجْمُوعَةِ الزَّنْبُرِ الْخَاصَّةِ بِالْإِطَارِ الْأَيْسَرِ لِلشَّاحِنَةِ وَعَدَمِ التَّأَكُّدِ مِنْ ثَبَاتِ الْحَمُولَةِ وَإِغْلَاقِ الْأَقْفَالِ الْخَاصَّةِ بِهَا، وَحَيْثُ إِنَّ الْمُدَّعِيَةَ مَسْئُولَةً عَنِ الْبِضَائِعِ الَّتِي يَتِمُّ نَقْلُهَا دَاخِلَ الْمَحْطَةِ وَأَيُّ تَلْفٍ يَصِيبُهَا تَكُونُ عَرْضَةً لِلْمُطَالَبَةِ بِالتَّعْوِيضِ فَقَدْ قَامَتِ الْمُدَّعِيَةُ بِاسْتِدْعَاءِ أَحَدِ الْمَكَاتِبِ الْمُتَخَصِّصَةِ (...) بِالْمَمْلَكَةِ الْعَرَبِيَّةِ السُّعُودِيَّةِ لِعَمَلِ مَسْحِ الْحَادِثِ وَتَقْدِيرِ الْخَسَائِرِ الْمُرْتَبَةِ عَلَيْهِ وَبَيَانِ أَسْبَابِهِ وَقَامَ الْمَكْتَبُ بِعَمَلِ مَسْحِ الْحَادِثِ وَتَقْدِيرِ الْخَسَائِرِ وَبَيَانِ أَسْبَابِهِ، انْتَهَى فِيهِ إِلَى أَنْ سَبَبَ الْحَادِثِ يَرْجِعُ إِلَى الْعَمَلِ الْمَهْمَلِ وَالْقِيَادَةِ الْمَهْمَلَةِ لِطَاقِمِ عَمَلِ النَّاقِلِ.

وقد قامت الشركة المالك وهي (...)، بالمطالبة بقيمة التلفيات التي حدثت لبضائعها والتي هي عبارة عن خزان ناقل للحرارة ينقل عبر ميناء جدة الإسلامي إلى ميناء بور سودان حيث تمت مطالبة الشركة بمبلغ (١١٠,٦٦٥) دولار طبقاً للفاتورة المرفقة وقامت الشركة بدفعها إلى الشركة المطالبة بموجب الحوالة الصادرة من البنك السعودية الهولندي والمؤرخة في ٢٠١١/٩/١٩م. وقد قامت المدعية بمجرد وقوع الحادث بمطالبة المدعى عليه بالتعويض حيث تم توجيه مطالبة للمدعى عليه بتاريخ ٢٠٠٨/١١/٢٧م إلا أن المدعى عليها لم يحرك ساكناً كما تم إخطاره بموجب الخطاب (رقم ص د /٢٠٠٩/٥١٥) وتاريخ ١٤٣٠/١١/٢١هـ وكذلك الخطاب رقم (ص د /٢٠٠٩/٥٥٥) وتاريخ ١٤٣٠/١٢/٢٩هـ، بدفع قيمة الأضرار التي وقعت لبضائع الشركة المالكة للبضاعة إلا أنه كان يتهرب من ذلك ويماطل في دفع المستحق عليه. وختم لائحة دعواه بطلب إلزامه بدفع مبلغ وقدره (١١٠,٨٦٥) دولار قيمة التلفيات التي أصابت البضاعة طبقاً للفواتير المقدمة من المدعية. وإلزامه بمبلغ ٥٠,٠٠٠ خمسين ألف ريال، قيمة أتعاب المحاماة وما تكبدته الشركة من مصروفات نتيجة لذلك. فقيدت الدعوى وأحيلت إلى هذه الدائرة. وبجلسة ١٤٣٣/٨/١٢هـ أكد المدعي وكالة على لائحة دعواه المتضمنة طلب إلزام المدعى عليها بأن تدفع للمدعية مبلغاً قدره (١١٠,٨٦٥) دولاراً أمريكياً تمثل قيمة التلفيات التي أصابت البضائع المنقولة تحت مسؤولية المدعى عليها والتي تضررت بسبب أخطاء المدعى عليها ومخالفتها للعقد المبرم معها بتاريخ ٢٠٠٨/١٠/١١م، والذي التزمت بموجبه أن تقوم بتوفير شاحنات جديدة وسائقين محترفين إلا أنها خالفت ذلك وأثبت تقرير الحادث قصور في أداء السائق وقدم السيارة الناقلة مما اضطر المدعية إلى تعويض المالك



للبضاعة وهي شركة (...)، بمبلغ (١١٠, ٦٦٥) دولاراً أمريكياً، بموجب تقرير أحد المكاتب المتخصصة المسمى (...) الذي قدر الخسائر وطلب أيضاً إلزام المدعى عليها بأتعاب المحاماة (٥٠, ٠٠٠) ريال، وبسؤال الحاضر ذكر أنه مدير الشركة المدعى عليها وشريك فيها وأن الشريك الآخر هو أخوه (...)، وأن حصته في الشركة ٥٠٪ من قيمتها وأن له صلاحية تمثيل الشركة أمام القضاء بموجب عقد تأسيسها الذي سيقدمه في الجلسة المقبلة، وأما الجواب على الدعوى فقدم مذكرة من صفحة واحدة خالية من المستندات ذكر أن حاصلها أن سائق الشاحنة التي وقع عليها الحادث يعمل سائقاً منذ ٢٢ سنة ويعمل في الشركة منذ ١٥ سنة ولم يصدر منه أي أخطاء سابقة، أما ما يتعلق بالسيارات فلم يتم توقيع العقد إلا بعد معاينتها من المدعية وهي سيارات ليست متهاكة، وقد تم الاتفاق على أن وزن الحمولة لا يتجاوز ٢٥ طن في حين أن الحمولة التي حصل عليها الحادث كان وزنها ٣٧ طن، وقد تم مخاطبة المدعية بأن الحمولة تحتاج إلى ناقل خاصة تسمى لويد وقد رفض السائق الخاص بالناقلة هذه الحمولة ولكن مندوب شركة موانئ دبي أجبره على نقلها إضافة إلى أن الناقلات بداخل الميناء وتتبع مسؤولية مراقبتها ومراقبة السائقين بصورة مباشرة على المدعية وليس للمدعى عليها الحق في متابعة السيارات أو الحمولات وطلب رفض الدعوى. فعقب المدعي وكالة بأن جواب المدعى عليه جواب مرسل وأن بينة المدعية على دعواها هي التقرير الصادر من شركة (...) وهو مقدر عالمي ومودع نسخة منه وترجمة معتمدة له، فطلب المدعي وكالة إمهاله لتقديم المستند على الدعوى وعلى كون البضاعة المنقولة لم تخالف الوزن المتفق عليه، والرد على ما ذكره بشأن المسؤولية المباشرة على الإشراف على الناقلات والسائقين. وبجلسة ١٤٣٣/١١/٢٩ هـ

قدم المدعي وكالة مذكرة حاصلها عدم توفير المدعى عليها سائقين محترفين في القيادة لأن الثابت من الأوراق أن تقرير المساح أن الشاحنة كانت في حالة دوران والجزء الخلفي من الشاحنة بدأ في الميل بسبب عدم إغلاق ثلاثة أقفال والدليل على ذلك أن رأس الشاحنة والشاص لم تتقلب وإنما الانقلاب كان من نصيب الحاوية فقط بسبب الدوران الخطأ وورد في التقرير (أن المسؤولية عن الأضرار تقع على الناقل فقد وقعت الحادثة بسبب العمل المهمل لطاقم عمل الناقل)، وبخصوص قدم السيارة فإن السيارة محل الحادث موديل ١٩٩٥م مخالفاً بذلك الفقرة رقم (٤) من المادة السابعة والتي نصت على أن تكون الشاحنات المؤجرة للطرف الأول جديدة غير مستهلكة وتتحمل عبء العمل. وأما عن وزن الحمولة فإن نص البند الأول من العقد نص على الآتي: يتعهد الطرف الثاني بتوفير عدد (١٥) شاحنة يومياً تتوفر لدى الواحدة القدرة على نقل عدد (٢) حاوية ٢٠ قدم مليئة أو فارغة في وقت واحد على ألا يتجاوز وزنها أي الواحدة ٢٥ طن أو حاوية واحدة ٤٠ قدم مليئة أو فارغة والحاوية محل الحادث ٤٠ قدم ومن ثم تخرج حمولة الحاوية محل الدعوى من نطاق الوزن حيث إن النص مطلق من كل قيد بخصوص الحاوية ٤٠ قدم. وحتى تبرهن المدعية عن صدق ما تدعيه فإنها تتقدم ببوليصة الشحن التي بموجبها تم تفريغ ١٦ حاوية من على ظهر تلك السفينة متجهين إلى وجهة واحدة وهو ميناء بور سودان وقد تم نقلهم بنفس الشاحنات، والثابت من تلك البوليصة أن الأربعة حاويات الأولى والتي من ضمنها الحاوية محل الحادث تتراوح وزنها ما بين ١٠٠, ٢٠ كجم و ٨٥٠, ٢٠ كجم وتم نقلهم جميعاً على تلك الشاحنات الأمر الذي يؤكد أن الوزن ليس هو السبب في انقلاب الحاوية وإنما السبب يرجع إلى القيادة المهملة للسائق وقدم



موديل السيارة. إضافة إلى بطاقة تشغيل شاحنة صادر من وزارة النقل السعودية موضحاً لها أن الحمولة الإجمالية للشاحنة ٤٥ طن. كما أن أي حمولة تحتاج إلى شاحنات خاصة يتم إخطار الميناء بها قبل وصول السفينة حتى يتم تجهيزها لأنه يترتب على ذلك أجور محددة وعدم تأخير المناولة وتعطل السفن. وبالنسبة للرقابة على سائقي الشاحنات فهي من مسؤوليات المدعي عليها طبقاً للبند الخامس من العقد. وبجلسة ١٤٣٤/٥/٢٦ هـ قدم الحاضر عن المدعي عليها بأن أحد الشركاء في الشركة المدعى عليها قد توفى وجر إكمال إجراءات تعديل عقد الشركة وسيحضر محامي أو وكيل عن الشركة في الجلسة المقبلة وقدم المذكرة المؤرخة في ١٤٣٤/٣/٢٥ هـ وحاصلها أن المدعية خالفت العقد الذي نص على أن التحميل يكون لكونتينرات في حين أن موضوع الدعوى يتعلق بتحميل المدعية لخزان دائري الشكل، وهو ما لا يمكن تحميله على الشاحنات ويحتاج لناقلة خاصة تسمى لوبيد تناسب مع شكل الخزان ووزنه الذي يفوق أيضاً ما تم التعاقد عليه، علماً أن عملية التحميل تكون بإشراف ومسؤولية المدعية لأن المدعى عليها لا يمكنها الدخول إلى مواقع الميناء ويقتصر دورها على تسليم الناقلات للمدعية، فعقب المدعي وكالة بمذكرة أكد فيها على ما سبق وأضاف أن ما يوضح تناقض المدعى عليها أنها حينما فطنت لتقرير مساح الحوادث والمحدد به وزن الحاوية وهي ٨٥٠, ٣٠ كجم تغير حديثها إلى أن الحمولة كانت خزان وليست حاوية وأنها تحتاج إلى سيارة أخرى وهذا كلام مرسل لا صحة له؛ لأن الوسيلة الوحيدة للشحن في النقل البحري هي الحاوية بجميع أشكالها سواء المغلقة الجوانب أو المفتوحة الجوانب أو المفتوحة من أعلى ويتم الشحن بحسب البضاعة وتحدد الحاوية بناءً على ذلك، لكن أيًا كان حجمها لا بد من نقلها في

حاوية، وهذه قواعد متعارف عليها عالمياً، كما أن بوليصة الشحن والمقدمة ضمن مرفقات المذكورة السابقة المقدمة من المدّعية تحتوي على ١٦ حاوية منها (٤) حاويات ٤٠ قدم بها نفس الخزان ونفس الحمولة بل أكثر منها وتمّ نقلها بنفس الشاحنات المؤجرة من المدّعى عليها، فلماذا لم تنقلب؟ كما أن المدّعى عليها لم تستجب لطلب حضور المعاينة أو حتى الرد على خطابات المدّعية التي تخطر فيها بتقرير مساح الحوادث. وأما بخصوص العقد فقد نصّ البند رقم (٧/أ) على الآتي: أ - يكون الطرف الثاني مسؤولاً مسؤولية قانونية عمّا يلي: ١ - الأضرار والإصابات التي تلحق بالغير وطرفي هذا العقد. ومن هذا يتضح أن الضرر الذي أصاب البضاعة يرجع إلى الإهمال الواضح بسبب القيادة لعدم غلق أقفال التريبيل للحاوية والقيادة المهملة للسائق لدورانه بزواوية حادة بالشاحنة وهذا ثابت من تقرير الشركة المتخصصة في تقدير الحوادث والذي لم يتعرض عليه المدّعى عليها أو حتى تكلف نفسها الرد على مراسلات المدّعية. وبجلسة ١١/٣/١٤٣٤هـ حضر المدّعى عليه وكالة وتبين عدم حضور المدّعية أو من يمثلها، بل حضر (...) وقدم خطاباً مذيلاً بتوقيع مدير عام مشروع محطة الحاويات الجنوبية بميناء جدة الإسلامي وختم الشركة المدّعى عليها، متضمناً تفويضه بحضور هذه الجلسة، وقدم المدّعى عليه وكالة مذكورة من ثلاث صفحات انتهى فيها إلى طلب الحكم برفض الدعوى لأن الخزان كان يزن أكثر من ٢٧ طناً بحسب تقرير الفحص الذي قدمته المدّعية بينما العقد نصّ على أن الحمولة تكون بوزن ٢٥ طناً، كما أن التقرير أثبت أيضاً أن الحمولة عبارة عن خزان أسطواناني ولم يذكر التقرير أنه محمل على حاوية كما هو متفق عليه في العقد حتى يتم غلق الأقفال. وبناءً على ذلك فإن الشحنة مخالفة لما اتفق عليه

في العقد وانتهى في مذكرته إلى طلب رد الدعوى وإلزام المدعى عليها بتكاليف الترافع، وبالتعويض عن تلفيات الشاحنة الحاصلة جراء الحادث. وأكد في الجلسة على طلب شطب الدعوى نظراً لعدم حضور المدعية أو من يمثلها تمثيلاً صحيحاً، فأفهمت الدائرة الحاضر عن المدعية بأنه سوف يتم رفع الجلسة إلى نهاية دوام هذا اليوم وفي حال عدم حضور المدعية أو من يمثلها فإنه سوف يتم شطب القضية. وبجلسة ١٤٣٥/٢/٥هـ ذكر المدعى عليه وكالة بأنه لم يتم حتى الآن استكمال الصفة وأن وكالته عن (...)، أما الشريك الثاني الذي توفيه وهو (...)، والشركة شركة تضامنية، ثم قدم المدعي وكالة مذكرة من ثلاث صفحات أرفق بها ترجمة لتقرير ذكر أنها صادر من شركة (...)، وزود وكيل الشريك (...). نسخة منها، وذكر أن حاصلها: أن مطالبة المدعية تستند إلى تقارير، وقد كلفت المدعية شركة (...). وهي متخصصة في الفحص والمسح وتسوية الخسائر بعمل التقرير المرفق بالمذكرة، يثبت أن الشحنة عبارة عن خزان مكونات النظام المتوسط الحراري قد تم شحنه على حاوية رف/ سطحة رقم ٧٥٠١٦١٧ طول الحاوية المذكورة ٤٠ قدم تم في الأصل شحن الخزان في هذا الحاوية، وهو دليل على شحن الخزان في الحاوية، ومن ثم فإن ما تدعيه الجهة المدعى عليها من أن الخزان غير مشحون في حاوية فهذا كلام غير صحيح، ولا تستطيع إثبات ذلك، كما أن ادعاءها بأن الحاوية سقطت في محل التحميل فهذا أيضاً كلام يراد به تضليل عدالة المحكمة ولا تستطيع إقامة الدليل على ما تدعيه حيث أثبت التقرير أن الحاوية سقطت أثناء الدوران، وحيث أشارت مذكرة المدعى عليها في المخالفة الثانية أن وزن الحاوية مخالف لنص العقد المبرم بيننا وهذا كلام يخالف صحيح نصوص العقد، حيث نصت المادة رقم (١) من

العقد على الآتي: «يتعهد الطرف الثاني بتوفير عدد (١٥) شاحنة لنقل الحاويات تتوفر لدى الواحدة منها القدرة على نقل (٢) حاوية ٢٠ قدم مليئة أو فارغة في وقت واحد على ألا يتجاوز وزنها ٢٥ طن متري أو حاوية واحدة ٤٠ قدم مليئة أو فارغة»، ومن ثم فإن العقد لم يحدد وزن الحاوية ٤٠ قدم، وبذلك ثبت أن حمولة هذه الشاحنات طبقاً لما هو ثابت ببطاقة التشغيل الصادرة من وزارة النقل بالمملكة العربية السعودية هو ٤٥ طن وأن الحاوية والخزان محل هذه القضية حمولتهم (٣٥,٨٠٠) كجم أي أقل من حمولة الشاحنة ب (١٠) طن أي أن الحمولة آمنة ولا ضرر على الشاحنة، هذا إضافة إلى أن التقرير ثابت به في البند رقم (٢) سبب الحادث أن سقوط الحاوية عندما كانت التريلا في حالة دوران وهذا يعطي إشارة واضحة إلى أن أقفال التثبيت المانعة للتمايل كانت مفتوحة ويؤكد ذلك فحص التريلا بعد وقوع الحادث وجدنا أن هذه الأقفال غير مغلقة. وهذا ما يدل على خطأ السائق وهذا ثابت من تقرير مساح الحوادث المرفق. كما أن المدعى اشترطت في العقد عدة اشتراطات ومن ذلك نص المادة (٢) من العقد والتي نصت على أن يتعهد الطرف الثاني (الجهة المدعى عليها) بتوفير سائقين محترفين لكل شاحنة. ونص المادة ٤/٧ والتي نصت على الآتي (يتعهد الطرف الثاني بأن تكون الشاحنات المؤجرة للطرف الأول جديدة وغير مستهلكة وتحمل عبء العمل). والمادة رقم (٥) (يلتزم الطرف الثاني «المدعى عليها» برقابة سائقي الشاحنات)، ومن هذا يتضح أن ما قدمته الجهة المدعى عليها ما هو إلا كلام مرسل خالي من الدليل بل لا تستطيع إقامة الدليل عليه والدليل على ذلك أن بوليصة الشحن لهذه الحاويات والمقدمة ضمن مستندات هذه الدعوى تحتوي على ١٦ حاوية منها أربعة حاويات تحمل نفس الخزان



وبنفس الحمولة ومع ذلك تم نقلها على هذه الشاحنات فلماذا لم تنقلب هي الأخرى. فعقب المدعى عليه وكالة بأنه سبق أن أجاب وأنه يطلب مهلة أخيرة للاطلاع والرد. ويجلسه ١٤٣٥/٤/٩ هـ ذكر المدعى عليه وكالة بأنه لم يتم حتى الآن استكمال الصفة وأن وكالته عن (...)، أما الشريك الثاني الذي توفي وهو (...)، والشركة تضامنية، وأن السبب في ذلك أن الإجراءات لا تزال في المحكمة بسبب وجود قصر في الورثة، ثم قدم مذكرة من صفحتين خالية من المستندات وزود وكيل المدعي بنسخة منها، وذكر أن حاصلها: أن القاعدة التي تذكر المدعية أنها وضعتها للخزان لا تعتبر حاوية وفقاً للتفصيل المبين للمذكرة. فعقب المدعي وكالة بأن الحاوية ٤٠ قدم لم يحدد لها وزن في العقد، وأن هناك مواصفات عالمية تجعل وزن الحاوية ٤٠ قدم بمعدل ٤٥ طن. فعقب المدعى عليه بأن العقد ينص على حمولة الناقلة، وليس عن طاقة الحاوية، فأكد المدعي وكالة على أن العقد لم يحدد وزن حمولة الحاوية ٤٠ قدم وأن العرف العالمي يحددها حسبما سبق بيانه، كما أن التقرير الفني المعد من المساح الذي سبق تقديمه يؤكد على أن ذلك، كما أن الخزان موضوع الدعوى ليس الخزان الوحيد الذي تم التعاقد على نقله وإنما هناك أربعة خزانات أخرى بذات المواصفات وبذات الحمولة وتم نقلها من قبل المدعى عليها، فعقب المدعى عليه وكالة بأن نقل بقية الخزانات تم بدون علم المدعى عليها وكان خطأ من المدعية، أما الشاحنة فلا تتجاوز حمولتها ٢١ طن، بحسب بطاقات وزارة النقل، الذي حدد أوزان الحاوية بذلك، وفقاً لصورة المستند المؤكدة لذلك، المبين فيه أن الحد الأقصى ٤٢ طن ويشمل ذلك وزن الشاحنة والتيدر وموضح فيه أن إجمالي وزن المحاور الخاصة بالشاحنة ٢١ طن. فعقب المدعي وكالة بأن ما ذكره المدعى عليه وكالة غير صحيح

كما طلب الكتابة إلى وزارة النقل بخصوص ذلك، فطلب الطرفان إمهالهما لتحديد النقاط المطلوبة من وزارة النقل الجواب عليها. ثم كتبت الدائرة لوزارة النقل للاستفسار عن الوزن الذي تستوعبه الشاحنة، فجاء رد الوزارة بأن أوزان وأبعاد شاحنات نقل البضائع والمهمات بالمملكة تخضع لنظام دول مجلس التعاون الخليجي على أن يكون إجمالي وزن الشاحنة مع حمولتها بحد أقصى ٤٥ طناً، وإجمالي طول الشاحنة وحمولتها ٢٢ متراً وعرضها ٢,٦٠ متراً، وارتفاعها مع الحمولة ٤,٨٠ متراً، وإذا تجاوزت الأبعاد والأوزان هذه فيلزم صاحب الشاحنة الحصول على تصريح استثنائي من الوزارة لكل حمولة على حدة إذا لم يمكن تجزئة الحمولة. وبجلسة ١٤٣٥/٨/٣هـ أكد وكيل المدعى عليها بأن خطاب وزارة النقل يؤكد ما ذكرته المدعى عليها بالأخذ في الاعتبار وزن الشاحنة والتيدر ١٣ طن وأنه بذلك يثبت تجاوز المدعية للحمولة المتفق عليها، حيث ورد إقرار المدعية بأن وزن الخزان مع حاويته كان (٣٥,٨٠٠) طناً، كما أن العقد هو مصدر الالتزامات للمتعاقدين وقد حدد في مادته الأولى الأوزان بـ ٢٥ طناً وأن تكون في حاويات وليس خزانات. فعقب وكيل المدعية بأن الخزان وزنه (٣٠,١٠٠) طناً ووزنه مع الحاوية (٣٥,٨٠٠) طناً، وقد تم نقله داخل حاوية بذات الطريقة الموضحة بالصور التي أرفقها بهذه الجلسة، وبين أن الحاويات على أشكال مختلفة من ضمنها حاويات مفتوحة من جانبيين وهي موضحة بالصورة رقم ١ بالمرفق وهي ذات الحاوية التي تم نقل الخزان بها، ولم يتم نقل الخزان على سطح الشاحنة مباشرة، كما تذكره المدعى عليها، فأفهمت الدائرة الطرفين بتقديم قائمة بأسماء الخبراء المقترحين منهما، لبيان الطريقة الصحيحة لنقل نوع الخزانات على الشاحنات موضوع هذه الدعوى. وبجلسة ١٤٣٥/٨/١٧هـ

ذكر الطرفان بأنهما لم يتفقا على اختيار الخبير، وطلبا الكتابة إلى الميناء في المسائل التي ترى الدائرة أنها تستدعي ندب الخبرة، وذكر وكيل المدعى عليها بأن وزن رأس الشاحنة مع التيدر الخاص بها، بحدود ١٧ طن وأن الحمولة التي وضعتها المدعية ٣٦ طناً ليكون الإجمالي قرابة ٥٢ طناً، وبذلك تكون قد تجاوزت الحمولة المتفق عليها والمحددة ٤٢ طناً تقريباً، فعقب وكيل المدعية بأن الناقله موضوع هذه الدعوى رقم لوحتها (...) نقل عام رقم الهيكل (...)، وأن وكيل المدعى عليها لم يقدم البطاقة التشغيلية الخاصة بها، فضلاً عن أن العقد يبين الوزن المتفق عليه. وبجلسة ١٤٣٥/١١/٢٠هـ سألت الدائرة المدعي وكالة عن التأمين على الشحنة محل الدعوى وسبب عدم استخدام التأمين كما هو متعارف عليه، فأجاب بأن المتبع في التأمين على الشحنات في النقل البحري أن يكون التأمين من الناقل وليس من مالك البضاعة، والواقع في هذا النزاع أن هذه الشحنة حملت من بلد المنشأ إلى ميناء جدة الإسلامي بغرض استمرار نقلها إلى بلد الوصول ميناء بور سودان (ترانزيت) وفي هذه الحالة يتحمل الناقل من بلد المنشأ إلى ميناء الترانزيت التأمين على البضاعة في وقت مسؤوليته عنها، وأن نتحمل نحن التأمين على البضاعة وقت بقائها لدينا، ويتحمل الناقل من جدة إلى بلد الوصول التأمين عليها وقت مسؤوليته عنها، وأضاف بأنه تعذر استعمال التأمين على البضاعة وقت وقوع الحادث نظراً لأن الناقلات ليست تابعة للمؤمن (المدعية) ومن الشروط الواردة في وثيقة التأمين أن التأمين قاصر على التعويض بشرط أن تكون الناقلات عائدة للمؤمن كما أن العقد المبرم مع المدعى عليها راعى هذا الأمر وكان من الشروط الواردة فيه أن يتم التأمين على الشحنات من قبله، ثم سألته الدائرة عن مصير البضاعة وما تم من التصرف فيها،

فذكر بأن الشحنة وصلت لبلد الوصول وأن المطالبة في هذه الدعوى مقتصرة على طلب التعويض عن قيمة الإصلاح التي تكبدها المدّعية لشركة الخط الملاحي وليست تعويض عن قيمة الشحنة كاملة، وأن تقدير التعويض تمّ عن طريق الشركة المصنعة، وطلب مهلة لتقديم البينة على ذلك، فعقب المدّعي عليه وكالة بأن ما ذكره المدّعي من أن استغلاله للناقلات كان سبباً في عدم شمول التأمين غير صحيح، لأن الناقلات المستأجرة منه في حكم الناقلات العائدة إليه بموجب عقد الإيجار، فضلاً عن مخالفة المدّعية في وزن الحمولة ونوعها، فطلبت الدائرة من المدّعي وكالة تقديم بوليصة الشحن وبيان وجه استشهاده بها. وبجلسة ١٤٣٥/١٢/٢٥هـ وفي هذه الجلسة قدم المدّعي وكالة بوليصة التأمين مترجمة وذكر أنها نصّت على كون التأمين يسري على المؤمن عليه وهي الشركة المدّعية وسلطات ميناء جدة الإسلامي وأن عدم ذكر المدّعي عليها في بوليصة التأمين يجعل التأمين غير شامل عن التعويض عن الأعمال التي تمارسها المدّعي عليها نيابة عن المدّعية، وذكر أن شركة التأمين هي شركة (...). كما قدم ترجمة الفاتورة التي أسست عليها الدعوى لمستند على مبلغ إصلاح الخزان كما قدم ترجمة من إفادة الشركة الألمانية باستلامها هذا المبلغ مرفقاً التحويل البنكي الخاص به. وبجلسة هذا اليوم ١٤٣٦/٢/٢٣هـ قدم وكيل المدّعي عليها مذكرة من ثلاث صفحات ذكر أنها تشتمل على إيضاح بخصوص بوليصة التأمين، كما أكّد فيها على إخلال المدّعية بوزن الحمولة ونوعها، وأكّد على طلبه الحكم برفض الدعوى وإلزام المدّعية بأتعاب المحاماة وقدرها (٦٠,٠٠٠) ريال في حين أكّد المدّعي وكالة على طلباته والتي حصرها بطلب قيمة التلفيات التي لحقت بالحمولة وقدرها ٨٦٥,١١٠ دولار وطلب أتعاب المحاماة بمبلغ (٥٠,٠٠٠) ريال، فرفعت الدائرة الجلسة للمداولة.



الأسباب

لما كانت المدّعية تطلب إلزام المدّعى عليها بدفع قيمة الأضرار التي وقعت على الشحنة التي كانت تنقلها المدّعى عليها والتي دفعتها المدّعية للشركة المالكة للبضاعة بمبلغ وقدره (١١٠,٨٦٥) دولاراً، وإلزام المدّعى عليها بمبلغ (٥٠,٠٠٠) خمسين ألف ريال عن أتعاب المحاماة وما تكبدته الشركة من مصروفات. في حين دفعت المدّعى عليها بأن الشحنة مخالفة للوزن والشكل المتفق عليه، كما أنّ دورها مقتصر على توفير الشاحنات والسائقين دون الرقابة عليها بل ذلك يقع تحت إشراف المدّعية ذاتها، وطالبتها بالتعويض عن الأضرار الواقعة على الشاحنة بسبب الحادث وبأتعاب المحاماة. ولما كان الثابت أن الطرفين تعاقدوا بموجب عقد مؤرخ في ٢٠٠٨/١٠/١١م على أن توفر المدّعى عليها شاحنات لنقل الحاويات داخل ميناء جدة الإسلامي، وعلى أن: «تتعهد المدّعى عليها بتوفير سائقين محترفين لكل شاحنة» [٢م] وعلى أن: «يكون الطرف الثاني مسؤولاً على ما يلي: الأضرار والإصابات التي تلحق بالغير» [٧م]. وحيث ثبت من تقارير المعاينة إخلال سائق المدّعى عليها بإهماله وتقصيره بعدم التأكد من ثبات الحمولة وإغلاق الأقفال الخاصة بها، الأمر الذي أدى إلى وقوع حادث للشاحنة التي كانت محملة بخزان ناقل للحرارة ضمن الحاوية المخصصة لذلك. وبما أنّ المدّعى عليها مسؤولة عن تلك الأضرار بموجب المادة السابعة من العقد، وحيث ثبت تكبد المدّعية لمبلغ المطالبة وقدره (١١٠,٨٦٥) دولاراً طبقاً للفاتورة المرفقة بالأوراق وللحوالة البنكية التي تثبت دفع المدّعية هذا المبلغ للشركة المالكة للشحنة بموجب الحوالة الصادرة من البنك السعودية الهولندي والمؤرخة في ٢٠١١/٩/١٩م، فإن الدائرة تنتهي إلى إلزام المدّعى

عليها بالمبلغ المطالب به، ومن ثم رفض طلب المدعى عليها المطالبة بالتعويض عن الأضرار لثبوت مسؤوليتها عن الحادث. ولا ينال من ذلك ما تدفع به المدعى عليها من أن الشحنة تزيد حمولتها عن الوزن المتفق عليه لأنه على افتراض صحة ذلك فإن خطأ السائق وإهماله غلق الأقفال يستغرق هذا الإخلال من المدعية حال ثبوته، بدليل سلامة بقية الشحنات التي تزن نفس الحمولة. وأما عن طلب المدعية مبلغ (٥٠,٠٠٠) خمسين ألف ريال، قيمة أتعاب المحاماة وما تكبدته الشركة من مصروفات نتيجة لذلك، فإن الدائرة تنتهي إلى الحكم بإلزام المدعى عليها بذلك طبقاً لما استقر عليه القضاء التجاري من تحميل المحكوم عليه بأضرار الترافع التي كان سبباً فيها، ومن ثم فإن الدائرة ترفض طلب المدعى عليها التعويض عن أتعاب المحاماة، وذلك لخسارتها الدعوى.

لذلك حكمت الدائرة: بإلزام شركة (...) بأن تدفع لشركة (...) ما يلي: أولاً: مبلغاً قدره (١١٠,٨٦٥) مائة وعشرة آلاف وثمانمائة وخمسة وستون دولاراً أمريكياً. ثانياً: مبلغ قدره (٥٠,٠٠٠) خمسون ألف ريال تعويضاً عن أضرار الترافع في الدعوى. ورفض ما عدا ذلك من طلبات.

والله الموفق وصلى الله وسلم على نبينا محمد وعلى آله وصحبه أجمعين.

مَحْكَمَةُ الْأَسْتِيفَانِ

حكمت المحكمة بتأييد الحكم فيما انتهى إليه من قضاء

