باسم الشعب

محكمة النقض

الدائرة التجارية والاقتصادية

برئاسة السيد القاضى/ نبيـــل عمـــران نائـب رئيس المحكمة

وعضوية السادة القضاة/ محمـــود التركاوى د. مصطفـى سالمان

صـــلاح عصمت ود. محمـــد رجـاء

نـواب رئيس المحكمـة

وبحضور السيد رئيس النيابة العامة لدى محكمة النقض/ جورج يوسف.

والسيد أمين السر/ خالد وجيه.

فى الجلسة العلنية المعقودة بمقر المحكمة بدار القضاء العالى بالقاهرة.

فى يوم الثلاثاء ١٣ من ربيع الآخر سنة ١٤٤١هـ الموافق ١٠ من ديسمبر سنة ٢٠١٩م.

أصدرت الحكم الآتى

فى الطعن المقيد فى جدول المحكمة برقم ٧٩١٧ لسنة ٨١ قضائية.

المرفوع من

السيد/ رئيس مجلس الإدارة والعضو المنتدب لشركة مصر للتأمين بصفته.

يعلن بالإدارة القانونية ٧ شارع طلعت حرب – قسم قصر النيل – محافظة القاهرة.

لم يحضر عنه أحد.

ضـد

السيد/ رئيس مجلس إدارة شركة لات للتجارة والملاحة بصفته التابع لها الباخرة (أوانيس ب) ووكيلتها وكيلة ملاكها ومستأجريها ومستغليها ومجهزيها وربانها.

ومقرها خلف ٣٠ شارع باتريس لومومبا عمارة مستشفى الحناوى للعيون – قسم العطارين – محافظة الإسكندرية.

حضر عنها الأستاذ/ هشام الديب المحامى.

"الوقائع"

فى يوم ٢٠١١/٥/٣ طعن بطريق النقض فى حكم محكمة استئناف الإسكندرية الصادر بتاريخ ٢٠١١/٣/١٦ فى الاستئناف رقم ١٤٧٥ لسنة ٦١ق، وذلك بصحيفة طلب فيها الطاعن الحكم بقبول الطعن شكلًا وفى الموضوع بنقض الحكم المطعون فيه والإحالة.

وفى اليوم نفسه أودعت الطاعنة مذكرة شارحة وحافظة بمستنداته.

وفى ٢٠١١/٦/٩ أُعلنت المطعون ضدها بصحيفة الطعن.

وفى ٢٠١١/٦/٢٥ أودعت المطعون ضدها مذكرة بدفاعها مشفوعة بمستنداته طلبت فيها رفض الطعن.

ثم أودعت النيابة العامة مذكرة طلبت فيها قبول الطعن شكلًا ورفضه موضوعاً.

وبجلسة ٢٠١٩/٤/٩ عُرض الطعن على المحكمة فى غرفة مشورة فرأت أنه جدير بالنظر وحددت لنظره جلسة للمرافعة.

وبجلسة ٢٠١٩/١٠/٨ سُمِعت المرافعة أمام هذه الدائرة على ما هو مبين بمحضر الجلسة حيث صمم محامى المطعون ضدها والنيابة العامة كل على ما جاء بمذكرته، والمحكمة أرجأت إصدار الحكم إلى جلسة اليوم.

المحكمة

بعد الاطلاع على الأوراق وسماع التقرير الذى تلاه السيد القاضى المقرر/ د. محمد رجاء أحمد حمدى نائب رئيس المحكمة والمرافعة وبعد المداولة.

حيث إن الطعن استوفى أوضاعه الشكلية.

وحيث إن الوقائع -على ما يبين من الحكم المطعون فيه وسائر الأوراق- تتحصل فى أن الشركة الطاعنة أقامت الدعوى التى صار قيدها برقم ١٣٧٨ لسنة ٢٠٠١ تجارى كلى الإسكندرية على الشركة المطعون ضدها بطلب الحكم – وفقًا لطلباتها الختامية – بإلزام الأخيرة أن تؤدى لها مبلغ ١٥٦,٥٥٧/٥٨ جنيه وفوائده القانونية، وبيانًا لذلك قالت إن الشركة المطعون ضدها – وكيلة الناقل- قامت بتفريغ شِحنة القمح البالغ مقدارها ٢٢,١٩٩/٩٠ طنًا بميناء الدخيلة بالإسكندرية، وعلى إثر وجود عجز بتلك الشِحنة

بعد التفريغ مقداره ٤٢٣,٠٥٦ طنًا، قامت شركة التأمين الطاعنة بسداد المبلغ المطالب به للشركة المستوردة، وأحالت الأخيرة لها حقها قبل الشركة المطعون ضدها، فكانت الدعوى. ندبت المحكمة خبيرًا فى الدعوى وبعد أن أودع تقريره حكمت بتاريخ ٢٠٠٥/٥/٢٦ بالطلبات. استأنفت الشركة المطعون ضدها هذا الحكم بالاستئناف رقم ١٤٧٥ لسنة ٦١ق الإسكندرية، وندبت المحكمة خبيرًا آخر وبعد أن أودع تقريره قضت بتاريخ ٢٠١١/٣/١٦ بإلغاء الحكم المستأنف ورفض الدعوى. طعنت الشركة الطاعنة فى هذا الحكم بطريق النقض وأودعت النيابة العامة مذكرة أبدت فيها الرأى برفض الطعن، وإذ عرض الطعن على هذه المحكمة فى غرفة مشورة حددت جلسة لنظره وفيها التزمت النيابة رأيها.

وحيث إن الطعن أقيم على سببين تنعى بهما الشركة الطاعنة على الحكم المطعون فيه مخالفة القانون والفساد فى الاستدلال ومخالفة الثابت بالأوراق، ذلك أنه انتهى إلى وجود عرف يعفى الناقل من المسئولية عن العجز عن شحنة النزاع فى حدود نسبة ٢% دون أن يبين دليله على قيام ذلك العرف، فضلًا عن أن الصورة الضوئية الصادرة من شهادة غرفة الملاحة بالإسكندرية والتى جحدتها كانت تفيد أن العرف استقر على قبول العجز فى حدود نسبة ١% من أوزان تلك الرسائل، مما يعيب الحكم ويستوجب نقضه.

وحيث إن هذا النعى فى أساسه سديد، ذلك أن القضاء قد استقر على إعفاء الناقل من المسئولية عن التعويض عن العجز الذى يلحق البضاعة المشحونة أثناء الرحلة البحرية تأسيسًا على أنها من الحبوب التى تتعرض للنقص فى وزنها بسبب جفافها خلال الرحلة البحرية أو نتيجة استعمال الأنابيب والشفاطات أثناء الشحن والتفريغ، وعلى أن العرف قد جرى من قديم على قبول العجز، لهذا السبب، فى حدود نسبة ١% من أوزان تلك الرسائل. لما كان ذلك، وكان البين من الأوراق أن الشركة المطعون ضدها وكيلة الناقل قامت بعملية تفريغ البضاعة المستوردة من السفينة والبالغ مقدارها ٢٢١٩٩,٨٩٦ طنًا، وثبت وجود عجز فى تلك البضاعة بعد التفريغ مقداره ٤٢٣,٠٥٦ طنًا، فى حين أن نسبة العجز بواقع ١% من وزن البضاعة التى جرى العرف التجارى التسامح بشأنها تكون فى حدود ٢٢١,٩٩٨ طن، فتكون نسبة الزيادة فوق السماح بمقدار ٢٠١,٠٥٨ طنًا، وهو مقدار العجز الذى يتعين تعويض مالك البضاعة عنه، وإذ قضى الحكم المطعون فيه بإلغاء الحكم المستأنف ورفض الدعوى تأسيسًا على ما انتهى إليه الخبير المنتدب فى الاستئناف من أن العرف التجارى المسموح به هو ٢% من وزن البضاعة، على الرغم من أن الثابت من مدونات الحكم هو أن الخبير ترك تقدير نسبة العجز المتعارف عليه

للمحكمة، فإنه يكون قد شابه التناقض ومخالفة الثابت بالأوراق مما جره إلى مخالفة القانون والخطأ فى تطبيقه بما يوجب نقضه.

وحيث إن الموضوع صالح للفصل فيه، وكان النص فى المادة ١٥١ من دستور ١٩٧١ – القائم وقت انضمام جمهورية مصر العربية لاتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحرى للبضائع عام ١٩٧٨ الموقعة فى هامبورج – على أن "رئيس الجمهورية يبرم المعاهدات ويبلغها مجلس الشعب مشفوعة بما يناسب من البيان وتكون لها قوة القانون بعد إبرامها والتصديق عليها ونشرها وفقًا للأوضاع المقررة" مُفاده أنه بمجرد التصديق على المعاهدات من مجلس الشعب ونشرها بالجريدة الرسمية تعامل المعاهدة معاملة القانون فينصرف إليها ما ينصرف على القانون من جهة تحديد الالتزامات التى يحكمها من حيث مداها وتحديد الآثار المترتبة عليها، وكان الثابت من قرار رئيس الجمهورية رقم ١٠٤ لسنة ١٩٧٩ والمنشور فى الجريدة الرسمية بالعدد ١٥ بتاريخ ١٩٩١/٤/١١ أنه ووفق على اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحرى للبضائع عام ١٩٧٨ الموقعة فى هامبورج، والمعروفة باسم قواعد هامبورج *Hamburg Rules* والتى حلت محل المعاهدة الدولية الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن (بروكسل ١٩٢٤) "قواعد لاهاى" والبروتوكولات الملحقة بها "قواعد لاهاى – فيسبى" *The Hague–Visby Rules*. ثم صدر قرار رئيس الجمهورية رقم ١ لسنة ١٩٩٢ والمنشور بالجريدة الرسمية فى العدد ٢٥ بتاريخ ١٩٩٢/٦/١٨ باستدراك الأخطاء المادية فى تلك الاتفاقية، وقد دخلت الاتفاقية حيز النفاذ الفعلى –وفقًا للمادة ٣٠ منها– اعتبارًا من الأول من نوفمبر ١٩٩٢. واعتبارًا من هذا التاريخ الأخير تُعامل نصوص هذه الاتفاقية فى جمهورية مصر العربية معاملة القانون. ومؤدى ذلك أن أحكام هذه الاتفاقية وحدها هى التى تطبق على عقود النقل البحرى متى توافرت أحوال تطبيقها المبينة فيها، وهو ما يؤدى دائمًا إلى استبعاد تطبيق أحكام القانون رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ بشأن التجارة البحرية ما لم تناط بأحكامه مسألة لم تتناولها الاتفاقية. أما إذا طُبقت الاتفاقية على مشارطات الإيجار بموجب اتفاق طرفيها، مؤجر السفينة ومستأجرها، فإن أحكامها تسرى على المشارطة بوصفها أحكامًا تعاقدية. وقد بينت المادة الثانية من قواعد هامبورج المعنونة (نطاق التطبيق)، فى فِقرتها الأولى حالات محددة لسريان اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحرى للبضائع. وأوضحت فى فِقرتها الثانية سريان هذه الأحكام بغض النظر عن جنسية أى طرف من أطراف عقد النقل البحرى. وقطعت الفِقرة الثالثة بعدم سريان الاتفاقية على مشارطات الإيجار *charter-party* التى تصدر عندما يتعلق الأمر بتأجير سفينة كاملة أو جزء كبير منها. وإنما تسرى على سندات الشحن *bill of lading* التى تصدر استنادًا إلى مشارطات الإيجار وذلك حال تظهير السند من صاحب البضاعة مستأجر السفينة

ومنذ اللحظة التى يغدو فيها سند الشحن، وليست المشارطة، هو الحاكم لعلاقة الناقل بحامل السند المظهر إليه، باعتبار أن الاتفاقية أبرمت أساسًا لحماية الشاحنين دون مستأجرى السفن، لأن الأخيرين هم فى العادة من الجهات التجارية الكبرى التى تتمتع بحرية واسعة فى مناقشة شروط الإيجار مع مجهزى السفن، وهو ما لا يتحقق بالنسبة للشاحنين بموجب سند الشحن حيث تُفرض عليهم شروط النقل من جانب شركات الملاحة التى تتمتع فى العادة بمراكز تفاوضية قوية. وكانت المادة السادسة من الاتفاقية المشار إليها قد نصت على أنه "١- (أ) تُحدد مسئولية الناقل وفقًا لأحكام المادة ٥ عن الخسارة الناتجة عن هلاك البضائع أو تلفها بمبلغ ٨٣٥ وحدة حسابية عن كل طرد أو وحدة شحن أخرى أو ٢,٥ وحدة حسابية عن كل كيلو جرام من الوزن القائم للبضائع يَهلك أو يَتلف، أيهما أكبر. (ب) ... (ج) ... ٢- ... ٣- يُقصد بالوحدة الحسابية، الوحدة المنصوص عليها فى المادة ٢٦. ٤- يجوز بالاتفاق بين الناقل والشاحن تعيين حدود للمسئولية تتجاوز الحدود المنصوص عليها فى الفقرة ١"، ونصت المادة ٢٦ من الاتفاقية على أن "الوحدة الحسابية المشار إليها فى المادة ٦ من هذه الاتفاقية هى حق السحب الخاص كما يحدده صندوق النقد الدولى. وتحول المبالغ المشار إليها فى المادة ٦ إلى العملة الوطنية، تبعًا لقيمة هذه العملة فى تاريخ الحكم أو فى التاريخ الذى تتفق عليه الأطراف. وبالنسبة لكل دولة متعاقدة تكون عضوًا فى صندوق النقد الدولى تحسب قيمة عملتها الوطنية بالقياس إلى حق السحب الخاص، وفقًا لطريقة التقويم التى يُطبقها صندوق النقد الدولى والتى تكون سارية فى ذلك التاريخ على عملياته ومعاملاته"، يدل على أن الاتفاقية قد حددت معايير لتعويض الضرر الناتج عن هلاك البضائع أو تلفها لتحقيق التوازن بين مصالح طائفتى الشاحنين والناقلين، وذلك بحد أقصى من حقوق السحب الخاصة لا يجوز للقاضى تجاوزه إلا إذا وجد اتفاق بين طرفى عقد النقل البحرى، وله من واقع الدعوى النزول عن هذا الحد إلى ما يكافئ الضرر ولا يزيد عنه حتى لا يُثرى الشاحن بلا سبب على حساب الناقل. وكانت المادة ٣٧١ من القانون رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ بشأن التجارة البحرية، والواردة بالباب الخامس "التأمين البحرى"، تنص على أنه "يحل المؤمن محل المؤمن له فى جميع حقوقه التى نشأت بمناسبة الأضرار التى يشملها التأمين فى حدود التعويض الذى دفعه". وكان من المقرر أنه ولئن كان لا يجوز للقاضى أن يحكم بعلمه الخاص إلا أنه غير ممنوع من الحكم بالعِلم العام. هذا ويعد من قبيل العلم العام الذى لا يحتاج إلى دليل على قيامه جريان العادة على الاعتداد بالبيانات والأرقام المنشورة على شبكة الإنترنت بالمواقع الرسمية للاتفاقيات الدولية الموقعة فى إطار منظمة الأمم المتحدة، بما فى ذلك المنظمات أو الوكالات المتخصصة المرتبطة بمنظومة الأمم المتحدة كصندوق النقد الدولى، باعتبارها مواقع متخصصة

فى الاتفاقيات المعنية بها، وتعتمد على التدقيق والتحديث الدائم للمعلومات. لما كان ذلك، وكانت جمهورية مصر العربية عضوًا بصندوق النقد الدولى بموجب القانون رقم ١٢٢ لسنة ١٩٤٥ بشأن الموافقة على الاتفاق الموقع عليه فى ١٩٤٤/٧/٢٢ والخاص بالمؤتمر النقدى والمالى للأمم المتحدة المنعقد فى "بريتون وودز". وكان من المتاح للكافة – من خلال الموقع الرسمى الإلكترونى لصندوق النقد الدولى بالشبكة العالمية للإنترنت – الاطلاع على قيمة العملة الوطنية لأى دولة طرف فى اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحرى للبضائع عام ١٩٧٨ وعضو فى صندوق النقد الدولى مقومة بوحدات حقوق السحب الخاصة *Special Drawing Rights (SDR)*، وفقًا لطريقة التقويم التى يطبقها صندوق النقد الدولى، حيث تتحدد قيمة كل حق سحب خاص وفق سلة من خمس عملات رئيسية. لما كان ذلك، ولئن كان الحكم الابتدائى قد انتهى صحيحًا إلى مسئولية الشركة المطعون ضدها عن العجز الموجود بالشِحنة وألزمها بالمبلغ المحكوم به والذى أوفته شركة التأمين الطاعنة لمالك البضاعة، إلا أن الثابت من تقرير الخبير المنتدب فى الدعوى أن إجمالى العجز مقداره ٤٢٣,٠٥٦ طن وقد قدر الخبير قيمته بمبلغ إجمالى ١٧٤,٩١٩/٩٥ جنيه وهو ما اتخذته محكمة أول درجة عمادًا لقضائها، فإنه باستنزال مقدار العجز المتعارف عليه، بواقع ١% من وزن البضاعة مقداره ٢٢١,٩٩٨ طن بقيمة ٩١,٧٨٨/٩٩ جنيه، يكون مقدار العجز الذى لحق بالبضاعة المشحونة مجاوزًا نسبة ١٪ من البضاعة ٢٠١,٠٥٨ طن بقيمة ٨٣,١٣٠/٩٦ جنيه وهو ما يُسأل الناقل عنه فقط. ولما كان البين من الأوراق ومدونات الحكم المطعون فيه أن شركة الاتحاد للتجارة استوردت شِحنة النزاع التى تم شحنها من ميناء جالفستون بالولايات المتحدة الأمريكية بموجب سند شحن خال من أى تحفظات، واضطلعت الشركة المطعون ضدها –وكيلة الناقل– بتفريغ تلك الشِحنة بميناء الدخيلة بجمهورية مصر العربية، وإذ خلت الأوراق من وجود مشارطة إيجار للسفينة أو جزء منها بين طرفى الخصومة استند إليها سند الشحن محل النزاع، ولم ينازع أى منهما فى ذلك، فإن سند الشحن محل النزاع يخضع للاتفاقية المشار إليها، باعتبار أن ميناءى الشحن والتفريغ يقعان فى دولتين متعاقدتين. ولما كان الحد الأقصى للتعويض وفق الأسس والضوابط التى وضعتها، بواقع ٢,٥ وحدة حق سحب خاص عن كل كيلو جرام، تحول للعملة الوطنية وفقًا لطريقة التقويم التى يُطبقها صندوق النقد الدولى والتى تكون سارية وقت الحكم فى الدعوى على عملياته ومعاملاته، وكانت قيمة الوحدة الواحدة من حقوق السحب الخاصة فى يوم صدور الحكم المستأنف ٢٠٠٥/٥/٢٦ هى ١,٤٨ دولار أمريكى طبقًا لما هو منشور بالموقع الرسمى الإلكترونى لصندوق النقد الدولى، فإن كل كيلو جرام يستحق عنه تعويضًا مقداره ٣,٧١ دولار كحد أقصى، ومن ثم فإن هذه المحكمة ترى فى القضاء بمبلغ

٨٣,١٣٠/٩٦ جنيه ما يكافئ الضرر الذى لحق بالشاحن ولا يجاوز، فى ذات الوقت، الحد الأقصى المنصوص عليه بالاتفاقية المشار إليها، فيتعين تعديل الحكم المستأنف بتخفيض المبلغ المحكوم به إلى مبلغ ٨٣,١٣٠/٩٦ جنيه والتأييد فيما عدا ذلك.

لـذلـك

نقضت المحكمة الحكم المطعون فيه وألزمت الشركة المطعون ضدها المصروفات ومبلغ مائتى جنيه مقابل أتعاب المحاماة، وحكمت فى موضوع الاستئناف رقم ١٤٧٥ لسنة ٦١ق الإسكندرية، بتعديل الحكم المستأنف بتخفيض المبلغ المحكوم به إلى مبلغ ٨٣,١٣٠/٩٦ جنيه والتأييد فيما عدا ذلك، وألزمت الشركة المطعون ضدها المصروفات ومبلغ مائة جنيه مقابل أتعاب المحاماة.

أمين السر

نائب رئيس المحكمة