



الرجوع بين الناقلين في النقل المتعاقب في ضوء قانون النقل العراقي رقم ٨٠ لسنة ١٩٨٣
(دراسة مقارنة)
بحث مقدم من قبل
الباحثة فاطمة عباس حسوني
جامعة كربلاء – كلية القانون

الخلاصة:-

لقد تبين من خلال البحث في موضوع الرجوع بين الناقلين في النقل المتعاقب أنّ للناقل الذي يدفع التعويض من تلقاء نفسه أو بناءً على مطالبته به مطالبة رسمية، الحق في الرجوع على الناقلين الآخرين المتدخلين معه في عملية النقل المتعاقب ذاتها إذ يتم هذا الرجوع تارةً، بدعوى فرعية (عرضية)، وأخرى يتم بدعوى أصلية و تختلف نسبة الرجوع المقررة بين الناقلين المتعاقبين باختلاف التشريعات ، وبحسب ما إذا كانت مرحلة النقل التي يحصل خلالها الضرر قد تم تعيينها من عدمه ، وإذا كان أحد الناقلين معسراً، حيث يتحمل الناقل الموسر عندئذ نصيبه في حصة المعسر من الناقلين المتعاقبين بنسبة تختلف تبعاً لما يقضي به قانون النقل العراقي والتشريعات المقارنة له كما يتأسس رجوع الناقلين المتعاقبين فيما بينهم، إما بالاستناد إلى دعوى الحلول محل صاحب الحق المتضرر الذي يستوفي حقه أو يطالب به رسمياً، والتي تجد أساسها في العلاقة بين الأخير وباقي الناقلين المتعاقبين، أو إلى الدعوى الشخصية التي تجد أساسها في العلاقة بين الناقلين المتعاقبين أنفسهم . وأياً كان الأمر فإن هذه الدعاوي تنقضي بمرور مدة معينة تختلف طبقاً لقانون النقل العراقي و الاتفاقيات الدولية المتعلقة بالنقل.

Abstract:-

Has been shown through research on the subject back between carriers in the transportation revolving the carrier, which pays compensation on its own or on the basis of his claim by a formal claim, in reference to carriers other actors with him in the transfer cascading is this back, sometimes, on the grounds subset (cross) and the other is claiming original and vary the proportion of reference established between carriers successive different legislation, and according to whether Makant stage of transport that gets through the damage has been assigned or not, or if it was one of the carriers is insolvent, as they bear the carrier solvent would then share in the share of insolvent carriers successive rate varies depending on what required by the law of the Iraqi Transport and comparative legislation has also founded back carriers successive among themselves, either on the basis of a lawsuit to replace the right holder aggrieved that meets his or demanded by an official, and which finds its basis in the relationship between the latter and the rest of the carriers successive. or to the case of personal finds its basis in the relationship between successive carriers themselves, whatever the case, this action shall expire over a certain period varies according to the Iraqi Transport law and international conventions on transport.



المقدمة:-

يحتل النقل في الواقع المعاصر أهمية كبرى على صعيد التبادل الداخلي و التبادل الخارجي (التجارة الدولية). فهو يمثل في الواقع، عصب تلك التجارة في كل منهما ، طالما إنه يؤدي إلى توفير المواد الأولية والسلع والبضائع ونقلها من مصادر الإنتاج إلى أسواق الاستهلاك والاستثمار ، وإذا كان الأصل في النقل أن يقوم به عادة ناقل واحد؛ هو من يتعاقد مع الراكب أو المرسل، إلا أن تشابك أوجه النشاط التجاري ، وتعذر قدرة بعض الناقلين على إتمامه بمفرده، لما قد يتطلبه من توفير لأفضل وسائل النقل سيما مع الحاجة إلى القيام بالاستعدادات السابقة للاضطلاع به ، وعدم وجود خطوط نقل منتظمة ومباشرة إلى بعض الأماكن لأسباب جغرافية أو اقتصادية، أو وجد صوراً جديدة من النقل يتم من خلالها نقل الأشخاص من مكان إلى آخر عبر عدة مراحل للنقل حتى إيصاله إلى المكان المقصود . فضلاً عن تبادل البضاعة المنقولة بين يدي أكثر من ناقل يتعاقبون عليها خلال رحلتها من مكان الشحن الأول حتى تفريغها في مكان الوصول لتُسلم فيه حينئذ إلى المرسل إليه .

ولعل من أبرز هذه الصور و أخطرهما ما يعرف اليوم في التعاملات الدولية بـ(النقل المتعاقب) أو كما يصطلح عليه البعض بـ(النقل المتتابع) أو (المباشر)^(١). والذي ينصب أساساً على التبادل التجاري والانتقال المتلاحق بين دول مختلفة يفصل بينها مجال جغرافي دولي ، ويتم هذا التبادل عن طريق عمليات الاستيراد والتصدير للمواد الخام والسلع والبضائع وغيرها من الأموال المنقولة الأخرى إذ يستعين الراكب أو الشاحن فيها بخدمات أحد الناقلين (الناقل الأول) ويتعاقد معه على توصيله أو توصيل بضائعه لمكان ما، على أن يطلب منه اختيار الناقلين المتعاقبين له والملائمين لعملية النقل . فيستعين الناقل الأول بناقل آخر أكثر تخصصاً وتفرغاً منه، ثم يستعين الأخير بناقل آخر، وهكذا حتى إيصال الراكب أو البضائع إلى الناقل الأخير ، الذي يقوم بدوره بإيصالهما إلى المكان المقصود ويكون الناقل الأول مسؤولاً مسؤولية مزدوجة عن أفعاله وأفعال غيره من الناقلين .

وتعد مسألة الرجوع في النقل المتعاقب من أكثر المسائل أهمية وتشابكاً في الوقت ذاته لما قد تثيره من منازعات تنشئ عن الطبيعة الخاصة لهذا النوع من النقل، والتي تتطلب تعدد الناقلين المتدخلين في تنفيذه بمختلف مراحلها، وسواء أكانت ناشئة بين الراكب أو المرسلين أو المرسل إليهم والناقلين المتعاقبين، أو بين المؤمنين على الأشخاص أو البضائع والناقلين، أو بين الراكب أو المرسلين والمؤمنين ، أو بين الناقلين المتعاقبين أنفسهم . ولما كان التزام هؤلاء الناقلين يعد التزاماً عقدياً بتحقيق نتيجة (Obligation de result at)، فهو والحال كذلك يحتم عليهم نقل الراكب أو بضائعه بأمان وفي الميعاد المتفق عليه أو الميعاد المعقول إلى المكان المقصود ، وهذا الالتزام العقدي يجد أساسه في عقد النقل الموحد المبرم بين الراكب أو المرسل، من جهة، وبين الناقل الأول، من جهة أخرى .

فمتى ما أخل الناقل الأول أو أيّاً من الناقلين المتعاقبين له بذلك الالتزام ولم تتحقق النتيجة المرجوة من العقد، وذلك في حالة عدم وصول الراكب أو بضائعه، أو وصولها متضررة أو معيبة أو متأخرة ، ثبت لأصحاب الحق من ركب أو مرسلين أو حتى مرسلين إليهم، الحق في الرجوع بالتعويض على أيّ من هؤلاء الناقلين منفردين كانوا أو مجتمعين، وبحسب الأحوال ، من غير حاجة إلى إثبات خطأهم أو خطأ تابعيهم . فيكون للراكب والمرسل من حيث الأصل الرجوع على الناقل الأول . فضلاً عما يكون للمرسل إليه في إطار النقل المتعاقب للبضائع (بوصفه حائزاً لسند الشحن المباشر ، يكتسب الحقوق الناشئة عن هذا السند ويلتزم بما يرد فيه من شروط) من حق في الرجوع على الناقل الأخير الذي يفترض أن يتسلم البضاعة منه ، متى ما أخل ذلك الناقل بالتزاماته الناشئة عن العقد كما يكون لكل من الراكب والمرسل والمرسل إليه الرجوع على الناقل المتوسط الذي حدث الضرر في مرحلة النقل الخاصة به^(٢) .

ومع ذلك فإن من الأهمية بمكان القول، إن في إلزام أيّاً من الناقلين المتعاقبين بكل التعويض في مواجهة أصحاب الحق رغم اشتراك ناقلين آخرين معه في إحداث الضرر الذي يلحق بالراكب أو بصاحب البضاعة الذي



يُدفع التعويض جبراً له ، لا يعني بالضرورة وجوب أن يتحمل هذا الناقل وحده كل التعويض. إذ إن قواعد العدالة ، علاوة على القانون يقضيان بوجوب أن يساهم الناقلون الآخرون معه في تحمله . وهو ما يعني وجوب إقرار رجوع الناقل الذي يدفع التعويض أو يطالب به على سائر الناقلين المتعاقبين إذ أن في منع الرجوع تسلط لصاحب الحق الدائن (راكباً ، مرسلأ ، أو مرسلأ إليه) ، على الناقلين ، ومنحه سلطة تحديد الناقل الذي يتحمل العبء النهائي للتعويض الذي يُستوفى بناءً على مطالبة الأول له، دون أن يستطع الرجوع على الناقلين الآخرين فضلاً عن إنه يفتح باب التواطؤ بين صاحب الحق و بعض الناقلين المتعاقبين ، مما يترتب عليه إفلات أحدهم من المساهمة في دفع التعويض . عليه فقد أقرت غالبية التشريعات بحق الناقل الذي يقوم بدفع التعويض من تلقاء نفسه أو بناءً على مطالبة صاحب الحق به مطالبةً رسميةً ، في الرجوع على الناقلين الآخرين المتدخلين في عملية النقل المتعاقب بموجب التضامن المقرر بينهم^(٣) . وهو ما تقضي به فعلاً الفقرة (الثانية) من المادة (٥٦) من قانون النقل العراقي النافذ رقم ٨٠ لسنة ١٩٨٣ بقولها: " لمن دفع التعويض أو طوّل به رسمياً أن يرجع على الناقلين الآخرين بنسبة ما يستحق كل منهم من أجره النقل وتوزع حصة المعسر على الآخرين بالنسبة ذاتها " . كما تؤكد عليه صراحة البعض من نصوص الاتفاقيات الدولية المتعلقة بالنقل^(٤) .

وتثور بصدد الرجوع فيما بين الناقلين المتعاقبين أنفسهم في حال دفعهم التعويض أو مطالبتهم به رسمياً العديد من التساؤلات فما هي طبيعة الدعوى التي يرجع بها هؤلاء الناقلون ؟ وهل يقتصر نطاقها على الدعوى الفرعية أو ما تسمى بالدعوى العرضية أو المرتبطة ؟ أم إنه يمتد ليشمل الدعوى الأصلية كذلك ؟ متى يتحقق ذلك ؟ وكيف يتم تحديد نسبة الرجوع المقررة بينهم ؟ وما هي المعايير المعتمدة في تحديده ؟ وهل تختلف تلك المعايير تبعاً للقوانين و الاتفاقيات الدولية أم تكون موحدة فيها ؟ وهل تختلف تبعاً لما إذا كان مكان وقوع الضرر معلوماً أو مجهولاً ؟ أو إذا ما كان أحد الناقلين مفلساً (معسراً) ؟ وما هي الأسس القانونية التي يستند إليها الناقلون عند رجوعهم فيما بينهم ؟

وبغية إعطاء البحث أبعاده اللازمة ، ولغرض الإحاطة بجميع جوانبه القانونية النظرية والعملية المختلفة والوقوف على معطياته فإننا سنحاول ومن خلال هذا البحث تحديد أحكام الرجوع بين الناقلين في النقل المتعاقب في ضوء مختلف أوجه الطروحات الفقهية والقضائية ، وتحليل القواعد القانونية المقررة بهذا الصدد في قانون النقل العراقي والقوانين المقارنة له والاتفاقيات الدولية الخاصة بالنقل وبيان آثارها وأبعادها . ولتحقيق هذا الغرض فقد تم تقسيم البحث إلى مبحثين وكالاتي :-

المبحث الأول :- ماهية الرجوع بين الناقلين المتعاقبين .

المبحث الثاني :- الأساس القانوني للرجوع بين الناقلين المتعاقبين وأحكام تقادمه .

المبحث الأول: ماهية الرجوع بين الناقلين المتعاقبين

يتطلب البحث عن ماهية الرجوع بين الناقلين في النقل المتعاقب أن نحدد بدقة طبيعة الدعوى التي يرجع بها هؤلاء الناقلون والتي تختلف تبعاً لما إذا كان دفعهم للتعويض قد تم تلقائياً أو بناءً على مطالبة رسمية إذ يكون الرجوع في الحالة الأولى بالدعوى الأصلية في حين يكون الرجوع في الحالة الثانية بالدعوى الفرعية أو المرتبطة . كذلك تختلف نسبة رجوعهم تبعاً لما إذا كانت المرحلة التي حصل خلالها الضرر معلومة (معينة) أو غير معلومة (مجهولة) أو إذا ما كان أحد الناقلين الذين يتم الرجوع عليهم معسراً . وبغية الإحاطة بهذه التفاصيل وغيرها سنقسم هذا المبحث إلى مطلبين تناول في الأول منهما طبيعة دعوى الرجوع بين الناقلين المتعاقبين في حين نتناول في الثاني تحديد نسبة الرجوع بين الناقلين المتعاقبين .



المطلب الأول:- طبيعة دعوى الرجوع بين الناقلين المتعاقبين

تنص المادة(٥٦) من قانون النقل العراقي في الفقرة (الثانية) منها على إن " لمن دفع التعويض من الناقلين المتعاقبين أو طوّل به رسمياً أن يرجع على الناقلين الآخرين... " (٥).

ويفهم من هذه المادة أنّ للناقل الأول أو لمن يليه من الناقلين المتعاقبين، بما فيهم الناقل الأخير، الحق في الرجوع على غيره من الناقلين بإحدى وسيلتين : فهو إما أن ينتظر أن يُقيم صاحب الحق (راكباً، مرسلأً ، أو مرسلأً إليه) دعوى مسؤولية ضده ليرجع بعدها على الناقل المسؤول عن الضرر الذي يدفع التعويض عنه، إذ يكون دفع التعويض هنا بناءً على حكم قضائي نهائي. وتسمى الدعوى في هذه الحالة بدعوى الرجوع الفرعية أو العرضية (action recourse) (أ). أو أن يقوم بتعويض صاحب الحق ودياً ، وعندئذ يكون دفع التعويض بناءً على اتفاق الناقل مع صاحب الحق ، ومن ثم يقيم دعوى ضد الناقل المسؤول والمتسبب فعلاً بالضرر وتسمى بالدعوى الأصلية (action principale) (ب). وهو ما سنوضحه تباعاً من خلال الفقرتين التاليتين :-

الفرع الأول: دعوى الرجوع الفرعية أو العرضية

يفترض في دعوى الرجوع التي يقيمها الناقل الأول أو الناقل الذي يدفع التعويض، في هذه الحالة، أن تكون مسبقة بدعوى تعويض مقامة بصفة أساسية من قبل الراكب والمرسل أو حتى من المرسل إليه، كمدعي ضد الناقل، الذي يقيم دعوى الرجوع، كمدعى عليه، والتي تسمى بالدعوى الأصلية .

إذ قد يرفع صاحب الحق دعوى تعويض على أحد الناقلين ويُصدر له بموجبها حكماً نهائياً بالتعويض على الأخير، دون أن يكون قد وقع منه خطأ ما . و غالباً ما يحدث ذلك في حالة مقاضاة الناقل الأول ، ففي هذه الحالة يكون للناقل الرجوع على من يعزى إليه الخطأ بدعوى الرجوع الفرعية . وعلى القاضي أن يتحقق هنا من واقعة الوفاء بالتعويض من قبل الناقل ومقدار هذا الوفاء ، أي ما إذا كان كلياً أو جزئياً ، ويحكم له فيما بعد بالرجوع فيما زاد عن مقدار تحمله النهائي^(١) . فإذا بوشرت الدعوى على الناقل الأول كان له أن يطلب أجلاً لإدخال الناقل المتعاقب له فيها ، بشرط أن يثبت أنّ الأضرار قد حدثت أثناء الجزء الذي يقوم الأخير بتنفيذه^(٢) . كما ويمكن لأي من الناقلين المتعاقبين إذا ما طالبه صاحب الحق بالتعويض مطالبة رسمية، أن يدخل الناقل المتسبب فعلاً بالضرر ويطلب من المحكمة أن تحدد في الحكم الذي يقضي بإلزامه بالتعويض الكامل لصاحب الحق المتضرر ، نصيب كل من هؤلاء الناقلين في التعويض الواجب رده منهم^(٣) . ولا يجوز لصاحب الحق أن يعارض في ذلك فقد نصت المادة (٦٩) فقرة (٢) من قانون المرافعات المدنية العراقي رقم ٨٣ لسنة ١٩٦٩ على أن " يجوز لكل خصم أن يطلب من المحكمة إدخال من كان يصح اختصاصه فيها عند رفعها أو لصيانة حقوق الطرفين أو أحدهما " (٤) ويتعين على المحكمة إجابة الناقل إلى طلبه وتأجيل دعوى الرجوع عليه لإدخال الناقل المتضامن معه فيها . بل أن للمحكمة من تلقاء نفسها و دون ما طلب من الناقل ، أن تأمر بإدخال باقي الناقلين في الدعوى^(٥) . وكما يجوز إدخال باقي الناقلين في الدعوى ، يجوز كذلك أن يتدخلوا هم من تلقاء أنفسهم ليرعوا حقوقهم ويمنعوا ما قد يقع من تواطؤ بين صاحب الحق وأحد الناقلين المرفوعة عليه الدعوى^(٦) .

ويبدو أنّ غاية الناقل من طلبه أجلاً لاختصاص سائر الناقلين المتعاقبين معه عند مطالبته بالتعويض ، لا ليبراً عن نفسه تبعه الوفاء بالالتزام كاملاً ، بل ليحصل على حكم بشأن حقه في الرجوع على هؤلاء الناقلين المدنيين ، ولو كان الدين بطبيعته لا يقبل الوفاء به إلا من قبل هذا الناقل بالذات ، بمعنى إنه يقوم على الاعتبار الشخصي^(٧) .

وينبغي القول أنّ قانون التجارة العراقي القديم رقم (٦٠) لسنة ١٩٤٣ قد أعطى الناقل الذي أقيمت عليه دعوى أصلية وألزم بأداء تعويضات عن أفعال غير مسؤول عنها، حق الرجوع بما أذاه بمقتضى الدعوى الفرعية على الناقل الذي بسببه قضي بالتعويض أو على الناقل الذي تقدمه مباشرة سواء أكان هو المسؤول الحقيقي عن الضرر أم لم يكن ، وله أن يرجع على المتسبب الحقيقي^(٨) .



وبالرغم من عدم تضمن قانون النقل النافذ لحكم مماثل في إطار المواد الخاصة بالرجوع فيما بين الناقلين المتعاقبين إلا أنّ ذلك لا يمنع في الواقع من الأخذ بذات الحكم السابق لاسيما في إطار النقل المتعاقب للأشياء واستناداً إلى المادة (٥٧) منه التي تعطي للناقل اللاحق حق الرجوع على الناقل الذي سبقه مباشرة بشرط فحص الشئ وتثبيت حالته وإبداء التحفظات عليه. ويتميز هذا الحكم بكونه يراعي مصلحة الناقل الذي يدفع التعويض بمقتضى دعوى أصلية قد أقيمت عليه من قبل أصحاب الحق (ركاباً، مرسلين أو مرسلات إليهم) دون أن يكون هو المسؤول النهائي عنه فهو والحال كذلك، يوسع الخيار أمامه في حقه بالرجوع على الناقلين الآخرين بالدعوى الفرعية^(١٤). لذا نقترح تعديل صياغة الفقرة (ثانياً) من المادة (٥٦) من قانون النقل النافذ لتصبح كالآتي :- "لمن دفع التعويض من الناقلين أو طُلب به رسمياً عن أفعال غير مسؤول عنها أن يرجع على الناقل الذي تقدمه مباشرة أو على الناقل المتوسط الذي حصل الضرر في مرحلة النقل الخاصة به.....".

هذا ولا بد من إقامة هذه الدعوى في خلال مدة معينة تختلف حسب ما إذا كان النقل داخلياً أو دولياً. فإذا كان النقل داخلياً فإن قانون التجارة الفرنسي لعام ١٨٠٧، ولا مقابلاً لهذه الحالة في قانون النقل العراقي ينص على إقامة دعوى الرجوع في خلال مدة شهر ابتداءً من يوم إقامة صاحب الحق دعواه ضد الناقل^(١٥)، وتطول هذه المدة في مجال النقل البحري حيث إن دعوى الرجوع تسقط خلال ثلاثة أشهر^(١٦).

أما إذا كان النقل دولياً فإن دعوى الرجوع في هذه الحالة تخضع للاتفاقيات الدولية المطبقة على نوع النقل الذي وقع خلاله الضرر. فإذا كان النقل بحرياً فإنه يجب إقامتها خلال مدة ثلاثة أشهر، كما ينص بروتوكول تعديل اتفاقية بروكسل لعام ١٩٦٨^(١٧)، و(٩٠) يوماً كما تنص إتفاقية هامبورغ^(١٨). أما إذا كان النقل بطريق البر تنطبق مدة السنة التي تنص عليها اتفاقية CMR الخاصة بنقل البضائع بطريق البر^(١٩). وأخيراً إذا كان النقل جويّاً تنطبق مدة السنتين التي تنص عليها اتفاقية وارسو الخاصة بالنقل الجوي الدولي^(٢٠). و بمقتضى هذه النصوص يتمتع الناقل الذي يمكن الرجوع عليه بمدة تقادم قصيرة تصد عنه دعاوى الرجوع بعد انقضاء مدة قصيرة من انتهاء عملية النقل. وتخص هذه المدد أنفة الذكر، دعوى الرجوع التي يطلق عليها أيضاً في فرنسا بالدعوى العرضية أو المرتبطة (action incident)^(٢١)، ويبدأ سريان مدد التقادم في هذه الدعوى من يوم المطالبة وإقامة دعوى الراكب والمرسل أو المرسل إليه، ضد الناقل والتي تعرف بـ(الدعوى الأصلية)^(٢٢) وذلك حتى إذا كانت مدة إقامة الدعوى الأخيرة قد أنقضت^(٢٣). فمدة انقضاء دعوى الرجوع مستقلة عن مدة انقضاء دعوى صاحب الحق ضد الناقلين المتعاقبين. هذا ولا يمكن رفع دعوى الرجوع من قبل الناقل على غيره من الناقلين المتعاقبين بعد انقضاء مدة التقادم الخاصة بها^(٢٤).

الفرع الثاني : دعوى الرجوع الأصلية

يفضل الناقل الأول في كثير من الأحيان وحفاظاً على علاقاته التجارية مع من يتعامل معهم، من ركاب ومرسلين، تعويضهم ودياً، أي دون نزاع قضائي، ليقوم بعد ذلك بإقامة دعوى تعويض ضد المتعاقدين معه ممن يليه من الناقلين المتعاقبين، لاسترداد مبلغ التعويض الذي دفعه بدلاً عنهم لأي من أصحاب الحق^(٢٥). و يلاحظ أنّ رجوع الناقل الأول على غيره من الناقلين المتعاقبين بعد تعويض أصحاب الحق ودياً يضعه في وضع حرج. إذ من الممكن في هذه الحالة أن يدعي الناقلون أن الناقل الأول قد قام بتعويض أصحاب الحق كاملاً بدون وجه حق، إما لأنه لم يدفع في مواجهتهم بدفع كان من الممكن أن يدفع به الناقلون كاشترت أصحاب الحق في المسؤولية نتيجة لخطأهم الذي تسبب في الضرر^(٢٦)، أو لأنّ الضرر الذي يقيم عليه أصحاب الحق دعواهم ليس له مبرر.

ولتفادي مثل هذه الدفوع الغير مقبولة فإن هناك حل مؤقت نعتقد أنّ من الممكن الأخذ به في هذا الخصوص، ألا وهو إقامة الناقل الأول دعوى ضد الناقلين المتعاقبين له تسمى "بدعوى إثبات حالة " action declaratoire^(٢٧)، وذلك بدون المطالبة بأية مبالغ، وتعتبر هذه الدعوى بمثابة تصريح فقط بمسؤولية الناقلين



يجبرهم على التعويض في حالة إقامة صاحب الحق دعوى ضد الناقل الأول . وبذلك عندما يدفع الأخير لصاحب الحق فهو يضمن بذلك عند رجوعه ضد الناقلين، بأن هذا الأخير لن يدفع بإحدى الدفوع المذكورة أعلاه. وعوداً على بدء قد يقوم الناقل الأول في أحيان أخرى ودون ما تعويض لأصحاب الحق ، بإقامة دعوى ضد الناقلين المتعاقدين معه، ممن تتسبب فعلاً بالضرر للمطالبة بالتعويض عن الضرر الذي أصابهم (أعني أصحاب الحق). والتساؤل الذي يطرح هنا هو الآتي : هل يحق للناقل الأول أو لغيره من الناقلين إقامة دعوى تعويض ضد الناقل المسؤول الذي تسبب فعلاً بالضرر، قبل تعويض صاحب الحق ، أم يجب عليه أولاً تعويض صاحب الحق قبل الرجوع على الناقل المسؤول ؟

للإجابة عن ذلك نقول : إن القضاء كثيراً ما يتردد في تبني موقف معين . ذلك أن محكمة النقض الفرنسية تقضي بقبول دعوى أي من الناقلين، وبخاصة الناقل الأول - بوصفه وكيلاً بالعمولة بالنقل- عن المراحل الأخرى^(٢٨)، ضد الناقل المسؤول فعلاً عن الضرر ، وذلك قبل تعويض المتضررين من أصحاب الحق ، ودون الفصل فيما إذا كان للناقل الأول صفة في إقامة الدعوى من عدمه ، معتمدة في ذلك على الرابطة التعاقدية التي تربط بينه وبين الراكب أو المرسل. وأحياناً أخرى كانت لا تقبل دعوى الناقل الأول إلا في حدود المبالغ التي يدفعها للراكب أو المرسل. وأحياناً أخيرة كانت تقضي بأنه إذا كان الناقل الأول لم يقيم بتعويض الراكب أو المرسل ، فذلك لأن الأخير وافق على انتظار نتيجة الدعوى المقامة ضد الناقل المسؤول والتي تسبب فعلاً بالضرر قبل مطالبته للناقل الأول بمبلغ التعويض^(٢٩).

أما اليوم فقد أستقر القضاء الفرنسي على عدم قبول دعوى الناقل الأول أو حتى الناقل الأخير إلا إذا قام أي منهم بتعويض الراكب أو المرسل أو، على الأقل إذا كانوا قد تعهدوا بدفع التعويض . وبالرغم من أن محكمة النقض الفرنسية تقضي بأن مجرد افتراض مسؤولية الناقل الأول - بوصفه وكيلاً بالعمولة بالنقل- تجاه موكله الراكب أو المرسل يعطي له الحق في مقاضاة الناقل الذي تسبب بالضرر . إلا أنّ هذا الحكم هو الحكم الوحيد من نوعه لمحكمة النقض الفرنسية ، والتي قضت فيما بعد بأنه يشترط على الناقل الأول - بوصفه وكيلاً بالعمولة بالنقل - إما إثبات مصلحته في التقاضي أو إثبات أنه قد قام فعلاً بتعويض موكله الراكب أو المرسل أو إنه على الأقل تعهد بدفع هذا التعويض. بل إن المحاكم تفسر هذا الشرط تفسيراً واسعاً فتقضي، مثلاً، بقول دعوى الناقل الأول ضد الناقل المسؤول في حالة حصول صاحب الحق على جزء فقط من مبلغ التعويض، على أن يتم انتظار قرار المحكمة بالنسبة لبقية المبلغ^(٣٠).

ومع ذلك فقد قضت محكمة النقض الفرنسية حديثاً بقبول هذه الدعوى، تطبيقاً للمادة(١٢٦) من قانون المرافعات المدنية الفرنسي الجديد. إذا ما قام الناقل الأول باعتباره - وكيلاً بالعمولة بالنقل - بتعويض صاحب الحق أثناء المرافعة حتى لو كان ذلك أمام محكمة الاستئناف، فالمحكمة تعتبر أنه يكفي زوال سبب عدم قبول الدعوى لحظة صدور الحكم وذلك حتى لو كان الحكم يوضح عدم وجود مصلحة لهذا الناقل في التقاضي لحظة إقامة الدعوى^(٣١). و يخالف هذا الحكم ما تذهب إليه محكمة النقض المصرية من قبل في أحد قراراتها إذ قضت بأنه " لأن كان يجوز للناقل أن يتفق مع غيره من الناقلين على أن يتحمل وحده بكل التعويض ، إلا أنه لا يجوز لغيره من الناقلين الرجوع عليه بهذا التعويض إلا إذا كان دفعه بالفعل لصاحب الحق الدائن ، ولا يغني عن ذلك صدور أحكام نهائية عليه بهذا التعويض طالما أنه لم يتم دفعه بالفعل تنفيذاً لهذه الأحكام".^(٣٢) ذلك القيد الذي أكدت عليه غالبية التشريعات في إطار الأحكام الخاصة بالرجوع بين الناقلين المتعاقبين وفي مقدمتها قانون النقل العراقي في المادة (٥٦)فقرة (ثانياً) بقولها: "لمن دفع التعويض من الناقلين المتعاقبين.... أن يرجع على الناقلين الآخرين....".^(٣٣) ومع ذلك فليس من الضروري على الناقل الموفي حتى يثبت له حق الرجوع على الناقلين الآخرين أن يكون قد دفع لصاحب الحق كل التعويض ، إذ يجوز أن يدفع بعضه إذا قبل الأخير منه هذا الوفاء الجزئي ، ويبقى له بالرغم من ذلك الرجوع على الناقلين الآخرين ، كل بنسبة حصته في الدين ، فيما دفعه لصاحب الحق^(٣٤). وحتى يكون للناقل حق الرجوع على الناقلين الآخرين ، يجب أن يكون دفع التعويض الذي قام به



لصاحب الحق الدائن قد عاد عليهم بالفائدة، أي أن يكون هو الذي أبرأ ذمتهم نحو صاحب الحق. فلو أنّ الناقل الذي دفع التعويض لم يخطر الناقلين الآخرين بأنه دفع عنهم التعويض، وقام أحد منهم بدفع التعويض لصاحب الحق مرة ثانية هو لا يعلم أنّ الناقل الأول قد دفعه، ثم أخطر سائر الناقلين بأنه دفعه، فإن حق الرجوع يثبت لهذا الناقل الذي دفع التعويض مرة ثانية دون الناقل الأول.

هذا و ينص القانون الفرنسي على إن مدة تقادم هذه الدعوى هي سنة واحدة^(٣٥)، في حين جاء المشرع العراقي في إطار قانون النقل لدينا بحكم عام ينص على إن دعوى رجوع ناقلي الشيء المتعاقبين على بعضهم البعض تتقادم بمضي (٩٠) يوماً من تاريخ الوفاء بالتعويض أو من تاريخ المطالبة به رسمياً^(٣٦). وهو ما يعني أنّ دعوى الرجوع الأصلية في ظل القانون الأخير تتقادم بمضي (٩٠) يوماً من تاريخ دفع التعويض من قبل الناقل إلى صاحب الحق ودياً.

المطلب الثاني:- تحديد نسبة الرجوع بين الناقلين المتعاقبين

يقتصر أثر التضامن في النقل المتعاقب، على العلاقة ما بين أصحاب الحق من ركاب ومرسلين أو مرسلات إليهم، كدائنين، وناقلين المتعاقبين، كمدنيين متضامنين. أما في علاقة الناقلين المتعاقبين بعضهم البعض، فلا تضامن، وإنما ينقسم التعويض عليهم. ويكون لمن دفع التعويض لصاحب الحق أو طوّل به رسمياً حق الرجوع على الناقلين الآخرين بنسبة تختلف تبعاً لما إذا كانت مرحلة النقل التي يقع خلالها الضرر قد تمّ تعينها من عدمه. أو إذا كان أحد الناقلين الذين يتم الرجوع عليهم معسراً^(٣٧).

تجدر الإشارة إلى أنّ المشرع العراقي وإن كان مهتماً في ظل المادة ٥٦ فقرة (ثانياً) من قانون النقل النافذ، بتحديد كيفية توزيع التعويض بين الناقلين المتعاقبين عند الرجوع فيما بينهم، إلا أنّ اهتمامه كان منصباً فقط على فرضين أساسيين يثور بشأنهما إجراء هذا التوزيع: الأول منهما، يتعلق بالحالة التي تنقرر فيها مسؤولية جميع الناقلين عندما تكون المرحلة التي يقع خلالها الضرر غير معينة (مجهولة). أما الثاني، فيتعلق بالحالة التي يكون فيها أحد الناقلين الذين يتم الرجوع عليهم معسراً. في حين أن هنالك فرضاً ثالثاً قد أغفله المشرع ولم يتناوله بالنص، يتعلق بالحالة التي تكون فيها مرحلة النقل التي يقع خلالها الضرر قد تمّ تعينها (معلومة). ففي الفروض السابقة جميعاً تختلف نسبة الرجوع بين الناقلين المتعاقبين وباختلاف التشريعات وذلك تبعاً للتفصيل التالي:-

الفرع الأول: إذا كانت المرحلة التي حصل خلالها الضرر معينة (معلومة) :

تختلف نسبة رجوع الناقل الذي يدفع التعويض أو يطالب به رسمياً، على الناقل الذي يتسبب فعلاً بالضرر إذا ما تمّ تعيين مرحلة النقل التي يقع خلالها، تبعاً للفروض الآتية:-

١- أن يكون الناقل الذي يدفع التعويض أو يطالب به رسمياً هو وحده صاحب المصلحة فيه، وذلك عندما يقع الضرر في مرحلة النقل التي قام بها بنفسه، دون مراحل النقل الأخرى التي قام بها الناقلون الآخرون، فعندئذٍ لا رجوع له على هؤلاء الناقلين^(٣٨).

٢- أن يكون للناقل الذي يدفع التعويض أو يطالب به مصلحة في ذلك، إلا أنها مصلحة مشتركة مع غيره من الناقلين، كأن يساهم كل منهم بخطئه بنسبة معينة في الضرر فعند ذلك يكون له الرجوع عليهم بمقدار ما يتناسب مع حجم مسؤوليتهم ونسبة مساهمتهم في تحقق الضرر (أي بمقدار ما وقع منهم من خطأ).

٣- أن يكون الناقل الذي يدفع التعويض ليس بصاحب مصلحة في ذلك، ويتمكن من إثبات إن الضرر لم يقع في مرحلة النقل التي يتولاها بنفسه، وإنما في مراحل النقل التي يتولاها أحد الناقلين الآخرين حيث يكون الأخير هو المسؤول عن الضرر الذي يلحق الراكب أو صاحب البضاعة، وهو وحده المسؤول تبعاً لذلك عن دفع التعويض^(٣٩)، وعندئذٍ يحق له الرجوع على الأخير بما يدفعه من مبلغ التعويض فإذا وجد معسراً كان له الرجوع



عند ذلك على الناقلين الآخرين كل بقدر حصته في الدين، كما أنه قد يتحمل في سبيل دفعه للتعويض ومطالبته به قضائياً الكثير من التكاليف والأتعاب لذا يكون من العدالة أن يثبت له الرجوع بها إضافة إلى مبلغ التعويض الذي يدفعه. هذا وتخلو غالبية التشريعات وفي مقدمتها قانون النقل العراقي من النص على مثل ذلك في إطار الأحكام الخاصة بالرجوع بين الناقلين في النقل المتعاقب. مما يستدعي، والحال كذلك، من المشرع العراقي ضرورة معالجة هذا الأمر بنص قانوني خاص، سيما مع تزايد أهمية النقل المتعاقب، وضمناً لحق الناقل الذي يدفع التعويض دون أن يكون هو المسؤول الفعلي والنهائي عنه. وحتى لا يتحول دفع التعويض من قبل أحد الناقلين إلى إثراء بلا سبب على حساب لمصلحة الناقلين الآخرين.

وبالرغم من أن غالبية الاتفاقيات الدولية المتعلقة بالنقل لم تنص هي الأخرى على ذلك الأمر في إطار الأحكام الخاصة بالرجوع بين الناقلين المتعاقبين، إلا أن البعض منها قد نص في إطار الأحكام الخاصة بالحدود القصوى للتعويض على أنه لا يدخل في الحد الأقصى للتعويض مصاريف دعوى المسؤولية أو أتعاب المحامين أو أي رسوم أو مصروفات أخرى تتعلق بالدعوى. ويكون للمحكمة المختصة ان تحدد تلك المصروفات والمبالغ وفقاً لأحكام قانونها الوطني وتضيف هذا القدر إلى التعويض المحكوم به ولو كانت قد قضت بالحد الأقصى للتعويض إذ تنص المادة (٢٢) فقرة (٦) من اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩ على "أن الحدود القصوى للمسؤولية التي حدتها الاتفاقية لا تمنع المحكمة من أن تقضي بالإضافة إلى ذلك وفقاً لقانونها بمبلغ يوازي كل أو بعض تكاليف الدعوى ونفقات التقاضي الأخرى التي تكبدها المدعى بما فيها الفوائد ولا يسري حكم هذا النص إذا كان مبلغ التعويض المحكوم به ماعدا تكاليف الدعوى ونفقات التقاضي الأخرى لا يزيد على المبلغ الذي عرضه الناقل كتابياً على المدعي خلال ستة أشهر من تاريخ الحدث الذي سبب الضرر أو قبل رفع الدعوى إذا رفعت في تاريخ لاحق لتلك المدة". ونعتقد بذلك أنه إذا كان بإمكان أصحاب الحق الرجوع بمقتضى هذه الاتفاقية بمصاريف دعوى المسؤولية أو أتعاب المحامين أو أي رسوم أو مصروفات أخرى تتعلق بالدعوى فليس هناك ما يمنع من الرجوع بذات المصاريف والأتعاب والرسوم فيما بين الناقلين المتعاقبين عند دفعهم التعويض أو مطالبتهم به رسمياً للإتحاد بالعلّة التشريعية بينهما.

تجدر الإشارة إلى أنّ على الناقل الذي يدفع التعويض أو يطالب به مراعاة شروط تحديد المسؤولية، والتي بموجبها تتحدد مسؤوليته بمبلغ معين مهما بلغت قيمة الضرر الذي يقع، وهذا الشرط صحيح ويترتب عليه تحديد مسؤولية الناقل في الأحوال التي تكون فيها قيمة الضرر أكبر من مبلغ التعويض المشروط، ويعتبر من قبيل الشرط الجزائي وتسري عليه أحكامه^(٤٠). فإذا كانت قيمة التعويض المنصوص عليها في عقد النقل أقل من قيمة الضرر الذي يقع، فلا يجوز للمضار الحصول على شيء أزيد منه، فإذا دفع أياً من الناقلين التعويض وكان زائداً عما يُنص عليه في العقد فلا يكون له رجوع على الناقل المسؤول إلا بما هو مذكور في وثيقة النقل المباشرة، إلا إذا أثبت الراكب أو المرسل أنّ الناقل ارتكب غشاً أو خطأ جسيماً، عندئذٍ يكون الناقل مسؤول عن جبر الضرر كاملاً^(٤١).

الفرع الثاني: إذا كانت المرحلة التي حصل خلالها الضرر غير معينة (مجهولة):

يتعذر في كثير من الأحيان تحديد مرحلة النقل التي يحصل خلالها الضرر، إذ تبقى تلك المرحلة، فضلاً عن الناقل الذي يتسبب فعلاً بالضرر مجهولين. وعندئذٍ يكون توزيع المسؤولية بين الناقلين المتعاقبين، عندما يدفع أحدهم التعويض أو يطالب به رسمياً، بنسبة نصيب كل منهم في أجرة النقل، كأن يستحق ربع الأجر المتفق عليه فيلتزم بسداد ربع التعويض المدفوع أو المطالب به رسمياً. وذلك ما ينص عليه قانون النقل العراقي في المادة (٥٦) فقرة (ثانياً) بقولها "من دفع التعويض من الناقلين المتعاقبين أو طوّل به رسمياً أن يرجع على الناقلين الآخرين بنسبة ما يستحق كل منهم من أجرة النقل"^(٤٢).



ويبدو أن أجرة النقل هي ضابط يرحه المشرع على ضابط المسافة ، لأنه الأكثر تحقيقاً للعدالة، إذ ينبغي أن يكون الغنم (التعويض) بقدر الغرم (أجرة النقل)^(٤٣)، كما إنه من المتفق عليه وفي عموم مجالات النقل بأن تكون المسافة المقررة للنقل من العناصر الأساسية المعتمدة عند تحديد أجور النقل للأشخاص أو البضائع^(٤٤). ومع ذلك يعفى من الاشتراك في المسؤولية فيما بين الناقلين المتعاقبين ، الناقل الذي يثبت أن الضرر لم يقع في المرحلة الخاصة به من النقل^(٤٥)، ذلك لأن مسؤولية كل منهم في مواجهة الناقل الأول لا تكون إلا بالنسبة للضرر الحاصل أثناء قيامه بمهمته^(٤٦).

وخلافاً لما يذهب إليه المشرع العراقي في قانون النقل نجد إن البعض من التشريعات المقارنة تستند في تحديد نسبة الرجوع فيما بين الناقلين المتعاقبين على ضابط المسافة لا على أساس أجرة النقل إذ ينص قانون التجارة الجزائري مثلاً، في المادة (٥٠) منه على إنه " عند ما يتعذر تعيين المسافة التي حصل أثناءها الضرر فيكون للناقل الذي تحمل تعويض الضرر حق الرجوع الجزئي على كل واحد من الناقلين على نسبة المسافة التي قطعها " . كذلك تنص المادة (١٤٤) فقرة (٣) من قانون التجارة السوري على إنه " إذا تعذر تحديد المرحلة التي وقع الضرر خلالها كان للناقل الذي قام بتعويض الضرر حق الرجوع على كل واحد من الناقلين الآخرين بنسبة طول مرحلته من كامل مسافة النقل ... " .^(٤٧)

وبذات المبدأ يأخذ المشرع الفرنسي في قانون التجارة^(٤٨)، والمشرع الإيطالي في القانون المدني^(٤٩)، وكما تشير اتفاقية النقل الدولية للسكك الحديدية CIM إلى إنه في حالة الصعوبة في تحديد الضرر المنسوب لكل شبكة من شبكات السكك الحديدية، فإن المسؤولية عندها توزع حسب المسافات الكيلو مترية التي تولت تلك الشبكة تحمل عبأ نقلها^(٥٠).

الفرع الثالث: إذا كان أحد الناقلين الذين يتم الرجوع عليهم معسراً :

بالرغم مما سبق قوله، بعدم وجود التضامن بين الناقلين المتعاقبين ، إلا إنه يبرز في حالة إعسار أحد الناقلين . إذ أنهم يتضامنون عندئذ في تحمل حصة المعسر منهم ، ولكن هذه الحصة تنقسم بينهم بنسبة الحصة الأصلية لكل منهم في دين الأجرة . فلا يرجع الناقل الذي يدفع التعويض على أي من الناقلين المعسرين إلا بمقدار حصة دين الأجرة وبنصيبه فقط في حصة المعسر . وهو ما يؤكد عليه قانون النقل العراقي في المادة (٥٦) فقرة (ثانياً) بقولها: " وتوزع حصة المعسر منهم على الآخرين بالنسبة ذاتها^(٥١) .

فعلى سبيل المثال لو كان عدد الناقلين أربعة، حصصهم في دين الأجرة متساوية ، أي إن لكل واحد منهم الربع ، وكان التعويض أربعة ملايين دينار ودفعه أحد الناقلين ، فله عندئذ أن يرجع على كل من الناقلين الثلاثة بمليون دينار ، فلو كان واحد منهما معسراً فللناقل الذي يدفع التعويض أو يطالب به رسمياً أن يرجع على الموسر بمليون وربع مليون هي حصة الموسر في دين التعويض ، ومائتين وخمسين هي نصيبه في حصة المعسر . ويتحمل الناقل الذي يدفع أو يطالب رسمياً في النهاية هو الآخر مليون وربع حصته في الدين ونصيبه في حصة المعسر.

ويبدو أن توزيع حصة الناقل المعسر على غيره من الناقلين الموسرين أمر يقتضيه المنطق والعدالة . فلا يجوز منطقاً أن يتحمل الناقل الذي يدفع التعويض وحده حصة المعسر كلها . وإلا لجاز لأي من أصحاب الحق أن يتحكم بالناقلين ، ولتوقف على اختياره ناقلاً دون آخر في الرجوع بالتعويض ، أن يتحمل هذا الناقل وحده نتيجة الإعسار . كما إنه ليس من العدل أو الإنصاف أن يكون جزء الناقل الذي يدفع التعويض عن جميع الناقلين فيعجل بذلك إبراء ذمتهم من دين التعويض أن يتحمل وحده حصة المعسر منهم .

والتساؤل الأهم هنا عن الوقت الذي يقوم فيه الإعسار حتى يتحمل تبعته باقي المدينين المتضامنين (الناقلين المتعاقبين) .



إذ يذهب جانب من الفقه^(٥٢) إلى أنّ العبرة في قيام الإعسار تكون بالوقت الذي يدفع فيه المدين المتضامن (الناقل) دين التعويض للدائن صاحب الحق (راكباً، مرسلأ، أو مرسلأ إليه)، ففي ذلك الوقت فقط ينشأ حقه في الرجوع على الناقلين، بما في ذلك تقسيم حصة المعسر على الموسرين. فإذا كان الناقلون الآخرون موسرين جميعاً وقت دفع التعويض لأصحاب الحق، وتأخر الناقل الذي يدفع التعويض في الرجوع عليهم لاستيفاء حقه حتى أعسر واحد منهم، فالناقل الأخير وحده من يتحمل حصة هذا الناقل المعسر جزاء تأخره في الرجوع عليه. في حين يذهب آخرون^(٥٣) إلى أنّ الاتجاه المذكور آنفاً، محل نظر، إذ أنّ صاحب الحق الدائن قد يطالب أحد المدنيين المتضامنين (الناقلين المتعاقبين) بالتعويض، فيبادر الأخير إلى إدخال باقي الناقلين معه في الدعوى ليحكم على كل واحد منهم بحصته في دين التعويض، ويكون الناقلون جميعاً معسرين وقت تنفيذ الدائن صاحب الحق بالتعويض كله على أموال من يرفع عليه دعوى، ثم يعسر أحد الناقلين المدنيين قبل أن يتمكن الناقل الأخير من استيفاء حصة هذا (الناقل) المدين الذي أعسر. فهنا لا يمكن أن ينسب إلى هذا الناقل أي تقصير، وليس من العدل أن يتحمل وحده حصة الناقل المعسر.

عليه فإن الرأي الراجح، كما يبدو لنا، أن يكون الأصل في الإعسار أن يقوم وقت دفع التعويض لصاحب الحق الدائن، فإذا وقع بعد هذا الوقت، تحمل الناقل الذي يدفع التعويض وحده حصة الناقل المعسر، إلا إذا أثبت إنه لم يقصر إطلاقاً في المحافظة على حقه قبل الناقل المعسر.

المبحث الثاني: الأساس القانوني للرجوع بين الناقلين المتعاقبين وأحكام تقادمه

تختلف الأسس التي يقوم عليها الرجوع بين الناقلين في النقل المتعاقب عند دفعهم التعويض أو مطالبتهم به رسمياً وذلك تطبيقاً للقواعد العامة بين الحلول محل صاحب الحق المتضرر أو الرجوع بالدعوى الشخصية، كما تختلف أحكام تقادمه باختلاف التشريعات المقارنة والاتفاقيات الدولية المتعلقة بالنقل وتبعاً لما إذا كان النقل المتعاقب نقلاً للأشخاص أو البضائع. لذا نجد من الضروري أن نقسم هذا المبحث إلى مطلبين نتناول في المطلب الأول الأساس القانوني للرجوع بين الناقلين المتعاقبين في حين نتناول في المطلب الثاني أحكام تقادم الرجوع بين الناقلين المتعاقبين.

المطلب الأول:- الأساس القانوني للرجوع بين الناقلين المتعاقبين

يؤسس رجوع أياً من الناقلين المتعاقبين سواءً من يدفع التعويض بناءً على إتفاق أو حكم نهائي أو من يطالب به رسمياً على باقي الناقلين المساهمين معه في عملية النقل المتعاقب، طبقاً للقواعد العامة، أما على الحلول محل صاحب الحق المتضرر أو على الرجوع بالدعوى الشخصية و يختلف التأصيل القانوني للرجوع بالدعوى الأخيرة، بين الإثراء بلا سبب، وبين الفضالة أو الوكالة، كما أنّ لكل من هذه الدعاوى مزايا وعيوب تتميز بها عن الأخرى. الأمر الذي يتطلب أن نوضحه تباعاً من خلال تقسيم هذا المطلب إلى فرعين نتناول في الأول منهما أساس الرجوع المتمثل بحلول الناقل محل صاحب الحق المتضرر، في حين نتناول في الثاني الرجوع بالدعوى الشخصية.

الفرع الأول: الحلول محل صاحب الحق المتضرر

يقوم رجوع الناقل الموفي على غيره من الناقلين المتعاقبين بما يدفعه من تعويض وفقاً لهذا الأساس على دعوى الحلول، أي دعوى صاحب الحق الدائن (راكباً، مرسلأ أو مرسلأ إليه) الذي دفع له التعويض وحل محله فيه. فالحلول نظام يسمح لمن أوفى بما هو زائد عن مقدار تحمله النهائي في دين التعويض، الحق في الرجوع على من دفع عنه هذا القدر الزائد لتحصيله منه^(٥٤). ذلك لأن الناقل عندما يدفع التعويض فإن ذلك لا يكون على أساس إنه ملزم به كلياً بصورة شخصية، ولكن على أساس إنه ملزم شخصياً بجزء منه وضامناً لباقي الناقلين في



الأجزاء الأخرى^(٥٥)، وهو لذلك حينما يوفي بالكل إنما يكون موفياً لدين الناقلين الآخرين ، ولذا يجوز له الرجوع عليهم، إعمالاً لقواعد الوفاء مع الحلول القانوني في الرجوع عليهم بدعوى صاحب الحق الدائن الذي يتم تعويضه عن الضرر الذي لحق به وببضائعه على اعتباره ملزماً بالوفاء مع غيره من الناقلين^(٥٦).

ويجد رجوع الناقل هنا أساسه، في الوفاء الصادر عنه لدين التعويض الذي هو دينه المشترك مع بقية الناقلين المتعاقبين (المدنيين المتضامنين معه)، و العدالة لا تسمح بأن يستفيد الناقلون الآخرون على حسابه من الوفاء الذي يصدر منه لدين هم ملتزمون به مثله^(٥٧). وتبدو علة الحلول واضحة هنا فالناقل الموفي ملزم بدين التعويض مع غيره من الناقلين وبالتالي فإن له مصلحة في أدائه ، بل هو يجبر قانوناً على هذا الأداء ومن ثم يحق له في رجوعه على غيره من الناقلين أن يرجع بدعوى صاحب الحق بعد أن يحل محله^(٥٨).

وإذا كان كل ناقل مسؤولاً عن كل التعويض فإن هذا ليس معقولاً إلا في علاقته بأصحاب الحق ، أما في علاقته مع غيره من الناقلين فإننا نكون بصدد دين ملقى على عاتقهم جميعاً في ذات الوقت بحيث يجب أن يشتركوا جميعاً في الوفاء به ، ومن ثم فإن الذي يوفيه منهم موفياً في ذات الوقت لدينه الشخصي وديون الآخرين، وهو بذلك يملك الرجوع عليهم. وفي هذه الحالة لا يستند الناقل الذي يدفع التعويض عند رجوعه على غيره من الناقلين إلى دعوى مصدرها ضرر شخصي قد لحقه من جراء الفعل الضار الذي يصدر من باقي الناقلين وإنما يستند إلى دعوى مصدرها الضرر الذي يلحق بصاحب الحق المتضرر ذاته ، وهي الدعوى التي يحل فيها الناقل الموفي بالوفاء محله .

وتكمن مزية دعوى الحلول التي يستند إليها الناقل الذي يدفع التعويض عند رجوعه على غيره من الناقلين في أن يكون له التأمينات ذاتها التي كانت لصاحب الحق الدائن (الراكب ، المرسل ، المرسل إليه) بعد أن يحل محله^(٥٩)، إذ هو يرجع بنفس الدين وفاه بماله من ضمانات ، لا بدعوى شخصية . وذلك كله تطبيقاً للقواعد العامة في الوفاء مع الحلول^(٦٠).

ويستتبع ذلك أنّ دعوى رجوع الناقل الذي يدفع التعويض تتشكل وفقاً لدعوى المتضرر بما لها وما عليها. وهو ما قد يؤدي بالضرورة إلى بعض النتائج التي ليست في صالح الناقل والتي أهمها حرمانه من الرجوع على الناقلين في الأحوال التي لا يستطيع فيها المتضرر ذاته الرجوع عليهم ، كما في حالة عدم وجود دعوى للمتضرر قبل أحدهم ، أو تقادم هذه الدعوى ، أو التصالح مع أحد الناقلين، أو التنازل له عن الدعوى^(٦١).

ويستثنى من ذلك في إطار النقل المتعاقب البعض من المزايا المحض شخصية التي تمنح لأصحاب الحق فقط ، لتسهيل وضمان حصولهم على التعويض ، ولا تنتقل إلى الناقل الموفي بفعل الأثر الناقل للحلول ، وأهمها عدم إمكانية الرجوع الكلي ، إذ لا يستطيع هذا الناقل الذي يدفع التعويض أن يرجع على باقي الناقلين كما كان يستطيع صاحب الحق أن يفعل بكل التعويض الذي يدفعه حتى لو يرجع عليهم بدعوى الحلول . ذلك أن الرجوع الكلي فرصة ممنوحة لصاحب الحق المتضرر فقط ، أما حق الناقل الموفي في الرجوع فلا يولد إلا مقسماً ، حيث يمكن بذلك تفادي سلسلة من دعاوى الرجوع (أو شلال من الرجوعات) (uncascad recours) على حد تعبير البعض^(٦٢). ذلك أنّ منطق دعوى الحلول يقتضي أن يرجع الناقل الموفي بما كان يرجع به صاحب الحق الدائن نفسه، بمعنى أن يرجع بكل التعويض على أي ناقل آخر بعد أن يستنزل حصته هو من التعويض ، ولكن العمل بمقتضى هذا المنطق يؤدي الى سلسلة من دعاوى الرجوع التي لا مبرر لها . فلو أنّ الناقلين المتعاقبين كانوا مثلاً أربعة ناقلين وكانت حصصهم في دين التعويض متساوية ، أي أن يكون لكل منهم الربع ، وكان الدين أربعة ملايين ، ودفع أحدهم كل التعويض لصاحب الحق المتضرر وحل محله فيه ، فإن منطق دعوى الحلول يقتضي ، كما قلنا، أن يرجع الناقل الموفي على أحد الناقلين الثلاثة بثلاثة ملايين دينار ، وهذا الثاني يرجع على الثالث بمليون دينار ، والثالث يرجع على الرابع بمليون دينار. فالأولى من الناحية العملية أن يقسم الناقل الأول منذ البداية دين التعويض على الناقلين الثلاثة . ويرجع على كل منهم بمليون دينار . ولا ضير عليه من هذا التقسيم ، فإنه - كما تبين لنا آنفاً- إذا وجد أحدهم معسراً رجع على الناقلين الموسرين بنصيب كل منهم في حصة المعسر . هذا وإنّ



المنطق الذي أوردناه لدعوى الحلول يعارضه منطق آخر للدعوى نفسها ذلك أنّ الناقل الذي يوفي التعويض في المثل المتقدم إذا رجع على الناقلين الثلاثة بثلاثة ملايين دينار، كان لهذا الناقل الثاني بعد أن يدفع الثلاثة ملايين للناقل الأول أن يحل هو أيضاً محل صاحب الحق قبل هذا الناقل الأول بالذات بعد أن يستنزل حصته من الدين. فيرجع عليه بمليون دينار، فيكون الناقل الأول قد استوفى من الناقل الثاني ثلاثة ملايين ثم وفاه مليون دينار في دعوتين متتابعتين، فخلص له من ذلك مليون دينار، فالأولى إذاً أن يستوفى هذا المليون منذ البداية وفي دعوى واحدة^(٦٣).

الفرع الثاني : الرجوع بالدعوى الشخصية

يستند الناقل الذي يدفع التعويض أو يطالب به رسمياً في رجوعه على الناقلين المتعاقبين هنا، ليس إلى دعوى صاحب الحق المتضرر (الراكب ، المرسل ، المرسل إليه) والتي تجد أساسها في العلاقة بين الأخير وباقي الناقلين ، وإنما إلى الدعوى الشخصية التي تجد أساسها في العلاقة بين الناقلين المتعاقبين بعضهم البعض، سواء أكانت هذه العلاقة ناشئة عن الوفاء الذي يقوم به هذا الناقل^(٦٤)، أو ناشئة عن ضرر شخصي يلحقه من جراء إخلال الناقل الذي يتعاقد معه تنفيذاً لعقد النقل المتعاقب المبرم بينه وبين الراكب أو المرسل^(٦٥). ونتيجة لهذا الأساس فإن دعوى الناقل الذي يدفع التعويض أو يطالب به رسمياً لن تكون لها أدنى صلة بدعوى صاحب الحق الدائن ، وهذا بدوره قد يساعد على تجنب هذا الناقل الحالات السالف الإشارة إليها ، والتي تحول بينه وبين رجوعه على بقية الناقلين حينما لا يستطيع صاحب الحق المتضرر من الرجوع عليهم شخصياً . ويبقى التساؤل قائماً حول التأصيل القانوني لهذه الدعوى الشخصية ، هل هو الإثراء بلا سبب، أم الفضالة ، أم أنّ هناك أساس آخر يمكن الاستناد إليه فيها؟

ففي مقام الإجابة عن هذا التساؤل يؤسس البعض من الفقه الرجوع هنا إستناداً إلى قواعد الإثراء بلا سبب باعتبار إن الوفاء بدين التعويض الصادر من أحد المدنيين (الناقلين المتعاقبين) يؤدي ليس فقط إلى براءة ذمة (الناقل) الموفي ولكن أيضاً إلى براءة ذمة المدنيين المتضامنين معه (الناقلين الآخرين) الذين تسببوا في ذات الضرر الموجب للتعويض ، حيث لا يجوز لصاحب الحق المتضرر مطالبتهم بشيء ، وهم بذلك يكونون قد أثروا على حساب المدين (الناقل) الموفي الذي يلحقه افتقار من هذا الوفاء ، ولذا يجوز له الرجوع عليهم بدعوى الإثراء بلا سبب^(٦٦).

ولم يحظ هذا التأصيل بقبول الكثير من الفقه، الذي يرى أنّ اللجوء للإثراء بلا سبب لا محل له هنا حيث يُعترض عليه من ناحيتين :- الأولى لأن المدين (الناقل) الموفي لم يلحقه افتقار أو بالأقل لم يلحقه افتقار بلا سبب حين يوفي بدين التعويض ، لأنه يوفي ما هو ملزم به قانوناً. كما إنه من ناحية ثانية ليس هناك أي إثراء يلحق المدنيين (الناقلين) الآخرين، إذ يقتصر الأمر على إعفائهم مؤقتاً من الوفاء^(٦٧).

وإزاء انتقاد هذا الأساس يذهب بعض من الفقه إلى تأسيس الرجوع بين المدنيين المتضامنين (الناقلين المتعاقبين) إعمالاً لقواعد الفضالة^(٦٨). على اعتبار أنّ الناقل الموفي قد تولى شأن لباقي الناقلين المتعاقبين المسؤولين معه عن دين التعويض.

ولكن هذا التأصيل للرجوع بالدعوى الشخصية لم يكن أحسن حظاً من سابقه ، فليس هناك من شك بأنه لا يوجد أي تماثل بين وضع المدين الموفي (الناقل الذي يدفع التعويض) وبين المتفضل ، لأنه يتطلب لاكتساب وضع المتفضل أن يقوم بالعمل إختيارياً، وليس هذا هو حال الناقل الموفي الذي يدفع التعويض مجبراً تنفيذاً لنص القانون. كما إن الفضالة ، على جميع الأحوال تقتض أن المتفضل يقوم، ولو جزئياً ، بدفع ديون الآخرين. وهذا ما يتعارض مع واقع النقل المتعاقب الذي يفترض فيه أن الناقل الموفي حينما يدفع التعويض إنما يوفي بدينه الشخصي ، ولا يكون موفياً عن الناقلين الآخرين^(٦٩).



ويبدو أن محكمة النقض المصرية تأخذ بالتأصيلين معاً عند بحثها لرجوع المدين على غيره من المدنيين المتضامنين بالدعوى الشخصية^(٧٠). ومع كثرة الانتقادات الموجهة إلى الأسس السابقة وعدم نجاحها في تبرير رجوع الناقل الموفي على غيره من الناقلين بالدعوى الشخصية ، فإن المنطق السليم في إطار النقل المتعاقب يقتضي أن ينظر إلى سابق العلاقة بين الناقلين المتعاقبين ، فهم جميعاً أطرافاً في عقد النقل الأول وبالتالي يكونوا أصحاب مصلحة مشتركة في دفع دين التعويض . فإذا ما دفعه أحدهم عن الباقيين ، فذلك لأنه وكلياً عنهم وبالتالي يرجع عليهم بدعوى الوكالة^(٧١). ويبدو في الواقع أن الناقل الذي يدفع التعويض لصاحب الحق (الراكب ، المرسل ، المرسل إليه) يفضل دعوى الحلول على الدعوى الشخصية لعدة أسباب أهمها، أن دين صاحب الحق الدائن غالباً ما يكون مضموناً بتأمينات خاصة، فيستفيد الناقل عند رجوعه بدعوى الحلول من هذه التأمينات لضمان استيفاء حقه ولتفادي إفسار الناقلين الآخرين ، ومع هذا فإنّ للدعوى الشخصية ميزة لا يجب إغفالها كذلك ، فهي تمكن الناقل عند رجوعه بها أن يطالب بقية الناقلين بدفع فوائد المبالغ التي دفعها كوكيل عنهم من تاريخ دفعها لا من تاريخ الإعذار أو المطالبة القضائية^(٧٢).

المطلب الثاني:- أحكام تقادم الرجوع بين الناقلين المتعاقبين

لقد تبين لنا عند البحث في طبيعة دعوى الرجوع بين الناقلين المتعاقبين ، أنّ لكل من هؤلاء الناقلين - سواءً من يقوم منهم بدفع التعويض إختياراً، أو من يطالب به رسمياً- الحق في الرجوع على غيره من الناقلين بمقتضى الدعوى الأصلية أو دعوى الرجوع الفرعية أو كما يصطلح عليها بالدعوى العرضية أو المرتبطة ، وبحسب الأحوال . وأياً كان الأمر فإنّ الرجوع بهذه الدعوى أو تلك ينقضي بمرور مدة معينة تختلف طبقاً لقانون النقل العراقي والتشريعات المقارنة له والاتفاقيات الدولية المتعلقة بالنقل . وتوضيحاً لذلك سنقسم هذا المطلب إلى فرعين نتناول في أولهما تقادم الرجوع بين الناقلين المتعاقبين طبقاً لقانون النقل العراقي والتشريعات المقارنة، في حين نتناول في الثاني تقادم الرجوع بين الناقلين المتعاقبين طبقاً للاتفاقيات الدولية.

الفرع الأول : تقادم الرجوع بين الناقلين المتعاقبين طبقاً لقانون النقل العراقي والتشريعات المقارنة

يقرر قانون النقل العراقي للناقل الذي يقوم بالوفاء بالتعويض إختياراً أو يطالب به رسمياً، كجزاء للضرر الذي لم يساهم بارتكابه، الحق في الرجوع على الناقلين الآخرين المسؤولين عنه فعلاً، على أن يحترم المدة القانونية التي يتعين رفع دعوى الرجوع خلالها ، وهي تسعون يوماً ، يختلف بدء سريانها تبعاً لما إذا كان الرجوع بالدعوى الفرعية أم الأصلية ، والتي بانقضائها تكون دعواه قد شملها التقادم.

فبالنسبة لدعوى الرجوع الفرعية (Action of indemnity) بالإنكليزية (Action Recursoire) بالفرنسية، والتي يفترض فيها أن تكون مسبقة بدعوى تعويض مقامة بصفة رئيسية ضد الشخص الذي يقيم دعوى الرجوع، فتبدأ هذه المدة من تاريخ المطالبة الرسمية بالتعويض .

في حين يبدأ سريان هذه المدة في حالة الدعوى الأصلية التي يقيمها الناقل الذي يقوم بتعويض أصحاب الحق ودياً ضد الناقلين الآخرين لاسترداد المبلغ الذي دفعه عنهم ، من تاريخ الوفاء بمبلغ التعويض. وهذا الحكم تنص عليه المادة (٩٠) من قانون النقل العراقي بقولها: "تتقادم دعوى رجوع ناقل الشيء المتعاقبين على بعضهم البعض وفقاً لأحكام هذا القانون بتسعين يوماً من تاريخ المطالبة بالتعويض رسمياً ، أو من تاريخ الوفاء به"^(٧٣).



إلا أنّ ما يؤخذ على المشرع العراقي في النص، أنّ الذكر، إنه ينظم مسألة تقادم الرجوع فيما بين الناقلين المتعاقبين على بعضهم البعض، وذلك في إطار النقل المتعاقب للأشياء فقط، دون النقل المتعاقب للأشخاص، وهو نقص تفادته بعض التشريعات المقارنة بالنص عليه صراحة في إطار كل من النقل المتعاقب للأشخاص والأشياء. ومن بين هذه التشريعات قانون التجارة الجزائري الذي ينص في كل من المادة (٦١)فقرة(٢) الخاصة بالنقل المتعاقب للأشياء والمادة (٧٤) فقرة (٢) الخاصة بالنقل المتعاقب للأشخاص على أن: " تحدد المهلة التي ترفع خلالها دعوى الرجوع بثلاثة أشهر، ولا تسري هذه المهلة إلا من تاريخ رفع الدعوى على المكفول^(٧٤) . كما يذهب قانون التجارة السوري بالاتجاه نفسه، حيث ينص في الفقرة (٢) من المادة (١٤٩) منه، الخاصة بالنقل المتعاقب للأشياء والفقرة (٢) من المادة (١٥٣) الخاصة بالنقل المتعاقب للأشخاص على أن "يسقط حق رجوع الضامن أو الوكيل بالعمولة على الناقل أو رجوع أحد الناقلين على ناقل آخر بانقضاء شهر على دفع التعويض إذا تم رضائياً، و على الإدعاء عليه رسمياً، ما لم تكن مدة التقادم المنصوص عليها في الفقرة السابقة لم تكتمل بعد".

ويلاحظ أنّ التشريعات، أنّفة الذكر، وإن أخذت بذات الحكم الوارد في قانون النقل العراقي فيما يتعلق بالتقادم، إلا أنها اختلفت في المدة اللازمة لذلك، إذ تكون هذه المدة ثلاثة أشهر من تاريخ رفع الدعوى على المكفول في قانون التجارة الجزائري، وشهر من تاريخ دفع التعويض إذا تم رضائياً أو من تاريخ الإدعاء عليه رسمياً في قانون التجارة السوري.

أما بشأن موقف قانون التجارة الفرنسي، فتتقادم دعوى الرجوع فيما بين الناقلين المتعاقبين طبقاً للمادة (١٠٨) فقرة (رابعاً) بمدة شهر واحد، ويبدأ هذا الشهر بالسريان من تاريخ مطالبة الناقل بدفع التعويض بمقتضى الدعوى المقامة عليه. وتطول هذه المدة في إطار النقل البحري إذ لا تتقادم الدعوى إلا بعد مضي ثلاثة أشهر من تاريخ إقامتها^(٧٥). ويذهب جانب من الفقه الفرنسي إلى أنّ مدة الشهر تبدأ بالسريان من تاريخ الحكم بالدعوى لا من تاريخ إقامتها^(٧٦).

وتقتضي الفقرة الأخيرة من المادة (١٠٨) ، أنّفة الذكر، بأنه في حالة النقل المنفذ لحساب الدولة لا يبدأ التقادم بالسريان إلا من اليوم الذي يعلن فيه التصفية النهائية لموضوع العقد. وهذا النص لا يقصد منه تقصير مدة التقادم للنقل الذي ينجز لمصلحته الدولة، وإنما يعين ببساطة طريقة احتساب خاصة لمدة التقادم لدعاوى الناقل ضد الدولة^(٧٧).

هذا فيما يتعلق بدعوى الرجوع الفرعية. أما بالنسبة لدعوى الرجوع الأصلية، فيبدأ سريان مدة الشهر من اليوم الذي يتسلم فيه أصحاب الحق مبلغ التعويض، أو من اليوم الذي يتعهد فيه الناقل الأول بدفع هذا المبلغ^(٧٨). يبقى لنا أن نتساءل عن أثر اكتمال مدة تقادم دعوى الرجوع بالمسؤولية من قبل أصحاب الحق، على حق الرجوع فيما بين الناقلين المتعاقبين، بمعنى هل إن من شأن انقضاء مدة تقادم دعوى الرجوع بالمسؤولية من قبل أصحاب الحق (ركاباً، مرسلين، أو مرسلات إليهم) على الناقلين المتعاقبين، الحيلولة دون رجوع الناقلين المتعاقبين فيما بينهم عند الوفاء بالتعويض أو المطالبة به رسمياً؟ وللإجابة عن ذلك التساؤل، يمكننا القول وبحق، إن موقف التشريعات من هذه المسألة ينقسم إلى ثلاثة أقسام نعرض لها كما يأتي :-

القسم الأول من التشريعات : يؤكد صراحة على إنه لا أثر لاكمال مدة تقادم دعوى الرجوع بالمسؤولية من قبل أصحاب الحق، على حق الرجوع فيما بين الناقلين المتعاقبين، مادام أن حق الأخير قد تم قبل انقضاء مدة التسعين يوماً، حتى لو كان ذلك لاحقاً لاكمال مدة السنتين، فليس هناك أي ارتباط بين مدد التقادم، إذ قد ينقضي حق من قام بالوفاء أو رفعت عليه الدعوى إذا لم يباشر الرجوع خلال تسعين يوماً، رغم أن مدة تقادم الرجوع بالمسؤولية لم تنتقض بعد .



ويبدو أنّ هذا القسم من التشريعات يتمثل بالبعض من قوانين التجارة البحرية كقانون التجارة البحرية المصرية مثلاً، إذ تنص المادة (٢٤٤) فقرة (ثالثاً) منه على أن "ينقضي حق من وجهت إليه المطالبة في الرجوع على غيره من الملتزمين بمضي تسعين يوماً من تاريخ إقامة الدعوى عليه أو من تاريخ الوفاء ولو أنقضت المدة المشار إليها في الفقرة (أولاً) من المادة. (٧٩)

وتورد المذكرة الإيضاحية لمشروع القانون المصري مثلاً لتوضيح هذه الحالة، وهو أن يقيم الشاحن دعوى التعويض على الناقل المتعاقد (الناقل الأول) بسبب التلف بعد ٢٣ شهراً من التسليم، فيكون لهذا الناقل تسعين يوماً من تاريخ إقامة الدعوى عليه لإدخال الناقل الفعلي (الناقل المتعاقب) في الدعوى أو لإقامة دعوى مستقلة عليه (٨٠)

ولا يحول دون ذلك إن مدة السنتين قد أنقضت وإذا وفى الناقل المتعاقد (الناقل الأول) إختياراً بمبلغ التعويض قبل انقضاء مدة السنتين ببضعة أيام كان له الرجوع على الناقل الفعلي (المتعاقب له) خلال تسعين يوماً من تاريخ الوفاء، أما إذا لم يباشر الناقل المتعاقد (الأول) الرجوع على الناقل الفعلي (المتعاقب له) إلا بعد انقضاء خمسة شهور من تاريخ الوفاء في المثال السابق، جاز للناقل الفعلي أن يدفع في مواجهة الناقل المتعاقد (الناقل الأول) بالتقادم، على الرغم من أن ميعاد السنتين لا يزال قائماً (٨١).

أما القسم الثاني من التشريعات: فيشترط صراحة، خلافاً للقسم الأول منها، لتقادم دعوى رجوع أحد الناقلين على ناقل آخر، أن لا تكون مدة تقادم الرجوع بالمسؤولية قد اكتملت بعد. ومن بين هذه التشريعات قانون التجارة السوري، الذي يؤكد على هذا القيد في إطار كل من النقل المتعاقب للأشخاص (٨٢) والأشياء معاً (٨٣) بقوله: "يسقط حق رجوع الضامن أو الوكيل بالعمولة على الناقل أو رجوع أحد الناقلين على ناقل آخر بانقضاء شهر على دفعه التعويض إذا تم رضائياً، أو على الإدعاء عليه رسمياً، ما لم تكن مدة التقادم المنصوص عليها في الفقرة السابقة لم تكتمل بعد".

وفي المقابل لذلك، يسكت القسم الثالث من التشريعات عن بيان موقفه من هذا القيد أو النص عليه صراحة ضمن الأحكام الخاصة بتقادم الرجوع فيما بين الناقلين، ومنها تشريعنا الوطني إذ جاءت المادة (٩٠) من قانون النقل العراقي خالية من الإشارة إلى الأثر المترتب على انقضاء مدة السنتين بالنسبة لتقادم رجوع الناقلين فيما بينهم، أو إذا ما قام أحدهم بدفع التعويض إختياراً أو المطالبة به رسمياً قبل انقضاء تلك المدة (٨٤).

وإزاء سكوت المشرع العراقي، نرى أن ليس هناك ما يمنعه من الأخذ بما ينص عليه القسم الأول من التشريعات، ذلك لأن نص المادة (٩٠) من قانون النقل العراقي -أنف الذكر- جاء مطلقاً، والمطلق يجري على إطلاقه ما لم يقيد بنص، سيما وإن نظام تقادم الرجوع فيما بين الناقلين المتعاقبين قد شرع أساساً لحماية لحق الناقل الذي يدفع التعويض أو يطالب به رسمياً دون أن يكون ملزماً به، من الضياع أو الهدر.

من هنا فإن تقييد تقادم الرجوع فيما بين الناقلين المتعاقبين بعد انقضاء مدة تقادم الرجوع بالمسؤولية، من شأنه أن يحول دون حماية ذلك الحق، ويؤدي إلى تواطؤ أصحاب الحق (ركاباً، مرسلين، أو مرسلات إليهم) مع الناقل المسؤول فعلاً عن الضرر، وذلك بالرجوع على غيره من الناقلين. إذ أنّ الغالب في الواقع، أن ينتظر أصحاب الحق آخر لحظة من المدة المحددة لهم ليقيموا دعواهم ضد الناقل، فيفقد الأخير بذلك أية إمكانية له للرجوع ضد الناقل المسؤول، خاصة، وهو ما يحدث دائماً عندما لا يقيم أصحاب الحق دعواهم إلا في اليوم الأخير من المدة المحددة لإقامة الدعوى (٨٥).

لذا نأمل من المشرع العراقي تعديل نص المادة (٩٠) من القانون، أنف الذكر، بعد مراعاة اقتراحنا السابق بشمول حكم التقادم الوارد فيها للنقل المتعاقب للأشخاص فضلاً عن النقل المتعاقب للأشياء ليصبح كالاتي: "تتقادم دعوى رجوع الناقلين المتعاقبين على بعضهم البعض وفقاً لأحكام هذا القانون بتسعين يوماً من تاريخ المطالبة بالتعويض رسمياً أو من تاريخ الوفاء به، وإن أنقضت مدة التقادم المنصوص عليها في المواد السابقة".



تجدر الإشارة أخيراً إلى أنّ هناك البعض من التشريعات المتعلقة بالتجارة البحرية تطلق على رجوع الناقلين المتعاقبين فيما بينهم تسمية (حالة استرداد ما دفع بغير وجه حق) وتنص على تقادم الدعاوى الناشئة عنها بمضي مدة سنة، يبدأ سريانها من يوم نشوء الحق في الاسترداد إلا إنها مع ذلك، لم تبين معنى نشوء الحق في الاسترداد وإذا ما كانت تقصد به وقت قيام الناقلين المتعاقبين بالوفاء بالتعويض إختياراً أو المطالبة به رسمياً^(٨٦).

الفرع الثاني : تقادم الرجوع بين الناقلين المتعاقبين طبقاً للاتفاقيات الدولية

يمكن القول إبتداءً أنّ النقل المتعاقب متي ما كان متصفاً بالصفة الدولية (أي أن يتم بنطاق خاضع للاتفاقيات الدولية) فإن رجوع الناقل الأول أو أياً من الناقلين المتعاقبين - سواءً من يقوم منهم بدفع التعويض أو من يطالب به رسمياً- على الناقل اللاحق له، يخضع في هذه الحالة للاتفاقية الدولية المطبقة على نوع النقل موضوع النزاع.

فإذا كان النقل بحرياً يلاحظ، أنّ مسألة تقادم دعاوى الرجوع فيما بين الناقلين لم تكن موضعاً لاهتمام اتفاقية بروكسل لعام ١٩٢٤ التي أغفلت النص عليها ولم تتضمن أي حكم يتعلق بها، الأمر الذي أثار حول تقادمها جدلاً كبيراً. إلى أن جاء بروتوكول تعديلها في عام ١٩٦٨ وتسنى له أن يتدارك هذا النقص في المادة الأولى (البند الثالث) وذلك بإضافة فقرة جديدة إلى المادة (الثالثة) من المعاهدة رقم (٦) مكرر والتي تنص على إنه:

"يجوز إقامة دعوى تعويض ضد طرف ثالث بعد فوات السنة المنصوص عليها في الفقرة السابقة إذا رفعت خلال الوقت المسموح به طبقاً لقانون المحكمة المختصة بالموضوع، ومع ذلك لا يجوز أن يقل الوقت المسموح به عن ثلاثة أشهر تبدأ من اليوم الذي يكون فيه الشخص الذي أقام دعوى التعويض قد سوى المطالبة أو يكون قد تم إعلانه في الدعوى المرفوعة ضده".

ويتضح من خلال هذه الفقرة إن البروتوكول يجيز رفع دعاوى الرجوع بالتعويض فيما بين الناقلين المتعاقبين حتى لو بعد مضي السنة المنصوص عليها في الاتفاقية إذا رفعت الدعوى خلال المدة التي يحددها قانون المحكمة التي تنظر النزاع. بمعنى أنّ هذه الفقرة الجديدة تترك للقوانين الوطنية للدول المتعاقدة أمر تنظيم المدة التي يتعين رفع دعوى الرجوع خلالها، بشرط أن لا تقل هذه المدة المتبقية لاستكمال التقادم عن ثلاثة أشهر من يوم قيام رافع دعوى التعويض (صاحب حق الرجوع) بتسوية المطالبة وذلك بوفاء الدين، أو من يوم إقامة الدعوى عليه ومطالبته به رسمياً إذا لم يكن قد وفاه^(٨٧).

ومعنى هذا أن لصاحب حق الرجوع ثلاثة أشهر على الأقل لمباشرة حقه في الرجوع وذلك يتم، أما بإدخال مدينته في الدعوى المقامة عليه، وإما بتوجيه دعوى مستقلة له^(٨٨).

وينطبق النص الجديد أيضاً على دعوى الرجوع بالدعوى التي يرفعها الناقل على الشاحن الذي يصدر له أوراق ضمان أو ماتعرف (بخطاب الضمان)^(٨٩) مقابل حصوله على سند شحن نظيف خال من التحفظات^(٩٠).

أما اتفاقية هامبورغ فهي تحيل في هذا الصدد لأحكام قانون دولة القاضي، حيث تشير في الفقرة الخامسة من المادة (٢٠) منها إلى أن "الشخص الذي يتحمل مسؤولية، له أن يقيم دعوى تعويض حتى وإن أنقضت مدة التقادم المنصوص عليها في الفقرات السابقة، إذا أقيمت الدعوى في حدود المهلة المسموح بها في قانون الدولة التي تتخذ فيها الإجراءات. على إنه يجب ألا تقل المهلة المسموح بها عن ٩٠ يوماً تبدأ من اليوم الذي قام فيه الشخص الذي يقيم دعوى التعويض المذكورة بتسوية المطالبة أو اليوم الذي أبلغ فيه بإعلان الدعوى المقامة عليه"^(٩١).

يتضح من النص، أنّ الذكر، إنه في حالة تحديد قانون دولة القاضي مدة أطول للرجوع على الناقل المسؤول عن المدة المشار إليها، وجب العمل بحكم هذا القانون، أما في حالة ما إذا كانت المدة التي يقرها القانون تقل عن ٩٠ يوماً، فمن حق الناقل الرجوع على الناقل المسؤول خلال ٩٠ يوماً.

وبالاتجاه ذاته تأخذ اتفاقية روتردام لعام ٢٠٠٨ وذلك في المادة (٦٤) منها بقولها:



"يجوز للشخص الذي تلقى عليه المسؤولية أن يرفع دعوى تعويض بعد انقضاء الفترة المنصوص عليها في المادة (٦٢) ، إذا رفعت دعوى التعويض في غضون أبعد الأجلين التاليين:
أ- الوقت الذي يسمح به القانون المنطبق في الولاية القضائية التي ترفع فيها الدعوى؛ أو
ب- تسعين يوماً تبدأ من اليوم الذي يكون فيه رافع دعوى التعويض قد سوى المطالبة أو بُلغ بالإجراءات المتعلقة بالدعوى المرفوعة عليه، أيهما كان أسبق".
ويبدو لنا من خلال ما تقدم ذكره، إن قانون النقل العراقي والبعض من قوانين التجارة البحرية تأخذ بالحد الأدنى للمدة التي تقضي بها اتفاقيات النقل الدولية وفي مقدمتها اتفاقية هامبورغ وروتterdam للنقل البحري وهي ٩٠ يوماً.

فطبقاً لقانون النقل العراقي^(٩٢)، وقانون التجارة البحرية المصري^(٩٣)، فإن سريان هذه المدة يبدأ من تاريخ إقامة الدعوى. وإن إقامة الدعوى تتحقق بإيداع عريضتها قلم كتاب المحكمة ولو لم تكن مختصة. إلا أنه طبقاً لاتفاقية هامبورغ فإن هذه المدة تبدأ بالسريان من تاريخ إعلان الناقل بالمطالبة القضائية. وإذا كان الأمر كذلك فإن من المقرر في ظل قانون النقل العراقي والقوانين المقارنة له أن كل أثر يترتب على إقامة الدعوى لا يسري في حق المدعي عليه إلا من تاريخ إعلانه بعريضة الدعوى. وفي الحالة التي نحن بصددنا لا يستطيع الناقل إعمال حقه في الرجوع إلا من واقع علمه بإقامة الدعوى عليه^(٩٤). وهكذا نصل إلى نتيجة مؤداها إنه في حالة رفع الدعوى على الناقل أمام القضاء (لدينا و في مصر أيضاً) سواءً بناء على أحكام القانون الوطني العراقي، المصري، أو اتفاقية هامبورغ أو اتفاقية روتردام، وبحسب مقتضى الحال، يستطيع الناقل الرجوع على الناقل المسؤول خلال ٩٠ يوماً من تاريخ إعلانه بعريضة الدعوى. في حين تنقضي هذه الدعوى في تشريعات أخرى خلافاً لما سبق بمضي شهر من تاريخ المطالبة الرسمية بدفع التعويض^(٩٥).

وتنظم اتفاقية هامبورغ وروتterdam دعوى الرجوع على نحو مماثل لتنظيمها في بروتوكول ١٩٦٨، عدا استعمال عبارة (ثلاثة أشهر) التي استبدلتها الاتفاقيات المذكورة بعبارة (تسعين يوماً). عليه فإن الفرق الوحيد بينهما يكمن في إن نص بروتوكول ١٩٦٨ يتكلم في مدة أقلها ثلاثة أشهر، في حين يتكلم نص اتفاقية هامبورغ وروتterdam في مدة أقلها تسعون يوماً^(٩٦).

تجدر الإشارة إلى أن هناك البعض من الاتفاقيات الدولية التي لم تنص صراحة على حكم خاص لتقادم دعاوى الرجوع فيما بين الناقلين المتعاقبين، بل جاءت بحكم عام يشمل جميع الدعاوى الناشئة عن عقد النقل عموماً، وهو ما يعني بالضرورة إمكانية تطبيقه على دعاوى الرجوع فيما بين الناقلين المتعاقبين أيضاً. فإذا كان النقل بطريق البر أو السكك الحديدية تنطبق مدة السنة التي تنص عليها كلاً من اتفاقية نقل البضائع بطريق السكك الحديدية لعام ١٨٩٠ cim^(٩٧) أو اتفاقية نقل البضائع بطريق البر لعام ١٩٥٦ CMR^(٩٨). أما إذا كان النقل جواً فتتنطبق مدة السنتين التي تنص عليها اتفاقية وارسو^(٩٩).

هذا ولا يمكن رفع دعوى الرجوع بعد انقضاء مدة التقادم الخاصة بها إلا أنه يحدث أحياناً أن يتفق الناقل، من جهة، و الراكب أو الشاحن، من جهة أخرى، على إطالة مدة تقادم دعوى الرجوع بالمسؤولية التي يحق للأخير خلالها إقامة دعواه ضد الناقل. وفي هذا الشأن قررت المحكمة التجارية بباريس بأن لا تستفيد دعوى الرجوع من المدة المضافة، ذلك أن الاتفاق على إطالة مدة التقادم لا ينتج آثاره إلا بين الطرفين الذين عرضوه وقبلوه، وبما أن الناقل اللاحق لم يتعهد أمام الناقل الأول الذي يسبقه بإطالة المدة، فلا يحق لهذا الأخير، الاستفادة منها^(١٠٠).

ونرى أن موقف المحكمة التجارية بباريس محجف بالنسبة للناقل الأول الذي لا يستطيع إقامة دعوى الرجوع إلا في المدة المحددة له في القوانين أو الاتفاقيات الدولية، فإذا أهمل الراكب أو الشاحن - مثلاً - ولم يقيم دعواه ضد الناقل الأول إلا في نهاية مدة التقادم العادية، فهو يضيع بذلك على الناقل الأول ممارسة حقه في



الرجوع ضد الناقل اللاحق له ويحوله إلى "ضامن لجميع المخاطر" لأنه يحمله المسؤولية بصورة نهائية حتى وإن كان المتسبب في الضرر معروفاً.

الأمر الذي استطاع المشرع العراقي أن يتداركه من خلال نص المادة (٩٣) من قانون النقل النافذ ، والتي جاء فيها بحكم عام ، من شأنه أن يجيز الاتفاق على إطالة مدة التقادم في كل من دعوى الرجوع على الناقلين أو دعوى الرجوع فيما بينهم ، وسواءً كانت الأخيرة دعوى رجوع فرعية أم أصلية مما يعني معه إمكانية استفادة الناقل الأول من المدة المضافة إلى الدعوى الأصلية عند رجوعه على الناقلين الآخرين.

الخاتمة:-

من خلال دراستنا لأحكام الرجوع بين الناقلين في إطار النقل المتعاقب في ضوء قانون النقل العراقي رقم ٨٠ لسنة ١٩٨٣ و مقارنته بالتشريعات والاتفاقيات الدولية المتعلقة بالنقل، فإننا توصلنا إلى جملة من النتائج والتوصيات أملين الأخذ بها ، تتمثل بالآتي:

أولاً: النتائج

١- إن النقل المتعاقب أو كما يصطلح عليه البعض من الفقه (بالنقل المتتابع أو المباشر) صورة من صور النقل اقتضتها الضرورات العملية الناشئة مثلاً عن انعدام خطوط النقل المباشرة بين معظم الدول، أو عدم الانتظام فيها. فهو عقد يقوم بتنفيذه عدة ناقلين الواحد منهم تلو الآخر على عدة مراحل، بموجب وثيقة نقل واحدة تغطي النقل بأكمله وبأجر واحد لكل المراحل، سواء أكان محله أشخاص أم أشياء، بناءً على علم الراكب أو المرسل أو بترخيص منهم ، بغية إيصالهم وبضائعهم سالمين إلى المكان المقصود وفي الموعد المحدد وهو بذلك يعد عملية واحدة بالنسبة لهم .و يكون الجميع أطرافاً في مجموعة عقدية واحدة .ولا ينحصر نطاق هذا النوع من النقل في الأشياء فحسب ، وإنما يمتد ليشمل نقل الأشخاص أيضاً ، خاصة ، في إطار النقل الجوي.

٢- يكون رجوع الناقل الأول أو أياً من الناقلين، بما فيهم الناقل الأخير، على غيره من الناقلين بإحدى وسيلتين: فهو إما أن ينتظر أن يقيم صاحب الحق دعوى مسؤولية ضده ليرجع بعدها على الناقل المسؤول عن الضرر الذي يدفع التعويض عنه . و يكون دفع التعويض هنا بناءً على حكم قضائي نهائي .وتسمى الدعوى في هذه الحالة بدعوى الرجوع الفرعية أو العرضية (action recursoire) . أو إن يقوم بتعويض أصحاب الحق ودياً ، وعندئذ يكون دفع التعويض بناءً على اتفاق الناقل مع أصحاب الحق ، ومن ثم يقيم دعوى ضد الناقل المسؤول والمتسبب فعلاً بالضرر تسمى بالدعوى الأصلية (action principale).

٣- يقتصر أثر التضامن على العلاقة ما بين الراكب والمرسل أو المرسل إليهم ، كدائنين ، والناقلين المتعاقبين ، كمدنيين متضامنين. أما في علاقة الناقلين المتعاقبين بعضهم البعض فلا تضامن ، وإنما ينقسم التعويض عليهم . ويكون لمن يدفع التعويض لصاحب الحق أو يطالب به رسمياً حق الرجوع على الناقلين الآخرين بنسبة تختلف تبعاً لما إذا كانت مرحلة النقل التي يقع خلالها الضرر قد تم تعيينها من عدمه . أو إذا كان أحد الناقلين الذين يتم الرجوع عليهم معسراً.

٤- إن أجرة النقل هي الضابط الذي يوجه المشرع العراقي في الفقرة (ثانياً) من المادة (٥٦) من قانون النقل ، على ضابط المسافة ، لأنه الأكثر تحقيقاً للعدالة إذ ينبغي أن يكون الغرم (التعويض) بقدر الغنم (أجرة النقل)، كما إنه من المتفق عليه وفي عموم مجالات النقل بأن تكون المسافة المقررة للنقل من العناصر الأساسية المعتمدة عند تحديد أجور النقل للأشخاص أو البضائع .

٥- يقيم المشرع العراقي من حيث المبدأ قرينة بسيطة ، مبناهما إن مجرد التسليم دون إبداء التحفظ يعد قرينة على مطابقة البضاعة للبيانات المذكورة في وثيقة النقل. وإن التحفظ يفيد الناقل المتحفظ عند احتساب الضرر بين الناقلين أنفسهم والرجوع بما يدفعه من تعويض على الناقل المسؤول الذي يتقدمه ولا يتعدى أثره إلى المرسل



والمرسل إليه ويختلف التحفظ الذي يقوم به الناقلون المتعاقبون تنفيذاً لعقد نقل واحد في أثره عن التحفظ الذي يقوم به الناقلون المتعاقدون بعقود مستقلة. إذ من شأن الأخير فقط إعفاء الناقل المتحفظ من المسؤولية. ويجب أن تذكر التحفظات في وثيقة النقل المباشرة ذاتها (سند الشحن المباشر)، إن وجدت لا بوثائق أخرى .

٦- إن النقل المتعاقب يوفر وحدة في أجرة النقل، فضلاً عن انخفاض في السعر الإجمالي للنقل بمراحله المختلفة مما يترتب عليه جذب الكثير من العملاء من ركاب ومرسلين والأصل أن تكون أجرة النقل المتعاقب للبضائع كلها أو بعضها مستحقة عند القيام (Port Pay)، بمعنى إن المرسل هو الذي يتولى دفعها للناقل الأول، إلا إنه و إستثناءً قد يتفق الناقل الأول مع المرسل على أن تكون أجرة النقل كلها أو بعضها مستحقة الدفع عند الوصول (Port du). ويتم ذلك وفقاً لشرط معروف يطلق عليه (شرط الأجرة المستحقة في مكان الوصول). مما يجعل الناقل الأخير مسؤولاً قبل الناقلين السابقين له عن مطالبة المرسل إليه بالمبالغ المستحقة لهم باعتباره نائباً عنهم. و يكون له اتخاذ الإجراءات القانونية لاستيفائها بما فيها حبس البضاعة فإذا ما تراخى في استعمال هذا الحق وتساهل في تسليم البضاعة محل النقل قبل استيفاء حقوق الناقلين، فيلتزم عندئذ بتسديد حقوقهم، وله حق الرجوع فيما بعد بكل ما دفعه، على المرسل أو المرسل إليه ويبقى المرسل ضامناً للوفاء بالأجرة بالرغم من الاتفاق على استحقاقها عند الوصول ودفعها من قبل المرسل إليه .

٧- يؤسس رجوع أيّ من الناقلين المتعاقبين ممن يدفع التعويض بناءً على اتفاق أو حكم نهائي أو يطالب به رسمياً على باقي الناقلين المساهمين معه في عملية النقل المتعاقب على واحد من الأساسيين:- الأول ويتمثل في الحلول محل صاحب الحق المتضرر. أما الثاني فيتمثل في الرجوع بالدعوى الشخصية. ويفضل الناقل الذي يدفع التعويض لصاحب الحق (الراكب، المرسل، المرسل إليه) دعوى الحلول على الدعوى الشخصية لعدة أسباب أهمها، إن دين صاحب الحق الدائن غالباً ما يكون مضموناً بتأمينات خاصة، فيستفيد الناقل عند رجوعه بدعوى الحلول من هذه التأمينات لضمان استيفاء حقه ولتفادي إفسار الناقلين الآخرين، ومع هذا فإنّ للدعوى الشخصية ميزة لا يجب إغفالها كذلك، فهي تمكن الناقل عند رجوعه بها أن يطالب بقية الناقلين بدفع فوائد المبالغ التي دفعها كوكيل عنهم من تاريخ دفعها لا من تاريخ الإصدار أو المطالبة القضائية

٨- يقرر قانون النقل العراقي للناقل الذي يقوم بالوفاء بالتعويض اختياراً أو يطالب به رسمياً، كجزء للضرر الذي لم يساهم بارتكابه، الحق في الرجوع على الناقلين الآخرين المسؤولين عنه فعلاً، على أن يحترم المدة القانونية التي يتعين رفع دعوى الرجوع خلالها، وهي تسعون يوماً، يختلف بدء سريانها تبعاً لما إذا كان الرجوع بالدعوى الفرعية أم الأصلية، والتي بانقضائها تكون دعواه قد شملها التقادم.

٩- ينظم المشرع العراقي مسألة تقادم الرجوع فيما بين الناقلين المتعاقبين على بعضهم البعض في إطار النقل المتعاقب للأشياء فقط دون النقل المتعاقب للأشخاص، وهو نقص تفادته بعض التشريعات المقارنة بالنص عليه صراحة في إطار كل من النقل المتعاقب للأشخاص والأشياء. ومن بينها قانون التجارة الجزائري والسوري .

١٠- تمثل مدد التقادم الواردة في إطار عقد النقل المتعاقب حداً أدنى لتقادم دعاوى الرجوع الناشئة عن العقد المذكور، سواء على الناقلين المتعاقبين أو فيما بينهم، والتي لا يجوز لأطراف العقد طبقاً للقواعد العامة الاتفاق على خلافها. ومع ذلك يبرز الواقع العملي للنقل المتعاقب جملة من الاتفاقات التي من شأنها أن تعدل في هذه المدة. وتتجسد في الاتفاق على تقصير مدة التقادم أو إطالتها، أو الاتفاق على التنازل عن التمسك بها. ويشمل الاتفاق على إطالة مدة التقادم في قانون النقل العراقي جميع المدد الواردة فيه دون استثناء، سواء ما يتعلق منها بالرجوع على الناقلين المتعاقبين أو فيما بينهم كما يشترط فيه أن يكون كتابياً، ولا يعتد به إذا تم بأية وسيلة أخرى. ويجوز أن يتم لأكثر من مرة في أي وقت أثناء سريانها، ويجوز أن يوضع كشرط مسبق في وثيقة النقل المباشرة .

ثانياً: التوصيات

وفي نهاية المطاف لا بد من تقديم بعض التوصيات (المقترحات) عسى أن يأخذ بها المختصون في مجال النقل المتعاقب بكافة صورته :



١- يخلو قانون النقل العراقي من أي نص يحدد المبالغ التي يحق للناقل الذي دفع التعويض دون أن يكون هو المسؤول النهائي عنه أو صاحب المصلحة في دفعه أن يطالب بها عند رجوعه على الناقلين الآخرين لذا نقترح وضماناً لحق هذا الناقل وحتى لا يتحول دفعه للتعويض إلى إثراء على حسابه لمصلحة الناقلين الآخرين. أن تشمل هذه المبالغ على ما يلي :-

أ - مبلغ التعويض الذي يدفعه الناقل .

ب- التكاليف والأتعاب التي يتحملها بسبب الدفع .

٢- لم يبين المشرع العراقي كيفية الرجوع فيما بين الناقلين المتعاقبين أو الناقلين الذين يتم الرجوع عليهم في حالة ما إذا كانت المرحلة التي حصل خلالها الضرر معلومة. لذا نقترح تعديل الفقرة (ثانياً) من المادة (٥٦) من قانون النقل النافذ بعد مراعاة اقتراحنا السابق بشمول المبالغ التي يتم الرجوع بها فيما بين الناقلين لمبلغ التعويض الذي دفعه الناقل والتكاليف والأتعاب التي يتحملها بسبب الدفع. لتصبح كالآتي:- " لمن دفع التعويض من الناقلين أو طُلب به رسمياً عن أفعال غير مسؤول عنها أن يرجع على الناقل الذي تقدمه مباشرة أو على الناقل المتوسط الذي حصل الضرر في مرحلة النقل الخاصة به ، بمبلغ التعويض الذي دفعه والتكاليف والأتعاب التي تحملها بسبب الدفع ، فإذا تعذر تحديد تلك المرحلة كان له أن يرجع على الناقلين الآخرين بنسبة ما يستحق كل منهم من أجره النقل وتوزع حصة المعسر منهم على الآخرين بالنسبة ذاتها " .

٣- نأمل من المشرع العراقي النص على شمول حكم التقادم الوارد في المادة (٩٠) من قانون النقل ، للنقل المتعاقب للأشخاص إضافة إلى شمولها للنقل المتعاقب للبضائع.

٤- نقترح أن يقرر المشرع العراقي وبنص صريح في قانون النقل، امتيازاً للناقل الأخير على البضاعة المنقولة وملحقاتها لاستيفاء أجره النقل وكافة المبالغ المستحقة له ولمن يسبقه من الناقلين، لاسيما وإن دين الأجرة يعد عنصراً جوهرياً في عقد النقل ، وتماشياً مع الاتجاه التشريعي السائد بهذا الصدد، وبذلك يمكن تعديل المادة (٥٨) من القانون المذكور لتصبح كالآتي:

" يكون الناقل الأخير مسؤولاً تجاه الناقلين السابقين له عن مطالبة المرسل إليه بالمبالغ المستحقة بسبب النقل، وله حق تحصيلها بالنيابة عنهم واتخاذ الإجراءات القانونية لاستيفائها بما في ذلك حق حبس الشيء محل النقل أو الامتياز على ثمنه. وذلك دون المساس بحقه في دعوى الرجوع على المرسل إليه " .

٥- قد يوضع الناقل الأول عند رجوعه على غيره من الناقلين المتعاقبين بعد تعويض أصحاب الحق ودياً في وضع حرج . إذ من الممكن في هذه الحالة أن يدعي الناقلون أن الناقل الأول قد قام بتعويض أصحاب الحق بدون وجه حق، أما لأنه لم يدفع بدفع كان من الممكن أن يدفع به الناقلون ، أو لأن الضرر الذي يقيم عليه أصحاب الحق دعواهم ليس له مبرر لذا نقترح على الناقل الأول لكي يتقاضي مثل هذه الدفع غير مقبولة الأخذ بحل مؤقت ، يتمثل بإقامة دعوى ضد الناقلين المتعاقبين له تسمى "بدعوى إثبات حالة " action declaratoire وذلك بدون المطالبة بأية مبالغ ، وتعتبر هذه الدعوى بمثابة تصريح فقط بمسؤولية الناقلين يجبرهم على التعويض في حالة إقامة صاحب الحق دعوى ضد الناقل الأول . وبذلك عندما يدفع الأخير لصاحب الحق فهو يضمن بذلك عند رجوعه ضد الناقلين المتعاقبين، بأن هذا الأخير لن يدفع بإحدى الدفع المذكورة أعلاه.

٦- جاءت المادة (٩٠) من قانون النقل العراقي خالية من الإشارة إلى الأثر المترتب على انقضاء مدة السنتين بالنسبة لتقادم رجوع الناقلين فيما بينهم أو إذا ما قام أحدهم بدفع التعويض اختياراً أو المطالبة به رسمياً قبل انقضاء تلك المدة. لذا نأمل من المشرع العراقي تعديل نص المادة (٩٠) من القانون، أنف الذكر، بعد مراعاة اقتراحنا السابق بشمول حكم التقادم الوارد فيها للنقل المتعاقب للأشخاص فضلاً عن الأشياء ليصبح كالتالي :- "تتقادم دعوى رجوع الناقلين المتعاقبين في النقل المتعاقب للأشخاص والأشياء، على بعضهم البعض وفقاً لأحكام هذا القانون بتسعين يوماً من تاريخ المطالبة بالتعويض رسمياً أو من تاريخ الوفاء به، وإن انقضت مدة التقادم المنصوص عليها في المواد السابقة " .



الهوامش.

- ١- انظر د. إبراهيم مكي، نظام النقل بأوعية الشحن (الحاويات)، دار القيس، الكويت، ١٩٧٥، ج ٢، ص ٨٤، كذلك أنظر د. محمود سمير الشرقاوي، القانون البحري، دار النهضة العربية، القاهرة، ط ٤، ١٩٩٣، ص ٣٩، كذلك، د. محمود مختار بريري، قانون الطيران وقت السلم، دار الفكر العربي، الإسكندرية، ١٩٧٧، ص ٦١٥.
- ٢- انظر نص المادة (٥٦) فقرة (أولاً) من قانون النقل العراقي.
- ٣- انظر نص المادة (١٨١) فقرة (ثانياً) من قانون التجارة الليبي، كذلك المادة (٢٥٢) فقرة (ثانياً) من قانون التجارة المصري، م (٥٠) قانون تجارة جزائري، م (١٤٤) فقرة (ثالثاً) قانون تجارة سوري.
- ٤- تنص المادة (٣٧) من اتفاقية مونتريال للنقل الجوي لعام ١٩٩٩ على انه " ليس في أحكام هذه الاتفاقية ما يؤثر بأي صورة على ما قد يكون أو لا يكون للشخص المسؤول عن الضرر وفقاً لأحكامها من حق في الرجوع على أي شخص آخر" كما تنص المادة (٤٨) من الاتفاقية ذاتها على انه لا يجوز تفسير أي نص " على نحو يمس الحق والالتزامات القائمة بين الناقلين بما في ذلك أي حق في الرجوع أو التعويض " للمزيد من التفصيل انظر د. عبد الفضيل محمد احمد، القانون الخاص الجوي، دار النهضة العربية، القاهرة، ٢٠٠٧، ص ٣٣٣.
- ٥- انظر ما يقابلها نص المادة (٢٥٢) فقرة (ثانياً) من قانون التجارة المصري، كذلك م (١٨١) فقرة (ثانياً) من قانون التجارة الليبي، و م (٥٠) قانون تجارة جزائري، و م (١٤٤) فقرة (ثالثاً) قانون تجارة سوري.
- ٦- انظر د. جلال محمد إبراهيم، الرجوع بين المسؤولين المتعددين (دراسة مقارنة)، دار النهضة العربية، القاهرة، ٢٠١١، ص ١٥٧.
- ٧- انظر د. حمد الله محمد حمد الله، القانون البحري، دار النهضة العربية، القاهرة، بدون سنة طبع، ص ٢٥٧.
- ٨- انظر إدوار غالي الذهبي، تضامن المسؤولين عن العمل الضار في التزامهم بالتعويض، مجموعة أبحاث قانونية، دار النهضة العربية، القاهرة، ط ١، ص ٦٦٦.
- ٩- انظر ما يقابلها نص المادة (١١٧) من قانون المرافعات المصري.
- ١٠- انظر نص المادة (٦٩) فقرة (٤) من قانون المرافعات المدنية العراقي بقولها: " للمحكمة أن تدعو أي شخص للاستيضاح منه عما يلزم لحسم الدعوى". كذلك انظر ما يقابلها م (١١٨) من قانون المرافعات المصري المذكور آنفاً.
- ١١- انظر نص المادة (٦٩) فقرة (١) من قانون المرافعات المدنية العراقي بقولها: " لكل ذي مصلحة أن يطلب دخوله في الدعوى شخصاً ثالثاً منضماً لأحد طرفيها أو طالباً الحكم لنفسه فيها، إذا كانت له علاقة بالدعوى أو تربطه بأحد الخصوم رابطة تضامن أو التزام لا يقبل التجزئة أو كان يضار بالحكم فيها".
- ١٢- انظر د. إبراهيم المنجي، دعوى الرجوع، منشأة المعارف، الإسكندرية، ٢٠٠١، ص ٧٥.
- ١٣- انظر نص المادة (٣٤٤) فقرة (ثانياً) من قانون التجارة العراقي القديم رقم (٦٠) لسنة ١٩٤٣.
- ١٤- لمزيد من التفصيل انظر د. حافظ محمد إبراهيم، مصدر سابق، ص ٤٠٤، كذلك أنظر د. طالب حسن موسى، العقود التجارية في قانون التجارة العراقي الجديد، مصدر سابق، ص ٣٦.
- ١٥- انظر نص المادة (١٠٨) قانون التجارة الفرنسي لعام ١٨٠٧.
- ١٦- انظر نص المادة (٣٢) فقرة (ثانياً) من قانون التجارة البحري الفرنسي.
- ١٧- انظر نص المادة (٣) فقرة (سادساً مكرراً) من بروتوكول تعديل اتفاقية بروكسل لعام ١٩٦٨، وتخلو اتفاقية بروكسل لعام ١٩٢٤ من نص مماثل.
- ١٨- انظر نص المادة (٢٠) فقرة (خامساً) من اتفاقية هامبورغ لنقل البضائع بحراً.
- ١٩- انظر نص المادة (٤٧) من اتفاقية CMR. وذلك إختصاراً لـ



Convention of the Contract for the enter national carriage of goods by Road. (بالإنجليزية)
Convention de Genève relative aux contractor de transports de merchandised (بالفرنسية)
par route.

٢٠- انظر نص المادة (٢٩) من اتفاقية وارسو لعام ١٩٢٩.

٢١- انظر Rene Rodier ,Traite General De Droit Maritime, T3,op.cit,p192,n985.

٢٢- انظر نص المادة (٩٠) قانون نقل عراقي ، ويقابلها نص المادة (٢٥٤)فقرة(ثانياً) من قانون التجارة المصري و م(٦١) الخاصة بنقل البضائع و م(٧٤) الخاصة بنقل الأشخاص قانون تجارة جزائري، م(١٠٨)فقرة(٤) قانون تجارة فرنسي، في حين لم يتضمن قانون التجارة الليبي نصاً خاصاً بتقادم دعوى الرجوع بين الناقلين المتعاقبين .

٢٣- انظر نص المادة (٢٠) فقرة (خامساً) من اتفاقية هامبورغ . تقابلها نص المادة (٢٤٤) فقرة (ثالثاً) قانون التجارة البحرية مصري.

٢٤- انظر د. محمد عبد الفتاح ترك، عقد النقل البحري ، دارالجامعة الجديدة ، الإسكندرية ٢٠٠٥، ص ٤٠٤- ٤٠٥ .
٢٥- انظر

Jean Hemard et Jean Escarra ,Traite Theorique et pratique De Droit Commercail, Les
. Contrat Commercaux Le Mandat Commercail,LesTransport,op.cit,p192,n985.

٢٦- انظر نص المادة (٣٩) من قانون النقل العراقي.

٢٧- تعرف دعوى إثبات الحالة بكونها الدعوى التي يقيمها الشخص للمطالبة في مواجهة أصحاب الشأن – بإثبات واقعة يخشى من ضياع معالمها ويحتمل أن تكون محل نزاع مستقبل أمام القضاء ، وهي دعوى أصلية وقائية من دعاوى الأدلة مع ملاحظة إن المطلوب هنا ليس تأكيد دليل قائم أو نفيه ، وإنما إنشاء دليل جديد . للمزيد من التفصيل عن هذه الدعوى انظر د. نبيل إسماعيل عمر ، د. أحمد خليل ، د. أحمد هندي، قانون المرافعات المدنية والتجارية ، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، ١٩٩٨، ص ١٩٥ .

٢٨- تقضي محكمة النقض الفرنسية بأنه "في حالة وجود سند شحن مباشر يغطي النقل بأكمله منذ لحظة الاستلام حتى لحظة التسليم فإن الناقل البحري يفقد صفته كناقل في ميناء الوصول ليصبح وكيلاً بالعمولة للنقل منذ اللحظة التي يعهد فيها إلى الناقل البري بتوصيل البضائع إلى المرسل إليه".

Case:237 DMF , 3-5-1971.

نقلاً عن

Michel Pourcelet,Le Transport Maritime sous Connaissement, paris,1972,p22,n19.

٢٩- انظر

Cass : 20 -4- 1929 ,B. T. 1929, p57.

Cass: 11-4- 1958 B . T . 1958 , P 134.

Cass: 4-11-1977,B.t.1978,p 13.

Cass:4 -5-1982 , B . T . 1982 , P . 332.

نقلاً عن د.سوزان علي حسن، الإطار القانوني للوكالة بالعمولة للنقل، دارالجامعة الجديدة، الإسكندرية، ٢٠٠٣، ص ٢٢٢
٣٠- انظر

Cass : 12-1 -1988 , B . T . 1988 , P 178.

Cass: 13 -11- 1990 B . T . 1991 ,P .46.

نقلاً عن د. سوزان علي حسن ، مسؤولية متعهد النقل متعدد الوسائط ، دار الجامعة الجديدة ، الإسكندرية
٢٠٠٣، ص ٣٢-٣٣ .



٣١- انظر

Cass: Paris 31-1-1989 . B . T . 1989 , P . 310 .

Cass:15-6-1984,B.T.1989.P545.

نقلاً عن د. سوزان علي حسن، الإطار القانوني للوكالة بالعمولة للنقل، مصدر سابق، ص ٢٢٢.

٣٢- انظر قرار نقض مدني ١٩٧٦/٥/٣، مجموعة أحكام النقص المصرية، السنة ٢٧، رقم ٢٠٢، ص ١٠٥٩.

WWW. Shaimaa .atalla.com.

منشور على شبكة الانترنت الموقع الآتي:

٣٣- انظر ما يقابلها المادة (٢٥٢) فقرة (ثانياً) قانون التجارة المصري(مطابق) ، كذلك م(١٤٤)فقرة(٣)من قانون التجارة السوري بقولها : "لناقل الذي قام بتعويض الضرر حق الرجوع على كل واحد من الناقلين الآخرين...". ، كذلك م(٥٠) قانون التجارة الجزائري ، في حين جاءت بعض المواد القانونية في التشريعات الأخرى بعبارات مطلقة مما يدع مجالاً للشك بضرورة تطلب ذلك القيد فيها ومنها المادة (١٨١) فقرة (ثانياً) من قانون التجارة الليبي بقولها: " والناقل المطالب بفعل الغير يجوز له أن يرجع على الناقلين الآخرين سواء فرادى أو جملة". إذ كما يمكن لهذه المطالبة أن تكون قضائية فأنها تكون ودية أيضاً والمطالبة الأخيرة كما يترتب عليها دفع التعويض فقد يترتب عليها عدم دفعه .

٣٤- يرى جانب من الفقه طبقاً للقواعد العامة في الرجوع بين المدينين المتضامنين أنه "يجوز للمدين أن يتفق مع الدائن على أن يدفع له حصته في الدين أو جزءاً منها ، وفي هذه الحالة لا يرجع المدين الذي اقتصر على دفع حصته أو على دفع جزء منها بشئ على المدينين الآخرين ، ويرجع الدائن على هؤلاء بالباقي من الدين بعد أن يستنزل مادفعه له المدين . أما إذا دفع المدين أكثر من حصته ، فله الرجوع على المدينين الآخرين بما دفعه زائداً على هذه الحصة . ويساهم هؤلاء في ذلك كل بنسبة حصته في الدين ، ويرجع الدائن عليهم بما بقي من الدين بعد أن يستنزل كل مادفعه المدين له . فذلك أقرب الى المألوف في التعامل ، وأيسر في تصفية العلاقات المختلفة ما بين المدينين المتضامنين". وإلى هذا الرأي ذهبت محكمة النقض المصرية إذ قضت بأنه "يشترط لرجوع المدين المتضامن على المدين المتضامن معه أن يكون وفي أكثر من نصيبه في الدين ...". انظر نقص مدني ١٩٥٢/٣/٦ ، مجموعة أحكام النقض ٢ ، رقم ١٠٠ ، ص ٥٨٥. نقلاً عن د. عبد الرزاق السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني، أوصاف الإلتزام والحوالة، مصدر سابق، ص ٤٠٧-٤٠٨. وعلى هذا الرأي أيضاً نص المشرع العراقي في المادة (٣٢٤) فقرة (١) من القانون المدني بقولها: "لمن قضى الدين من المدينين المتضامنين الرجوع على الباقيين بما دفعه زائداً على ما هو واجب عليه".

٣٥- انظر نص المادة (١٠٨) فقرة (ثانياً) من قانون التجارة الفرنسي.

٣٦- انظر نص المادة (٩٠) قانون نقل عراقي ، ويقابلها نص المادة (٢٥٤) فقرة (ثانياً) من قانون التجارة المصري .

٣٧- انظر المادة (٥٦) من قانون النقل العراقي إذ تنص على أنه "أولاً - إذا تولى نقل الشئ عدة ناقلين على التعاقب تنفيذاً لعقد نقل واحد يكون للمرسل الرجوع على الناقل الأول والمرسل إليه الرجوع على الناقل الأخير ولكليهما أن يرجعا أيضاً على الناقل الذي حدث الهلاك أو التلف أو التأخير في مرحلة نقله ، ويكون هؤلاء الناقلون مسؤولين بالتضامن تجاه المرسل والمرسل إليه. ثانياً - لمن دفع التعويض من الناقلين المتعاقبين أو طوبى به رسمياً أن يرجع على الناقلين الآخرين بنسبة ما يستحق كل منهم من أجرة النقل وتوزع حصة المعسر منهم على الآخرين بالنسبة ذاتها".

٣٨- انظر نص المادة (٣٣٥) فقرة (٢) من القانون المدني العراقي، ويقابلها نص المادة (٢٩٩) قانون مدني مصري.

٣٩- انظر نص المادة (١٨١) قانون تجارة ليبي إذ تقول "إذا تبين أن الضرر قد حدث أثناء السير في طريق أحد الناقلين فيكون هذا مسؤولاً بالتعويض عن الضرر الكامل ...". ولا نظير لهذا النص في قانون النقل العراقي .



- ٤٠ - انظر د. علي حسن يونس ، العقود التجارية ، دار الفكر العربي ، القاهرة ، بدون سنة طبع ، ص ٢٦٥ ، كذلك انظر د. زيدان كاظم عباس ، التحديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري طبقاً لقواعد لاهاي ، بحث منشور في مجلة القانون المقارن، العدد ٣ ، دار الطبع والنشر الأهلية ، ١٩٧٣ ، ص ٢٣٧ .
- ٤١ - انظر نص المادة (٤٩) قانون النقل العراقي .
- ٤٢ - انظر ما يقابلها نص (٢٥٢) قانون تجاري مصري فقرة (ثانياً) ، كذلك م (٤٥٤) قانون تجاري كويتي ، كذلك م (٣٧) من اتفاقية النقل البري CMR إذ تنص على إنه ((إذا تعذر تحديد مرحلة النقل يلتزم جميع الناقلين بدفع تعويض نسبي يتناسب مع أجور النقل المستحقة لكل منهم)) .
- ٤٣ - انظر د. أكرم ياملكي ، العقود التجارية ، مطبعة العاني، بغداد، ١٩٧٢ ، ص ٢٧ .
- ٤٤ - انظر د. عبد جمعة موسى ، عقد النقل البري للبضائع ، مصدر سابق ، ص ٦٠ .
- ٤٥ - انظر نص المادة (٥٦) فقرة (ثالثاً) من قانون النقل العراقي ، كذلك م (٢٥٢) فقرة (ثالثاً) قانون التجارة المصري .
- ٤٦ - انظر د. محمد حسين إسماعيل ، القانون التجاري الأردني ، دار عمار للنشر والتوزيع ، عمان ، ١٩٨٥ ، ص ٣١٥ .
- ٤٧ - انظر كذلك ما يقابلها المادة (١٨١) من قانون التجارة الليبي إذ تنص على " وفي خلاف ذلك يكون جميع الناقلين مسؤولين بالتعويض أقساطاً متناسبة مع مجال كل منهم باستثناء الناقلين الذين يثبتون إن الضرر لم يحصل على خطوطهم " .
- ٤٨ - انظر نص المادة (١٠٨) من قانون التجارة الفرنسي، لمزيد من التفصيل عن ذلك انظر Rene Rodier, Traite General De Droit Maritime , T2 ,op . cit ,p215,n1005.
- Georges Ripert et R.Roplot, Traite De Droit Commercail ,T2, op. cit ,p1104.
- ٤٩ - انظر نص المادة (١٧٠٠) من القانون المدني الايطالي ، لمزيد من التفصيل عن ذلك انظر Jean Hemard et Jean Escarra ,Traite Theorique et pratique De Droit Commercail, Les Contrat Commercaux Le Mandat Commercail, Les Transport op.cit,p300,n936.
- ٥٠ - انظر نص المادة (٤٨) من اتفاقية النقل الدولية للسكك الحديدية CIM ، لمزيد من التفصيل عن ذلك انظر د. عبد جمعة موسى ، عقد النقل البري للبضائع ، مصدر سابق ، ص ١٧٣ . كذلك انظر George Ripert, Traite Elementaire de droit commercial , op .cit , p .914. n 2472.
- ٥١ - انظر ما يقابلها نص المادة (٢٥٢) فقرة (ثانياً) قانون تجارة مصري ، كذلك م (٤٥٤) قانون تجارة كويتي. وانظر خلافاً لذلك نص المادة (٥٠) قانون التجارة الجزائري إذ تنص على " ... ويجب توزيع الحصص المطلوبة مع المعسرین منهم على الجميع مع مراعاة نفس النسبة" أي المسافة التي قطعها و. م(١٤٤) فقرة (ثالثاً) من قانون التجارة السوري.
- ٥٢ - لمزيد من التفصيل عن ذلك انظر د. حسن علي الذنون ، شرح القانون المدني العراقي ، أحكام الالتزام ، العاتك لصناعة الكتاب ، القاهرة ، ط ٢ ، ٢٠٠٧ ، ص ١٩٩ .
- ٥٣ - انظر د. عبد الرزاق السنهوري ، الوسيط في شرح القانون المدني ، نظرية الالتزام بوجه عام، ج ٣ ، المجلد الأول ، دار النهضة العربية، القاهرة ، ١٩٨٣ ، ص ٤١٦ .
- ٥٤ - انظر د. محمود عبد الرحمن محمد، الحلول الشخصي، دار النهضة العربية، القاهرة، بدون سنة طبع، ص ٢٢ .
- ٥٥ - انظر نقض سوري ، قرار ١٣٥ / أساس / ١٢٢ / في ١٧ / ٦ / ٢٠٠١ إذ جاء فيه "إذا أُلزم الناقل الضامن بالدفع عن هلاك أو ضرر تقع مسؤوليتهما على ناقل غيره فله أن يمارس حقوق المضمون الذي عوضه وأن يرفع دعاويه" منشور لدى المحامي عبد القادر الألويسي ، مجموعة أحكام النقض في القضايا التجارية - القسم الثاني ، المكتبة القانونية ، دمشق ، ٢٠٠٣ ، ص ٢٣٧ .



٥٦- انظر نص المادة (٣٧٩) قانون المدني العراقي التي تنص على " إذا دفع الدين شخص غير مدين حل الدافع محل الدائن بحكم القانون في الأحوال الآتية :- أ- إذا كان ملتزماً بالدين مع المدين أو ملزماً بوفائه عنه " يقابلها نص المادة (٣٢٦) من القانون المدني المصري ، كذلك نص المادة (١٢٥١) من القانون المدني الفرنسي إذ تنص في الفقرة (الثالثة) منها على:

Art 1251c . civ fr :

"3. Auprofit de celui qui , etant tenu avec d'autres ou pour d'autres au payment de ladette , avoit interet de l'acquitter " .

٥٧ - د. جلال محمد إبراهيم ، مصدر سابق ، ص ١٣٨ .
٥٨ - انظر د. سليمان مرقس ، الوافي في شرح القانون المدني ، أحكام الالتزام ، بدون مكان طبع ، ط ٢ ، ١٩٩٢ ، ص ٧٦٠ .

٥٩ - انظر د. عبد الرزاق السنهوري ، الوسيط في شرح القانون المدني ، نظرية الالتزام بوجه عام ، ج ٣ ، مصدر سابق ، ص ٤١٠ ، كذلك انظر د. إبراهيم المنجي ، مصدر سابق ، ص ١٢٦ .

٦٠ - انظر نص المادة (٣٨١) من القانون المدني العراقي إذ تقول " من حل قانوناً أو إتفاقاً محل الدائن كان له حقه بما لهذا الحق من خصائص وما يلحقه من توابع وما يكفله من تأمينات وما يرد عليه من دفع ، ويكون هذا الحل بالقدر الذي أداه من حل محل الدائن " ويقابلها نص المادة (٣٢٩) قانون مدني مصري .

٦١ - انظر د. جلال محمد إبراهيم ، مصدر سابق ، ص ١٦٠ .

٦٢ - انظر د. جلال محمد إبراهيم ، المصدر السابق ، ص ١٦٥ .

٦٣ - يرى الفقيه الفرنسي جوسران خلافاً لذلك أنّ انقسام الدين على المدينين المتضامنين (الناقلين) في علاقتهم بعضهم ببعض لا يفسر بالرغبة في تجنب سلسلة من دعاوى الرجوع التي لا مبرر لها ، فسواء عنده أن يرجع المدين الموفي (الناقل) بكل الدين على المدين الثاني (الناقل الثاني) بكل الدين بعد استنزال حصته وهكذا ، وهي دعاوى رجوع ثلاث، أو أن يرجع المدين الأول (الناقل الأول) على كل من المدينين الثلاثة الآخرين (الناقلين) بحصته في الدين ، وهذه أيضاً دعاوى رجوع ثلاث، فإنّ عدد دعاوى الرجوع واحد في الحالتين. ويفسر جوسران انقسام الدين بأنّ التضامن ينقضي بمجرد استيفاء صاحب الحق الدائن حقه، فينقسم الدين بانقضاء التضامن بعد أنّ أصبح الأمر مقتصرًا على علاقة المدينين (الناقلين) بعضهم ببعض فإذا حلّ المدين الموفي (الناقل) محل صاحب الحق الدائن ، حلّ في دين منقسم ، فلا يرجع على أي مدين آخر (ناقل) إلا بمقدار حصته في الدين. هذا الرأي نقلاً عن د. عبد الرزاق السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني ، أوصاف الالتزام و الحوالة ، مصدر سابق ، ص ٤١٢ .

٦٤ - انظر نص المادة (٣٣٤) قانون مدني عراقي إذ تقول " لمن قضى الدين من المدينين المتضامنين الرجوع على الباقيين بما دفعه زائداً على ما هو واجب عليه بقدر حصته " ويقابلها نص المادة (٣٢٤) من القانون المدني المصري " إذا قام الغير بوفاء الدين كان له حق الرجوع على المدين بقدر ما دفعه " .

٦٥ - انظر نص المادة (٥٦) فقرة (ثانياً) من قانون النقل العراقي .

٦٦ - انظر في هذا التأسيس د. أنور سلطان و د. جلال ألعدي ، رابطة الالتزام ، بدون مكان طبع ، ١٩٦٨ ، ص ٥٣٧ .

٦٧ - انظر Raynaud, Lanature de l'obligation des Counters d'un damage, 1981 , P 322 .
نقلاً عن د. محمد جاد محمد جاد ، أحكام الالتزام التضامني والتضاممي ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، ٢٠٠٣ ، ص ٢٧١ . كذلك انظر

Vincent(Jean) L, extension en jurisprudens de la notion de solidarite passive . , R.T.D.C., 1939, p601



نقلاً عن د. جلال محمد إبراهيم ، مصدر سابق ، ص ١٨٣ .
٦٨- انظر

Demolompo(C),traite de contrats en general.tom troisieme,Paris,1970,P.304.

نقلاً عن د. جلال محمد إبراهيم ، المصدر السابق ، ص ١٨٣ .

٦٩ - لمزيد من التفصيل عن الفضالة انظر د. سليمان مرقس، الوافي في شرح القانون المدني ، ج٢ في الالتزامات ، المجلد ٣ ، ط٣ ، القاهرة ، ١٩٩٠ ، ص ٢٤٤

٧٠ - انظر نقض مصري ٥٨٠ / ١٩٧٩ / الطعن رقم ٨٧١ / لسنة ٤٣ قضائية نقلاً عن د. إبراهيم المنجي ، مصدر سابق ، ص ٦٨ . إذ جاء فيه ((يستطيع المدين الرجوع على غيره من المدينين بالدعوى الشخصية المنصوص عليها في المادة (٣٢٤) من القانون المدني والتي تقضي بأنه" إذا قام الغير بوفاء الدين كان له حق الرجوع على المدين بقدر ما دفعه "وسواء أكان أساسها الإثراء بلا سبب أو الفضالة)) .

٧١- انظر نص المادة (٩٤١) من القانون المدني العراقي حيث يعطي المشرع للمدين الموفي الرجوع بالدعوى الشخصية استناداً إلى دعوى الوكالة ، أما بالنسبة إلى الفضالة فلم يأخذ بها المشرع العراقي ، ويقابلها نص المادة (٧١٠) قانون مدني مصري .

٧٢ - انظر د.حسن علي الذنون ، مصدر سابق، ص ١٩٩ ، كذلك انظر د.أحمد شوقي محمد عبد الرحمن ، النظرية العامة للالتزام ، أحكام الالتزام في الفقه وقضاء النقض ، منشأة المعارف ، الإسكندرية ، ٢٠٠٨ ، ص ٢٠٨ .

٧٣- كانت المدة في ظل قانون التجارة الملغى رقم ١٤٩ لسنة ١٩٧٠ ستين يوماً إذ تنص المادة (٢٨٩) فقرة) ثانياً) على "الأ تسمع دعوى الناقل في الرجوع على الناقلين المتعاقبين طبقاً للفقرة ثانياً من المادة ٢٨٦ بمرور ستين يوماً من تاريخ وفاء التعويض أو من تاريخ المطالبة به رسمياً" للمزيد من التفصيل عن ذلك انظر د. طالب حسن موسى، العقود التجارية في قانون التجارة العراقي الجديد ، مصدر سابق ، ص ٧٦ .

٧٤- يرى جانب من الفقه إن هناك خطأ مادي في هذه الفقرات إذ ورد النص (... من يوم رفع الدعوى على المكفول "في حين إن الصحيح أن يكون من يوم الحكم على الضامن. انظر في ذلك د. سمير جميل حسين الفتلاوي ،العقود التجارية الجزائرية ، مصدر سابق ، ص ٢٧٨ .

٧٥- انظر نص المادة (٣٢) فقرة (ثالثاً) من قانون التجارة البحري الفرنسي .

٧٦- انظر Gorge Ripert, Traite Elementaire De Droi Commercial,op.cit ,p 2718,N2735.

٧٧- انظر في ذلك د. عبد جمعه موسى ، عقد النقل البري للبضائع، مصدر سابق ، ص ٢١٣ .

٧٨- انظر Cass: Rouen 12-3-1987,B.t.1987, P.314.

نقلاً عن د. سوزان علي حسن ، مسؤولية متعهد النقل متعدد الوسائط، مصدر سابق ، ص ٣٤ .

٧٩- انظر نص المادة (٣٢) فقرة (ثالثاً) من قانون التجارة البحري الفرنسي .

٨٠- إذا كان الضرر قد حصل للبضاعة أثناء وجودها في حراسته .

٨١- انظر د. عدلي أمير خالد، عقد النقل البحري ، منشأة المعارف ، الإسكندرية، ١٩٩٧، ص ١٥٤ كذلك د. محمد كمال حمدي، مسؤولية الناقل البحري للبضائع ، منشأة المعارف ، الإسكندرية ، ١٩٩٥، ص ٢٤١-٢٤٢ ، كذلك د. محمود سمير الشرقاوي، القانون البحري ، ط٤ ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، ١٩٩٣، ص ٣٩٢ . د. هاني دويدار ، الوجيز في القانون البحري ، دار الجامعة الجديد، الإسكندرية ، ١٩٩٣، ص ٢٠٣ ، د. علي جمال الدين عوض ، النقل البحري للبضائع ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، ١٩٩٢ ، ص ٥٧٤ ، كذلك د. حمد الله محمد حمد الله ، مصدر سابق ، ص ٢٦٠ .

٨٢- انظر نص المادة (١٤٩) فقرة (ثانياً) من قانون التجارة السوري.

٨٣- انظر نص المادة (١٥٣) فقرة (ثالثاً) من قانون التجارة السوري، أنف الذكر.



٨٤- ويقابلها نص المادة (٢٥٤) فقرة (ثانياً) من قانون التجارة المصري بقولها "كما تتقدم دعوى الناقل في الرجوع على الناقلين المتعاقبين وفقاً للفقرة (الثانية) من المادة (٢٥٢) من هذا القانون بمضي تسعين يوماً من تاريخ الوفاء بالتعويض أو من تاريخ مطالبته رسمياً". (مطابق).

٨٥- انظر د. سوزان علي حسن، مسؤولية متعهد النقل متعدد الوسائط، مصدر سابق، ص ٣٧.

٨٦- انظر نص المادة (١٦٨) قانون تجارة بحرية بحريني والتي تقول "تنقضي في كل الأحوال جميع الحقوق الناشئة عن عقد النقل البحري، بمضي سنة من تاريخ تسليم البضائع أو من التاريخ الذي كان يجب تسليمها فيه، وفي حالة استرداد ما دفع بغير وجه حق تبدأ المدة من يوم نشوء الحق في الاسترداد". كذلك انظر ما يقابلها نص المادة (١٦٧) من قانون التجارة البحرية القطري (مطابق).

٨٧- انظر د. أحمد حسني، التعليق على نصوص اتفاقية هامبورغ، التعليق على نصوص اتفاقية هامبورغ، منشأة المعارف، الإسكندرية، ١٩٩٨، ص ١٩٩. كذلك انظر د. عاطف محمد الفقي، النقل البحري للبضائع، دار النهضة العربية، القاهرة، ٢٠٠٨، ص ٢١٢.

٨٨- انظر د. إيمان فتحي حسن الجميل، تقادم الدعوى في عقد النقل البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، ٢٠٠٩، ص ١٤١.

٨٩- تسمى ورقة الضمان بالفرنسية (Lettre de garantie) وبالإنجليزية (Lettere of indemnity)، وهي عبارة عن ورقة يقدمها الشاحن للناقل الأول يذكر فيها التحفظات التي كان الناقل يريد وضعها في سند الشحن، إذا ما كان لديه شك حول صحة البيانات المقدمة من الشاحن، أو لعدم استطاعته التحقق من صحتها ليتفادى رجوع الشاحن عليه بموجب عقد الشحن الخالي من التحفظات إذا ما ظهر عند التسليم اختلاف البضاعة المسلمة عن البيانات المدرجة بالسند، كما يضمن له كافة النتائج التي تترتب على هذا الاختلاف بين البضاعة وبيانات السند إذا تعرض الناقل للمطالبة من قبل الغير بالتعويض. لمزيد من التفصيل انظر د. عزيز العكيلي، دور سند الشحن في تنفيذ عقد البيع سيف أو كاف، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٧١، ص ٥١٦ وما بعدها، كذلك د. محمد بهجت عبد الله قايد، العقود البحرية، دار النهضة العربية، القاهرة، ط ١، ١٩٩٦، ص ٦٢ وما بعدها، كذلك د. محمد عبد الفتاح ترك، مصدر سابق، ص ٣٣٠. كذلك انظر

Francis Sauvage, Le Transport Des Marchandises, paris, 1967, p37, n19.

G.hamonic, cours de droit commercial, paris, 1946, p117, n187.

ويطلق البعض على أوراق الضمان تسمية خطاب الضمان انظر د. علي البارودي، مبادئ القانون البحري، المكتب المصري الحديث، ١٩٧٠، ص ١٧٦. كذلك د. لطيف جبر كومانى، القانون البحري، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان-الأردن، ٢٠٠٣، ص ١٠١، في حين نعتقد بعدم دقة التسمية، أولاً لشيوع تسميتها بأوراق الضمان وثانياً تسميتها بخطاب الضمان قد يختلط مع خطاب الضمان الذي يعد من العمليات المصرفية التي تعبر عن كفالة المصرف لأحد عملائه، لمزيد من التفصيل عن ذلك انظر د. علي جمال الدين عوض، القانون البحري، المطبعة العالمية، القاهرة، ١٩٦٩، ص ٦٦٤. كذلك د. عادل علي المقدادي، القانون البحري، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان-الأردن، بدون سنة طبع، ص ١٠٧. تجدر الإشارة إلى أن الناقل الأخير يعد من أكثر الناقلين المتعاقبين تضرراً من ورقة الضمان هذه، ذلك لأنه ملزماً بتسليم البضائع إلى حامل السند بحالتها الموصوفة، دون أن يكون في استطاعته أن يحتج عليه بحالة البضاعة المذكورة في ورقة الضمان، وبالتالي فإذا كانت حالة البضاعة مخالفة للبيانات المدونة في سند الشحن المباشر، فإنه يكون مسؤولاً في مواجهة صاحب البضاعة وملزم بالتعويض عن الأضرار التي تلحق بها، إلا أنه في رجوعه على الناقلين الذين سبقوه سيواجه مشكلة إثبات مرحلة النقل التي وقع خلالها الضرر، وبما أنه لا توجد تحفظات على حالة البضائع في سند الشحن المباشر، فإن مثل هذا الإثبات يعد أمراً صعباً إن لم يكن مستحيلاً، وبالتالي يجد هذا الناقل نفسه المسؤول الوحيد عن الضرر لأن كل ناقل من الناقلين المتعاقبين مفترض فيه أنه تسلم البضاعة في حالة جيدة، لعدم تحفظه عليها في المراحل السابقة.



٩٠- ويسمى سند الشحن النظيف بالإنكليزية (Clean Bill of Lading) وبالفرنسية (clean connaissance) وهو عبارة عن سند لا يشتمل على تحفظات خاصة من قبل الناقل بحالة البضاعة وشكلها الظاهر . لمزيد من التفصيل انظر د. إبراهيم مكي ، دعوى المسؤولية ، دار القبس الكويت ، ١٩٧٣، ص ٣٥٦. د. أحمد غنيم، سند الشحن البحري في إطار الاعتماد المستندي دراسة لإشكالية نظام سند الشحن دراسة تطبيقية ، بدون مكان طبع ، ٢٠٠٣، ص ٣٥ وما بعدها كذلك انظر د. محمود سمير الشرفاوي ، القانون البحري ، مصدر سابق ، ص ٣٤٤ كذلك د. حمد الله محمد حمد الله ، مصدر سابق ، ص ٢٠٥ . كذلك انظر

John f Wilson , Garraiage of good by sea, 6 th editen,England , 2008. p122.

Rene Rodier et Jean Calais, Droit Maritime, assurances et ventes Maritimes, dalloz, paris, 1983, p501, n80.

91- Article (25-5) Hamburg

An action of indemnity by a person held liable may be instituted even after the expiration of the limitation period provided for in the preceding paragraphs if instituted within the time allowed by the law of the state where proceedings are instituted.

However, the time allowed shall not be less than 90 days commencing from the day when the person instituting such action for indemnity has settled the claim or has been served with process in the action against himself.

٩٢- انظر نص المادة (٩٠) من قانون النقل العراقي .

٩٣- انظر نص المادة (٢٤٤) فقرة (ثالثاً) من قانون التجارة البحرية المصري رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ .

٩٤- انظر د. محمد عبد الفتاح ترك ، عقد النقل البحري ، مصدر سابق ، ص ٤٠٤ .

٩٥- انظر نص المادة (١٤٩ - ثانياً) الخاصة بالنقل المتعاقب للأشياء و م (١٥٣ - ثانياً) الخاصة بالنقل المتعاقب للأشخاص من قانون التجارة السوري ، كذلك انظر نص المادة (١٠٨ - رابعاً) من قانون التجارة الفرنسي .

٩٦- انظر د. محسن شفيق ، الجديد في القواعد الدولية الخاصة بنقل البضائع بالبحر في اتفاقية هامبورغ ، دار السنة ، القاهرة ، ١٩٧٩ ، ص ١٦٠ . انظر كذلك د. سعيد يحيى ، مصدر سابق ، ص ٧٥ . كذلك د. فاروق ملش ، مصدر سابق ، ص ١ وما بعدها .

٩٧- انظر نص المادة (٣٧) من اتفاقية CIM وذلك إختصاراً لـ :

Convention concerning international carriage by Rail (cotif).

وقد خضعت هذه الاتفاقية لتعديلات عدة أهمها: الاتفاقية المعدلة المعروفة بإسم اتفاقية برن الموقعة عام ١٩٧٠ .

٩٨- انظر نص المادة (٤٧) من اتفاقية CMR وذلك إختصاراً لـ

Convention of the Contract for the enter national carriage of goods by Road .

وتختلف الاتفاقيتين من حيث نطاق تطبيق كلاً منهما ، ففي حين إن اتفاقية cim تشترط أن يتم النقل بأكمله على أرض دولة متعاقدة وأن يتم علاوة على ذلك على خطوط مودعة في المكتب المركزي للنقل بالسكك الحديدية ببرن octi إختصاراً لـ :

office central des transport internation aux par chemirs de fer de Berne.

تمد الاتفاقية CMR نطاق تطبيقها على كل نقل يتم بطريق البر لمجرد إنه يتم بحدود دولة أو بعدة حدود أو بمعنى آخر على كل نقل دولي يتم فيه استلام البضائع أو تسليمها في دولة متعاقدة .

٩٩- انظر نص المادة (٢٩) فقرة (١) من اتفاقية وارسو .



١٠٠- Cass: Tribuade com merce - Paris 12-6-1993, B.t. 1993, p. 522.
نقلاً عن د. سوزان علي حسن ،مسؤولية متعهد النقل متعدد الوسائط ،مصدر سابق ،ص ٣٧.

المصادر والمراجع.

أولاً: المصادر باللغة العربية

أ- الكتب القانونية

١. د. إبراهيم المنجي ،دعوى الرجوع ، منشأة المعارف، الإسكندرية ، ٢٠٠١.
٢. د. إبراهيم مكي ،دعوى المسؤولية ،دار القبس، الكويت ، ١٩٧٣.
٣. د.احمد شوقي عبد الرحمن ، النظرية العامة للالتزام ، أحكام الالتزام في الفقه وقضاء النقض ، منشأة المعارف ، الإسكندرية ، ٢٠٠٨ .
٤. د.أحمد غنيم، سند الشحن البحري في إطار الاعتماد المستندي دراسة لإشكالية نظام سند الشحن دراسة تطبيقية ، بدون مكان طبع، ٢٠٠٣.
٥. د.احمد محمود حسني، التعليق على نصوص اتفاقية هامبورغ، منشأة المعارف ، الإسكندرية، ١٩٩٨.
٦. د. أكرم ياملكي ، العقود التجارية ، مطبعة العاني، بغداد، ١٩٧٢.
٧. د. أنور سلطان و د. جلال العدوي ، رابطة الالتزام ، بدون مكان طبع ، ١٩٦٨.
٨. د. إيمان فتحي حسن الجميل ، تقادم الدعوى في عقد النقل البحري ،دار الجامعة الجديدة للنشر ،الإسكندرية ، ٢٠٠٩.
٩. د.جلال محمد إبراهيم ، الرجوع بين المسؤولين المتعددين (دراسة مقارنة) ، دار النهضة العربية، القاهرة ، ٢٠١١ ،
١٠. د.حسن علي الذنون ، شرح القانون المدني العراقي ، أحكام الالتزام ، العاتك لصناعة الكتاب ، القاهرة ، ط٢ ، ٢٠٠٧.
١١. د.حمد الله محمد حمد الله، القانون البحري ،دار النهضة العربية، القاهرة، بدون سنة طبع.
١٢. د.سعيد يحيى ،مسؤولية الناقل البحري ، منشأة المعارف، الإسكندرية، ١٩٨٦.
١٣. د.سليمان مرقس ، الوافي في شرح القانون المدني ، ج ٢ في الالتزامات ، المجلد ٣، ط٣، القاهرة، ١٩٩٠.
١٤. د.سليمان مرقس ، الوافي في شرح القانون المدني ، أحكام الالتزام ، بدون مكان طبع ، ط٢ ، ١٩٩٢.
١٥. د.سمير جميل الفتلاوي ،العقود التجارية الجزائرية، ديوان المطبوعات الجزائرية، الجزائر، ١٩٩٤ .
١٦. د.سوزان علي حسن ، مسؤولية متعهد النقل متعدد الوسائط ، دار الجامعة الجديدة ، الإسكندرية ، ٢٠٠٣.
١٧. د.سوزان علي حسن، الإطار القانوني للوكالة بالعمولة بالنقل، دار الجامعة الجديدة ، الإسكندرية ، ٢٠٠٣.
١٨. د. طالب حسن موسى، العقود التجارية في قانون التجارة العراقي، دار الحرية للطباعة ،بغداد، ط١، ١٩٧٣.
١٩. د.عاطف محمد الفقي ، النقل البحري للبضائع ،دار النهضة العربية ، القاهرة، ٢٠٠٨.
٢٠. د.عبد الرزاق السنهوري ، الوسيط في شرح القانون المدني ، نظرية الالتزام بوجه عام ، ج ٣ ، المجلد الأول ، دار النهضة العربية، القاهرة ، ١٩٨٣.
٢١. د.عبد الفضيل محمد احمد ، القانون الخاص الجوي ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، ٢٠٠٧.
٢٢. المحامي عبد القادر الألوسي ،مجموعة أحكام النقض في القضايا التجارية – القسم الثاني ، المكتبة القانونية ،دمشق ، ٢٠٠٣ .



٢٣. د. عبد جمعة موسى، عقد النقل البري للبضائع، دار الحرية للطباعة، بغداد، ١٩٩٤.
٢٤. د. عدلي أمير خالد، عقد النقل البحري، منشأة المعارف، الإسكندرية، ١٩٩٧.
٢٥. د. عزيز العكيلي، دور سند الشحن في تنفيذ عقد البيع سيف أو كاف، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٧١.
٢٦. د. علي جمال الدين عوض، النقل البحري للبضائع، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٩٢.
٢٧. د. علي حسن يونس، العقود التجارية، دار الفكر العربي، القاهرة، بدون سنة طبع.
٢٨. د. محسن شفيق، الجديد في القواعد الدولية الخاصة بنقل البضائع بالبحر في اتفاقية هامبورغ، دار السنة، القاهرة، ١٩٧٩.
٢٩. محمد بهجت عبد الله قايد، العقود البحرية، دار النهضة العربية، القاهرة، ط ١، ١٩٩٦.
٣٠. د. محمد جاد محمد جاد، أحكام الالتزام التضامني والتضاممي، دار النهضة العربية، القاهرة، ٢٠٠٣.
٣١. د. محمد حسين إسماعيل، القانون التجاري الأردني، دار عمار للنشر و التوزيع، عمان، ١٩٨٥.
٣٢. د. محمد عبد الفتاح ترك، عقد النقل البحري، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، ٢٠٠٥.
٣٣. د. محمد كمال حمدي، مسؤولية الناقل البحري للبضائع، منشأة المعارف، الإسكندرية، ١٩٩٥.
٣٤. د. محمود سمير الشرقاوي، القانون البحري، ط ٤، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٩٣.
٣٥. د. محمود عبد الرحمن محمد، الطول الشخصي، دار النهضة العربية، القاهرة، بدون سنة طبع.
٣٦. د. نبيل إسماعيل عمر، د. أحمد خليل، د. أحمد هندي، قانون المرافعات المدنية والتجارية، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، ١٩٩٨.
٣٧. د. هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، دار الجامعة الجديد، الإسكندرية، ١٩٩٣.

ب- البحوث والدراسات

- ١- د. ادوار غالي الذهبي، تضامن المسؤولين عن العمل الضار في التزامهم بالتعويض، مجموعة أبحاث قانونية، دار النهضة العربية، القاهرة، ط ١، ١٩٧٨.
- ٢- د. زيدان كاظم عباس، التحديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري طبقاً لقواعد لاهاي، بحث منشور في مجلة القانون المقارن، دار الطبع والنشر الأهلية، العدد ٣، ١٩٧٣.

ج- مواقع الانترنت

- ١- د. فاروق ملش، الحسنات والايجابيات القانونية في عقود نقل البضائع الدولي بالبحر لسنة ٢٠٠٩، مجلة أنباء النقل البحري العربية، العدد ١٨١، السنة ١٥، ٢٠٠٩، منشور على شبكة الانترنت الموقع الآتي:
www.marineindex.phpvol=181

د- الاتفاقيات الدولية

١. اتفاقية بروكسل بشأن توحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن لسنة ١٩٢٤ قواعد لاهاي (Hague).
٢. البروتوكول الخاص بتعديل معاهدة بروكسل بشأن توحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن لسنة ١٩٦٨ قواعد فسبي (Visby Rules).
٣. اتفاقية الأمم المتحدة بشأن نقل البضائع بحراً لسنة ١٩٧٨ قواعد هامبورج (Hamburg Rules).
٤. اتفاقية الأمم المتحدة للنقل الدولي متعدد الوسائط لسنة ١٩٨٠.



٥. اتفاقية الأمم المتحدة بشأن عقود نقل البضائع كليا أو جزئيا بطريق البحر لسنة ٢٠٠٨ قواعد روتردام (Rotterdam) Rules.
٦. اتفاقية عقد النقل البري للبضائع عام ١٩٥٦ (CMR).
٧. اتفاقية وارشو للنقل الجوي لعام ١٩٢٩ وبروتوكولات تعديلها في لاهاي عام ١٩٥٥ وفي غوادا لاجارا عام ١٩٦١ وفي مونتريال عام ١٩٩٩ .
٨. الاتفاقية الدولية للنقل بالسكك الحديدية (CIM) لعام ١٨٩٠ .
٩. اتفاقية أثينا الخاصة بنقل الركاب وأمتعتهم بحرا لعام ١٩٧٤ .

و- القوانين

١. القانون المدني العراقي رقم ٤٠ لسنة ١٩٥١ .
٢. قانون المرافعات المدنية العراقية رقم ٨٣ لسنة ١٩٦٩ .
٣. قانون التجارة الملغى رقم ١٤٩ لسنة ١٩٧٠ .
٤. قانون التجارة العراقية النافذ رقم ٣٠ لسنة ١٩٨٤ .
٥. قانون النقل العراقي رقم ٨٠ لسنة ١٩٨٣ .
٦. قانون تجارة اليمنى رقم (٣٢) لسنة ١٩٩١ .
٧. قانون التجارة الكويتي رقم ٦٨ لسنة ١٩٨٠ .
٨. قانون التجارة السوري رقم (٣٣) لسنة ٢٠٠٧ .
٩. قانون التجارة المصري رقم ١٧ لسنة ١٩٩٩ .
١٠. قانون التجارة الليبي لعام ١٩٥٣ .
١١. قانون التجارة البحرية الأردني رقم ١٢ لسنة ١٩٧٢ .
١٢. قانون التجارة البحرية العماني رقم ٣٥ لسنة ١٩٨١ .
١٣. قانون التجارة البحرية الكويتي رقم ٢٨ لسنة ١٩٨٢ .
١٤. قانون التجارة البحرية المصري رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ .
١٥. قانون التجارة البحرية القطري رقم ١٥ لسنة ١٩٨٠ .
١٦. قانون التجارة البحرية الفرنسي رقم ٤٢٠ لسنة ١٩٦٦ .
١٧. قانون التجارة البحرية البحريني رقم ٢٣ لسنة ١٩٨٢ .
١٨. القانون المدني المصري رقم ١٣١ لسنة ١٩٤٨ .

ثانياً : المصادر باللغة الأجنبية

1. Francis Sauvage ,Le Transport Des Marchandises,paris,1967.
2. Georges Ripert, Droit Maritime, t2, Paris ,1952.
3. Georges Ripert et R.Roplot, Traite De Droit Commercial, Paris, T2, 14 eme ed L.G.D.J.1994.
4. Georges Ripert ,Traite Elementaire De Droit Commercial ,t2, Paris,1948.
5. G.hamonic,cours de droit commercial,paris,1946.
6. Jean Hemard et Jean Escarra ,Traite Theorique et pratique De Droit Commercail, Les Contrat Commercaux Le Mandat Commercail , LesTransport,paris,1975.
7. John f Wilson , Garraiage of good by sea,6 th editen,England , 2008.



8. Michel Pourcelet, Le Transport Maritime sous Connaissement, paris, 1972.
9. Rene Rodier, Traite General De Droit Maritime, TOME2, Dalloz, paris .
10. Rene Rodier ,Traite General De Droit Maritime, TOME3 ,Dalloz, ,paris, 1970.
11. Rene Rodier et Jean Calais, Droit Maritime, assurances et ventes Maritimes, dalloz, paris, 1983.