

Back in the transportation provision of successive In the light of the Iraqi transport Law No. 80 of 1983

(A comparative study)

الرجوع في النقل المتعاقب

في ضوء قانون النقل العراقي رقم 80 لسنة 1983
(دراسة مقارنة)

أ.م.د. علاء عزيز حميد الجبوري م.م فاطمة عباس حسوني الكناني

جامعة كربلاء- كلية القانون

البحث مستل

خلاصة

يكفي بعض التمعن للقول بان الكثير من الاتجاهات الفقهية قد تنازعت بيان حقيقة الرجوع في عقد النقل المتعاقب . اذ يذهب البعض بانه عبارة سلطة موضوعية (حق موضوعيا) تنطبق القوانين التي تحكم النقل بهذا الخصوص , في حين يتبنى الاتجاه الاخر موقفاً اخر مغايراً لما سبق . ذلك ان الرجوع لديه لا يعدو ان يكون امكانية المطالبة القضائية او الودية باداء الالتزامات المتبادلة بين اطراف عقد النقل , ويتحقق هذا عندما يتم مساءلة الاطراف المتعاقدة سواء كان النقل منصباً على نقل البضائع ام كان النقل للركاب (الاشخاص) .

من هنا , فالرجوع كما هو واضح , يتمثل بحق الاطراف في عقد النقل المتعاقب في المطالبة الودية او اللجوء الى القضاء بهدف الحصول على الحماية القضائية عند ظهور نزاع بينهم , وذلك بان يدعي الاطراف " راكباً , مرسلأ " او اشخاص على اعتبارهم اصحاب مصلحة , اعتداء الطرف الاخر (ناقل الاول او من يليه من ناقلين وصولاً الى الناقل الاخير) على حقه وخلالاه بالعقد المبرم بينهم , وعدم تحقيق الغرض العقد وهو ايصال الركاب او البضائع في النقل المتعاقب للاشخاص او الاشياء الى الجهة المقصود خلال الوقت المحدد .

وهكذا فالرجوع اجراء لانه يتضمن تقديم النزاع امام القضاء بمقتضى اعمال اجرائية ومواعيد محددة يتضمنها القانون الاجرائي الذي يطبق على اجراءات القضية .

Summary

Transport occupies in the contemporary reality of great significance in terms of internal exchange and international trade, it represents in fact nerve of the trade in each term, as long as it leads to the provision of raw materials, merchandises and transportation sources of production to consumption and investment markets, and if the original in that the transport is usually done by the similarity of the aspects of commercial activity, not the carrier's ability to complete it with what is required to provide the best means of transport with full preparations to carry it out, and the lack of transmission lines regularly and directly to the same places for reasons of geography or economic, found new forms of transportation through which transfer until delivery to the destination.

As well as the exchange of merchandises carried in the hands of more than one carrier in succession during the journey from the place of shipment until discharged in the first place of arrival to receive it then to the consignee.

Perhaps the most prominent of these forms and what is today the most serious in my international transactions (successive transport) or, as termed by some (sequential transport) or (direct).

As the focus is mainly on successive trade between different countries separated by a geographical area of international, is this exchange operations for ways to import and export of raw materials, merchandises and other merchandises and other funds transferred.

The reference in the transportation revolving of the most important issues and complex at the same time what might raise conflicts create for the special nature of this type of transport and which require multiple carriers actors in the implementation of the various stages, and whether they arise among the passengers and the senders or consignees and successive carriers, or between believers and the successive carriers, or between passengers or messengers and the believers, or between successive carriers themselves.

المقدمة

يحثل النقل في الواقع المعاصر أهمية كبرى على صعيد التبادل الداخلي و التجارة الدولية 0 فهو يمثل في الواقع، عصب تلك التجارة في كل منهما ، طالما إنه يؤدي إلى توفير المواد الأولية والسلع والبضائع ونقلها من مصادر الإنتاج الى أسواق الإستهلاك والإستثمار ، 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 الناقل على إتمام النقل 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 0 أوجد صورا جديدة من النقل يتم من خلالها نقل الأشخاص من مكان إلى آخر عبر عدة مراحل للنقل حتى إصله إلى المكان المقصود . فضلا عن تبادل البضاعة المنقولة بين يدي أكثر من ناقل يتعاقبون عليها خلال رحلتها من مكان الشحن الأول حتى تفرغها في مكان الوصول لتسلم فيه حينئذ إلى المرسل إليه ، ولعل من أبرز هذه الصور وأخطرها ما يعرف اليوم في التعاملات الدولية بـ (النقل المتعاقب) أو كما يصطلح عليه البعض بـ (النقل المتتابع) أو (المباشر) . والذي ينصب أساساً على التبادل التجاري والإنتقال المتلاحق بين دول مختلفة يفصل بينها مجال جغرافي دولي ، ويتم هذا التبادل عن طريق عمليات الإستيراد والتصدير للمواد الخام والسلع والبضائع وغيرها من الأموال المنقولة الأخرى. ونظراً لعدم إستجابة وثيقة النقل ، أو سند الشحن الاعتيادي لهذه الصور الخاصة من النقل المتعاقب ، والتي تحتاج لإيصال الراكب أو البضائع إبرام عدة عقود للنقل ، أوجدت التطبيقات مستنداً آخر يحكم عملية النقل بجميع أجزائها ما كان منها بحرياً أو برياً أو جوياً . دون ما حاجة لأن يُبرم في سبيل ذلك عقود نقل مختلفة مع ناقلين مختلفين ، وهو ما يُعرف بـ (وثيقة النقل المباشرة) أو (سند الشحن المباشر) ، ويتم فيه غالباً توضيح أجرة النقل وكل طرق تنفيذ عمليات النقل المختلفة ، الأمر الذي يسمح للراكب أو الشاحن بمعرفة الظروف التي يتم فيها تنفيذ النقل برمته، وبموجبه يرتبط الناقلون مسبقاً بعلاقة تعاقدية مع كل من الراكب والشاحن ، وبوجوده يعتبر النقل كما لو تم تنفيذه على خط نقل واحد، هذا فضلاً عن كون هذا السند قرينة على إستلام الناقل الأول وجميع الناقلين للبضائع ، كما تعتبر البيانات الموجودة فيه قرينة على إلزام الجميع في مواجهة حاملها، الذي يكون من حقه المطالبة بالبضائع كما مبين في- ولا يقتصر الأمر ، في الواقع ، على بيان مفهوم النقل المتعاقب بل إنه - وإرتباطاً بهذا النوع من النقل - لابد من الوقوف على أبعاد الرجوع فيه، من حيث التعريف به ، وبيان ماهيته ، وشروط تحققه ، فما هي حالاته ؟ ومن هم أصحاب الحق فيه ؟ هل يقتصر هذا الحق على الراكب والمرسل أم إنه يمتد في النقل المتعاقب للبضائع إلى المرسل إليه ؟ وكيف يتم تحديد مفهوم الرجوع في النقل المتعاقب وهو من أكثر المسائل أهمية وتشابكاً في الوقت ذاته لما قد يثيره من منازعات تنشئ عن الطبيعة الخاصة لهذا النوع من النقل والتي تتطلب تعدد الناقلين المتدخلين في تنفيذه بمختلف مراحله ، وسواء كانت بين الركاب أو المرسلين أو المرسل إليهم والناقلين المتعاقبين ، أو بين المؤمنين على الأشخاص أو البضائع والناقلين المتعاقبين ، أو بين الركاب أو المرسلين والمؤمنين ، أو بين الناقلين المتعاقبين أنفسهم. لذا يتطلب الأمر أن نحدد بدقة ماهية هذا الرجوع ، من ثم بيان من هم أصحاب الحق فيه، والأشخاص الذي يمكن الرجوع عليهم ، وكذا تحديد أهم الأسس القانونية التي يمكن الإستناد إليها للمسك به ، وصولاً إلى التعرف على حقوق الناقلين المتعاقبين والضمانات التي تمنح لهم في إستيفاءها.

عليه سنقسم هذا البحث إلى عدة مطالب، نتناول في المطلب الأول، تعريف الرجوع في النقل المتعاقب، وفي المطلب الثاني، شروط الرجوع في النقل المتعاقب 0 لعل من أفضل مناهج البحث ما يبدأ بتعريف الرجوع ، فإن ذلك أدنى أن تستبين حدوده وترسم معالمه بوضوح. والتعريف بالرجوع يمكن أن يتم من خلال تحديد المقصود منه لغة وإصطلاحاً. وبيان أهم الشروط التي يتطلبها القانون في الأشخاص ، من أطراف عقد النقل المتعاقب، لكي يكونوا أصحاب الحق فيه ، فضلاً عما يتطلبه من شروط في العقد ذاته . في حين سنعرض في مطلب ثالث الى معرفة الأسباب التي تمنح أصحاب الحق في الرجوع على الناقل المسؤول ، فضلاً عن الموانع التي تحول بينهم وبين حقهم المذكور .

وهكذا للإحاطة بتفاصيل ذلك ،نقسم هذا البحث الى المطالب الثلاثة التالية :-

المطلب الأول : تعريف الرجوع في النقل المتعاقب.

المطلب الثاني : شروط الرجوع في النقل المتعاقب.

المطلب الثالث : أسباب الرجوع في النقل المتعاقب وموانعه.

المطلب الأول

تعريف الرجوع في النقل المتعاقب

إنّ النقل المتعاقب هو عقد يقوم بتنفيذه عدة ناقلين الواحد منهم تلو الآخر، وأياً كان محله أشخاصاً أو أشياء ، بناء على علم الراكب أو المرسل ،أو بترخيص منهم . بحيث يكون ذلك بمثابة عملية واحدة لكل من الراكب أو المرسل أو المرسل إليه ، مما يعطيهم الحق في الرجوع على أيّ من الناقلين مجتمعين أو منفردين ،متى ما أخل هؤلاء الناقلون بالتزاماتهم الناشئة عن هذا العقد .وما نريد الوقوف عليه في هذا المطلب هو تسليط الضوء على مصطلح الرجوع، وبيان المعنى المقصود منه لغة ثم اصطلاحاً . وذلك من خلال الفرعين الآتيين .

الفرع الاول : تعريف الرجوع لغة

يطلق الرجوع في مصطلح اللغة ويراد به الرد والعودة (1).وبها جاء القرآن الكريم لقوله تعالى : (فإن رجعت الله) (2)أو(إن إلى ربك الرجعى) (3).من هنا فإن الفعل فيه رجع ،فيقال رجعت فرجع رجوعاً ورجعاً: أي عاد ورد. وأرجع الشيء إليه ،أي رده وصرفه(4) ، ورجوع الشيء الى أهله رده إليهم (5).وارتجع على الغريم : طالبه برد الشيء إليه وإعادته عليه (6) .ورجع وإسترجع منه الشيء :طلب منه رجوعه ،أي أخذ منه ما كان دفع إليه (7).وكل شيء يرد الى

صاحبه فهو رجيع ، لأن معناه مرجوع ، أي مردود ، وبه يسمى الكلام المردود على صاحبه (8). والمرجوع ما يرجع إليه . والرجعه : رجوع العمل على العامل بالهلاك والمضرة (9). هذا وتجدر الإشارة إلى أنه يطلق الرجوع في إصطلاح أهل الفلك على عودة الكواكب إلى ما مرت عليه من الطرق (10). ويقال تراجع القوم أي رجعوا إلى مواضعهم التي كانوا بها . ويقال رجع عوده على بدئه : أي عاد في الطريق الذي جاء منه (11). والإرتجاع إسترداد الشيء بعد أن يعطى (12) ..
ومع إتضاح المعنى اللغوي للرجوع فإنّ التساؤل يبقى قائماً حول معناه الإصطلاحي ومدى إتفاقه من حيث المضمون مع المعنى اللغوي ، الأمر الذي سنوضحه تباعاً من خلال الفقرة التالية:

الفرع الثاني : تعريف الرجوع اصطلاحاً :

إذا كان الحق الذي لا دليل عليه قد يتعرض للضياع ، فكذا الحق الذي لا وسيلة لحمايته حق ضعيف يتعرض للهدر أو الموت على حد تعبير البعض (13). لذا فإن من الضروري البحث عن ماهية وسيلة الحماية هذه والمسماة في إطار النقل المتعاقب بـ(الرجوع) والتي تجعل من حق أطراف عقد النقل المتعاقب ذا قيمة ويتمتع بالحماية القضائية
إذ يمكن ان نعرف الرجوع ابتداءً بكونه مطالبة قضائية أو ودية عند وجود وإثارة نزاع بين أطراف عقد النقل المتعاقب، سيما عند إثبات المسؤولية سواء أكانت هذه المسؤولية مترتبة في النقل المتعاقب للأشخاص أم للأشياء ، وبحسب الأحوال .
وإذا كان هذا الرجوع لا يعدو أن يكون مطالبة قضائية ، أو عوداً ودياً بما يستحق لأي من أطراف العقد بسبب إخلال الطرف الآخر، فهو يمثل في الواقع صورة من صور الحماية التي توفرها النصوص التشريعية. وتأسيساً على هذا فقد تأخذ هذه الحماية أكثر من شكل، فهي إما أن تكون حماية خاصة بنصوص متعلقة بإصول وقواعد النقل ، وإما أن تكون حماية عامة بنصوص قواعد المسؤولية المدنية .

ويبدو واضحاً مما تقدم إن الرجوع لا يخرج عن كونه، دعوى أو مطالبة قضائية أو ودية تترتب لكفالة حماية الحقوق التي يتمتع بها أطراف عقد النقل المتعاقب . ويرى جانب كبير من الفقه أن مصطلح المطالبة القضائية لم يستقر بعد . فالخلاف لا يزال مستمراً ولم ينته الى نتيجة مؤكدة، فالمطالبة تارة ، تعني حق الإلتجاء إلى السلطة القضائية للإستعانة بها على تقرير الحق (14).
أو قد تتمثل تارة أخرى بسلطة قانونية عامة يلجأ اليها الشخص بقصد الحصول على تطبيق القانون (15). أو لعلها تعرف بأنها تؤام الحق وقرينته، فالحق لا يعدو أن يكون مصلحة يحميها القانون ووسيلة هذه الحماية هي الدعوى، فالدعوى وسيلة قانونية لحماية الحق مؤداها تحويل صاحب الحق ممكنة الإلتجاء إلى القضاء للحصول على حقه (16). وهكذا فإنّ الدعوى تعني الحق المقرر لكل إمري في الإلتجاء إلى القضاء لأجل الحصول على حق مغتصب منه أو مال محجوز له. فالدعوى معتصم الحقوق وهي إعداد قانوني معروض أمام القضاء (17).

صاحب الحق (راكباً، مرسلأ، أو مرسلأ إليه) بل إن مفهومه يتسع ليشمل رجوع صاحب الحق ابتداءً على أي من الناقلين ، بحسب مقتضى الحال ، متى ما أخلوا بالنتيجة المرجوة من العقد المبرم بينهم، ألا وهي إيصال الراكب أو البضائع سالمين إلى محل الوصول ، وبالوقت المحدد عرفاً أو إتفاقاً

ويتمثل هذا الإتجاه من خلال مجموعة من القرارات القضائية والتي تتضمن عدم قبول دعوى الرجوع التي يقيمها أحد الناقلين على غيره 0هـ إلا إذا كان الأول قد قام بتعويض أصحاب الحق الدائنين (راكب ، مرسل ، أو مرسل إليه) ، أو على الأقل إذا كان قد تعهد بدفع التعويض، أو دفع جزءاً منه 0هـ إذ يشترط لرجوع أحد الناقلين على غيره من الناقلين أن يثبت مصلحته في التقاضي (18) . إذ تعد المصلحة من أهم شروط الرجوع في النقل المتعاقب فإذا إنعدمت فلا رجوع.

من هنا فإن الرجوع يعني، كما يبدو لنا ، حق أطراف عقد النقل المتعاقب في المطالبة الودية أو اللجوء إلى القضاء بهدف الحصول على الحماية القضائية عند ظهور نزاع بينهم، وذلك بأن يدعي الأطراف (راكبأ، مرسلأ) أو اشخاصه على اعتبارهم اصحاب مصلحة ، إعتداء الطرف الآخر (الناقل الأول أو من يليه من ناقلين وصولاً إلى الناقل الأخير) على حقه وإخلاله بالعقد المبرم بينهم ، وعدم تحقيق النتيجة المرجوة منه وهي إيصال الراكب أو البضائع في النقل المتعاقب للأشخاص أو الأشياء ، على حد سواء، إلى الجهة المقصودة خلال الوقت المحدد ، وبشكل آمن وسليم . وبالمقابل يكون من حق المدعى عليه ، وأعني به (الناقل الأول ومن يليه من ناقلين) أن ينفي صدور أي إعتداء على حق الطرف الآخر الذي تعاقد معه، وذلك بإثبات السبب الأجنبي وحده ، دون إمكانية نفي الخطأ. بعد ذلك يطرح هذا النزاع على المحكمة المختصة بشكل خصومة تقوم بتحقيق منها والفصل فيها وذلك بعد الإستماع لوجهة نظر كل من الخصمين فيما يخصه وتمكين كلاهما من الإدلاء بحجته في مواجهة الخصم الآخر، وتمكين الآخر من الرد عليها، ثم تفحص المحكمة هذه الإدعاءات المتعارضة لكي تنتهي الى تطبيق حكم القانون المختص عليها وإنهاء النزاع بشأنها ، وذلك بالكشف عن الحق وإسناده الى صاحبه ، وتوفير الحماية له بتوقيع الجزاء القانوني على من تبين إنه قد اعتدى عليه (19).

وهكذا فإذا ما تضح لنا معنى الرجوع ، فإنّ التساؤل الآخر الذي يثور في الذهن هو : هل إنّ حق الرجوع بما هو، سلطة إجرائية ينظمها قانون المرافعات ، أم شأنه شأن الحق موضوع الرجوع، يعتبر سلطة موضوعية ينظمها القانون الموضوعي (قانون النقل العراقي والقوانين المقارنة له) ، بحسب الأحوال .

وفي مقام الإجابة عن هذا التساؤل، يمكننا القول : إن الدعوى هي تؤام الحق وقرينته ، وهي مجرد وسيلة لحماية الحق الموضوعي المدعى به . وإذا كان موضوع الرجوع في النقل المتعاقب أو ما يعرف بـ(المدعى به) لا يعدو أن يكون طلب إلزام المدعى عليهم (الناقلين المتعاقبين) بإداء معين هو دفع التعويض إلى الدائن (طالب الحق) سواء أكان (راكبأ، مرسلأ أم مرسلأ إليه) في حالة الرجوع عليهم. أو ناقلاً يدفع التعويض بدلاً عنهم ، في حالة الرجوع فيما بينهم . وبذلك فالرجوع إجراء (procedure) لأنه يتضمن تقديم النزاع أمام القضاء بمقتضى أعمال إجرائية ومواعيد محددة يتضمنها القانون الإجرائي الذي يطبق على إجراءات القضية ، حيث يخضع بصفة أساسية إلى قواعد قانون المرافعات ، فضلاً عن القانون الموضوعي الذي

يحكم موضوعه . وهذه القواعد القانونية تنظم إمكانية القيام بالأنشطة والأعمال الإجرائية ، وشروط قبول دعوى الرجوع ، والفصل فيها ، كما وتنظم الآثار القانونية المترتبة عليها.

بيد ان السؤال الذي يطرح هنا ، على اعتبار ان الرجوع اجراء ، هل هناك اجراءات خاصة بهذا الصدد ام لا ؟ للاجابة نقول ان الرجوع يبدأ من خلال عمل إجرائي يسمى (الطلب) (20) يقدمه الطرف المدعي (راكباً ،مرسلاً أو مرسلاً إليه)، أو أحد الناقلين في حالة الرجوع فيما بينهم، مع تقديم الدليل على ما يدعيه ، بحيث أن المدعي يتمتع بمزايا كثيرة أهمها: إنه هو الذي يحدد إطار القضية (أشخاصاً وموضوعاً) فله حرية تحديد شخص المدعي على الرجوع على الناقلين المتعاقبين مجتمعين، على اعتبار أنهم متضامنين في المسؤولية ،وكما سنرى لاحقاً .

تجدر الإشارة إلى أن الرجوع مبدأ مستقر عليه في الفقه قديماً وحديثاً، وهو ما حدا بالبعض إلى أن جعل منه أثراً أساسياً يترتب على الالتزام التضامني (21). ويوصف هذا الرجوع بأنه رجوع مباشر ، والضابط في ذلك يعود إلى وجود ارتباط بين التزامات جميع الناقلين تنفيذاً لعقد نقل واحد ،يرد على محل واحد (أشخاص أو بضائع)، وبحسب الأحوال ، يبرم بين الراكب أو المرسِل والناقل الأول . وبدون هذا الارتباط لا يمكن تقرير مبدأ الرجوع المباشر لأصحاب الحق على جميع أطراف المجموعة العقدية.

وبالتالي يمكن القول ، بأن الرجوع يكون مباشراً، كلما كان الحق ناشئاً عن مجموعة عقدية مترابطة كالنقل المتعاقب (22). وهذا الرجوع المباشر بدوره أما أن يكون ناشئاً عن العقد كما في رجوع الراكب أو المرسِل على الناقل الأول، أو أن يكون ناشئاً عن نص القانون كما في رجوع المرسِل إليه على الناقل الأخير (23).

ولولا هذا الرجوع المباشر الذي يتقرر بنص القانون لكانت هناك مشكلة ليس بالنسبة لرجوع الراكب أو المرسِل على الناقل الاول لأن رجوعهم ،كما أشرنا آنفاً ، ينشأ عن عقد النقل الأول المبرم بينهما، وإنما ستثور المشكلة عند رجوع المرسِل أو المرسِل إليه على الناقلين المتعاقبين للناقل الأول بما فيهم الناقل الأخير، إذ أنهم لم يتعاقدا معهم مباشرة ولا يعتبرون أطرافاً في العقود المبرمة بين الناقلين أنفسهم، ولا يكون أمامهم سوى الدعوى غير المباشرة ، التي لو نجحوا فيها على أقصى حد وحصلوا على التعويض، فإنه لا يدخل ذمتهم وإنما ذمة الناقلين (وكلاء العمولة بالنقل عنهم في المراحل التالية) ، فلا يمكنهم عندئذ الإستئثار بها لأنهم لا يملكون أي إمتياز على هذا التعويض .

ولكل ما ورد اعلاه ، واستكمالاً لبيان تعريف الرجوع بانه اجراء يستوجب ان نبين تكيف دعواه . فقد اختلف الفقه في تكيف دعوى الرجوع المباشرة بين من يرى فيها إحدى دعاوى المسؤولية عند الإخلال بالالتزامات التي يفرضها العقد (24). وبين من يذهب إلى القول، بأنها طريقة من طرق الوفاء ووسيلة من وسائل التنفيذ تحقق للدائن مركزاً ممتازاً، يتجاوز ما تحققه القواعد العامة (25).

إلا أننا نتفق مع من يرى فيها دعوى ذات طبيعة مزدوجة خاصة ، فهي ليست محض طلب الوفاء من المدين (الناقل الأول أو الأخير ،بحسب الأحوال) أو مدين المدين (الناقلون المتوسطون) ولكنها أيضاً وسيلة لضمان هذا الوفاء (26). وإذا كنا قد إنتهينا إلى نتيجة مؤداها كون الرجوع في النقل المتعاقب حق إجرائي خاص، فإن ذلك يعني إنه حق يقبل التنازل عنه ، ولا يعني الأخير حتماً التنازل عن الحق الموضوعي (إذ هو حق مستقل عنه) ، إلا إذا كان هناك تنازلاً عن الحكم الصادر في موضوع دعوى الرجوع0 فعندئذ يكون التنازل عن الحكم مؤدياً إلى التنازل عن كل من الرجوع والحق الموضوعي المدعى به (موضوع الدعوى) (27). أضف الى ذلك ،إنه حق ينقضي بالتقادم ،وهو ما سنوضحه بالتفصيل لاحقاً.

المطلب الثاني

شروط الرجوع في النقل المتعاقب

يتطلب أصحاب الحق للرجوع على الناقلين في النقل المتعاقب طبقاً لأحكام الرجوع بالمسؤولية أو حتى بالتعويض المدفوع من أحدهم ، توافر جملة من الشروط التي يقتضيها القانون وينص عليها تارة ، ويؤكد الفقه والقضاء على ضرورتها تارة أخرى .ويمكن أن تؤسس هذه الشروط في جملتها على ضوء الطبيعة الخاصة للنقل المتعاقب وما يمكن أن يتضمنه من مراحل متعددة، والتي تستوجب ،بالضرورة، تعدد الناقلين القائمين بها ، على أن يكون ذلك كله تنفيذاً لعقد نقل واحد وما يستتبعه من إمكانية حدوث الضرر في إحدى مراحل النقل دون غيرها .ورغبة من المشرع في حماية الناقلين من الرجوع عليهم بطلبات متأخرة وتمكينهم من أخذ الحيطة والحذر للتيقن من الضرر المدعى به في الوقت المناسب وقبل أن تزول أدلة الإثبات فقد فرض على المرسِل أو المرسِل إليه او حتى الراكب إذا أراد مباشرة الرجوع على أي من الناقلين، إتباع إجراءات معينة في مواعيد محددة تتمثل بالإشعار أو الإخطار حتى يتسنى لهم سرعة إقامة الدعوى وتحقيق عناصرها قبل أن تزول أدلتها . عليه يمكن القول: إن شروط الرجوع في النقل المتعاقب تتمثل في ثلاثة شروط ، أولها وحدة عقد النقل ، ثانيها تعدد الناقلين المتعاقبين ، وأخيراً تثبيت التحفظ أو الإشعار . وهو ما سنوضحه تباعاً من خلال الفروع التالية :

الفرع الاول : وحدة عقد النقل المتعاقب

تستلزم النصوص القانونية المتعلقة بالنقل المتعاقب لرجوع أصحاب الحق فيه أن تكون الخصومة متعلقة بعلاقات عقد نقل واحد ينفذه عدة ناقلين (28) .وسواءً كان رجوعاً بالمسؤولية من قبل الراكب أو المرسِل أو المرسِل إليه على أي من الناقلين المتعاقبين أو رجوعاً بين الناقلين المتعاقبين أنفسهم بما قد دفعوه من تعويض .ويبرم هذا العقد ابتداءً بين (الراكب أو المرسِل) و (الناقل الأول) إذ يتولى الأخير مسؤولية النقل في جميع مراحلها، من حين دخول الراكب في عهده في إطار النقل المتعاقب للأشخاص، حتى وصوله سالماً الى جهة الوصول ،أو من حين إستلامه البضاعة لغرض شحنها في النقل المتعاقب للأشياء،

وحتى تسليمها إلى المرسل إليه . وهو بدوره يتعهد بإتمام النقل في إحدى المراحل، وبإبرام عقود النقل التالية ، لحساب الراكب أو المرسل أو المرسل إليه، مع ناقلين آخرين لإتمام العمليات الأخرى (29) .

ولا تثير المسألة أية صعوبة إذا ما تعدد الناقلون و أبرم الراكب أو المرسل عقد نقل مستقل مع كل واحد منهم (30) . إذ تكون كل مرحلة من مراحل النقل عملية نقل مستقلة عن غيرها ، ويكون كل ناقل من الناقلين مسؤولاً عن الضرر الذي يقع في المرحلة الخاصة به . ويلتزم كل منهم على حدة تجاه صاحب الحق بالالتزامات الناتجة عن العقد ، وليس للراكب أو المرسل إليه أن يرجع عليهم طبقاً للنصوص القانونية ،أنفه الذكر ، ولا يكون له سوى الرجوع على الناقل الذي أخل بتنفيذ عقده دون غيره من الناقلين ،لإنتفاء شرط وحدة العقد . وذلك ما يؤيده الفقه(32) ،ويستقر عليه القضاء في الكثير من قراراته التي جاءت متواترة بهذا الخصوص(33) . وهكذا كما لو أنّ البضاعة المنقولة في النقل المتعاقب للأشياء ، قد تضررت في أثناء تنفيذ عقد النقل الأول ، ويغفل الناقل الثاني عند إستلامه البضاعة عن إثبات تحفظاته في سند الشحن بخصوص حالة البضاعة فيصدر بها سند شحن نظيف(34) . ففي هذه الحالة يكون للمرسل إليه الرجوع على الناقل الثاني مطالباً إياه بالتعويض عن تلف البضاعة ،ولا يعترض على هذا بأن الرجوع تم على الناقل غير المتسبب بالضرر . ذلك أنّ العبرة في النقل بموجب سند الشحن ببيانات السند ذاته ، وما دام الناقل الثاني قد أصدر سنداً نظيفاً خالياً من كل تحفظ فانه يكون مسؤولاً تجاه المرسل إليه عن التلف الذي أصاب البضاعة ، وذلك نتيجة لوحدة العقد (35). ورغم تطلب قانون النقل العراقي والقوانين المقارنة له للشرط المذكور، إلا أنها سكتت عن تبيان المقصود من مصطلح (وحدة العقد) ومتى يعد عقد النقل ،عقداً واحداً وهل أنّ الوحدة المطلوبة فيه واقعاً ، ووحدة حقيقية في كل مراحل النقل المتعاقب، أم توصف بكونها وحدة خارجية تتمثل بإحدى هذه المراحل دون غيرها . لذا فالذي يعول عليه بهذا الخصوص هو آراء الفقه وإجتهادات القضاء . حيث يرى البعض من الفقه أنه يشترط لإعتبار عقد النقل المتعاقب عقداً واحداً ، وجود إتفاق مسبق بين الراكب أو المرسل ،من جهة ،والناقل الأول ،من جهة أخرى ،عند إبرامه ،على أن تكون جميع مراحل النقل التي يتم بها نقلهم أو نقل بضائعهم من بلدانهم إلى وجهتهم النهائية ،عبارة عن عملية نقل واحدة لكن يقوم بتنفيذها أكثر من ناقل من الناقلين المتعاقبين، وبذلك فهم يعطون لإرادة أطراف العقد دور في إعتبار عمليات النقل المتعاقبة وحدة واحدة لا تتجزأ (36).

أما بالنسبة للقضاء فهو الآخر لا ينظر الى كيفية تنفيذ العقد بالفعل ،بقدر ما ينظر إلى ما إتجهت إليه إرادة أطراف هذا العقد ،فقد حكم القضاء الفرنسي بأن العقد الذي يتولى بمقتضاه الناقل الوحيد تنفيذ النقل بمراحله المتعاقبة لا يمنعه من أن يحل محله ناقلاً ثانياً في تنفيذ إحدى مراحل النقل ، ويصبح هذا الأخير طرفاً في العقد الأصلي ، ويكون النقل بمراحله المختلفة نقلاً واحداً، طالما كانت إرادة المتعاقدين منصرفة الى ذلك . ويقضي كذلك بأن إستبدال ناقل ثاني بالناقل الأصلي رغم الإتفاق في هذا العقد على تولي هذا الأخير تنفيذ عمليات النقل جميعاً لا يؤثر على إعتبار هذه العمليات نقلاً واحداً (37).

وينظر القضاء إلى كل حالة على حدة ،من خلال وقائعها والملازمات والظروف المحيطة بها لإستنتاج ما إذا كانت الإرادة قد إتجهت الى إعتبار عمليات النقل المتعاقبة كلاً واحداً لا يتجزأ من عدمه . إذ بإمكانه أن يرجع إلى المعاملات السابقة بين الأطراف المتعاقدين إن وجدت وكذلك العلاقة بين الناقل الأول وباقي الناقلين الذين يساهمون في تنفيذ النقل ، فلو كان من المعتاد مثلاً، أن يتصرف الناقل الأول بإعتباره وكيلًا لباقي الناقلين ، فإنه يكون للقاضي إعتبار عملية النقل عملية واحدة (38). هذا ويبقى عقد النقل عقداً واحداً وإن أشار إلى جهة وصول البضاعة وجهة تفريغها ،إذ أنّ النقل من جهة التفريغ إلى جهة الوصول هو نقل تكميلي وليس عقد نقل مستقل . وبذلك يبقى الناقل الأول مسؤولاً عن النقل إلى جهة الوصول (39). ومن كل ما تقدم ، يمكننا القول: إن هذا الشرط (وحدة عقد النقل) يمكن أن يترتب النتائج التالية :

1-يكون للمرسل إليه في النقل المتعاقب للأشياء حق الرجوع على الناقل الأول ، مصدر وثيقة النقل المباشرة، مع إنه لم يتسلم البضاعة من هذا الناقل وإنما تسلمها من الناقل الأخير (40).

2-تحكم شروط وثيقة النقل المباشرة عمليات النقل المختلفة في العلاقة بين الراكب أو المرسل وبين الناقل الأول، فإذا ما تعاد الأخير مع الناقل الثاني على شروط مخالفة لما تم الإتفاق عليه مع الأول كان مسؤولاً قبل الراكب أو المرسل أو المرسل إليه (41) بمعنى إنها لا تكون نافذة في حق الأخير ولا يستطيع الناقل الأول أن يتمسك بها.

3-يكون كل واحد من الناقلين مسؤولاً بالتضامن مع الناقلين الآخرين ،قبل الراكب أو المرسل أو المرسل إليه، كما لو قام بتنفيذ عقد النقل وحده (42) . ويترتب على ذلك أن يكون لهؤلاء الخيار بين مطالبة الناقلين المتعاقبين جميعاً بالتعويض عما لحقهم من ضرر ، أو مطالبة أحدهم فقط بكامل التعويض المستحق(43) ولا يكون لهذا التضامن أي أثر في حالة الرجوع بين الناقلين أنفسهم، كما سنرى لاحقاً.

4-يحق للمرسل إليه الرجوع على الناقل الأخير عن الأضرار الحاصلة في البضاعة قبل تسلمه لها، متى ما كان النقل قد تم بعقد واحد (44) . أما إذا تم بعقد مستقل فلا يسأل عنها (45).

5-أخيراً يلاحظ بأن الراكب أو المرسل سيحصل على وثيقة نقل واحدة لكل عمليات النقل المتعاقبة، تعرف بوثيقة النقل المباشرة . وعلى الرغم من كون الفقه يعتبر وحدة وثيقة النقل ،نتيجة طبيعية لوحدة عقد النقل (46). إلا أنّ الواقع يفرض خلاف ذلك . حيث إنه يفترض لوحدة العقد في إطار النقل المتعاقب للبضائع، إنتقال وثيقة النقل مع البضائع من يد إلى أخرى حتى تصل إلى المكان المقصود ، وفي هذه الحالة يفترض أن يكون الناقلون قد قبلوا الإنضمام إلى هذه الوثيقة . الأمر الذي لا يحدث إلا إذا قد تم مسبقاً وضع تعريف موحدة، أو إبرام إتفاق بين محرر الوثيقة وباقي الناقلين، والتي تسمى بسند الشحن المباشر الجماعي (47) . ويلاحظ كذلك في كثير من الأحوال أن وثيقة النقل المباشرة تكون بسيطة وتؤدي إلى تحرير عدة وثائق تعرف ب(وثائق

النقل غير المباشر) عن كل مرحلة من مراحل النقل ، فتنحصر بذلك وحدة النقل في علاقة الناقل الأول بالراكب أو المرسل فقط ، دون غيره من الناقلين ، وهي ما تسمى بالوحدة الخارجية لعقد النقل المتعاقب (48).

الفرع الثاني : تعدد الناقلين المتعاقبين

يتطلب النقل المتعاقب ، بما يتضمنه من مراحل نقل متعددة ، أن يقوم كل واحد من الناقلين المتعاقبين المتدخلين في عملية النقل ، بدءاً من الناقل الأول ومن يليه من ناقلين ، ووصولاً إلى الناقل الأخير ، بتنفيذ واحدة من بين هذه المراحل . ولهذا يعد هذا التعدد في الناقلين من الشروط البديهية التي تقتضيها ضرورة الرجوع عليهم جميعاً وبدون إستثناء من قبل أصحاب الحق سواء أكان الراكب ، المرسل أو المرسل إليه ، أو الناقل الذي يدفع التعويض عن غيره من الناقلين أو بما يزيد عما هو ملزم به . وهو ما يؤكد عليه قانون النقل العراقي في المادة / 56 بقولها " أولاً - إذا تولى نقل الشيء 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 ... ثانياً - لمن دفع التعويض من الناقلين المتعاقبين أو طوّل به رسمياً أن يرجع على الناقلين الآخرين بنسبة ما يستحق كل منهم من أجرة النقل ... " .

ويشارك الناقلون المتعددون في تنفيذ عقد النقل الذي يبرمه الناقل الأول مع كل من الراكب أو المرسل ، اللذان يدركان منذ البدء أن هذا الناقل لن ينفرد بتنفيذ العقد ، وإنما يشاركه ناقلون آخرون ، وإنه سيتولى إبرام عقود النقل التالية (49). أما لو كان النقل المتعاقب مع تعدد مراحل يتم جميعه بواسطة ناقل واحد ، لما كانت هناك من حاجة للحديث عن مشاكل الرجوع في النقل المتعاقب ، أو البحث عن حلول جوهرية لها ، أو التمسك بتطبيق المادة/56 من قانون النقل العراقي ، أنه الذكر ، أو ما يقابلها من مواد في القوانين المقارنة (0) ذلك لأن هذا الناقل وحده هو من سيكون مسؤولاً عن الضرر الذي يحدث للراكب أو صاحب البضاعة في مراحل النقل جميعاً (50). ويستخلص هذا الشرط ، وبحق ، من خلال تسميه البعض من الفقه للنقل المتعاقب (بالنقل المتعدد الناقلين) (51) . إذ أنهم يميزون في إطاره بين النقل الذي يتولاه ناقل واحد في جميع مراحل ، وبين النقل الذي يتولاه عدة ناقلين ، يقوم كل ناقل منهم بتنفيذ واحدة من مراحل . حيث يكون الناقل في الحالة الأولى مسؤولاً عن جميع مراحل النقل . أما في الحالة الثانية فيكون كل واحد من الناقلين مسؤولاً عن مرحلة النقل الخاصة به الذي قام به ، وضامناً لأفعال من يليه من ناقلين .

تجدر الإشارة إلى أنّ هذا التعدد لا بد من أن يكون حقيقياً ، بمعنى أن يساهم جميع الناقلين المتعاقبين في تنفيذ النقل بصورة فعلية ، كلاً بحسب مرحلة النقل التي يختص بها ، ولا يقتصر الأمر على مجرد ذكر أسمائهم في وثيقة النقل المباشرة (52). فليس من الأهمية بمكان أن يتم تحديد الناقلين المتعاقبين قبل أن يبدأ النقل ، ولا يجب أن توضع أسمائهم في وثائق النقل المباشرة وقت إصدارها ، أي إنه يمكن ترك اسم الناقل المتعاقب للناقل الأول خالياً ، مع وجوب ذكر مسار النقل كاملاً في وثيقة النقل الأساسية التي يتم إصدارها (53).

يبقى أن نبين إن شرط التعدد هذا يرتب ذات النتيجة المترتبة على وحدة العقد ، ألا وهي وجود التضامن بين الناقلين قبل الراكب و المرسل أو المرسل إليه ، وهي نتيجة قد تقررت قانوناً بنص المادة/ 56 من قانون النقل العراقي بقولها : "..... ويكون هؤلاء الناقلين مسؤولين بالتضامن تجاه المرسل والمرسل إليه". من هنا فإن التساؤل الذي يثار في ذهن هو حول مدى التضامن الذي يربط هؤلاء الناقلين ، وما هو العدد المطلوب للقول بوجوده ؟ ففي الوقت الذي يذهب فيه البعض من الفقه إلى القول ، بأنّ هذا التضامن لا يتصور إلا في حالة وجود ثلاثة ناقلين على التعاقب ، على أن يكون الضرر قد وقع في مرحلة النقل الأوسط (54). يذهب آخرون إلى القول ، بأنّ هذا التضامن يقوم حتى في حالة وجود ناقلين اثنين فقط ، بمعنى إنه إذا حدث الضرر أثناء تولي الناقل الثاني عملية النقل الخاصة به ، فإن للمرسل يستطيع الرجوع على كل من الناقل الأول والثاني ، أما إذا حدثت الأضرار أثناء قيام الناقل الأول بعملية النقل الخاصة به ، فيكون للمرسل إليه الرجوع على الناقل الثاني (الأخير) والناقل الأول (55). في حين أنّ هناك إتجاه ثالث ، تنفق معه ، يرى بأنّ تفسير التضامن بين الناقلين على النحو السابق ، هو أمر تحكيمي لا معنى له ، ولا تسعفه نصوص مختلف التشريعات ، كنص المادة/56 من قانون النقل العراقي مثلاً ، والقوانين المقارنة ، التي أستهدفت أساساً حماية كلاً من الراكب و المرسل أو المرسل إليه ، بإقامة التضامن بين الناقلين أيّاً كان عددهم (56) ، فضلاً عن حقهم في رفع الدعوى على الناقل الذي حدث الضرر في فترة النقل الذي تولاه ، وذلك على النحو آنف الذكر . يتضح من كل ما تقدم إن هذا الشرط في حقيقة الأمر وثيق الصلة بالشرط الذي سبقه ، ونعني به شرط (وحدة العقد) ، إذ لا رجوع على الناقلين أو فيما بين الناقلين بدون أن يجتمعا هذين الشرطين معاً ، فلا قيمة لأحدهما بدون الآخر . فمتى ما تعدد الناقلون وكان العقد الذي يربطهم بالطرف الآخر (راكباً ، أو مرسلأ) عقداً واحداً ، كان للأخير الرجوع على الناقلين جميعاً وبدون إستثناء ، فضلاً عما يكون للناقلين المتعاقبين أنفسهم من حق في الرجوع على الناقل .

أما لو تعدد الناقلون وتعددت تبعاً لذلك عقودهم مع كل من الراكب أو المرسل ، حيث يكون كل عقد في الواقع مستقلاً بوجوده عن الآخر ، فلا يكون لأصحاب الحق حينئذ سوى الرجوع على الناقل الذي حصل الضرر في مرحلة النقل الخاصة به ، دون غيرها من المراحل ، إذ لا تضامن في هذه الحالة بين الناقلين . وإذا ما دفع أحد الناقلين التعويض دون أن يكون ملزماً به ، فلا رجوع له على الناقلين الآخرين بما دفعه لانعدام شرط وحدة العقد .

الفرع الثالث : الإشعار وتنبيه التحفظ

مما لا شك فيه أن هناك طرقتاً مرسومة ومحددة في مختلف الأنظمة القضائية لا بد من إتباعها إذا ما أريد اللجوء إلى القضاء والادعاء بالحق المتنازع عليه . وإتباع هذه الطرق المحددة والمرسومة من الأهمية لدرجة إنه كثيراً ما يؤدي عدم إحترام الإجراءات المطلوب إتباعها أو عدم الإلمام بها أو التباطؤ في إتخاذها إلى فقدان الحق بكامله . ومن بين هذه الإجراءات الهامة التي يتعين إتخاذها في مواجهة الناقل والتي تتبّع عند حصول الضرر ألا وهو الإشعار أو التحفظ (57).

وعليه فالقاعدة هي أنّ كل ناقل من الناقلين المتعاقبين يعتبر مسؤولاً عن جميع الأضرار التي تحدث أثناء مرحلة النقل الخاصة به، إلا إذا توفر لديه من الأسباب ما يتيح له دفع المسؤولية عن كاهله أو الإعفاء منها . كما إنّ المشرع حرص على ضرورة إنهاء الخصومات حتى لا يظل الناقل مهدداً في رأس ماله ومشروعاته لمدة طويلة. بحيث نجد أنّ قانون النقل العراقي والقوانين المقارنة له ، قد تضمنت قواعد محددة للإسراع في إتخاذ الإجراءات المطلوبة للرجوع على الناقلين بالتعويض عن الأضرار ، ومن بين هذه الإجراءات ما يعرف بالإشعار . ونشير ابتداءً إلى أنّ نطاق إشتراط الإشعار ينحصر في حالة الرجوع على الناقلين في النقل المتعاقب للبضائع فقط ، ولا يتعداه إلى النقل المتعاقب للإشخاص في حالة الرجوع على الناقلين المتعاقبين عن الأضرار التي تصيب الراكب بدنياً . وهو ما يبدو واضحاً من خلال نصوص قانون النقل العراقي والقوانين المقارنة له ، وكذا الإتفاقيات الدولية المتعلقة بالنقل، إذ تخلو جميعاً من نص يشترط ذلك ، سواءً في إطار الأحكام الخاصة بنقل الأشخاص عموماً أو النقل المتعاقب على وجه الخصوص . وهو ما يدفعنا إلى القول ، بأن النطاق الحقيقي لمثل هذا الشرط يكمن في النقل المتعاقب للبضائع دون غيره ، وفي حالتي الهلاك الجزئي والتلف فقط .

ولا يعدو هذا الإشعار الذي يتوجب على المرسل إليه توجيهه إلى الناقل عن كونه " إجراء بموجبه يحيط المرسل إليه الناقل علماً بحدوث الأضرار بعد فحص البضاعة بما وقف عليه من هلاك أو تلف لحق بها ، بحيث إن المرسل إليه لا يرتضيه ، ويتمسك بحقه في الحصول على تعويض مناسب من الناقل بسبب ما لحقه من ضرر " (58) .

فهو في الواقع ، الوسيلة التي يتمكن من خلالها المرسل إليه من تثبيت عدم رضاه عن حالة الشيء إذا وجده هالكا جزئياً أو تالفاً ، في حين يعفي المشرع العراقي من خلال مفهوم المخالفة لنص المادة / 69/ أو لا المرسل إليه من توجيه إشعار في حالة الهلاك الكلي أو التأخير في الوصول . إذ ان الإشعار يدور مع التسليم ولا تسليم هنا كما سنرى لاحقاً . وبذلك فإن الإشعار في مودته يمثل الوسيلة التي يتمكن من خلالها المرسل إليه من حفظ حقوقه في مواجهة الناقل إذا ما أراد الرجوع بدعوى المسؤولية على هذا الأخير ، وهو في الوقت نفسه حقاً من الحقوق الأساسية للناقل اللاحق عند رجوعه على الناقل الذي سبقه (59) .

ويجب على المرسل إليه تثبيت تحفظه على البضاعة وإشعار الناقل بعد مدة وجيزة من تاريخ وضعها مادياً تحت حيازته ، وتنص المادة (69) فقرة (أولاً) من قانون النقل العراقي بهذا الصدد على أنه : (على المرسل إليه تثبيت تحفظه على حالة الشيء إذا وجده تالفاً أو هالكا جزئياً وإشعار الناقل بذلك كتابة خلال ثلاثين يوماً من تاريخ تسلمه الفعلي ...) (60) .

من هنا يتضح لنا ، بأن المشرع العراقي يحدد مدة ثلاثين يوماً تبدأ من تاريخ تسلم البضاعة تسليماً فعلياً من قبل المرسل إليه لإبداء الأخير تحفظاته على حالتها ، والتي تنطوي ، بالضرورة ، على إحتجاجه وعدم قبوله على ما أصابها من هلاك أو تلف ظاهر أو غير ظاهر ، وبذلك فإنّ المشرع العراقي يتجه إلى المساواة في تحديد مدة توجيه الإشعار في حالة الهلاك أو التلف الظاهر وحالة الهلاك أو التلف غير الظاهر ، وذلك خلافاً لبعض التشريعات المقارنة (61) ، والاتفاقيات الدولية الخاصة بالنقل (62) .

وتكمن العبرة بتاريخ إرسال الإشعار لا بلحظة وصوله إلى أحد الناقلين ، فمتى أرسل الإشعار خلال المدة المحددة أنتج أثره ولو وصل إلى الناقل بعدها (63) . وعلى المرسل إليه فضلاً عن إرسال وثيقة الإشعار إلى الناقل أن يثبت تسلم الأخير لها أو إمتناعه عن تسلمها (64) . وذلك طبقاً لقواعد أصول التبليغات المحلية أو الدولية المتبعة ، وحسب الأحوال . ومن الجدير بالذكر أيضاً أنّ إحتساب مدة الإشعار تبدأ من تاريخ تسلم المرسل إليه البضاعة تسليماً فعلياً ، ويقصد به التسلم المادي الذي يتمكن من خلاله المرسل إليه من حيازة البضاعة حيازة مادية لفحصها ومعابنتها (65) . ولا يكفي لحساب المدة المذكورة ، في الواقع ، مجرد التسليم الحكي (66) . ولا بد من الإشارة إلى أنّ المشرع العراقي حدد مدة إشعار الناقل بـ 30 يوماً ، ذلك إن مثل هذا النص يتسع لإلقاء تبعه ومخاطر النقل التكميلي والمناولات اليدوية المتكررة والناشئة عن تعدد مراحل النقل والتي يلقي بها المرسل إليه على عاتق الناقل ، ويبقى هذا الأخير مهدداً بإثارة الرجوع عليه خلال هذه المدة الطويلة ، كذلك يكون من العدل والإنصاف إعادة النظر في هذه المدة وجعلها بالحد المعقول وبما لا يتجاوز الأسبوع كحد أقصى وإلا فسنحنا المجال لتحميل الناقل مخاطر وإضرار لا ذنب له فيها ، وذلك أسوة بما تنص عليه البعض من التشريعات كقانون التجارة السوري إذ يشترط لممارسة المرسل إليه لهذا الحق أن يكون خلال مدة أقصاها ثلاثة أيام من تاريخ تسلمه الفعلي للإرسالية (67) .

ويجب أن يكون الإشعار مكتوباً ، بيد أنه لا يخضع في ذلك لأي شكل خاص ، فيمكن أن يكون في شكل إعلان رسمي أو إنذار مدون أو برقية أو عن طريق الفاكس ، بل يمكن أن يتم بخطاب مسجل بعلم الوصول (68) ، كما يجوز أن يرد على ذات وثيقة النقل إذا كان التلف ظاهراً وتم الإشعار عند الإستلام . فإشتراط الكتابة هدفه إثبات حصول الإشعار كطريقة تساهم في قطع دابر كل نزاع عند حصوله . ولكي يتحقق الهدف من الإشعار يجب أن يكون واضحاً ومتضمناً نوع الهلاك أو التلف ومقداره بطريقة مفصلة وحتى يتمكن الناقل من معرفة طبيعة الضرر (69) . ونشير المادة (148) من قانون النقل العراقي (70) إلى إن الإشعار الذي يوجه إلى الناقل الفعلي (الناقلين المتعاقبين بما فيهم الناقل الأخير) عن هلاك البضاعة أو تلفها يكون له نفس الأثر كما لو كان قد تم تقديمه إلى الناقل المتعاقد

(الناقل الأول) والعكس صحيح . إذ يكون لأي إشعار يوجه إلى الناقل المتعاقد (الناقل الأول) نفس الأثر كما لو كان قد وجه إلى هذا الناقل الفعلي (الناقل المتعاقب) . ولا شك في أنّ هذه المساواة في تقديم الإشعار بين الناقل الأول و غيره من الناقلين المتعاقبين ، فضلاً عن إتفاقها مع المنطق ، إذ أنّ الجميع متضامنون في المسؤولية ، فهي تحقق قدراً كبيراً من المرونة واليسر بالنسبة للمرسل إليه ، حيث تمكنه من توجيه الإشعار إلى الناقل الأخير

(الناقل الفعلي) الذي يتسلم منه البضاعة ، وإن لم يكن هو الناقل المتعاقد . و دون ما حاجة للبحث عن الناقل الأول (المتعاقد) لتوجيه الإشعار إليه (ونفس الوضع ينطبق في حالة توجيه الإشعار إلى الناقل الأول دون غيره من الناقلين المتعاقبين له ، طالما إن أثر الإشعار في كلا الحالتين واحد (71) . ويترتب على عدم حصول الإشعار كشرط للرجوع أن تقوم قرينة لمصلحة الناقل مؤداها

أن المرسل إليه قد تسلم البضاعة بحالتها المبينة في وثيقة النقل المباشرة ، وهذا ما تقضي به المادة (69) فقرة (أولاً) من قانون النقل العراقي بقولها : "على المرسل إليه تثبيت تحفظه على حالة الشيء وإشعار الناقل بذلك كتابة ... ويعتبر عدم قيامه بذلك قرينة على إنه قد تسلم الشيء بحالة جيدة ومطابقة للبيانات المذكورة في وثيقة النقل" (72). وبذلك فإن لإنعدام التحفظ أو الإشعار من جانب المرسل إليه أثر قانوني خطير يتجسد في إعتباره قرينة لما يسمى (بالتسليم المطابق) وهي قرينة بسيطة قابلة لإثبات العكس (73). فيجوز للمرسل إليه إثبات الضرر الذي لحق البضاعة خلال وجودها في عهدة الناقل أو إثبات عدم مطابقتها لبيانات وثيقة النقل، ويكون له إثبات ذلك بكافة طرق الإثبات كالبينة والقرائن بالإضافة إلى الخبرة ، وذلك لتعلق الإثبات في الفرض المتقدم بواقعة مادية (74). هذا ويقول الفقيه الفرنسي ، روديير (إن الإشعار يمنع قرينة التسليم السليم لكنه لا يعتبر ، بالضرورة ، إثباتاً كافياً للهلاك أو التلف ، بمعنى إنه يبقى على صاحب الحق المدعي به تكملة بإثبات من إي نوع كان فالإشعار لا يعفيه من تقديم الدليل وإن كان يسهل له تقديمه (75).

وتؤكد محكمة النقض المصرية على ذلك في كثير من قراراتها إذ تقضي بأن (الاحتجاج شرط لقبول دعوى المسؤولية ولا شأن له بإثبات العجز أو التلف (76).

من جانب آخر، فإن المرسل إليه يعفى قانوناً من توجيه الإشعار في حالة هلاك البضاعة كلياً أو تأخير وصولها ، إذ ليس من المتصور أن يكون ثمة تسليم فعلي للبضاعة في حالة هلاكها كلياً أو التأخير في وصولها ، طالما إن توجيه الإشعار يدور وجوداً وعدماً مع التسليم، كما إنه يفترض على الناقل أن يعلم بكل تأخير يحدث في خطوطه وليس بحاجة إلى الإشعار من جانب المرسل إليه .

ويأخذ المشرع العراقي ، في الواقع ، بهذا التوجه إذ إنه ومن خلال نص المادة (69) فقرة (أولاً) يلزم المرسل إليه بتوجيه الإشعار في حالتي التلف أو الهلاك الجزئي ، ومن مفهوم المخالفة فإن المرسل إليه لا يلتزم في ظل قانون النقل العراقي بتوجيه الإشعار في حالتي التأخير والهلاك الكلي (77).

ويعفى المرسل إليه كذلك من الإشعار متى ما يتم فحص البضاعة ومعاينتها بحضور الناقل، حيث تنص المادة (69) فقرة (ثانياً) من قانون النقل العراقي بهذا الصدد على إنه (تنتفي الحاجة إلى تثبيت التحفظ كتابة إذ تم فحص الشيء ومعاينته وقت تسليمه بمشاركة الطرفين) . وتكمن العلة في ذلك في تحقق علم الناقل علماً يقينياً بما لحق البضاعة من هلاك أو تلف وإن المرسل إليه لا يرتضيه في حالة حضوره إجراءات الفحص والمعاينة مما تنتفي معه الحاجة إلى إلزام المرسل إليه بتوجيه التحفظ والإشعار وفقاً للكيفية والإجراءات المذكورة (78).

بيد إننا نرى أن إجراءات المعاينة على البضائع وإثبات ما بها من هلاك أو تلف في حضور الناقل أو المرسل إليه لا يعفي الأخير من إشعار الناقل فحسب ، وإنما يشكل دليلاً كافياً لإثبات حالة هلاك البضائع أو تلفها وحجم ما أصابها من ضرر ، الأمر الذي يعفي المرسل إليه من تقديم أدلة أخرى بهذا الخصوص .

وبهذا يتضح مما سبق إنه ليس من شأن عدم توجيه الإشعار من قبل المرسل إليه إلى أي من الناقلين المتعاقبين وفقاً للكيفية المثبتة في المادة /69 فقرة (أولاً) من قانون النقل العراقي في حالتي الهلاك الجزئي أو التلف حرمانه من الرجوع بدعوى المسؤولية أو عدم قبولها ، بحيث إن المشرع العراقي لا يقيم في الفرض المذكور دعواً بعدم القبول لمصلحة الناقل فالحق في إقامة دعوى المسؤولية لا يسقط في ظل قانون النقل العراقي إلا بالتقدم الذي يفرد له المشرع العراقي الفصل الخامس من الباب الثاني من قانون النقل لتنظيمه (79).

المطلب الثالث : أسباب الرجوع في النقل المتعاقب وموانعه

يمثل إلزام الناقلين في إطار النقل المتعاقب إلزاماً بتحقيق نتيجة (Obligation de resultat) ، وهذا الإلزام يحتم عليهم نقل الراكب أو بضائعه بأمان وفي الميعاد المتفق عليه أو الميعاد المعقول إلى المكان المقصود ، وهو إلزام عقدي 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 الناقلون المتعاقبون له بالإلتزام المذكور ، وذلك في حالة عدم وصول الراكب أو البضائع ، أو وصولها متضررة أو معيبة أو وصولها متأخرة ، ثبت لأصحاب الحق من ركاب أو مرسلين أو حتى مرسلين إليهم ، الحق في الرجوع على الناقلين ، وبحسب الأحوال ، من غير حاجة إلى إثبات خطأهم أو خطأ تابعيهم .

وتتبلور أسباب الرجوع في النقل المتعاقب بثلاثة صور ، تتمثل بالهلاك أو التلف أو التأخير ، ولا يستطيع أي من الناقلين بما فيهم الناقل الأول التخلص من المسؤولية عن هذا الإلتزام وبالتالي من رجوع أصحاب الحق عليه ، إلا بإثبات أن الضرر يعود لسبب أجنبي لا يد له فيه ، والذي يتجسد بالقوة القاهرة ، العيب الذاتي في الشيء محل النقل ، وفعل المضرور (0) عليه فنقسم هذا المطلب إلى فرعين نتناول في الأول منهما ، أسباب الرجوع في النقل المتعاقب ، في حين نتناول في الثاني ، موانع الرجوع في النقل المتعاقب ، وذلك كما يلي .

الفرع الأول : أسباب الرجوع في النقل المتعاقب

تتصرف أسباب الرجوع في النقل المتعاقب إلى جملة من الحالات التي تؤدي إلى إشغال ذمة الناقلين المتعاقبين بمبلغ التعويض الناشئ عن الإخلال بعقد النقل ، فهي والحال كذلك ، مجموعة وقائع مكونة للضرر ، بل يمكننا القول ، بأنها تمثل الضرر بحد ذاته ، والتي تُنشئ بدورها الحق في التعويض لأي من أصحاب حق الرجوع . عليه فإن الرجوع في النقل المتعاقب ينشأ عن كل ضرر يقع خلال مراحل النقل المختلفة ، والذي يتجسد في صور ثلاث ، وهي الهلاك أو التلف أو التأخير . ويستوي بعد ذلك أن ينجم الضرر ، أو كما أسميناه (بالسبب) عن خطأ الناقلين المتعاقبين أنفسهم أو خطأ تابعيهم .

ونوضح بالتتابع كل سبب من هذه الأسباب من خلال الفقرات الآتية :

أولاً: الهلاك.

يمثل هلاك البضائع في إطار النقل المتعاقب واحداً من أهم الأسباب التي يتمكن أصحاب الحق من خلالها الرجوع بالمسؤولية على الناقل الأول - بوصفه ناقلاً ووكيلاً بالعمولة بالنقل - طبقاً للمادتين 76/أولاً و 78/ثانياً من قانون النقل العراقي. إذا ما حصل ذلك الهلاك في مرحلة نقله أو في المراحل التالية لها، أو من الرجوع على الناقلين المتعاقبين له إذا ما حصل الهلاك في مراحل النقل الخاصة بهم (80).

ويُقصد بالهلاك إنعدام البضاعة أو فنائها وزوالها مما يؤدي إلى استحالة تسليمها إلى المرسل إليه، وهو إما أن يكون كلياً (perte total) عندما يرد على البضاعة بأكملها، ويعرف بالإصطلاح الفقهي بـ(الإعوزان)، وذلك لإنعدام المحل تماماً، ويدخل فيه حالة تسليم البضاعة تسليمياً خاطئاً لغير المرسل إليه، إذ أن التزام الناقلين لا ينقضي إلا بالتسليم إلى المرسل إليه ذاته أو وكيله في مكان الوصول أو في المكان المتفق عليه (81). أو قد يكون الهلاك جزئياً (perte partielle) يرد على جزء من البضاعة، كما لو وصلت البضاعة ناقصة من حيث عدد الطرود أو الكمية أو الوزن، وعندئذ يسمى هذا الهلاك بالنقص أو ما يعرف فقهاً بـ(التعذر)، لكون معه يتعذر تسليم البضاعة كاملة (82).

ومع إن الأصل في الهلاك أن يكون فعلياً، بمعنى إنه ينصب على إنعدام مادة الشيء بالفعل، إلا أنه وفي أحيان أخرى يكون هلاكاً حكماً، يتمثل في عدم تسليم الناقلين للبضاعة في مكان الوصول إلى المرسل إليه، خلال مدة معينة يتم تحديدها إتفاقاً أو عرفاً، تسري من تاريخ إنتهاء ميعاد التسليم (83).

غير أنه لا يعتبر من قبيل الهلاك الجزئي ما يسمى عملاً بعجز الطريق أو هدر الطريق (Freints deroute) حيث لا يسأل الناقلون المتعاقبون عنه - بما فيهم الناقل الأول - وأياً كانت المرحلة التي حصل فيها (84).

وينصرف عجز الطريق إلى ما قد تتعرض له البضائع من نقص ناجم عن الجفاف أو التبخر نتيجة لطبيعتها، كما في حالة تبخر السوائل أو جفاف الحبوب لإختلاف الأحوال الجوية (85)، أو لتعاقب عمليات الشحن والتفريغ الواردة عليها والناشئة عن تعدد مراحل هذا النوع من النقل، أو بسبب تمزق بعض الأكياس الناجم عن استخدام أدوات الشحن والتفريغ وما يترتب عليه من تسرب جزء من البضائع أثناء هذه العمليات (86). والهلاك كسبب من أسباب الرجوع في النقل المتعاقب يمكن إثباته بكل يسر أو سهوله من قبل من له الحق فيه (مرسلاً كان، أم مرسلاً إليه) ولا يخفى ما لوثيقة النقل من دور في ذلك الإثبات وذلك من خلال المقارنة بين حالة البضاعة عند التسليم وحالتها المثبتة في وثيقة النقل، فما على صاحب الحق إلا أن يثبت إن البضاعة لم تسلم إليه بالكامل، أو إنها سلمت بكمية أقل مما هو مثبت في وثيقة النقل، كذلك الحال بالنسبة للناقلين المتعاقبين إذ يكفي لأي منهم أن يثبت أن البضاعة لم تسلم إليه من الناقل الذي سبقه، أو إنه تسلمها بكمية أقل من الكمية المثبتة في وثيقة النقل المباشرة الصادرة من الناقل الأول، أو الوثيقة غير المباشرة الصادرة من الناقل السابق إلى الناقل التالي في سلسلة الناقلين، والتي تكون عادة مطابقة للأولى من حيث الشروط والبيانات الواردة فيها. وعليه فإن الناقل الأخير يحرص على أن يسترد وثيقة النقل المباشرة وغير المباشرة موقعاً عليها من المرسل إليه أو وكيله بما يفيد حصول التسليم وذلك إذ ما أراد التخلص من الرجوع عليه مجدداً بالمسؤولية من قبل الأخير.

ثانياً: التلف.

يقصد بتلف البضاعة الحالة التي تصاب بها بعيب يؤدي إلى تغيير حالتها في مكان التفريغ عما كانت عليه في مكان الشحن الأول. وهو بذلك كل عيب يلحق البضاعة أثناء مراحل النقل المختلفة (87).

إذ يجدر تثبيت حالة البضاعة في وثيقة النقل المباشرة قبل تسلمها وشحنها من قبل الناقل الأول، وكذلك الحال بالنسبة للناقلين الآخرين في وثيقة النقل غير المباشرة عند بداية كل مرحلة من مراحل النقل (88). فإذا ما تعرضت لعيب في واحدة من هذه المراحل، أدى إلى سوء في حالتها، نكون هنا في مواجهة حالة تلف البضاعة. مما يستدعي، والحال كذلك، أن نميز هذه الحالة عن الهلاك، فالتلف يختلف عن الهلاك في أنه ينصب على حالة البضاعة، في حين أن الثاني (أي الهلاك) يتعلق بكميتها. بمعنى آخر أن البضاعة بحالة الهلاك تكون ناقصة، إما من حيث وزنها أو عددها أو حجمها أو قد لا تصل بأكملها بسبب إحتراقها مثلاً، بينما في حالة التلف تصل البضاعة كاملة من حيث وزنها وعددها وحجمها إلا أنها تكون معيبة، كما لو كانت أجهزة دقيقة وتعرض بعضها للكسر أو خضروات أو فواكه فتعرضت للفساد. (89) بيد إن التلف كالهلاك قد يكون كلياً فيشمل عندئذ البضاعة بأكملها، وقد يكون جزئياً وارداً على جزء منها، في حين يبقى الجزء المتبقي منها غير صالح للغرض الذي أعدت له، أو أنه لا يمكن إستخدامه بالشكل الكامل فيما لو لم تصب بالتلف. (90)

ويبقى الأمر، في الواقع، متعلقاً بتلف حتى لو لم يشمل البضاعة بأكملها، فإتساع نطاق التلف لا يحوله إلى هلاك جزئي، وهذا ما يقتضيه التحديد الدقيق ومنع الخلط بينهما، لذلك لا يكون مقبولاً القول، بأن الهلاك يأخذ حكم التلف. (91) ومع ذلك فليس كل عيب يصيب البضاعة أثناء مراحل النقل المختلفة يعتبر سبباً كافياً للقول بالرجوع على الناقلين المتعاقبين، إذ أن هناك من العيوب ما لا يتسبب به هؤلاء الناقلون وإنما يعود إلى طبيعة البضاعة وخصائصها الذاتية أو ما يعرف بالعيب الذاتي للبضاعة (Vice Propre) - والذي سنراه لاحقاً - كما لو كانت البضاعة تتلف بسبب الحرارة أو البرودة أو الرطوبة أو كانت عبارة عن حيوانات نفقت بسبب مرضها، عندئذ فلا يسأل أي من الناقلين عنه متى ما وقع في مراحل النقل الخاصة بهم.

ويتوجب على صاحب الحق للإحتفاظ بحقه في الرجوع على الناقلين المتعاقبين أن يقوم بالتسليم الفعلي للبضاعة بحيث يتمكن من فحصها ومعرفة حالتها - سواء كان عيبها ظاهراً (92) أم خفياً (93) - فلا يتأتى له إدراك العيب إلا بذلك. ويقع عبء الإثبات في حالة التلف على المرسل إليه، بإعتباره دائماً بالبضائع، من جهة - ولأن التلف صورة من صور الضرر - من جهة أخرى. وما على الأخير بوصفه واحداً من أصحاب حق الرجوع إلا المقارنة بين ما هو مدون في وثيقة النقل المباشرة بخصوص البيانات المتعلقة بوصف البضاعة وحالتها عند الشحن وعند التسليم، وإذا لم يذكر في هذه الوثيقة أية إشارة عن حالة البضاعة وقت شحنها

، فيفترض إنها كانت في حالة جيدة ، فإذا ماوصلت تالفة كان الناقلون مسؤولين عن هذا التلف ، بما فيهم الناقل الأول (94) أما إذا تضمنت وثائق النقل بعض التحفظات المتعلقة بحالة البضاعة، فلا تتعد مسؤولية الناقلين، إلا إذا أثبت أصحاب الحق إن ما أصاب البضاعة من تلف يخرج عن حدود تلك التحفظات(95).

تجدر الإشارة إلى أن كل ناقل من الناقلين المتوسطين يلتزم بتسليم البضاعة بحالتها ووصفها كما هي بوثيقة النقل التي أصدرها وسلموها إلى الناقل الأول ، بغض النظر عن أوصافها التي تعاقدها بها الأخير (أعني الناقل الأول) مع المرسل ، الذي يلتزم بإرسالها إلى المرسل إليه مع وثيقة النقل المباشرة (96).
ثالثاً: التأخير في تنفيذ مراحل النقل.

يعد عامل الوقت بلا شك واحداً من أهم العناصر التي يقوم عليها النقل المتعاقب والذي يبقى بالرغم من تعدد مراحل وإختلاف الناقلين القائمين بتنفيذ كل مرحلة منه عن غيرهم من الناقلين ، عقداً واحداً 0 إذ يسعى المتعاقدون مع الناقل الأول من ورائه إلى تحقيق نتيجة واحدة مؤداها إيصالهم أو إيصال بضائعهم بأمان وبأقصر مدة ممكنة وبالنتيجة فإن إخلال أي من هؤلاء الناقلين بمرحلة من المراحل المتعددة ، من شأنه أن يحول دون تحقيق النتيجة المتوخاه من العقد ، لذلك يكون من الطبيعي أن يقع على عاتق الناقل الأول (بصفته ناقلاً ووكيلاً بالعمولة للنقل مسؤولاً عن المراحل المتعددة من النقل ، والناقلين المتعاقبين بصفتهم مسؤولين في حدود مراحل نقلهم) إلزاماً باحترام مواعيد النقل ، بحيث يتعين مساءلتهم جميعاً متى ما أخلوا بتنفيذ هذا الإلتزام على نحو يؤدي إلى إلحاق الضرر بالركاب أو بمرسلي البضائع .
عليه فإن التأخير هو واقعة إيصال الركاب أو تسليم بضائعه بعد فوات الميعاد المتفق عليه ، أو تجاوز المدة المعقولة التي كان يجب أن يتم فيها إيصال الركاب أو تسليم بضائعه إلى المرسل إليه (97). بما يعني عدم إنجاز مراحل النقل في الميعاد المحدد إتفاقاً أو عرفاً، وبذلك تقضي المادة 32 من قانون النقل العراقي التي تنص على أن " يلتزم الناقل بتوصيل الشيء في الميعاد المتفق عليه ، وإلا ففي ميعاد معقول تحدده ظروف النقل"(98).

وهكذا يسأل كلاً من الناقل الأول والأخير في إطار النقل المتعاقب عن التأخير الواقع في مرحلة النقل الخاصة بهما والمراحل الأخرى . حتى وإن لم يتسبب به فعلاً ، أما الناقلون المتوسطون فلا يسألون عنه إلا إذا تسببوا به خلال مراحل النقل التي قاموا بها .
وليس أبلغ في الدلالة على ذلك ما ورد في عام 1981 بشأن قضية المستورد (. Supp.1167 D.C.Much) وهو الطرف المدعي، ضد الطرف المدعي عليه الناقل(Saiyad transMediterranean Airways 50 F)، إذ طالب المستورد المذكور، الناقل الأخير المدعي عليه، بالتعويض بسبب تأخير لم يكن مسؤولاً عنه ، ذلك أن الناقل الأخير قد تسلم البضاعة من الناقل السابق له بعد فوات موعد الإستلام المقرر ، ومن الواضح إنه كان يستحيل على الناقل الأخير تسليم البضاعة كما هو متفق عليه في العقد ، ورغم ذلك قررت المحكمة الإقليمية العليا في فرانكفورت أن الناقل الأخير يتحمل المسؤولية ، لأنه يجوز له مطالبة الناقل الذي سبقه بالتعويض(99).

هذا وبالرغم من إن الرأي منعقد في الفقه على اعتبار التأخير من الأسباب المؤدية إلى الرجوع في النقل المتعاقب، إلا أن الخلاف ما يزال قائماً في أوساطه، حول مدى الحق الذي يعطيه لأصحابه في الرجوع على الناقلين المتعاقبين، بمعنى هل إن من شأن كل تأخير في مراحل النقل المتعددة أن يعقد مسؤولية الناقلين المتعاقبين، وبالتالي ينشأ الحق في الرجوع عليهم، أم يشترط فيه أن يرتب أضراراً من نوع معين وتلحق بأصحاب الحق فعلاً ؟

يتجه البعض من الفقه إلى القول بأن التأخير هو إضاعة للوقت ، وإن إضاعة الوقت هي ضرر محقق ، وبالتالي فهم يعتبرونه سبباً للرجوع سواء ترتب عليه ضرر فعلياً أم لا(100). في حين إتجه الراي الغالب فيه ، إلى عدم اعتبار التأخير، وذلك خلافاً للهلاك أو التلف ، ضرراً بذاته ، وإنما الضرر في النتائج التي تترتب عليه والتي تكون ، بالضرورة ، ضرراً إقتصادياً يتمثل في فوات كسب أو وقوع خسارة (101). وبالتالي فمتى ما ترتب عليه ضرراً كان سبباً في الرجوع والعكس صحيح .

ويبدو لنا، إن الراي الأخير هو الأقرب إلى الصواب، حيث إنه يتفق مع المنطق السليم الذي يقضي بأنه لا تعويض بدون وجود ضرر، فضلاً عن إنه ومن خلال إشتراط إثبات الضرر وعدم الإكتفاء بمجرد التأخير تتمكن المحكمة من إعطاء التعويض المناسب لمقدار الضرر الحاصل ، كما يعضد هذا التوجه جملة من نصوص الإتفاقيات الدولية لعل من أبرزها إتفاقية هامبورغ التي أشارت في مادتها الخامسة إلى أنه " يسأل الناقل عن الخسائر الناتجة عن هلاك البضائع أو تلفها وكذلك الناتجة عن التأخير في التسليم " (102).

الفرع الثاني : موانع الرجوع في النقل المتعاقب

مما لا شك فيه إن الأصل في الإتجاه التشريعي العام في كل من قانون النقل العراقي والقوانين الأخرى المقارنة له والإتفاقيات الدولية الخاصة بالنقل ، يميل نحو تغليب مصلحة الركاب والمرسلين أو المرسل إليهم على مصلحة الناقلين. وبالتالي يعطيهم الحق في الرجوع على هؤلاء الناقلين إذا ما تحقق سبب من أسباب الرجوع المتمثلة بالهلاك أو التلف أو التأخير، وكما بينا آنفاً، إلا أنه في الوقت ذاته يسعى إلى تحقيق التوازن بين مصالح الطرفين والمحافظة على توازن العقد المبرم بينهما ، وذلك من خلال إيجاد جملته من الموانع التي من شأنها أن تحول بين أصحاب الحق ، وبين حقهم الثابت قانوناً في الرجوع على الناقل الأول وغيره من الناقلين ، من خلال ما تقوم به من نفي الرابطة السببية بين خطأ الأخير ، وبين الضرر المتمثل بالهلاك أو التلف أو التأخير الذي يفتقر بهذا الضرر .

وتكون هذه الموانع عامة تارة، وتتمثل بالسبب الأجنبي الذي يشمل القوة القاهرة والعيب الذاتي للشيء محل النقل وخطأ المضرور . أو تكون خاصة تارة أخرى ، وهو ما سنعرضه تباعاً من خلال الفقرتين التاليتين وكما يلي :-
اولاً: الموانع العامة للرجوع في النقل المتعاقب

تتخصص هذه الموانع في الواقع بما يعرف بالسبب الأجنبي، ولم تعطِ التشريعات أي تعريف له، وإنما لجأت إلى تعداد حالات تؤدي إلى إعفاء الناقلين من المسؤولية، باعتبارها صوراً للسبب الأجنبي، وبناءً على ذلك فقد تولى الفقه، من جهة (103)، والقضاء، من جهة أخرى (104)، مهمة إعطاء تعريف للسبب الأجنبي. والتعريف الشائع له إنه كل ما لا يكون للناقل يد في حدوثه ويؤدي إلى عدم التنفيذ. ويتمثل في إطار النقل المتعاقب بالقوة القاهرة والعيب الذاتي للبضاعة وفعل المضرور (خطأ الراكب والمرسل أو المرسل إليه)، وهو بدوره لا يكون مانعاً من الرجوع على الناقلين المتعاقبين، بما فيهم الناقل الأول، منعاً تاماً ولا يعفيهم من المسؤولية إلا إذا تسبب وحده في إحداث الضرر، أما إذا ساهم معه في إحداث ذلك الضرر خطأً أيّاً من الناقلين المتعاقبين فإن الأخير يتحمل جزءاً من المسؤولية بقدر الخطأ الذي وقع منه، وبالتالي يكون مانعاً جزئياً من الرجوع، وكذلك يسأل الناقلون عن تعويض الضرر بأجمعه إذا ثبت أن السبب لم يكن ليرتب هذا الضرر لولا خطأهم. وما تقدم نتناوله بالتفصيل من خلال النقاط الثلاث التالية:

1 - القوة القاهرة :

يمكن لأي من الناقلين في إطار النقل المتعاقب، بما فيهم الناقل الأول، التخلص من رجوع أصحاب الحق عليهم في حالة تحقق الضرر، وذلك بنفي مسؤوليتهم عن الأضرار التي تصيب هؤلاء، متى ما استطاعوا أن يثبتوا أن تلك الأضرار تعود إلى قوة القاهرة تعرضوا لها أثناء تنفيذ النقل في واحدة أو أكثر من مراحل (105). ولا يخفى أن القوة القاهرة ما هي في الواقع إلا حادث خارجي يتعرض له أيّاً من الناقلين ولا يتعلق بنشاطه، ويشترط فيه أن لا يكون متوقعاً (Imprevisibilite) عند إبرام العقد، بمعنى أن يتصف بعنصر المفاجأة، فضلاً عن ذلك، لا يمكن للناقل السيطرة عليه أو دفعه (Irresistabilite) وعلى حد تعبير محكمة التمييز لدينا، أن يتصف بعنصر الحتمية (106). ويجب أن تكون إستحالة الدفع أو التوقع مطلقة، فمجرد الصعوبة لا تكفي لمنع الرجوع منعاً تاماً (107). ولهاتين الصفتين أهمية عملية وقانونية كبيرة، إذ يجد القضاء فيها وسيلة مرنة تخضع لكامل تقديره، يوائم بها الحلول التي تفرضها النصوص، مع ظروف الحال التي تعرض أمامه، وبذلك فنادر ما يعترف القضاء بوجود هاتين الصفتين بسهولة، خاصة بالنسبة لفعل الغير، ليحقق بذلك حماية للمضرورين يحفظ بها حقوقهم في التعويض. وحتى يتمكن الناقلون من إعفاء أنفسهم من المسؤولية، وبالتالي التخلص من الرجوع عليهم، يجب أن يثبتوا القوة القاهرة بشروطها المتقدمة (108). ويبدو في الواقع إن القوة القاهرة عقبة تحول بين الناقلين المتعاقبين، وبين الوفاء بالتزامهم الناشئ عن العقد، ولا قبل لهم بردها عندما تقع، وذلك بلحاظ أثارها الخارجية المانعة من تنفيذ الإلتزامات المترابطة والملقاة على عاتق الناقلين المتعاقبين.

هذا ويؤثر الخلاف في أوساط الفقه بشأن الحادث الفجائي، بين من يعتبره سبباً أجنبياً مانعاً من الرجوع على الناقلين المتعاقبين، بحيث إنه ينزل منزلة القوة القاهرة (109)، وبين من لا يعتبره كذلك ويرى وجوب التمييز بينهما وإعتبار القوة القاهرة حادثاً خارجياً لا علاقة له بنشاط الناقل، أما الحادث الفجائي فهو أمر ينبعث من دائرة نشاط الناقل وإذا كانت القوة القاهرة تمنع من الرجوع على الناقلين المتعاقبين فلا يمتنع الرجوع عليهم عن الحوادث الفجائية باعتبارها من المخاطر العادية للإستثمار إذ عليهم أن يتحملوا ما يترتب على نشاطهم من نتائج (110). ونتيجة هذا الرأي إن القوة القاهرة دون الحادث الفجائي تكون مانعاً من الرجوع على الناقلين المتعاقبين. وقد أخذ المشرع العراقي بهذه التفرقة في قانون النقل النافذ وذلك في المادة/ 11 بقوله: لا يجوز للناقل أن يدفع مسؤوليته عن تعويض الضرر الذي يصيب الراكب إلا إذا أثبت أن ذلك الضرر يرجع إلى خطأ الراكب أو إلى قوة القاهرة نتجت عن عوامل خارجية لم تتبع من دائرة نشاط الناقل ولم يكن في الإمكان توقعها أو تلافي أثارها". كما تأثر المشرع المصري بهذا الإتجاه في قانون التجارة الجديد حيث نص في المادة/ 214 على أن

1- لا يعتبر من القوة القاهرة في عقود النقل انفجار وسائل النقل أو احتراقها أو خروجها عن القضبان التي تسير عليها أو تصادمها أو غير ذلك من الحوادث التي ترجع إلى الآلات التي يستعملها الناقل في تنفيذ النقل ولو ثبت أنه اتخذ الحيطة لضمان صلاحيتها للعمل ولمنع ما تحدثه من ضرر.

2- وكذلك لا يعتبر من القوة القاهرة الحوادث التي ترجع إلى وفاة تابعي الناقل فجأة أو إصابتهم بضعف بدني أو عقلي أثناء العمل ولو ثبت أن الناقل اتخذ الحيطة لضمان لياقتهم البدنية والعقلية".

2- العيب الذاتي في الشيء محل النقل

ينصرف العيب الذاتي في الشيء إلى أي سبب ناشئ عن طبيعته الداخلية، فهو عيب يرتبط بالخصائص الكامنة في طبيعة البضاعة ذاتها، مما يجعلها غير مؤهلة لتحمل تبعات عملية النقل الاعتيادية بدون ضرر، ويؤدي بالنتيجة وبدون تدخل من أي من الناقلين إلى هلاك البضاعة أو تلفها.

ولهذا يذهب جانب من الفقه إلى أن هذا العيب يستوي فيه أن يكون متعلقاً بعيب بالمعنى الفعلي، كما لو تم نقل فاكهة في آخر مراحل نضجها مما يجعلها عرضة للتأثر بالحالة الجوية، أو أن يكون متعلقاً ببضاعة لا عيب فيها ولكن طبيعتها لا تتحمل النقل، كالأواني الزجاجية أو قطع الأثاث المصنوعة من مواد هشة أو رقيقة لا تتحمل مخاطر النقل، على الرغم من إتخاذ كافة الإحتياطات لحفظها من قبل المرسل أو الناقل (111).

وعلى العكس من ذلك يتحفظ آخرون على هذا التوجه، بل يرون أن في إعتبار كون البضاعة هشة قابلة للكسر عيباً ذاتياً فيها، توجه تنقصه الدقة (112) ما يستلزمه الحال، كذلك ترجيح الرأي الأخير على إعتبار إنه في حالة تعرض مثل هذه البضاعة للكسر فذلك يعود، أما لأنه بالرغم من سلامة التغليف فإن تداولها قد تم بطريقة معيبة مما يجعل الناقل مسؤولاً، وأما نتيجة إهمال من الشاحن إذ عهد إلى الناقل بالبضاعة بتغليف معيب حيث لا يعد الأخير عيباً ذاتياً. أو دون أن يبين على غلافها الخارجي طبيعتها، وهو إهمال يستبعد معه خطأ الناقل (112).

من هنا يلحق البعض من الفقه العيب الذاتي من حيث كونه مانعاً من الرجوع في النقل المتعاقب بخطأ المرسل (الشاحن)، تأسيساً على أن الأخير قد شحن بضاعة لا تقوى بطبيعتها على تحمل عملية النقل، ويرون إن لا ضرر من هذا التداخل لأنهما

سواء في الأثر ، وهو إنتفاء مسؤولية الناقلين المتعاقبين عن الضرر الواقع وإمتناع الرجوع عليهم من قبل أصحاب الحق (113).

وبالرغم من صحة ما تقدم من حيث إستواء الأثر المترتب على كل من خطأ الشاحن والعيب الذاتي، إلا أنه مع ذلك يمكن الرد على أن هذا التأسيس ليس ضرورياً لدفع مسؤولية الناقل، إذ أن المعول عليه في دفع تلك المسؤولية، هو أن يكون سبب الضرر أجنياً عن الناقلين المتعاقبين أو تابعيهم، ومتى توافر الشرط في العيب الذاتي للبضاعة فلا حاجة عندئذ للبحث فيما إذا كان الشاحن قد ارتكب خطأً بشحنه بضاعة تقاوم أم لا . فإن ذلك يتطلب مراعاة طبيعتها الفيزيائية أو الكيميائية، من جهة، ومخاطر النقل الاعتيادية المفترضة، من جهة أخرى (114). وإذا أفلح الناقلون في إثبات العيب الذاتي في البضاعة فإن هذا لا يعفيهم من المسؤولية فحسب، بل يفتح أمامهم الباب للرجوع على المرسل للمطالبة بالتعويض عن الأضرار التي لحقت وسيلة النقل أو لحقت البضاعة المملوكة للآخرين مما يعرضه لدفع تعويضات لهم (115) أخيراً ينبغي القول، بأن الناقلين وإن لم يكن أي منهم ملتزماً قانوناً بمعرفة الخصائص الذاتية للبضاعة التي يقوم بنقلها، لكن إذا أخبره الشاحن بالطبيعة الخاصة لها والشروط اللازمة لحفظها أثناء النقل وعند التفريغ فإنه يكون لزاماً عليه قبل أن يوافق على نقل البضائع أن يعلم ما هي الأخطار المتوقعة من جراء عدم الإلتزام بالمحافظة على الشروط المدونة، وإلا كان مسؤولاً، وبالتالي يمكن الرجوع عليه (115).

3- فعل المضرور

ويُقصد به أي فعل يصدر من الشخص الذي يلحقه ضرر ما، من جراء النقل المتعاقب (راكباً، مرسلأ، أو مرسلأ إليه) وإن لم يكن من قبيل الخطأ، طالما كان هو السبب المباشر والوحيد في إحداث الضرر (116). فلا يشترط في هذا الفعل لكي يكون مانعاً من الرجوع على الناقلين المتعاقبين بما فيهم الناقل الأول أن يكون خاطئاً، فالعبرة والأهمية تكمن بتسببه في الحادث أو الضرر، وهذا ما يتحقق سواء أكان الفعل خاطئاً أم لا، مع ملاحظة أنه لا يكفي مجرد إشتراك المضرور في تحقيق الضرر، بل يجب أن يكون هو السبب الحقيقي للضرر والمباشر فيه (117). ومرد المانع من الرجوع في هذه الحالة يعود إلى كون الضرر قد وقع بفعل المضرور فلا يكون ثمة مسؤول عنه، إذ أن المضرور هو الذي ألحق الضرر بنفسه وكان هذا بفعله، وسواء أكان فعلاً خاطئاً أم لا. وأساس ذلك قاعدة رومانية تقضي بأنه لا يسمح للمضرور المطالبة بتعويض الأضرار التي كان هو السبب في إحداثها (118). وفي إطار النقل المتعاقب للبضائع يعتبر خطأ من جانب المرسل يعفي الناقلين من المسؤولية ويمنع من الرجوع عليهم، تسليم البضاعة لأيٍ منهم دون تغليفها أو أن تغليفها فيه عيب لا يتناسب مع طبيعتها أو عدم.

كفاية العلامات المميزة لها (119)، أو كأن يقدم بياناً خاطئاً عن نوع البضاعة وطبيعتها (120)، ما يؤدي بدوره إلى عدم تمكن الناقل من إتخاذ الإحتياطات اللازمة التي تفرضها طبيعة تلك البضاعة، كأن تكون من البضائع الخطرة (121). أو عدم تزويد الأخير بالوثائق اللازمة للبضاعة، مما يسبب في تأخيرها لدى إدارة الكمارك، أو حجزها (122)، أو النقل بحراسة المرسل (123)، أو إتفاقه مع الناقلين على قيامه أو قيام وكيله (وكيل الشحنة) بعملية شحن البضاعة (124). والشيء نفسه يمكن قوله بالنسبة لخطأ المرسل إليه، كإمتناعه عن إستلام البضاعة على الرغم من إشعاره من جانب الناقل الأخير أو تأخره في ذلك، مما يؤدي إلى هلاكها أو تلفها (125)، أو إذا تولى عملية التفريغ وثبت أن الأضرار لحقت بالبضائع بسبب الإهمال أو التسرع في عملية التفريغ دون مراعاة الأصول المتبعة (126). وبالرغم من أنه يشترط في فعل المضرور لكي يكون مانعاً تاماً من الرجوع على الناقلين المتعاقبين، بما فيهم الناقل الأول، أن يكون هو السبب المباشر والوحيد في إحداث الضرر، إلا أنه في أحيان كثيرة يبقى هذا الفعل قائماً ولكنه ليس السبب الوحيد في الضرر وإنما يشترك معه خطأ الناقل. والحال كذلك فهل من شأن هذا الإشتراك أن يعفي الأخير من المسؤولية، أم أن الرجوع عليه يكون بكامل المسؤولية أو بجزء منها؟ يبدو إن المشرع العراقي في قانون النقل قد تنبه إلى هذه المسألة في الفصل الخاص بالنقل البحري وذلك في المادة (139) منه، التي تنص على أنه "إذا اجتمع خطأ، بما فيه الإهمال من جانب الناقل أو تابعيه مع سبب آخر في إحداث الهلاك أو التلف أو التأخير في التسليم فلا يسأل الناقل عن ذلك إلا بقدر ما ينسب إلى خطئه أو إهماله على شرط أن يثبت مقدار الهلاك أو التلف أو التأخير في التسليم الناجم عن ذلك السبب". (127) ومعنى ذلك أن كلاً من الناقلين يبقى مسؤولاً برغم الخطأ الصادر من المرسل والمرسل إليه طالما إشتراك معهما في إحداث الضرر على إن مسؤوليته تكون محدودة بمقدار خطئه أو إهماله، أي إن كلاً منهما يتحمل جانباً من الضرر الذي يساهم فيه وبالرغم من أن قسمة المسؤولية طبقاً للنص آنف الذكر، تدل على إهتمام المشرع بتحقيق العدالة بالنسبة إلى الناقلين المتعاقبين، إلا أننا نرى أن هذا النص معقد وصعب التطبيق، فمن جهة ليس من السهل دائماً على الناقل إثبات مقدار الضرر الذي لا يرجع إلى خطئه أو إهماله لأنه إذا كان تعيين مكان وقوع الضرر صعب الإثبات عليه فإن تقدير الضرر الذي لا يرجع إلى خطئه يعتبر إذاً أمراً مستحيلاً. ومن جهة أخرى يبدو لنا أن هذا النص من شأنه إجبار صاحب الحق الذي عانى من الضرر عند تعدد الناقلين المتسببين فيه على الرجوع تارة على أحد الناقلين بقدر ما يعزى إلى خطئه من ضرر وعلى الناقل الآخر الذي تسبب في باقي الضرر. ونخشى على صاحب الحق – في ظل هذا الوضع – ألا يستطيع الحصول إلا على جزء فقط من التعويض لأنه إن إستطاع الرجوع على أحد الناقلين فهو سوف يواجه صعوبة في تحديد هوية المتسبب في الجزء الباقي من الضرر. وفي رأينا إن إجبار صاحب الحق على الرجوع المزدوج على المتسببين في الضرر ينافي إرادة صاحب الحق لحظة إبرامه عقد النقل المتعاقب مع الناقل الأول. فهو عند إبرامه العقد المذكور أراد بذلك التعامل مع شخص واحد فقط وهو الناقل الأول بحيث إنه إذا وقع الضرر يرجع عليه وحده لإسترداد مبلغ التعويض.

ثانياً: الموانع الخاصة .

فضلاً عن الموانع العامة لإنتفاء الرجوع على الناقلين في النقل المتعاقب ، فإن ثمة موانع أخرى تؤدي أيضاً إلى إنتفاء الرجوع على الناقلين عما يلحق بالراكب أو البضاعة من ضرر . وتسمى بالموانع الخاصة ، وذلك نظراً للظروف التي ترافق تنفيذ النقل وتعلقها بأنواع معينة من النقل ، من جهة ، ولأن أياً من الناقلين المتعاقبين في مثل هذه الموانع لا يكلف إلا بإثبات يسير لنفي مسؤوليته والتخلص من رجوع أصحاب الحق عليه ، من جهة أخرى .

ومن الأهمية بمكان أن نشير إلى أن هذه الموانع تعتبر خاصة متى ما نظرنا إلى مبررها، فهي لا تقوم إلا لإعتبارات خاصة حيث يقوم الناقل بالنقل على السطح أو نقل الحيوانات الحية أو إتخاذ التدابير لإقناذ الأرواح أو الأموال ، ومع ذلك فإنها تصبح موانع عامة متى ما نظرنا إلى آثارها ، إذ هي تعفي الناقلين المتعاقبين من المسؤولية الناشئة عند تحقق الضرر وبالتالي تمنع أصحاب الحق من الرجوع عليهم .

وتتجسد الموانع الخاصة للرجوع في النقل المتعاقب عموماً بما يلي :-

1- نقل الحيوانات الحية يكون كل ناقل من الناقلين المتعاقبين من حيث الأصل مسؤولاً عن نفوق الحيوانات الحية أو ما يصيبها من ضرر أو تأخير في تسليمها إلى المرسل إليه . بيد إنه ونظراً للحالة الخاصة التي توجد فيها البضاعة ، محل النقل البحري ، فقد تصاب الحيوانات بدوار البحر أو قد تضطرب نتيجة لهيجان البحر فتتلف عن الطعام وتموت . لذلك فإن الناقل البحري في إطار النقل المتعاقب البحري والمختلط ، يعفى من المسؤولية عن الضرر المتحقق بالبضاعة متى ما أثبت إنه قد إلتزم أثناء مرحلة النقل الخاصة به بمراعاة تعليمات المرسل أو وكيل العمولة بالنقل عنه (الناقل الأول) . وتنص المادة (134) من قانون النقل العراقي بهذا الصدد على إنه :

"أولاً : يسأل الناقل عن نفوق الحيوانات الحية أو ما يصيبها من أضرار أو التأخير في تسليمها إلا إذا أثبت إنه قد راعى التعليمات الخاصة التي أصدرها إليه بشأنها المرسل .

ثانياً : إذا وقع النفوق أو التضرر أو التأخير على الرغم من مراعاة تعليمات المرسل فيعتبر أن ذلك قد نتج عن مخاطر خاصة تلازم هذا النوع من النقل لا يكون الناقل مسؤولاً عنها إلا إذا أثبت المرسل أن ذلك قد حصل بسبب خطأ بما فيه الإهمال من جانب الناقل أو تابعيه " (128).

عليه فإنه لا يلزم أياً من الناقلين المتعاقبين للتخلص من رجوع أصحاب الحق عليه إثبات السبب الأجنبي ، وإنما يكفي إقامة الدليل على إن ذلك الضرر كان نتيجة المخاطر الخاصة بهذا النوع من النقل ، وذلك يعني إن على الناقل أن يبين على وجه التحديد الخطر الذي أدى إلى وقوع الضرر . ومع ذلك فقد قرر المشرع العراقي أن هذا الإثبات قد لا يتوافر لجميع الناقلين ، إذ أنه من الصعوبة بمكان ، فهون عليه الأمر وذلك بإقامة قرينة في صالحه يُفترض بموجبها أن الضرر يرجع إلى المخاطر الخاصة بنقل الحيوانات بحراً ، إذا ما أثبت الناقل إنه نفذ تعليمات المرسل بشأن نقل الحيوانات ، إلا أن هذه القرينة غير قاطعة في عدم إرتكاب الناقل ثمة خطأ أدى إلى وقوع الضرر على نحو ينتفي معه الإرتباط بين الضرر والمخاطر الخاصة بنقل الحيوانات ، ومن ثم يجيز النص ، آف الذكر ، للمرسل إذا ما أصرَّ على مسؤولية الناقل تقويض هذه القرينة بإثبات أن نفوق الحيوانات أو الضرر الذي أصابها أو التأخير في تسليمها ينشأ عن خطأ أو إهمال من الناقل أو تابعيه في العناية بالبضاعة أو تنفيذ تعليمات المرسل بصدها 0

2- النقل على سطح السفينة

الأصل في النقل المتعاقب بحرياً كان أم مختلطاً أن يتم شحن البضائع في عتابر السفينة ، بيد أنه ولا اعتبارات مختلفة ، منها كبر حجم البضائع أو طبيعتها الخاصة ، أو رغبة من المرسلين في دفع أجور أقل ، وإستثناءاً من ذلك الأصل يتم شحن البضائع على سطح السفينة الناقلة بدلاً من عتابرها . وهو ما يعرضها لمخاطر ما كانت لتتعرض لها لو إنها شحنت في العتابر ، كالرطوبة مثلاً أو حرارة الشمس والأمطار وخطر الإنزلاق في البحر أو التبعثر بسبب العواصف أو هياج البحر ... الخ .

وحتى يتسنى لأي من الناقلين المتعاقبين إعفاء نفسه من المسؤولية والتخلص من رجوع أصحاب الحق عليه ، فلا بد له ، والحال كذلك ، من أن يثبت إن الشحن على سطح السفينة قد تم بناءً على واحدة من الحالات المذكورة في الفقرة (أولاً) من المادة (135) من قانون النقل العراقي مثلاً ، والتي تنص على إنه :

"يجب شحن الشيء في الأماكن المخصصة في السفينة ، غير إنه يجوز شحنه على سطحها في الحالات الآتية :

أ/ الإتفاق الصريح المثبت كتابة في سند الشحن أو اية وثيقة تثبت عقد النقل (129).

ب/ إذا كانت طبيعة الشيء تتطلب نقله على سطح السفينة .

ج/ إذا تم النقل وفقاً لنص قانوني " (130) . وفي حالة الإتفاق إذا أهمل الناقل ذكر الشحن على السطح في سند الشحن ، قامت قرينة على عدم وجود إتفاق يجيز ذلك ، ولكنها قرينة بسيطة في علاقة الناقل والشاحن ، بينما تعتبر قرينة مطلقة لمصلحة الغير حسن النية (131). فإذا ما إستطاع الناقل المتعاقب إثبات الشحن بناءً على الحالات المتقدمة كان من شأن ذلك أن يقف مانعاً بين المرسل أو المرسل إليه وحققهم في الرجوع على الناقلين المتعاقبين ، بما فيهم الناقل الأول (132).

3/ إنقاذ الأرواح أو الأموال

يلتزم كل ناقل من الناقلين المتعاقبين بإستثناء الناقل الأول الذي يظل مسؤولاً عن جميع مراحل النقل ، بصفته ناقلاً ووكيلاً بالعمولة بالنقل عن المراحل التالية ، بالمحافظة على سلامة الأشخاص أو البضائع التي يتولى نقلها في مراحل النقل الخاصة به ، وإلا كان مخالفاً لالتزامه ، مما يعطي لأصحاب الحق الرجوع عليه بالمسؤولية . بيد أن ذلك لا يمنع الناقلين المتعاقبين

ولإعتبارات إنسانية وإخلاقية من التدخل لتقديم المساعدة والإنقاذ ، لا سيما في عرض البحر ، فإذا قام أي منهم باتخاذ التدابير سواء لإنقاذ الأرواح ولو لم يفلح أو إذا قام باتخاذ التدابير المعقولة لإنقاذ الأموال دون أن يتسم تدخله بالإنذفاع ، وتعرض واسطة النقل إلى الخطر ، فإن أي ضرر يلحق البضائع من هلاك أو تلف أو تأخير لا يسأل عنه الناقلون. ولأهمية مسألة المساعدة والإنقاذ فقد ساربت معظم التشريعات المقارنة (133)، إتفاقية هامبورغ فيما تذهب إليه، من حيث التمييز في التدابير المتخذة بين إنقاذ الأرواح أو الأموال والأخذ بها (134)، ومنها قانون النقل العراقي الذي نجده وعلى غرار إتفاقية هامبورغ يفرق في المادة (145) منه بين إنقاذ الأرواح الذي يجعله معفياً من المسؤولية ومانعاً من الرجوع دون قيد أو شرط، حيث أنّ كل جهد يبذل في إنقاذ الأرواح البشرية يكون معقولاً ، وكل خسارة تلحق الأموال بسببه تهون. وبين إنقاذ الأموال ويشترط في التدابير التي ستتخذ بشأنها أن تكون معقولة. لأن المفاضلة فيها بين مال ومال، وخير للناقل أن يحافظ على مال أوتمن عليه من أن يضحي به لينقذ مالاً لايعنيه (135). ومعنى التدابير هنا يمتد ليشمل حالة الإنحراف عن خط السير للقيام بعمليات المساعدة والإنقاذ، وبذلك فالمنطق السليم يقضي بشمول الإعفاء ومنع الرجوع حالة الإنحراف أيضاً (136).

الخاتمة

من خلال دراستنا لأحكام الرجوع في النقل المتعاقب في ضوء قانون النقل العراقي رقم 80 لسنة 1983 ومقارنته بالتشريعات والإتفاقيات الدولية المتعلقة بالنقل، فإننا توصلنا الى جملة من النتائج والتوصيات أملين الأخذ بها، تتمثل بالآتي:

أولاً: النتائج :

1- إن النقل المتعاقب أو كما يصطلح عليه البعض من الفقه (بالنقل المتتابع أو المباشر) صورة من صور النقل إقتضتها الضرورات العملية الناشئة مثلاً عن إنعدام 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 الى المكان المقصود وفي الموعد المحدد(وهو بذلك يعد عملية واحدة بالنسبة لهم 0 و يكون الجميع أطرافاً في مجموعة عقدية واحدة 0 ولا ينحصر نطاق هذا النوع من النقل في الأشياء فحسب ، وإنما يمتد ليشمل نقل الأشخاص أيضاً، خاصة ، في إطار النقل الجوي.

2- يظهر النقل المتعاقب في الواقع العملي بصور مختلفة ، وبحسب وحدة وتعدد وسائط النقل والوسائل المستخدمة فيه، فتارة يكون في صورة نقل متعاقب أحادي واسطة ، وأخرى يكون في صورة نقل متعاقب مختلط0 ويعرف النقل المتعاقب أحادي الواسطة بكونه النقل الذي ينطوي على إستخدام واسطة نقل واحدة (برأ أو بحراً أو جواً) في جميع أجزائه مع تعدد الناقلين ووسائل النقل المستخدمة فيه0 في حين يعرف النقل المتعاقب المختلط بالنقل الذي يتم من قبل عدة ناقلين بطرق نقل مختلفة، فيتوسط في هذا النوع من النقل أكثر من وسط ووسيلة ، فيتم جزء منه في البحر وآخر في البر أو الجو0 الإتفاقيات المعدلة لها ، وإتفاقية وارسو لعام 1929 ، وإتفاقية هامبورغ لعام 1978 ، وإتفاقية روتردام لعام 2008.

3- لا يُقصد من مصطلح الرجوع في النقل المتعاقب ذلك المعنى الضيق والذي يقتصر على دعوى رجوع الناقل الموفي على غيره من الناقلين المشتركين في عملية النقل المتعاقب بمبلغ التعويض الذي أوفاه لصاحب الحق الدائن (راكباً – مرسلأ أو مرسلأ اليه) بل إن مفهومه يتسع ليشمل دعوى الرجوع بالمسؤولية التي يقيمها صاحب الحق ابتداءً على أي من الناقلين ،بحسب مقتضى الحال ، متى ما أخلوا بالنتيجة المرجوة من العقد المبرم بينهم والمتمثلة في إيصال الراكب أو بضائعه سالمين الى محل الوصول ، وبالوقت المحدد عرفاً أو إتفاقاً، فضلاً عن رجوع الناقلين المتعاقبين على أصحاب الحق من ركاب ومرسلين بفحص الشئ محل النقل وتثبيت حالته وإبداء التحفظات عليها ، وكذلك باستيفاء الأجرة وكافة مستحقات النقل 0

4-تؤسس شروط الرجوع في النقل المتعاقب في جملتها على ضوء الطبيعة الخاصة لهذا النوع من النقل وما يتضمنه من مراحل متعددة، والتي تستوجب بالضرورة تعدد الناقلين القائمين بها ، على أن يكون ذلك كله تنفيذاً لعقد نقل واحد . وإتباع إجراءات معينة في مواعيد محددة تتمثل بالإشعار أو الإخطار . وتوصف وحدة العقد في إطار النقل المتعاقب بأنها وحدة خارجية ، ذلك لأن وثيقة النقل المباشرة تكون بسيطة، وتؤدي الى تحرير عدة وثائق تعرف (بوثائق النقل الغير مباشر) عن كل مرحلة من مراحل النقل فتتحقق بذلك وحدة النقل في علاقة الناقل الأول بالراكب أو المرسل فقط ، دون غيره من الناقلين.

5 - تحكم شروط وثيقة النقل المباشرة أو سند الشحن المباشر عمليات النقل المختلفة في العلاقة بين الراكب أو المرسل والناقل الأول(فإذا تعاقد الأخير مع الناقل الثاني على شروط مخالفة لما تم الاتفاق عليه مع الأول كان مسؤولاً قبل الراكب و المرسل أو المرسل اليه 0 ويكون كل واحد من الناقلين مسؤولاً بالتضامن مع الآخرين قبل الراكب أو المرسل او المرسل اليه ،كما لو قام بتنفيذ عقد النقل وحده . ويترتب على ذلك، أن يكون لهؤلاء الخيار بين مطالبة الناقلين المتعاقبين جميعاً بالتعويض عما لحقهم من ضرر، أو مطالبة أحدهم فقط بكامل التعويض المستحق . ولا يكون لهذا التضامن أي أثر في حالة الرجوع بين الناقلين بعضهم على بعض .

6 - إذا ما كانت سندات الشحن المباشرة بشروطها الواردة فيها تحكم عمليات النقل المتعاقب بمراحله المختلفة، فإن العلاقة بين الناقل الأول والناقلين الثانويين يحكمها نوع آخر من السندات التي تسمى بسندات الشحن غير المباشرة والتي تصدر من الناقلين الثانويين وتسلم الى الناقل الرئيسي وبموجبها يسأل كل واحد منهم عن الضرر الذي وقع للبضاعة أثناء الرحلة التي قام بها بنفسه وتترتب مسؤوليته تجاه الناقل الرئيسي

7 - ينحصر نطاق اشتراط الإشعار في حالة الرجوع على الناقلين في النقل المتعاقب للبضائع فقط ، دون النقل المتعاقب للأشخاص عن الأضرار التي تصيب الراكب بدنياً ، ويساوي المشرع العراقي في مدة توجيه الإشعار بثلاثين يوماً تبدأ من تاريخ تسلم البضاعة من قبل المرسل اليه تسليماً فعلياً وإبداء تحفظاته على حالتها، بين حالة الهلاك أو التلف الظاهر وحالة الهلاك أو التلف الغير ظاهر ،خلافًا لبعض التشريعات المقارنة والإتفاقيات الدولية الخاصة بالنقل. ويترتب على عدم حصول الإشعار قيام قرينة لمصلحة الناقل مؤداها أن المرسل إليه قد تسلم البضاعة بحالتها المبيّنة في وثيقة النقل المباشرة ، كما يكون له أثر قانوني خطير يتجسد في اعتباره قرينة لما يسمى (بالتسليم المطابق) وهي قرينة بسيطة قابلة لإثبات العكس. ويكون للإشعار الذي يوجه الى الناقل الفعلي (الناقلين المتعاقبين بما فيهم الناقل الأخير) نفس الأثر كما لو كان قد تم تقديمه الى الناقل المتعاقب(الناقل الأول) والعكس صحيح .

8- تنصرف أسباب الرجوع في النقل المتعاقب الى جملة من الحالات التي تؤدي الى انشغال ذمة الناقلين المتعاقبين بمبلغ التعويض الناشئ عن الإخلال بعقد النقل. فهي والحال كذلك ، مجموعة وقائع مكونة للضرر بل يمكننا القول، بأنها تمثل الضرر بحد ذاته ، تنشأ الحق في التعويض لأصحاب حق الرجوع. وتتجسد في ثلاثة صور وهي الهلاك أو التلف أو التأخير . ويستوي بعد ذلك أن ينجم الضرر عن خطأ الناقلين أو خطأ تابعيهم

9- فضلاً عن الموانع العامة لانتفاء الرجوع على الناقلين في النقل المتعاقب ، فإن ثمة موانع أخرى تؤدي أيضاً الى انتفاء الرجوع على الناقلين عما يلحق بالراكب أو البضاعة من ضرر . وتسمى بالموانع الخاصة ، وذلك نظراً للظروف التي ترافق تنفيذ النقل وتعلقها بأنواع معينة من النقل ، من جهة ، ولأن أياً من الناقلين في مثل هذه الموانع لا يكلف إلا بإثبات يسير لينفي مسؤوليته ويتخلص من رجوع أصحاب الحق عليه ، من جهة أخرى. كما إنّ هذه الموانع تعتبر خاصة متى ما نظرنا الى مبررها فهي لا تقوم إلا حيث يقوم الناقل بالنقل على السطح أو نقل الحيوانات الحية أو إتخاذ التدابير لإنقاذ الأرواح او الأموال . ومع ذلك فإنها تصبح موانع عامة متى ما نظرنا الى أثارها ، إذ هي تعفي الناقلين من المسؤولية الناشئة عند تحقق الضرر وبالتالي تمنع أصحاب الحق من الرجوع عليهم .

10- يفرق قانون النقل العراقي بين إنقاذ الأرواح الذي يجعله معفياً من المسؤولية ومانعاً من الرجوع دون قيد أو شرط، بوصف أن كل جهد يبذل في إنقاذ الأرواح البشرية يكون معقولاً ، وكل خسارة تلحق الأموال بسببه تهن، وبين إنقاذ الأموال ويشترط في التدابير التي تتخذ بشأنها أن تكون معقولة⁰ لأن المفاضلة فيها بين مال ومال وخير للناقل أن يحافظ على مال أو تمن عليه من أن يضحي به لينقذ مالا لايعنيه⁰

11- لا يعد التأخير ، وخلافاً للهلاك أو التلف، ضرراً بذاته وإنما الضرر في النتائج التي تترتب عليه والتي تكون ، بالضرورة ، ضرراً إقتصادياً يتمثل في فوات كسب أو وقوع خسارة⁰ وبالتالي فمتى ما تترتب عليه ضرراً كان سبباً في الرجوع والعكس صحيح . وهو ما يتفق مع المنطق السليم الذي يقضي بأنه لا تعويض بدون وجود ضرر، فضلاً عن إنه ومن خلال اشتراط إثبات الضرر وعدم الإكتفاء بمجرد التأخير تتمكن المحكمة من إعطاء التعويض المناسب لمقدار الضرر الحاصل⁰

ثانياً :التوصيات

وفي نهاية المطاف لابد من تقديم بعض التوصيات (المقترحات) عسى أن ينتفع بها المختصون في مجال النقل المتعاقب بصورة كافية :

1- ضرورة إضافة مادة جديدة الى الفرع الأول من الفصل الثاني من قانون النقل العراقي، تعالج مسألة النقل المتعاقب للأشخاص ، أسوة بالتشريعات والإتفاقيات التي سبقته في ذلك، وبالمقابل للمادة (56) المتعلقة بالنقل المتعاقب للأشياء، إذ إنّ إغفال المشرع لهذه المسألة المهمة يعدّ من الأمور الخطيرة التي يجب الإنتباه إليها، لذلك نقترح أن تكون هذه المادة كالآتي :

"إذا تولى نقل الركاب عدة ناقلين على التعاقب تنفيذاً لعقد نقل واحد فلا يكون للراكب ولا لخلفه الرجوع سوى على الناقل الذي وقع في مرحلته الحادث أو التأخير مالم يتعهد الناقل الأول صراحة بضمان الرحلة بأكملها "

2- يبقى نطاق الإتفاقيات الدولية قاصراً على النقل الدولي المتعاقب ، أما العلاقات الداخلية فينطبق عليها القانون الداخلي ، وهو وضع منتقد وضار بالمصالح الدولية ويؤدي الى إزدواج القانون المطبق ،لذلك نقترح أن يتضمن القانون الداخلي ممثلاً بقانون النقل العراقي ،نصوص الإتفاقيات الدولية وفي جميع مجالات النقل- كما فعل في إطار النقل الجوي- منعاً للتعارض بين نصوصه ونصوصها. فبالرغم من أن قانون النقل العراقي النافذ قد اخذ الكثير من أحكامه من معاهدة هامبورغ للنقل الدولي البحري للبضائع لعام 1978 ، إلا أنه لم يصادق عليها لذا نوصي المشرع العراقي بالانضمام الى هذه المعاهدة والتصديق عليها، كونها أهم المعاهدات التي أبرمت بهذا الشأن، فهي قد تضمنت مجموعة من القواعد التي رأى المختصون في مجال النقل البحري أنها مناسبة للانطباق على هذه العقود التي تبرم بموجب سندات الشحن، ونعتقد أن الإنضمام الى هذه المعاهدة سوف يقلل بشكل كبير حالات التنازع في سندات الشحن كلما تحقق نطاق تطبيقها، وان تطبيق هذه المعاهدة لن يثير المشكلات التي أثّرت عند تطبيق معاهدة بروكسل لسندات الشحن البحرية لان هذه المعاهدة لا تجيز إبداء أي تحفظات عليها بموجب نص المادة (29) منها.

3- نأمل من المشرع العراقي إضافة مادة جديدة إلى قانون النقل العراقي النافذ أو إلى قانون النقل البحري في حالة تشريعه في المستقبل ، ينظم بموجبها أوامر التسليم بوصفها من المستندات المهمة في إطار النقل المتعاقب البحري. والتي تمكن المستفيد من وثيقة النقل المباشرة من التعامل بالبضاعة المتمثلة بهذه الوثيقة مجزأة وهي لاتزال في الطريق في بعض مراحل النقل قبل وصولها وتسليمها من الناقل الأخير عند الوصول. ونقترح أن تكون هذا المادة على النحو التالي:-

1- يجوز لكل من له الحق في تسلم البضاعة بمقتضى سند الشحن أن يطلب من الناقل أمراً بتسليم كميات معينة منها بشرط أن ينص على ذلك في عقد النقل وتصدر أوامر التسليم بأسم شخص معين أو لأمره أو للحامل . ويجب أن تكون موقعة من الناقل وطالب الأمر بالتسليم .

4- يثبت الواقع العملي أن تقادم الرجوع على ناقلي البضائع يسري أما من تاريخ التسليم أو من التاريخ الذي تكون فيه البضاعة تحت تصرف المرسل إليه لإستلامها ويخلو قانون النقل العراقي من الإشارة الى ذلك، مما يلقي على المشرع العراقي ضرورة العمل على تلافى ذلك النقص ومجاراة الواقع التشريعي السائد ، بإضافة عبارة جديدة الى نص المادة (87) ليصبح كالآتي: "تتقادم الدعوى في حالتي التلف أو الهلاك الجزئي للشيء بسنتين من تاريخ تسلم المرسل إليه الشيء وتحفظه على حالته كتابة أو وضعه تحت تصرفه ."

5- 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 0 لذا نقترح وضماناً لحق هذا الناقل وحتى لا يتحول دفعه للتعويض الى 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 .

6- 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 0 لذا نقترح تعديل الفقرة (ثانياً) من المادة (56) من قانون النقل النافذ بعد مراعاة إقتراحنا 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 طوّل به رسمياً عن أفعال غير مسؤول عنها أن يرجع على الناقل الذي يتقدمه 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 أجرة النقل وتوزع حصة المعسر منهم على الآخرين بالنسبة ذاتها ."

7- التعامل بمرونة أكبر فيما يتعلق بأوراق الضمان ، مع التركيز على عدم مصادرة حق الناقلين المتعاقبين في إدراج التحفظات في سند الشحن تدعيماً لوظيفته الائتمانية في التداول ، وضماناً لعدم تحول التحفظات التي قد يدرجها الناقلون المتعاقبون الى مجرد وسيلة لقلب عبء الإثبات منهم إلى الشاحن، إذ يصعب في كثير من الأحيان التمييز بين أوراق الضمان السليمة وأوراق الضمان المشوبة بالغش التي تصدر بالتواطؤ بين الناقل الأول والشاحن لإدخال الغش على الغير عند تداول سند الشحن المباشر وتحقيق فوائد غير شرعية .

8- إنّ النص في المادة(69) فقرة (أولاً) من قانون النقل العراقي على تحديد مدة توجيه الإشعار في حالة الهلاك أو التلف بثلاثين يوماً يتسع لإلقاء تبعه ومخاطر النقل التكميلي والمناولات اليدوية المتكررة والناشئة عن تعدد مراحل النقل التي يلقي بها المرسل إليه على عاتق الناقل الأخير، ويبقى هذا الأخير مهدداً بإثارة الرجوع عليه خلال هذه المدة الطويلة ، لذا يكون من الإنصاف والعدل إعادة النظر في هذه المدة وجعلها بالحد المعقول وبما لا يتجاوز الأسبوع كحد أدنى وإلا فسحنا المجال لتحميل الناقل مخاطر وأضرار لا ذنب له فيها ، وذلك أسوة بما تنص عليه البعض من التشريعات كقانون التجارة الفرنسي وقانون التجارة السوري إذ يشترط كلاً منهما لممارسة المرسل إليه الحق أن يكون خلال مدة أقصاها ثلاثة أيام من تاريخ تسلمه الفعلي للإرسالية .

9- بالنظر إلى تنامي دور سند الشحن المباشر وانتشار استعماله في إطار النقل المتعاقب البحري ، يكون لازماً على المشرع العراقي تنظيمه ، وذلك بإضافة مادة جديدة الى قانون النقل العراقي النافذ ضمن الأحكام الخاصة بالنقل البحري ، أو وضع مادة خاصة به في قانون النقل البحري عند تشريعه ، على غرار المادة(212) من مشروع قانون النقل البحري العراقي لعام 1974 والتشريعات البحرية المقارنة له.

10- نقترح أن يقرر المشرع العراقي وبنص صريح في قانون النقل، إمتيازاً للناقل الأخير على البضاعة المنقولة وملحقاتها لاستيفاء أجرة النقل وكافة المبالغ المستحقة له وللمن يسبقه من الناقلين، لاسيما وإن دين الأجرة يعد عنصراً جوهرياً في عقد النقل ، وتماشياً مع الإتجاه التشريعي السائد بهذا الصدد، وبذلك يمكن تعديل المادة(58) من القانون المذكور لتصبح كالآتي: "يكون الناقل الأخير مسؤولاً تجاه الناقلين السابقين له عن مطالبة المرسل اليه بالمبالغ المستحقة بسبب النقل ، وله حق تحصيلها بالنيابة عنهم وإتخاذ الإجراءات القانونية لاستيفائها بما في ذلك حق حبس الشيء محل النقل أو الامتياز على ثمنه. وفي الختام فإنني لا أدعي الكمال فإنّ الكمال لله (ﷻ) وحده ، وما كتبته إن أصبت فيه الحق فهو هديّ من عند الله وإن لم أوفق فمن تقصيري ، وقد إعتذر عنا جميعاً العمد الأصفهاني عندما قال (إني رأيت أن لا يكتب إنسان في يومه إلا قال في غده لو غير كذا لكان أحسن ، ولو زيد كذا لكان يستحسن ، ولو قدم هذا لكان أفضل ، ولو ترك هذا لكان أجمل ، وهذا من أعظم العبر ، وهو دليل على إستيلاء النقص على جملة البشر) . والله أسأل أن ينعم علينا برضاه وعفوه . كما أسأله تعالى التوفيق والنجاح لما يحب ويرضى وحسن الختام .

(ربنا آتنا من لدنك رحمة وهيئ لنا من أمرنا رشداً)

الهوامش :

- 1 - انظر كافي الكفاة صاحب إسماعيل بن عباد ، تحقيق محمد حسن آل ياسين، المحيط في اللغة، عالم الكتاب، ج1، ط1، 1994، ص248.
- 2- سورة التوبة / الآية : 83.
- 3- سورة العلق / الآية : 8.
- 4- انظر سعيد الخوري الشرنوتى اللبناني اقرب الموارد في فصيح العربية والشوارد ج1 دار الاسوة للطباعة والنشر ايران ط1416، ص311.
- 5- انظر أبو بكر محمد بن الحسين بن دريد الأزدي، ترتيب جمهرة اللغة، ج2، مجمع البحوث الإسلامية، إيران، مشهد، ط1، 1428، ص26.
- 6 - انظر أحمد راتب عرموش ، المنجد ، معجم النفائس، دار النفائس، بيروت ، لبنان ، ط1 ، 2009، ص276.
- 7 - انظر محمد بن أبي بكر عبد القادر الرازي ، مختار الصحاح ، طبعة منقحة ، دار القلم ، بيروت ، لبنان ، بدون سنة طبع ، ص235، كذلك انظر الطاهر أحمد الرازي ، ترتيب القاموس المحيط على طريقة المصباح المنير وأساس البلاغة ، ج2 ، دار عالم الكتاب للطباعة والنشر ، السعودية ، ط4 ، 1996، ص308.
- 8 - انظر الفيروز آبادي ، القاموس المحيط دار احياء التراث العربي، بيروت لبنان، 2003، ص28 ، كذلك انظر ابن منظور ، لسان العرب ، دار إحياء التراث العربي ، مجلد 5 ، ط1 ، 1981 ، ص149.
- 9- انظر أبو الحسن أحمد بن فارس بن زكريا ، مجمل اللغة ، دار إحياء التراث العربي، بيروت ، لبنان ، ط1 ، 2005، ص283.
- 10 - انظر القاضي عبد النبي بن عبد الرسول الأحمـد ، جامع العلوم في إصطلاحات الفنون الملقب بدستور العلماء ، ج2، مؤسسة الاعلى ، بيروت، لبنان ، ط1975، ص130.
- 11- انظر أحمد أبو حاقه ، معجم النفائس الكبير ، دار النفائس، بيروت، لبنان ، ط1 ، 2007، ص670.
- 12- انظر خليل بن أحمد الفراهيدي ، ترتيب كتاب العين ، ج1، إنتشارات أسوة، إيران ، ط2 ، 1425 ص658
- 13 - انظر د. نبيل اسماعيل عمر ، د. أحمد خليل ، د. أحمد هندي ، قانون المرافعات المدنية والتجارية ، دار المطبوعات الجامعية الإسكندرية، 1998 ، ص177
- 14- انظر د. عبد الحميد ابو هيف ، المرافعات المدنية والتجارية ، ط5 ، 1965، ص233.
- 15 - انظر Vincent (jean), procedure civile, 14ed, 1969, paris ,Dalloz
نقلًا عن د. إبراهيم المنجي، دعوى الرجوع، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2001، ص19.
- 16- انظر د. حسن عبد الباسط جمبيعي ، مبادئ قانون المرافعات ، بدون مكان طبع، 1974، ص179.
- 17- انظر د. وجدي راغب ، مبادئ الخصومة المدنية ، دار الفكر العربي ، بدون سنة طبع، ص10
- 18- انظر
Cass: 4-5- 1982, B.T. 1982, p.333
Cass: 18-1-1988, B.T, 1988, p.188 .
Cass: 13-11- 1990 ,B.T. 1991 P.46 .
- نقلًا عن د. سوزان علي ، مسؤولية متعهد النقل متعدد الوسائط، دار الجامعة الجديدة الاسكندرية ، ص32-33.
- 19- لمزيد من التفصيل انظر د. سيد أحمد محمود ، أصول التقاضي وفقاً لقانون المرافعات ، دار الكتب للطباعة والنشر والتوزيع ، الكويت، 2005، ص35.
- 20- لمزيد من التفصيل عن الطلبات القضائية انظر د. نبيل إسماعيل عمر و د. أحمد خليل و د. أحمد هندي ، قانون المرافعات المدنية والتجارية ، دار المطبوعات الجامعية ، الاسكندرية 1998، ص251 وما بعدها0
- 21- انظر د. جلال محمد إبراهيم، الرجوع بين المسؤولين المتعددين ، دراسة مقارنة ، دار النهضة العربية، القاهرة ، 2011 ، ص67 وما بعدها0
- 22- لمزيد من التفصيل انظر د. أسامة محمد طه إبراهيم النظرية العامة لعقود الباطن ، دار النهضة العربية ط 1، 2008 ، ص197 وما بعدها0
- 33- انظر نص المادة (56) من قانون النقل العراقي ، م(144) فقرة (1) من قانون التجارة السوري(موافق).
- 24- انظر د. إبراهيم المنجي ، دعوى الرجوع منشأة المعارف الاسكندرية ، 2001، ص36.
- 25- العميد جوسران، القانون الوضعي الفرنسي ، ج2، ص427 نقلًا عن د. إبراهيم المنجي ، المصدر السابق ، ص427.
- 26 - انظر د. رمضان أبو السعود ، الدعوى المباشرة ، بدون مكان طبع، 1974 ، ص325.
- 27 - انظر د. سيد أحمد محمود ، اصول التقاضي وفق قانون المرافعات ، دار الكتب والطباعة والنشر والتوزيع ، الكويت 2005، ص176.
- 28- وهذا ما يقضي به نص المادة(56) من قانون النقل العراقي بقوله " إذا تولى نقل الشيء عدة ناقلين على التعاقب تنفيذاً لعقد نقل واحد ... " ، ونقابلها م (252) قانون تجارة مصري(موافق)، وم(144) فقرة(1) من قانون التجارة السوري(موافق) ، كذلك م (181) قانون التجارة الليبي إذ تنص على إنه "في النقلات التي يلتزم بها عدة ناقلين متتابعين إجمالاً بمقتضى عقد موحد يكون الناقلون مسؤولين بالتضامن عن تنفيذ العقد من مكان السفر الأصلي الى مكان الوصول" .

- 29- أنظر نص المادة (205) قانون تجارة بحرية سوري، كذلك م(208) قانون تجارة بحرية أردني ، كذلك م (261) قانون تجارة عماني رقم 35 لسنة 1981 ، كذلك م(166) قانون تجارة بحرية قطري.
- 30- انظر قرار محكمة التمييز في العراق رقم 17 / مدنية أولى / 1975 في 23 / 4/ 1975 ، مجموعة الأحكام العدلية ، العدد الأول ، السنة السادسة، 1975 ، ص 145 والذي يقضي بأن "يكون عقد النقل مستقلاً متى تم تحديد فترة نقل خاصة لكل ناقل"
- 32- انظر د . علي حسن يونس ، عقد النقل ، دار الفكر العربي القاهرة دون سند طبع ، ص 80 . ، ، ص 385 ، كذلك د. إبراهيم مكي ، الوسيط في القانون البحري الكويتي، ج2، دار القيس الكويت 1975 ، ص 81 ، كذلك د. شريف أحمد الطباخ التعويض عن النقل البري والبحري والجوي دار الفكر الجامعي الاسكندرية 2005 ص 80
- 33- انظر قرار محكمة التمييز في العراق رقم 1360 / مدنية رابعة / 1973 في 6 / 12 / 1973 النشرة القضائية ، العدد الرابع ، السنة الرابعة ، ص 224 ورقم 145 / مدنية رابعة / 1974 النشرة القضائية، العدد الأول ، السنة الخامسة ، ص 232 وقرار رقم 1372 / مدنية ثالثة / 1974 في 18 / 2 / 1975 مجموعة الأحكام العدلية ، العدد الأول ، السنة السادسة ، 1975 ، ص 149 ، قرار رقم 30 / مدنية ثالثة / 1974 النشرة القضائية ، العدد الثاني ، السنة الخامسة ، ص 203 .
- 34- يراد بسند الشحن التنظيف (Clean Bill of lading) مستند النقل الذي لا يشتمل على تحفظات خاصة بحالة البضاعة وشكلها الظاهر ، لمزيد من التفصيل انظر
- Geores Ripert ,Traite Elementaire DeDroit Commercial, t2,op.cit, p808, n1471.
- 35- انظر د. إبراهيم مكي ، الوسيط في القانون البحري الكويتي ، ج2، دار القيس
- 36- انظر د. أحمد إبراهيم الشيخ ، التعويض عن اضرار النقل الجوي الدولي وفقاً لاتفاقيتي أرسو 1929 ومونتريال 1999 دار النهضة العربية القاهرة ، ص 144 كذلك انظر د. محمد فريد العربي ، القانون الجوي ، دار الجامعة الجديدة الاسكندرية 2004 ، ص 92 ، كذلك د.إلياس ناصيف، موسوعة الوسيط في قانون التجارة، العقود التجارية، ج8، المؤسسة الحديثة للكتاب ، طرابلس، بيروت، 2008. كذلك انظر
- C.N Shaw Cross K.M. Beaumont on Air-law 3aed, London , 1966, p412 .
- 37 - انظر Inst. De laseine , 8-12- 1961, R.F. a 1962, 182 Q.b.d. 18-2-1953 R.G.a. 1953 , 405, Note
.Djuglart cass: paris 27 mars 1962 R.F.D.A. 1962
Briscoe vs. Air france, Dist. S.D.N.Y. 1968 290 F. supp. 863, 10 Avi 18-108 at 18-109
- نقلاً عن د. محمد فريد العربي ، القانون الجوي ، دار الجامعة الجديدة الاسكندرية 2004، ص 94
- 38 - انظر د. محمود أحمد الكندري ، النظام القانوني للنقل الجوي مجلة الحقوق مجلة النشر العلمي الكويت ، ص 40 ، وكذلك أنظر د. أحمد بن إبراهيم الشيخ ، مصدر سابق ، ص 145.
- 39 - انظر قرار محكمة التمييز في العراق رقم 318 / ادارية أولى / 1982 ، مجموعة الأحكام العدلية ، العدد الثاني ، 1982 ، ص 45 .
- 40- انظر د. عزيز العكيلي ، دور سند الشحن في تنفيذ عقد البيع كاف أو سيف دار النهضة العربية القاهرة 1971، ص 162 كذلك أنظر ، د. عدلي أمير خالد ، عقد النقل البحري، منشأة المعارف الاسكندرية 1997 ، ص 96.
- 41- انظر إستئناف مختلط 25 / 1 / 1939 / 1 oi B127 ، السين التجارية 2/3 1958 / 293 D.M.F 1958 نقلاً عن د. محمد كمال حمدي ، مسؤولية الناقل البحري للبضائع، منشأة المعارف الاسكندرية 1995 ، ص 81 .
- 42- انظر قرار محكمة التمييز في العراق رقم 1043 / مدنية ثالثة / 1973، في 19 / 12 / 1973 اذ جاء فيه (لا يقبل الطعن بعدم مسؤولية الناقل بحجة عدم حصول الضرر خلال فترة نقله إذا كان عقد النقل واحداً ومستمراً من ميناء الشحن الى ميناء التفريغ لوجود التضامن بين الناقلين) كذلك انظر قرار رقم 1197 / مدنية ثالثة / 1975 في 20 / 9 / 1976 اذ جاء فيه (يعتبر الناقل البري والناقل البحري متضامنين مادام عقد النقل واحداً ومستمراً).
- 43- انظر د. شريف أحمد الطباخ ، مصدر سابق ، ص 80 ، كذلك أنظر د. محمد عزمي البكري موسوعة الفقه والقضاء دار محمود للنشر والتوزيع المجلد 2 بدون سنة طبع ، ص 755 .
- 44- انظر قرار محكمة التمييز في العراق رقم 653 / مدنية أولى / 1977 في 13 / 5 / 1978 مجموعة الأحكام العدلية ، العدد الثاني ، السنة التاسعة ، 1978 ، ص 97 .
- 45- انظر قرار محكمة التمييز في العراق رقم 793 / مدنية رابعة / 1974 في 9 / 9 / 1974 النشرة القضائية ، العدد الثالث ، السنة الخامسة ، ص 136. وقرار 380 / هيئة عامة أولى / 1975 في 3 / 4 / 1976 مجموعة الأحكام العدلية ، العدد الثاني ، السنة السابعة ، 1976 ، ص 139 ، كذلك قرار 4587 / إدارية / 1983 في 14 / 8 / 1983 مجموعة الأحكام العدلية، العدد (1-2-3-4)، 1983 ، ص 65. وثيقة النقل المباشرة 0 وعلى الرغم من كون الفقه يعتبر وحدة وثيقة النقل ، نتيجة طبيعية.
- 46- انظر د. علي جمال الدين عوض ، النقل البحري للبضائع ، دار النهضة العربية القاهرة 1992 ، ص 552 .
- 47- انظر A. HeiniI , Le connaissance direct collectif , B.T.int ch-fer 1958, p.276.
- 48- انظر
- Nlacassee, Letransport multimodal demarchandises etude comparative de droits canadiens et francais, paris, 1988, p.45 .
- 94- انظر د. سميحة القليوبي ، الوسيط في شرح قانون التجارة المصري ، ج 2 ، ط 5 ، 2007 ، ص 580.

- 50- انظر د. علي حسن يونس ، عقد النقل ، مصدر سابق ، ص384 .
- 51 - انظر د. علي جمال الدين عوض ، العقود التجارية ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، 1982، ص212 ، د. فايز أحمد عبد الرحمن ، القانون التجاري الليبي ج2 دار النهضة العربية ط1 2007، ص355 ، كذلك انظر د. سميحة القليوبي ، الوسيط في شرح قانون التجارة المصري، مصدر سابق ص580.
- 52- انظر قرار محكمة التمييز في العراق ، رقم 29/ مدنيه أولى / 1976 ، مجموعة الأحكام العدلية ، العدد الثاني ، السنة السابعة ، ص142 إذ جاء فيه " إن عدم ورود أسم شركة النقل في ورقة النقل لا يمنع من إعتبارها هي الناقل الأخير حسب إقرارها بموجب شهادة النفاذ" .
- 53 - أنظر
DR Rene .H.Mankiewicz , The liablitiy Rogime of The International Air carrier, 1981, london, p41 .
David mclean ,shaw cross and Beaumont (Airlaw ,issue 88), Fourth
Edition, london Butterworth, 2002, P.38. j.
- 54- انظر
.Rodiere (Rene), Droit de transports terrestres et aeriens , paris, 1973, P.314
- 55 - انظر د . نجيب بولس ، النقل الجوي الدولي ، المجلة الفرنسية للقانون الجوي، ص17 وما بعدها ، نقلاً عن د0 محمود مختار بريري، قانون الطيران وقت السلم ، دار الفكر العربي ، الاسكندرية 1977، ص170 .
- 56- أنظر د . أبو زيد رضوان ، الوجيز في القانون الجوي قانون الطيران التجاري ، دار الفكر العربي القاهرة 1974، ص24
- 57- ثمة إختلاف في تسمية تحفظات صاحب الحق في البضاعة لدى إستلامه لها من الناقل ، حيث يطلق قانون النقل العراقي لفظ الإشعار ، في حين يورد القانون الفرنسي لعام 1966 لفظ (Reserve) اي إخطار و يستعمل قانون النقل البحري للبضائع الإنكليزي لعام 1971 لفظ (Notice) واللفظ الأخير هو الذي ورد في معاهدة بروكسل لسندات الشحن لعام 1924 وإتفاقية هامبورغ لعام 1978 (Notice-Avis).
- 58- أنظر قرار محكمة النقض المصرية رقم 263 لسنة 534 في 1968/5/28، السنة التاسعة عشرة ، ص1018 ، منشور لدى المحامي ، حسن الفكهاني ، وعبد المنعم حسني ، الموسوعة الذهبية للقواعد القانونية ، ج10 ، القاهرة ، 1982 ، ص615
- 59- ثمة إختلاف في تسمية تحفظات صاحب الحق في البضاعة لدى إستلامه لها من الناقل ، حيث يطلق قانون النقل العراقي لفظ الإشعار ، في حين يورد القانون الفرنسي لعام 1966 لفظ ((Reserve) اي إخطار و يستعمل قانون النقل البحري للبضائع الإنكليزي لعام 1971 لفظ (Notice) واللفظ الأخير هو الذي ورد في معاهدة بروكسل لسندات الشحن لعام 1924 وإتفاقية هامبورغ لعام 1978 (Notice-Avis).
- 60- انظر نص المادة (57) من قانون النقل العراقي .
- 61- تقابلها المادة (147) فقرة (1) قانون تجارة سوري ، م(218) قانون تجارة بحرية ليبي، م(218) قانون تجارة بحرية أردني ، م(281) قانون تجارة بحرية أماراتي ، م(215) قانون تجارة بحرية سوري .
- 62- انظر نص المادة (239) قانون تجارة بحرية مصري ، م(281) قانون تجارة بحرية أماراتي م(215) قانون تجارة بحري سوري .
- 63 - انظر نص المادة (3) فقرة (6) إتفاقية بروكسل لعام 1924 ، كذلك المادة (9) من إتفاقية هامبورغ لعام 1978 ، كذلك المادة (23) فقرة (1) من قواعد روتردام لعام 2008
- 64- انظر قرار محكمة النقض المصرية في الطعن رقم 808 لسنة 50 ق / في 25 / 2 / 1985 نقلاً عن د . أحمد محمود حسني ، ملحق قضاء النقض البحري ، منشأة المعارف ، الإسكندرية، 1986 ، ص51 .
- 65- انظر قرار محكمة النقض المصرية في الطعن رقم 654 لسنة 40 ق في 12 / 4 / 1976 السنة السابعة والعشرون ، منشور لدى المحامي حسن الفاكهاني ، وعبد المنعم حسني ، الموسوعة الذهبية للقواعد القانونية ، ج 10 القاهرة 1982، ص604 .
- 66- انظر المادة (35) من قانون النقل العراقي التي تنص على أنه " يعتبر التسليم الى الجهات المختصة أو إلى الحارس الذي عينته المحكمة تسليماً حكماً
- 67- انظر نص المادة (147) فقرة (1) من قانون التجارة السوري، كذلك أنظر مايقابلها م(37) من قانون التجارة الفرنسي.
- 68- انظر
Rene Rodier, Traite General De Droit Maritime, t2 , op.cit , P244, N604.
- 69- انظر د . عاطف محمد الفقي ، النقل البحري للبضائع ، دار النهضة العربية القاهرة 2008 ، ص176 ، انظر كذلك د0 ثروت أنيس الأسيوطي ، مسؤولية الناقل الجوي في القانون المقارن ، المطبعة العالمية ، القاهرة ، ط 1960، ص801.
- 70- انظر مايقابلها نص المادة (19) فقرة (6) من إتفاقية هامبورغ ، كذلك نص م(23) فقرة (5) من قواعد روتردام لعام 2008.
- 71 - انظر د. محمد بهجت عبد الله قايد ، مسؤولية الناقل البحري في إتفاقية هامبورغ ، مصدر سادار النهضة العربية القاهرة 1992 ق ، ص173 انظر كذلك د. رفعت فخري أبادير ، دروس في القانون البحري ، دار الفكر العربي ، القاهرة 1974، ص223.
- 72 - أنظر مايقابلها م(147) فقرة (1) من قانون التجارة السوري.
- 73 - انظر قرار محكمة النقض المصرية رقم 2147 لسنة 52 ق جلسة 1988/12/26، منشور لدى د0 معوض عبد التواب، المستحدث في القضاء التجاري ، مصدر سابق ، ص594 .

74 - انظر د. علي حسن يونس ، عقد النقل ، دار الفكر العربي القاهرة بدون سنة طبع ، ص232، كذلك د. مصطفى كمال طه ، lamiseen Qeuvre de Chardin (R) ;مبادئ القانون البحري ، دار الجامعية بيروت 1988، ص287كذلك Resposbilite du Transporteur maritime These dactyl , paris 1952,p35,n278 .

75- انظر

.Rene Rodiere ,Traite General De Droit Maritime,Tome II,op.cit,p.781

76 - انظر قرار محكمة النقض المصرية في الطعن رقم 840 لسنة 56 ق/ جلسة 30 /11/ 1992، ص613 ، والطعن رقم 2186 لسنة 55 في جلسة 27 /7/ 1992، ص614 ، والطعن رقم 2147 لسنة 53 ق جلسة 26/12/ 1988 ، منشور لدى د. معوض عبد التواب ،المستحدث في القضاء التجاري ، مصدر سابق ،ص617.

77- تلزم بعض القوانين المقارنة والإتفاقيات الدولية الخاصة بالنقل المرسل اليه بتوجيه الإشعار في حالة تأخير وصول البضاعة، ومن بينها قانون التجارة البحري المصري وذلك من خلال نص المادة (240) منه، كذلك المادة(19) من إتفاقية هامبورغ الخاصة بالنقل البحري للبضائع لعام 1978 ، وكذلك المادة(3)فقرة (ثانيا) من إتفاقية مونتريال المتعلقة بالنقل الجوي.

78 - انظر قرار محكمة التمييز في العراق رقم 427 / مدنية أولى/ 1976 في 27/10/ 1976 المنشور في مجلة الأحكام العدلية ، العدد الرابع ، السنة السابعة، 1976، ص161.

79 - انظر خلاف ذلك نص المادة (251) من قانون التجارة المصري الذي يذهب الى "تسلم الشيء محل النقل دون تحفظ يسقط الحق في الرجوع على الناقل بسبب التلف أو الهلاك الجزئي مالم يثبت المرسل اليه حالة الشيء ويقم الدعوى على الناقل خلال تسعين يوماً من تاريخ التسليم.

80 - انظر قرار محكمة النقض المصرية ، الطعن رقم 1050 / 69 ق جلسة 7/3/ 2000 منشور على شبكة الأنترنت الموقع الآتي:

WWW. Shaimaa .atalla.com، كذلك انظر قرار محكمة النقض المصرية الطعن رقم 198 /سنة 52 ق/ جلسته 1987/12/21 س38، ص1152. منشور لدى المستشار معوض عبد التواب ،المستحدث في القضاء التجاري ، مصدر سابق ،ص619 .

81- انظر

Rodierer (Rene),Traite General DeDroit Maritime, T2,op.cit ,p240,n598 .

82-انظر د. هشام فرعون، القانون التجاري البحري ،ط3، جامعة حلب ،سوريا ، 1995، ص201 .

83- انظر نص المادة(36)فقرة (ثانياً) قانون النقل العراقي .كذلك أنظر ما يقابلها م(240)فقرة(2) من قانون التجارة المصري(موافق).

84 - انظر نص المادة (44)قانون النقل العراقي .كذلك أنظر ما يقابلها م(145)فقرة (1) قانون تجارة سوري (موافق)،م(242)فقرة(1) من قانون التجارة المصري(موافق).

85 - لمزيد من التفصيل أنظر د. محمد بهجت عبد الله قايد ، العقود البحرية ، مصدر سابق ،ص38 ، كذلك انظر

Rodierer (Rene),Traite General DeDroit Maritime, T2,op.cit ,p279,n639.

86 - انظر قرار محكمة النقض المصرية في 25 / 12 / 2000 نقلاً عن د.محمود مختار بريري ، قانون المعاملات التجارية ، دار النصوص العربية، القاهرة ، 2008، ص325

87- انظر قرار محكمة النقض المصرية رقم 1766/ لسنة 1952 قضائية ، جلسة 19/3/1990 نقلاً عن د0عيسى غسان ربضي ، مسؤولية النقل الجوي عن الضرر الواقع على الاشخاص وامتعهم ط1 . 2008، ص104 .

88- انظر نص المادة (57)من قانون النقل العراقي .

89- لمزيد من التفصيل عن هذا الإختلاف انظر د. عزيز العكيلي، الوسيط في شرح القانون التجاري ، مصدر سابق ،ص319.

90- انظر د. باسم محمد صالح ، القانون التجاري القسم العام المكتبة القانونية بغداد 2006، ص216.

91 - انظر في ذلك د. كمال حمدي ، مصدر سابق ،ص47، وأنظر على العكس فيمن يعتبر التلف المؤدي إلى عدم الصلاحية للإستعمال هلاكاً كلياً د. علي جمال الدين عوض، النقل البحري للبضائع ، مصدر سابق ،ص531.

92 - العيب الظاهر: هو ما تكون رؤيته ممكنة بدون حاجة الى فحص البضاعة أو فك أحزماتها أو فض غلافها

93- العيب الخفي : هو ما كان داخلياً ،بمعنى أنه يقتضي لكشفه فحص البضاعة والتحقق من حالتها مع ما يستتبعه ذلك من فض غلافها أو رفع أحزماتها وما إلى ذلك.

94 - انظر نص الماد(57)قانون النقل العراقي.

95 - انظر قرار محكمة التمييز في العراق رقم 483 / حقوقية ثالثة/ 1970 النشرة القضائية، العدد الثاني، 1971 .

96 - انظر قرار محكمة النقض في الطعن رقم 35/ لسنة 22 ق /جلسة 7/5/ 1990 منشور لدى معوض عبد التواب ، المستحدث في القضاء التجاري ،مصدر سابق ،ص616.

97- لمزيد من التفصيل انظر د. عبد جمعه موسى ، عقد النقل البري للبضائع ،دار الحرية للطباعة بغداد 1994 ،ص155، كذلك د0حلو عبد الرحمن أبو حلو، التأخير في تسليم البضائع في عقد النقل البحري- دراسة مقارنة -بحث منشور في مجلة

المنارة، المجلد13، العدد8، 2008، ص103.

98 - كذلك انظر نص المادة (36) فقرة(أولاً) قانون النقل العراقي

99- لمزيد من التفصيل انظر

J.David MCChean, shaw cross and Beaumont (Air lawisswe 88),op.cit, p1306.

100- انظر د0مجيد العنبيكي، قانون النقل العراقي ، قانون النقل العراقي المبادئ والأحكام- منشورات مركز البحوث القانونية ،بغداد، 1984، ص84، كذلك انظر د. عادل المقدادي ، القانون البحري ، دار الثقافة والنشر والتوزيع ؟ عمان الاردن دون سنة طبع ،ص631، كذلك د. محمود مختار بريري ، قانون المعاملات التجارية ، مصدر سابق ،ص326 .

101- انظر د0باسم محمد صالح ، مصدر سابق ،ص224، كذلك د0طالب حسن موسى ، القانون البحري ، عمان ،الأردن، 2004، ص52، كذلك د. كمال حمدي ، مصدر سابق ،ص48، كذلك د0محسن خليل، الجديد في القواعد الدولية الخاصة بنقل البضائع بالبحر ، القاهرة ، بدون سنة طبع ،ص60 .

102- تجدر الإشارة الى إن إتفاقية بروكسل الخاصة بسندات الشحن لعام 1924 وخلافاً لإتفاقية هامبورغ جاءت خلواً من أي نص مشابه مما يشكل إضافة إيجابية لقواعد هامبورغ تميزها عن قواعد بروكسل 8 - كذلك انظر نص المادة (36) فقرة) أولاً) قانون نقل عراقي .

103 - انظر د0 ثروت أنيس الأسيوطي ، مسؤولية الناقل الجوي في القانون المقارن ط1 ، المطبعة العالمية القاهرة 1960 ص439،

104- انظر قرار محكمة النقض المصرية في الطعن رقم 1212 /لسنة 53 ق/جلسة 1990/3/19 نقلاً عن د. هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري ، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 1993 ،ص273

105 - انظر قرار محكمة النقض المصرية في الطعن رقم 552 /السنة 62 ق/جلسة 1999/11/8 منشور على شبكة الأنترنت الموقع الآتي:

WWW.Shaimaa Atalaa.Com.

106 - انظر قرار محكمة التمييز في العراق رقم 239 /إستئنافية /1970 في 1972/4/29 النشرة القضائية ، عدد 2، لسنة 1972، ص154-152.

107 - انظر قرار محكمة إستئناف باريس في 1961/12/13 دالوز 1962 ،ص93 مشار إليه لدى د0 إبراهيم دسوقي أبو الليل، مسؤولية ناقل الأشخاص في القانون الداخلي والدولي ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، بدون سنة طبع ،ص203 هامش 3.

108- انظر قضاء محكمة الإستئناف الكويتية العليا د ت / جلسة 6 / 1968 الإستئناف رقم 490 ت/1967 وقد جاء فيه قول المحكمة(... وبالتالي فقد عجز الناقل عن إثبات قيام القوة القاهرة وهو الملزم قانوناً بهذا الإثبات ،فإنه يكون مسؤولاً عن تعويض الضرر ..) نقلاً عن د. إبراهيم مكي ، الوسيط في شرح القانون الكويتي البحري، مصدر سابق ،ص63.

109- انظر

Jean escarra,Manuel De droit commercial, Paris, 1968,P658 ,n1090.

Geores Ripert ,Traite Elementaire DeDroit Commercial ,t2,p560 .

110 -انظر د. مجيد العنبيكي ، قانون النقل العراقي ، مصدر سابق ،ص247، د0باسم محمد صالح، مصدر سابق، ص219، د. مراد منير فهم ، القانون التجاري، مصدر سابق ،ص118 كذلك د0 ثروت أنيس الأسيوطي ، مصدر سابق ،ص472. كذلك انظر

Commercaill, Les Transport,op.cit ,p256 ,n 899. Jean Hemard,Les Contrat Commercaux Le Mandat Josserand,Lestransport,op.cit,n.737 .

111 - انظر د. محمد هلالية ، الوجيز في القانون الخاص البحري دار النهضة العربية ، القاهرة دون سنة طبع ،ص347.

112- انظر د. كمال حمدي ، مصدر سابق ،ص102. كذلك انظر

Commercaill, Les Transport,op.cit ,p257 , n 897. Jean Hemard,Les Contrat Commercaux Le Mandat

113- لمزيد من التفصيل انظر د. طالب حسن موسى ، القانون البحري ، مصدر سابق ،ص150 ، كذلك د. مراد منير فهم ، القانون التجاري، المصدر السابق ،ص120 ، كذلك د. محمد بهجت عبد الله قايد ، العقود البحرية ، مصدر سابق ، ص102 ، كذلك انظر د. علي البارودي ود0محمد فريد العريني ، مصدر سابق ،ص215 ،هامش 1، كذلك انظر

Rodierer (Rene),Traite General DeDroit Maritime, op.cit,p277,n636

114 - لمزيد من التفصيل انظر

Duran D (peul) ,Droit etpratique de transport terrestres , paris, j palmaseteie ,1971 .

نقلاً عن د. عبد جمعه موسى ، عقد النقل البري للبضائع ،مصدر سابق ،ص182 .

115- انظر قرار المحكمة العليا دائرة ولايتي البحر الأحمر وكسلا ببورت سودان ، مصر رقم م4/ ط م 2007/7 في 2008/3/6 والذي يتعلق بنقل متعاقب لكمية من زيوت الأسترين الداخلة في صناعة الصابون من ميناء(Belwans) بأندونيسيا الى ميناء (Clang) بماليزيا ثم الى بورت سودان بمصر. منشور على شبكة الأنترنت الموقع الآتي:

WWW. Show coses . php. Mht .

116- انظر د. مراد منير فهم ، القانون التجاري ، منشأة المعارف ، الأسكندرية ، 1982 ، ص119 ، كذلك انظر

Commercaill, Les Transport,op.cit ,p256 ,n896. Jean Hemard,Les Contrat Commercaux Le Mandat

117- انظر عكس ذلك فيمن يرى ضرورة أن يكون الفعل الصادر من المضروب متصفاً بوصف الخطأ حتى يكون مانعاً من الرجوع د. ابراهيم مكي ، الوسيط في شرح القانون البحري الكويتي ج 2 ، دار القبس الكويت 1975، ص65 ، كذلك انظر

Jean escarra, Manuel De droit commercial, op.cit, P659, n1090.

أنظر كذلك في موقف القضاء، نقض مدني فرنسي في 10/9/1968 دالوز 1969، ص157 و 10/20/1969 دالوز 1970، ص73 نقلاً عن د. إبراهيم دسوقي، مسؤولي ناقل الأشخاص في القانون الداخلي والدولي، دار النهضة العربية، القاهرة دون سنة طبع، ص227.

118- انظر د. لطيف جبر كومانتي، مسؤولية الناقل البحري، دار الثقافة للنشر والتوزيع عمان الأردن 2001، ص124
119- انظر نص المادة (61) فقرة (ثالثاً) من قانون النقل العراقي، م(4) فقرة (ثالثاً) إتفاقية بروكسل لعام 1924، وكذلك انظر نقض فرنسي إتحادي 1981/4/22، D-M-F 1982، ص74 نقلاً عن د. علي جمال الدين عوض، النقل البحري للبضائع، مصدر سابق، ص536.

120- انظر نص المادة (59) فقرة (ثالثاً) قانون النقل العراقي، كذلك أنظر ما يقابلها م(217) فقرة (2) قانون التجارة المصري (موافق)، م(41) فقرة (2) قانون التجارة الجزائري (موافق)، م(137) فقرة (2) من قانون التجارة السوري (موافق).

121- انظر نص المادة (62) فقرة (اولاً) من قانون النقل العراقي كذلك انظر

John f Wilson, Garraiage of good by sea, p.34 and p.208.

122- انظر نص المادة (59) فقرة (ثانياً) من قانون النقل العراقي، كذلك انظر ما يقابلها م(223) فقرة (1) من قانون التجارة المصري (موافق).

123- انظر نص المادة (47) قانون النقل العراقي، يقابلها نص المادة (243) قانون التجارة المصري (موافق)، م(178) قانون تجارة عماني (موافق).

124- انظر نص المادة (30) فقرة (اولاً) من قانون النقل العراقي. كذلك انظر ما يقابلها م(227) فقرة (2) قانون التجارة المصري (موافق).

125 - انظر قرار محكمة النقض المصرية طعن 387 لسنة 49 ق جلسة 1982/12/2 وطعن رقم 381 لسنة 49 جلسة 1983/4/18 نقلاً عن د. سمحة القليوبي، القانون الجوي، دار النهضة العربية القاهرة 1989، ص203.

126- انظر نص المادة (34) نقل عراقي. كذلك انظر ما يقابلها م(230) فقرة (1) قانون التجارة المصري (موافق).

127 - تقابلها المادة (21) من اتفاقية وارسو لعام 1929، كذلك م(20) من اتفاقية مونتريال لعام 1999 والتي تنص على إنه "1- في حالة نقل الركاب والأمتعة، إذا أثبت الناقل أن الشخص المضرور هو الذي تسبب في وقوع الضرر أو شارك بإهماله في إحداث الضرر، جاز للمحكمة، وفقاً لأحكام قانونها الخاص، أن تعفى الناقل كلياً أو جزئياً من مسؤوليته. 2- في حالة نقل البضائع إذا أثبت الناقل أن الضرر الذي وقع قد سببه أو شارك في إحداثه إهمال أو فعل غير مشروع أو إمتناع من قبل الشخص المطالب بالتعويض أو الشخص الذي يستمد منه حقوقه، فإن الناقل يعفى من مسؤوليته كلياً أو جزئياً، وذلك بنسبة مساهمة الإهمال أو الفعل أو الإمتناع الخاطئ في إحداث الضرر"

128 - يقابلها نص المادة (232) من قانون التجارة البحري المصري التي تقضي بأنه "لا يسأل الناقل في حالة نقل الحيوانات الحية عن هلاكها وما يلحقها من ضرر اذا كان الهلاك أو الضرر ناشئاً عن المخاطر الخاصة بهذا النوع من النقل وإذا نفذ الناقل تعليمات الشاحن بشأن نقل هذه الحيوانات أفترض أن هلاكها أو ما أصابها من ضرر نشأ عن المخاطر الخاصة بهذا النوع من النقل حتى يثبت الشاحن وقوع خطأ من الناقل أو من نائبه أو من أحد تابعيه" ويلاحظ على هذا النص إنه يحصر المنع من الرجوع في حالة هلاك الحيوانات وتضررها دون حالة التأخير في تسليمها، في حين إن نص القانون العراقي واضح وشامل لحالات الهلاك أو الضرر أو التأخير في التسليم. كذلك انظر نص المادة (211) قانون تجارة بحري أردني، م(284) قانون تجارة بحري إماراتي، كذلك انظر المادة (5) فقرة (خامساً) إتفاقية هامبورغ، في حين استبعدت إتفاقية بروكسل نقل الحيوانات من نطاق تطبيقها. لمزيد من التفصيل عن ذلك انظر

John f Wilson, Garraiage of good by sea, p177

129 - تكمن الحكمة من ذكر أن البضاعة مشحونة على السطح في سند الشحن في أن يعلم الغير كالمُرسل إليه إن البضاعة معرضة لمخاطر إستثنائية تقتضيها ظروف النقل بهذه الطريقة فيكون ذلك أساساً لتعامله عليها وهو على بينة من أمرها 0 لمزيد من التفصيل انظر د. علي جمال الدين عوض، النقل البحري للبضائع، مصدر سابق، ص493، كذلك انظر قرار محكمة النقض المصرية، طعن رقم 320 لسنة 62 ق جلسة 1999/11/11 منشور على شبكة الأنترنت الموقع الآتي:

WWW.Shaimaa atalaa.com.

130- ويقابلها نص المادة (216) من قانون التجارة البحري المصري الذي يمتاز على النص العراقي الوارد في المادة (135) في كونه يشترط ذكر الشحن على السطح في سند الشحن في جميع الحالات دون إستثناء في حين حصرت المادة الأخيرة ذلك في حالة واحدة وهي حالة الإتفاق بين الشاحن والناقل، كذلك نص المادة (9) فقرة (1) من إتفاقية هامبورغ، كذلك م(25) من قواعد روتردام في حين استبعدت إتفاقية بروكسل النقل على السطح من نطاق تطبيقها. لمزيد من التفصيل عن ذلك انظر

John f Wilson, Garraiage of good by sea, p177.

131 - انظر نص المادة (9) فقرة (2) من إتفاقية هامبورغ، كذلك م(25) فقرة (4) من قواعد روتردام.

132 - انظر نص المادة (135) فقرة (ثانياً) قانون نقل عراقي، كذلك انظر ما يقابلها نص المادة (231) قانون تجارة بح- انظر نص المادة (242) تجارة بحرية مصري، كذلك م(258) تجارة بحرية يمني، في حين جاء نص المادة (213) قانون تجارة بحرية أردني مطلقاً، إذ لم يميز فيه بين إنقاذ الأرواح والأموال.

- 134- تجدر الإشارة الى أن إتفاقية بروكسل لعام 1924 وخلافاً لإتفاقية هامبورغ ،لم تميز في المادة(4)فقرة (ثانياً) من حيث إشتراط المعقولية في التدابير بين إنقاذ الأرواح وإنقاذ الأموال .
- 135 - يكمن الضابط في إعتبار تدبيراً ما معقولاً أم لا ، بالمقارنة بسلوك الشخص العادي متوسط الحرص إذ وجد في نفس الظروف الخاصة التي يوجد فيها من إتخذ إجراءات الإنقاذ، فإذا كان يغفل ما يفعله الناقل المدعى عليه، فلا محل للرجوع، وإذا كان لا يفعل فلا يقبل على الإنقاذ أصلاً ، أو يقبل عليه في حدود ،أو لا يصر عليه عندما يعظم الخطر ،فيبقى الرجوع قائماً .
- 136- لمزيد من التفصيل ،أنظر عبد الملك عبد الله محمد الورقي ، إنحراف السفينة وأثره في مسؤولية ناقل الشئ بحرا (دراسة مقارنة)،رسالة ماجستير مقدمة الى كلية القانون ،جامعة بغداد ،2003،ص1 وما بعدها

قائمة المصادر

القرآن الكريم :

أولاً : المصادر باللغة العربية .

أ : المعاجم اللغوية :

1. ابو الحسين أحمد بن فارس بن زكريا ، مجمل اللغة ، دار إحياء التراث العربي، بيروت، لبنان ، ط1 ، 2005.
2. ابن منظور ، لسان العرب ، مجلد 5 ، دار إحياء التراث العربي ، بيروت، لبنان ، ط1 ، 1981 .
3. ابن منظور ، لسان العرب ، مجلد 9 ، دار إحياء التراث العربي ، بيروت، لبنان ، ط1 ، 1998.
4. ابو بكر محمد بن الحسين بن دريد الأزدي ، ترتيب جمهرة اللغة ، ج2 ، مجمع البحوث الإسلامية ، إيران ، مشهد ، ط 1428، 1.
5. أحمد ابو حاقه ، معجم النفائس الكبير ، دار النفائس ، بيروت، لبنان ، ط1 ، 2007.
6. أحمد راتب عرموش ، المنجد ، معجم النفائس ، دار النفائس ، بيروت ، لبنان ، ط1 ، 2009.
7. الخليل بن أحمد الفراهيدي ، ترتيب كتاب العين ، ج1 ، انتشارات أسوة، ايران ، ط2 ، 1425.
8. الطاهر أحمد الرازي ، ترتيب القاموس المحيط على طريقة المصباح المنير وأساس البلاغة ، ج2، دار عالم الكتاب للطباعة والنشر ،السعودية ، ط4 ، 1996.
9. الفيروز أبادي ، القاموس المحيط ، دار إحياء التراث العربي ، بيروت، لبنان ، 2003.
10. القاضي عبد النبي بن عبد الرسول الأحمّد ، جامع العلوم في إصطلاحات الفنون الملقب بدستور العلماء ، ج2، مؤسسة الأعلى ، بيروت ،لبنان ، ط1975، 2.
11. سعيد الخوري الشرنوتي اللبناني ، أقرب الموارد في فصيح العربية و الشوارد ، ج1 ، دار الأسوة للطباعة و النشر ، إيران ، ط1 ، 1416.
12. كافي الكفاة الصاحب إسماعيل بن عباد ، تحقيق محمد حسن آل ياسين، المحيط في اللغة، ج1 ، عالم الكتاب ، ط1 ، 1994.
13. محمد بن أبي بكر عبد القادر الرازي ، مختار الصحاح، طبعة منقحة ،دار القلم، بيروت ،لبنان ، بدون سنة طبع.

ب : الكتب :

1	د. إبراهيم المنجي ، دعوى الرجوع منشأة المعارف الاسكندرية ، 2001.
2	د. إبراهيم المنجي، دعوى الرجوع، منشأة المعارف، الإسكندرية ، 2001.
3	د. إبراهيم دسوقي ، مسؤولية ناقل الاشخاص في القانون الداخلي والدولي ، دار النهضة العربية ، القاهرة دون سنه طبع .
4	د. إبراهيم مكي ، نظام النقل بأوعية الشحن (الحاويات)، دار القبس ، ج2 الكويت ، 1975.
5	د. إبراهيم مكي ، الوسيط في القانون البحري الكويتي ، ج2، دار القبس.
6	د. إبراهيم مكي ، الوسيط في القانون البحري الكويتي، ج2، دار القبس الكويت 1975 .
7	د. إبراهيم مكي ، الوسيط في شرح القانون الكويتي البحري.
8	د. أبو زيد رضوان ، الوجيز في القانون الجوي قانون الطيران التجاري ، دار الفكر العربي القاهرة 1974.
9	د. أبو زيد رضوان ، الوجيز في القانون الجوي قانون الطيران التجاري ، دار الفكر العربي القاهرة 1974،
10	د. أحمد إبراهيم الشيخ ، التعويض عن اضرار النقل الجوي الدولي وفقاً لاتفاقيتي أرسو 1929 ومونتريال 1999 دار النهضة العربية القاهرة .
11	د. أسامة محمد طه إبراهيم النظرية العامة لعقود الباطن ، دار النهضة العربية ط1 ، 2008 .
12	د. إلياس ناصيف، موسوعة الوسيط في قانون التجارة، العقود التجارية، ج8، المؤسسة الحديثة للكتاب ،طرابلس، بيروت، 2008 .
13	انظر د . كمال حمدي ، مسؤولية الناقل الحري دار الثقافة للنشر والتوزيع عمان – الاردن 2001 ،

14	انظر د. عادل المقدادي ، القانون البحري ، دار الثقافة والنشر والتوزيع ؟ عمان الاردن دون سنة طبع .
15	انظر د. علي جمال الدين عوض ، النقل البحري للبضائع ، دار النهضة العربية القاهرة 1992.
16	انظر د0 ثروت أنيس الأسيوطي ، مسؤولية الناقل الجوي في القانون المقارن ط1 ، المطبعة العالمية القاهرة 1960 .
17	د. باسم محمد صالح ، القانون التجاري القسم العام المكتبة القانونية بغداد 2006.
18	د. باسم محمد صالح، القانون التجاري – القسم العام – المكتبة القانونية بغداد 2006 .
19	د. ثروت أنيس الأسيوطي ، مسؤولية الناقل الجوي في القانون المقارن ، المطبعة العالمية ، القاهرة، ط 1، 1960 .
20	د. ثروت أنيس الأسيوطي ، مسؤولية الناقل الجوي في القانون المقارن ط1 ، المطبعة العالمية ، القاهرة ، 1960 .
21	د. جلال محمد إبراهيم، الرجوع بين المسؤولين المتعديين ، دراسة مقارنة ، دار النهضة العربية، القاهرة ، 2011.
22	د. حسن عبد الباسط جميعي ، مبادئ قانون المرافعات ، بدون مكان طبع ، 1974 .
23	د. حلو عبد الرحمن أبو حلو، التأخير في تسليم البضائع في عقد النقل البحري- دراسة مقارنة – بحث منشور في مجلة المنارة، المجلد 13، العدد 8، 2008.
24	د. رمضان أبو السعود ، الدعوى المباشرة ، بدون مكان طبع، 1974 .
25	د. سوزان علي ، مسؤولية متعهد النقل متعدد الوسائط، دار الجامعة الجديدة الاسكندرية .
26	د. سيد أحمد محمود ، اصول التقاضي وفق قانون المرافعات ، دار الكتب والطباعة والنشر والتوزيع ، الكويت 2005.
27	د. سيد أحمد محمود ، أصول التقاضي وفقاً لقانون المرافعات ، دار الكتب للطباعة والنشر والتوزيع ، الكويت، 2005 .
28	د. شريف أحمد الطباخ التعويض عن النقل البري والبحري والجوي دار الفكر الجامعي الاسكندرية 2005 .
29	د. طالب حسن موسى ، القانون البحري دار الثقافة للنشر والتوزيع عمان – الاردن ، 2004 .
30	د. عاطف محمد الفقي ، النقل البحري للبضائع ، دار النهضة العربية القاهرة 2008 .
31	د. عبد الملك عبد الله محمد الورقي ، إنحراف السفينة وأثره في مسؤولية ناقل الشيء بحراً (دراسة مقارنة)، رسالة ماجستير مقدمة الى كلية القانون ، جامعة بغداد ، 2003.
32	د. عبد الحميد ابو هيف ، المرافعات المدنية والتجارية ، ط5، 1965 .
33	د. عبد جمعه موسى ، عقد النقل البري للبضائع ، دار الحرية للطباعة بغداد 1994 .
34	د. عبد جمعه موسى ، عقد النقل البري للبضائع ، دار الحرية للطباعة بغداد 1994 .
35	د. عدلي أمير خالد ، عقد النقل البحري، منشأة المعارف الاسكندرية 1997 .
36	د. عزيز العكيلي ، دور سند الشحن في تنفيذ عقد البيع كاف أو سيف دار النهضة العربية القاهرة 1971.
37	د. عزيز العكيلي، الوسيط في شرح القانون التجاري ، دار الثقافة للنشر والتوزيع عمان الاردن 2008 .
38	د. علي البارودي ود0 محمد فريد العريني ، القانون الجوي ، دار الجامعة الجديدة الاسكندرية ، 2004 .
39	د. علي جمال الدين عوض ، النقل البحري للبضائع ، دور المستندات في تنفيذ البيع البحري ، بحث مشترك في مجلة القانون والاقتصاد العدد الثالث 1960 .
40	د. علي جمال الدين عوض، النقل البحري للبضائع ، دار النهضة العربية القاهرة 1992 .
41	د. علي حسن يونس ، عقد النقل ، دار الفكر العربي القاهرة دون سند طبع .
42	د. علي حسن يونس ، عقد النقل ، دار الفكر العربي القاهرة بدون سنة طبع .
43	د. قرار محكمة النقض المصرية في الطعن رقم 552 /السنة 62 ق/ جلسة 8 / 11/ 1999.
44	د. كمال حمدي ، مسؤولية الناقل البحري للبضائع منشأة المعارف ، الاسكندرية 1995 .
45	د. لطيف جبر كومانى ، مسؤولية الناقل البحري ، دار الثقافة للنشر والتوزيع عمان الأردن 2001 .
46	د. مجيد العنبيكي ، قانون النقل العراقي ، المبادئ والاحكام منشورات مركز البحوث القانونية بغداد 1984.
47	د. مجيد العنبيكي ، قانون النقل العراقي ، قانون النقل العراقي المبادئ والاحكام- منشورات مركز البحوث القانونية ، بغداد، 1984 .
48	د. محمد بهجت عبد الله قايد ، العقود البحرية ، دار النهضة العربية القاهرة ، ط1 ، 1996 .
49	د. محمد بهجت عبد الله قايد ، العقود البحرية ، دار النهضة العربية القاهرة ط1 ، 1996 .
50	د. محمد عزمي البكري موسوعة الفقه والقضاء دار محمود للنشر والتوزيع المجلد 2 بدون سنة طبع ،
51	د. محمد فريد العريني ، القانون الجوي ، دار الجامعة الجديدة الاسكندرية 2004 .

52	د. محمد فريد العريني ، القانون الجوي ، دار الجامعة الجديدة الاسكندرية 2004.
53	د. محمد كمال حمدي ، مسؤولية الناقل البحري للبضائع، منشأة المعارف الاسكندرية 1995 .
54	د.محمد محمد هلالية ، الوجيز في القانون الخاص البحري دار النهضة العربية ، القاهرة دون سنة طبع .
55	د. محمود أحمد الكندري ، النظام القانوني للنقل الجوي مجلة الحقوق مجلة النشر العلمي الكويت .
56	د. محمود سمير الشرقاوي ، القانون البحري ، دار النهضة العربية . القاهرة ، ط4 ، 1993 .
57	د. محمود مختار بريري ، قانون الطيران وقت السلم ، دار الفكر العربي ، الإسكندرية ، 1977 .
58	د. محمود مختار بريري ، قانون المعاملات التجارية ، دار النصوص العربية، القاهرة ، 2008.
59	د. محمود مختار بريري، قانون الطيران وقت السلم ، دار الفكر العربي ، الاسكندرية 1977.
60	د.مراد منير فهميم ، القانون التجاري، منشأة المعارف ، الاسكندرية ، 1968 .
61	د. مراد منير فهميم ، القانون التجاري ، منشأة المعارف ، الاسكندرية ، 1982 ، ص119 .
62	د. مصطفى كمال طه ، مبادئ القانون البحري ، دار الجامعية بيروت 1988 .
63	د. نبيل اسماعيل عمر ، د. أحمد خليل ، د. أحمد هندي ، قانون المرافعات المدنية والتجارية ، دار المطبوعات الجامعية الإسكندرية ، 1998 .
64	د. نبيل إسماعيل عمر و د. أحمد خليل و د. أحمد هندي ، قانون المرافعات المدنية والتجارية ، دار المطبوعات الجامعية ، الاسكندرية، 1998.
65	د. هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري ، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 1993 .
66	د. هشام فرعون، القانون التجاري البحري ، ط3، جامعة حلب ، سوريا ، 1995 .
67	د. وجدي راغب ، مبادئ الخصومة المدنية ، دار الفكر العربي ، بدون سنة طبع.

ج- الرسائل الجامعية -

- 1- عبد الملك عبد الله محمد الورقي ، انحراف السفينة وأثره في مسؤولية ناقل الشئ بحراً (دراسة مقارنة)، رسالة ماجستير مقدمة الى كلية القانون ، جامعة بغداد ، 2003.

د- مواقع الانترنت :

- 1- انظر قرار محكمة النقض المصرية ، الطعن رقم 69 / 1050 ق جلسة 2000/3/7 منشور على شبكة الانترنت الموقع الآتي:
WWW. Shaimaa .atala.com
- 2- انظر قرار محكمة النقض المصرية في الطعن رقم 552 / السنة 62 ق/ جلسة 1999/11 / 8 منشور على شبكة الانترنت الموقع الآتي:

WWW.Shaimaa Atalaa.COM

- 3- - انظر قرار المحكمة العليا دائرة ولايتي البحر الأحمر وكسلا بورت سودان ، مصر رقم م/4 ط م 2007/7 في 2008/3/6 والذي يتعلق بنقل متعاقب لكمية من زيوت الأسترين الداخلة في صناعة الصابون من ميناء (Belwans) بأندونيسيا الى ميناء (Clang) بماليزيا ثم الى بورت سودان بمصر. منشور على شبكة الانترنت الموقع الآتي:

WWW. Show coses . php. Mh t

- 4- تكمن الحكمة من ذكر أن البضاعة مشحونة على السطح في سند الشحن في أن يعلم الغير كالمرسل اليه إن البضاعة معرضة لمخاطر إستثنائية تقتضيها ظروف النقل بهذه الطريقة فيكون ذلك أساساً لتعامله عليها وهو على بينة من أمرها لمزيد من التفصيل انظر د. علي جمال الدين عوض ، النقل البحري للبضائع ، مصدر سابق ، ص493 ، كذلك انظر قرار محكمة النقض المصرية ، طعن رقم 320 لسنة 62 ق جلسة 1999/11/11 منشور على شبكة الانترنت الموقع الآتي:

WWW.Shaimaa atalaa.com

هـ- المجلات والدوريات

النشرة القضائية : ، تصدر عن المكتب الفني لمحكمة التمييز في العراق، العدد الثاني 1971 و العدد الثاني، السنة الثانية ، 1972 والعدد الرابع، السنة الثالثة 1972، العدد الثالث، السنة الثانية 1973 و العدد الثالث، السنة الرابعة 1973 العدد الاول ،السنة الخامسة 1973 العدد الثاني و الثالث ،السنة الخامسة 1974 و العدد الثالث ، السنة الرابعة ، 1976

و- الاتفاقيات الدولية :

- 1- إتفاقية هامبورغ
- 2- إتفاقية بروكسل بشأن توحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن لسنة 1924 قواعد لاهاى . (Hague)

ي - القوانين :

1. قانون النقل العراقي رقم 80 لسنة 1983.
2. قانون التجارة الليبي لعام 1953.
3. قانون التجارة الكويتي رقم 68 لسنة 1980.
4. قانون التجارة المصري رقم 17 لسنة 1999 .
5. قانون التجارة السوري رقم 33 لسنة 2007.
6. قانون التجارة السوري رقم 33 لسنة 2007.
7. قانون التجارة البحري الاردني رقم 12 لسنة 1972.
8. قانون التجارة البحرية القطري رقم 15 لسنة 1980.
9. قانون التجارة البحرية العماني رقم 35 لسنة 1981 .

ز- القرارات القضائية :

- 1- قرار محكمة التميز في العراق رقم 1043 / مدنية ثالثة / 1973
- 2- قرار محكمة التميز في العراق رقم 653 / مدنية أولى / 1977
- 4- قرار محكمة التميز في العراق رقم 793 / مدنية رابعة / 1974 في 1974/9/9
- 5- قرار محكمة التميز في العراق ، رقم 29 / مدنيه أولى / 1976
- 6- قرار محكمة النقض المصرية رقم 263 لسنة 534 في 1968/5/28 ،
- 7- قرار محكمة النقض المصرية في الطعن رقم 808 لسنة 50 ق / في 25 / 2 / 1985
- 8- قرار محكمة النقض المصرية في الطعن رقم 654 لسنة 40 ق في 12 / 4 / 1976
- 9- قرار محكمة النقض المصرية رقم 2147 لسنة 52 ق جلسة 1988/12/26
- 10- قرار محكمة النقض المصرية ، الطعن رقم 1050 / 69 ق جلسة 2000/3/7
- 11- قرار محكمة النقض المصرية في 25 / 12 / 2000
- 12- قرار محكمة النقض المصرية في الطعن رقم 1212 / لسنة 53 ق / جلسة 1990/3/19

ثالثا : المصادر باللغة الاجنبية :

- 1- Vincent (jean), procedure civile, 14ed, 1969, paris ,Dalloz
- 2- Cass: 4-5- 1982,B.T. 1982 .
- .Cass:18 -1-1988, B.T, 1988.
- Cass:13 -11- 1990 ,B.T. 1991.
- 3-Geores Ripert ,Traite Elementaire DeDroit Commercial, t2,op.cit, p808, n1471
- 4-OC.N Shaw Cross K.M. Beaumont on Air-law 3aed,London ,1966.
- 5-Inst. De laseine , 8-12- 1961,R.F. a 1962,182 Q.b.d.18-2-1953 R.G.a.1953 ,405,Note Djuglart cass: paris 27 mars 1962 R.F.D.A.1962
- 6.Brisoc vs.Air france, Dist. S.D.N.Y.1968 290F. supp.863,10Avi 18-108 at 18-109
- 7-DR Rene .H.Mankiewicz , The liablitiy Rogime of The International Air carrier,1981, London.
- 8-David mcclean ,shaw cross and Beaumont (Airlaw ,issue 88),Fourth Edition,londonButterworth,2002.
- 9 .Rodiere (Rene), Droit de transports terrestres et aeriens ,paris, 1973.
- 10-Chardin (R) ;lamiseen Qeuvre de Resposbilite du Transporteur maritime These dactyl , paris 1952.
- 11-Rodierer (Rene),Traite General DeDroit Maritime, T2,op.cit .
- .12- Rodierer (Rene),Traite General DeDroit Maritime, T2,op.cit .

- 13-.Jean escarra,Manuel De droit commercial, Paris, 1968.
- 14-Geores Ripert ,Traite Elementaire DeDroit Commercial ,t2.
- 15- Commercaill, Les Transport,op.cit ,p256 ,n 899. Jean Hemard,Les Contrat Commercaux Le Mandat
- 16- Josserand,Lestransport,op.cit.
- 17- Commercaill, Les Transport,op.cit .
- 18- Jean Hemard,Les Contrat Commercaux Le Mandat
- 19- Rodierer (Rene),Traite General DeDroit Maritime, op.cit.
- 20- Duran D (peul) ,Droit etpratique de transport terrestres , paris, j palmaseteie ,1971
- 21- Commercaill, Les Transport,op.cit ,p256, n896. Jean Hemard,Les Contrat Commercaux Le Mandat
- 22- Jean escarra,Manuel De droit commercial, op.cit.
- .23- John f Wilson , Garraiage of good by sea.
- 24- John f Wilson , Garraiage of good by sea.