

مسؤولية الوكيل البحري في التشريع العراقي

دراسة مقارنة

The responsibility of the maritime agent in Iraqi

legislation

A comparative study

الأستاذ المساعد الدكتور

خالص نافع أمين

كلية القانون

جامعة بغداد

Khales Nafea Ameen

College of Law

University of Baghdad

طالب الدكتوراه

م. رحيم راهي ناصر

كلية القانون

جامعة بغداد

Raheem Rahy Nasir

College of Law

University of Baghdad

المخلص

تعد دراسة المسؤولية المدنية من أهم المسائل المثيرة للاهتمام على جميع الاتجاهات الفقهية والقضائية والتشريعية وذلك لما تعكسه من مشاكل وصعوبات يتطلب حلها جهدا مركزا يحدد مصدرها وأساسها ونطاقها وضبطها بعناية فائقة ودقة متناهية لغاية إحقاق الحق وتمكين الطرف المضرور من الحصول على التعويض العادل سواء في نطاق المسؤولية العقدية او المسؤولية التقصيرية.

والواقع ان عقد الوكالة البحرية وهو ما يصطلح عليه الفقه المقارن (بعقد أمانة السفينة او عقد وكالة السفينة) يربط ما بين طرفيه الناقل البحري من جهة والوكيل البحري من جهة أخرى وهو مصدر المسؤولية لكل طرف تجاه الطرف الآخر واهم ما يرتبه عقد الوكالة البحرية على عاتق الوكيل يتركز في القيام بالأعمال القانونية وما يتعلق بها بأسم الناقل ولحسابه من أصل تنفيذ عقد النقل البحري المبرم بين الشاحن(المرسل) في ميدان نقل الأشياء او الراكب في مجال نقل الأشخاص وبين الناقل البحري ، فالوكيل يتعامل بطريقة او بأخرى مع هؤلاء الأشخاص وقد يلحقهم ضرر من جراء أخطاءه او أخطاء تابعيه مما يستلزم البحث عن نوع اخر من المسؤولية تجاه هؤلاء الا وهي المسؤولية التقصيرية.

Abstract

The study of civil liability is one of the most important issues of interest in all jurisprudential, judicial and legislative direction, because of the problems and difficulties it requires. the solution requires a focused effort that sets its source, basis, scope, and control with extreme care and accuracy to achieve the right and enable the injured party to obtain fair compensation both with scope of the contractual or tort liability.

In fact, the contract of the maritime agency is what is called the comparative jurisprudence (the contract of the ship's agency) connecting between the terminals of the maritime carrier on the on hand and the maritime agent on the other hand. It is the source of responsibility of each party to the other. The most important thing that a maritime agency contract is the responsibility of the agent is concentrated in carrying out the legal acts and related to the name of the carrier and for his account in order to implement the contract of maritime transport concluded between the carrier in the field of transporting objects or passengers in the field of transport of persons and may be damaged by mistakes or mistakes which entails the search for another type of responsibility towards them, which is the to liability.

المقدمة

Introduction

يعد النقل بجميع أنواعه الوسيلة الرئيسية في المبادلات التجارية وانتقال الأشخاص، إلا أن ما يميز النقل البحري عن الأنواع الأخرى هو ذلك الكم الهائل من البضائع المنقولة بواسطته وبأسعار مناسبة^(١).

وتبعاً لمحل عقد النقل البحري الذي لا يقتصر على نقل الأشياء وإيصالها إلى الجهة المتفقة عليها بل يتعدى إلى نقل الأشخاص وإن كان هذا النوع أقل أهمية من الناحية التجارية، فإن الوكيل البحري يساهم بالنيابة عن الناقل في أركاب الأشخاص والقيام بما ينبغي لإنزالهم منها ومغادرتهم ميناء الوصول وعلاوة على ذلك زادت أهمية دور الوكيل البحري الذي يرتبط مع الناقل بعقد الوكالة البحرية الذي يفرض على الأول إضافة للعمل القانوني القيام بالأعمال المادية اللازمة التي تقتضيها ضرورات أتمام الرحلة البحرية، كتجهيز البواخر بالمؤن والوقود وغيرهما.

وفي العراق حظي الوكيل البحري باهتمام المشرع من خلال إصداره مجموعة من التشريعات وفي هذا السياق نشير إلى قانون (٧٦) لسنة ١٩٥٢، أعقبه القانون رقم (٤٦) لسنة ١٩٦٩.

مشكلة البحث:-

يمثل عقد النقل البحري جوهر الاستغلال التجاري البحري وفي هذا النطاق يتعدد الأشخاص وتتعدد أدوارهم في تنفيذ عقدي الوكالة البحرية والنقل ومن هؤلاء الشاحن(المرسل)، الناقل، وكيل الحمولة (الشحنة) والوكيل البحري. ولا بد من تحديد مسؤولية الأخير عند حصول الإخلال بما يفرضه العقدان المذكوران.

يضاف إلى ذلك حصول نوع من التغيير في موقف المشرع العراقي تمثل بفسح المجال للقطاع الخاص للدخول في ميدان بعض أعمال الوكالات البحرية من خلال ما أجراه المشرع من تعديل على قانون الوكالات البحرية

النافذ رقم (٥٦) لسنة ١٩٨٥ ومن ثم صار لزاما علينا البحث في طبيعة العلاقة القانونية ما بين الشركة العامة للنقل البحري الجهة الأصلية صاحبة الاختصاص بالوكالات البحرية في العراق ، وما بين ما استجد في ضوء التعديل المذكور من أمكانية تخويل الشركات المؤسسة بموجب قانون الشركات العراقي النافذ رقم (٢١) لسنة ١٩٩٧ . ومن ثم تحديد مسؤولية الوكيل الاصيل والوكيل الثاني.

هدف البحث:-

يتمثل الهدف الأساسي من اختيار موضوع (مسؤولية الوكيل البحري) ببيان مسؤوليته تجاه موكله الناقل البحري في نطاق علاقتهما العقدية وتحديد أركانها والنظريات التي قبلت بصدد الأساس القانوني لذلك وما يرتبط بالموضوع من ضمانات التي وفرها المشرع وجعلها في متناول يد الوكيل لحماية الشاحنين والمسافرين علاوة على ما تتطلبه ظروف توفير الحماية الأخرى لأشخاص عقد النقل البحري الذين لا تربطهم مع الوكيل رابطة عقدية حيث تنهض المسؤولية التقصيرية عند تحقيق شروطها.

منهجية البحث:-

اتبعنا في هذا البحث أسلوب العرض والتحليل والمقارنة بين التشريعات العراقية المختلفة ذات الصلة ومثيلاتها من تقنيات بعض الدول العربية مثل التشريع المصري، اللبناني، الكويتي، التونسي، السوري، اليمني، إضافة الى الإشارة في مواضع متفرقة من الدراسة الى التشريعين الفرنسي والانكليزي على سبيل المقارنة.

وقد ركز البحث على التشريعات العراقية ذات الصلة وعلى وجه الخصوص قانون الوكالات البحرية رقم (٥٦) لسنة ١٩٨٥ المعدل في قانون رقم (٨٣) لسنة ٢٠١٢ ، علاوة على قانون النقل العراقي النافذ رقم (٨٠) لسنة ١٩٨٣.

هيكلية البحث:-

اقتضت دراسة مسؤولية الوكيل البحري وضع خطة علمية تضمنت مطالبين يبين في المطلب الأول مسؤولية الوكيل البحري تجاه موكله (الناقل البحري) ثم نعرض في المطلب الثاني على بيان مسؤولية هذا الشخص تجاه الغير وتحديد الشاحن والمرسل إليه في عقد نقل الأشياء والركاب في عقد نقل الأشخاص ، ولأن المشرع العراقي قد جاء بضمانات معينة لحماية حقوق المتعاقدين فإن الأمر يستلزم بيانها مع إلقاء الضوء على دعاوى المسؤولية وسيكون ذلك ضمن المطلب الثالث.

-المطلب الأول-

-مسؤولية الوكيل البحري تجاه الناقل البحري-

من الثابت ان العلاقة القانونية التي تربط الوكيل البحري الذي يصطلح عليه القانون العراقي ب(الوكيل في النقل)بالناقل البحري حسب منطوق الفقرة الأولى (اولا) المادة ٨٣ من قانون النقل الحالي بعقد وكالة السفينة ولدى تصنيف هذا العقد ندرك انضوائه في مجموعة عقود الوكالة التجارية العادية بعبارة أدق انه عقد وكالة عادية بأجر لان كل من أعمال النقل و الوكالة فيه تعتبران من الأعمال التجارية قانوناً^(٢) ، وهو من صور الوكالة العادية تتميزا له عن الوكالة بالعمولة بسبب الفارق الأساسي بينهما الذي استند على معيار التعاقد ، فالنوع الأول يتم تعاقد الوكيل بأسم و لحساب موكله في حين يتعاقد الوكيل بالعمولة بالنقل باسمه الخاص ولكن لحساب موكله المرسل او الراكب.^(٣)

لذا فان تحقق مسؤولية الوكيل البحري باعتباره (مديناً) في عقد الوكالة البحرية و الزامه بالتعويض للناقل (الدائن) يتطلب ابتداء تحديد الأساس القانوني الذي تبنى عليه مسؤولية الوكيل البحري ، ولا يكفي لألتزم الوكيل بجبر الضرر التعرف على الأساس القانوني بل لابد من معرفة الأركان التي

تنهض عندها هذه المسؤولية وسيكون ذلك من خلال الفرعين التاليين نبيين في الأول أساس مسؤولية الوكيل البحري تجاه موكله (الناقل) بينما سيكون الفرع الثاني لبيان أركان تلك المسؤولية .

-الفرع الأول-

-أساس المسؤولية-

المقصود بأساس المسؤولية السبب الذي من اجله يلقي القانون عبء تعويض الأضرار على عاتق الشخص ، ويلاحظ ان البحث في أساس مسؤولية المدين العقدية كان مثارا لخلافات فقهية^(٤) على الرغم من انتهاج مشرعي القوانين المدنية طرقاً مختلفة و تحديد وسائل قانونية لتمكين الدائنين لاقتضاء حقوقهم بالتعويض وقد ظهرت نظريات عدة لتحديد الأساس المذكور ، ومن هذه النظريات :نظرية الضمان ونظرية التأمين ونظرية الخطأ وسنبين في الفقرات التالية وباختصار فحوى كل نظرية ومدى صلاحيتها لتكون اساسا لمسؤولية الوكيل البحري وعلى النحو الاتي:-

أولاً:- نظرية الضمان:- يرى أنصار هذه النظرية^(٥) انه من الضروري استبدال نظرية (المسؤولية العقدية) بنظرية الضمان (Lagrantie) في المسؤولية التقصيرية ويطلب من المدين تعويض الضرر لانه ضامن للأضرار التي تسبب في أحداثها.^(٦)

اما بالنسبة للمسؤولية العقدية بموجب النظرية المذكورة فان أسباب عدم تنفيذ العقد تتحدد في:

١-خطأ او غش صادر عن المدين.

٢-فعل الغير.

٣-سبب مجهول.

٤-قوة قاهرة او حادث فجائي.^(٧)

وبناء على ذلك فان الدائن اذا كان محمي من الأسباب المتقدمة فهو في حالة ضمان تام وبالعكس من ذلك اذا لم يكن محميا من الأسباب المتقدمة فانه يكون في غير حالة الضمان^(٨) وينتهي أنصار نظرية الضمان إلى التمييز بين الالتزام بوسيلة والالتزام بنتيجة ففي النوع الأول يطلب من المدين عدم الخطأ وهذا ما لاحظناه بالنسبة للوكيل البحري الذي يرتبط مع الناقل بعقد وكالة عادية بأجر يخضع للقواعد العامة عند غياب النص الخاص ومن هذه القواعد ما جاء في نص الفقرة ثانيا/المادة (٩٣٤) من القانون المدني بقولها (وان كانت بأجر وجب على الوكيل ان يبذل في تنفيذها عناية الرجل المعتاد).^(٩)

كما ان الراجح قضاءا وفقهاً يقضي بتكليف عقد الوكالة البحرية (عقد وكالة السفينة) بأنه عقد وكالة عادية بأجر وقد جاء بقرار لمحكمة النقض المصرية الأتي (لما كان وكيل السفينة ينوب عن المجهز في الدعاوى التي ترفع منه او عليه فلا يجوز رفع الدعوى عليه بصفته الشخصية عن أخطاء المجهز او الربان ، كما لايجوز له رفع دعوى منه او عليه عدا للمجهز بصفته وكيلاً عنه)^(١٠)

وفي قرار محكمة استئناف بيروت جاء فيه (عدم مسؤولية الوكيل البحري عن نتائج العقد ان الوكيل البحري الذي يتعاقد مع الغير لحساب مجهز الباخرة لا يتحمل شخصيا نتائج العقد)^(١١)

وتأسيساً على ما تقدم فان نظرية الضمان لا يمكن أن تصلح أساساً لمسؤولية الوكيل البحري تجاه موكله (الناقل).

ثانياً: نظرية التأمين: قبلت هذه النظرية لإيجاد الأساس القانوني لمسؤولية المدين في أطار عقد النقل^(١٢)

وقد استندت هذه النظرية على مبدأ أساسي يتمثل بحماية المؤمن له (المدين) وهو الناقل عن طريق توزيع المخاطر على مجموع المؤمن لهم مقابل دفع أقساط التأمين تضاف في الغالب إلى أجور النقل وبالتالي يتحملها الشاحنون دون ان يعترضوا أضافه إلى أنالنظريه تهدف إلى حماية المضرور وتضمن حصوله على التعويض^(١٣).

وعلى الرغم من الجوانب الايجابية لهذه النظرية الا أنها لاتصلح أساسا للمسؤولية مدار البحث للأسباب الآتية:-

أراد دعاة هذه النظرية إيجاد أساس قانوني للمسؤولية ولكنهم وصلوا في النتيجة الى إيجاد وسيلة لحماية المضرور اي أنهم خلطوا بين وسائل حماية المضرورين وبين الأساس القانوني. (١٤)

ب-من اظهر التزامات الوكيل أتباع تعليمات موكلة فلا يتصرف الا ضمن حدودها, اذ لا يسمح الموكل بتحمل أعباء مالية غير راض بها, من هذه الأعباء مبالغ التامين على البضاعة المنقولة الا بموافقة او قضي بة عرف الجهة التي يعمل الوكيل فيهما. (١٥)

ج-أشارة اغلب قوانين التجاره والنقل الى تحريم الاتفاق على إعفاء الناقل من المسؤولية الناشئة عن الضرر الذي يصيب البضاعة المنقولة وقد اعتبرت بعض القوانين تحمل الشاحن (المرسل) او المرسل إليه جزء من نفقات التامين بمثابة الإعفاء من المسؤولية كما يدل ذلك نص المادة (١٨١) من قانون التجارة الكويتي رقم(٦٨) لسنة ١٩٨٠ على انه (يقع باطلاً كل شرط يقضي بإعفاء الناقل من المسؤولية عن هلاك الشيء هلاكا جزئيا او كلياً او تلفه ويعتبر في حكم الإعفاء من المسؤولية كل شرط يكون من شأنه إلزام المرسل او المرسل إليه باي صفة كانت بدفع كل او بعض نفقات التامين ضد مسؤولية الناقل. (١٦)

لما تقدم من الأسباب نلاحظ بأنة نظرية التامين لاتصمد أمام الانتقادات الموجهة أليها ولا تصلح أساسا قانونيا لمسؤولية الوكيل البحري.

ثالثا:-نظرية الخطأ:وتعرف بالنظرية (الشخصية)وتعد من أقدم واهم النظريات التي طرحت في أطار المسؤولية المدنية (عقدية كانت او تقصيرية) وترتكز النظرية على أساس الخطأ اذ يؤخذ الشخص عندما يرتكب خطأ ويتحمل نتائج أخطاءه, ويكون ذلك بدفع التعويض للمضرور ولغرض بيان مدى انطباق نظرية الخطأ على الأساس القانوني لمسؤولية الوكيل البحري (وكيل السفينة) تجاه موكله الناقل يقتضي الأمر تحديد نوع الالتزام بالنسبة

للكيل اتجاه الناقل (الدائن) وهل هو التزم بتحقيق غايته او التزام ببذل العناية لان تحديد خطأ الكيل يتوقف على نوع الالتزام.

وقد بينا في الفقرة الأولى من هذا المطلب بان ارتباط الكيل البحري بالناقل (الموكل) عن طريق عقد الوكالة البحرية وحسبما وضحنا ان العقد المذكور يندرج في طائفة عقود الوكالة التجارية بعبارة أخرى هو نوع من أنواع الوكالة العادية المأجورة والتي ينطبق عليها حكم المادة (٩٣٤) من القانون المدني العراقي لان قانون النقل العراقي الحالي وان تولى تنظيم الوكالة في النقل ضمن أحكام الفرع الثاني من الفصل الرابع ، فقد أحالت الفقرة الثالثة/المادة(٨٣) من هذا الفرع إلى القواعد العامة بالوكالة عند غياب نص خاص بقولها (فيما عدى الأحكام المنصوص عليه في هذا الفرع تسري على الوكالة في النقل أحكام الوكالة) ولاشك أن التزام الكيل المأجور ببذل عناية ويكون المعيار هو عناية الرجل المعتاد (او رب الأسرة الحريص) وهو ما يعبر عنه بالفقه التجاري(عناية الشخص المحترف او المهني). (١٧)

وقد تضمنت الأحكام المنظمة لعمل الكيل البحري (وكيل السفينة) في بعض قوانين التجارة البحرية المقارنة نصوصا صريحة تدل على طبيعة التزام الكيل البحري اتجاه موكله(المجهز)

فقد نصت المادة ١٤٠ من قانون التجارة البحرية المصري الحالي على انه(يقوم وكيل السفينة بوصفه وكيل عن المجهز بالأعمال المتعلقة بالحاجات المعتادة اللازمة للسفينة ويقابل هذا النص ما جاء بالمادة(١٣٦)١ من قانون التجارة البحرية الكويتي رقم(٢٨) لسنة ١٩٨٠ م(انصه)وكيل السفينة هو وكيل المجهز في الجهات التي لا يوجد له فيها فروع^(١٨) وبعد أن استعرضنا موقف التشريع من طبيعة التزام الكيل في عقد الوكالة البحرية وبيان مركز القانوني نخرج على ما يراه فقه القانون التجاري وما يقرره القضاء بهذا الصدد فبالنسبة لموقف الفقه من هذا الشخص فانه يجمع على انه وكيل عادي بأجر يقوم بتصرفات قانونية وما يكملها من أعمال مادية باسم ولمصلحة الناقل، فهو يعمل باسم الناقل لا باسمه الخاص^(١٨).

أما القضاء فقد استقر أيضا على أن الوكيل العادي ليعمل باسم ولحساب موكله^(١٩).

وفي قرار لمحكمة التمييز اللبنانية جاء فيه (ان الوكيل يمثل الناقل تجاه المرسل إليه وان من واجبه التأكد من وصول البضاعة إلى المرفأ المقصود وتسليمها للمرسل إليه)^(٢٠).

ومما تقدم ومن خلال تحديد طبيعة عقد الوكالة البحرية تشريعا وفقها وقضاء يتأكد لدينا صلاحية نظرية الخطأ كأساس قانوني لمسؤولية الوكيل البحري العقدية لأنها تستند على ضرورة أثبات صدور الخطأ من جانبه وهذا هو المعيار الموضوعي يقارن بما بذله الوكيل من عناية قدر العناية التي يبذلها الشخص المعتاد لو وجد في نفس الظروف الخارجية التي أحاطت بالوكيل عند تنفيذ مهمته^(٢١).

-الفرع الثاني-

-أركان المسؤولية-

للمسؤولية التعاقدية أركان ثلاثة هي :-خطأ-ضرر-وعلاقة سببيه سنوضحها على النحو التالي:-

أولا: الخطأ:- بالنسبة إلى هذا الركن فقد أوضحنا ما يتعلق به في الفرع الأول من هذا المطلب بقي أن نشير الى أن العقد يفرض على الوكيل البحري القيام بمهامه وفقا للعناية المطلوبة سواء أكان شخصا طبيعيا ام شخصا معنويا مثل (شركات التوكيلات البحرية وهي الحالة الغالبة في العمل)^(٢٢) لذلك فان الوكيل البحري يعد مهنيا بتنفيذ التزامه ومطلوب منه بذل العناية اللازمة التي تستوجبها مهن التوكيل البحري ، صحيح ان المطلوب من كل وكيل بذل عناية الشخص المعتاد وهو معيار موضوعي -كما أسلفنا-ولكن مادامنا إزاء متخصص في أعمال التوكيلات البحرية فان تقدير مدى الإخلال بتنفيذ التزاماته العقدية يكون وفقا للخطأ المهني الذي يتمثل بمخالفة قواعد المهنة

وهو غير الخطأ العادي الذي يتمثل بمخالفة واجب الحرص المفروض على الكافة بعدم الأضرار بالغير^(٢٣).

وللقاضي إضافة لما تقدم تقدير الخطأ المهني من جانب الوكيل البحري وفقا لما يقرره عرف الجهة (الميناء) الذي يعمل فيه المدين^(٢٤).

ثانياً: الضرر:- ويعرف الضرر اصطلاحاً بأنه (أذى يصيب الشخص في حق اوفي مصلحة مشروعة له)^(٢٥) ، والأصل ان المسؤولية المدنية تدور مع الضرر وجوداً او عدماً شدةً وضعفاً فلا مسؤولية حيث لا ضرر ، ويقع على الدائن عبء لإثبات لأنه هو الذي يدعيه ولا يكفي مجرد إخلال المدين بالتزامه القول بوقوع الضرر.^(٢٦)

أما بالنسبة لصور الضرر الذي قد يلحق بالناقل البحري (الدائن) بسبب إخلال الوكيل البحري (المدين) بالتزامه فهي صور متعددة منها عدم تنفيذ واحد او أكثر من الالتزامات التي يفرضها العقد او القانون وما قد يجري به عرف الميناء.

وطبيعي أن المهمة الأساسية التي ينهض بها الوكيل في الميناء الذي يتردد عليه الناقل هي قيامه بتنفيذ عقد النقل نيابة عن الأخير و تحصيل الأجرة المستحقة وطبيعي ان ذلك يستلزم القيام باستلام الشيء محل النقل من الشاحن (المرسل) علاوة على فحص الشيء للتأكد من حالته واستلام المستندات والأوراق الخاصة به وبعد ذلك يتم تنظيم سند الشحن وقد يخوله الناقل توقيع السند نيابة عنه ، ولا ينتهي واجب الوكيل عند هذا الحد فقد تتأخر عملية شحن البضاعة مدة معينة بسبب تأخر وصول السفينة بالميعاد المحدد او وصولها وتأخر تفريغ البضاعة المنقولة فيها وفي هذه الأحوال ينبغي على الوكيل العناية بالبضاعة وحراستها وقد تحتاج الى خزن بمستودعات معينة تتناسب مع طبيعتها كما لو كانت متسارعة التلف او قد تتلف عند تعرضها للأمطار او الرطوبة والى جانب الأعمال القانونية يتطلب تنفيذ الرحلة البحرية تزويد السفينة بالمواد الضرورية كالمؤن والوقود او التعاقد مع بعض الفنيين لأجراء عمليات الصيانة وتصلح بعض العطلات ، وفي جميع

الأحوال إذا تسبب الوكيل البحري بإهماله أو تقصيره أو مخالفته لأصول وقواعد المهنة ونتج عنه حصول ضرر للناقل ينبغي على الوكيل تحمل التعويض بمقداره وإذا امتنع الأخير عن أداء ما ترتب عليه فالناقل الحق في دعوى التعويض على المدين عن جميع الأضرار بعد أثبات خطأه ، وكما ذكرنا فان عرف الميناء(مكان عمل الوكيل) له اثر كبير في ترتيب بعض الالتزامات غير المتفق عليها بالعقد وان مخالفة الأعراف تستوجب مساءلة الوكيل شأنها في ذلك شأن الشروط العقدية طبقا لقاعدة (المعروف عرفا كالمشروط شرطا)(٢٧).

ولدى ملاحظة القواعد المنظمة لعقد الوكالة البحرية (وكالة السفينة) في التشريعات المقارنة نجدها قد احتوت المضمون المشار إليه في القانون العراقي. ومن هذه الأحكام ما ورد بالمادتين (١٤٠، ١٤١) من قانون التجارة البحرية المصري النافذ، حيث تضمنت الأولى منهما قيام وكيل السفينة بوصفه وكيلاً عن المجهز بالإعمال المتعلقة بالحاجات المعتادة اللازمة ، أما المادة (١٤١) فقد تضمنت الأتي : (يجوز ان يقوم وكيل السفينة بتسليم البضائع لشحنها في السفينة عند القيام او يتم تسليمها لأصحابها بعد تفرغها عند الوصول وتحصيل أجرة النقل المستحقة للمجهز)(٢٨).

ثالثاً: علاقة السببية بين الخطأ والضرر :-ان تحديد معنى هذا المصطلح يتجسد بالجواب عن السؤال التالي: لولا الخطأ الصادر من المدين هل يحصل الضرر للدائن؟ فإذا كانت الإجابة نعم فيتحقق هذا الركن ، واذا كانت الإجابة بالنفي فلا تتحقق المسؤولية ويعبر البعض عن هذا الركن بالرابطة التي تربط الخطأ بالضرر ارتباط السبب بالنتيجة(٢٩)فإذا تأخر الوكيل البحري عن شحن البضاعة في السفينة وكان السبب يعزى لإجراءات إضافية غير مسبوقه اتخذتها سلطات الميناء فان عدم تنفيذ الالتزام هنا لا يعود إلى تقصير او إهمال الوكيل وعدم بذله العناية الواجبة وإنما إلى سبب أجنبي لا يدل له فيه الأمر الذي يؤدي الى انقطاع الرابطة بين عدم التنفيذ وحصول الضرر ، فالسبب الأجنبي ينفي صفة الخطأ عن فعل الوكيل وبين الضرر الذي يلحق بالدائن, كما لو أهمل الأول وترك البضاعة مكشوفة فتألفت بعض أجزائها بفعل العوامل الجوية

ولكن ذلك قد تزامن مع حدوث حريق في الميناء التهم جميع الأشياء في المنطقة ومن ضمنها البضاعة التي يحوزها الوكيل البحري وهنا نلاحظ بان الحريق قد تسبب بقطع علاقته السببية بين الخطأ والضرر المتمثل بهلاك البضاعة كلياً الناجم عن الحريق وهذه نتيجة تتسق مع مضمون المادة (٢١١) من القانون المدني العراقي والذي يشير الى ان (اذا اثبت شخص ان الضرر قد نشأ عن سبب أجنبي لا يدل له فيه كفاءة سماوية او حادث فجائي او قوة قاهرة او فعل الغير او خطأ المضرور كان غير ملزم بالضمان مالم يوجد نص او اتفاق على غير ذلك). (٣٠)

-المطلب الثاني-

-مسؤولية الوكيل تجاه الغير-

من الثابت ان كل من الشاحن (المرسل) والراكب والمرسل إليه هم أطراف في عقد النقل بنوعية للبضائع او الأشخاص ولما كان جوهر التزام الوكيل البحري ينصب على تنفيذ عقد النقل الذي يتأثر به هؤلاء بطريقة او أخرى ، وبالتالي فقد ينجم عن نشاط الوكيل البحري ضرراً يلحق بهم في دائرة العقدين وتماشياً مع المبدأ القانوني الذي يشير إلى ان من يتسبب في إحداث ضرر للغير فعليه الضمان ، ولغرض ألقاء الضوء على مسؤولية الوكيل إزاء كل من الشاحن (المرسل) والراكب والمرسل إليه ، سنقسم هذا المطلب إلى فرعين مستقلين سنشير في الأول إلى المسؤولية تجاه الشاحن (المرسل) او الراكب والفرع الثاني لبيان هذه المسؤولية إزاء المرسل إليه.

-الفرع الأول-

-مسؤولية الوكيل البحري تجاه الشاحن او الراكب-

اتضح لنا مما تقدم ان الوكيل لا تربطه علاقة عقدية مع كل من الشاحن (المرسل أو الراكب، وإزاء ذلك فان المسؤولية التي يحتمل ان تنهض في دائرة تنفيذ عقدي النقل والوكالة تتدرج في أطار المسؤولية التقصيرية او ما يعرف (بالعمل غير المشروع) او الفعل (الضار)^(٣١) وقد نظم المشرع العراقي أحكام هذه المسؤولية بالمواد (١٨٦-٢٣٢) من القانون المدني العراقي^(٣٢).

وبعيدا عن الخوض في تفاصيل المسؤولية التقصيرية يمكن الاستنتاج من الأحكام المنظمة للموضوع بان أساس هذه المسؤولية هو الخطأ واجب الإثبات وليس خطأ مفترضا.

ويعد إهمال الوكيل البحري خطأ صادر منه يسأل عنه ، كما لو تأخر في تسليم البضاعة لأصحاب الشأن فيها، او حصل تسليما معيبا من قبل الوكيل الى شخص لا يحمل سند الشحن الخاص بذات البضاعة^(٣٣).

ومن أخطاء الوكيل البحري إهماله في المحافظة على البضاعة من خلال الفترة المحصورة بين استلامها من الشاحن لحين تسليمها للربان عند شحنها بالسفينة ، وطبقا لقواعد المسؤولية التقصيرية في القانون العراقي لا يكفي لمساءلة الشركة العامة للنقل البحري عن الضرر الذي يلحق الشاحن ، بل لابد من إثبات خطئها او أخطاء احد تابعيها واثبات أرابطه السببية بين الخطأ المنسوب إليها والضرر الحاصل ، وتستطيع الشركة المذكورة التخلص من تلك المسؤولية اما بإثبات اتخاذها العناية المطلوبة باعتبارها (وكيلا بأجر) ويترك للقاضي تقدير مدى تحقيق العناية اللازمة وفقا لشروط العقد والعرف الجاري في الميناء, اما السبيل الثاني الذي يمكن للشركة درء المسؤولية به عن نفسها فهو إثبات السبب الأجنبي الذي يقطع الرابطة بين ما نسب إليها من فعل خاطئ وبين ما أصاب الشاحن من ضرر بإثبات ان التالف الذي لحق بالبضاعة ناجم عن عيب ذاتي فيها وان الشاحن نفسه قد رزم مع بضاعته

مواد متسارعة التلف أثرت على البضاعة بمجموعها ، أما بالنسبة لموقف قانون التجارة البحرية المصري إزاء مسؤولية الوكيل البحري التقصيرية فيلاحظ بان الفقه المصري قد اجمع على انتقاد موقف مشرع قانون التجارة البحرية رقم (٨) لسنة ١٩٩٠ بهذا الخصوص لان المشروع قبل الأخير السابق للتغيير المذكور قد اقتفى اثر القانون الفرنسي الصادر في يونيو ١٩٦٦ وكان يقيم مسؤولية الوكيل البحري (وكيل السفينة) بالنسبة لهلاك البضاعة او تلفها على أساس الخطأ المفترض ويوازن هذا الافتراض بتحديد المسؤولية على غرار تحديد مسؤولية الناقل البحري ، ثم عدل المشروع الأخير عن هذا النهج ورتب المسؤولية على أساس الخطأ الواجب الإثبات وذلك استجابة لرأي التوكيلات الملاحية ، وهي استجابة على حساب البناء القانوني المتكامل لعقد النقل البحري و ما يرتبط به (٣٤).

وقد أسفر هذا النهج عند إقرار المادة(١٤٣) من القانون المذكور التي تنص على انه (لا يسأل وكيل السفينة قبل الشاحنين او المرسل إليهم من هلاك او تلاف البضائع التي يسلمها لشحنها في السفينة او التي يتولى تفريغها منها لتسليمها لأصحابها الا عن خطئه الشخصي او خطأ تابعيه(٣٥).

ان تحليل موقف المشرع المصري-حسب تصورنا مرده مراعاة دوائر القطاع العام والجهات الحكومية الأخرى كالمؤسسة العامة المصرية للنقل البحري والتشكيلات التابعة لها والتي تحتكر نشاط التوكيلات البحرية منذ تأسيسها في مصر بموجب القانون رقم (١٢) لسنة ١٩٦٤ ولغاية صدور التعديل الأول عليه بموجب القانون (١) لسنة ١٩٩٨ الذي فتح الباب أمام القطاع الخاص للدخول في ميدان التوكيل البحري بموجب الشروط خاصة وإزاء هذه الحال لا سبيل امام الشاحن الذي تعرضت بضاعته للتلف او الهلاك سواء أقامة الدعوى ضد الوكيل البحري وفقا لإحكام المسؤولية التقصيرية بيد ان هنالك من الفقهاء من يرى أمكانية أقامة دعوى ضد الموكل(الناقل البحري) بوصفه متبوعا ومسؤولا عن أخطاء وكيله في تنفيذ وكالته (٣٦). وبينما ذهب جانب من الفقهاء عكس هذا الاتجاه بان الرأي قد استقر على ان الوكيل البحري لا يمكن مقاضاته عن عدم تنفيذ عقد النقل بوصفه وكيل عن الناقل(٣٧).

وايا كان الامر فان الغاية التي يتوخاها المشرع لحماية المواطنين قبل الناقلين تكمن في النصوص القانونية التي أجازت اقامة لدعوى المسؤولية العقدية على الوكلاء البحريين باعتبارهم ممثلين عن الناقلين (المجهزين) ولهؤلاء الحق بالتمسك بنفس الدفع التي يدفع بها موكلهم و الأهم من ذلك ان الاحكام الصادرة بهذا الشأن تنفذ بحق الناقلين وهذا ما صرحت به المادة (٨٤) من قانون النقل العراقي الحالة بالنص على انه (يجوز مقاضاة الوكيل في النقل نيابة عن الناقل ويكون الحكم الصادر نافذا بحق الناقل وحده).

والجدير بالذكر ان المشرع الكويتي كان اكثر تحوطا لضمان حقوق الشاحنين مما قد يلحق بهم من اضرار سببها تنفيذ عقد النقل عندما فرض على من يحترف اعمال الوكالات البحرية (اعمال الوكالة في النقل) تقديم وديعة نقدية او كفالة مصرفية الى احد البنوك الكويتية وذلك حسبما جاء بالفقرة (٢) المادة (١٣٩) من قانون التجارة الكويتي النافذ بقولها (يجب على الوكيل ان يودع في احد البنوك الكويتية وديعة نقدية او كفالة مصرفية لضمان تنفيذ الاحكام القضائية التي تصدر على موكله) (٣٨).

اما بخصوص الراكب فهو الطرف المتعاقد مع الناقل ويفرض عليه عقد النقل التزامين رئيسيين هما دفع الأجرة وإتباع تعليمات الناقل و لا تربطه مع الوكيل البحري رابطة عقدية مباشرة الا ان الأخير وهو يتولى تنفيذ العقد المذكور نيابة عن الناقل باتخاذ جميع الإجراءات والتصرفات القانونية وما يتعلق بها باسم لحساب هذا الناقل الذي يخضع بموجب أحكام قانون النقل الى المسؤولية كاملة عن كل ما يصيب الراكب من أضرار جسدية (إصابات او وفاة) ، وأضرار مادية قد تصيب أمتعته ويمكن وصف هذه الأحكام بانها هي كافية ويغطي نطاقها من حيث المكان والزمان اللذان يتواجد بهما الراكب ويتضح من ذلك من نص الفقرة (١) المادة (١٠) من قانون النقل الحالي بنصها (يسأل الناقل عن الأضرار التي تصيب الراكب أثناء تنفيذ عقد النقل ويبطل كل اتفاق يقضي باعفاء الناقل كلياً او جزئياً من هذه المسؤولية).

اما وقت نهوض مسؤولية الناقل فقد حددتها الفقرة (٣) من نفس المادة المذكورة بالنص (يشمل تنفيذ عقد النقل الفترة الواقعة بين شروع الراكب في

الصعود الى واسطة النقل في مكان القيام ونزوله منها فعلا في مكان الوصول).

ويستفاد من معنى الفقرتين انفتي الذكر ان مسؤولية الناقل البحري تتحقق بوجود عقد النقل وتنفيذه^(٣٩).

والجدير بالذكر ان أحكام قانون التجارة البحرية المصري رقم(٨) لسنة ١٩٩٠ قد اورد حكما يزيد قليلا على حكم القانون العراقي بتحقيق مسؤولية الناقل البحري ويتضح ذلك في الفقرة (١) المادة (٢٥٦) بالنص على انه (يسأل الناقل عما يحدث من ضرر بسبب وفاة المسافر او ما يلحق به من إصابات بدنية اذا وقع الحادث الذي ينشأ عن الضرر خلال تنفيذ عقد النقل).

في حين جاءت الفقرة (٢) من المادة المذكورة لبيان تحديد مسؤولية الناقل بالنص على انه (ويعد الحادث واقعا اثناء تنفيذ عقد النقل اذا وقع اثناء السفر او اثناء صعود المسافر الى السفينة في ميناء القيام او نزوله منها في ميناء الوصول او ميناء متوسط او اثناء المدة التي يكون فيها المسافر في حراسة الناقل قبل صعوده الى السفينة او بعد نزوله منها).

ويتضح ان توسيع الحماية التي جاء بها المشرع المصري لضمان حقوق المسافرين خطوة ايجابية جديرة بالتأييد والقبول من قبل المشرع العراقي حيث من الممكن اضافتها الى الفقرة (٣) المادة (١٠) من قانون النقل بحيث يصبح النص كالاتي (يشمل تنفيذ عقد النقل الفترة الواقعة بين شروع الراكب في الصعود الى واسطة النقل في مكان القيام ونزوله منها فعلا في مكان الوصول او اثناء الفترة التي يكون فيها الراكب في حراسة الناقل)^(٤٠).

وعند تحقق المقترح المتقدم يتضح لنا القدر اللازم من الحماية التي يوليها المشرع العراقي لحماية الراكب^(٤١).

اما بالنسبة الى الصور المحتملة للضرر الذي تنهض فيه مسؤولية الوكيل التقصيرية هي حالة تأخير وصول الراكب في الموعد المحدد للقيام في تذكرة النقل بسبب تقصير الوكيل او تابعيه في تمكين الراكب من الصعود الى

السفينة نتيجة لعدم أتمام إجراءات المغادرة من قبل سلطات الميناء وقد يتعرض الراكب الى أضرار مادية جراء تحطم أمتعته الشخصية من قبل عمال الوكيل بسبب عدم التبصر والتروي عند تحميلها في السفينة .

-الفرع الثاني-

-مسؤولية الوكيل البحري تجاه المرسل إليه-

ان دراسة المركز القانوني للمرسل إليه وعلاقته بأطراف عقد النقل تكون في حالة واحدة وهي كونه غير الشاحن (المرسل) فإذا أرسل الشاحن البضاعة لنفسه فلا يوجد مرسل إليه كما هو الحال في بعض البيوع البحرية كالبيع (سيف C.I.F)^(٤٢) وحينما يوجد المرسل إليه تترتب بعض الالتزامات على الوكيل البحري واهم هذه الالتزامات تسليم الشيء محل النقل ، وبالتسليم ينقضي عقد النقل ، بيد ان عملية التسليم هذه قد تكتنفها أخطاء من الوكيل البحري بصور متعددة تتسبب في ألقاق الضرر بالمرسل إليه تترتب بموجبه مسؤولية الوكيل ولكن السؤال الذي يطرح هنا يتمثل بمصدر هذه المسؤولية سواء كانت نابعة من عقد النقل ام هي مسؤولية تقصيرية، للإجابة على هذا التساؤل لا بد من التأكيد بان المرسل إليه لا يتلقى الحقوق الناشئة عن عقد النقل الا بتوافر شروط معينه عددها المادة (٦٥) من قانون النقل^(٤٣). اما بالنسبة لمصدر هذه المسؤولية فهناك رأي يذهب الى اعتباره عقدياً لان الوكيل قد حل محل الربان او المجهز (الناقل) في التزاماته كي تتمكن السفينة من الرحيل وان المرسل إليه قد قبل بهذا الحل بعبارة اخرى يبرر أصحاب هذا الاتجاه رأيهم بوجود اتفاق ضمني بين الوكيل البحري والمرسل إليه على تحمل الأول شخصيا الالتزامات الناشئة عن عقد النقل مقابل مغادرة السفينة للميناء (عدم تعطيها) ويشترط أصحاب هذا الرأي لمساءلة الوكيل على هذا الأساس وان أتكون السفينة قد غادرت الميناء فعلا^(٤٤) ويرى فريق آخر عكس الرأي المتقدم بقولهم وان كان عملياً يسهل الكثير على المرسل إليه الا

انه غير سليم قانوناً لان الوكيل ليس ملزماً بعقد النقل كما ان الاتفاق الضمن هو محض افتراض لا سند له (٤٥).

وإذا كان الرأي قد استقر على عدم مقاضاة الوكيل البحري عن عدم تنفيذ عقد النقل الا بوصفه وكيلاً عن الناقل وتفريعاً من ذلك فهو غير مسؤول عما يقع من الخطأ (٤٦) وهذا ما ذهب إليه مشرع قانون التجارة البحرية المصرية صراحة بنص المادة (١٤٣) منه (لا يسأل وكيل السفينة قبل الشاحنين المرسل إليهم عن هلاك او تلف البضائع التي يتسلمها لشحنها في السفينة او التي يتولى تفريغها منها لتسليمها لأصحابها الا عن خطئه الشخصي وخطأ تابعيه) وذات المعنى جاء قانون التجارة البحرية الكويتي رقم (٢٨) لسنة ١٩٨٠ من خلال نص المادة (١٣٧) بقولها (يسأل وكيل السفينة أمام المجهز مسؤولية الوكيل بأجر ، ولا يسأل قبل الشاحنين او المرسل إليه مألأ في حالة خطئه الشخصي) بيد أن الأمر في العراق يمكن تفسيره والوصول إلى نتائج مغايرة تختلف عما تم سوجه آنفاً للأسباب الآتية :-

١- ان الغاية الأساسية من وجود الوكالة البحرية (وكالة السفينة) هي غاية اقتصادية بالدرجة الأساس حتمت قيام الوكيل البحري بأعمال قانونية ومادية نيابة عن الناقل .

٢- ان المشرع العراقي قد اورد نصاً يجيز به مقاضاة الوكيل البحري نيابة عن الناقل ويكون الحكم الصادر نافذ بحق الناقل وحده (٤٧) بمعنى ان المشرع قد سهل او يسر مساءلة وكيله البحري عقدياً .

٣- يتفق المركز القانوني للشركة العامة للنقل البحري مع ذات المركز للشركة العامة للنقل البري (المؤسسة سابقاً) إزاء القضاء العراقي ويتبين من ذلك من اتجاه محكمة التمييز الاتحادية العراقية من خلال بعض قراراتها الصادرة بهذا الصدد ، فقد اعتبرت الشركة العامة للنقل البري مسؤولة عن عمليات النقل الخارجي للبضائع عن طريق السيارات وفقاً لأحكام قانون وزارة النقل رقم (٦) لسنة ١٩٧٦ والنظام الصادر بموجبه رقم (٣٩) لسنة ١٩٧٦ ، وبالتالي فهي ملزمة بتعويض الضرر الحاصل للبضاعة أثناء عملية النقل البري (٤٨).

٤- ان بناء مسؤولية الوكيل البحري إزاء المرسل إليه من شأنه حماية المستوردين الوطنيين سواء أكانوا من القطاع العام ام الخاص وبذلك يمكن توفير نوع من الحماية للاقتصاد الوطني وهي غاية يسعى إليها المشرعون دون المساس بالبناء القانوني ولا ريب في ان جواز مقاضاة الوكيل البحري عن تنفيذ عقد النقل يعني تحمله نفس التزام موكله الناقل بتحقيق غاية وليس بذل عناية فلا يتخلص من المسؤولية تجاه المرسل إليه دون الشاحن الا بإثبات السبب الأجنبي وعلى ضوء هذه النتيجة فإننا نقترح إضافة فقرة ثانية الى نص المادة (٨٤) من قانون النقل العراقي وعلى النحو الآتي :-

ثانيا: للمرسل اليه رجوع مباشر على الوكيل في النقل للمطالبة بالحقوق الناشئة عن عقد النقل عند توفر الشروط المنصوص عليها بالمادة (٦٥) من هذا القانون .

-المطلب الثاني-

-الضمانات الخاصة ودعوى المسؤولية-

انفرد قانون النقل العراقي الحالي رقم (٨٠) لسنة ١٩٨٣ عن غيره من التشريعات البحرية المقارنة بإيراده ضمانات خاصة بيد الوكيل البحري ، كما ان هذا القانون قد جعل من الوكيل خصما في جميع دعاوى المسؤولية الناتجة عن تنفيذ عقد النقل ولكنه لم يجعله مههددا بمطالبات مفتوحة بل حدد ذلك بمدة معينة لذلك سنتولى بيان الضمانات القانونية الخاصة ثم نتصدى بعد ذلك لدعوى المسؤولية في الفرعين التاليين يخصص الفرع الأول لإلقاء الضوء على الضمانات الخاصة و نتكلم بالفرع الثاني عن دعوى المسؤولية وعلى النحو الآتي:

-الفرع الأول-

-الضمانات الخاصة-

أملت مقتضيات توفير الحماية لبعض أشخاص عقد النقل على المشرع تهيئة ضمانات معينة في متناول يد الوكيل البحري (الوكيل في النقل) وهي دليل بالوقت نفسه على أهمية المركز القانوني الذي يتمتع به هذا الوكيل ، ويلزمنا المقام التعرف على هذه الضمانات وبيان طبيعتها وتحديد النصوص التي أوردتها حيث جاء بالمادة (٨٥) من قانون النقل العراقي فقد جاء وبالفقرة الاولى منه ما نصه (يلتزم الوكيل في النقل باتخاذ كافة الاحتياطات اللازمة وعلى وجه الخصوص طلب ضمانات من الناقل لأداء حقوق الراكب او المرسل اليه وبخلافه يكون مسؤولا طبقا لأحكام هذا القانون) ويتضح من النص المذكور بان على الوكيل البحري (الوكيل في النقل) القيام بما يلزم من إجراءات ووسائل تمكنه من تسديد مستحقات الراكب او المرسل إليه من تعويض جراء ما يلحقهما من أضرار نتيجة تنفيذ عقد النقل سواء كان عقد نقل الأشخاص او الأشياء وعلى سبيل المثال اذا تعرض الراكب الى إصابة بدنية أثناء نزوله من السفينة او اذا تبين وجود نقص في كمية البضاعة المستلمة خلافا لما مثبت في سند الشحن وتم تثبيت كمية النقص في محضر الاستلام .

ويلاحظ في التطبيق العملي عند وصول السفينة إلى الجهة المقصودة يتم تفريغ الحمولة على الرصيف وبحضور الوكيل البحري وممثل الميناء وممثل شركة التأمين اذا كانت البضاعة مؤمنا عليها، يقوم المرسل إليه بمعاينة البضاعة وتثبيت الأضرار والنقائص وعدد وقيمة ذلك من قبل الخبير في الكشف المستعجل ثم يقوم المرسل إليه بتقديم طلب التعويض مرفقا بمستندات البضاعة إلى الوكيل البحري (ممثل الشركة الناقلة) والذي يطلب بدوره إجراء تسوية تحدد بموجبها المبالغ التي يدفعها الناقل للمضرور دون الحاجة الى رفع دعوى المسؤولية واذا رفضت التسوية من قبل المرسل اليه فيقوم عندئذ برفع دعوى على الناقل مباشرة او على

الوكيل الذي يصح ان يكون خصما في مثل هذه الحالة حيث يكون الحكم الصادر بالتعويض نافذا بحق موكله الناقل)^(٤٩).

ويلاحظ ان عجز الفقرة (اولا) المادة (٨٥) أنفة الذكر قد جعل مسؤولية الوكيل البحري طبقاً لأحكام قانون النقل في حالة إهماله في اتخاذ الاحتياطات اللازمة التي تضمن حقوق و نعتقد بان ما قصده المشرع هو محاسبة الوكيل عن تقصيره في ضمان حقوق المضرورين وان المراد بهذه المسؤولية إلزامه بالتعويض بمقدار ما يستحق أولئك المضرورين ، وإذا حكم على الناقل بالتعويض لصالح الراكب المرسل او المرسل اليه وتعذر التنفيذ عليه جاز للوكيل البحري التقدم للمحكمة المختصة وطلب إيقاع الحجز على أموال الناقل منقولة كانت او عقارية ومن باب أولى هنالك إمكانية الحجز ما للناقل بيد الوكيل من أجور نقل البضائع او الأشخاص التي حصلها الوكيل لحساب موكله ، ويخضع تقدير ذلك للمحكمة وما يتبع ذلك من إجراءات التنفيذ^(٥٠) ، وزاد المشرع العراقي كثيراً في توفير الحماية لضمان حقوق كل من الراكب او المرسل او المرسل اليه عندما سمح للوكيل بإمكانية طلب إيقاع الحجز على واسطة النقل وهو إجراء يتسم بالخطورة والتأثير الكبير على مصلحة الناقل^(٥١).

أما بالنسبة للتشريعات البحرية المقارنة فقد تضمنت قواعداً لتنظيم الحجز على السفينة بنوعية الاحتياطي والتنفيذي والديون التي يوقع الحجز بسببها وكذلك الديون الممتازة.

وعلى سبيل المثال ما تضمنته أحكام قانون التجارة البحري المصري رقم (٨) لسنة ١٩٩٠ حيث نصت المادة (٦٠) منه يوقع الحجز التحفظي لوفاء الدين البحري ويعتبر الدين بحريا اذا نشأ من احد الأسباب التالية:-

-الخسائر في الأرواح البشرية او الإصابات البدنية التي تسببها السفينة او التي تنشأ من استغلالها .

-هلاك البضائع والأمتعة التي تنقلها السفينة او تلفها.

وكانت المادة (٢٩) من القانون المذكور قد حددت حقوق الامتياز على السفينة على النحو الأتي (التعويض) المستحقة عن التصادم او التلوث وغيرها من حوادث الملاحة والتعويضات عن الأضرار التي تلحق بمنشآت موانئ او الأحواض وطرق الملاحة والتعويضات عن الإصابات البدنية التي تحدث للمسافرين والربان والبحارة والتعويضات عن هلاك او تلف البضائع او الأمتعة.(٥٢)

-الفرع الثاني-

-دعوى المسؤولية-

سبق وان بينا في أكثر من موضع بان الوكيل البحري (الوكيل في النقل) يرتبط مع الناقل البحري (المجهز) بعقد الوكالة البحرية وهو عقد وكالة تجارية عادية يفترض فيها الأجر-كقاعدة عامة-وبموجب هذا العقد يلتزم الأول نيابة عن موكله (الناقل) بتنفيذ عقد النقل سواء كان النقل أشخاص او نقل أشياء عليه فان أطراف دعوى مسؤولية الوكيل (المدين) هم كل من الناقل ، الراكب، المرسل(الشاحن) والمرسل اليه وقد أورد قانون النقل العراقي النافذ الحالات التي تقتضي بها دعوى المسؤولية في أطار عقد النقل سنبينها لاحقاً تسبقها فقرة أخرى خصصناها لبيان أطراف دعوى المسؤولية .

أولاً:- أطراف دعوى المسؤولية :

ان عقد الوكالة البحرية في حقيقته يتعلق بعقدين الأول عقد الوكالة المبرم بالأساس بين الناقل والوكيل والغاية منه تنفيذ عقد النقل الذي يبرم بين الراكب او المرسل والناقل لذلك فان أطراف دعوى المسؤولية (المدعون) هم:- الناقل، الراكب، المرسل اليه ، وبذلك يستطيع الناقل إقامة دعوى المسؤولية العقدية على الوكيل عند أخلاله بتنفيذ عقد الوكالة ، اما الراكب او المرسل(الشاحن) فبإمكانهما إقامة دعوى للمطالبة بالتعويض عن الضرر الذي يلحقهما على أساس المسؤولية التقصيرية ، وللمرسل اليه- بعد تلقيه الحقوق الناشئة عن عقد النقل-الحق في دعوى المسؤولية

التقصيرية إضافة الى إمكانية المطالبة بالتعويض على أساس المسؤولية العقدية طبقاً لما توصلنا اليه في حينه.

ولدى مقارنة الأحكام المتقدمة بمثيلاتها من الأحكام التي أوردها قانون التجارة البحري المصري النافذ فأنها تشابه الى حد كبير ، فبالنسبة لعلاقة الناقل بالوكيل البحري فأنها محكومة بعقد الوكالة البحرية (وكالة السفينة) فهي على أساس المسؤولية العقدية وليس على أساس المسؤولية التقصيرية .

ويتبدى لنا ذلك واضحاً من خلال نص المادة(١٤٣) بقولها(لا يسأل وكيل السفينة قبل الشاحنين او المرسل إليهم عن هلاك او تلف البضائع التي يستلمها لشحنها بالسفينة او التي يتولى تفريغها منها لتسليمها لأصحابها الا عن خطئه الشخصي وخطأ تابعيه)^(٥٣).

ثانياً:- انقضاء الدعوى:- نشير هنا الى وجود وسيلتين لانقضاء دعوى المسؤولية وهما

أ-الدفع بعدم قبول الدعوى:- وهي الوسيلة التي تمكن الوكيل البحري من التخلص من المسؤولية الناشئة عن عقدي الوكالة والنقل تجاه المدعين أطراف الدعوى والذين مر ذكرهم انفا وكما يأتي:-

١- يستطيع الوكيل التخلص من مسؤولية الناشئة عن عقد الوكالة المأجورة والذي يربطه مع الناقل اذا اثبت بذله عناية الرجل المعتاد (عناية المحترف) في تنفيذ عمله وذلك استناداً للقواعد العامة الواردة في القانون المدني الفقرة (ثانياً) المادة (٩٣٤)^(٥٤) ، وطبيعي ان دعوى المسؤولية على الوكيل لا تقتصر على تلك العقدية وإنما يخضع الأخير للمسؤولية التقصيرية لأنه مسؤول عن أخطائه الشخصية وأخطاء تابعية ، ويستطيع دفعها اذا اثبت بأن الضرر الذي لحق موكله كان بسبب أجنبي^(٥٥).

٢- الدفع بعدم قبول دعوى المسؤولية بمواجهة المدعين، الرأب او المرسل (الشاحن) وقد علمنا بان دعوى هؤلاء تقوم على أساس المسؤولية التقصيرية ولا تنهض هذه المسؤولية الا بتحقيق أركانها الثلاثة (خطأ، ضرر، علاقة سببية بينهما) يستطيع الوكيل دفع هذه الدعوى بإثبات السبب الأجنبي كما مر بالفقرة (٢) سابقة الذكر.

٣- اما بالنسبة الى دعوى المسؤولية التي يقيمها المدعي المرسل اليه فهو مخير بين المطالبة بالتعويض على أساس المسؤولية التعاقدية على الوكيل (المدعى عليه) فإنه حسب تصورنا يمكن ان يستفيد من حالات الإعفاء من المسؤولية التي قررها المشرع للناقل والمنصوص عليها بالفقرة أولاً المادة ٤٦ من قانون النقل الحالي بأنه يضمن الناقل سلامة الشيء أثناء تنفيذه عقد النقل ويكون مسؤولاً عن الأضرار التي تصيبه ولا يجوز له ان ينفي مسؤوليته عن هلاك الشيء او تلفه او التأخير في تسلمه الا بإثبات القوة القاهرة والعيب الذاتي في الشيء او خطأ المرسل او المرسل اليه (٥٦).

اما بالنسبة للقانون الواجب التطبيق على دعاوى مسؤولية الوكيل البحري المبينة أنفا فقد تكفلت به قواعد الإسناد الواردة في القانون المدني العراقي النافذ فهذه المادة (٢٥) منه قد حددت القانون الواجب التطبيق في الالتزامات التعاقدية (العقود التجارية) بقولها (١- يسري على الالتزامات التعاقدية قانون الدولة التي يوجد فيها المواطن المشترك للمتعاقدين ، اذا اتحدا موطناً فإذا اختلفا يسري قانون الدولة التي تم فيها العقد هذا ما لم يتفق المتعاقدان او يتبين من الظروف ان قانوناً آخر يراد تطبيقه) ويلاحظ بهذا الصدد ان الغالب في ميدان التجارة الدولية لجوء المتعاقدين الى اختيار القانون الواجب التطبيق عند نشوب النزاع بينهما وهذا ما يصطلح عليه بقانون الارادة . بينما أوضحت الفقرة (١) من المادة (٢٧) من القانون المذكور قاعدة الإسناد بخصوص الالتزامات غير التعاقدية بقولها (الالتزامات غير التعاقدية يسري عليها قانون الدولة التي حدثت فيها الواقعة المنشئة للالتزام).

اما بالنسبة للمحكمة المختصة في دعوى المسؤولية التي تقام على الوكيل البحري فقد حددت بموجب المادتين (١٤) و(١٥) من القانون المذكور ، ويلاحظ ان المشرع العراقي قد سهل مقاضاة الوكيل البحري من قبل الدائنين الذين تمت الإشارة إليهم فيما تقدم حيث تقام الدعوى أمام المحاكم العراقية في الحالتين الأولى عند مطالبة هذا الوكيل بالتعويض بصورة مباشرة باعتباره مدعى عليه على أساس المسؤولية التقصيرية بالنسبة لكل من الشاحن او الراكب او المرسل إليه ، وللناقل دعوى المسؤولية العقدية نتيجة الإخلال بالالتزامات التي يفرضها عقد الوكالة البحرية . اما في الحالة الثانية فيستطيع أطراف عقد النقل-سواء أكان عقد نقل أشخاص ام عقد نقل أشياء أقامة الدعوى على الوكيل البحري نيابة عن الناقل في موطنه للمطالبة بحقوقهم الناجمة عن عقد النقل ويكون الحكم الصادر نافذاً بحسبنا بقا الناقل وحده وفقا لحكم المادة(٨٤) من قانون النقل العراقي. وهذا ما سارت عليه جميع القوانين البحرية المقارنة ومنها نص المادة (١٤٤) من قانون التجارة البحرية المصري رقم(٨) لسنة ١٩٩٠ بانه (يعتبر وكيل السفينة نائبا عن المجهز في الدعاوى التي تقام منه او عليه في جمهورية مصر العربية كما يعد موطن وكيل السفينة في مصر موطناً للمجهز يعلن فيه بالأوراق القضائية وغير القضائية^(٥٧)، وهذا مطابق لنص المادة (١٧٢) من قانون التجارة البحرية السوري رقم (٤٦) لسنة ٢٠٠٦ والذي جاء فيه (يعتبر وكيل السفينة ممثلاً للمجهز في الدعاوى التي تقام منه او عليه في الجمهورية العربية السورية كما يعد موطن وكيل السفينة في سوريا موطناً للمجهز يبلغ فيه بالأوراق القضائية وغير القضائية^(٥٨)).

والجدير بالذكر ان اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع عام ١٩٧٨ (قواعد هامبورج) قد اهتمت بتعيين المحكمة التي تقام فيها الدعاوى الناجمة عن عقد النقل البحري للبضائع حسبما ورد بالمادة (٢١) والتي تفيد الفقرة (١) منها الى أعطاء المدعي الخيار في ان يقيم الدعوى أمام

محكمة تكون وفقاً لقانون الدولة التي تقع فيها المحكمة ذات اختصاص ويدخل في نطاق ولايتها احد الأماكن التالية :

أ-المحل الرئيسي لعمل المدعى عليه ،وان لم يكن له محل رئيسي ، فالمحل الاعتيادي لإقامة المدعى عليه.

ب-مكان أبرام العقد بشرط ان يكون المدعى عليه محل عمل او فرع او وكالة ابرم العقد عن طريق اي منها .

ج-ميناء الشحن او ميناء التفريغ.

د-اي مكان اخر يبين لهذا الغرض في عقد النقل البحري (٥٩).

ه-التقادم:- لم يشأ المشرع ان يترك الوكيل البحري عرضه للمطالبات المتأخرة لذا فقد حدد مدة معينة ينبغي إقامة الدعوى خلالها فاذا مضت سقط حق إقامتها بسبب مرور الزمان ويلاحظ ان التقادم المسقط لإقامة دعوى المسؤولية على المدعى عليه الوكيل البحري جاء بالأصل لحماية الناقل ثم قرره المشرع ومدته سريانه على عقد الوكالة في النقل^(٦٠).

ويتبين من ذلك ان مدة التقادم القصير المنصوص عليها بالفصل السادس من قانون النقل العراقي الحالي تسري على الدعاوى الناشئة عن عقد النقل فقط دون تلك الدعاوى الناشئة عن عقد الوكالة الذي ينظم علاقة الوكيل البحري بالناقل (الموكل) فإنهما يخضعان بالنسبة الى رجوع احدهما على الآخر الى التقادم الطويل المنصوص عليه ضمن أحكام القانون المدني العراقي ومدته خمسة عشر سنة^(٦١).

اما بالنسبة الى مدة التقادم القصير مدار البحث فقد فصلتها أحكام قانون النقل العراقي الحالي حسب نوع الضرر الذي يلحق بإطراف عقد النقل وكالاتي:-

١- تتقادم بثلاث سنوات دعوى مطالبة الوكيل البحري بالتعويض عن وفاة الراكب او إصابته بأضرار بدنية من تاريخ وقوع الإصابة البدنية وبالنسبة للوفاة من تاريخ وقوعها^(٦٢).

وتتقدم بسنتين الدعوى الناشئة عن عقد نقل الأشخاص من تاريخ الوصول او الموعد المعين له وفي حالة عدم تعيينه فمن تاريخ الذي يصل به الناقل المعتاد ان وجد في نفسه الظروف^(٦٣).

٢- اما دعوى حالي التلف والهلاك الجزئي للشيء فقد قررتها المادة (٨٧) من القانون المذكور بسنتين تبدأ من تاريخ تسلّم المرسل اليه للشيء وتحفظه كتابة .

٣- اما المادة (٨٧) من نفس القانون فقد أشارت إلتقدم دعوى الهلاك الكلي والتأخير من تاريخ انتهاء الموعد المعين للتسليم وعند عدم تعيينه فمن تاريخ انقضاء الموعد الذي كان يمكن وصول الشيء فيه من قبل ناقل معتاد لو وجد في الظروف ذاتها.

واعتبر قانون النقل الشيء بحكم الهالك عند عدم تسليمه او عدم أخطار المرسل اليه بالحضور لتسلمه خلال خمسة وأربعين يوم من تاريخ الموعد المذكور في الفقرة أولاً من هذه المادة وقد قررت المادة(٨٩) من القانون النقل المذكور طبيعة التسليم بانه تسليم فعلي للمرسل اليه او الحكمي اي تسليم البضاعة للسلطات الكمركية وفي كل الأحوال يمتنع التمسك بالتقدم من اي طرف من أطراف عقد النقل اذا صدر منه او من احد تابعيه غش او خطأ جسيم^(٦٤).

وقد جاء في قانون التجارة البحرية المصري النافذ بحكم عام يحدد مدة التقدم القصير للدعوى المسؤولية بالنسبة للوكيل البحري حسب نص المادة (١٣٩) من هذا القانون بأنه (تقتضي دعوى الموكل او صاحب العمل على الوكيل البحري او المقاول البحري بمضي سنتين من تاريخ استحقاق الدين)^(٦٥)

الخاتمة

Conclusion

بعد ان اوشكنا على نهاية بحثنا بفضل منه سبحانه وتعالى لا يسعنا ألا تسجيل اهم النتائج التي توصلنا اليها وعلى ضوء ذلك نسوق اهم المقترحات المشتقات منها على النحو الاتي:

اولا: النتائج تتضمن ما يلي:

١- اسفر البحث عن تحقق مسؤولية الوكيل البحري عند إخلاله بأحد او جميع الالتزامات العقدية التي يوجبها عقد الوكالة البحرية الذي يربطه مع الموكل (الناقل)، وقد اتضح بان هذه الالتزامات الملقاة على عاتق الاول تتمحور في نطاقين الاول ويتمثل بالتصرفات القانونية والثاني يتركز في نطاق الاعمال المادية المختلفة وكل ذلك بأسم وحساب الناقل. مما يشير الى ان مصدر مسؤولية الوكيل البحري هو العقد المذكور.

٢- كشفت الدراسة على ان اساس مسؤولية الوكيل البحري مبنية على قرينة الخطأ الواجب الاثبات لان طبيعة التزام الوكيل استنادا للاحكام المنظمة للعقد محل البحث هو التزام ببذل عناية الشخص المحترف ، ولا يكفي لاستحقاق التعويض اثبات خطأ الوكيل ، بل لا بد من تحقق الضرر والترابط بين الركنين المذكورين برابطة السببية.

٣- وجد من خلال البحث ان الوكيل البحري يتحمل نوع اخر من المسؤولية تجاه اطراف عقد النقل وهم كل من الشاحن(المرسل) والمرسل اليه في اطار عقد نقل الاشياء وهذه المسؤولية تقصيرية مبنية على قرينة الخطأ الناجم عن الاخلال بالتزام قانوني يصدر من الوكيل او احد تابعيه ويستطيع هؤلاء التخلص من هذه المسؤولية بأثبات بذل العناية الواجبة في تنفيذ اعمالهم .

٤- اظهر البحث بان هنالك ضمانات خاصة وضعها المشرع العراقي في متناول يد الوكيل البحري لا لضمان حقوق الاخير وانما لضمان حقوق باقي اطراف عقد النقل البحري بنوعيه الاشياء والاشخاص وهما الشاحن

والمرسل اليه بالنوع الاول والراكب في النوع الثاني مما يشير الى الحرص في ضمان حقوق هؤلاء.

٥- سلطت الدراسة الضوء على ان مدد التقادم في القانون العراقي والخاصة بانقضاء دعوى مسؤولية الناقل البحري فان الوكيل البحري يستطيع التمسك بهذه المدد قضائيا لرد دعوى المسؤولية عنه.

ثانيا: المقترحات:-

١- نظرا لأهمية المركز القانوني والاقتصادي للمرسل اليه في مجال عقد نقل الاشياء نقتراح على المشرع تعديل المادة (٨٤) من قانون النقل العراقي النافذ رقم (٨٠) لسنة ١٩٨٣ ، وذلك باضافة فقرة ثانية وكما يلي :ثانياً (يسال الوكيل البحري تجاه المرسل اليه عن هلاك الشيء كلياً او جزئياً او تلفه او التأخير في تسليمه اثناء تنفيذ النقل ويجوز اقامة الدعوى عليه مباشرة).

٢- بالنظر لكون أطراف عقد النقل كل من الشاحن او الراكب وحسب الغالب في التطبيق العملي –هما الطرف الضعيف في عقد النقل البحري تجاه الوكيل لما يمتلكه الأخير من قدرات وخبرات مهنية كبيرة مما يستدعي رعاية المشرع للطرف الضعيف وتعزيز حمايته وذلك بإقامة مسؤولية الوكيل البحري تجاههما على أساس قرينة الخطأ الثابت غير القابل لإثبات العكس . ويكون هذا المقترح من خلال التعديلات الاتيين على نصوص قانون النقل العراقي النافذ وكما يلي :

أ-تضاف عبارة (او وكيله) الى نص الفقرة اولا /المادة(١٠) من القانون المذكور وتقرأ كالاتي:

اولا(يسأل الناقل او وكيله عن الأضرار التي تصيب الراكب أثناء تنفيذ عقد النقل ويبطل كل اتفاق يقضي بإعفائهما كلياً او جزئياً من المسؤولية)

ب-تعديل الفقرة او لا/المادة(٤٦) من القانون المذكور كالاتي:

المادة (٤٦) اولا(يضمن الناقل او وكيله سلامة الشيء أثناء تنفيذ عقد النقل ويكونان مسؤولين عن الإضرار التي تصيبه ولا يجوز لهما ان ينفيا مسؤوليتهما عن هلاك الشيء او تلفه او التأخير في تسليمه الا بإثبات القوة القاهرة او العيب الذاتي في الشيء او خطأ المرسل او المرسل اليه.

الهوامش

Endnotes

^١ يمتلك العراق حالياً اربعة موانئ تجارية عاملة ومنصتين لتصدير النفط تساهم في توفير البنى التحتية لتنشيط حركة التجارة الدولية ونقل المسافرين وقد بلغ اجمالي البضائع المتنوعة الواصلة للموانئ العراقية مامقداره (١١٨,٥٤٠,٠٦١) طن عام ٢٠٠٨ ، وفي مجال نقل الاشخاص وبنفس السنة المذكورة فقد وصل عدد المغادرين للعراق بواسطة البواخر (٨٧٣٤) شخصاً في حين كان عدد الواصلين للعراق (٦٤٤٨٥) شخصاً-انظر د- هشام صلاح محسن - الموانئ العراقية ودورها في حركة النقل البحري -مجلة كلية التربية الاساسية - العدد الثالث والسبعون- ٢٠١٢ ص ٢٥٦. ويقدر البعض مساهمة النقل البحري بالتجارة العالمية بنسبة ٨٥% من بين انواع النقل الاخرى نظراً لقدرة السفينة على الكيف مع التطورات التكنولوجية وما تتميز به من سعة الاستيعاب لمختلف البضائع ، اضافة الى ان النقل البحري يعد من اخص وسائل النقل الاخرى - انظر - د- فاروق ملش - النقل المتعدد الوسائط - الاوجه التجارية والقانونية - الاكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري - ٢٠٠٥ - ص ٩.

^٢ انظر الفقرتين التاسعة - والسادسة عشر من قانون التجارة العراقي الحالي رقم (٣٠) لسنة ١٩٨٤.

^٣ عالج المشرع العراقي عقد الوكالة بالعمولة بالنقل ضمن احكام الفرع الاول من الفصل الرابع بالمواد من (٧٦-٨٢) من قانون النقل العراقي الحالي رقم (٨٠) لسنة ١٩٨٣ اما قانون التجارة الملغى رقم (١٤٩) لسنة ١٩٧٠ فقد نظم احكام عقد الوكالة بالعمولة بالنقل في مواد الفرع الرابع من الفصل الرابع المواد (٣٠٨-٣١٧).

^٤ انظر د- صبري حمد خاطر - تطور المسؤولية المدنية - بحث منشور في مجلة دراسات قانونية تصدر عن بيت الحكمة/العدد الاول- ٢٠٠١ ص ٦٩.

وانظر كذلك عباس محمد الحسيني - المسؤولية المدنية للصحفي - دراسة مقارنة - اطروحة دكتوراه - كلية القانون - جامعة بغداد و انظر ايضا د.حسن علي ذنون - النظرية العامة للالتزامات - مصادر واحكام الالتزام - المكتبة الوطنية - ص ١٧٨ وما بعدها.

^٥ اول من قال بهذه النظرية الفقه الفرنسي (سنارك) وهو من انصار نظرية الضرر المناهضة لنظرية الخطأ.

^٦ انظر د- حسنين عامر – المسؤولية المدنية – التصديرية والعقدية ط١ – مطبعة مصر – ١٩٥٦ – ص١٥٤.

^٧ انظر د.سعد واصف – التأمين من المسؤولية – دراسة في عقد النقل البري – رسالة دكتوراه – دار النشر للجامعات المصرية -١٩٨٥- ص ٣٨.

^٨ انظر – د.سعد واصف – نفس المصدر – ص١٣٨.

^٩ تنص الفقرة (اولا) من المادة المذكورة على انه (اذا كانت الوكالة بلا اجر وجب على الوكيل ان يبذل في تنفيذها العناية التي يبذلها في اعماله الخاصة ومع ذلك اذا كان الوكيل يعني بشؤونه الخاصه اكثر من عناية الرجل المعتاد فلا يطالب الا ببذل عناية الرجل المعتاد) ، يقابل هذا النص ماجاء بالمادة (٧٠٤) من القانون المدني المصري لسنة ١٩٤٨ وجاء فيها (١- اذا كانت الوكالة بلا اجر وجب على الوكيل ان يبذل في تنفيذها العناية التي يبذلها في اعماله الخاصة دون ان يكلف في ذلك ازيد من عناية الرجل المعتاد ، واذا كانت بأجر وجب على الوكيل ان يبذل دائما في تنفيذها عناية الرجل المعتاد .

^{١٠} نقض ١٩٨١/٦/٢٢ مجموعة احمد حسن – قاعدة رقم (٥) نقلا عن د. قدري عبد الفتاح الشهاوي – مصدر سابق – ص٢٥٤ انظر كذلك استاذنا د. مجيد العنكي – القانون البحري العراقي – دار الحكمة بغداد – ٢٠٠٢ – ص ١٠٩.

^{١١} استئناف بيروت – الغرفة المدنية/ رقم ٨٨٤ تاريخ ١٧-٨-١٩٥٥/الرئيس عيدان/ والمستشاران كفوري وناصيف – ن ق /١٩٥٥ – ص٨٢٥-المصدر – صاد بين التشريع الاجتهاد – الوكالة منشورات حقوقية – بلا سنة طبع – ص٣١٠.

^{١٢} للمزيد – انظر خالص نافع امين – التأمين على البضائع المنقولة بحرا – رسالة ماجستير – كلية القانون – جامعة بغداد -١٩٨٣ – ص٢٢ وما بعدها .

^{١٣} يعتبر د.سعد واصف من ابرز الداعين والمهتمين لها كما جاء في اطروحة الدكتوراه مصدر سابق-ص١٥٨-١٥٩ .

^{١٤} انظر د.عباس حسن الصراف – المسؤولية العقدية عن فعل الغير في القانون المقارن – رسالة دكتوراه – مطبعة دار الكتاب العربي – مصر – ١٩٥٤ – ص١٢٤.

^{١٥} ينص قانون التجارة العراقي الملغي صراحة على ذلك كما ورد في نص الفقرة (٢) المادة / ٢٠٠ يقولها(ولا يلتزم الوكيل بالتأمين على الاشياء التي يحوزها لحساب الموكل

الا اذا طلب الموكل منه ذلك او كان اجراء التأمين مما يقضي به العرف او تستلزمه طبيعة الشيء).

١٦ اخذ قانون النقل العراقي النافذ بمبدأ تحريم اعفاء الناقل من المسؤولية عن الضرر الذي يصيب البضاعة اثناء عملية النقل وتشير الى ذلك (الفقرة) (٢)/المادة(٤٦) منه : (يبطل كل شرط يقضي بأعفاء الناقل من المسؤولية عن هلاك الشيء كلياً او جزئياً او تلفه كذلك يبطل كل شرط يقضي باعفاء الناقل من هذه المسؤولية اذا نشأت عن افعال تابعيه وبنفس المعنى جاءت المادة (٢٣٦) من قانون التجارة البحري المصري النافذ بأنه يقع باطلا كل اتفاق يتم من قبل وقوع الحادث الذي نشأ عنه الضرر يكون موضوعه احد الأمور التالية :- (إعفاء الناقل من مسؤولية هلاك البضاعة او تلفها).

١٧ انظر د محمد حسن قاسم – مضمون التزام الوكيل بتنفيذ الوكالة – منشورات الحلبي الحقوقية - ٢٠١١ ص ١٨٤.

١٨ انظر استأذنا-د- مجيد العنكبي- القانون البحري العراقي – دار الحكمة – بغداد ٢٠٠٢ ص٩٥- ونفس الرأي – د- علي حسن يونس – أصول القانون البحري – مطبعة ألحمامي-الإسكندرية- بلا سنة طباعة- ص٢٩٦.

١٩ انظر – قرار محكمة تمييز العراق – في ١٩٧٦/١٢/٩ رقم (٢٧٥) مدنية أولى -١٩٧٦ – مجموعة الأحكام العدلية – وزارة العدل – العدد الرابع – السنة السابعة ١٩٧٦ – ص١٤٨ .

٢٠ محكمة التمييز اللبنانية ، غرفة أولى ، مجموعة المحامي بدوي حنا- الجزء الأول منشورات الحلبي الحقوقية – بيروت – ١٩٩٨ – ص ٤٤٥ .

٢١ انظر د.محمد حسن قاسم مصدر سابق -ص٨١.

٢٢ انظر- عبد الحميد مرسي عنبر – دار الكتب المصرية –الإسكندرية- ٢٠٠٩ – ص٣٠٣.

٢٣ انظر- إبراهيم علي حمادي الحلبوس – الخطأ المهني والخطأ العادي في أطار المسؤولية الطبية – رسالة ماجستير – كلية القانون – جامعة بابل – ٢٠٠٢ – ص١١ .

٢٤ انظر د.علي جمال الدين عوض –مصدر سابق-ص٣٩، وللمزيد انظر د. ايمن النحراوي -الموانئ البحرية العربية – دار الفكر الجامعي ، ٢٠٠٩ ، ص٤١ وما بعدها.

٢٥ انظر- د. سليمان مرقسي – الوافي في شرح القانون المدني جزء ٢ الالتزامات – المجلد الثاني – الفعل ضار - طبعة ١٩٨٨-٥-ص١٣٣. انظر كذلك حسين عبد الله عبد الرضا

الكلابي الضرر الناشئ عن استخدام الحاسوب في نطاق المسؤولية التقصيرية أطروحة
دكتوراه – كلية القانون – جامعة بغداد – ٢٠٠٥ ص ٣٧.

٢٦ انظر أستاذنا د. عبد المجيد الحكيم- عبد الباقي البكري- محمد طه البشير – نظرية
الالتزام في القانون المدني العراقي – شركة العاتك طبعة-٤-٢٠١٠-ص ١٦٧.

٢٧ المادة (١٦٣) من قانونا المدني .

٢٨ تتضمن قانون التجارة البحرية الكويتي رقم (٢٨) لسنة ١٩٨٠ نصوصا متشابهة ومنها
المادة (١٣٦) بفقراتها الثلاث وكما يلي :-

١-وكيل السفينة هو وكيل للمجهز في الجهات التي لا توجد له فيها فروع.

٢-يقوم وكيل السفينة باستلام البضاعة قبل بدء الرحلة بقصد شحنها وتسليمها لاصحاب
الشأن فيها عند وصول السفينة .

٣-يقوم بتحصيل اجرة النقل ويجوز ان يعهد اليه بالاعمال المعتادة بحاجة السفينة او
الرحلة .

٢٩ انظر د.حسن علي ذنون – النظرية العامة للالتزامات – مصادر واحكام الالتزام –
المكتبة الوطنية – ٦٩٧٦-ص ٢٤٤ .

٣٠ يقابل هذا النص المادة (١٦٥) من القانون المدني المصري بقولها (اذا اثبت الشخص ان
الضرر من نشأ عن سبب اجنبي لا يدل له فيه كحادث مفاجيء او قوة قاهرة او خطأ من
المضرور او فعل الغير كان غير ملزم بتعويض هذا الضرر مالم يوجد نص او اتفاق
على غير ذلك)وقد اتجهت محكمة التمييز اللبنانية الى الزام الوكيل البحري بالتعويض
عن الضرر الناجم من أفعالها الشخصية وجاء في الحكم (وكيل الناقل البحري لا يكون
مسؤولا شخصيا عن هلاك البضاعة الا اذا صدر عنه فعل كان السبب في هلاكها)
تمييز الغرفة المدنية الثانية رقم (٢) في ١٢/١/١٩٥٩ الرئيس سيوفي والمستشاران
بساتني وحيدر – ن ق ١ ١٩٥٩ المصدر صادر الوكالة مصدر سابق ص ٣٠٩.

٣١ انظر- استاذنا - د. عباس العبودي – النظرية المادية ومدى انطباقها على الأساس
القانوني لتعويض المتضررين من جراء العمليات الحربية والأخطاء العسكرية
والعمليات الإرهابية رقم (٢٠) لسنة ٢٠٠٩ بحث مقدم للمؤتمر العلمي لقسم القانون
الخاص في كلية القانون جامعة بغداد المنعقد في ٢٩/٣/٢٠١١ طباعة مكتب نور العين-
بغداد-٢٠١٠ ص ١٠.

٣٢ وقد نصت المادة (١٨٦) الفقرة (١) على انه (إذا أُلّف احد مال غيره او انقص قيمته مباشرة او تسببا يكون صامتا اذا كان في احداثه هذا الضرر قد تعمد او تعدى) بينما كان المشرع المصري واضحا في الاخذ بنظرية عامة اساسها الخطأ حسبما جاء بالمادة (١٦٣) من القانون المدني (كل خطأ يسبب ضرر للغير يلزم من ارتكبه بالتعويض).

٣٣ اما القانون المدني الفرنسي فقد اشار بالمادة (١٣٨٤) الى مسؤولية الانسان عن الضرر الذي يحدث بفعل الاشخاص الذين يكون مسؤولا عنهم او بفعل الاشياء التي تكون ضمن حراسته ويلاحظ ان المشرع العراقي لم يأت بنظرية عامة بالمسؤولية التقصيرية بل جاءت المواد القانونية الخاصة بهذه المسؤولية بافعاله للدلالة على الاحكام متأثرا بالفقه الاسلامي الذي يصطلح هذه المسؤولية بضمان الفعل او بضمان الائتلاف – انظر استاذنا- د. حميد سلطان الخالدي – محاضرات القيت على طلبة الدكتوراه – القسم الخاص – كلية القانون – جامعة بغداد – العام الدراسي ٢٠١٢-٢٠١٣.

٣٤ انظر- د. مصطفى كمال طه – القانون البحري الجديد- دار الجامعة الجديدة للنشر- ١٩٩٥-ص ٢٠٤، وانظر كذلك- د. كمال حمدي- أشخاص الملاحة البحرية – منشأة المعارف- الإسكندرية - ٢٠٠٤-ص ٢٢٤.

٣٥ تبنى المشرع الكويتي في قانونه البحري رقم (٢٨) سنة ١٩٨٠ نفس النهج في المادة (١٣٧) منه بقولها (يسأل وكيل السفينة أمام المجهز مسؤولية الوكيل بأجر ، ولا يسأل قبل الشاحنين والمرسل اليهم الا في صورة خطئه الشخصي او خطأ أعوانه

٣٦ انظر- استاذنا – د. مجيد العنبيكي – القانون البحري العراقي- مصدر سابق – ص ١١١، وايضا د. حسن يونس -اصول القانون البحري- مطبعة الفكر العربي – بلا سنة طبع ص ٣٠٢.

٣٧ انظر د. علي جمال الدين عوض – النقل البحري للبضائع- دار النهضة العربية – القاهرة – ١٩٩٢- ص ٤٣.

٣٨ ويذكر ان المادة (١٤٤) من قانون التجارة البحرية المصرية النافذ (يعتبر وكيل السفينة نائبا عن المجهز في الدعوى التي تقام منه او عليه في جمهورية مصر العربية كما يعد موطن وكيل السفينة في مصر موطن المجهز يعلن فيه بالأوراق القضائية وغير القضائية).

٣٩ انظر- استاذنا د. مجيد العنبيكي – قانون النقل العراقي – المبادئ والأحكام- بغداد- ١٩٨٤- ص ٨٠ وما بعدها.

٤٠ ويلاحظ هذا المقدار من الحماية للراكب في قانون التجارة الكويتي رقم (٢٨) لسنة ١٩٨٠ بالمادتين (٢٠٤ و٢٠٥) وبينما تراجع المشرع الاردني عن هذا المسار وقصر فترة الحماية اللازمة للراكب كما يتبين ذلك من مضمون المادة (٣١) من قانون التجارة البحرية الاردني رقم (١٢) لسنة ١٩٧٢ بنصها(اذا طرأ على الراكب ضرر اثناء السفر فالناقل هو المسؤول عن هذا الضرر مالم يثبت انه ناجم عن القوة القاهرة او خطأ الراكب.

٤١ يرى استاذنا- د. مجيد العنكي - ان التعويض للراكب (الدائن) من قبل (المدين) لا يقتصر على الضرر المادي فقط وانما يشمل الضرر الادبي، كما لو اصاب الراكب اثناء عملية النقل اصابة ادت الى قلع عينه فأن تفسير النصوص الواردة في قانون النقل العراقي تسمح بأقامة دعوى التعويض عن الضرر الادبي جراء (فقدان العين) لما تسببه من الام نفسية عميقة - قانون النقل العراقي - مصدر سابق - ص ٨٢. وانظر كذلك الفقرتين (١٠٢)/(١٠٤) المادة (٢٤) من قانون النقل العراقي النافذ.

٤٢ انظر- خالص نافع امين-التزامات المشتري في البيع (C.I.F)- اطروحة دكتوراه - كلية القانون- جامعة بغداد- ١٩٩٧- ص ٢ وما بعدها.

٤٣ وجاء في هذه المادة (لا تثبت للمرسل اليه الحقوق الناشئة عن عقد النقل ولا يتحمل الالتزامات الناتجة عنه الا اذا قبل هذه الحقوق والالتزامات صراحة او ضمنا ويعتبر على وجه الخصوص قبولاً ضمناً من المرسل اليه تسلم وثيقة النقل او الشيء محل النقل او مطالبته بتسليمه او اصداره تعليمات بشأنه) ونشير هنا الى عدم وجود نص مماثل في قانون التجارة المصري رقم (١٧) لسنة ١٩٩٩.

٤٤ انظر- د. علي جمال الدين عوض - مصدر سابق- ص ٤١.

٤٥ انظر- د. مصطفى كمال طه- القانون البحري الجديد - دار الجامعة الجديدة للنشر - ١٩٩٥- ص ٢٠٣-٢٠٤. علماً ان محكمة النقض الفرنسية والفقهاء والقضاء بصفة عامة يجمعون على انكار فكرة وجود اية رابطة عقدية بين المرسل اليهم ووكيل السفينة. ويقضي بمسؤولية وكيل السفينة تجاه الشاحن تقصيرياً ازاء عدم اخطاره وهو يعلم التزامه بمواعيد الزامية التسليم - د. قدري عبد الفتاح الشهاوي - احكام عقد الوكالة في التشريع المصري والمقارن- منشأة المعارف- الاسكندرية - بلا سنة طبع- ص ٣٥٨.

٤٦ انظر- د. علي جمال الدين عوض- مصدر سابق - ص ٤٢.

٤٧ انظر- نص المادة (٨٤) من قانون النقل العراقي الحالي رقم (٨٠) لسنة ١٩٨٣.

٤٨ انظر قرار محكمة التمييز العراقي – رقم /٧٢٥/٩١١/١٩٨١ في ١٣/٨/١٩٨١. وقرار اخر بنفس المعنى للمحكمة المذكورة رقم /١٦٢٧/ادارية / ١٩٨١- في ١٣/٨/١٩٨١- المصدر- رحيم راهي ناصر معلمه –الوكالة بالعمولة بالنقل البري للبضائع-رسالة ماجستير-كلية القانون-جامعة بغداد-١٩٨٣-ص٣٦-٣٧. وقد ذهبت محكمة التمييز في قرارات سابقة الى اعتبار (شركة النقل البحري)وكيل بالعمولة بالنقل وجاء في احد هذه القرارات ماييلي (تعتبر شركة النقل البحري وكيل بالعمولة وتسأل بهذه المثابة من وقت تسلمها الشيء محل النقل وذلك بالتضامن مع الناقلين الاخرين)-المصدر-لطيف جبركوماني – مسؤولية الناقل البحري في نقل البضائع في القانون العراقي – رسالة ماجستير كلية القانون والسياسة –جامعة بغداد-١٩٧٨-ص٢٣٤.

٤٩ انظر – استاذنا د. مجيد العنكي-القانون البحري العراقي-مصدر سابق-ص١٠٦-وانظر كذلك المادة(٨٤) من قانون النقل العراقي الحالي.

٥٠ هنالك نوعان من الحجز،حجز احتياطي وحجز تنفيذي ، فاما الحجز الاحتياطي فهو اجراء يقصد به منع المدين من التصرف بقسم من امواله من قبل المحكمة على سبيل الاحتياط كي لا تهرب او يتم التصرف بها اضراراً بالدائنين وقد عالج قانون المرافعات المدنية العراقي رقم (٨٣) لسنة ١٩٦٩ هذا النوع من الحجز بالمواد (٢٣١-٢٥٠) . واما بخصوص الحجز التنفيذي فهو اجراء يرجو الدائن من ايقاعه منع المدين من قبل مديرية التنفيذ من التصرف بقسم من امواله بقصد استيفاء دينه من هذا القسم بعد بيعه – انظر ادم وهيب الندوي-احكام قانون التنفيذ –طبعة اولى –بغداد-١٩٨٣-١٩٨٤- ص٣٣.

٥١ وردت الاشارة الى امكانية بيع السفينة سداداً للديون المختلفة في قانون التجارة البحرية العثماني الصادر عام ١٨٦٣ وذلك في المادة (٥) بقولها (الديون المبينة فيما يلي مرجع بعضها على بعض وتعد ممتازة حسب الترتيب الاتي)(.....الحادي عشر-الضمان الواجب اعطاه عن الاضرار والخسائر عما ضاع من البضائع والأشياء التي كانت موسوقة في السفينة وفقدت ولم تسلم الى اصحابها بسبب تقصيرات بالربان والملاحيين ، والاتلاف (والاوارية) يعني ما كان من الخسارات البحرية من ثمن السفينة المباعة لأجل الدين اذا كان لا يقوم بوفاء جميع الديون فحينئذ تجتمع اصحاب الطلبات المدرجة في كل فقرة من هذه المادة وكل منهم يأخذ حصته بغرامة من الثمن المذكور بنسبة طلبه بحيث لا يحصل عند اجراء هذا الامر خلل مافي حكم المادة (١٦٢).

٥٢ تضمنت احكام قانون التجارة البحرية الكويتي المرقم (٢٨) لسنة ١٩٨٠ نصوصاً لتنظيم الحجز التحفظي والتنفيذي وقد نصت المادة (٧٣) من هذا القانون على انه (يجوز توقيع الحجز على السفينة بأمر من قاضي الأمور الوقفية بالمحكمة الكلية ولا يوقع هذا

الحجز الاوفاء لدين بحري ، ويقصد بالدين البحري الادعاء بحق مصدره الأسباب الاتية (الخسارة في الارواح او الاصابات البدنية التي تسببها السفينة او التي تنشأ عن استعمالها و هلاك او تلف البضائع و الامتعة التي تنقلها السفينة).

^{٥٢} ويطابق ذلك نص المادة (١٧١) من قانون التجارة البحرية السوري رقم (٤٦) لسنة ٢٠٠٦ وجاء فيه (لا يسأل وكيل السفينة تجاه الشاحنين او المرسل اليهم عن هلاك او تلف البضائع التي تسلمها لشحنها في السفينة او يتولى تفريغها منه لتسليمها الى اصحابها الا عن خطئه الشخصي وخطأ تابعيه) و بنفس المعنى جاء قانون التجارة البحرية اليمني رقم (١٥) لسنة ١٩٩٤ وذلك بالمادة (١٦٨) منه.

^{٥٤} تنص الفقرة (٢)/المادة (٩٣٤) من القانون المدني العراقي على مايلي (وان كانت بأجر يجب على الوكيل ان يبذل دائما في تنفيذها عناية الرجل المعتاد).

^{٥٥} ورد بالمادة (٢١١) من القانون المدني العراقي بانه (اذا اثبت الشخص ان الضرر قد نشأ عن سبب اجنبي لا يد له فيه كآفه سماوية او حادث فجائي او قوة قاهره او فعل الغير او خطأ المضرور كان غير ملزم بالضمان مالم يوجد نص او اتفاق على غير ذلك).

^{٥٦} نصت المادة (٢٦٩) من مشروع القانون البحري العراقي لعام ٢٠٠٩ على ما يلي (اذا أقيمت دعوى التعويض على احد الوكلاء بالنقل او على احد تابعيه جاز لمن اقيمت عليه الدعوى التمسك بالدفع التي يكون للنقل الاحتجاج بها وبأحكام المسؤولية وانقضاء الدعوى بمضي المدة اذا اثبت الوكيل او التابع ان الفعل المنسوب اليه صدر في حالة تادية وظيفته او بسببها).

^{٥٧} وقد جاء في احد قرارات محكمة النقض المصرية (بأن مقر الوكيل الملاحي للسفينة الأجنبية يعتبر لمالك السفينة في مصر، تسلم إليه الإعلانات فيه وتحسب منه مواعيد المسافة المنصوص عليها بالمادة (١٦) من قانون المرافعات ، ولا عبره بالمواطن الأصلي) -الطعن رقم (٥٩١) سنة ٣٩ ق جلسة ١٩٨٥/٢/٤ ص ٣١-المصدر المستشار- د.احمد محمود حسني - قضاء النقض البحري - طبعة ٤- منشأة المعارف-الإسكندرية- ٢٠٠٦-ص ٧٢.

^{٥٨} يطابق هذا النص المادة (١٦٩) من قانون التجارة البحرية اليمني رقم (١٥) لسنة ١٩٩٤.

^{٥٩} انظر كذلك اتفاقية روما لسنة ١٩٨٠ بشأن القانون واجب التطبيق على الالتزامات التعاقدية - للمزيد - انظر - يوسف حسن يوسف-تتازع القوانين في القانون البحري - المركز القومي للإصدارات القانونية - طبعة اولى - ٢٠١٥-ص ١٠ وما بعدها.

٦٠ ورد بالمادة (٩٢) من قانون النقل العراقي الحالي هذا الحكم على انه (يسرى على الدعاوى الناشئة عن عقد الوكالة بالعمولة بالنقل وعقد الوكالة في النقل الاحكام الواردة في هذا الفصل – ويذكر ان هذه الاحكام تتعلق بمدد التقادم للدعاوى التي تقام على الناقل).

٦١ انظر المادة (٤٢٩) من القانون المذكور .

٦٢ انظر المادة(٨٦) من قانون النقل النافذ .

٦٣ انظر الفقرة-ثانيا- من نفس المادة اعلاه.

٦٤ انظر المادة (٩١) من القانون المذكور.

٦٥ تطرق مشروع القانون البحري العراقي لسنة (٢٠٠٩) الى موضوع التقادم على النحو الاتي (بالنسبة لانقضاء الدعوى الناشئة عن عقد نقل البضاعة فأنها تنقضي بمضي سنتين من تاريخ تسليم البضائع او تاريخ الذي يجب ان يتم فيه التسليم وهذا ما ورد بالفقرة او لا/المادة(٢٤٩)، اما بالنسبة لانقضاء دعوى نقل الاشخاص فقد جاء بنص المادة (٢٦٨) من المشروع المذكور:

(اولا: تنقضي دعوى تعويض الضرر الناشئ عن وفاة المسافر او اصابته بمضي سنتين تسريان اعتبارا من: -أ- اليوم الثاني لمغادرة المسافر السفينة في حالة الاصابة البدنية.

-ب- اليوم الذي كان يجب ان يغادر فيه السفينة في حالة الوفاة اثناء تنفيذ عقد النقل.

-ج-يوم الوفاة اذا وقعت بعد مغادرة السفينة وبسبب حادث وقع اثناء تنفيذ عقد النقل.

ثانيا:تنقضي دعوى تعويض الضرر الناشئ عن تأخير الوصول بمضي ستة اشهر من اليوم التالي لمغادرة المسافر لسفينة.

المصادر

References

اولاً: الكتب:-

- I. د. ادهم وهيب الندوي-احكام قانون التنفيذ -طبعة اولى-بغداد-١٩٨٣-١٩٨٤.
- II. د. احمد محمود حسني – قضاء النقص البحري – طبعة-٤- منشأ المعارف – الاسكندرية - ٢٠٠٧ .
- III. د. حسن علي ذنون –النظرية العامة للالتزامات -مصادر واحكام الالتزام-المكتبة الوطنية-١٩٧٦.
- IV. د. حسين عامر-المسؤولية المدنية –التقصيرية والعقدية-طبعة أولى-مطبعة مصر- ١٩٥٦
- V. د. سليمان مرقس-السوافي في شرح القانون المدني-جزء٢-الالتزامات-المجلد الثاني-الفصل الضار-الطبعة الخامسة-١٩٨٨
- VI. عبد الحميد مرسي عنبر-دار الكتب المصرية –الاسكندرية ٢٠٠٩.
- VII. د.عبد المجيد الحكيم- عبد الباقي البكري -محمد طه البشير –نظرية الالتزام في القانون المدني العراقي – شركة العاتك –طبعة-٤-٢٠١٠
- VIII. د.علي جمال الدين عوض-النقل البحري للبضائع٠دار النهضة العربية-القاهرة- ١٩٩٢.
- IX. د.علي حسن يونس-اصول القانون البحري-مطبعة الفكر العربي-بلا سنة طبع.
- X. د.فاروق ملش-النقل المتعدد الوسائط –الأوجه التجارية والقانونية-الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري-٢٠٠٥.
- XI. د.قدري عبد الفتاح الشهاوي-احكام عقد الوكالة في التشريع المصري والمقارن- منشأ المعارف –الاسكندرية-بلا سنة طبع.
- XII. د.كمال حمدي-اشخاص الملاحة البحرية-منشأ المعارف –الاسكندرية-٢٠٠٢.
- XIII. د.كمال حمدي –القانون البحري-منشأ المعارف-الاسكندرية-٢٠٠٤.
- XIV. د عبد المجيد العنبيكي – القانون البري العراقي – المبادئ والاحكام – بغداد- ١٩٨٤.
- XV. د.مجيد العنبيكي-القانون البحري العراقي –دار الحكمة –بغداد -٢٠٠٢.
- XVI. د.محمد حسن قاسم-مضمون التزام الوكيل بتنفيذ الوكالة-منشورات الحلبي الحقوقية-بيروت-٢٠١١
- XVII. د.مصطفى كمال طه-القانون البحري الجديد-دار الجامعة الجديدة للنشر-١٩٩٥.

XVIII. د.يوسف حسن يوسف-تنازع القوانين في القانون البحري-المركز القومي للإصدارات القانونية-طبعة اولى-٢٠١٥.

ثانيا: الرسائل والاطاريح الجامعة:-

- I.** ابراهيم علي حمادي الحلبوسي -الخطأ المهني والخطأ العادي في أطار المسؤولية الطبية-رسالة ماجستير-كلية القانون-جامعة بابل-٢٠٠٢.
- II.** خالص نافع امين-التأمين على البضائع المنقولة بحرا-رسالة ماجستير كلية القانون-جامعة بغداد-١٩٨٣.
- III.** خالص نافع امين – التزامات المشتري في البيع (C.I.F) - اطروحة دكتوراه – كلية القانون –١٩٩٧ .
- IV.** رحيم راهي ناصر- الوكالة بالعمولة بالنقل البري للبضائع-رسالة ماجستير-كلية القانون-جامعة بغداد-١٩٨٣
- V.** سعد واصف-التأمين من المسؤولية-دراسة في عقد النقل البري-رسالة دكتوراه-دار النور للجامعات المصرية ١٩٥٨.
- VI.** د.عباس حسن الصراف المسؤولية العقدية عن فعل الغير في القانون المقارن-رسالة دكتوراه-مطبعة دار الكتاب العربي-مصر-١٩٥٤.
- VII.** عباس محمد الحسني – المسؤولية المدنية للصجفي – اطروحة دكتوراه-كلية القانون-جامعة بغداد
- VIII.** لطيف جبركوماني-مسؤولية الناقل البحري في نقل البضائع في القانون العراقي – رسالة ماجستير-كلية القانون –جامعة بغداد-١٩٧٨.

ثالثا: البحوث والدراسات:-

- I.** د.صبري حمد خاطر-تطور المسؤولية المدنية-بحث منشور في مجلة دراسات قانونية-بيت الحكمة-العدد الاول-٢٠١٠.
- II.** د.عباس زبون العبودي –النظرية المادية ومدى انطباقها على الاساس القانون لتعويض المتضررين من جراء العمليات الحربية والاطفاء العسكرية والعمليات الإرهابية رقم(٢) لسنة ٢٠٠٩-بحث مقدم للمؤتمر العلمي لقسم القانون الخاص في كلية القانون-جامعة بغداد-المنعقد في ٢٩/٣/٢٠١١-طباعة مكتب نور العين-بغداد-٢٠١٠.
- III.** د.هشام صلاح محسن-الموانئ العراقية ودورها في حركة النقل البحري-مجلة كلية التربية الأساسية – العدد الثالث والسبعون-٢٠١٢.

رابعاً: القرارات القضائية:-

- I. استئناف بيروت-الغرفة المدنية-رقم القرار/ ٨٨٤/ في ١٩٥٨/١٧ – المصدر- صادر بين التشريع والاجتهاد –الوكالة-منشورات الحلبي الحقوقية بلا سنة طبع .
- II. قرار محكمة التمييز العراقي في ١٩٧٦/١٢/٩ رقم (٢٧٥) مدنية اولى – ١٩٧٦- مجموعة الاحكام العدلية – وزارة العدل –العدد الرابع- السنة السابعة-١٩٧٦ .
- III. محكمة التمييز اللبنانية الغرفة المدنية الثانية –قرار رقم(٢) في ١٩٥٩/١/١٢- صادر الوكالة-مصدر سابق ص٣٠٩ .
- IV. قرار محكمة تمييز العراقية رقم /١٩٨١/٩١١/٧٢٥ في ١٩٨١/٨/١٣-المصدر / رحيم راهي ناصر /الوكالة بالعمولة بالنقل البري للبضائع-رسالة ماجستير-كلية القانون-جامعة بغداد-١٩٨٣
- V. قرار محكمة تمييز العراق رقم ١٦٢٧/ادراية/١٩٨١ في ١٩٨١/٨/١٣-المصدر- رحيم راهي ناصر معله -مصدر سابق-ص٣٦-٣٧
- VI. قرار محكمة النقض المصرية-الطعن رقم(٥٩١)سنة ٣٩ ق جلسة ١٩٨٥/٢/٤- ص٣١-المصدر المستشار د.احمد محمود حسني-مصدر سابق ص٧٢ .

خامساً: القوانين:أ-القوانين العراقية

- I. قانون التجارة البحرية العثماني لسنة ١٨٦٣
- II. القانون المدني العراقي رقم (٤٠) لسنة ١٩٥١
- III. قانون التجارة الملغي رقم(١٤٩) لسنة ١٩٧٠
- IV. قانون الاثبات رقم(١١٧) لسنة ١٩٧٩
- V. قانون التنفيذ رقم(٤٥) لسنة ١٩٨٠
- VI. قانون المرافعات المدنية رقم (٦٩) لسنة ١٩٨٣
- VII. قانون النقل العراقي الحالي رقم(٨٠) لسنة ١٩٨٣
- VIII. قانون التجارة الحالي رقم(٣٠) لسنة ١٩٨٤
- IX. قانون الشركات رقم(٢١) لسنة ١٩٩٧
- X. قانون الشركات العامة رقم(٢٢) لسنة ١٩٩٧
- XI. قانون تنظيم الوكالة التجارية رقم (٥١) لسنة ٢٠٠٠
- XII. مشروع القانون البحري العراقي لسنة ٢٠٠٩
- XIII. قانون الوكالات البحرية رقم (٥٦) لسنة ١٩٨٥ وتعديله رقم (٨٣) لسنة ٢٠١٢

ب-التشريعات العربية:

- .I قانون الموجبات والعقود اللبنانية الصادر في (٩ اذار) عام ١٩٣٢
- .II قانون التجارة اللبناني الصادر بالمرسوم الاشتراعي رقم (٣٠٤) لسنة ١٩٤٢
- .III لقانون المدني السوري رقم (٤٨) لسنة ١٩٤٨
- .IV لقانون المدني المصري رقم (١٣١) لسنة ١٩٤٨
- .V مجلة التجارة البحرية التونسية رقم (١٣) لسنة ١٩٦٢
- .VI قانون التجارة البحرية المصري رقم (٨) لسنة ١٩٩٠
- .VII قانون التجارة البحرية اليمني رقم (١٥) لسنة ١٩٩٤
- .VIII قانون التجارة البحرية السوري رقم (٤٦) لسنة ٢٠٠٦