

القُصور في الأحكام المنظمة لنقل الأشخاص ونقل الأشياء

القُصور في الأحكام المنظمة لنقل الأشخاص ونقل الأشياء

(دراسة مقارنة)

**The lacuna in the Rules Governing the Transport  
of Persons and Things  
(A Comparative Study)**

أ. د. أكرم ياملكي

أستاذ القانون التجاري

رئيس فرع القانون التجاري في كلية القانون/جامعة بغداد سابقاً.

**Professor Dr. Akram Yamulki**

**President of Commercial Law Section/Faculty of law/University of Baghdad  
(Formerly).**

**DOI: <https://doi.org/10.56599/vaqeenjournal.v1i1.14>**

تاريخ استلام البحث: 2022-07-12، تاريخ القبول بالنشر: 2022-07-27

## ملخص البحث

يُعتبر نقل الأشخاص ونقل الأشياء من أهم النشاطات التي مارسها الإنسان منذ أقدم العصور، وما زال يمارسها حتى الآن، مع ما تميّز به من تنوع الطرق والوسائل التي يجري بها في اليابسة والماء والهواء.

وبالرغم من تناول مشرعنا العراقي أحكام هذا النشاط في مختلف قوانيننا، وخصوصاً في قانون التجارة الأسبق رقم (60) لسنة 1943، ثم في قانون التجارة اللاحق رقم (149) لسنة 1970، وبعدهما في قانون النقل رقم (80) لسنة 1983، فإن الأحكام المنظمة لهذا النشاط ما زالت تعاني من أوجه قصور عديدة، لا بُدَّ من تسليط الضوء عليها وبيان كيفية معالجتها، وصولاً في تنظيم هذا النشاط إلى مستوى أعلى، ضماناً لحقوق جميع المنخرطين فيه، من الركاب المسافرين ومالكي الأشياء المنقولة، إلى الناقلين منفذي العملية.

وخلصنا في الخاتمة إلى أن هذا النقص في تشريعنا العراقي وبقية التشريعات يقتضي تدخل المشرعين لتكملة الأحكام القانونية المنظمة للنقل، مع توفير الأجهزة الكفوءة والنزبهة لتطبيقها بصورة حذية وموضوعية، حفاظاً على مصلحة جميع أشخاص العقد والمجتمع عموماً.

*الكلمات المفتاحية: القُصور، نقل الأشخاص ، نقل الأشياء ، الناقل، الراكب، المرسل، المرسل اليه، المسؤولية المدنية.*

القصور في الأحكام المنظمة لنقل الأشخاص ونقل الأشياء

كیماسی دحوکمین ریخه بو فهگوهاستنا تاکهکسان وکهل وپهلان (شروفهکرنهکا

بهراوردی)

پوخته

فهگوهاستنا کسان وتشتان ئیکه ژجالاکیین گرنک بین کو مروف نهنجام دمن ژکهفن دا، وحتی نوکه دگهل ههبوونا ریکن جیواز بین فهگوهاستنی وهک نافه هسکاتی وههوا.

سهرمراى هندئى کو یاسا دانهرئى عیرافئى نهف جالاکیه نهنجام دایه، بتایبهتی یاسا بازرگانی یا هژماره60 یا سالا 1943، پاشی یاسا بازرگانی یا هژماره 149 یا سالا 1970، ویاسا بازرگانی یا هژماره 80 یا سالا 1983، بهن حوکمین فان جالاکیان ریكدیخن هیشتا گهلهک لاوازی وکیماسی دگهل دا ههنه، لهورا دفیت تیشک لسمر بهیته کرن وچاوانیا چارهسهرکرنا وی، تا دگههینه ریخستنا وی تا بلندترین ناست، وهک گهرنتی ژبو مافین کسین تیومر دبن، وهک کسین دهینه فهگوهاستن وخودان ترومبیلین کاری وکسانین جیبهجی دکهن.

په یقین دهستیکی: کیماسی، فهگوهاستنا تاکهکسان، فهگوهاستنا کهل وپهلان، فهگوهاستنکر، فریکر، کسین بودهیچته فریکرن، بهرپرسیارهتیا مهدهنی

## **Abstract**

The transport of persons and things is one of the most important activities exercised by the human being since ancient times, in land, water and air.

Notwithstanding that our Iraqi legislator tackled the rules of this activity in the various laws, especially the laws of commerce No. (60) of 1943 and No. (80) of 1983, these rules still suffer from several lacunas, which needs to be enlightened to reach the higher level of governing this activity.

We came in the conclusion to that this lacuna requires the intervention of the legislators for the perfection of the legal rules governing transport.

**Key Words: Lacuna, Transport of Persons, Transport of Things, Transporter, Passenger, Consignor, Consignee, Civil Responsibility.**

### تمهيد وتقسيم:

تسهيلاً للإمام بالموضوع من مختلف نواحيه، قسّمنا بحثنا هذا على ثلاثة فروع. فبيّنا في الفرع الأول قصور الأحكام الخاصة بنقل الأشخاص وكيفية معالجته، من خلال استعراض التزامات الناقل والتزامات الركاب. وبيّنا في الفرع الثاني قصور الأحكام الخاصة بنقل الأشياء، باستعراض التزامات كل من الناقل والمُرسل والمُرسل إليه. أما الفرع الثالث، فقد خصصناه لبيان قصور الأحكام المنظمة للمسؤولية المدنية لأشخاص عقد النقل.

## الفرع الأول

### قُصور الأحكام الخاصة بنقل الأشخاص وكيفية معالجته

1- يكمن قصور الأحكام المنظمة لنقل الأشخاص في عدم مراعاة المشرعين فيها عموماً، كما يجب، الخصيصة التي يكاد أن ينفرد بها عقد نقل الأشخاص، من أن الركاب، بالإضافة إلى كونه أحد طرفي العقد، هو العنصر المهم في محله، وخصوصاً بالنظر للاختلاف الكبير في الطرق المتبعة فيه وتنوع وتطور الوسائط المستخدمة في تنفيذه، وما يقتضيه ذلك من حرص على راحة وسلامة الركاب أثناء النقل ووصوله إلى المكان المقصود في الوقت المناسب. وهذا ما تمت ملاحظته على مختلف القوانين، ومنها قانونا التجارة العراقيين الأسبق لسنة 1943 والسابق لسنة 1970، قبل مبادرة المشرع، وحسناً فعل، إلى اصدار قانون خاص بالنقل، القانون رقم (80) لسنة 1983.

2- ويُشهد لهذا القانون، أنه بعد نصه في المادة الأولى منه، في الباب الأول منه في أهداف وأسس وسريان القانون، من هدفه إلى تنظيم النقل بما يضمن توفير أفضل الخدمات في مجالي نقل الشخص ونقل الشيء، وإيجاد التوازن العادل بين التزامات أشخاص عقد النقل، والمساهمة في تحقيق متطلبات خطط التنمية القومية، خصص الباب الثاني لأحكام النقل العامة في خمسة فصول، الفصل الأول في عقد النقل، عموماً. والفصل الثاني في الالتزامات والحقوق الناشئة منه، في فرعين، الأول في نقل الشخص والثاني في نقل الشيء. والفصل الثالث في مُستندات النقل في فرعين، الأول في تنكزة النقل والثاني في وثيقة النقل. والفصل الرابع في الوكالة في فرعين، الأول في الوكالة بالعمولة بالنقل، والثاني في الوكالة في النقل. والفصل الخامس في التقادم. قبل أن يخصص الباب الثالث لأحكام النقل الخاصة، ابتداءً من الفصل الأول للنقل البري في فرعين، الأول للنقل بالسيارات، والثاني للنقل بالسكك الحديدية، ومروراً في الفصل الثاني بالنقل الجوي، وانتهاءً في الفصل الثالث

بالنقل المائي، في فرعين، الأول في النقل البحري والثاني في النقل النهري. بما يمكن معه اعتبار هذا القانون نموذجاً متكاملًا لتنظيم النقل لم يسبق له مثيل، يُمكن أن يُحتذى به من بقسة المشرعين.

3- ونذكر من أهم أحكامه، ما نصت عليه المادة (9) في إلزام الناقل، أولاً، بنقل الراكب وأمتعته (بواسطة نقل صالحة لهذا الغرض من جميع الوجوه إلى مكان الوصول.. الخ). والتزامه، ثانياً، بإحاطة الراكب علماً بتعليماته. وما تضمنته المادة (10) في شمول تنفيذ العقد الفترة الواقعة بين شروع الراكب في الصعود إلى واسطة النقل في مكان القيام ونزوله منها فعلاً في مكان الوصول. وكذلك ما قضت به المادة (12) في إعطاء الأسبقية في نقل الشخص لصاحب الحجز الأسبق ولمن تعين ميعاد تنفيذ نقله في تذكرة النقل.. الخ.

وفي مقابل ذلك، ما نصت عليه المادة (18) من إلزام الراكب بأداء أجرة النقل في موعدها المحدد، واتباع تعليمات النقل المعلنة من الناقل.

4- وبالرغم من جميع هذه الأحكام الإيجابية التي يمتاز بها هذا القانون، فإنه مما يمكن أن يؤخذ عليه، أنه في إلزامه الناقل بإحاطة الراكب علماً بتعليمات النقل، لم يورد ما يقتضيه ذلك من ضوابط.

ذلك أن واسطة النقل تضم مجتمعاً صغيراً من الركاب فيعتبر التزام كل منهم باتباع تعليمات النقل حقاً يمكن أن يتمسك به الآخرون<sup>(1)</sup>. وهذا بالإضافة إلى ما قيل في اعتبار هذا الالتزام من جانب آخر التزاماً (أدبياً) يفرضه واقع حماية المسافرين وضمان راحتهم والمحافظة على وسائط النقل<sup>(2)</sup>. فكان الأولى بالمشرع أن يلزم الراكب باتباع تعليمات الناقل ليس كأنه التزام لمصلحة الناقل وحده، وإنما بما يفيد كونه أيضاً لمصلحة الراكب نفسه ومصلحة الركاب الآخرين معه، مع بيان ما ينبغي على الراكب عموماً الالتزام به، خصوصاً في عدم الاخلال بسلامة وراحة غيره، بالامتناع عن التدخين أو تناول المشروبات الكحولية وعن أحداث الضوضاء أو القيام بحركات مزعجة في الواسطة، مع تخويل الناقل وتابعيه سلطة منع المخالف قسراً إلى حد احتجازه أو انزاله من الواسطة إذا تطلب الأمر ذلك.

(1) الدكتور علي البارودي، العقود وعمليات البنوك التجارية، الإسكندرية، 1966، بند 170، ص229.

(2) الدكتور باسم محمد صالح، القانون التجاري/النظرية العامة-التاجر-العقود التجارية-العمليات المصرفية-القطاع التجاري الاشتراكي، بغداد، 2011، بند 188، ص214.

## القصور في الأحكام المنظمة لنقل الأشخاص ونقل الأشياء

5- وهذا ما يصدق أيضاً بالنسبة لبقية القوانين. ونذكر منها، أولاً وخصوصاً، قانون التجارة اللبناني رقم (304) لسنة 1942، لخلوه من أية أحكام في عقد النقل، باستثناء ما نصت عليه المادة (263) من أن ((البيع والتسليف و(عقد النقل) وعقد الضمان وجميع العقود التي لم تحدد قواعدها بمقتضى هذا القانون هي خاضعة لقانون الموجبات وللعرف. (وتطبق أيضاً على عقد النقل والقواعد الخاصة المتعلقة بمشاريع النقل العمومية)). ومن ذلك، ما نصت عليه المادة (680) من قانون الموجبات والعقود من أنه ((ليس النقل إلا نوعاً من إجارة العمل أو من التزام المشاريع وله بحكم الضرورة صفة العقود ذات العوض. والشخص الذي يتعاطاه يُسمى ناقلاً ويُقال له بالأخص مُلزم النقل، إذا جعل هذا العمل مهنته العادية)). ثم ما نصت عليه بعد ذلك المادة (688) منه في انعقاد عقد النقل بمجرد حصول الرضى، والمادة (689) في التزام الناقل بإيصال المسافر سالماً إلى المحل المعين وفي المدة المتفق عليها<sup>(1)</sup>. وهذا على العكس من قانون التجارة البحرية لسنة 1947 الذي حرص المشرع على أن ينص في المادة (230) منه على أنه ((يتحتم على الراكب وهو على متن السفينة أن يتقيد بالنظام الذي يسنّه الريان وأن يرتسم أوامر السفينة)).

6- كما نذكر المجلة التجارية التونسية رقم (29) لسنة 1959، التي وإن خصصت منها أربعة عشر فصلاً (مادة) (653-666) لنقل الأشخاص، إلا أن أحكامها جاءت مقتضبة جداً، وفيما عدا ما أوجبه في الفصل (المادة) (653) على ناقل الأشخاص من إيصال المسافر على وجهته المقصودة سالماً وفي حدود الوقت المعين بالعقد، فأنها لم تأت على ذكر لالتزامه بإحاطة المسافر علماً بتعليماته ولا بالالتزام هذا الأخير بها.

7- الموجبات والعقود اللبناني. وفات على المشرع النص على إلزام الناقل بإحاطة المسافر علماً بتعليماته أو إلزام المسافر بهذه التعليمات، خلافاً لنصه في المادة (233) من قانون التجارة البحرية رقم (12) لسنة 1972، على ما يقرب من نص المادة (230) من قانون التجارة البحرية اللبناني، من أنه ((يتحتم على الراكب وهو على متن السفينة أن يتقيد بالنظام الذي يسنّه الريان وأن يراعي أوامر السفينة)). ونصه في المادة (45ج) من قانون الطيران المدني لسنة 2007 على تخويل قائد الطائرة تجاه أي شخص ارتكب أو شرع في ارتكاب جريمة أو فعل يعتقد أنه يعرّض سلامة الطائرة للخطر، سلطة اتخاذ التدابير الضرورية بما في ذلك تقييد الحرية<sup>(2)</sup>.

(1) الدكتور الياس ناصيف، موسوعة الوسيط في قانون التجارة، الجزء الثامن/العقود التجارية، طرابلس-لبنان، 2008، ص344 و346 و409 وما بعدها.

(2) الدكتور أكرم ياملكي، القانون التجاري- دراسة مقارنة في الأعمال التجارية والتاجر والمنجر والعقود التجارية، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمّان- الأردن، 2010، بند 167، ص241.

8- كما جاءت المواد (62-77) من القانون التجاري الجزائري لسنة 1975، المخصصة لنقل الأشخاص، أيضاً مُبتَرة وخالية تماماً من أية إشارة إلى التزام الناقل والراكب بهذا الخصوص.

والملاحظ على قانون التجارة الكويتي رقم (68) لسنة 1980 أيضاً، أنه نص في المادة (196) على إلزام الراكب باتباع (تعليمات النقل المتعلقة بالنقل)، دون النص على إلزام الناقل بإحاطة الراكب علماً بتعليماته.

9- والأمر كذلك، بالنسبة لكل من المادة (252) من قانون التجارة البحريني رقم (7) لسنة 1987، والمادة (323) من قانون المعاملات التجارية الإماراتي رقم (18) لسنة 1993، والمادة (255) من قانون التجارة المصري رقم (17) لسنة 1999، والمادة (206) من قانون التجارة القطري رقم (27) لسنة 2006، التي نصت جميعها على التزام الراكب باتباع تعليمات الناقل ((المتعلقة بالنقل))، دون النص على إلزام هذا الأخير بإحاطة الراكب علماً بهذه التعليمات.

10- في حين ذهبت مدونة التجارة المغربية رقم (95) لسنة 1995، المنشورة سنة 1996، مذهباً آخر، بنصها في المادة (476)، وهي أولى المواد المخصصة لنقل الأشخاص، على أنه ((يجب على المسافر أن يحترم النظام الداخلي الذي تضعه السلطة الحكومية المختصة))، دون الإشارة إلى تعليمات الناقل والتزامه بإحاطة المسافر بها. ومثلها، بالضبط، مدونة التجارة الموريتانية رقم (5) لسنة 2000، في المادة (1201).

11- بينما يؤخذ على قانون التجارة السوري رقم (33) لسنة 2007 عدم تخصيصه لنقل الأشخاص غير المواد الأربع (150-153)، وعدم إيراده فيها غير بعض أحكامه، دون بقية الأحكام المهمة، ومنها إلزام الناقل بإحاطة الراكب علماً بتعليمات النقل وإلزام الراكب باتباعها.

12- وما هذا بوجه القصور الوحيد في هذه القوانين. إذ إن من أوجه الأخرى، عدم نص معظمها على ما نصت عليه المادة (6) من قانون النقل العراقي، في انعقاد عقد النقل عموماً بمجرد الاتفاق وجواز اثباته بجميع الطرق، وفي انعقاد عقد نقل الأشخاص ضمناً باعتبار صعود الراكب إلى واسطة النقل قبولاً للإيجاب الصادر من الناقل ما لم يثبت عدم اتجاه نية الراكب إلى إبرام عقد النقل.

13- وبأهمية أكبر من ذلك ما نصت عليه الفقرة (أولاً) من المادة (9) منه، في إلزام الناقل بنقل الراكب وأمتعته بواسطة نقل صالحة لهذا الغرض من جميع الوجوه إلى مكان الوصول حسب الاتفاق وفي الموعد المعين لذلك وإلا في الموعد الذي يستغرقه الناقل العادي في نفس الظروف. وما نصت عليه الفقرة (ثالثاً) من المادة (10)



## القصور في الأحكام المنظمة لنقل الأشخاص ونقل الأشياء

منه في شمول تنفيذ العقد الفترة بين شروع الراكب في الصعود إلى واسطة النقل عند المغادرة ونزوله منها فعلاً عند الوصول. وإلزام المادة (19) منه الراكب بحراسة الأمتعة التي يحتفظ بها معه والحيوانات المرخص له بنقلها ومسؤوليته عما تسببه من ضرر. وكذلك ما نصت عليه المواد (20-23) منه في عدم استحقاق الأجرة على الراكب عند إلغاء النقل أو عدم مباشرته بسبب لا يعود إليه، وحقه في العدول عن النقل عند تعطله بسبب من الناقل أو تابعيه، وغير ذلك من الملاحظات الماسة بحقوق الراكب.

وهذا بالإضافة إلى الأحكام الخاصة بنقل الشخص بالسيارات، وبالسكك الحديدية، وبالطائرة، وبالسفينة.

## الفرع الثاني

### قصور الأحكام الخاصة بنقل الأشياء وكيفية معالجته

13- أورد قانون النقل العراقي الأحكام المنظمة لنقل الشيء عموماً على وجه التفصيل في المواد (26-69)، ابتداءً بالحكم المهم الذي تميزت به الفقرة (أولاً) من المادة (26)، في إلزام الناقل بقبول طلبات النقل المقدمة إليه إذا كانت ضمن إمكاناته، وما تبعته الفقرة (ثانياً) منها في إلزامه في قبول الطلبات بمراعاة أرجحية الطلب الأسبق تاريخياً وأولوية نقل المواد الضرورية الماسة بحياة المواطنين. كما أملت التوجهات الاجتماعية للمشرع. وليس، كما قيل، في غياب نص من هذا القبيل في القوانين الأخرى، من ((أن أساس إلزام الناقل بقبول طلبات النقل قد يكون مصدره الامتياز الفعلي الذي يتمتع به الناقل .. باعتبار أن الناقل ليس تاجراً عادياً يتمتع بالحرية التي يتمتع بها سائر التجار، حتى في الحالات التي يتخذ فيها مشروع النقل صفة المرفق العام، فهو يخضع لنوع من الإشراف الإداري))<sup>(1)</sup>.

وكذلك حكم الفقرة (أولاً) من المادة (29) في إلزام الناقل بنقل الشيء بوسائط نقل صالحة من جميع الوجوه، وحكم المادة (31) في إلزامه في النقل بسلوك الطريق المتفق عليه أو الطريق الأقصر، بإستثناء حالة

---

<sup>(1)</sup>الدكتور المعتمد بالله الغزياني، القانون التجاري، المعاملات التجارية، العقود التجارية-عمليات البنوك، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2009، ص 116 و 117، كما أشار إليه الدكتور فاروق إبراهيم جاسم، الوجيز في القانون التجاري العراقي، مقدمة عامة-الأعمال التجارية-التاجر-العقود التجارية-عمليات المصارف، دار السيسبان، بغداد، 2015، ص 214، هامش (1).

الضرورة. وحكم المادة (32) بتوصيل الشيء في الميعاد المتفق عليه وإلا ففي ميعاد معقول تحدده ظروف النقل.

وغير ذلك من الأحكام الخاصة بشحن الشيء ورصه (الفقرة (أولاً) من المادة (30)). وبالمحافظة على سلامته أثناء تنفيذه النقل (المادة (46)). وبتفريغه عند وصوله (المادة (34)). وبتسليمه إلى المرسل إليه فعلاً أو حكماً في المحل المتفق عليه (الفقرة (أولاً) من المادة (35)). وما يتعلق بأجرة نقل الشيء (المواد 39-43). إضافة إلى التزامات كل من المرسل (المواد 59-64) والمرسل إليه (المواد 65-69).

14- وإن تؤخذ على هذا القانون، استعارته في المادة (33) الحكم الذي كانت قد نصت عليه المادة (263) من قانون التجارة السابق رقم (149) لسنة 1970، دون تغيير، بالرغم من الانتقاد الموجه إليه في حينه (1). ذلك، أن المادة (33) هذه من قانون النقل، كالمادة (263) من قانون التجارة السابق، بعد أن نصت في الفقرة (أولاً) على إلزام الناقل عند الضرورة بإعادة الحزم أو إصلاح الأغلفة وغيرها من التدابير الضرورية التي ينبغي عليه القيام بها أثناء الطريق، مع حقه في الرجوع على المرسل أو المرسل إليه بما استلزمه ذلك منه من مصروفات، وهذا من المبادئ الحميدة المستقرة في النقل، نصت في الفقرة (ثانياً) على عدم التزام الناقل (بالتدابير غير المعتادة في النقل كرش النبات بالماء أو إطعام الحيوان أو سقيه أو تقديم الخدمات الطبية له إلا إذا أتفق على قيامه بها)). إذ كما سبق بيانه مراراً وتكراراً، قد يدخل رش النبات أو إطعام الحيوان أو سقيه أو تقديم الخدمات الطبية له ضمن التزامات الناقل المعتاد على ذلك، ولو لم يُتفق على إلزامه بذلك (2).

15- كما تؤخذ على هذا القانون استعارته كذلك، في الفقرة (ثانياً) من المادة (44)، الحكم الذي كانت قد نصت عليه الفقرة (ثانياً) من المادة (276) من قانون التجارة السابق لسنة 1970، أيضاً دون تغيير، بالرغم من الانتقاد الموجه إليه لذلك في حينه (3). ذلك، أن المادة (44) هذه من قانون النقل، كالمادة (276) من قانون التجارة السابق لسنة 1970، بعد أن نصت في الفقرة (أولاً) على عدم مسؤولية الناقل عما يلحق الشيء

(1) الدكتور أكرم ياملكي، العقود التجارية، 1- عقد النقل، بغداد، 1972، ص13.

(2) الدكتور أكرم ياملكي، القانون التجاري/دراسة مقارنة في الأعمال التجارية والتاجر والعقود التجارية والعمليات المصرفية والبيوع الدولية، الطبعة الثانية، أربيل، 2015، بند 167، ص218 و 219.

(3) الدكتور أكرم ياملكي، في المؤلف المشترك مع الدكتور باسم محمد صالح، القانون التجاري، القسم الأول/الأعمال التجارية والتاجر/العقود التجارية/العمليات المصرفية والقطاع الاشتراكي، كلية القانون والسياسة/جامعة بغداد، 1982، بند96، ص193 و 194.

## النُّصُور فِي الْأَحْكَامِ الْمُنظَّمَةِ لِنَقْلِ الْأَشْخَاصِ وَنَقْلِ الْأَشْيَاءِ

بحكم طبيعته من نقصٍ في الوزن أو الحجم أثناء النقل، وهذا من المبادئ العادلة المستقرة في النقل، نصت في الفقرة (ثانياً)، على أنه ((إذا كانت وثيقة النقل تشمل عدة أشياء مُقسّمة إلى مجموعات أو طرود حُدّد النقص المُتسامح فيه على أساس وزن كل مجموعة أو كل طرد إذا كان الوزن معيّناً على وجه الاستقلال في وثيقة النقل أو كان من الممكن تعيينه)). إذ أنه بالرغم من سلامة المبدأ الذي تضمنته هذه الفقرة، فأنا لا نرى مُبرراً لقصره على الحالة التي يتم فيها النقل بموجب وثيقة نقل دون الأحوال الأخرى التي لا تُحرر فيها وثيقة، وخصوصاً تلك التي يُكتفى فيها بإعطاء المرسل إيصالاً بتسلم الشيء محل النقل.

16- ومما قيل في نقل الشيء في القانون اللبناني، عدم جواز رفض الناقل التعاقد دون سبب مقبول، تحت طائلة اعتبار امتناعه استبدادياً، وبالتالي إلزامه بتبعته تطبيقاً لأحكام المادة (181) من قانون الموجبات والعقود<sup>(1)</sup>. وهو بلا شك حلّ مقبول في غياب نص في القانون بذلك.

ولكن الذي يعيب القانون اللبناني في نقل الشيء، كما في نقل الشخص، عموماً، عدم نصّه على أحكام النقل أصلاً لا في قانون التجارة ولا في قانون خاص، والاعتماد فيه، بالتالي، على القواعد العامة المنصوص عليها في قانون الموجبات والعقود.

17- كما أن المجلة التجارية التونسية لسنة 1959، بالرغم من تخصيصها ثلاثة وعشرين فصلاً (مادة) (الفصول/المواد 630-652) لهذا النقل، ومنها نصها في (الفصل/المادة 640) على ضمان الناقل من وقت تسلّمه الأشياء المراد نقلها ضياعها كلاً أو بعضاً أو تعييبها أو التأخير في تسليمها، إلا أن هذه الأحكام، كما بالنسبة لأحكام نقل الأشخاص، قد جاءت مُقتضبة جداً لا تتناسب وأهمية هذا النشاط الحيوي، وما تنبغي إحاطته به من شروط وقبود، ضماناً لمصالح المتعاملين فيه ومصحة المجتمع في عمومه.

18- كما أن قانون التجارة الأردني لم يخصص لنقل الأشياء غير المواد السبع (70-76). وهو وإن حرص على تقرير مبدأ رضائية عقد النقل عموماً، بنصّه في المادة (70) على تمام عقد نقل الأشياء باتفاق الطرفين على عناصره وشروطه ((حتى قبل تسليم الشيء إلى الناقل))، ونصه بعد ذلك في الفقرة (1) من المادة (77) على تمام التعاقد على نقل الأشخاص ((كالتعاقد على نقل الأشياء)) (بمجرد حصول الرضى)، بما يعني عدم اعتبار عقد النقل عقداً شكلياً لا ينعقد إلا بالكتابة، ولا عقداً عينياً لا يتم إلا بتسليم محل الالتزام المعقود عليه

(1) الدكتور الياس ناصيف، المصدر السابق، ص351.

(1)، إلا أن الأحكام المنصوص عليها في هذه المواد، كما بالنسبة لتلك الواردة في المادتين (77 و 78) في نقل الأشخاص، قد جاءت مقتضبة جداً، لا تتناسب أيضاً وأهمية هذا النشاط وما تقتضيه من ضوابط دقيقة، سواء في إلزام الناقل بتهيئة واسطة نقل صالحة من الناحيتين الفنية والتجارية، وبتسليم الأشياء من المرسل وشحنها، بتحميلها على الواسطة ورصّها فيها كما يجب تمهيداً لنقلها، والتقيّد بالطريق الواجب سلوكه والوقت الي يستغرقه النقل، فالمحافظة على سلامة الأشياء حتى إيصالها إلى المكان المقصود وتسليمها على المرسل إليه. أو بإلزام المرسل إعداد الأشياء للنقل، فتسليمها على الناقل في المكان والزمان المقررين مع دفع أجرة النقل. أو كذلك بإلزام المرسل إليه بتسليم الأشياء من الناقل ودفع أية مبالغ مستحقة عليه عن النقل. والتي جميعها لم يُعالجها المشرع إلا بشكلٍ منقوص في المادة (71) وبصورةٍ غير مباشرة في المواد (72 و 73 و75).

19- كذلك الأمر بالنسبة للقانون التجاري الجزائري، الذي بالرغم من تخصيصه لنقل الأشياء المواد الثماني عشرة (39-55 و61)، إلا أنه ركزّ فيها على التزامات المرسل والمرسل إليه، ولم يُعنَ بالتزامات الناقل كما يجب.

20- وهذا على العكس من قانون التجارة الكويتي، الذي فصل أحكام نقل الأشياء في المواد الخمس والعشرين (163-187) بشكلٍ أوفى، ابتداءً بالتزامات المرسل والمرسل إليه، ثم التزامات الناقل، وإن لم يرد فيها ذكر لالتزامه بتهيئة واسطة نقل صالحة من جميع النواحي لنقل الأشياء، مع ما لذلك من أهمية.

والأمر كذلك، بالنسبة لكل من قانون التجارة البحريني، الذي فصل أحكام نقل الأشياء في المواد الست والعشرين (226-251)، وقانون التجارة القطري الذي فصلها في المواد التسع عشرة (179-197).

21- في حين أن قانون المعاملات التجارية الإماراتي خصص إحدى وأربعين مادة (282-322) لنقل الأشياء. وعُني ببيان التزامات كل من المرسل والمرسل إليه والناقل بشكلٍ وافٍ، وإن ليس بالترتيب المفروض، ودون أن يُورد فيها ذكرًا أيضاً لالتزام الناقل بتهيئة واسطة نقل صالحة.

(1) الدكتور أكرم ياملكي، القانون التجاري، دراسة مقارنة في الأعمال التجارية والتاجر والمنجر والعقود التجارية، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمّان/الأردن، 2010، بند 173، ص 245.

## القصور في الأحكام المنظمة لنقل الأشخاص ونقل الأشياء

22- وهذا ما نلاحظه أيضاً على المواد الإحدى والثلاثين (445-475) من مدونة التجارة المغربية، ومثلها المواد (1170-1200) من مدونة التجارة الموريتانية، والمواد الثماني والثلاثين من قانون التجارة المصري (217-254)، والمواد الأربع عشرة (136-149) من قانون التجارة السوري، التي جميعها بحاجة لإعادة ترتيبها وتكاملتها، لسد ما فيها من نقص.

23- ومع ملاحظة تورط المشرع المصري في الفقرة (2) من المادة (229) في نفس ما تورط فيه قبله المشرع العراقي في كل من قانون التجارة السابق لسنة 1970 وقانون النقل لسنة 1983، (من عدم التزام الناقل بالقيام بالتدابير غير المعتادة في النقل كرش النباتات بالماء أو إطعام الحيوان أو سقياه أو تقديم الخدمات الطبية له ما لم يتفق على غير ذلك). بالنظر لما سبق بيانه من أنه قد يدخل أي من هذه التدابير ضمن التزامات الناقل المعتاد على ذلك، ولو لم يتفق على إلزامه بذلك.

## الفرع الثالث

### قصور الأحكام المنظمة للمسؤولية المدنية لأشخاص عقد النقل

24- تتفاوت الأحكام المنظمة للمسؤولية المدنية لأشخاص عقد النقل في مختلف القوانين، من حيث الترتيب والصيغة وأحياناً المحتوى.

25- فمن الأحكام التي كان قد نص عليها قانون التجارة العراقي الأسبق لسنة 1943 في نقل الأشياء، اعتبار المادة (315) الناقل مسؤولاً عما يصيب الأشياء من ضياع أو تلف خلال المدة من تاريخ تسلمه إياها إلى تاريخ تسليمها إلى المرسل إليه، مع اعتبار كل اشتراط بعدم المسؤولية باطلاً، وإن كان يتخلص من هذه المسؤولية إذا أثبت أن الضياع أو التلف ناشئ:

1- من سبب قهري أو من حالة فوق العادة لم تكن من خطئه، أو

2- من النقائص والمعائب الموجودة في الأشياء أصلاً أو من ماهية الأشياء أو من رداءة التغليف، أو

3- من قبل المرسل أو المرسل إليه أو من تطبيق التعليمات الصادرة من كلي منهما.

واعتبار المادة (320) المرسل مسؤولاً عن (العطل والضرر) الناتجين من عدم بيان (ورقة الشحن) المؤرخة جنس و وزن وعدد أو حجم الأشياء أو ميعاد النقل أو المستحق من التعويض عن التأخير، أو ادراجها مخالفةً للحقيقة، ومن عدم بيان خطورة المواد الخطرة. مثلما اعتبرته المادة (317) هو المسؤول عن عدم انتظام أوراق

الكمرك والوثائق الأخرى المطلوبة أو عدم كفاءتها أو عدم مطابقتها للحقيقة. مع نص المادة (337) على عدم مسؤولية الناقل عن ضياع أو تلف الأشياء الثمينة غير المصرح بها ((باستثناء ما إذا كان للناقل احتيال أو تقصير فاحش)).

26- وفي نقل الأشخاص، ما كان قد نص عليه هذا القانون في المادة (355) من عدم وجوب الضمان على الناقل إذا كان تأخر الحركة ناجماً عن (سبب مُجبر أو فوق العادة)، وفي المادة (358) من عدم مسؤوليته عن الأشياء التي يحفظها المسافر لديه، وفي المادة (360) من عدم مسؤوليته عن الحوادث التي يتعرض إليها المسافر (قضاءً وقدرًا) أثناء السفر، ولم يثبت حدوثها بفعل الناقل أو بتقصيره أو بأفعال من هو مسؤول عنهم.

27- وجاء قانون التجارة اللاحق لسنة 1970، لينص بدوره على مسؤولية المرسل عن الأضرار الناجمة عن عدم صحة أو عدم كفاية البيانات التي يقدمها للناقل (الفقرة (2) من المادة (252))، وعن العيب في التغليف أو التعبئة أو الحزم، مع اعتبار الناقل هو المسؤول عنها عند قبوله النقل مع علمه بالعيب أو إذا كان العيب ظاهراً أو كان مما لا يخفى على الناقل العادي (الفقرة (2) من المادة (258)). وبالعكس، لينص على عدم مسؤوليته عما يلحق الشيء عادة بحكم طبيعته من نقص في الوزن أو الحجم أثناء النقل ما لم يثبت أن النقص نشأ عن سبب آخر (الفقرة (1) من المادة (276))، وكذلك عدم مسؤوليته إذا نقل الشيء في حراسة المرسل أو المرسل إليه، ما لم يثبت الغش أو الخطأ الجسيم منه أو من تابعيه. مع نص المادة (278)، بالمقابل، على عدم جواز نفي مسؤوليته عن هلاك الشيء أو تلفه أو التأخير في تسليمه إلاّ بإثبات القوة القاهرة أو العيب الذاتي في الشيء أو خطأ المرسل أو المرسل إليه.

28- وبالنسبة لنقل الأشخاص، نص هذا القانون على مسؤولية الناقل عن التأخير في الوصول وعما يلحق الراكب أثناء تنفيذ النقل من أضرار بدنية أو مادية (المادة (300)). وعلى عدم جواز نفي مسؤوليته هذه إلاّ بإثبات القوة القاهرة أو خطأ الراكب (المادة (301)). وبالمقابل، على مسؤولية الراكب عن الضرر الذي يلحق الناقل أو الغير بسبب الأمتعة أو الحيوانات التي ينقلها معه (المادة (304)).

29- وكدليل على إيلاء المشرع العراقي أهمية أكبر لسلامة ومصلحة الراكب وسلامة المال ومصلحة صاحبه، فقد ابتدأ قانون النقل لسنة 1983 بالأحكام المنظمة لنقل الشخص، ونص في المادة (10) على مسؤولية الناقل عن الأضرار التي تصيب الراكب أثناء تنفيذ عقد النقل، حتى لو كان النقل مجاناً متى كان الناقل محترفاً للنقل

## القصور في الأحكام المنظمة لنقل الأشخاص ونقل الأشياء

ولم تكن له فيه مصلحة مادية. ليتبع ذلك بالنص في المادة (11) على عدم جواز دفع مسؤولية الناقل عن تعويض الضرر الذي يصيب الراكب إلا إذا أثبت كون الضرر راجعاً إلى خطأ الراكب أو إلى قوة قاهرة نتجت عن عوامل خارجية لم تتنبع من دائرة نشاط الناقل ولم يكن بالإمكان توقعها أو تلافي آثارها. مع النص، تكريساً للقاعدة المستقرة في القانون البحري، في المادة (17)، على عدم مسؤولية الناقل عن تعويض الضرر الناشئ عن تعطيل النقل أو الانحراف عن الطريق المعين له بسبب الاضطرار إلى تقديم المساعدة لأي شخص مريض أو مُصاب أو في خطر، إلا إذا ثبت الغش أو الخطأ الجسيم من جانب الناقل أو من جانب تابعيه. وبالمقابل، النص في الفقرة (ثالثاً) من المادة (19) على مسؤولية الراكب عما يلحق الناقل من ضرر بسبب الأمتعة أو الحيوانات المصاحبة للراكب. ولكن، لم يرد في هذا القانون نص في مسؤولية الراكب عن عدم اتباعه تعليمات الناقل وما يتسبب فيه بذلك من ضرر للناقل أو لغيره.

30- وبالنسبة لنقل الأشياء، جاءت الأحكام كسابقتها في قانون التجارة لسنة 1970 عموماً، مع النص في المادة (48) على عدم مسؤولية الناقل عن النقص الذي يظهر في الشيء المنقول في حاوية أو ما شاكلها، مُجهزة من قبل المرسل ومختومة بختمه، إذا سلمها الناقل إلى المرسل إليه سالمة الختم المذكور.

والنص في المادة (131)، فيما يتعلق بنطاق مسؤولية الناقل البحري من حيث الزمان، المحصور في المدة المبتدئة بتسليم الشيء المنقول والمنتوية بتسليمه<sup>(1)</sup>، على أن مسؤولية الناقل تبدأ ((عند دخول الشيء في عهده وتنتهي بتسليمه إلى المرسل إليه في محل الوصول أو وضعه تحت تصرفه وفقاً للعقد أو القانون أو تسليمه إلى جهة مُخوّله))، مع توضيحها المقصود من دخول الشيء ((عهدة الناقل))، بكونه وضعه تحت سيطرة الناقل أو رقابته، انسجاماً مع ما نصّت عليه اتفاقية هامبورغ في النقل البحري للبضائع بموجب سندات الشحن<sup>(2)</sup>.

31- مع ملاحظة تخصيص المشرع في قانون النقل هذا، فصلاً خاصاً للتقادم، وهو الفصل الثاني من الباب الثاني في أحكام النقل العامة (المواد 86-93). حيث نص على تقادم دعوى مطالبة الناقل بالتعويض عن وفاة الراكب أو إصابته بأضرار بدنية بثلاث سنوات، وتقادم الدعاوى الأخرى الناشئة عن عقد الشخص بسنتين (المادة 86). وهي نفس المدة التي حددها لتقادم الدعاوى الناشئة عن عقد نقل الأشياء (المادتان 87 و 88)، باستثناء دعوى رجوع ناقلي الشيء المتعاقبين بعضهم البعض التي تتقادم بتسعين يوماً من تاريخ المطالبة

(1) الدكتور عبد القادر العطير، الوسيط في القانون التجاري الأردني، عمان/الأردن، 1993، بند 405، ص 561 و 562.

(2) الدكتور لطيف جبر كوماني، القانون البحري، عمان/الأردن، 1996، بند 99، ص 151.

.....  
بالتعويض رسمياً أو من تاريخ الوفاء به. ومع هذا الحكم الذي أورده في المادة (93)، من جواز الاتفاق كتابة على تمديد مدد التقادم المنصوص عليها في هذا الفصل.

32- أما فيما يتعلق بأحكام المسؤولية المدنية في عقد النقل في القانون اللبناني، فقد نصت المادة (683) من قانون الموجبات والعقود على كون الناقل ((مسؤولاً عن هلاك الأشياء وعن تعييبها ونقصانها فيما خلا الأحوال الناشئة عن القوة القاهرة أو عن عيب في المنقول أو عن خطأ المرسل. وأن إقامة البينة على هذه الأحوال المبرئة من التبعة تُطلب من الناقل إلا إذا تحفظ عند الاستلام من جراء عيب في حزم البضاعة، وهذا التحفظ يُولد لمصلحة الناقل قرينة يحق للمرسل أو المرسل إليه أن يطعنا فيها عند الاقتضاء)). ونصت المادة (687) منه على تقادم الدعوى في نقل الأشياء بسنة<sup>(1)</sup>.

33- وقد اقتبس المشرع الأردني في المادة (72) من قانون التجارة نص المادة (683) من قانون الموجبات والعقود اللبناني، كما هو بالضبط، كما نص في المادة (76) على سقوط الحق في إقامة الدعوى على الناقل بعد سنة من يوم التسليم في حالة التعيب ومن اليوم الذي كان يجب فيه التسليم في حالة هلاك الشيء أو التأخر عن تسليمه.

ولعدم ورود نص في تقادم الدعوى الناشئة في عقد نقل الأشخاص، بما في ذلك من قصور، فإنه لا مناص من الأخذ في الأردن، بما نصت عليه المادة (58) من قانون التجارة، ضمن الأحكام العامة للعقود التجارية، من أنه: ((1- في المواد التجارية يسقط بالتقادم حق الادعاء بمرور عشر سنوات إن لم يُعيّن أجل أقصر. 2- ويسقط بالتقادم حق الاستفادة من الأحكام المكتسبة قوة القضية المقضية بمرور خمس عشرة سنة)).

34- بينما أوردت المجلة التجارية التونسية جملة أحكام في كل من المسؤولية في نقل الأشياء والمسؤولية في نقل الأشخاص. ومنها ما نصت عليه في الفصل/المادة (635) في اعتبار المرسل مسؤولاً بالأضرار (عن الأضرار) الحاصلة من عدم إحكام لفّ الأشياء المنقولة، وإن اعتبرت الناقل ضامناً لهذه الأضرار إذا قبل الأشياء وهو عالم بعدم إحكام لفّها أو إهمالها تماماً، مع هذه العبارة غير الدقيقة في النهاية ((ولا يترتب عن (على) عدم إمكان لفّ الشيء المنقول تملص الناقل من الالتزامات الواجبة عليه بمقتضى عقود نقل أخرى)).  
وتحديدها في الفصل/المادة (652) مدة مرور الزمن في كل دعوى ناشئة عن عقد نقل الأشياء أو توسط العميل

(1) في تفصيل ذلك، الدكتور الياس ناصيف، المصدر السابق، ص 396-399.



## القصور في الأحكام المنظمة لنقل الأشخاص ونقل الأشياء

في نقلها بمضي عام واحد، مع العبارة، غير الدقيقة أيضاً، من أنه يجب القيام بدعوى الرجوع في ظرف شهر واحد (ولا يبتدئ هذا الأجل من يوم القيام بالدعوى على المنتفع بالضمان).

35- في حين نصت المادة (61) من القانون التجاري الجزائري على تقادم كل دعوى ناشئة عن عقد نقل الأشياء أو عن عقد العمولة لنقلها بسنة واحدة وكل دعوى رجوع بثلاثة أشهر (من يوم رفع الدعوى على المكفول). ونصت المادة (74) منه على تقادم كل دعوى ناشئة عن عقد نقل الأشخاص أو عقد العمولة لنقلهم بمضي مهلة ثلاثة أعوام. مع ملاحظة العبارة غير الدقيقة أيضاً الواردة في المادة (44)، الشبيهة بعبارة الفصل/المادة (635) من المجلة التجارية التونسية ((فإن عيوب التحزيم الخاص بالشيء المنقول لا يعفي الناقل من التزاماته المتولدة بموجب عقود نقل أخرى)).

36- ونصت المادة (162) من قانون التجارة الكويتي، من جانبها، على تقادم كل دعوى ناشئة عن عقد نقل الأشياء أو عقد نقل الأشخاص أو عقد الوكالة بالعمولة بالنقل بسنة، مع عدم جواز تمسك من صدر منه خطأ عمدي أو خطأ جسيم بهذا التقادم واعتبار كل اتفاق مخالف لذلك باطلاً.

37- بينما نصت المادتان (270 و 271) من قانون التجارة البحريني، بما يقرب من أحكام القانون التجاري الجزائري، على تقادم دعاوى نقل الأشياء بسنة ودعاوى نقل الأشخاص بثلاث سنوات.

38- أما فيما يتعلق بقانون المعاملات التجارية الإماراتي، فإنه لا بد لنا من أن نذكر الأحكام المهمة التي نصت عليها المادة (279) منه، في عدم اعتبارها من القوة القاهرة في تنفيذ عقد النقل انفجار وسائل النقل أو احتراقها أو خروجها من القضبان التي تسير عليها أو تصادمها أو غير ذلك من الحوادث التي ترجع إلى الأدوات والآلات التي يستعملها الناقل في تنفيذ النقل (ولو ثبت أنه اتخذ الحيطة لضمان صلاحيتها للعمل ومنع ما قد تحدثه من ضرر). والأمر كذلك، بالنسبة للحوادث التي ترجع إلى وفاة تابعي الناقل فجأة أو إصابتهم بضعف بدني أو عقلي أثناء العمل (ولو ثبت أن الناقل أخذ الحيطة لضمان لياقتهم البدنية والعقلية)<sup>(1)</sup>، مع ما نصت عليه، بالمقابل، المادة (280)، كالمادة (17) من قانون النقل العراقي، في عدم مسؤولية الناقل عن تعويض الضرر الناشئ عن تعطيل النقل أو الانحراف عن الطريق المعين له بسبب الاضطرار إلى تقديم المساعدة لأي شخص مريض أو مصاب أو في خطر.

(1)الدكتور عدنان أحمد ولي العزاوي، شرح قانون المعاملات التجارية الإماراتي رقم (18) لسنة 1993، الجزء الأول (في النظرية العامة-المبادئ العامة)، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، 2009، ص238.

وهو نفس ما نص عليه بعد ذلك قانون التجارة المصري في المادتين (214 و 215) منه.

ومع ملاحظة، أنه في حين نصت المادة (321) من القانون الإماراتي على أنه ((لا تسمع عند الإنكار وعدم العذر الشرعي، الدعاوى المقامة على الناقل بسبب التأخير أو الهلاك الناشئة عن عقد نقل الأشياء بمرور ستة أشهر بالنسبة لداخل الدولة وسنة بالنسبة للنقل الخارجي..))، ودعوى الناقل بالرجوع على الناقلين المتعاقبين بمرور ستين يوماً، وهي نفس المدد التي نصت عليها بعد ذلك المادة (352) بالنسبة للدعوى الناشئة عن عقد الوكالة بالعمولة للنقل، نصت المادة (254) من قانون التجارة المصري على تقادم كل دعوى ناشئة عن نقل الأشياء بمضي سنة، وتقدم دعوى الناقل في الرجوع على الناقلين المتعاقبين بمضي تسعين يوماً، كما نصت المادة (272) على تقادم دعوى مطالبة الناقل بالتعويض عن وفاة الراكب أو إصابته بأضرار بدنية بمضي سنتين، وتقدم كل دعوى أخرى ناشئة عن عقد نقل الأشخاص بمضي سنة.

39- ومن الأحكام الواردة في مدونة التجارة المغربية، فيما يخص المسؤولية المدنية، ما نصت عليه المادة (457) في نقل الأشياء، من عدم مسؤولية الناقل عن التأخير إذا ثبت أن المتسبب فيه هو المرسل أو المرسل إليه أو نتج عن قوة قاهرة أو حادث فجائي لا يُنسب إلى خطئه، ولكن مع عدم اعتبار عدم وجود أو عدم كفاية وسائل النقل مُبرراً للتأخير. وما نصت عليه المادة (485) في نقل الأشخاص، من مسؤولية الناقل عن الأضرار اللاحقة بشخص المسافر خلال النقل إلا بإثبات حالة القوة القاهرة أو خطأ المتضرر.

وهو نفس ما نصت عليه مدونة التجارة الموريتانية في المادتين (1182 و 1210).

40- كما لا يُدّ لنا من الإشارة إلى تحديد المادة (149) من قانون التجارة السوري مدة سقوط الدعوى الناجمة عن عقد نقل الأشياء بسنة ومدة سقوط حق رجوع الضامن أو الوكيل بالعمولة على الناقل أو رجوع أحد الناقلين على ناقل آخر بانقضاء شهر على دفعه التعويض إذا تم رضائياً، أو على الادعاء عليه رسمياً ما لم تكن مدة التقادم السنة لم تكتمل بعد. وتحديد المادة (153) مدة سقوط الدعاوى الناجمة عن عقد نقل الأشخاص بانقضاء سنتين على الحادث الذي أسست عليه الدعوى، وسقوط حق رجوع ناقل على آخر، كما في سقوط حق الرجوع في عقد نقل الأشياء، بانقضاء شهر.

41- ويتبين في هذا العرض لبعض أحكام المسؤولية المدنية لأشخاص كل من عقد نقل الأشخاص وعقد نقل الأشياء، إلى جانب إيرادها في بعض الدول في قوانين متعددة، كقوانين التجارة (البرية) والقوانين (البحرية)

## القصور في الأحكام المنظمة لنقل الأشخاص ونقل الأشياء

والقوانين (الجوية)، أو قوانين (الطيران المدني)، باستثناء العراق الذي آثر جمعها في قانون واحد، وهو قانون النقل رقم (80) لسنة 1983، مدى التفاوت بين أحكام هذه القوانين، في ترتيبها وصياغتها وحتى في مضامينها. مع أن عقدي نقل الأشخاص ونقل الأشياء هما من أهم العقود التي ينبغي على المشرعين جميعاً تنقيح أحكامها، لسد ما فيها من نقص وتلافي ما فيها من عيوب، لما لهذه الأحكام من مساس مباشر بسلامة ومصالح الركاب ومصالح أصحاب الأشياء المنقولة عموماً، من مختلف الجنسيات، في داخل الدولة الواحدة وبين مختلف دول العالم، للنص على أفضل الحلول التي توصل إليها المشرعون خلال التجارب الغنية بالدروس التي تلقاها البشر وما أملت عليهم التطورات الهائلة من النواحي الفنية والفكرية عبر القرون العديدة الماضية.

## الخاتمة

### أولاً- النتائج

توصلنا من هذا البحث إلى النتائج الآتية:

1- إن نقل الأشخاص ونقل الأشياء بمختلف الطرق والوسائل المستخدمة فيهما، بالرغم من أهميتهما الحيوية للجميع، يُعانيان من أوجه قصور عديدة، لورود أحكامهما، باستثناء العراق، في قوانين متعددة للدولة صادرة في تواريخ مختلفة، دون التنسيق فيما بينها أو تحديثها لمواكبة التطورات الهائلة من النواحي الفنية أو الفكرية في هذا النشاط.

2- إن القصور في أحكام النقل لا يقتصر على الناحية الشكلية، من حيث الترتيب والصياغة، وإنما يشمل الناحية الموضوعية، لإغفال معظم القوانين تنظيم عدد من المسائل المهمة، سواء في نقل الأشخاص أو نقل الأشياء.

3- إن إصدار المشرع العراقي قانون النقل رقم (80) لسنة 1983، المنظم لأحكامه، ابتداءً بالأحكام العامة لعقد النقل الشاملة للالتزامات والحقوق الناشئة عنه في كل من نقل الشخص ونقل الشيء، ومروراً بالأحكام الخاصة بكل من النقل البري بالسيارات والسكك الحديدية والنقل الجوي والنقل المائي، البحري والنهري، يُعتبر نموذجاً يُمكن أن يُحتذى به، لتوحيد أحكام النقل، مع مراعاة خصوصية كل نوع من أنواعه. وإن لم يأت هذا القانون أيضاً خالياً من كل قصور، لا بُدَّ من معالجته، كما هو شأن أي قانون من صُنْع الإنسان الذي لا يمكن أن يصل فيه إلى درجة الكمال.

### ثانياً- التوصيات

1- نقترح على المشرعين في جميع الدول العربية الاقتداء بالمبادرة العراقية في جمع أحكام النقل في قانون واحد، لتفادي الاختلاف القائم في الأحكام المنظمة لنقل الأشخاص ونقل الأشياء، نتيجة اختلاف تواريخ صدور هذه الأحكام واختلاف مصادرها.

## القصور في الأحكام المنظمة لنقل الأشخاص ونقل الأشياء

2- نوصي المشرع العراقي بإكمال مبادرته الأولى في جمع أحكام النقل في قانون واحد، بمبادرة ثانية، للعمل هذه المرة على توحيد أحكام النقل في جميع الدول العربية، لإزالة الفوارق القائمة بينها، بما يساهم في تسهيل وتنمية هذا النشاط الذي يُعتبر الشريان الحيوي للحياة الاقتصادية والاجتماعية لشعوبها جمعاء.

3- نقترح على المشرع العراقي والمشرعين في بقية الدول العربية، تشكيل لجنة عليا تضم المتخصصين في القانون التجاري ومن يكون من الضروري ضمّهم إليها من المتخصصين بالتجارة، لدراسة وتدقيق جميع القوانين العربية، وإعداد مشروع قانون موحد للنقل، تمهيداً لعرضه على المجالس التشريعية للدول العربية لإقراره وإصداره، في أقرب وقت.

وعسى أن يستجيب الجميع لهذا المقترح.

4- نوصي السلطتين التشريعية والتنفيذية في العراق والدول العربية جميعها، بالعمل على توفير الأجهزة الكفوءة والنزاهة لتطبيق الأحكام القانونية المنظمة للنقل، بصورة جدية وموضوعية، حفاظاً على مصلحة جميع أشخاص العقد والمجتمع عموماً.

## المصادر والمراجع

### أولاً- الكتب:

- 1- الدكتور أكرم ياملكي، القانون التجاري/دراسة مقارنة في الأعمال التجارية والتاجر والعقود التجارية والعمليات المصرفية والبيوع الدولية، الطبعة الثانية، أربيل، 2015.
  - 2- الدكتور أكرم ياملكي، القانون التجاري/دراسة مقارنة في الأعمال التجارية والتاجر والمتجر والعقود التجارية، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان/الأردن، 2010.
  - 3- الدكتور أكرم ياملكي، العقود التجارية، 1- عقد النقل، بغداد، 1972.
  - 4- الدكتور أكرم ياملكي، والدكتور باسم محمد صالح، القانون التجاري/القسم الأول/الأعمال التجارية والتاجر/العقود التجارية/العمليات المصرفية/القطاع الاشتراكي، كلية القانون والسياسة، جامعة بغداد، 1982.
  - 5- الدكتور الياس ناصيف، موسوعة الوسيط في قانون التجارة، الجزء الثاني/العقود التجارية، طرابلس-لبنان، 2008.
  - 6- الدكتور باسم محمد صالح، القانون التجاري/النظرية العامة-التاجر-العقود التجارية-العمليات المصرفية-القطاع التجاري الاشتراكي، بغداد، 2011.
  - 7- الدكتور عبد القادر العطير، الوسيط في القانون التجاري الأردني، عمان/الأردن، 1993.
  - 8- الدكتور عدنان أحمد ولي العزاوي، شرح قانون المعاملات التجارية الإماراتي رقم (18) لسنة 1993، الجزء الأول (في النظرية العامة-المبادئ العامة)، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت 2009.
  - 9- الدكتور علي البارودي، العقود وعمليات البنوك التجارية، الإسكندرية، 1966.
  - 10- الدكتور علي البارودي والدكتور محمد فريد العريني والدكتور محمد السيد الفقي، القانون البحري والجوي، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، 2001.
  - 11- الدكتور فاروق إبراهيم جاسم، الوجيز في القانون التجاري العراقي، مقدمة عامة-الأعمال التجارية-التاجر-العقود التجارية-عمليات المصارف، دار السيسبان، بغداد، 2015.
  - 12- الدكتور لطيف جبر كومانبي، القانون البحري، عمان/الأردن، 1996.
- ثانياً- التشريعات:

## القُصور في الأحكام المنظمة لنقل الأشخاص ونقل الأشياء

- 1- قانون النقل العراقي رقم (80) لسنة 1983.
- 2- قانون التجارة العراقي رقم (60) لسنة 1943.
- 3- قانون التجارة العراقي رقم (149) لسنة 1970.
- 4- قانون الموجبات والعقود اللبناني.
- 5- قانون التجارة اللبناني لسنة 1942.
- 6- المجلة التجارية التونسية لسنة 1959.
- 7- قانون التجارة الأردني لسنة 1966.
- 8- القانون التجاري الجزائري لسنة 1975.
- 9- قانون التجارة الكويتي لسنة 1980.
- 10- قانون التجارة البحريني لسنة 1987.
- 11- قانون المعاملات التجارية الإماراتي لسنة 1993.
- 12- مُدونة التجارة المغربية لسنة 1995.
- 13- قانون التجارة المصري لسنة 1999.
- 14- مُدونة التجارة الموريتانية لسنة 2000.
- 15- قانون التجارة القطري لسنة 2006.
- 16- قانون التجارة السوري لسنة 2007.
- 17- قانون التجارة البحرية اللبناني لسنة 1947.
- 18- قانون التجارة البحرية الأردني لسنة 1972.
- 19- قانون الطيران المدني الأردني لسنة 2007.