

رأي في الوكالة الخاصة بالمركبات معالجة قانونية

نهاية مطر العبيدي

مدرس

كلية القانون /جامعة كركوك

ملخص البحث

يمثل هذا البحث محاولة متواضعة لدراسة الوكالة الخاصة بالمركبات ، هذا التنظيم الذي شرع في ظروف استثنائية بعد نيسان ٢٠٠٣ م . في محاولة لحماية حق الملكية ، وبصدوره علق العمل بنظام تسجيل المركبات الذي كان معمولاً به سابقاً . وعقد الوكالة الخاصة بالمركبات هو عبارة عن عقد ينظم العلاقة بين بائع المركبة (سواء كان المالك المسجلة المركبة باسمه في دائرة المرور او الحائز) ، ومشتري المركبة والذي يأخذ صفة حائز للمركبة لا مالك . وهذه الوكالة يجب تسجيلها في دائرة المرور ومصادقتها لدى الكاتب العدل ، وعدد الوكالات التي للمالك او الحائز اصدارها غير محدد بعدد معين بشرط اسقاط الوكالة السابقة لها ، مع بقاء المركبة مسجلة باسم المالك الأصلي ، ونظراً لأهمية موضوع البحث لاتصاله بحق الملكية ولعلاقته المباشرة بحياة وحقوق المواطنين نتساءل هل تمثل هذه الوكالة الحماية الفعلية لحق الملكية في المركبات ، ثم ما هو تكييفها القانوني هل نحن بصدد عقد وكالة فعلا ، ام عقد بيع مفرغ في صيغة عقد وكالة ؟ وان خلا القانون المدني من هذه الصيغة ، و ماهي حقيقة علاقة المالك بالمركبة بعد إصداره وكالة خاصة بها ؟ !! .

ختاماً أهم ما توصلت اليه الدراسة هو التوصية وبشدة للعودة للعمل بنظام تسجيل المركبات لمافي نظام الوكالة الخاصة بالمركبات من قصور تشريعي لأنه غالباً ما تعجز النصوص التشريعية عن تامين متطلبات التغييرات السريعة لاسيما الحروب وهذا ما حصل في الوكالة الخاصة بالمركبات .

المقدمة

جاءت الوكالة الخاصة بالمركبات كمحاولة جديّة لحماية حق الملكية في ظل ظروف استثنائية فقد فيها النظام والقانون من عام ٢٠٠٣ ، واستمر العمل بها الى يومنا هذا — رغم انها عدت حلاً استثنائياً — والتساؤل الذي يثار الى متى سيستمر العمل بالوكالة الخاصة بالمركبات وهل تمثل حقا الحماية الفعلية لحق الملكية وهل يعقل الاستمرار في مصادرة حق الاشخاص في التصرف بما يمتلكونه من مركبات بشكل علني وابقاء التصرف بالمركبة تحت ستار الوكالة الخاصة بالمركبات ، ثم ان انتقال الملكية من الامور التي عرفتها البشرية منذ القدم سواء بالبيع او بغيره ولا يمكن تعليق العمل بها تحت وطأة اي ظرف من الظروف لحاجة المجتمع الماسة لهذا النوع من المعاملات لاسيما وان الظروف التي شرع العمل بالوكالة الخاصة بالمركبات بسببها مفتوحة ولايلوح في الأفق لها حد او نهاية !!

ثم ماهي طبيعة او حقيقة علاقة المالك بالمركبة بعد ان يصدر بها وكالة خاصة او وكالات في ضوء الصلاحيات التي تمنحها تلك الوكالة للحائز، الا يفترض ان تنتهي علاقة المالك بالمركبة او بعبارة اخرى تغل يده عن التصرف بالمركبة كحد ادنى ، الا اننا نفاجى بانه يملك اصدار وكالات خاصة بالمركبة لوكالة ، الا يشكل اعطاء مثل تلك الصلاحيات للمالك اخلايا بالنظام ! اصف الى ذلك ما للحائز اصداره من وكالات خاصة بالمركبة، والمقصود بالحائز هنا طبقا لما ورد في الوكالة الخاصة هو الطرف الاخر في الوكالة والذي تصدر لصالحه تلك الوكالة فالموكل هو مالك المركبة ومصطلح الحائز في ذاته يثير الاستغراب او التعجب اذ يفترض ان الطرف الثاني في الوكالة وكلا لا حائزا وفقا للسباق القانوني والمنطقي للامور و طبقا للتصرف القانوني الذي أجراه فكيف من يكون طرفا في وكالة يكون حائزا!

والتساؤل الأهم ما التكييف القانوني لهذا التصرف هل فعلا عقد وكالة وهل يصح ان تنتقل ملكية المركبة بموجب وكالة خاصة وفقا لمعطيات الواقع أي عقد بيع نهائي للمركبة مفرغ بصيغة وكالة ، ثم اذا كنا بصدد وكالة فهل يملك الموكل فيها عزل الطرف الآخر وهنا يثار التساؤل عن الوضع القانوني للحائز الأخير في حال توالي التوكيلات (تعاقب التوكيلات) وهل تبقى الوكالة الأخيرة قائمة اذا ثبت بطلان إحدى الوكالات السابقة لها بان تكون مزورة مثلا ؟

والتساؤل الآخر في حالة وضع إشارة رهن أو حجز على المركبة لصالح دائني مالك المركبة أو احد الحائزين فهل يسري هذا في مواجهة حائز آخر؟

أن التساؤلات أعلاه لاتعد نقدا لتنظيم قانوني بقدر ماهي محاولة لمعالجة أوضاع قانونية قد تستفحل تداعياتها مما يزيد الوضع سوء "لأنه يفترض في أي تنظيم قانوني انه تعبير عن الإرادة العاقلة والمدروسة للسلطة المختصة والتي تهدف من خلاله إلى وضع قواعد تنظيمية ملزمة للمجتمع في ضوء المرحلة التي يعيشها ، والآفاق البعيدة التي تطمح تلك السلطة إليها استناد لمدى نضج العوامل السياسية والاقتصادية والفكرية ، ونحن نرى بان ذلك يتحقق من خلال الإبقاء على التوازن المطلوب بين تيارين متعارضين :

أولهما: التيار الداخلي للقانون والذي يؤيد الثبات والاستقرار والدقة .
ثانيهما: التيار الخارجي الذي يندفع في مجال القانون فيهزه تحت ضغط المؤثرات الاجتماعية والاقتصادية والسياسية المتجددة باستمرار

أخيرا نقول بان هذه الدراسة قد تتسم بكونها لاتتخصص في إطار فقهي فلسفي ، لأنه لافائدة في فكر لايتصل بالواقع ولا يقدم له دعما او مادة حيوية جديدة ، من هنا يبدو الترابط في البحث بين المجال الفقهي الفلسفي والقضاء أمرا لا سبيل لإغفاله فهو الوسيط الروحي والملجأ المادي لتقريب القانون الى الواقع وتكييف القانون مع الحاجات المستجدة والقضايا الملحة التي لا بد من معالجتها ، واستصحابا لما تقدم فقد قسمت الدراسة الى المنقولات التي تخضع لسجلات خاصة في المحور الأول ، ثانيا ويتضمن محاولة متواضعة لإعطاء مفهوم للوكالة الخاصة بالمركبات ، ثالثا حاولنا من خلاله إيجاد إجابة على التساؤل التالي : الوكالة الخاصة بالمركبات حل ام مشكلة ؟

وإذ أضع هذه الدراسة بين أيديكم فاني اسئلكم الرفق فيما تجدون فيها من نقص والأنصاف فيما تلقون فيها من جهد ، والله من وراء القصد .

اولا : انتقال الملكية في المنقولات التي تخضع لسجلات خاصة

تقضي المادة (١/٥٣١) من القانون المدني العراقي بان البيع ينقل من تلقاء نفسه وبقوة القانون ملكية المبيع ، وهذا النص تكرر لما ورد في المادة (٢٤٧) والتي تقرر بان الالتزام ينقل الملكية أو أي حق عيني آخر

ينقل من تلقاء نفسه متى كان محل الالتزام شيئاً معيناً بالذات يملكه المتعاقد (١)، إلا ان المركبات كالسيارات تستثنى من ذلك، فقد أوجبت بعض القوانين الخاصة بانتقال ملكيتها تسجيلها في سجلات خاصة إذ نصت المادة (٥) من قانون المرور العراقي المرقم (٤٨) لسنة ١٩٧١ والمعدل بالقانون رقم (٣٢) لسنة ١٩٨٣، في فقرتها الخامسة بأنه (لا ينعقد بيع المركبة الا اذا سجل في دائرة المرور المختصة واستوفى الشكل المنصوص عليه في الفقرة الثالثة من هذه المادة)، وقد نصت الفقرة الثالثة من منها على أن (عند انتقال ملكية المركبة إلى شخص آخر بأحد أسباب التملك فعلى المالك السابق والمالك الجديد الحضور لدى ضابط التسجيل والاعتراف أمامه بذلك لتأشير ذلك في سجل التسجيل ودفع الرسم المقرر لنقل الملكية).

واستصحاباً لما تقدم فإن عقد بيع المركبة عقد شكلي في القانون العراقي، ومن ثم لا يمكن أن ينعقد مالم يستوف الشكل المنصوص عليه في القانون، والشكلية تتحقق بتسجيل التصرف في دائرة المرور المختصة.

وينفق المشرع الأردني مع المشرع العراقي في ذلك اذ جعل عقد بيع المركبة عقدا شكلياً (٢)، خلافاً لقانون المرور المصري الذي لم يعتبر عقد بيع المركبة عقداً شكلياً وإنما عد تسجيل العقد مسألة تنظيمية لا أكثر اذ ألزمت المادة العاشرة من قانون المرور المصري المرخص له -المالك المسجل اسمه في رخصة المركبة -أن يخطر دائرة المرور بنقل ملكية المركبة ويرفق مع الأخطار سنداً مقبولاً في إثبات نقل الملكية (٣).

أن موقف قانون المرور المصري محل نظر لان الشكل وان كان صورة محددة للتعبير عن الارادة يفرضها القانون، لكن وجود ارادة حرة متنورة تهدف إلى غاية لا اعتراض للقانون عليها لا يكفي في جميع الأحوال لضمان الثقة في الأوضاع القانونية واستقرارها (٤) فالشكلية في القوانين الحديثة شكلية مرشدة ليست مقصودة لذاتها وإنما لتحقيق غاية معينة مثل حماية احد المتعاقدين او كليهما وحتى الغير او للتنبية الى خطورة التصرف المقدم عليه المتعاقدان وان كانت وظيفة الشكل وظيفة خارجية (Fonction Externs) فالقانون ينظر اليه بوصفه اللباس الذي تظهر فيه الارادة (٥)، ويقول الاستاذ عبد السلام ذهني بهذا الصدد "ان التباعد بين الافراد يضعف ويقوى... والشغل الشاغل للفردين المتبايعين ان يحصل البائع على ثمنه وان يطمئن المشتري على صحة صفقته وانه اشترى ممن يملك حق البيع وان يسكن الى ثقة تتولاه في ان لا يهاجمه شخص اخر من طبقة الغير فيدعي عليه ملكيته لما اشترى او ينازعه في حق من الحقوق المختلفة مما تنصب على المبيع او في عنصر من عناصر الملكية" (٦). لذا فان اشتراط الشكلية في نقل ملكية المركبات له أهميته النابعة من قيمة تلك الأموال اقتصادياً من جهة ومن المخاطر الناجمة عن استعمالها من جهة أخرى.

بناءً على ذلك فان معاملات نقل ملكية المركبة اذا جرت خارج الدائرة المختصة تقع باطله بطلاناً مطلقاً وفقاً لقانون المرور العراقي وقانون السير الأردني، والبطلان عند ذلك لا يعد تحكماً مطلقاً من القانون بل نتيجة منطقية، لذلك فان ما يجري عليه التعامل في معارض بيع السيارات تحت تسمية (عقد بيع سيارة) لا يعد عقد بيع سيارة نهائياً فهو غير منعقد اصلاً لانعدام ركن من اركان عقد بيع السيارة وهو التسجيل في دائرة المرور المختصة بل أكثر من ذلك لا يعد حتى وعدا ببيع السيارة اذ يلزم لانعقاد الوعد ببيع السيارة تسجيله في الدائرة المختصة (٧). واذا كانت محكمة التمييز قد قضت بان (الحكم المميز صحيح ذلك ان المدعي اشترى من المدعى عليه سيارة... بموجب عقد بيع تحريري خارج دائرة المرور على ان يدفع الناقل عن البيع تضمينات قدرها ٢٠% من الثمن الكلي وحيث ان المدعى عليه اقام الدعوى واسترد المبلغ المستلم من ثمن البيع فيكون قد نكل عن تنفيذ العقد المشار اليه ويلزم بالضمان المشروط في العقد وحيث ان المادة (١٣٩) من القانون المدني تنص "اذا كان العقد في شق منه باطلاً فهذا الشق وحده هو الذي يبطل اما الباقي من العقد فيظل صحيحاً" فعقد بيع السيارة باطل

عملا بأحكام المادة الخامسة من قانون المرور اما التعهد بنقل الملكية فهو عقد صحيح لايؤثر عليه بطلان البيع (٨)، فإنها تكون قد جانبت الصواب لأكثر من سبب نوردتها فيما يلي :

أولا : أمام صراحة نص المادة (٥/٥) من قانون المرور ببطلان التصرف اذا لم يستوف الشكل المحدد في القانون فانه لا ينعقد ولا ينتج أي اثر قانوني، فكيف تقر محكمة التمييز بالتصرف الذي تم خارج الدائرة المختصة وتعطيه صفة عقد بيع خارجي وترتب عليه آثار قانونية وكأنه عقد بيع مركبة صحيح، إذ عدت مطالبة المدعى عليه باسترداد المبلغ المستلم من ثمن البيع لبطلانه نكولا عن تنفيذ عقد بيع المركبة !

أكثر من ذلك ما اشار إليه قرار محكمة التمييز بعبارة (الضمان المشروط في العقد) وإلزام المدعى عليه به ، لا يخرج عن كونه شرطا جزائيا فهو تقدير لتعويض يستحق عند توافر شروط التعويض وهي تتلخص في ضرر يصيب الدائن بسبب عدم تنفيذ المدين لالتزامه او تاخره في التنفيذ لكن التساؤل الملح هنا هل المدعى عليه اخل بتنفيذ التزامه ؟ الإجابة هي أن الالتزام الأصلي لم ينعقد أصلا لعدم استيفائه الشكل المنصوص عليه في القانون ، فكيف نطالب المدعى عليه بالالتزام التبعي (الشرط الجزائي) (٩) ، اذا كان الالتزام الأصلي باطل !

ولا مجال لما استندت إليه محكمة التمييز في تعليلها لصحة الشرط الجزائي بتطبيقها لنظرية انتقاص العقد لاستقلالية كل منهما عن الآخر كما أن هذه النظرية غير ذات محل هنا ، فضلا عن أن العقد ما كان ليتم بغير الشق الذي وقع باطلا .

ثانيا : وإذا كنا نتفق مع محكمة التمييز فيما أقرته من بطلان عقد بيع السيارة عملا بإحكام المادة الخامسة من قانون المرور ، الا اننا لا نتفق معها فيما عدته تصرفا صحيحا بصفته تعهدا بنقل ملكية المركبة ، أمام صراحة النص القانوني في أن التصرف إذا لم يستوف الشكلية التي يوجبها القانون لا ينعقد ولا ينتج أي اثر، وفقا لأي قانون عدت محكمة التمييز التصرف بالمركبة اذا لم يستوف الشكلية المحددة في القانون تعهدا بنقل ملكية المركبة ، إذ لا يمكن أن يقاس ذلك على التعهد بنقل ملكية عقال مطلقا، فلا قياس مع مورد النص .

أكثر من ذلك استقر القضاء على إلزام المشتري بعقد باطل بدفع اجر المثل عن استعماله للسيارة اذا طالب المالك بذلك ، و يرى أستاذنا ادم النداوي أن يد المشتري بعقد باطل على السيارة يد ضمان وعليه ردها، وأي ضرر يلحق بها يوجب عليه الضمان وان لم يتعد (١٠) ، الا اننا نرى بان يده يد أمانة على السيارة لان السيارة انتقلت إليه بعقد وان لم يكن عقد بيع فهو عقد غير مسمى ووضع يده عليها برضاء مالكةا، الا اذا امتنع عن ردها لمالكها بعد مطالبته بذلك لبطلان العقد أو لاي سبب قانوني آخر فنتحول يده إلى يد ضمان، وذلك برأينا تستوجه مبادئ العدالة وللمحد من سلبيات مبدأ افتراض العلم بالقانون (١١) .

كما يذهب أستاذنا النداوي إلى تحميل المالك المسجلة السيارة باسمه وليس المالك بعقد باطل مسؤولية الحوادث التي تسببها السيارة و إذا كان هذا الرأي تستوجه ضرورات معينه تتعلق بسهولة تحديد الشخص المسئول عن الحادث بالرجوع بسهولة إلى السجلات الرسمية (١٢).

الا اننا نبدي تحفظا على ذلك لان المالك إذا دفع بان السيارة وقت وقوع الحادث لم تكن في حيازته واستطاع إثبات ذلك لاسيما وان المسؤولية عن الآلات الميكانيكية ومنها السيارات تقع على عاتق من له السيطرة الفعلية عليها وقت وقوع الحادث كما إن حوادث السيارات هي وقائع مادية يمكن أثباتها بكافة طرق الإثبات.

ثانيا : مفهوم الوكالة الخاصة بالمركبات وتكييفها القانوني :

أصبح شائعاً في السنوات الأخيرة التعامل ب"الوكالة الخاصة بالمركبات" بديلاً عن تسجيل المركبة باسم المالك الجديد في الدائرة المختصة وهي دائرة المرور ويرجع ذلك لأسباب عديدة تتعلق بأوضاع البلد بعد ٢٠٠٣ .

هذه الوكالة وفقاً لما ورد فيها (لغرض مراجعة مديرية المرور وكافة الدوائر التابعة لها وجميع الدوائر الرسمية وشبه الرسمية وذلك فيما يتعلق بانجاز المعاملة الخاصة بالمركبة المبينة مواصفاتها ادناه، وخولته حق قيادتها وبيعها لمن يشاء بالسعر الذي يراه مناسباً والتوقيع على عقد البيع وقبض الثمن صكاً أو نقداً وحق تقديم كافة الطلبات والمستمسكات بتوقيعه نيابة عني وحق توكيل الغير بكل أو بجزء مما وكل فيه لأجله وقعت) .

في الواقع ان اللجوء للوكالة الخاصة في هذا النوع من التعامل يثير تساؤلاً قانونياً دقيقاً يتعلق بالتكليف القانوني لمثل تلك الوكالات هل نحن فعلاً بصدد عقد وكالة خاصة أم أنها تخفي وعداً بالبيع أم عقد بيع نهائي للمركبة مفرغ بصيغة وكالة وان خلا القانون المدني العراقي من الصيغة الأخيرة هذا لا يعني اننا ننكر وجود عقود ذات طبيعة مختلطة كعقد البيع الايجاري (١٣)

ان الاجابة عن هذه التساؤلات تعني البحث في التكليف الصحيح لعقد الوكالة الخاصة بالمركبات فالتكليف اذا لم يترجم القصد المشترك للمتعاقدين يكون غير دقيق (Qualification Inexact)، وقبل ذلك الصياغة فصياغة العقد لها أهميتها لأنها هي التي تحدد نطاق العقد وما ينشأ عنه من حقوق والتزامات لذلك فان مراعاة أصول الصياغة السليمة وغير المعيبة ضروري لأنها لا تثير مشكلات محتملة سواء عند أبرام العقد أو تنفيذه أولاً، كما ان المشرع اضى على العقد قوة ملزمة تجعله سريعة المتعاقدين لا يجوز نقضه ولا تعديله الا باتفاقهما أو بنص في القانون لذلك على أطراف العقد توخي الدقة في صياغته من خلال صياغة تعبر فعلاً عن حقيقة ارادة اطرافه باستعمال الفاظ دقيقة وواضحة تعد ترجمة لارادة المتعاقدين وان تخلف شرط من ذلك فتح باب لمنازعات محتملة خصوصاً وان مشكلات تنفيذ العقود في الغالب لا تنشأ فقط عن ارادة أطراف العقد الإخلال بالالتزام وإنما أيضاً لعيوب في صياغة العقد (١٤) ، وقد يرجع ذلك الى المتعاقدين (١٥) ، او المشرع، والذي يهنا هنا الصياغة غير الدقيقة التي تصدر عن المشرع، فالمشرع نفسه قد لا يعطي وصفاً دقيقاً لعقد من العقود عن خطأ او عن قصد (١٦) ، كما في الوكالة الخاصة بالمركبات .

اننا نبدي تحفظاً على تشريع (الوكالة الخاصة بالمركبات) بديلاً عن نقل ملكية المركبة باحد التصرفات الناقلة للملكية لان الوكالة كما هو ثابت علمياً وكما عرفها القانون المدني العراقي بانها عقد يقيم به شخص غيره مقام نفسه في تصرف جائز معلوم (١٧) ، بمقتضاه يلتزم الوكيل بالقيام بعمل قانوني لحساب الموكل فهي نيابة اتفاقية لاكثر ومن صورها الوكالة الخاصة وهي التي تحدد بعمل او اعمال معينة ، و الوكالة الخاصة تجعل للوكيل صفة في مباشرة الامور المحددة في الوكالة والاصل عدم التوسع في تفسير الوكالة الخاصة ووجوب التزام الوكيل في تصرفاته الحدود المرسومة في عقد الوكالة (١٨) ، كما ان الاصل في الوكالة صدوراً لصالح الموكل، والموكل هو الطرف الاوّل في عقد الوكالة والذي تصدر منه ارادة التوكيل ويشترط فيه ان يكون مالكا للتصرف الذي يريد التوكيل فيه ، اما الطرف الاخر في العقد فهو الوكيل وهو من ينوب عن الموكل بالقيام بالتصرفات المنوط به القيام بها من قبل الموكل استناداً لعقد الوكالة، فاذا كانت هذه المبادئ الاساسية للوكالة ، فاين الوكالة الخاصة بالمركبات من هذه المبادئ التي تحكم عقد الوكالة عامة كانت ام خاصة ؟ ابتداءً "الوكالة الخاصة بالمركبات لا تصدر لصالح الموكل (مالك المركبة) بل لصالح الطرف الاخر فيها خلافاً للاصل العام في الوكالة ، كما اننا لا نجد ان الطرف الاخر في الوكالة الخاصة بالمركبات وكيلاً بل اعطي طبقاً لما ورد فيها تسمية (الحائز) ، وللحائز طبقاً لما ورد فيها ولمعطيات الواقع استعمال المركبة واستغلالها والتصرف بها مادياً وقانونياً بل تؤلّ اليه كافة الحقوق الناشئة عن تصرفه بها ، خلافاً للاصل العام في عقد الوكالة

فالوكيل ليس الا نائبا عن الاصيل في الامور المحددة حصرا في عقد الوكالة، بل يسال الوكيل مدنيا اذا تجاوز حدود السلطة الممنوحة له او استخدم اموال الموكل خارج حدود الوكالة كما ان الاصل في الوكالة المأجورة التزام الموكل بدفع اجر للوكيل لكننا نجد العكس في الوكالة الخاصة بالمركبات اذ يلتزم الطرف الاخر في الوكالة بدفع مقابل يتناسب وقيمة المركبة الى الموكل (مالك المركبة) ، هذا المقابل يقترب كثيرا من مفهوم الثمن في عقد البيع ان لم يكن هو الثمن عينه ، كما تتضح العناصر الاساسية لعقد البيع وهي اتجاه ارادة البائع لنقل ملكية شيء او حقا ماليا الى المشتري مقابل ثمن نقدي يلتزم الاخير بدفعه ، وبديهي البون شاسع بين البيع والوكالة ، فالأول عقد ناقل للملكية بينما الثاني وسيلة من وسائل النيابة في التعاقد .

ولعل الحرص على حماية حق الملكية في ظل ظروف استثنائية مايرر اعتماد الجهات المختصة وأقرارها لنظام الوكالة الخاصة بالمركبات بديلا عن نظام تسجيل المركبة باسم المالك الجديد ، الا ان هذا لايعني ان نتغافل عن حقيقة مهمة وجوهرية وهي ان انتقال الملكية بين الاشخاص سواء بالبيع ام بغيره مسألة امر واقع لا تنقطع لانها تلبي حاجات انسانية غير متناهية ، ويبقى عقد البيع يشكل الوسيلة الاساسية للتبادل في النظام الاقتصادي النقدي المعاصر بل هو اكثر العقود استعمالا واكثرها تنوعا (١٩) ، ومسألة التنوع هذه قد نستند اليها في اعطاء تكييف قانوني سليم للوكالة الخاصة بالمركبات هل نحن بصدد عقد بيع مفرغ بصيغة وكالة، الاجابة عن هذا الافتراض تتم في ضوء حقيقتين :

الاولى :لما كان الاصل في التصرفات الاباحة فان للمتعاقدين الحرية في التعبير عن ارادتهما وفقا لما يحقق مصالحهم ، ما لم يكن الاتفاق مخالفا للنظام العام او الاداب العامة او لم يستوف الشكلية التي يوجبها القانون فيه (٢٠) ، وبما ان الوكالة الخاصة بالمركبات يتم تسجيلها في الدائرة المختصة لذا لايجاز معه ان يتم افراغ عقد البيع في صيغة وكالة خاصة لاننا لو فسرنا ارادة طرفي عقد الوكالة الخاصة بالمركبات لوجدنا انها تنججه بما لايدع مجالاً للشك الى ابرام عقد بيع لاوكالة ، فاحكام الوكالة لا تتفق وارادة المتعاقدين وكذلك الحقوق والالتزامات الناشئة عن العقد ، اذ يقوم الموكل (مالك المركبة) اصدار وكالة خاصة لصالح الحائز (المشتري) على ان يقوم الاخير بدفع ثمن المركبة وبمجرد اتمام هذا الاجراء يلتزم الموكل (مالك المركبة) بتسليم المركبة الى الحائز ، كما يصبح للحائز الحق بالتصرف بالمركبة ماديا وكذلك قانونيا وبواسطة وكالة خاصة بالمركبات ايضا .

الثانية : ان العبرة في تكييف التصرفات هي بالمقاصد والمعاني لا الالفاظ والمباني ، ولما كانت الوكالة الخاصة بالمركبات تخول الوكيل حق الاستعمال والاستغلال والتصرف بالمركبة فانه يكون قد افسح المجال بما لايدع مجالاً للشك لتحقيق معنى البيع دون التقيد بالتسمية التي تم بموجبها التصرف على نحو يتحقق فيه مقصود الطرفين وهو ابرام عقد بيع ، لاسيما وان الوكالة الخاصة بالمركبات تسجل في الدائرة المختصة ، وبما ان لقاضي الموضوع سلطة في بيان مدلول الاتفاقات والنقضي عن النية الحقيقية لا طرفها بوصف ان ذلك من قبيل فهم الواقع في الدعوى ودون رقابة عليه من محكمة التمييز متى اقام حكمه على اسباب تسوغه وان لم ياخذ بظاهر النص .

ثالثا : الوكالة الخاصة بالمركبات حل أم مشكلة ؟

أذا كانت الوكالة الخاصة بالمركبات تمثل حل او تنظيم استثنائي لطرف استثنائي فهل حققت فعلا الغاية او المصلحة (٢١) التي من اجلها اقر العمل بها ام العكس فموضوع الوكالة الخاصة بالمركبات يتصل وتداعياته بحق الملكية وحماية هذا الحق تلك الحماية والتنظيم اللتان تعكسان مدى التطور الاقتصادي والاجتماعي والحضاري للمجتمع لاسيما وان التشريعات المقارنة قد حفظت لهذا الحق مضمونه

المتجانس القائم على أساس العلاقة الثنائية بين المالك والشيء موضوع الملكية بصورة مطلقة ودائمة ومائعة للغير من القيام بتصرفات على نحو لايرضاه المالك ؟
ابتداءً "وتحت عنوان الوكالة الخاصة بالمركبات نجد إن احد أطراف هذه الوكالة المالك المسجلة المركبة باسمه في دائرة المرور بصفته موكلا ،إما الطرف الثاني يفترض وفقا للسياق القانوني السليم أن يكون وكيلاً الا اننا نفاجئ بان الطرف الأخر في الوكالة ووفقا لما ورد فيها "حائز"، وهذا تناقض لان الحيازة حالة واقعية تستند الى واقعة الحيازة في ذاتها وهي واقعة مادية (٢٢) ،بينما حق الطرف الثاني في الوكالة الخاصة بالمركبات مصدره عقد الوكالة ،والعقد تصرف قانوني ،صحيح من كان حائزاً للحق اعتبر صاحبه حتى يقوم الدليل على العكس طبقاً لقاعدة الحيازة في المنقول سند الملكية ، إلا أن هذا لا ينطبق على المركبات فهي ليست من الأموال التي يمكن تملكها بالحيازة وان كانت اموالاً منقولة ،لأنها تخضع لنظام تسجيل يقوم على أساس الشكلية .

المشكلة الأخرى لا تتعلق بالناحية النظرية وإنما نعيشها على ارض الواقع فعدد الوكالات غير المحدود التي للمالك المسجلة المركبة باسمه إصدارها وكذلك الحائز (٢٣) ،امام حقيقة مهمة وهي وكثرة التصرف بالسيارات وغالبا ما يتم ذلك في فترات قصيرة ومتقاربة بالنسبة للمركبة الواحدة ،الامر الذي يعني اصدار وكالات اكثر فالمالك وكذلك الحائز الحق في اصدار عدد غير محدود من الوكالات هذا مع بقاء المركبة مسجلة باسم المالك القديم ألا يشكل ذلك هدر للغاية التي من اجلها اقر العمل بنظام تسجيل المركبات لاسيما في هذا الظرف ،فضلا عن إن بقاء المركبة مسجلة باسم المالك رغم ما صدر بصدها من وكالات خاصة قد يثير مشاكل عند الرجوع للعمل بنظام تسجيل المركبات فاحتمالات سفر المالك أو وفاته وحتى فقده قائمة وقبل ذلك كله الا يشكل اعطاء صلاحية اصدار وكالة خاصة بالمركبة لاكثر من شخص (المالك كذلك الحائز ايا كان تسلسله) هدر للغاية التي من اجلها اقر العمل بنظام تسجيل المركبات فهي تجعل المراكز القانونية متداخلة وغير واضحة الى درجة ان يصبح من الصعب تحديد من المسؤول عن الحوادث او الجرائم التي ترتكب بالمركبة كذلك الغرامات والضرائب لاسيما وانه في مديرية مرور كركوك لا يسجل اسم الحائز في سنوية السيارة الأمر الذي يزيد الوضع القائم تعقيدا !
قبل ذلك كله أمام خصوصية مفهوم الوكالة الخاصة بالمركبات أولا ،وما يترتب عليها من آثار ثانيا (٢٤) ، إلا يعد او الا يفسر إصدار المالك وكالة خاصة بالمركبة نقلا لملكيتها يغل يده عن التصرف بها حتى ولو عن طريق وكالة خاصة بالمركبات أيضا ،فإذا ما تصرف بها ثانية عد ذلك تصرفا في ملك الغير !

وإذا كان من الصعب التسليم بالاستنتاج الأخير،فان العمل بالوكالة الخاصة بالمركبات يؤدي إلى الفوضى والإرباك كحد أدنى .

من تلك المشاكل ايضا والتي تنشأ عن تعليق العمل بنظام تسجيل المركبات فيما يتعلق بالسيارات التي يتم استيرادها اذ يصار الى تسجيلها باسم التاجر الذي قام باستيرادها بصفته المالك لها مهما بلغ عددها وهو بديهي يقوم ببيعها بواسطة وكالة خاصة بالمركبات ،التساؤل اذا ماتم العودة للعمل بنظام تسجيل المركبات من سيلتزم بدفع الرسوم عن هذه المركبات هل التاجر بصفته المالك ام الحائز ،وإذا كان الحائز ايا من الحائزين اذا كان قد تم تداول المركبة لأكثر من حائز؟
أخيرا مضى اربع سنوات على العمل بنظام الوكالة الخاصة بالمركبات والازدحام على اوجه امام مديريات المرور ،فكيف سيكون الحال عند العودة للعمل بنظام تسجيل المركبات ؟

الخاتمة :

إذا كانت مهمة المشرع البحث عن حلول مختارة ومعالجات قانونية للعلاقات الاجتماعية واهم الوقائع المتصورة في ضوء المعطيات الاقتصادية والاجتماعية والسياسية للظروف المحيطة به وغالبا ما تسبق

هذه العملية استقرت للمعالجات القانونية للعلاقات المشابهة وتصورات للتداعيات المحتمل وقوعها، إلا ان الوكالة الخاصة بالمركبات بوصفها تنظيمًا قانونيًا تفتقر لذلك .
ولعل ما يبرر ذلك ان النصوص التشريعية قد تعجز عن تأمين متطلبات التغييرات السريعة ومنها الحروب لاسيما ما اصاب الدولة ومؤسساتها وقوانينها من وهن في الحرب الاخيرة ،حيث شرع العمل بالوكالة الخاصة بالمركبات بوصفها بديلا عن نظام تسجيل المركبات الذي كان معمولا به قبل ٢٠٠٣ في محاولة لحماية حق الملكية وهي عبارة عن عقد ينظم العلاقة بين البائع المركبة والمشتري وهي تعطي لمشتري السيارة صفة حائز للسيارة بدلا من مالك لها حيث تبقى السيارة مسجلة باسم المالك الأصلي -ونقصد به هنا الشخص المسجل للسيارة باسمه في دائرة المرور قبل ٢٠٠٣/٤/٩ او بعد ذلك بالنسبة للسيارات التي تم استيرادها حديثا - مهما صدر بصدها من وكالات خاصة . ورغم اهمية الوكالة الخاصة بالمركبات كونها تتصل وتداعيتها بحق الملكية وحماية هذا الحق تلك الحماية والتنظيم اللتان تعكسان مدى الرقي للمجتمع ،الا ان هذا النظام البديل جاء قاصرا ولا يحقق الحماية سواء للمالك القديم المسجل للسيارة باسمه في دائرة المرور ام المالك الجديد والذي يأخذ صفة حائز للمركبة بموجب الوكالة الخاصة بالمركبة تلك الوكالة التي تنظم علاقته بالمالك القديم للسيارة ، كما ان فيها الكثير من جوانب القصور التشريعي، فبقاء السيارة مسجلة باسم المالك القديم رغم تداولها وانتقالها بين الكثير من الأشخاص بواسطة وكالة خاصة يثير الكثير من المشاكل وي طرح تساؤل مهم وهو لماذا لا يصار الى العودة للعمل بنظام تسجيل المركبات كونه يحقق الحماية لحقوق الكافة من بائع ومشتري للسيارة وحتى الغير من جهة ، وأسوة بما تم عليه العمل في نقل ملكية العقارات حيث تم العودة للعمل بنظام التسجيل العقاري بعد فترة قصيرة من تعليق العمل به اذ لا يوجد بديل مطلقا أفضل منه لحماية حق الملكية، والحال نفسه في قانون المرور ،لذا نوصي بإيقاف العمل بنظام الوكالة الخاصة بالمركبات بأسرع ما يمكن ووضع جدول يتناسب وإمكانيات كل مديرية من مديريات المرور لتسجيل السيارات بأسماء مالكيها الجدد

الهوامش :

- ١-حسن علي الذنون :شرح القانون المدني العراقي -العقود المسماة -عقد البيع -مطبعة الرابطة بغداد- ١٩٥٣-ص١٢١ ،سليمان مرقس :عقد البيع في التقنين المدني الجديد -مطبعة نهضة مصر - القاهرة - ١٩٥٥ - ص٢٠٣.
- ٢- استنادا للمادة (٤ / أ -١) من قانون السير الاردني رقم ١٤ لسنة ١٩٨٤
- ٣ - قانون المرور المصري ذي الرقم ٦٦ لسنة ١٩٧٣ والمعدل بالقانون رقم ١٥٥ لسنة ١٩٩٩ للمزيد عن هذا القانون انظر عبد الحميد الشواربي :التجريم والعقاب في قانون المرور - منشأة المعارف - الاسكندرية - ٢٠٠٠ .
- ٤-جميل الشرقاوي:بطلان التصرف القانوني في القانون المدني المصري -دار النهضة العربية - ١٩٩٩-ص٢٩٤.
- ٥-حمدي محمد اسماعيل :القيود الواردة على مبدأ سلطان الارادة في العقود المدنية -دار الفكر الجامعي -الاسكندرية -٢٠٠٦-ص٥٧.
- ٦-عبد السلام ذهني :في الغش والتواطؤ التدليسي والتسجيل في نقد النقض (شيء من التدليس بالقانون والاعتساف بالحق) -مكتبة النهضة المصرية -القاهرة -١٩٥٦-ص١٥.
- ٧- علي هادي العبيدي : شرح احكام عقدي البيع والايجار -المركز القومي للنشر -الاردن -١٩٩٩ - ص٩٦-٩٩ .

- ٨-قرار محكمة تمييز العراق رقم ٢٧٩/ مدنية اولى /٨٩بتاريخ ١٣/١٢/١٩٨٩، ابراهيم المشاهدي:
المختار من قضاء محكمة التمييز -ج٣-ص٢٣
- ٩-بوصف أن الأخير لا ينشأ لذاته ولا يستقل بنفسه فهو ينشأ بمناسبة الاتفاق على التزام آخر لحمل
المدين على تنفيذ ذلك الالتزام للمزيد عن الطبيعة التبعية للشرط الجزائي انظر : خالص نافع أمين
الشرط الجزائي في التشريع والقضاء العراقي -مجلة القانون المقارن -ع٢٦-١٩٩٩-ص٧٦، عز الدين
ألديناصورى وعبد الحميد الشواربي :المسئولية المدنية في ضوء القضاء والفقہ -القاهرة الحديثة
للطباعة -١٩٩٨-ص١٠٣، طلبة وهبة خطاب :أحكام الالتزام بين الشريعة والقانون - ط١- دار الفكر
العربي - القاهرة -١٩٧٧- ص٥٤
- ١٠-ادم وهيب النداوي :شرح قانون البيئات والإجراء -دار الثقافة -عمان -١٩٩٨-ص٨٥
- ١١- رمضان ابو السعود وهمام محمد محمود:المبادئ الأساسية في القانون -دار المطبوعات الجامعية
-الإسكندرية-١٩٨٩-ص١٢٣، حسن كيره :المدخل الى القانون -منشأة المعارف -الإسكندرية -١٩٧١-
ص٣١٧، رياض القيسي :علم اصول القانون بيت الحكمة -بغداد-٢٠٠٢- ص٢٩٠ .
- ١٢-يقصد بمالك المركبة الشخص المسجلة المركبة باسمه في دائرة المرور المختصة ،ادم النداوي :
المصدر أعلاه -ص٨٥ ، محمد يوسف الزعبي : شرح عقد البيع في القانون المدني الأردني -
١٣- اذ يعد نموذجاً للعقد المختلط فهو يشمل على سبيل التعاقب الانتفاع بالمأجور ونقل ملكيته ايضا
لذلك عده المشرع المصري عقد بيع في المادة (٤/٤٣٠) من القانون المدني .
- ١٤- احمد سعيد الزقرد :نحو نظرية عامة لصياغة العقود -دراسة في مدى القوة الملزمة لمستندات
التعاقد -مجلة الحقوق الكويتية -ع٣-ص٢٥-١٧٧
- ١٥- فغالبا ما يتعمد الاطراف اعطاء وصف غير دقيق لعقدهم بقصد التحايل على القانون للافلات من
قواعده الامرة فيكون التكليف تدليسيا ، للمزيد انظر نبيل ابراهيم سعد :العقود المسماة -عقد البيع -ط٢
-دار الجامعة الجديدة -الإسكندرية -٢٠٠٤- ص١٦٨ .
- ١٦- في فرنسا مثلا اعتبر المشرع اتفاق المساعدة الزراعية المتبادلة من عقود التبرع ، رغم وجود
التزامات متبادلة وانعدام نية التبرع ، كما تعمد إعطاء عقد بيع العقار تحت التشييد صفة عقد البيع رغم
انه يجمع بين عقدي البيع والمقاوله للمزيد انظر نبيل ابراهيم سعد المصدر اعلاه -ص١٩-٢٠ .
- ١٧- المادة () من القانون المدني العراقي .
- ١٨- ابراهيم سيد احمد :عقد الوكالة -فقها وقضاء -المكتب الجامعي الحديث -الإسكندرية -٢٠٠٣-
ص٢٥-٢٧ ، كذلك انظر محمد رضا عبد الجبار :الوكالة في الشريعة والقانون -مطبعة العاني -بغداد-
١٩٧٥-ص٥٤
- ١٩- لايد من التنويه هنا بان مسألة التنوع جعلت من كثير من العقود التقليدية الكبرى وسائل قانونية
محايدة، منها البيع وقد يعود ذلك في المقام الاول الى ادخال اوصاف او قيود على التزامات المتعاقدين او
اضافة شروط شروط تعاقدية كشرط الاحتفاظ بالملكية او شرط الاسترداد او شرط المنع من التصرف
،نبيل ابراهيم سعد :مصدر سابق -ص١٦٨
- ٢٠- عبد المجيد الحكيم وعبد الباقي البكري ومحمد طه البشير :القانون المدني - مصادر واحكام
الالتزام _ وزارة التعليم العالي العراقية - بغداد -١٩٨٠- ص
- ٢١- لان المصلحة هي اساس التشريع فهي التي يدور حولها القانون في جميع الشرائع لتحقيق العدالة
والسعادة للانسانية ، مجيد حميد العنكي : اثر المصلحة في التشريعات -الكتاب الاول -في التشريع
الاسلامي -جامعة النهريين -بغداد -٢٠٠١
- ٢٢- فالحياسة هي سلطة أو سيطرة تمتد إلى الشيء في كل منافعه أو مظاهره او تقتصر على بعضها
وذلك بغية اكتساب حق من حقوق الملكية عليه ، محمد سليمان الاحمد:الفرق بين الحياسة والضمان في

كسب الملكية - ط ١ - دار الثقافة للنشر والتوزيع - عمان - ٢٠٠١ - ص ٢٦-٣٤ . مصطفى محمد الجمال : نظام الملكية - منشأة المعارف - الإسكندرية - ١٩٨٧ - ص ١٢٥ .
٢٣ - والحائز هنا قد يكون الحائز الأول أو الثاني أو
٢٤ - انظر المبحث الثاني من البحث تعريف الوكالة الخاصة بالمركبات وتكييفها القانوني ص

المصادر

- ١- شرح القانون المدني العراقي ، حسن علي الذنون : -العقود المسماة -عقد البيع -مطبعة الرابطة بغداد-١٩٥٣-ص١٢١ ، سليمان مرقس :عقد البيع في التقنين المدني الجديد -مطبعة نهضة مصر - القاهرة - ١٩٥٥ .
- ٢ - التجريم والعقاب في قانون المرور، عبد الحميد الشواربي : قانون المرور المصري ذي الرقم ٦٦ لسنة ١٩٧٣ والمعدل بالقانون رقم ١٥٥ لسنة ١٩٩٩ للمزيد عن هذا القانون انظر - منشأة المعارف - الاسكندرية - ٢٠٠٠ .
- ٤- بطلان التصرف القانوني في القانون المدني المصري - جميل الشرفاوي: دار النهضة العربية - ١٩٩٩ .
- ٣- القيود الواردة على مبدأ سلطان الإرادة في العقود المدنية - حمدي محمد اسماعيل : دار الفكر الجامعي - الاسكندرية - ٢٠٠٦ .
- ٤- في الغش والتواطؤ والتدليس والتسجيل في نقد النقص (شيء من التدليس بالقانون والاعتساف بالحق) ، عبد السلام ذهني : ط٢-مكتبة النهضة المصرية -القاهرة -١٩٥٦ .
- ٥- شرح احكام عقدي البيع والايجار- علي هادي العبيدي : المركز القومي للنشر-الاردن -١٩٩٩ .
- ٦- أحكام الالتزام بين الشريعة والقانون ، طلبة وهبة خطاب : - ط١- دار الفكر العربي - القاهرة - ١٩٧٧ .
- ٧- شرح قانون البيئات والإجراء - ادم وهيب النداوي : دار الثقافة - عمان - ١٩٩٨ .
- ٨- المبادئ الأساسية في القانون - رمضان ابو السعود وهمام محمد محمود: دار المطبوعات الجامعية - الإسكندرية- ١٩٨٩ .
- ٩- المدخل الى القانون - حسن كيره : منشأة المعارف - الاسكندرية - ١٩٧١ .
- ١٠- علم اصول القانون، رياض القيسي :بيت الحكمة -بغداد- ٢٠٠٢ .
- ١١- نحو نظرية عامة لصياغة العقود - احمد سعيد الزقرد : دراسة في مدى القوة الملزمة لمستندات التعاقد -مجلة الحقوق الكويتية - ٣٤-٢٥ .
- ١٢- العقود المسماة، نبيل ابراهيم سعد : -عقد البيع - ط٢ - دار الجامعة الجديدة - الاسكندرية - ٢٠٠٤ .
- ١٣- عقد الوكالة -فقها وقضاء"- ابراهيم سيد احمد :المكتب الجامعي الحديث -الإسكندرية -٢٠٠٣ .
- ١٤- القانون المدني - مصادر واحكام الالتزام _ عبد المجيد الحكيم وعبد الباقي البكري ومحمد طه البشير : وزارة التعليم العالي العراقية - بغداد - ١٩٨٠ .
- ١٥- اثر المصلحة في التشريعات -الكتاب الاول -في التشريع الاسلامي - مجيد حميد العنبيكي : جامعة النهريين -بغداد - ٢٠٠١ .
- ١٦- الفرق بين الحيابة والضمان في كسب الملكية - محمد سليمان الاحمد: ط ١ - دار الثقافة للنشر والتوزيع - عمان - ٢٠٠١ .
- ١٧- نظام الملكية - مصطفى محمد الجمال : منشأة المعارف -الإسكندرية -١٩٨٧ .

نادرا	حيانا

Nehaya Mattar AlUbaidi
Instructor
University of Kirkuk
College of Law

Abstract

An opinion in Special Agency of vehicle

This study is an attempt to analysis a Special Agency of vehicle , this legal system which start to work by it after April 2003 , instead of the system of registration of vehicles .

A special Agency of Vehicle means is a contract ruling the relation between the Seller of the car and the buyer of it , and this contract must register in Al – mroor office .

The must important question is A special Agency of Vehicle is realy Agency contract or just sell contract comes in a form of Agency and we don't know what is the cause of that !! , and does this legal system really achieve the ideal protect to the right of property in the vehicle !!

Finally we strongly recommended to return to re active the system of registration of vehicle because the objections of a special Agency of vehicle .