

حقوق وضمائن وكيل السفينة (دراسة مقارنة)

أ.م.د. ماهر محسن عبود²
كلية القانون / جامعة بابل

الباحث سجاد مجيد عبد علي ناهي¹
كلية القانون / جامعة بابل

تاريخ النشر: 2026/6/11

تاريخ قبول النشر: 2026/1/4

تاريخ استلام البحث: 2025/11/13

المستخلص: أقرت بعض القوانين والتشريعات البحرية حقوقاً وضمائن لوكيل السفينة ، لاستيفاء حقه عند أمتناع موكله عن الوفاء بها ، وقد تجسدت في عدة جوانب قانونية وتجارية ، تهدف الى تنظيم العلاقة بينه وبين الأطراف البحرية الأخرى ، لحمايته من المخاطر المالية والقانونية والمحافظة على دوره كوكيل محترف في تنفيذ أعمال وكالة السفينة ، إذ من خلال هذه الحقوق والضمانات يمارس وكيل السفينة نشاطه بكفاءة ومهنية عالية .

الكلمات المفتاحية: وكيل السفينة، النقل البحري، حقوق وكيل السفينة، ضمانات وكيل السفينة.

Rights and Guarantees of the Ship Agent (A Comparative Study)

Sajad Majeed Abd Ali Nahi¹
University of Babylon/ College of Law

Asst. prof. Dr. Maher Mohsin Aboud²
University of Babylon/ College of Law

Abstract :Some maritime laws and legislations have recognized specific rights and guarantees for the ship agent to secure the recovery of his dues when his principal fails to fulfill them. These rights are embodied in several legal and commercial aspects aimed at regulating the relationship between the agent and other maritime parties, protecting him from financial and legal risks, and preserving his role as a professional representative in carrying out the ship agency's duties. Through these rights and guarantees, the ship agent is able to perform his activities with high efficiency and professionalism.

Keywords: Ship Agent, Maritime Transport, Rights of the Ship Agent, Guarantees of the Ship Agent.

المقدمة

أن تناول حقوق و ضمانات وكيل السفينة في عقد العمل البحري يقتضي وجود إطار قانوني واضح يكفل له مزاولته نشاطه في ظروف أمنه ومستقرة ، ويبين في الوقت نفسه حدوده ومسؤولياته ، ولهذا يتطلب البحث موضوع الدراسة بيان أهميته والإشكالية التي تعتريه ، فضلاً عن تحديد منهجية البحث والخطة التي سنعتمدها وكالاتي :

أولاً: أهمية البحث

نتيجة للتطور الحاصل في قطاع النقل البحري ، أصبح وكيل السفينة يؤدي دوراً لا غنى عنه في سلسلة النقل البحري ، وذلك لتعدد مهامه ووظائفه الى حد تداخلها مع صفات أشخاص الملاحة البحرية الآخرين ، وتبرز أهمية دراسة هذا البحث في معرفة حقوق و ضمانات وكيل السفينة بمقتضى عقد الوكالة المبرم بينه وبين مجهزة السفينة أو الناقل البحري ، والتعرف على الأحكام القانونية التي خصصها له المشرع العراقي والتشريعات المقارنة من خلال الرجوع الى القوانين البحرية لهذه التشريعات وبعض التعليمات واللوائح ذات الصلة بالموضوع محل الدراسة .

ثانياً: مشكلة البحث

تتمركز إشكالية البحث الرئيسية حول التساؤل الآتي (ما مدى كفاية التنظيم القانوني الوارد في التشريعات البحرية المقارنة في تحديد حقوق و ضمانات وكيل السفينة عند ممارسة نشاطه ، بما يكفل تحقيق نوع من التوازن بين مصالح وكيل السفينة ومصالح المجهز أو الناقل من جهة ، ومصالح الغير الذي يتعامل معه من جهة أخرى) .

ثالثاً: منهجية البحث

سنعتمد في دراسة هذا البحث على المنهج التحليلي المقارن ، والذي يعتمد على دراسة النصوص القانونية وتحليلها ، من أجل الوصول الى النتائج العلمية ، ومحاولة الوقوف على مواطن القوة والضعف في النصوص القانونية المتعلقة بموضوع الدراسة ، لإيجاد الحلول التشريعية الملائمة مع التطور الحاصل في النقل البحري ، إذ سنتناول في التشريع العراقي قانون الوكالات البحرية رقم (56) لسنة 1985 المعدل ، وبعض التشريعات الأخرى التي ورد فيها الإشارة الى وكيل السفينة كتعليمات الموانئ والمرافئ رقم (1) لسنة 1998 ، وكذلك بعض القوانين العراقية الأخرى ذات العلاقة بموضوع الدراسة ، ومقارنتها مع قانون التجارة البحرية المصري رقم (8) لسنة 1990 ، وقانون التجارة

البحرية الأردني رقم (12) لسنة 1972 ، والقانون البحري الإماراتي رقم (43) لسنة 2023 ، والقانون البحري العماني رقم (19) لسنة 2023 ، وقانون النقل الفرنسي لسنة 2010 ، وما يرتبط بهذه التشريعات من التعليمات و اللوائح المنظمة لأعمال وكالة السفينة .

رابعاً: خطة البحث

سنتناول البحث محل الدراسة من خلال توزيع الخطة على مبحثين ، حيث سيكون المبحث الأول لدراسة (حقوق وكيل السفينة) ، والذي يكون على مطلبين ، سنتناول في المطلب الأول (حق وكيل السفينة في تقاضي الأجرة) ، أما المطلب الثاني فنخصصه لدراسة (حق وكيل السفينة في استرداد المصروفات) ، وسنتطرق في المبحث الثاني الى (ضمانات وكيل السفينة) ، إذ سنتولى تقسيمه على ثلاثة مطالب ، سيكون المطلب الأول لدراسة (حق وكيل السفينة في حبس البضائع) ، وسنبين في المطلب الثاني (حق الوكيل في الحجز على السفينة) ، أما المطلب الثالث فنخصصه لبيان (حق الوكيل في الامتياز البحري) .

المبحث الأول

حقوق وكيل السفينة

هناك حقوق لوكيل السفينة وهي تقابل الالتزامات التي تقع عليه ، وتثبت هذه الحقوق لوكيل السفينة بمقتضى القانون وعقد وكالة السفينة ، وتظهر من خلال الالتزامات التي يربتها عقد الوكالة على عاتق الموكل ، ومن هذه الحقوق حق الوكيل في استيفاء الأجرة من الموكل نظير الأعمال والخدمات التي يؤديها الوكيل لحسابه ، كما له الحق في استرداد جميع المصروفات التي أنفقتها لتنفيذ عقد الوكالة [1: ص 69] .

لذلك يستلزم الأمر دراسة هذه الحقوق ، وبيان موقف التشريع العراقي والتشريعات المقارنة منها ، وعليه سنقسم هذا المبحث على مطلبين ، سنبحث في المطلب الأول حق وكيل السفينة في تقاضي الأجرة ، أما المطلب الثاني فنخصصه لحق وكيل السفينة في استرداد المصروفات وكالاتي :

المطلب الأول

الحق في الحصول على الأجرة

نظراً لكون عقد وكالة السفينة يعد أحد صور الوكالة التجارية ، والتي يفترض فيها استحقاق الأجر ، مالم يرد اتفاق صريح ينص على خلاف ذلك ، وعليه فإن المجهز أو الناقل يكون ملزماً بدفع الأجرة المستحقة لوكيل السفينة مقابل الخدمات التي يؤديها في نطاق عقد الوكالة [2: المادة 1/940] .

وتعرف الأجرة بأنها (هي المبلغ النقدي الذي يلتزم المرسل أو الناقل بدفعها لوكيل السفينة بحسب مقتضى الحال ، مقابل قيامه بالأعمال الموكلة إليه بموجب عقد الوكالة) [3: ص 113] .

ويستحق وكيل السفينة الأجرة عند تنفيذ التزاماته الواردة في عقد الوكالة تنفيذاً فعلياً وفقاً لما تم الاتفاق عليه في العقد ، وبذلك فإن استحقاق الأجرة للوكيل في عقد وكالة السفينة يختلف عن استحقاق العمولة في عقد الوكالة بالعمولة ، إذ أن الوكيل بالعمولة يعد منفذاً لالتزاماته بمجرد إبرام الصفقة لمصلحة موكله دون أن يكون ملزماً بتنفيذ الصفقة ذاتها مالم يوجد اتفاق يقضي بذلك ، كما أن الأجرة المستحقة لوكيل السفينة تكون في الغالب مبلغاً نقدياً محددًا مقابل تنفيذ التزاماته في عقد الوكالة ، في حين أن المقابل في الوكالة بالعمولة يكون عادةً نسبة معينة من قيمة الصفقة تسمى عمولة [4: ص 238] .

أما بشأن كيفية دفع هذه الأجرة ، فالأصل أن الاتفاق بين المتعاقدين هو الذي يحدد ذلك ، إذ أن القانون لم يعرض لتحديده ، وكذلك مقدار هذه الأجرة وزمان ومكان الوفاء بها ، وفي حالة عدم الاتفاق عليها في العقد فيرجع الطرفين الى العرف السائد في الميناء الذي تمت فيه مباشرة أعمال الوكالة وتنفيذها ، فإن لم يكن هناك عرف تولى القضاء تحديده [5: ص 317] .

وقد أشار المشرع العراقي الى حق الوكيل في الأجرة في المادة (2) من قانون الوكالات البحرية رقم (56) لسنة 1985 ، والتي نصت على أن (تتقاضى المنشأة الأجور المتعارف عليها دولياً بموجب جدول خاص تصدره) . ويتضح من خلال هذا النص بأن الأجور التي تحصل عليها وكالات السفن ليست عشوائية أو تخضع للتقدير

الفردى لكل وكالة ، بل يتم تحديدها من قبل المنشأة العامة للوكالات البحرية العراقية ، وفقاً لمعايير دولية معترف بها ، وذلك بموجب جدول تصدره المنشأة بحسب النظام القانوني للدولة .

ونصت المادة (3) من القانون نفسه على أنه (لا يجوز للمنشأة قبول أجور أقل من الأجر المبينة في الجدول ، إلا بموافقة مجلس إدارة المؤسسة العامة للنقل المائي العراقية ومصادقة وزير النقل والمواصلات) . إذ قيدت هذه المادة وكالات السفن ، وذلك بمنعها من تقديم خدماتها بأجور أقل من الحد الأدنى المحدد في الجدول الرسمي المعتمد ، لغرض الحفاظ على استقرار العمل البحري ، إلا أن هناك استثناء على هذا القيد ، إذ يسمح لوكالة السفينة بقبول أجور أقل من الحد المعين ، بشرط الحصول على موافقة مجلس إدارة المؤسسة العامة للنقل المائي العراقية باعتبارها الجهة المسؤولة عن الإشراف على عمليات النقل البحري ، بالإضافة الى مصادقة وزير النقل والمواصلات ، كونه الجهة العليا التي تصدر من خلالها الموافقة النهائية على أي تعديل في الأجر [6: المادة3] .

أما **المشروع المصري** فلم ينص بشكل مباشر على حق وكيل السفينة في الحصول على الأجرة ، إلا أنه أشار إليها في مسؤولية وكيل السفينة تجاه المجهز في المادة (142) من قانون التجارة البحرية المصري رقم (8) لسنة 1990 ، والتي نصت على أن (يسأل وكيل السفينة قبل المجهز بوصفه وكيلاً بأجر) . وبما أن وكيل السفينة يعد وكيلاً تجارياً ، لهذا يتولى القيام بالمهام والمسؤوليات المنوطة به وفقاً لطبيعة العلاقة التعاقدية التي تربط وكيل السفينة بالمجهز أو الناقل ، ولذلك يستحق الوكيل الأجرة في مقابل القيام بتنفيذ الأعمال الموكلة إليه لمصلحة أطراف عقد وكالة السفينة . ولم ينظم **المشروع الأردني** حق وكيل السفينة في الحصول على الأجرة .

أما **المشروع الإماراتي** فقد نص على هذا الحق في المادة (119) من القانون البحري الإماراتي ، والتي جاء فيها على أن (.... يبقى وكيل السفينة مسؤولاً أمام المجهز بوصفه وكيلاً بأجر) [7: المادة119] . ونلاحظ من خلال هذا النص أن المشروع الإماراتي قد جاء بنص مطابق لما قرره المشروع المصري في المادة (142) من قانون التجارة البحرية ، إذ أقر المشروع ضمناً في هذا النص بحق وكيل السفينة في تقاضي الأجرة من الموكل مقابل الأعمال التي يؤديها بموجب عقد الوكالة .

وفي السياق ذاته جاء **المشروع العماني** في القانون البحري رقم (19) لسنة 2023 ، إذ لم يخرج عن الإطار العام الذي ذهبت إليه غالبية التشريعات المقارنة حيث نص في المادة (138) من القانون المذكور على أن (يكون وكيل السفينة مسؤولاً مسؤولاً الوكيل بأجر تجاه المجهز عن الأعمال التي قام بها نيابة عنه) .

أما في **التشريع الفرنسي** فقد أشار المشروع الى هذا الحق في المادة (L.134.5) من قانون التجارة الفرنسي رقم (912) لسنة 2000 ، والتي نصت على أنه (في حالة سكوت العقد عن تحديد الأجرة يحق للوكيل التجاري الحصول على أجرة تتلاءم مع الأعراف المعمول بها في القطاع الاقتصادي المشمول بتفويضه في المكان الذي يمارس فيه نشاطه ، وإذا لم تكن هناك أعراف معمول بها يحق للوكيل الحصول على أجرة معقولة تأخذ في الاعتبار جميع العناصر المتعلقة بالعملية) [8: المادة L.134.5] . ويتضح من خلال هذا النص أن المشروع الفرنسي منح وكيل السفينة بصفته وكيلاً تجارياً يخضع للقواعد العامة التي تنظم الوكالة التجارية حماية قانونية تضمن له عدم ضياع حقه في الحصول على مستحقاته المالية ، حتى في حالة عدم الاتفاق على ذلك صراحة في العقد ، إذ جعل العرف أو العدالة أساساً لتقدير هذه الأجرة .

ويتبين من خلال ما تقدم أن المشروع العراقي وكذلك التشريعات محل المقارنة قد أكتفت بالإشارة الى حق وكيل السفينة في تقاضي الأجرة دون أن تبين بشكل دقيق عناصر هذا الحق ، من حيث تحديد مقدار الأجرة وآلية احتسابها وزمان ومكان الوفاء بها ، مما يجعل هذا الحق معلقاً على إرادة الأطراف أو ما يجري عليه العرف السائد في الميناء أو الى القضاء في حال عدم وجود العرف ، ولهذا ندعوا المشروع العراقي الى تنظيم حق وكيل السفينة في استيفاء الأجرة المستحقة له عن تنفيذ أعمال الوكالة ، بما يضمن تحديد عناصر هذا الحق وآلية احتسابه وزمان ومكان الوفاء به ، لتجنب التفاوت والاختلاف في تفسير هذا الحق ، وعدم نشوء النزاع بين أطراف عقد الوكالة .

المطلب الثاني

الحق في استرداد المصروفات

تستلزم طبيعة عقد وكالة السفينة في الغالب تحمل وكيل السفينة لنفقات معينة ، وسداد بعض المصروفات لتنفيذ الوكالة ، بالإضافة الى ذلك قد يقوم الوكيل في كثير من الأحيان بتقديم سلف مالية للموكل ، خاصة في الحالات التي يكون فيها الوكيل غير مقيد بالحصول على أذن مسبق من الموكل عن كل عملية مالية ، إذ يتمتع الوكيل بقدر من الاستقلال التقديري في إدارة بعض المصروفات ، بما يحقق مصلحة الموكل دون مجاوزة حدود الوكالة كما هو الحال في عقد الحساب الجاري [9: ص310] ، حيث يحق للوكيل إجراء مدفوعات أو تقديم سلف تحتسب ضمن الحساب وتسوى لاحقاً عند أقاله [10: ص113] .

ويقصد بالمصروفات في هذا السياق (هي كافة النفقات التي يتحملها وكيل السفينة أثناء تنفيذ المهام الموكلة إليه بموجب عقد الوكالة البحرية ، والتي يشترط في أنفاقها أن تكون ضرورية أو معتادة ، ومنها رسوم الموانئ ، وتكاليف الرسو والمغادرة ، ومصاريف الإجراءات الجمركية والضرائب وغيرها من النفقات التي يقتضيها تنفيذ الوكالة) [11: ص463] .

وتقضي القواعد العامة بقيام الموكل برد جميع ما أنفقه الوكيل من مصاريف لتنفيذ عقد الوكالة على الوجه المطلوب مع الفوائد من وقت أنفاقها ، إذ نصت الفقرة الأولى من المادة (941) من القانون المدني العراقي رقم (40) لسنة 1951 على أنه (على الموكل أن يرد للوكيل ما أنفقه في تنفيذ الوكالة التنفيذ المعتاد مع الفوائد من وقت الانفاق ، مهما كان حظ الوكيل من النجاح في مهمته ، فإذا اقتضى تنفيذ الوكالة أن يقدم الموكل للوكيل مبالغ لأنفاق منها على شؤون الوكالة ، وجب على الموكل أن يقدم هذه المبالغ إذا طلب الوكيل ذلك) [12: المادة 1/941] .

ويلاحظ من خلال هذه المادة أنها فرضت على الموكل التزاماً قانونياً برد جميع المصروفات التي أنفقها الوكيل لتنفيذ أعماله ، كونها تدخل في نطاق التنفيذ المعتاد للوكالة ، ولا يشترط أن يكون تنفيذ الوكالة قد حقق النتيجة

المرجوة ، بل يكفي أن يكون أنفاق هذه المصروفات قد تم في سبيل تنفيذ الالتزامات الواردة في عقد الوكالة ، كما يجب على الموكل أن يدفع فوائد قانونية على هذه المصروفات من الوقت الذي دفع فيه الوكيل هذه المبالغ وليس من وقت المطالبة بها ، لأن هذه المصروفات قد أنفقت من قبل الوكيل لمصلحة الموكل وفي إطار التزاماته العقدية بموجب عقد الوكالة فتشغل ذمة الموكل بها من تاريخ انفاقها ، وإذا كان تنفيذ الوكالة يتطلب أن يكون لدى الوكيل مبالغ مالية متاحة للإنفاق على أمور الوكالة ، فيحق له طلب هذه المبالغ مقدماً من الموكل ، لتجنب تحمل الوكيل لأعباء مالية قد تعيق تنفيذ المهام الموكلة إليه .

وهنا يثار تساؤل حول المعايير التي تحدد ما إذا كانت المصروفات التي أنفقتها الوكيل في تنفيذ الوكالة مصروفات معتادة؟ وهل يمكن للوكيل المطالبة بسداد المصروفات غير المعتادة إذا كانت ضرورية لتنفيذ الوكالة؟ نظراً لعدم وجود تنظيم خاص لحق وكيل السفينة في استرداد المصروفات في قانون التجارة العراقي رقم (30) لسنة 1984 ، وكذلك في نصوص القوانين التجارية بالنسبة للتشريعات المقارنة ، لهذا اقتضى الأمر الرجوع الى القواعد المنصوص عليها في القوانين المدنية .

ووفقاً لما قرره القواعد العامة في القانون المدني العراقي ، وما أسنقر عليه الفقه فأنا المصروفات تكون معتادة إذا كانت ضرورية ومنطقية في إطار تنفيذ عقد الوكالة ، وتتفق مع طبيعة المهمة الموكلة الى الوكيل استناداً الى عدة معايير ، ومنها الغرض من الوكالة ، فيجب أن تكون المصروفات مرتبطة بشكل مباشر بتنفيذها ، فمثلاً إذا كانت الوكالة تتعلق بشراء عقار فأنا المصروفات التي تنفق في البحث عن العقار أو إجراءات التسجيل تعد نفقات معتادة ، ومن المعايير الأخرى أيضاً أن تكون المصروفات مشابهة لتلك التي يتم أنفاقها عادةً على النوع نفسه من الوكالات ، وأن تكون النفقات غير باهضة وتتناسب مع قيمة الوكالة ، وكذلك في حالة ما إذا كان الموكل قد فوض الوكيل تفويضاً صريحاً أو ضمناً بإنفاق مبالغ معينة ، فأنا هذه المصروفات تعد معتادة حتى ولو كانت كبيرة ، أما بالنسبة للمصروفات غير المعتادة فأنا نص المادة المذكورة لا يمنع من المطالبة بها ، ولكن يشترط أن تكون ضرورية لتنفيذ الوكالة ، ففي هذه الحالة يحق للوكيل المطالبة بها [11: ص 416] .

ويرى الباحث أن ما أخذ به الفقه والقانون في هذا الشأن يعد منطقياً ، لتحقيق مصلحة الطرفين ، إذ أن تحميل الوكيل المصروفات الضرورية ، دون تمكينه من المطالبة بها يعد اخلاصاً بمبدأ العدالة ، ولا سيما إذا كانت هذه المصاريف قد أنفقت بحسن نية لغرض تنفيذ الوكالة ، ولهذا يؤيد الباحث هذا الاتجاه ويرى صحته ، وذلك لمراعاته للضرورات العملية ، ولحماية الوكيل من تحمل الأعباء بمفرده .

أما في التشريع الفرنسي فقد أقر المشرع هذا الحق في المادة (1999) من القانون المدني الفرنسي لسنة 1804 ، والتي الزام فيها الموكل برد جميع المبالغ التي أنفقها الوكيل من أجل تنفيذ الوكالة ، فضلاً عن دفع الأجرة المتفق عليها أن كان قد وعد بها ، ولا يجوز للموكل الامتناع عن رد هذه المصروفات أو الانقاص من قيمتها ، ما لم يثبت أن سبب الخطأ يرجع الى وكيل السفينة ، وهذا ما نصت عليه المادة المذكورة بقولها (يجب على الموكل أن يرد للوكيل المقدمات والمصروفات التي أنفقها من أجل تنفيذ الوكالة ، وأن يدفع له أجره إذا كان قد وعد به ، وإذا لم يكن هناك خطأ منسوب الى الوكيل فلا يجوز للموكل أن يمتنع عن القيام بهذه المدفوعات حتى إذا لم تنجح العملية ، ولا أن يخفض مقدار المصروفات والمقدمات بحجة أنها كان يمكن أن تكون أقل) [13: المادة 1999]. ويلتزم الموكل بدفع كافة المصروفات والنفقات التي تحملها وكيل السفينة والمتفق عليها في عقد الوكالة ، كأثمان المؤن ورسوم أستلام البضائع والمحافظة عليها ، وإيداعها في المخازن ، وأجور الشحن والحراسة وغيرها مما يقوم الوكيل بدفعه نيابة عن موكله [14: ص 261] .

وتجدر الإشارة الى أن هناك مصروفات لا يلتزم الموكل بردها الى وكيل السفينة ، مثل أجور البريد المحلي والمكالمات الهاتفية المحلية وكذلك بعض النفقات الثانوية ، باستثناء النفقات الفعلية التي تخصص لتغطية مصروفات تقديم الخدمات للموكل ، كالبرقيات والرسوم الجمركية ، ويعود السبب في ذلك الى أن هذه المصروفات تعد من المصاريف التشغيلية الاعتيادية التي تدخل في التزامات الوكيل عند القيام بمهامه باعتبارها نفقات بسيطة فيتحملها ضمن أتعابه ، ويكون ذلك بناءً على قائمة يقوم الوكيل بأعدادها ، والتي تتضمن حساب بالمصروفات التي تدفع من

قبل الموكل ، بعد المصادقة عليها من قبل الربان ، حيث يقوم الأخير بأعداد حساب نهائي بالمصروفات الى الموكل ، والذي بدوره يتولى عملية الوفاء بها عن طريق المصرف الذي يتعاملون معه [1: ص 77] .

وأشار **المشرع العراقي** الى المصاريف التي أنفقت لتنفيذ عقد النقل في المادة (42) من قانون النقل العراقي ، حيث نصت على أنه (إذا حالت القوة القاهرة دون مباشرة النقل أو مواصلته ، فللناقل المطالبة بمصروفات شحن الشيء وتفريغها وغيرها من المصروفات الضرورية) [15] . وتطبيقاً لهذا النص لا يمكن لوكيل السفينة المطالبة باسترداد هذه المصاريف بصفته الشخصية ، إلا إذا كان يدفعها بالنيابة عن الناقل كونه وكيلاً عنه وفقاً لعقد الوكالة المبرم بينهم ، فيحق للوكيل في هذه الحالة مطالبة الناقل بالمصاريف التي أنفقها للقيام بأعمال الوكالة المعتادة ، كاستلام البضائع وشحنها في السفينة أو تفريغها منها ، وغيرها من الأعمال الأخرى الموكلة إليه [16: ص 310] .

ونستنتج مما تقدم بأن وكيل السفينة يتمتع وفقاً لأحكام القوانين البحرية والعقود المنظمة للنقل البحري ، بالحق في الحصول على الأجرة المستحقة ، نظير الخدمات التي يقدمها الوكيل لتنفيذ عقد الوكالة ، سواء أكانت هذه الخدمات إدارية أو تشغيلية أو تجارية ، وذلك وفقاً لما يحدده عقد الوكالة أو العرف البحري المعمول به ، كما له الحق في استرداد المصروفات الفعلية والضرورية التي أنفقها لتنفيذ التزاماته التعاقدية ، ومنها على سبيل المثال رسوم الموانئ ومصاريف الصيانة والإصلاحات الضرورية التي تحتاجها السفينة .

المبحث الثاني

ضمانات وكيل السفينة

تعد ضمانات وكيل السفينة من الركائز الأساسية التي تكفل له حماية حقوقه وضمان أدائه لمهامه في إطار العمل البحري ، إذ يشتمل هذا الإطار على مجموعة من الضمانات تهدف الى توفير الحماية القانونية والمالية لوكيل السفينة في مواجهة التحديات المحتملة ، التي قد تطرأ في أثناء تنفيذ عمله ، ومنها التأخير أو عدم سداد المدفوعات المستحقة من الأطراف الأخرى ، وذلك لتحقيق التوازن في الحقوق بين الأطراف ، مما يعزز الثقة في النظام البحري

ويسهم في استقرار التجارة البحرية ، وتتمثل هذه الضمانات بحق وكيل السفينة في حبس البضائع التي تعود لموكله بيده ، كما له الحق في إيقاع الحجز على السفينة ، وذلك ضماناً لوفاء ديونه ، بالإضافة الى حقه في استيفاء دينه بالأفضلية على الدائنين الآخرين [17: ص174] .

وعليه سنقسم هذا المبحث على ثلاثة مطالب ، سنتناول في المطلب الأول حق وكيل السفينة في حبس البضائع ، وسنخصص المطلب الثاني لحق الوكيل في الحجز السفينة ، أما المطلب الثالث فسنخصصه لحق وكيل السفينة في الامتياز البحري وكالاتي :

المطلب الأول

حبس البضائع

يعد حق وكيل السفينة في حبس البضائع من الوسائل القانونية المقررة لحماية حقوق الدائنين ، ويمنح هذا الحق لوكيل السفينة في نطاق القانون البحري كضمان لاستيفاء مستحقاته المالية الناشئة عن الخدمات التي يقدمها لمالك السفينة ، ويقصد بحق الوكيل في الحبس (هو امتناعه عن تسليم المال الذي بيده ، لغاية أن يستوفي جميع المبالغ المستحقة له من قبل الموكل) [4: ص240] . ويستسقي هذا الحق أحكامه من القواعد العامة ، بالنظر لعدم تنظيمه بنصوص صريحة في القانون التجاري العراقي ، أو في القوانين التجارية للتشريعات المقارنة .

فقد نص المشرع العراقي في المادة (282) من القانون المدني العراقي رقم (40) لسنة 1951 على أنه (1 - لكل من التزم بأداء شيء أن يمتنع عن الوفاء به ، مادام الدائن لم يوف بالتزام في ذمته نشأ بسبب التزام المدين وكان مرتبطاً به . 2 - فإذا قدم الدائن تأميناً كافياً للوفاء بالتزامه سقط حق المدين في الامتناع عن أداء ما التزم به) [18] . ويستفاد من خلال هذا النص بأنه يمكن للموكل الامتناع عن تنفيذ التزامه تجاه وكيل السفينة ، إذا لم

يقم الأخير بأداء ما بذمته للموكل من التزامات تقع على عاتقه ، بشرط أن يكون هذا الالتزام قد نشأ في ذمة الوكيل نتيجة تنفيذ الموكل لالتزامه ، حيث يجب أن يكون هناك ارتباط مباشر بين الالتزامين ، كما هو الحال في عقود

المعاوضة ، والتي يكون التزام كل طرف فيها سبباً لالتزام الطرف الآخر ، وحق الموكل في الامتناع عن الوفاء ليس مطلقاً ، بل يسقط عند قيام وكيل السفينة بتقديم تأمين كافٍ يضمن الوفاء بالتزاماته .

ويتضح من خلال ما سبق أن هذه المادة تجسد مبدئين ، الاول مبدأ التوازن العقدي ، والذي يرمي الى حماية أطراف العقد من التعسف أو الاستغلال ، فهي تركز فكرة أن الوفاء بالالتزامات في العقود التبادلية ، يجب أن يكون مشروطاً بضمانات تحفظ حقوق الأطراف ، وتشدد على ضرورة وجود علاقة سببية بين التزام كل من الموكل ووكيل السفينة . والثاني مبدأ الدفع بعدم التنفيذ ، إذ تمنح الموكل إمكانية تعليق تنفيذ التزامه تجاه الوكيل في حال تخلف الأخير عن الوفاء بالالتزام المترتب عليه ، ويستند هذا المبدأ على فكرة العدالة التعاقدية ، والتي تفرض وجود توازن بين حقوق الأطراف وواجباتهم ، فلا يجبر أحدهم على التنفيذ دون أن تكون هناك ضمانات تحقق التزام الطرف الآخر [19: ص542] .

ونص المشرع العراقي في الفقرة الثانية من المادة (280) من القانون نفسه على أنه (وفي كل معاوضة مالية بوجه عام لكل واحد من المتعاقدين أن يحبس المعقود عليه وهو في يده حتى يقبض البديل المستحق) [20] . وتقرر هذه الفقرة حقاً قانونياً لأي من طرفي عقد المعاوضة بأن يحتفظ كل طرف بالشيء الذي في حيازته حتى يستوفي المقابل الذي يستحقه ، فمثلاً إذا قام المقاول بتنفيذ العمل المتفق عليه فيحق له أن يتمتع عن تسليمه بعد إنجازه حتى يحصل على الأجر المستحق له وفقاً للعقد المبرم بينهما [21: ص424] .

أما في التشريع الفرنسي فقد نصت المادة (2286) من القانون المدني الفرنسي لسنة 1804 على أنه (يجوز لكل من له دين مرتبط بالشيء الذي في حوزته أن يتمسك بحق الحبس على الشيء ... ويزول حق الحبس بالتخلي الطوعي عن الحيازة) [22] . ويتمتع وكيل السفينة وفقاً لهذا النص بحق الحبس على البضائع التي تكون بحوزته تنفيذاً لعقد الوكالة ، ويجوز له الامتناع عن تسليمها الى أن يستوفي جميع مستحقاته من أجور أو مصروفات ويزول هذا الحق عند التخلي عن الحيازة بإرادته .

ويجب على وكيل السفينة عند استعمال حقه في حبس البضائع الالتزام بالمحافظة عليها أثناء وجودها في عهدته خلال فترة الحبس ، ويعد الوكيل مسؤولاً عن هلاك أو تلف البضائع ما لم يثبت أن ذلك كان راجعاً الى سبب أجنبي ولا يد له فيه ، ويبقى حق الحبس قائماً الى أن يوفي الموكل الأجرة المستحقة لوكيل السفينة [23: ص328] .

وأن استمرار حق وكيل السفينة في حبس البضائع مرهون على بقاء الحياة الفعلية للشيء محل الحق ، إذ تعد الحياة عنصراً جوهرياً لقيام حق الحبس واستمراره ، وعليه فإن زوال الحياة سواء أكان ذلك بسبب تخلي الوكيل عنها بإرادته ، أو بنزعها منه بحكم القانون ، أو باستردادها من قبل صاحب الحق يؤدي بالضرورة الى سقوط حق الحبس ، أي أن العلاقة بين الحق في الحبس والحياة علاقة تبعية لا ينفصل أحدهما عن الآخر ، فلا يتصور قيام حق الحبس في غياب الحياة [24] .

وفي حالة أمتناع الموكل عن تسديد المستحقات المترتبة عليه ، وعدم تقديم ضمانات كافية للوفاء بها ، فيحق لوكيل السفينة أن يطلب بيع البضائع المحتجزة لضمان استيفاء حقه ، بشرط أخطار الموكل بذلك مسبقاً ، ولا يجوز لوكيل السفينة اللجوء الى هذا الإجراء إذا قدم الموكل ضمانات كافية ، سواء أكانت عينية ام شخصية تغطي الدين محل النزاع [25: ص117] .

ولم ينظم قانون التجارة العراقي رقم (30) لسنة 1984 النافذ أحكام الوكالة التجارية ، بعكس قانون التجارة الملغي رقم (149) لسنة 1970 ، والذي منح الوكيل التجاري ضمانات للحصول على حقوقه في المواد من (204 . 207) ، ومنها الحق في حبس البضائع التي تكون بحوزته وحق الامتياز عليها .

وعلى الرغم من أن عقد وكالة السفينة يعد من العقود التي نشأت استجابة لحاجات التجارة ومتطلبات النشاط البحري ، الأمر الذي يميزه عن غيره من العقود المدنية ، ويجعل من غير الممكن إخضاعه كلياً للقواعد العامة الواردة في القانون المدني ، إلا أن ذلك لا يمنع من تطبيق بعض هذه القواعد في الحدود التي لا تتعارض مع طبيعة هذا العقد ، وعليه فإن حق الحبس وإن كان منظماً في القانون المدني باعتباره من الوسائل المقررة لضمان الوفاء بالالتزامات ، إلا أن مجرد وجود هذا التنظيم لا يعني بالضرورة تطبيقه على عقد وكالة السفينة بشكل مطلق ، وذلك لأن الأخير

يرتبط ارتباطاً وثيقاً بقطاع النقل البحري ، ولهذا فإنه يخضع لاعتبارات قانونية خاصة تستدعيها طبيعة هذا القطاع ، وما يتطلب من مرونة وسرعة في تنفيذ الالتزامات لضمان تحقيق الاستقرار في المعاملات البحرية [1: ص 85] .

المطلب الثاني

الحجز على السفينة

يعد حق الوكيل في الحجز على السفينة من الضمانات القانونية التي أقرتها العديد من التشريعات البحرية للحفاظ على حقوق الأطراف المتعاقدة على السفينة . والحجز (هو ضبط المال وإيداعه تحت يد القضاء ، لغرض منع المدين المحجوز عليه من القيام بأي عمل يكون من شأنه الأضرار بحقوق دائنة الحاجز) [26: ص 82] . وعليه إذا كانت القاعدة تقضي بأن جميع أموال المدين تكون ضامنة لسداد ديونه ، فإن وظيفة الحجز تكمن بالدرجة الأساس في تحديد أي من هذه الأموال سيتم نزع ملكيتها [27: ص 150] .

ففي حال أخلال الموكل بالتزاماته المالية وامتناعه عن الوفاء بالديون المستحقة عليه اختياراً ، يكون لوكيل السفينة الحق في اللجوء الى السلطة القضائية المختصة لطلب إيقاع حجز تحفظي على السفينة ، لغرض منعها من مغادرة الميناء حفاظاً على حقوق الوكيل وضمان عدم الأضرار بمصالحه ، ويجوز لوكيل السفينة بعد استيفاء الإجراءات القانونية اللازمة توقيع حجز تنفيذي على السفينة ، وذلك بناءً على سند واجب التنفيذ ، تمهيداً لاتخاذ إجراءات بيعها بالمزاد العلني وفقاً للإحكام القانونية ، على أن يتم توزيع ثمنها على الوكلاء بحسب أولوياتهم وحقوقهم المقررة قانوناً [16: ص 161] .

أذن فالحجز نوعان حجز تحفظي وحجز تنفيذي ، ويقصد بالحجز التحفظي (هو منع السفينة من السفر ، خشية قيام المجهز بتهربها ، ويلجأ إليه الدائن الذي ليس بيده سند تنفيذي) [28: ص 104] . أما الحجز التنفيذي فيراد به (هو بيع السفينة وتقسيم ثمنها على دائني المجهز ، ويلجأ إليه الدائن الذي بيده سند تنفيذي مباشرة أو إذا لم يتسنى للدائم الذي وقع حجزاً تحفظياً أن يحصل على حكم بصحة الدين) [29: ص 233] .

وإذا ما توجهنا صوب التشريعات لاستجلاء موقفها ، نجد أن **المشروع العراقي نظم الحجز التحفظي على السفينة في مشروع القانون البحري العراقي لسنة 1987** ، إذ نصت المادة (75) من هذا القانون على أنه (**أولاً . يجوز توقيع الحجز الاحتياطي على السفينة ، بناءً على قرار من محكمة البداية ، يتم بموجبه منع السفينة من الإبحار .** ثانياً . **يوقع الحجز على السفينة استناداً الى دين بحري مستحق ، ويقصد بالدين البحري الادعاء بحق مصدره أحد الأسباب الآتية : ... (م) . المبالغ التي ينفقها الربان أو الشاحن أو المستأجر أو الوكيل البحري لحساب السفينة أو لحساب مالكيها) [30: ص46 وما بعدها] .**

ووفقاً لهذا النص يجوز للوكيل أن يطلب إيقاع الحجز على السفينة ، وذلك بناءً على قرار قضائي يصدر من قبل محكمة البداية بصفتها صاحبة الاختصاص في إصدار القرارات التي تتعلق بالحجز على السفن ، نظراً لكون قرار الحجز يعد من الإجراءات المستعجلة التي تستلزم عرضها على جهة قضائية مختصة للفصل فيه على وجه السرعة ، وبمجرد صدور قرار الحجز الاحتياطي من محكمة البداية ، يتم منع السفينة من مغادرة الميناء الذي ترسو فيه ، ويظل الحجز سارياً الى أن تصدر المحكمة حكماً نهائياً بشأن قرار الحجز ، ويشترط لإيقاع الحجز أن يكون الدين بحرياً ، لتمييزه عن غيره من الالتزامات المالية الأخرى ، ويشترط أن يكون هذا الدين ناشئاً عن المصروفات التي ينفقها الوكيل ، لتنفيذ الأعمال المكلف بها من قبل المجهز أو الناقل البحري .

كما نصت الفقرة الثالثة من المادة نفسها على أن (**يوقع الحجز الاحتياطي على السفينة استناداً الى دين آخر ، بشرط أن يكون معززاً بسند وذا قيمة تبرر هذا الأجراء) [31: المادة 75] .** واستناداً لهذه النصوص فإن الدين الذي يمكن إيقاع الحجز الاحتياطي عليه هو الدين بشكل عام ، سواء أكان ديناً عادياً أو بحرياً ، أما فيما يتعلق بمشروع القانون البحري العراقي ، فهو وأن كان قد نص على أن الحجز الاحتياطي لا يمكن إيقاعه على السفينة إلا بموجب دين بحري مستحق ، إلا أنه أجاز وفق هذه الفقرة إيقاع الحجز الاحتياطي على أي دين آخر ، بشرط أن يكون معززاً بسند ذات قيمة في الاثبات .

أما المشرع المصري فقد أشار الى حق الوكيل في إيقاع الحجز على السفينة في المادة (60) من قانون التجارة البحرية رقم (8) لسنة 1990 ، والتي نصت على أنه (لا يوقع الحجز التحفظي إلا وفاء لدين بحري ، ويعتبر الدين بحرياً إذا نشأ عن أحد الأسباب الآتية : (س) . أجور الربان والضباط والبحارة والوكلاء البحريين . (ع) . المبالغ التي ينفقها الربان أو الشاحنون أو المستأجرون أو الوكلاء البحريون أو لحساب مالكها) [32: المادة 60] . ونلاحظ من خلال هذه المادة أنها حددت الأحكام الخاصة بالحجز التحفظي على السفينة ، حيث لا يجوز إيقاع هذا النوع من الحجز إلا وفاء لدين بحري ، أي أن يكون مرتبطاً بالأنشطة والخدمات المتعلقة بإدارة السفينة والقيام بالالتزامات الناشئة عنها ، ومنها الأجور المستحقة لوكيل السفينة وهي المبالغ المالية التي تستحق مقابل الخدمات التي يقدمها الوكيل لضمان تشغيل وإدارة السفينة بكفاءة عالية ، بالإضافة الى المصروفات التي ينفقها لحساب المجهز أو مالك السفينة ، والتي تكون ضرورية ومنها تكاليف إصلاح السفينة ورسوم الموانئ ، ونفقات تزويدها بالوقود والمؤن [27: ص154] .

ونصت المادة (61) من القانون نفسه على أن (لكل من يتمسك بأحد الديون المذكورة في المادة السابقة أن يحجز على السفينة ، التي يتعلق بها الدين أو على أي سفينة أخرى يملكها المدين ، إذا كانت مملوكة له وقت نشوء الدين) [33] . ونلاحظ أن نص هذه المادة جاء مكملاً للمادة السابقة ، حيث تؤكد على حق الوكيل الذي يتمسك بدين بحري أن يوقع الحجز التحفظي على السفينة المرتبطة بهذا الدين مباشرةً ، كما توسع المشرع في هذا النص ، إذ منح الوكيل الحق في الحجز على أي سفينة أخرى عائدة للموكل وقت نشوء الدين البحري ، والغاية من ذلك هو منع تهرب الموكل من الوفاء بالتزاماته عند مطالبته من قبل الوكيل ، عن طريق التصرف بالسفينة التي يتعلق بها الدين أو القيام بنقل ملكيتها [23: ص139] .

ويتضح من خلال هذين النصين أنهما يشكلان معاً إطاراً قانونياً متكاملاً لحماية حقوق وكيل السفينة ، ومنع تحايل الموكل عليه ، ومراعاة عدم التعسف في استعمال إجراءات الحجز على السفينة .

وقد ذهبت الى ذلك محكمة النقض المصرية في أحد القرارات الصادرة عنها الى أنه (يجوز للدائن بدين بحري يتعلق بسفينة إيقاع الحجز التحفظي عليها ضماناً لوفاء دينه ، سواء كان المسؤول عن الدين وقت نشوئه هو مالك السفينة أو مستأجرها أو أي شخص آخر ، فله الحق في الحجز قبل أي من هؤلاء المسؤولين عن الدين) [34] . ويجوز إيقاع الحجز على السفينة حتى إذا لم يكن الموكل مالكا لها ، بشرط أن يكون مستأجراً للسفينة ومسؤولاً عن إدارتها الملاحية ، ففي هذه الحالة يحق للوكيل توقيع الحجز على هذه السفينة أو على أي سفينة أخرى مملوكة للمستأجر ، إلا أنه لا يجوز الحجز على أي سفينة أخرى تعود للمالك المؤجر بموجب ذلك الدين البحري الذي يتعلق بالسفينة المستأجرة [29: ص 237] .

أما المشرع الأردني فلم ينظم الحجز التحفظي على السفينة كما فعل المشرع المصري ، وإنما أشار فقط الى إجراءات إيقاع الحجز التنفيذي في المادة (75) من قانون التجارة البحرية الأردني رقم (12) لسنة 1972 [35] ، حيث أشرط المشرع لمباشرة الحجز أن يتم توجيه إنذار بالدفع الى الموكل يطالبه بسداد الدين المستحق عليه ، ويبين فيه قيمة الدين وأسباب نشوئه ، وذلك خلال مدة اربع وعشرين ساعة تبدأ من لحظة توجيه الإنذار ، ولا يجوز مباشرة إجراءات الحجز على السفينة قبل انقضاء هذه المدة ، لغرض اتاحة الفرصة للموكل لتسوية الدين دون الحاجة الى اتخاذ الإجراءات القانونية ضده ، ويعد هذا الحجز امتداداً للحجز التحفظي الذي يقع على السفينة عند عدم تقديم الموكل الضمانات الكافية ، وعدم القيام بسداد ديونه بإرادته ، وتجدر الإشارة الى أن وكيل السفينة إذا كان لديه سند تنفيذي قابلاً للتنفيذ ، فلا حاجة للخضوع لإجراءات الحجز التحفظي على السفينة ، إذ يمكنه القيام بإجراءات الحجز التنفيذي متى شاء [36: ص 75] .

وفي التشريع الفرنسي نظم المشرع موضوع الحجز على السفينة في المادة (L.5114-22) من قانون النقل الفرنسي لسنة 2010 ، والتي نصت على أن (يخضع الحجز التحفظي على السفن البحرية لأحكام الاتفاقيات الدولية لتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالحجز التحفظي على السفن البحرية الموقعة في بروكسل بتاريخ 10 أيار/مايو 1952) [37] . ويتضح من خلال هذا النص أن المشرع لم يضع الأحكام الخاصة بالحجز على السفينة

في التشريع الداخلي ، وإنما أحالها الى أحكام الاتفاقيات الدولية ، إذ اعتبرت اتفاقية بروكسل لسنة 1952 في المادة الأولى منها الحجز التحفظي وسيلة قضائية لضمان الوفاء بالديون البحرية ، وقد عدت هذه الديون على سبيل الحصر ، ومن بينها الفقرة (14) من المادة المذكورة من الاتفاقية والتي جاء فيها على أن (المصروفات التي يدفعها الربان والنفقات التي يتحملها ، وكذلك النفقات التي يتحملها الشاحنون أو المستأجرون أو الوكلاء لحساب السفينة أو مالكيها) [38] . ومن ثم فإن المصروفات والمبالغ التي ينفقها وكيل السفينة لحساب المجهز أو الناقل تدخل في نطاق الديون البحرية التي تمكن صاحبها من مباشرة الحجز على السفينة.

المطلب الثالث

الامتياز البحري

أن حق وكيل السفينة في الامتياز البحري يعد من الضمانات القانونية المهمة التي أقرتها التشريعات البحرية لحماية حقوق وكيل السفينة الناشئة عن الأعمال التي يقدمها لخدمة السفينة ، ويراد بالامتياز البحري (هو حق عيني تبعي يمنحه القانون لعدد من الدائنين البحريين على وجه الخصوص ، ويخولهم الحق في استيفاء ديونهم من ثمن بيع السفينة بالأولوية على الدائنين الآخرين) [39: ص 153] .

ويخول حق الامتياز وكيل السفينة ميزة قانونية تمنحه أولوية خاصة على غيره من الدائنين في استيفاء حقوقه من أموال الموكل ، وذلك وفقاً للمرتبة التي يحددها القانون لهذا الامتياز ، ويترتب على ذلك أن أصحاب الحقوق الممتازة يتمتعون بأفضلية على جميع الدائنين العاديين في استيفاء ديونهم ، كما يتمتع كل وكيل ممتاز بحق التقدم على الدائنين الممتازين الذين يلونه في المرتبة [40: ص 216] .

فإذا تساوى وكيل السفينة مع غيره من الدائنين في المرتبة ، فإن ثمن بيع السفينة يتم تقسيمه فيما بينهم قسمة غرماء ويستوفون ديونهم من ثمنها ، كما يكون لوكيل السفينة صاحب حق الامتياز الحق في تتبع السفينة في أي يد تكون ، واستيفاء دينه بالأولوية على الدائنين العاديين [41: ص 91] .

وعند مراجعة التشريعات البحرية العراقية نجد أنها لم تنظم حق الامتياز البحري ، إلا أن قانون التجارة البحرية العثماني لسنة 1863 ، والذي كان مطبقاً في العراق خلال فترة الحكم العثماني تضمن ترتيب بعض الديون باعتبارها ديوناً ممتازة ، وهذا ما أشارت إليه المادة (5) من القانون المذكور والتي نصت على أن (الديون المبنية فيما يلي يرجح بعضها على بعض وتعد ممتازة ... (5) . مصاريف المحافظة على السفينة وأوائلها وباقي أدواتها في أثناء سفرها الأخير وفي مدة دخولها الميناء وربطها بها) . ويتبين من خلال هذا النص بأن الأجور المالية المستحقة لوكيل السفينة ، باعتباره أحد الأشخاص المستخدمين على متنها ، والذي يتولى المحافظة على السفينة وتمكينها من العودة الى الميناء بعد انتهاء الرحلة تعطى أولوية في استيفائها من أموال السفينة أو من عائداتها قبل سداد أي ديون أخرى أقل مرتبة .

ويمكن الاستناد الى القرار الصادر عن محكمة بداءة البصرة لسنة 1998 ، لبيان نطاق حق الامتياز البحري مما يساعد على تنكيف مركز وكيل السفينة إذا ما ادعى بحقوق له ناشئة عن القيام بالأعمال المرتبطة بالسفينة وتتلخص وقائع هذا القرار (أن الربان طالب مالك السفينة بمبلغ مالي مقابل خدماته على السفينة ، وهذه الديون تدخل بطبيعتها ضمن الديون الممتازة بحرياً ، لأن هذه الديون ناتجة عن إدارة السفينة والمحافظة عليها أثناء رحلتها البحرية ، إلا أن مالك السفينة باعها لشخص عراقي وعندما طالب الربان المشتري بهذا المبلغ أحتج عليه الأخير بأن عليه الرجوع الى البائع لاستيفاء دينه ، ولكن الربان امتنع عن مغادرة السفينة وبعد محادثات طويلة بين الطرفين انتهت بقيام المشتري برفع دعوى عليه ، غير أن المبلغ الذي بيعت به السفينة لم يكفي لوفاء هذا الديون ، دين الربان ودين شركة الموانئ العراقية والمتمثل برسوم الموانئ والضرائب والغرامات الحكومية ، فجاء حكم المحكمة أن ثمن السفينة هو من استحقاق شركة الموانئ العراقية باعتبار أن دين الشركة يعد من رسوم الدولة ، وأن الدولة مفضلة في استيفاء ديونها على كل الدائنين وفق قانون تحصيل أموال وديون الدولة) [42] . وهو ما يسلط الضوء على أولوية الدولة في الحصول على حقوقها قبل سداد أي دين آخر حتى وأن تعارضت مع الامتيازات الممنوحة للدائنين الآخرين بما فيهم أصحاب حق الامتياز البحري .

وبناءً على ما تقدم إذا افترضنا أن وكيل السفينة كان هو من قدم الخدمات والمصاريف المتعلقة بصيانة السفينة وإدارتها أثناء وجودها في الميناء ، فإنه أسوأ بالريان يمكن أن يكون دينه من الديون الممتازة على السفينة ، وقد لا يستطيع استيفاء حقه فعلياً لوجود قيود تشريعية أو قضائية تمنع ذلك ، كما في حالة وجود دائن له أولوية قانونية في استيفاء الدين كالدولة .

وأشارت المادة (6) من القانون نفسه الى كيفية إثبات الحقوق الواردة في المادة السابقة ، حيث نصت على أن (امتياز الديون المحررة في المادة السابقة لا يقبل ما لم يثبت على الوجه الذي سيأتي تصريحه ... ثالثاً . الديون المبينة في الفقرات الاولى والثالثة والرابعة والخامسة من المادة الخامسة تتبين بقوائم مفردات يصادق عليها من طرف مجلس التجارة) . ونرى من خلال هذا النص بأن المشرع لم يترك الامتياز على الديون مطلق دون قيد ، حيث أشرط أن يكون الدين مثبتاً بوثائق رسمية معترف بها ، بالإضافة الى السجلات الرسمية الموجودة لدى الجهات المختصة ، والتي يوثق فيها تفاصيل عمل الاشخاص المستخدمين على السفينة وأجورهم ومعاشاتهم ، وفقاً للإجراءات التي يحددها القانون [43] .

وقد نظم المشرع العراقي الحق في الامتياز في المادة (1369) من القانون المدني العراقي رقم (40) لسنة 1951 ، والتي نصت على أن تكون ديوناً ممتازة (1- المصروفات القضائية التي أنفقت ... في حفظ أموال المدين وبيعها وتوزيعها لها حق امتياز على ثمن هذه الأموال . 2- وتستوفى هذه المصروفات قبل أي دين آخر ، ولو كان ممتازاً أو موثقاً بالرهن ، وتقدم المصروفات التي أنفقت في حفظ الأموال وبيعها على التي أنفقت في إجراءات التوزيع) . فمتى ما أنفق وكيل السفينة مصروفات ضرورية لحفظ البضائع والأموال العائدة للموكل ، يكون له الحق في الامتياز على هذه الأموال ويقدم على سائر الديون الأخرى ، حتى ولو كانت مضمونة بالرهن أو أي امتياز آخر ، لضمان استيفاء ما أنفقه من مصروفات لحماية حقوق الموكل .

أما المشرع المصري فقد نص على هذا الحق في الفقرة السادسة من المادة (29) من قانون التجارة البحرية المصري رقم (8) لسنة 1990 ، والتي جاء فيها على أن (تكون حقوقاً ممتازة دون غيرها ... الديون التي تترتب على

المجهز بسبب الأعمال التي يؤديها وكيل السفينة طبقاً للمادة (140) من هذا القانون) . وأشار هذا النص الى الديون الممتازة التي تترتب في ذمة الموكل ، بسبب الأعمال التي يؤديها وكيل السفينة ، وتشمل هذه الديون المصروفات التي ينفقها الوكيل لتنفيذ الوكالة ، ومنها تكاليف الصيانة والرسوم الجمركية ، ومصاريف الإصلاحات الضرورية ، وأي نفقات أخرى تتعلق بإدارة السفينة ، فأى دين ينشأ نتيجة هذه الأعمال يعد ديناً ممتازاً يمنح الدائن أولوية في استيفاء حقوقه كاملة عند التنفيذ على السفينة ، وحقوق الامتياز لا تخضع لأي إجراء شكلي أو شرط خاص بالإثبات [29: ص187] . وهذا ما أشارت إليه المادة (30) من قانون التجارة البحرية [44] .

أما المشرع الأردني فبالرجوع الى قانون التجارة البحرية الأردني رقم (12) لسنة 1972، وتحديداً الى نص الفقرة الخامسة من المادة (50) من هذا القانون [45] ، نجد أن المشرع الأردني لم ينص بشكل صريح على منح وكيل السفينة حق الامتياز البحري على السفينة ، ولكن من خلال تحليل نص هذه الفقرة نرى أنها قد منحت الامتياز للديون الناشئة عن العقود والعمليات التي يجريها الربان بمقتضى الصلاحيات القانونية الممنوحة له لحاجة حقيقية تقتضيها صيانة السفينة أو إكمال السفر ، سواء أكان الدين مستحقاً للربان أو للمرممين أو للمقرضين أو لغيرهم من المتعاقدين [28: ص76] .

ونلاحظ أن العبارة الأخيرة " لغيرهم من المتعاقدين " التي جاءت بها الفقرة الخامسة من المادة المذكورة لم تحدد المقصود بالغير ، ولهذا يمكن أن تشمل هذه العبارة وكيل السفينة متى ما ثبت قيامه بأعمال تتعلق بصيانة السفينة وضمان استمرار رحلتها البحرية ، ومن ثم يمكن اعتبار دين وكيل السفينة في هذه الحالة ديناً بحرياً ممتازاً .

ونص المشرع الإماراتي على حق الوكيل في الامتياز البحري في المادة (29) من القانون البحري الإماراتي رقم (43) لسنة 2023 ، حيث نصت هذه المادة على أنه (يجوز لصاحب حق الامتياز على السفينة تتبعها تحت أي يد تكون ، وذلك لاقتضاء حقه بحسب ترتيبها على النحو الآتي : ... (5) . الديون الناشئة عن العقود التي يبرمها وكيل السفينة لحساب المجهز أو التي يبرمها الربان خارج ميناء تسجيل السفينة في حدود سلطاته القانونية) . ونلاحظ من خلال هذا النص أن المشرع الإماراتي قد تبنى توجهاً تشريعياً منسجماً مع التوجهات

التشريعية الحديثة من خلال إدراج الديون الناشئة عن العقود التي يبرمها وكيل السفينة لمصلحة الموكل في حدود صلاحياته القانونية ضمن الامتيازات البحرية ، إذ خول المشرع الوكيل الحق في اقتضاء دينه من ثمن السفينة ومن حق تتبعها في أي يد تكون دون الحاجة الى اشتراط التسجيل لكون هذا الحق يعد من الحقوق التي تمنح بقوة القانون.

أما المشرع العماني فقد أشار الى هذا الحق في الفقرة الأولى من المادة (40) من القانون البحري العماني رقم (19) لسنة 2023 [46] ، حيث أدرج المشرع في هذه الفقرة ضمن الحقوق الممتازة المصاريف التي أنفقت في سبيل تقديم الخدمات للسفينة وطاقتها ، إذ يتحمل الوكيل نفقات المحافظة على السفينة وأجراء الإصلاحات الضرورية لها وتزويدها بالمؤن والوقود وغير ذلك لحساب الموكل ، ولهذا فإن المشرع وإن لم ينص بشكل صريح على هذا الحق ، إلا الدين الذي ينشأ لوكيل السفينة يدخل ضمن خدمات السفينة ويتمتع بحق الامتياز البحري ، نظراً لكون تلك المصاريف تعد ضرورية للحفاظ على سلامة السفينة وضمان استمراريتها [47: ص 176] .

وكذلك الحال بالنسبة للمشرع الفرنسي فقد نص على حق الوكيل في الامتياز البحري في المادة (L.5114-8) من قانون النقل الفرنسي لسنة 2010 بقولها (يبقى الامتياز قائماً بالنسبة للديون الناشئة ضد مالك السفينة عن تصرفات الربان عندما يقوم بتأمين الاحتياجات الفعلية للمحافظة على السفينة أو لمواصلة الرحلة ، وينطبق الأمر نفسه على الديون الناشئة عن تصرفات وكيل السفينة عندما يوفر الاحتياجات العادية للسفينة محل الربان) [48] . فالامتياز الذي يقع على الديون الناشئة عن تصرفات الربان يبقى مستمراً إذا كان الهدف منها هو المحافظة على السفينة أو مواصلة الرحلة البحرية ، كما أن المشرع مد من نطاق هذا الامتياز بحيث يشمل الديون الناشئة عن الأعمال التي يقوم بها وكيل السفينة متى ما قام الأخير بتوفير الاحتياجات الضرورية للسفينة بدلاً عن الربان ، وهذا يعني أنه قد ساوى في الامتياز بين الديون الناشئة عن إدارة الربان للسفينة وبين تلك الناشئة عن تصرفات وكيل السفينة .

ويفهم من خلال ما تقدم بأنه في حالة تحمل وكيل السفينة لأي نفقات لأجل إصلاح السفينة أو إدارتها ، فإن هذه النفقات تصبح ديناً على الموكل ، ويكون لهذا الدين امتياز على السفينة نفسها ، وإذا تم بيع السفينة فإن هذا الدين يستوفى أولاً من ثمن البيع قبل توزيع الأموال على باقي الدائنين ، باستثناء ديون الدولة ورسومها تكون لها الأفضلية على الديون الأخرى كما سبقت الإشارة إليها .

الخاتمة

بعد أن انتهينا من دراسة موضوع البحث والموسوم ب (حقوق وضمانات وكيل السفينة) نرى أنه من الضروري أن نذكر أهم ما توصلت إليه هذه الدراسة من النتائج والتوصيات وكالاتي :

أولاً : الاستنتاجات

1. أن وكيل السفينة يلعب دوراً بارزاً في عملية النقل البحري ، ولهذا أقر له القانون مجموعة من الحقوق تترتب في ذمة الموكل ، وتتمثل هذه الحقوق بحق وكيل السفينة في الحصول على الأجرة المتفق عليها ، كما له الحق في استرداد جميع المصروفات والنفقات التي تكبدها لتنفيذ المهام الموكلة إليه بمقتضى عقد الوكالة .
2. أن المشرع العراقي وغالبية التشريعات محل المقارنة أشارت فقط الى حق وكيل السفينة في تقاضي الأجرة دون أن تبين عناصر هذا الحق ، من حيث تحديد مقدار الأجرة وآلية احتسابها وزمان ومكان الوفاء بها ، مما يجعل هذا الحق معلقاً على إرادة الأطراف أو ما يجري عليه العرف السائد في الميناء أو الى القضاء في حال عدم وجود العرف .
3. أن وكيل السفينة له الحق في استرداد المصروفات الفعلية والضرورية التي أنفقتها لتنفيذ التزاماته التعاقدية من الموكل ، ومنها على سبيل المثال رسوم الموانئ ومصاريف الصيانة والإصلاحات الضرورية التي تحتاجها السفينة ، وفي حال أمتناع الموكل عن تنفيذ التزاماته يترتب عليه قيام مسؤوليته المدنية .

4. أن أي نفقات أو مصروفات يتحملها الوكيل لأجل إصلاح السفينة أو إدارتها ، فإن هذه النفقات تصبح ديناً على الموكل ، ويكون لهذا الدين امتياز على السفينة نفسها ، وإذا تم بيع السفينة فإن هذا الدين يستوفى أولاً من ثمن البيع قبل توزيع الأموال على باقي الدائنين ، باستثناء ديون الدولة ورسومها تكون لها الأفضلية على الديون الأخرى.

ثانياً : التوصيات

1. نقتح على المشرع العراقي معالجة النقص التشريعي في موضوع وكيل السفينة في التشريعات البحرية العراقية كقانون النقل العراقي رقم (80) لسنة 1983 ، وتعليمات الموانئ والمرافئ البحرية العراقية رقم (1) لسنة 1998 بتعديلها أو بإصدار تعليمات جديدة تتضمن الإحاطة بوكيل السفينة من حيث تنظيم آلية عمله وبيان حقوقه والتزاماته والمسؤوليات التي تترتب عليه .

2. ندعوا المشرع العراقي الى تنظيم حق وكيل السفينة في استيفاء الأجرة المستحقة له عن تنفيذ أعمال الوكالة ، بما يضمن تحديد عناصر هذا الحق وآلية احتسابه وزمان ومكان الوفاء به ، لتجنب التفاوت والاختلاف في تفسير هذا الحق ، وعدم نشوء النزاع بين أطراف عقد الوكالة .

3. نقتح على المشرع العراقي تعزيز الضمانات القانونية المقررة لوكيل السفينة عن طريق تيسير عمليات الحجز التحفظي على السفينة عند أمتناع الموكل عن تسديد ما بذمته من حقوق لوكيل السفينة بما يضمن توفير الحماية القانونية له ، وتمكينه من أداء عمله بثقة وأمان .

قائمة المصادر

- [1] إيمان محمد عبد الرضا ، النظام القانوني للوكيل في النقل البحري للبضائع ، رسالة ماجستير ، كلية الحقوق ، جامعة النهرين ، 2000.
- [2] أشارت الى ذلك المادة (1/940) من القانون المدني العراقي رقم (40) لسنة 1951 ، وذلك نظراً لعدم وجود نص قانوني ينظم حق الوكيل في الأجرة في قانون التجارة العراقي ، وكذلك تناولت القواعد المنظمة لأحكام الوكالة التجارية في التشريعات المقارنة هذا الحق أيضاً ، وذلك في المادة (150) من قانون التجارة المصري رقم (17) لسنة 1999 ، ويقابلها نص المادة (81) من قانون التجارة الأردني رقم (12) لسنة 1966 ، والمادة (277) من قانون التجارة العماني رقم (55) لسنة 1990 ، والمادة (219) من قانون المعاملات التجارية الإماراتي رقم (50) لسنة 2022 .
- [3] د. عادل علي المقادي ، القانون البحري ، الطبعة الأولى ، دار الثقافة للنشر والتوزيع ، عمان ، 2009.
- [4] د. باسم محمد صالح ، القانون التجاري ، دار الحكمة ، بغداد ، 1987.
- [5] د. كمال حمدي ، القانون البحري ، الطبعة الثالثة ، منشأة المعارف ، الإسكندرية ، 2007.
- [6] ينظر المادة (3) من قانون الوكالات البحرية رقم (56) لسنة 1985.
- [7] ينظر المادة (119) من القانون البحري الإماراتي رقم (43) لسنة 2023.
- [8] ينظر المادة (L.134.5) من قانون التجارة الفرنسي رقم (912) لسنة 2000.
- [9] د. هاني دويدار ، القانون التجاري ، منشورات الحلبي الحقوقية ، بيروت ، 2008.
- [10] رحيم راهي ناصر ، النظام القانوني للوكالات البحرية ، دراسة مقارنة ، أطروحة دكتوراه ، كلية القانون ، جامعة بغداد ، 2017.
- [11] د. عبد الرزاق أحمد السنهوري ، الوسيط في شرح القانون المدني ، الجزء السابع ، المجلد الأول ، منشأة المعارف ، الإسكندرية ، 2004.
- [12] ينظر المادة (1/941) من القانون المدني العراقي رقم (40) لسنة 1951، ويتضح من خلال الاطلاع على نصوص القوانين المقارنة أنها أخذت بالاتجاه نفسه فيما يتعلق بموضوع الوكالة ، ومنها المادة (710) من القانون المدني المصري رقم (131) لسنة 1948 ، والمادة (858) من القانون المدني الأردني رقم (43) لسنة 1976، والمادة (950) من قانون المعاملات المدنية الإماراتي رقم (5) لسنة 1985، والمادة (691) من قانون المعاملات المدنية العماني رقم (29) لسنة 2013.
- [13] ينظر المادة (1999) من القانون المدني الفرنسي لسنة 1804.
- [14] كمال ناصر برهم ، الوكلاء البحريون ، أطروحة دكتوراه ، كلية الحقوق ، جامعة القاهرة ، 1981.
- [15] ينظر المادة (42) من قانون النقل العراقي رقم (80) لسنة 1983.
- [16] د. ثروت علي عبد الرحيم ، القانون البحري العراقي ، مطبعة حداد ، البصرة ، 1969.
- [17] د. أحمد محمود حسني ، عقد النقل البحري ، منشأة المعارف ، الإسكندرية ، 2000.

- [18] ينظر المادة (282) من القانون المدني العراقي ، ويقابلها في المعنى نفسه المادة (1/246) من القانون المدني المصري رقم (131) لسنة 1948، والمادة (203) من القانون المدني الأردني رقم (43) لسنة 1976، والمادة (247) من قانون المعاملات المدنية الإماراتي رقم (5) لسنة 1985، والمادة (1/289) من قانون المعاملات المدنية العماني رقم (29) لسنة 2013.
- [19] د. محمد طه البشير ، د. غني حسون طه ، الحقوق العينية ، الطبعة الأولى ، دار السنهوري ، بغداد ، 2016.
- [20] ينظر المادة (2/289) من القانون المدني العراقي رقم (40) لسنة 1951، وبالمعنى نفسه جاءت المادة (388) من القانون المدني الأردني رقم (43) لسنة 1976، والمادة (2/289) من قانون المعاملات المدنية العماني رقم (29) لسنة 2013 والتي تطابقها في المعنى ، ولم يتطرق كل من التشريعين المصري والإماراتي الى ذلك .
- [21] د. سعيد مبارك ، د. طه الملا حويش ، د. صاحب عبيد الفتلاوي ، الموجز في العقود المسماة ، المكتبة القانونية ، بغداد ، 2018.
- [22] ينظر المادة (2286) من القانون المدني الفرنسي لسنة 1804.
- [23] د. عبد القادر حسين العطير ، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية ، الطبعة الأولى ، دار الثقافة للنشر والتوزيع ، عمان ، 1999.
- [24] المفهوم المخالف لنص المادة (1/284) من القانون المدني العراقي ، والمادة (1/248) من القانون المدني المصري، والمادة (1/392) من القانون المدني الأردني ، والمادة (292) من قانون المعاملات المدنية العماني ، ولم يشر المشرع الإماراتي الى ذلك .
- [25] Kubra Var , Gemi Acenteligi Sozlesmesi , Ship Agency Contract , Master Thesis , Department OF The Private Law , Institute of Social Sciences , Ankara University , 2015 .
- [26] د. حمد الله محمد حمد الله ، القانون البحري ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، 2006.
- [27] د. عاطف محمد الفقي ، قانون التجارة البحرية ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، 1998.
- [28] د. إبراهيم شوقي ، قانون التجارة البحرية اللبناني ، الطبعة الأولى ، المؤسسة الحديثة للكتاب ، لبنان ، 2004.
- [29] إيمان فتحي حسن الجميل ، النظام القانوني للسفينة ، الطبعة الأولى ، مكتبة الوفاء القانونية ، الإسكندرية ، 2010.
- [30] مشار إليه لدى د. مجيد حميد العنبيكي ، القانون البحري العراقي ، الطبعة الأولى ، دار الحكمة ، بغداد ، 2002.
- [31] ينظر المادة (3ف/75) من مشروع القانون البحري العراقي لسنة 1987.
- [32] ينظر المادة (60) من قانون التجارة البحرية المصري رقم (8) لسنة 1990، وبالمعنى نفسه جاءت المادة (53) من القانون البحري الإماراتي ، والمادة (67) من القانون البحري العماني .
- [33] ينظر المادة (61) من قانون التجارة البحرية المصري ، ويقابلها بالمعنى نفسه المادة (68) من القانون البحري العماني، ولم يتطرق كل من التشريع الأردني والإماراتي والعراقي الى ذلك .
- [34] ينظر قرار محكمة النقض المصرية المرقم 55/1454/قضائية - الصادر بجلسة 1992/12/28، منشور على الموقع الإلكتروني الآتي : <https://www.mksegypt.org> - تاريخ الزيارة 2025/9/24.
- [35] ينظر المادة (75) من قانون التجارة البحرية الأردني، ويقابلها في المعنى نفسه المادة (11) من قانون التجارة البحرية العثماني لسنة 1863.

- [36] خالد حمود حبيب ، الحجز التحفظي والحجز التنفيذي على السفينة ، رسالة ماجستير ، كلية الحقوق ، جامعة الشرقية ، عمان ، 2025.
- [37] ينظر المادة (L.5114.22) من قانون النقل الفرنسي لسنة 2010.
- [38] ينظر المادة (14ف/1) من اتفاقية بروكسل لسنة 1952.
- [39] د. محمد فريد العريني ، د. محمد السيد الفقي ، القانون البحري ، الطبعة الأولى ، منشورات الحلبي الحقوقية ، بيروت ، 2011.
- [40] بوقادة عبد الكريم ، الامتيازات والرهون البحرية الواردة على السفينة ، أطروحة دكتوراه ، كلية الحقوق والعلوم السياسية ، جامعة ابي بكر بلقايد ، الجزائر ، 2019.
- [41] د. فاروق إبراهيم جاسم ، مبادئ القانون البحري ، الطبعة الأولى ، المكتبة القانونية ، بغداد ، 2021.
- [42] قرار محكمة بداءة البصرة لسنة 1998 - نقلاً عن د. مجيد حميد العنبيكي ، مصدر سابق ، ص 64.
- [43] ينظر المادة (6) من قانون التجارة البحرية العثماني لسنة 1863.
- [44] ينظر المادة (30) من قانون التجارة البحرية المصري رقم (8) لسنة 1990.
- [45] ينظر المادة (50) من قانون التجارة البحرية الأردني رقم (12) لسنة 1972.
- [46] ينظر المادة (40) من القانون البحري العماني رقم (19) لسنة 2023 .
- [47] د. مصطفى كمال طه ، أساسيات القانون البحري ، الطبعة الأولى ، منشورات الحلبي الحقوقية ، بيروت ، 2006.
- [48] ينظر المادة (L.5114.8) من قانون النقل الفرنسي لسنة 2010.