



حقوق أمين السفينة بمقتضى عقد أمانة السفينة

م.م. فاطمة بشير الاعرجي^١، أ. د. أكرم فاضل قصير^٢

^٢، كلية الحقوق، جامعة النهرين، بغداد، العراق

^١fatima.bashir@nahrainuniv.edu.iq

المستخلص

يتناول هذا البحث موضوع حقوق أمين السفينة في القانون البحري، بوصفه أحد الأشخاص الرئيسيين في تنفيذ الأعمال المرتبطة بالنشاط الملاحي والنقل البحري، لما يضطلع به من مهام تتصل بالسفينة والبضائع وإجراءات الشحن والتفريغ والتسليم، فضلاً عن تعامله مع مختلف الأطراف المرتبطة بالعملية البحرية. وتتبع أهمية البحث من خصوصية المركز القانوني لأمين السفينة، وما يترتب على طبيعة عمله من ضرورة توفير ضمانات قانونية تكفل له ممارسة مهامه واستيفاء حقوقه بصورة تتفق مع مقتضيات العمل البحري. ويركز البحث على بيان الأساس القانوني لحقوق أمين السفينة، ولا سيما الحقوق الناشئة عن عقد أمانة السفينة، وفي مقدمتها الحق في الأجرة والمصاريف والضمانات المقررة لاستيفائها، فضلاً عن حقه في التعاون العقدي والحصول على المعلومات والبيانات اللازمة لتنفيذ مهامه، وما يتصل بذلك من حقوق في مجال التعامل مع سندات الشحن وإبداء التحفظات بشأنها. كما يتناول البحث مدى كفاية التنظيم القانوني لهذه الحقوق في التشريع العراقي، مع الاستعانة بالتشريعات المقارنة وبعض التطبيقات القانونية ذات الصلة؛ بغية الوقوف على أوجه الاتفاق والاختلاف بينها، وتحديد مدى إمكانية الاستفادة منها في تطوير التنظيم القانوني العراقي. وقد خلص البحث إلى أن حقوق أمين السفينة لا تقتصر على الجانب المالي، وإنما تمتد إلى مجموعة من الحقوق الوظيفية والتعاقدية التي تمثل ضمانات أساسية لتمكينه من أداء التزاماته بكفاءة واستقلال، وأن تعزيز التنظيم التشريعي لهذه الحقوق يساهم في تحقيق التوازن بين مصالح أمين السفينة والمجهز وسائر أطراف العملية البحرية، والحد من المنازعات الناشئة عن تنفيذ الأعمال البحرية.

الكلمات المفتاحية

أمين السفينة، الوكالة البحرية، عقد أمانة السفينة، الأجرة والمصاريف، التعاون العقدي، سند الشحن، القانون البحري



The Rights of the Ship's Custodian under the Ship Custody Contract

Fatima Bashir Ali Al-Aaraji¹, Prof. Dr. Akram Fadel²

^{1,2} College of Law, Al-Nahrain University, Baghdad, Iraq

fatima.bashir@nahrainuniv.edu.iq¹

Abstract

This research examines the rights of the ship agent under maritime law, as one of the principal actors involved in the conduct of maritime and shipping operations. The ship agent performs a range of functions relating to the vessel and cargo, including matters concerning loading, unloading, delivery, and coordination with the various parties involved in maritime activities. The significance of this study derives from the distinctive legal position occupied by the ship agent and the consequent need for adequate legal safeguards that enable him to perform his functions effectively and secure the rights arising from his legal and contractual status.

The study focuses on the legal basis of the ship agent's rights, particularly those arising from the ship agency agreement. It examines, in particular, his entitlement to remuneration and reimbursement of expenses, together with the legal guarantees available for securing such entitlements. It also addresses the ship agent's right to contractual cooperation and to obtain the information and documents necessary for the proper performance of his duties, as well as his rights in connection with bills of lading, including the making of appropriate reservations where circumstances so require. In addition, the research assesses the adequacy of the Iraqi legal framework governing these rights through a comparative analysis of relevant legislation and legal approaches, with a view to identifying areas of convergence and divergence and determining the extent to which comparative legislation may contribute to the development of Iraqi maritime law.

The research concludes that the rights of the ship agent are not limited to financial entitlements; rather, they encompass a broader set of functional and contractual rights that constitute essential safeguards for the effective and independent performance of his duties. It further concludes that strengthening the legislative framework governing these rights would contribute to achieving an appropriate balance between the interests of the ship agent, the shipowner, and other parties to maritime operations, while reducing disputes arising from the performance of maritime activities.

Keywords

Ship Agent; Maritime Agency; Ship Agency Agreement; Remuneration and Expenses; Contractual Cooperation; Bill of Lading; Maritime Law.



المقدمة

يُعدّ النقل البحري من أهم صور النشاط التجاري الدولي، لما يؤديه من دور محوري في انتقال البضائع وربط الأسواق والموانئ وتيسير حركة التجارة عبر الحدود. وتتميز العلاقات القانونية الناشئة عن هذا النشاط بتعدد أطرافها وتداخل مراكزها القانونية، الأمر الذي يجعل تحديد حقوق كل طرف والتزاماته مسألة أساسية لتحقيق استقرار المعاملات البحرية والحد من المنازعات التي قد تثور بمناسبة تنفيذ عمليات الشحن والتفريغ والنقل والتسليم. وفي هذا الإطار يبرز أمين السفينة بوصفه طرفاً مهنيّاً يضطلع بمجموعة من الأعمال لحساب المجهز، ويتولى في الواقع العملي التنسيق مع الجهات المينائية والشاحنين والمرسل إليهم وغيرهم من المتعاملين في العملية البحرية، وهو ما يفرض توفير حماية قانونية مناسبة له تضمن قدرته على أداء مهامه واستيفاء حقوقه الناشئة عن عقد أمانة السفينة. وتتبع أهمية دراسة حقوق أمين السفينة من خصوصية مركزه القانوني؛ فهو لا يُعد مالكاً للسفينة ولا مستأجراً لها، وإنما يعمل في نطاق وكالة بحرية تستمد أساسها من العلاقة التعاقدية مع المجهز. ومن ثم فإن حقوقه لا تنحصر في استيفاء المقابل المالي عن أعماله، بل تمتد إلى ما يلزم من وسائل قانونية ومادية تمكّنه من تنفيذ الالتزامات الملقاة على عاتقه بصورة سليمة. وقد يظهر بعض هذه الحقوق في العقد بصورة صريحة، بينما يُستخلص بعضها الآخر من طبيعة الوكالة والقواعد العامة في تنفيذ الالتزامات والعقود، وهو ما يضيف على الموضوع بعداً تحليلياً يتجاوز مجرد حصر الحقوق إلى بيان أساسها ونطاقها وآثار الإخلال بها. وتزداد أهمية الموضوع عند المقارنة بين التشريع العراقي وبعض التشريعات البحرية المقارنة؛ إذ تشير الدراسة إلى أن المشرع العراقي لم يفرد تنظيمًا خاصاً متكاملًا لأمين السفينة، مما يستلزم الرجوع في جوانب عديدة إلى القواعد العامة المنظمة للوكالة والالتزامات والعقود. في حين يظهر في بعض التشريعات المقارنة، ولا سيما التشريع المصري والإماراتي، تنظيم أكثر وضوحاً لبعض المسائل المرتبطة بأجر أمين السفينة وحقوقه والامتيازات المتعلقة بديونه. كما تبرز أهمية الاستفادة من التطبيق القضائي، ولا سيما في المسائل التي تتعلق باستحقاق الأجر وتحديد المسؤوليات والبيانات الواجب إثباتها في سندات الشحن، فضلاً عن الاستفادة من الاتجاهات القانونية في النظام البريطاني.

أولاً: أهمية البحث

تتمثل الأهمية العلمية للبحث في محاولة تأصيل حقوق أمين السفينة من خلال عقد أمانة السفينة، وربطها بالقواعد العامة للوكالة والالتزام وحسن النية والتعاون العقدي، مع بيان مدى كفاية التنظيم التشريعي القائم لحماية المركز القانوني لأمين السفينة. كما تتمثل الأهمية العملية في أن أمين السفينة يباشر أعمالاً متصلة مباشرة بسير الرحلة البحرية وعمليات الشحن والتفريغ وإصدار سندات الشحن والتنسيق مع الجهات



ذات الصلة، ومن ثم فإن عدم وضوح حقوقه أو ضعف وسائل حمايتها قد ينعكس على انتظام النشاط البحري واستقرار المعاملات والمراكز القانونية للأطراف المختلفة.

ثانياً: إشكالية البحث

تتمحور إشكالية البحث حول مدى كفاية القواعد القانونية المنظمة للعلاقة بين المجهز وأمين السفينة في بيان حقوق الأخير وضمان ممارستها واستيفائها. ويتفرع عن ذلك التساؤل عن الأساس القانوني لاستحقاق أمين السفينة للأجرة والمصاريف، ومدى استحقاقه لها عند تعذر إتمام العملية البحرية أو هلاك البضاعة دون خطأ منه، والوسائل القانونية المتاحة له في مواجهة امتناع المجهز عن الوفاء. كما تثار مسألة مدى اعتبار التعاون العقدي حقاً لأمين السفينة والتزاماً على المجهز، وما يترتب على الإخلال به فضلاً عن حدود دور أمين السفينة في إعداد سند الشحن وإبداء التحفظات على بيانات البضاعة.

ثالثاً: منهجية البحث:

اعتمد البحث في معالجة موضوعه على المنهج التحليلي من خلال تحليل القواعد العامة والنصوص القانونية ذات الصلة بحقوق أمين السفينة، وبيان مدلولها وآثارها في العلاقة العقدية بين المجهز وأمين السفينة. كما يستند إلى المنهج المقارن في عرض بعض مواقف التشريعات المقارنة ولا سيما التشريع المصري والتشريع الإماراتي، مع الاستفادة من بعض التطبيقات القضائية والاتجاهات القانونية في بريطانيا عند تناول استحقاق الأجر والمسائل المرتبطة بالوكالة البحرية. ويستفيد البحث كذلك من المنهج الاستقرائي في استخلاص النتائج من التطبيقات والمسائل الجزئية التي تناولها.

رابعاً: نطاق البحث

ينصرف البحث إلى الحقوق التي تثبت لأمين السفينة بمقتضى عقد أمانة السفينة، مع التركيز في هذا الجزء على حقه في الأجرة والمصاريف، وما يرتبط بذلك من فوائد وضمانات وامتيازات، وعلى حقه في التعاون العقدي وما يتفرع عنه من التزام المجهز بتقديم المعلومات والبيانات اللازمة لتنفيذ العمل.

خامساً: خطة البحث

سيتم تقسيم البحث إلى مطلبين وفقاً للآتي:

المطلب الأول: استحقاق الأجرة والمصاريف، والتي ندرس فيها الحقوق المالية لأمين السفينة من حيث الأجرة والمصروفات والضمانات القانونية لاستيفائها.

المطلب الثاني: الحق في التعاون العقدي. نتناول فيه حقه في التعاون والحصول على المعلومات، وما يتصل بسندات الشحن والتحفظات.



المطلب الأول

استحقاق الأجرة والمصاريف

يلتزم المجهز بدفع الأجرة المتفق عليها إلى أمين السفينة وعادة تكون الأجرة محددة في العقد (عقد أمانة السفينة) على شكل نسب مئوية من مجموع أجرة النقل. فإذا لم يتضمن العقد الأجرة يمكن حينئذ اتباع العرف في الميناء الذي يعمل فيه أمين السفينة عادة لتحديد الأجرة. (شيخي، ٢٠١٦، ص. ١٠٩) ومن ثم يعد الأجر أهم حق من حقوق أمين السفينة إذ تعد أجرة النقل هي المقابل للخدمة التي تقدم من قبل أمين السفينة فإذا لم يقوم أمين السفينة بتنفيذ التزامه فلا أجره يستحقها. (عوض، ١٩٩٢، ص. ٥١٩؛ التويجري، ٢٠٠٨، ص. ٤٦٦؛ فخري، ٢٠١٦، ص. ٣٥٢).

إن الأجر Commission الذي يستحقه أمين السفينة، فإنه يتمثل بالمصروفات أو ملحقات الأجرة (Expenses and Ancillary Costs)، والتي تعد مجموع المصاريف التي ينفقها أمين السفينة في سبيل تنفيذ الأعمال المتطلبة منه استناداً لعقد أمانة السفينة، على سبيل المثال مصروفات تخزين البضاعة لحين تسليمها إلى المرسل إليه، أو حتى مصاريف الاعتناء بالبضاعة أو أجرة لإتمام تحديد وزن البضاعة، وبالإضافة إلى المصاريف فإنه يستحق الفوائد القانونية والاتفاقية من وقت الاتفاق على العقد (عقد أمانة السفينة) Ship Agency Agreement وذلك طبقاً للقواعد العامة. (الفقي، ٢٠١٧، ص. ٢٤٩؛ الأسير، ٢٠٠٨، ص. ١٤٤).

ومن هذا المنطلق نتساءل عن موقف التشريعات القانونية من حق أمين السفينة في الأجرة. فهل نظمت أو أشارت إلى أجرة أمين السفينة؟ وللإجابة على ذلك نجد أن المشرع العراقي كما ذكرنا سابقاً لم يبين أحكام أمين السفينة، ومن ثم لم يعالج موضوع الأجرة التي يستحقها وترك الأمر وفقاً للقواعد العامة. حيث يلتزم الموكل بدفع الأجر المتفق عليه، كذلك برد كافة المصاريف التي تحملها الوكيل التجاري (أمين السفينة) لتأدية العمل المكلف به، كما يلتزم الموكل بتعويض الوكيل التجاري عما يصيبه من أضرار نتيجة القيام بالمهمة الموكلة إليه دون خطأ منه. وبالنقل إلى موقف المشرع المصري، فقد أشار قانون التجارة البحري المصري لسنة ١٩٩٠م إلى أن أمين السفينة يعمل مقابل أجرة. حيث نصت المادة (١٤٢) ما يلي: ((يسأل وكيل السفينة قبل المجهز بوصفه وكيلاً بأجر))، كذلك الحال بخصوص المشرع الإماراتي، فقد حذا حذو التشريع المصري المذكور آنفاً، إذ أشار بمرسومه رقم (٤٣) لسنة ٢٠٢٣م على استحقاق أمين السفينة أجرة مقابل عمله تجاه المجهز، حيث نصت المادة (١١٩) على أن: ((... ويبقى وكيل السفينة مسؤولاً أمام المجهز بوصفه وكيلاً بأجر)). ومن هنا يتضح أن الأجرة حق ملزم على موكل أمين السفينة فهي مبلغ مالي يُقدّم إلى أمين السفينة مقابل أعمال يقوم بها لصالح المجهز. وبالعودة إلى موقف التشريع البريطاني فلم يُشر بصورة مباشرة إلى أحقية الوكيل البحري في استحصال الأجرة، بيد إننا نجد ذلك الحق



مرسخ في قانون الوكالة التجارية البريطاني، وذلك باعتبار الوكالة البحرية نوع من أنواع الوكالة التجارية فيمكن تطبيق الحكم عليها، والسوابق القضائية، والقرارات الصادرة عن الموانئ البريطانية كميناء لندن. ففي قضية (Way v. Latilla) أكدت المحكمة البريطانية مبدأ استحقاق الوكيل مقابل معقولاً عن الخدمات في الحالات التي يدل فيها التعامل على أن العمل لم يكن تبرعاً، وهو ما يدعم أصل استحقاق المقابل عند أداء العمل. (Way v. Latilla, 1937) وفي السياق نفسه، تعكس رسوم هيئة ميناء لندن لعام ٢٠٢٥ (Port of London Authority Rates & Charges 2025) جانباً من الواقع العملي للرسوم والخدمات الرسمية المقررة في الميناء (Port of London Authority, 2025).

ومن جانب آخر نتساءل عن مدى استحقاق أمين السفينة الأجرة إذا لم تصل البضاعة إلى الشخص المطلوب وهل يستحق الاجر على الرغم من عدم تحقق السفينة الربح؟ كما هل يستحق أمين السفينة الأجرة حتى وأن كانت البضاعة لم تصل إلى المرسل إليه المستورد؟ للإجابة على ذلك مادام أمين السفينة قد قام بعمله المطلوب وفق الاتفاق ما بينه وبين المجهز استناداً إلى عقد أمانة السفينة، فهو يستحق الاجر فإذا كان هناك أثناء العمل معرقل أدى إلى وجود هلاكاً كلياً أو جزئياً فلا بد من الأخذ بنظر الاعتبار من هو المسبب هل أمين السفينة أم المرسل إليه، أو نائبه أم قوة القاهرة؟ وفي جميع الأحوال يستحق أمين السفينة الأجرة إذا كان غير متسبب في الهلاك. (القليوبي، ٢٠٢٢، ص ٢٤٩-٢٥٣) وعليه يستحق أمين السفينة الأجرة بصورة مستقلة كونه ممثلاً عن المجهز وقام بتنفيذ أوامره دون أن يكون له خيار الوسائل والطرق في تنفيذ الالتزام. كما يستحق الأجرة ما دام قد قام بمهامه على الوجه الأكمل لأن الأجرة تقابل العمل. (كوماني، ٢٠٠٣، ص ٨١) ومن الجدير بالذكر قد يتطلب الأمر من أمين السفينة، باعتباره وكيلاً بحرياً عن المجهز دفع مصاريف إضافية غير المتفق عليها في سبيل تنفيذ وکالته وتأدية عمله بأتم وجه، مثل لوجستيات النقل كمصاريف تدفع للاعتناء بخزن البضاعة أو فرزها، أو نقلها بوسائل حديثة تحافظ في النهاية على جودة البضاعة من الأضرار أو حتى حراستها (زغير، ٢٠٢٣، ص ٢٢١؛ خليل، ٢٠١٠، ص ٤٠)، ومن ثم يستحق أمين السفينة مبالغ المصاريف الإضافية سواء أكانت مصاريف نافعة أم كمالية، وحتى الفوائد معها طبقاً للقواعد العامة (القانون المدني العراقي رقم ٤٠ لسنة ١٩٥١، المادتان ١٧١-١٧٢). وقد أشار الفقه البحري البريطاني إلى إمكان مطالبة الوكيل بالمصروفات الإضافية التي ينفقها أثناء تأدية عمله. (Colinvaux et al., 1973, p. 196) وتجدر الإشارة إلى أن بإمكان أمين السفينة أن يكون وكيلاً لعدة مجهزين (وهو المعمول به عادةً) ومن ثم يستحق عن كل منهم أجر لقاء تنفيذ العمل المتفق عليه استناداً إلى عقد أمانة السفينة بينه وبين المجهز. (القليوبي، ٢٠٢٢، ص ٢٠٦)

ومن جانب آخر نتساءل ما الإجراء في حال رفض المجهز دفع أجرة أمين السفينة أو رد المصاريف التي أنفقها؟ والجواب يمكن القول أنه بإمكان أمين السفينة حبس المبالغ التي في حوزته لحساب المجهز ضماناً



لاستيفاء حقه، ويترتب على ذلك حق امتياز على أجرة النقل المحفوظة لدى أمين السفينة وذلك لعدم دفع المجهز الديون الواجبة عليه دفعها إلى أمين السفينة. (خليل، ٢٠١٠، ص ٤٠-٤١) فالأجرة المفترزة تعد امتيازاً إذا لم يدفعها المجهز لأمين السفينة، ففي هذا الصدد نجد المشرع المصري أشار بصورة مباشرة إلى إمكانية حجز التحفظي على السفينة وفاء لدين أجرة أمين السفينة، بصرف النظر إذا كانت السفينة متأهبة للسفر أم لا ونجد ذلك أمراً جيداً في سبيل استحصال الديون على ذمة المجهز لأمين السفينة وإن كان ذلك يعيق عملية التجارة البحرية كونها تحجز على سفينة وتعيقها وهي مهياة للرحلة البحرية (الحداد، ٢٠٠٣، ص ١٠٣). ومن ثم نجد المادة (٦٠/س) أكدت على الحجز التحفظي في ديون تخص أمين السفينة حيث كرست مادة (٦٠/س) من قانون التجارة البحري المصري (٨) لسنة ١٩٩٠م بما يلي: ((لا يوقع الحجز التحفظي إلا وفاء لدين بحري، ويعتبر الدين بحرياً إذا نشأ عن أحد الأسباب الآتية: س- أجور الربان والضباط والبحارة والوكلاء البحريين)).

كما أكدت المادة (٣٣) من قانون التجارة البحري المصري رقم (٨) لسنة ١٩٩٠م مرة أخرى على الحجز على السفينة وفاء لدين أمين السفينة حيث كرست المادة المذكورة آنفاً (٣٣) بما يلي: ((يبقى حق الامتياز على أجرة النقل قائماً ما دامت الأجرة مستحقة الدفع أو كانت تحت يد الربان أو ممثل المالك، وكذلك الحال بالنسبة إلى الامتياز على ملحقات السفينة وملحقات أجرة النقل)) ومن ثم يظل حق الامتياز وارداً على الأجرة طالما أنها لم تدفع إلى أمين السفينة من قبل المجهز (القليوبي، ٢٠٢٢، ص ١٢٣). وقد حذا المشرع الإماراتي حذو المشرع المصري على عكس المشرع العراقي الذي جاء خالياً من تنظيم أحكام منح حق امتياز لأمين السفينة للديون الناشئة عن عقد أمانة السفينة حيث نصت المادة (٥/٢٩) من المرسوم التجارة البحري الإماراتي رقم (٤٣) لسنة ٢٠٢٣م على ما يلي: ((يجوز لصاحب حق الامتياز على السفينة تتبعها تحت أي يد تكون، وذلك لاقتضاء حقه بحسب ترتيبها على النحو الآتي: ٥- الديون الناشئة عن العقود التي يبرمها وكيل السفينة لحساب المجهز أو التي يبرمها الربان خارج ميناء تسجيل السفينة في حدود سلطاته القانونية)).

ومن ثم تتسم هذه الديون بحق امتياز لما لها من أهمية لصاحب حق الامتياز (أمين السفينة) في القيام بأنشطة تخص السفينة من حيث شحنها وتفريغها (الدبوسي، ٢٠٢٥، ص ٩٣)، ونستنتج مما سبق حالات تختلف من واحدة لأخرى في مدى استحقاق أمين السفينة الأجرة وهي كالاتي:

١- الحالة الأولى: يستحق الأجرة كاملة في أداء المهام الموكلة إليه بحسن نية وبنجاح، إذ أن أمين السفينة يكون مكلفاً بالقيام بمجموعة من الأعمال البحرية والخدمات اللوجستية في الميناء كاستقبال السفينة، أو التنسيق مع الجهات الأخرى في الميناء، وغيرها من المهام التي تستدعي تنفيذها بحسن نية ووفقاً للشروط الملزمة عليه.



٢ - الحالة الثانية: يستحق أمين السفينة الأجرة الجزئية في حال توقف أو إنهاء عقد أمانة السفينة قبل استكمال المهام والالتزامات المكلف بها بسبب ظروف خارجة عن إرادته (إرادة أمين السفينة كحالة حرب أو ظروف غير طبيعية) أحمد، ٢٠١١، ص. ٢٧٢ .

٣ - الحالة الثالثة : لا يستحق أمين السفينة أية أجرة إذا كان هو المسبب في إنهاء العقد كفسخ عقد أمانة السفينة. وأخيراً لا بد أن ننوه أن طرق دفع الأجر تختلف حسب الآلية المتبعة سواء بالدفع النقدي أو عن طريق التحويلات المالية في البنوك وهو الشائع، أو عن طريق مقايضة بخدمات أخرى..



المطلب الثاني

الحق في التعاون العقدي

يعدّ مبدأ التعاون العقدي من الأسس الجوهرية التي يقوم عليها عقد أمانة السفينة، إذ لا يمكن تنفيذ الالتزامات الناشئة عنه على نحو صحيح ما لم يتوافر قدر كافٍ من التعاون بين طرفيه، وبالأخص من جانب المجهز تجاه أمين السفينة (بدر، ٢٠٠٩). فالتعاون هنا ليس مجرد سلوك اختياري أو التزام أدبي، بل هو التزام قانوني مستمد من طبيعة العقد ذاته ومن مبدأ حسن النية الذي يُعدّ أحد المبادئ العامة في تنفيذ العقود (فاضل وعبد الغفور، ٢٠٢٤، ص. ٢٤٥).

ويتخذ التعاون العقدي بين المجهز وأمين السفينة صورتين أساسيتين:

١. الصورة الإيجابية: وتتمثل في الأفعال الإيجابية التي يقوم بها المجهز تسهياً لمهمة أمين السفينة، مثل تسهيل إصدار التراخيص، أو إتمام الإجراءات الجمركية والمينائية، أو تزويده بالمعلومات والتعليمات الدقيقة، بما يحقق تنفيذ الالتزامات البحرية بأقل جهدٍ وتكلفةٍ وزمنٍ ممكن.

٢. الصورة السلبية: وتتمثل في امتناع المجهز عن كل تصرف من شأنه أن يعرقل عمل أمين السفينة أو تعطيل التزامه، كعدم إغلاق الحساب المصرفي الذي يودع فيه الأخير أجر النقل أو مبالغ الشحن، أو عدم التدخل في الأعمال التنفيذية المكلف بها. ومن ثمّ فإنّ التعاون العقدي يُعدّ التزاماً مزدوجاً للطبيعة، فهو تارةً التزام إيجابي بفعلٍ معين، وتارةً التزام سلبي بالامتناع عن فعلٍ يضر الطرف الآخر. ويترتب على إخلال المجهز بهذا التعاون أن يكون مسؤولاً عن الأضرار التي تصيب أمين السفينة، ولهذا الأخير أن يطلب التعويض أو فسخ العقد عند الاقتضاء. وربطاً لما سبق يتضح لنا أن التعاون العقدي يُعدّ من المبادئ الجوهرية في عقد أمانة السفينة، فهو ليس ارتباطاً شكلياً بين الطرفين، بل علاقة قانونية متبادلة تستند إلى العدالة العقدية والتوازن العقدي، والتي تركز على حسن النية كأساسٍ جامعٍ يضمن استمرار العلاقة العقدية بثقة وأمان (عبد الغفور وفاضل، ٢٠٢٠، ص. ٤٠٧). ولذلك فإنّ التعاون العقدي يُعتبر حقاً وواجباً متبادلاً بين المجهز وأمين السفينة، ولا حاجة إلى النص عليه صراحة في بنود العقد، لأنه مفترض ضمناً بموجب القواعد العامة التي تحكم تنفيذ الالتزامات التعاقدية. بحيث أن أي إخلال من قبل المجهز بالتزامه في التعاون العقدي يُجيز لأمين السفينة طلب فسخ عقد الأمانة، إذا كان هذا الإخلال يجعل تنفيذ العقد متعذراً أو عديم الجدوى، فضلاً عن حقه في التعويض استناداً إلى القواعد العامة للمسؤولية العقدية، سواء نصّ العقد على ذلك أم لم ينص. ومن ثمّ، فإنّ التعاون العقدي بين المجهز وأمين السفينة يُشكل في جوهره ضماناً عملية لتحقيق العدالة العقدية والتوازن الاقتصادي والقانوني بين الطرفين، إذ يؤدي إلى استقرار المعاملات البحرية،



ويحدّ من المنازعات التي قد تنشأ أثناء تنفيذ التزامات العقد (CMA-CGM v. World Shippers, 2013).

من جانب آخر أن التعاون العقدي ينعكس أثره في الإدلاء بالمعلومات الضرورية، والمعلومات العقدية تتميز بالآتي :

١. أن الإدلاء بالمعلومات تارة تكون قبل انعقاد العقد وتارة تكون أثناء تنفيذ العقد..
٢. يتسم الالتزام بالإدلاء بالمعلومات بسمة وقائية وعلاجية في آن واحد..
٣. ينبغي بديهياً أن يكون أمين السفينة جاهلاً بالبضاعة ومن ثم يستدعي على المجهز تبصيره.
٤. أساس التزام الإدلاء بالمعلومات هو مبدأ حسن النية في العقود بل في التعامل إن صح التعبير..
٥. يلتزم المجهز بتبصير أمين السفينة بكافة المعلومات والتفاصيل الجوهرية عن البضاعة ليكون الأخير على بينة عند تنفيذ التزامه واتخاذ الوسائل والكيفية التي تلائم نقل البضاعة من المجهز إلى المرسل إليه بصورة سليمة.
٦. يتسم هذا الالتزام بالشفافية والنزاهة في التنفيذ بحيث يجب على المجهز ألا يحرف معلومة سواء كانت لصالحه أم لا..
٧. يفترض أن يكون الإدلاء بالمعلومات في التوقيت المناسب لكي يتخذ أمين السفينة أي إجراء لأي مستجد. لا بد من تدوين بيانات سندات الشحن بصورة دقيقة، فإن سند الشحن البحري هو وثيقة تصدر من قبل الناقل البحري أو من ينوب عنه (أمين السفينة) يدون فيها شحن البضاعة على السفينة واستلامها للنقل فسند الشحن يقوم مقام وصل استلام ويعد قرينة على وجود عقد نقل بحري بالتالي يمكن تداول البضاعة من خلال تداول سند الشحن البحري، أو هو كما عرفه البعض محرر غير رسمي يصدره شخص يثبت شحن البضاعة على متن السفينة وغالباً ما يصدره أمين السفينة لأنه وكيل الناقل أو المجهز. (قانون النقل العراقي رقم ٨٠ لسنة ١٩٨٣، المادتان ٧٣ و ١٤٤) وعليه سند الشحن هو مفتاح التجارة البحرية بحيث من خلاله يمكن تداول البضاعة وفقاً لقواعد التجارة الدولية.

من جانب آخر نجد إن أمين السفينة يدرج أي تحفظ في سند الشحن إذا كان هناك عدم صحة تفاصيل البضاعة ومطابقتها لسند الشحن أو كان أمين السفينة يواجه صعوبة في التحقق من التفاصيل أو أي سبب آخر لإبدائه التحفظ على التوقيع في سند الشحن وهذا ما أكدته المادة (١٤٥) من قانون النقل العراقي رقم (٨٠) لسنة ١٩٨٣م حيث نصت على ما يلي: ((على الناقل أو من ينوب عنه (أمين السفينة) إدراج تحفظ في سند الشحن، الذي يتضمن تفاصيل تتعلق بالطبيعة العامة للشيء أو علاماته الرئيسية أو وزنه أو كميته أو عدد الطرود أو القطع، يبين فيه عدم صحة تلك التفاصيل أو الأسباب التي حملته على الاشتباه في



عدم مطابقتها للشيء أو ان وسائل التحقق من ذلك غير متوفرة لديه في الحالات الاتية: أولاً - عندما يكون على علم بعدم مطابقة التفاصيل للشيء الذي تسلمه فعلاً أو للشيء المشحون إذا كانت قد صدر بشأنه سند شحن مؤشر عليه بكلمة مشحون. ثانياً - عندما تتوفر لديه اسباب معقولة تحمله على الاشتباه في عدم المطابقة. ثالثاً - عندما لا تتوفر لديه وسائل التحقق من هذه التفاصيل)). ومن ثم نجد أن القانون حدد الأمور الأساسية المراد تدوينها في سند الشحن بحيث لا يمكن مخالفتها وهذا ما أكدّه القضاء العراقي في قراراته، ففي قرار صدر من محكمة التمييز العراقية / (رقم ١٣٦/تمييزية/١٩٩٥م) أكد على ضرورة إرفاق البيانات الضرورية في سند الشحن إذ أشار إلى أن عدم تضمين سند الشحن بيانات دقيقة عن البضاعة يعد مخالفة موجبة للتعويض عند إثبات الضرر. (قرار محكمة التمييز العراقية رقم ١٣٦/تمييزية/١٩٩٥، ١٩٩٦).

وفي إطار المقارنة التشريعية أنّ مسألة إلزام أمين السفينة بتدوين سند الشحن البحري وتحديد بياناته الإلزامية قد حظيت باهتمام متقارب بين المشرع العراقي ونظرائه في التشريعات المقارنة، ولا سيما المصري والإماراتي. فقد تبنت هذه التشريعات اتجاهاً واحداً يؤكد مسؤولية أمين السفينة في تنظيم سند الشحن بوصفه المستند الرئيس لإثبات عقد النقل البحري، وضمان توازن العلاقة القانونية بين أطرافه، لما يمثل السند من وسيلة قانونية لإثبات تسلّم البضاعة ووصفها وشروط نقلها. حيث نصت المادة (١٥٨) من المرسوم التشريعي الاتحادي رقم (٤٣) لسنة ٢٠٢٣م بشأن المعاملات البحرية في دولة الإمارات العربية المتحدة على هذا الالتزام بصورة صريحة حيث نصت ما يلي ((١- للناقل أو من ينوب عنه (أمين السفينة) إبداء تحفظات على قيد البيانات التي يقدمها الشاحن بشأن البضائع إذا كانت لديه أسباب جدية للشك في صحتها أو إذا لم تتوفر لديه الوسائل الكافية للتحقق منها. ٢- على الناقل أو من ينوب عنه ذكر أسباب التحفظ على قيد البيانات في سند الشحن، ومبررات التحفظ، وللشاحن أو المرسل إليه إثبات صحة البيانات التي قدمها الشاحن بكافة طرق الإثبات)).



المصادر

أولاً: الكتب

١. الدبوسي، أحمد مصطفى. (٢٠٢٥). القانون البحري الإماراتي رقم (٤٣) لسنة ٢٠٢٣ (الطبعة الأولى). المتحدة للنشر والتوزيع.
٢. خليل، أحمد محمود. (٢٠١٠). موسوعة التشريعات البحرية: تأصيل وفقه وقضاء في التقنين البحري المصري. مكتب الجامعة.
٣. فاضل، شروق عباس، وعبد الغفور، رياض أحمد. (٢٠٢٤). العدالة العقدية: دراسة في قاعدية العدالة ودورها في العقود المدنية. دار الكتب القانونية ودار شتات للنشر.
٤. القليوبي، سميحة. (٢٠٢٢). الأسس القانونية للتجارة البحرية (الطبعة الأولى). دار الأهرام.
٥. الفقي، عاطف محمد. (٢٠١٧). القانون البحري (الطبعة الأولى). مطبعة المعارف.
٦. عوض، علي جمال الدين. (١٩٩٢). النقل البحري للبضائع (الطبعة الأولى). دار النهضة العربية.
٧. أحمد، عبد الفضيل محمد. (٢٠١١). القانون الخاص البحري (الطبعة الأولى). دار الفكر والقانون للنشر والتوزيع.
٨. كومان، لطيف جبر. (٢٠٠٣). القانون البحري (الطبعة الثانية). مكتب دار الثقافة للنشر والتوزيع.
٩. فخري، رفعت. (٢٠١٦). الوجيز في القانون التجاري البحري. مطبعة عين شمس.
١٠. الأسبر، وهيب. (٢٠٠٨). القانون البحري (الطبعة الأولى). المؤسسة الحديثة للكتاب.
١١. ثانياً: البحوث والدراسات
١٢. بدر، أسامة أحمد. (٢٠٠٩). الالتزام ببذل عناية والالتزام بتحقيق نتيجة بين المسؤولين والشخصية والموضوعية: دراسة تحليلية مقارنة. مجلة كلية الحقوق للبحوث القانونية والاقتصادية، جامعة الإسكندرية، (٢).
١٣. الحداد، حفيظة السيد. (٢٠٠٣). الحجز التحفظي على السفينة: دراسة مقارنة لأحكام معاهدة بروكسل ١٩٥٢ ومشروع المعاهدة الدولية بشأن الحجز على السفينة الموقعة في ١٢ مارس ١٩٩٩ وقانون التجارة البحرية المصري الجديد. مجلة الدراسات القانونية، (١)، ١٠٥-٦٥.
١٤. عبد الغفور، رياض أحمد، وفاضل، شروق عباس. (٢٠٢٠). دور العدالة في تفسير العقود المدنية. مجلة جامعة الأنبار للعلوم القانونية والسياسية، (٢)، ٤٠٣-٤٣٩.
١٥. شبيخي، محمد أمين. (٢٠١٦). وكيل السفينة في عقد النقل البحري. المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، (١)، ٣-٩٥.
١٦. التويجري، محمد. (٢٠٠٨). وكيل السفينة في القانون الكويتي. مجلة الحقوق، (٢)، ٤٦١-٤٧٤.
١٧. زغير، عقيل كريم. (٢٠٢٣). النظام القانوني لعقد أمانة السفينة في القانون العراقي والمقارن. مجلة دراسات البصرة، (٥٠)، ٢٠٩-٢٢٦.

ثالثاً: القرارات القضائية

1. قرار محكمة التمييز العراقية رقم (١٣٦/١٩٩٥/تميزية/١٩٩٥). مجلة القضاء، (٣)، ٥٧.
2. Way v. Latilla [1937] 3 All E.R. 759 (H.L.).
3. CMA-CGM (Canada), Inc. v. World Shippers Consultants, Ltd., 921 F. Supp. 2d 1 (E.D.N.Y. 2013), No. CV 10-1514.

رابعاً: التشريعات

١. القانون المدني العراقي رقم (٤٠) لسنة ١٩٥١.
٢. قانون النقل العراقي رقم (٨٠) لسنة ١٩٨٣.
٣. قانون التجارة البحرية المصري رقم (٨) لسنة ١٩٩٠.
٤. مرسوم بقانون اتحادي رقم (٤٣) لسنة ٢٠٢٣ في شأن القانون البحري، دولة الإمارات العربية المتحدة.



خامساً: المصادر الإنجليزية

1. Colinvaux, R., Steel, D., & Ricks, V. E. (1973). Forms and precedents (British Shipping Laws, Vol. 6). Stevens & Sons.
2. Eder, B., Bennett, H. N., Berry, S., Foxton, D., & Smith, C. F. (2015). Scrutton on charterparties and bills of lading (23rd ed.). Sweet & Maxwell.
3. Port of London Authority. (2025). Port of London Authority rates & charges 2025. <https://pla.co.uk/sites/default/files/2024-12/Port-of-London-Authority-Rates-Charges-2025.pdf>

