

# النظام القانوني لعقد أمانة السفينة في القانون العراقي والمقارن

أ.م.د. عقيل كريم زغير

كلية القانون/ جامعة كربلاء

Email : Aqeel.k@uokerbala.edu.iq

## الملخص

يعد النقل البحري من اهم الوسائل في الحياة التجارية منذ القدم، فهو من أقدم الاعمال التجارية في نقل الأشياء والأشخاص، واليوم يعتبر من أكثر الوسائل في نقل الأشخاص والبضائع الهائلة بمختلف انواعها ولذلك لسهولة واسعاره المناسبة. ان عقد امانة السفينة او ما يصطلح عليه عقد الوكالة البحرية هو العقد الذي ينظم العلاقة ما بين الوكيل البحري من جهة والناقل البحري من جهة أخرى، ويحدد حقوق والتزامات كل منهما. واهم ما يرتبه من التزامات هو تنفيذ عقد النقل البحري باسم ولحساب الناقل والقيام بكل الاعمال القانونية اللازمة سواء كان في عقد نقل الأشياء او عقد نقل الأشخاص. ورغم أهمية هذا العقد في الحياة التجارية الا انه لم يحظ بالاهتمام المناسب من قبل المشرع العراقي من حيث القوانين المنظمة له مقارنة مع أهميته الكبيرة في الحياة التجارية. لذا في هذه الدراسة سوف نتناول عقد امانة السفينة مسترشدين بقانون الوكالات البحرية العراقي رقم ٥٦ لسنة ١٩٨٥ والقوانين ذات العلاقة بالموضوع مثل قانون النقل العراقي النافذ رقم ٨٠ لسنة ١٩٨٣، والقوانين المقارنة الأخرى لبيان الإطار القانوني العام لهذا العقد وما يترتب عليه من حقوق والتزامات لأطرافه.

**الكلمات المفتاحية:** القانون البحري، عقد أمانة السفينة، الوكيل البحري، النقل البحري.

## The Legal System of the Ship's Agent Contract in the Iraqi and Comparative Law

Assist. Prof. Dr. Aqeel Kareem Zghair  
College of Law / University of Kerbala  
Email : Aqeel.k@uokerbala.edu.iq

### Abstract

Maritime transport is one of the most important means of commercial life since ancient times, as it is one of the oldest commercial businesses in transporting things and people, and today it is considered one of the most important means of transporting people and huge goods at all, for its ease and reasonable prices. The ship's agent contract, or what is termed as the maritime agent contract, is the contract that regulates the relationship between the maritime agent on the one hand and the maritime carrier on the other hand and defines the rights and obligations of each of them. The most important of its obligations is the implementation of the maritime transport contract in the name and on behalf of the carrier and carrying out all the necessary legal work, whether in the contract of carriage of things or the contract of carriage of persons. Despite the importance of this contract in commercial life, it did not receive proper attention from the Iraqi legislator in terms of the laws regulating it compared to its great importance in commercial life. Therefore, in this article, we will discuss the ship's agent contract guided by the Iraqi Maritime Agencies Law No. 56 of 1985 and related laws such as the Iraqi Transport Law No. 80 of 1983, and other comparative laws to clarify the general legal framework for this contract and the consequent rights and obligations of its parties.

**Keywords:** Maritime Law, Ship's Agent Contract, Maritime Agent, Maritime Carrier.

## المقدمة

ان عقد امانة السفينة او ما يصطلح عليه عقد الوكالة البحرية هو العقد الذي ينظم العلاقة ما بين الوكيل البحري من جهة والناقل البحري من جهة أخرى، ويحدد حقوق والتزامات كل منهما. واهم ما يرتبه من التزامات هو تنفيذ عقد النقل البحري بإسم ولحساب الناقل والقيام بكل الاعمال القانونية اللازمة سواء كان في عقد نقل الأشياء او عقد نقل الأشخاص. ورغم أهمية هذا العقد في الحياة التجارية الا انه لم يحظ بالاهتمام المناسب من قبل المشرع العراقي من حيث القوانين المنظمة له مقارنة مع أهميته الكبيرة في الحياة التجارية. اذ تتمثل مشكلة البحث في ان القانون البحري في العراق محكوم بتشريعات مختلفة منها قانون التجارة البحرية العثماني لعام ١٨٦٣ النافذ الذي لم يتناول عقد امانة السفينة وقصور التشريعات الأخرى كقانون الوكالات البحرية رقم ٥٦ لسنة ١٩٨٥ الذي لم ينظم هذا العقد بالتفصيل بل أحال احكام الوكالة الى قانون النقل العراقي النافذ رقم ٨٠ لسنة ١٩٨٣ الذي بدوره أحال احكامها الى القواعد العامة. لذا سوف نتناول عقد امانة السفينة مسترشدين بقانون الوكالات البحرية العراقي المذكور والقوانين ذات العلاقة بالموضوع مثل قانون النقل العراقي النافذ رقم ٨٠ لسنة ١٩٨٣، والقوانين المقارنة الأخرى كقانون التجارة البحرية المصري رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ لبيان الإطار القانوني العام لهذا العقد وما يترتب عليه من حقوق والتزامات لأطرافه. ولهذا الغرض قسمنا هذا البحث على مبحثين تناولنا في المبحث الأول مفهوم عقد أمانة السفينة وخصصنا المبحث الثاني لآثاره وطبيعته القانونية.

### المبحث الأول: مفهوم عقد امانة السفينة

نتناول في هذا المبحث تعريف عقد امانة السفينة في المطلب الأول ثم تمييزه عما يشته به من أوضاع قانونية في المطلب الثاني.

### المطلب الأول: تعريف عقد امانة السفينة

ان عقد امانة السفينة هو العقد الذي يربط امين السفينة بالناقل ( المجهز )، حيث جرى العمل على ان يقوم الناقل او المجهز باختيار شخص في كل ميناء يعهد اليه بعمليات تسلم البضاعة من الریان وحراستها والمحافظة عليها وتسليمها لأصحابها وتحصيل الأجرة ، وقد يتعدى الامر الى تكليفه برعاية شؤون السفينة خلال فترة رسوها في الميناء ويسمى هذا الشخص امين السفينة او الوكيل البحري او وكيل السفينة، حيث يرتبط هذا الأخير مع المجهز ايضاً بعقد امانة السفينة او وكالة السفينة. اذ كان الریان سابقاً هو الذي يتولى القيام بهذه الاعمال، الا ان التطور الكبير الذي حصل في الملاحة البحرية بحيث أصبحت السفينة التجارية واعمالها في الوقت الحاضر باهظة التكاليف، وان انتاج السفينة يتعلق بحركتها وابعارها وان القيام بهذه الاعمال من قبل الریان يؤدي الى تعطيل

الرحلة البحرية ورسو السفينة وقتاً طويلاً في الميناء مما يؤدي الى ازدحام الموانئ بالسفن، كما انه ليس بمقدور المجهز ان يفتح له فرعاً في الموانئ التي تمر بها سفنه ، لذا اقتضى اعفاء الريان من هذه العمليات وظهرت الحاجة الى وكيل بحري للناقل او المجهز ليحل محله في كل ميناء ترسو عليه السفينة.<sup>(١)</sup>

ان تسمية وكيل السفينة غير دقيقة على الرغم من شيوعها في الواقع العملي واستقرارها في الفقه والقضاء، لان الوكالة لا تكون الا عن اشخاص لا عن شيء جماد مثل السفينة التي تكون بمثابة الموكل، فالأصح ان يقال وكيل الناقل او المجهز، الا ان الواقع العملي جرى على اطلاق اسم الوكيل البحري او الملاحي.<sup>(٢)</sup>

ويمكن تعريف وكيل السفينة بانه كل شخص طبيعي او معنوي يختاره المجهز او الريان في الميناء ليتولى شؤون سفينته او سفنه في هذا الميناء ويتدخل وكيل السفينة لرعاية شؤون المجهز بناء على عقد يبرم بينهما عادة لمدة معينة.<sup>(٣)</sup>

وعرف وكيل السفينة ايضاً بانه الوكيل البحري الذي يعينه المجهز للقيام عنه في أحد الموانئ بالأعمال المتعلقة بالحاجات المعتادة اللازمة للسفينة، كتموين السفن بالمؤن والوقود ودفع رسوم الموانئ والممرات والتعاقد لأجل صيانة وإصلاح السفينة، وبالعمليات اللازمة لتنفيذ عقد النقل مثل القيام بتسليم البضائع لشحنها او بتسليمها لأصحابها عند الوصول وتحصيل اجرة النقل المستحقة.<sup>(٤)</sup> وقد عرف المشرع العراقي في الفقرة (ي) من المادة ١ من تعليمات الموانئ البحرية رقم ١ لسنة ١٩٩٨ الوكيل البحري بانه: " كل شخص طبيعي او معنوي يكون ممثلاً عن شركة ملاحه او ريان سفينة او مركب او مالكة للتصرف نيابة عنهما في الميناء".

وفي العراق كانت اعمال الوكالات البحرية تمارس في الموانئ العراقية من قبل المنشأة العامة للوكالات البحرية العراقية حصراً وفقاً لنص المادة ١ من قانون الوكالات البحرية رقم ٥٦ لسنة ١٩٨٥، أي كان غير مسموح للقطاع الخاص بالقيام بأعمال الوكالة البحرية. الا ان هذا الامر لم يدم بعد التغيير الذي حصل في العراق بعد ٢٠٠٣ حيث طال التعديل هذه المادة وتم السماح للقطاع الخاص بممارسة اعمال الوكالة البحرية بموجب المادة ١ من قانون رقم ٨٣ لسنة ٢٠١٢ التعديل الاول لقانون الوكالات البحرية رقم ٥٦ لسنة ١٩٨٥، واصبح نص المادة ١ بالاتي:

" تقوم الشركة العامة للنقل البحري أو من تخولها من الشركات المؤسسة وفق أحكام قانون الشركات رقم ٢١ لسنة ١٩٩٧ بأعمال الوكالات البحرية في الموانئ العراقية وفق أحكام الفرع الثاني من الفصل الرابع من قانون النقل رقم ٨٠ لسنة ١٩٨٣ وتسدي الخدمات الناشئة عن ذلك".

المطلب الثاني: تمييز عقد امانة السفينة عما يشتهه من أوضاع قانونية

نتناول في هذا المطب تمييز عقد امانة السفينة عن كل من وكيل الشحنة، والسمسار البحري والمقاول والبحري وكذلك وكيل العبور وكما يلي:

### الفرع الأول: وكيل السفينة ووكيل الحمولة (وكيل الشحنة)

يمكن تعريف وكيل الحمولة او الشحنة بأنه الشخص الذي ينوب عن المرسل إليهم في القيام بكافة الاعمال القانونية والمادية المتعلقة باستلام البضاعة عند وصولها والتحقق من سلامتها واتخاذ كافة الإجراءات اللازمة للمحافظة على حقوق أصحابها ودفع اجرة النقل عنها ان كانت مستحقة كلها او بعضها.<sup>(٥)</sup> وقد أطلق عليه المشرع المصري وكيل الشحنة.<sup>(٦)</sup>

من هذا التعريف يتبين ان ما يقوم به وكيل الحمولة بالنسبة للمرسل اليه هو ذات الدور الي يقوم به امين السفينة بالنسبة للمجهز .

ولم يعرف المشرع العراقي امين الحمولة ولم يحدد المركز القانوني له، بعكس المشرع المصري الذي نص في المادة ١٤٧ من قانون التجارة البحرية (١- يسأل وكيل الشحنة قبل أصحاب الشأن في البضاعة التي تسلمها بوصفه وكيلاً بأجر). وهذا ما اخذ المشرع الجزائري حيث نص في المادة ٦٢١ من القانون البحري الجزائري ( يعد وكيلا للحمولة كل شخص طبيعي او معنوي يلتزم مقابل اجر وبموجب وكالة من ذوي الحق في البضاعة عن استلام البضائع باسم ولحساب موكله، ودفع اجرة البضاعة ان كانت مستحقة وتوزيع البضائع بين المرسل اليهم).<sup>(٧)</sup>

عليه فأمين الحمولة شخص يختاره المرسل اليه ويعتبر وكيلا عاديا ينوب عنه في تسلّم البضاعة عند الوصول ودفع اجرة النقل ان كانت مستحقة كلها او بعضها، والتحقق من حالة البضاعة ومطابقتها للأوصاف المبينة في سند الشحن من حيث الكمية والنوعية وحالة البضاعة من حيث خلوها من الاضرار والعيوب بسبب النقل. والاصل ان يكون لكل مرسل اليه امين للحمولة، الا ان العمل جرى فيما لو تعدد المرسل إليهم ينوب عنهم امين لحمولة واحد.<sup>(٨)</sup>

وقد استقر الفقه على إمكانية الجمع بين مهمة الوكيل في النقل البحري ووكيل الحمولة في شخص واحد يمثل المجهز والمرسل اليه او إليهم في الوقت ذاته. وهذا الامر يبدو واضحاً عملياً من خلال تضمين سند الشحن شرط التسليم تحت الروافع او شرط التفريغ السريع. وبمقتضى هذا الشرط يقوم الربان بتفريغ البضائع على رصيف الميناء دون انتظار حضور المرسل اليه او من يمثله، وينقضي عقد النقل حينئذ خلافاً للأصل الذي يقضي ان عقد النقل ينقضي بتسليم البضاعة الى أصحابها. ومن ثم يستلم امين السفينة البضاعة من الربان ويتولى نقلها الى المخازن، وعندئذ يعتبر وكيل السفينة وكيلاً للحمولة في الوقت ذاته.<sup>(٩)</sup>

عليه نجد ان وكيل الحمولة يختلف عن وكيل السفينة باعتباره وكيلاً عن المرسل اليه في حين ان وكيل السفينة يعمل وكيلاً للمجهز. الا انه يشترك معه في الكثير من المهام، بل يمكن ان يجمع الشخص بين صفتي وكيل الحمولة ووكيل السفينة في الوقت نفسه، وفي مثل هذه الحالة فانه يكون مرتبطاً بعقدين ، عقد وكالة مع المجهز وعقد وكالة مع المرسل اليه والعقدان مستقلان،<sup>(١٠)</sup> رغم المحذور من تعارض المصالح ، في هذه الحالة، حسب القواعد العامة التي تقضي بعدم جواز ان ينوب الوكيل عن شخصين خشية التضحية بإحدى المصلحتين لصالح الأخرى.

### الفرع الثاني: وكيل السفينة والسمسار البحري

السمسار البحري هو شخص يتعهد لآخر بالبحث عن طرف ثان لإبرام عقد معين متصل بالملاحة البحرية مقابل اجر معين.<sup>(١١)</sup>

عليه فإن السمسار البحري يقوم بتقريب وجهات النظر بين الاطراف المتعاقدة مثل البائع والمشتري في عقد بيع السفينة، وبين المؤمن والمؤمن له في عقد التأمين البحري ، وبين الناقل و الشاحن في عقد النقل البحري وذلك لقاء أجرة ، أي ان السمسار البحري يقوم بعملية الوساطة بين الطرفين لإتمام ابرام العقد المبرم بينهما ، ففي حالة نجاح وساطة السمسار البحري فإن آثار العقد تترتب على عاتق طرفيه دون السمسار البحري والذي ينتهي دوره بمجرد ابرام العقد. أي ان العمل الأساسي للسمسار البحري هو التقريب بين وجهات النظر بين الطرفين المتعاقدين بغرض إبرام العقد بينهما، ولذا فان مهمة السمسار تكتمل بإبرام العقد الذي توسط وسعى لانعقاده بين الطرفين ، دون أن يكون السمسار طرفاً في العقد الذي يتوسط في ابرامه ، لا بصفته أصيلاً وناثباً عن أي طرف أو تابعاً له، ويقوم بعمله هذا لقاء اجر، ويسأل السمسار عن الأخطاء التي يرتكبها في تنفيذ عقد السمسرة كما اذا اخفى معلومات جوهرية عن عميله، الا ان السمسار لا يسأل عن تنفيذ العقد الا اذا نص على ذلك صراحة في عقد السمسرة.<sup>(١٢)</sup>

ويطلق على السمسرة في القانون العراقي بالدلالة وهي من اعمال الوساطة التجارية التي نصت عليها الفقرة سادس عشر من المادة الخامسة من قانون التجارة العراقي النافذ.

من هذا يتبين ان الوكيل البحري (وكيل السفينة) يختلف تماماً عن السمسار البحري، لان الأخير لا يقوم باي عمل من الاعمال القانونية لا بصفته اصيلاً ولا وكيلاً أي لا يعمل باسم ولحساب أي من طرفي عقد النقل البحري فكل ما يقوم به هو تقريب وجهات النظر لإتمام ابرام العقد بين اطرافه.<sup>(١٣)</sup> ويمكن ان يكون وكيل السفينة سمسار بحري إذا اوكل اليه مهمة التوسط من الريان او من المجهز لإبرام عقد النقل او تنظيم عملية دخول وخروج السفينة من الميناء البحري، كما ان السمسار البحري يمكن ان يباشر عمليات وكالة السفينة والحمولة.<sup>(١٤)</sup>

### الفرع الثالث: وكيل السفينة والمقاول البحري

المقاول البحري هو شخص طبيعي او معنوي يتولى العمليات المادية المتعلقة بشحن البضاعة على السفينة في ميناء القيام أو تفريغها من السفينة في ميناء الوصول تمهيداً لتسليمها الى المرسل اليه.<sup>(١٥)</sup>

وعليه فان مهمة المقاول البحري الذي يسمى مقاول الشحن والتفريغ هي شحن البضائع وتفريغها من السفن باستخدام أدوات خاصة لذلك مثل البراطيم والصنادل والروافع وغيرها، والاستعانة بعمال متخصصين في هذا المجال. ويرتبط المقاول البحري مع الناقل او مع الشاحن او مع المرسل اليه بعقد مقاوله محله شحن او تفريغ البضاعة من السفينة.<sup>(١٦)</sup>

وحتى لو قام الريان بالتعاقد مع مقاول الشحن والتفريغ ، كما جرت العادة على النص في سندات الشحن على قيامه بذلك، فتبقى مسؤولية مقاول الشحن والتفريغ مباشرة إزاء الشاحن او المرسل اليه لان الريان يعتبر وكيلًا يتعاقد لحسابهما.<sup>(١٧)</sup>

وتكون مسؤولية مقاول الشحن والتفريغ عقدية عن الهلاك او التلف الذي يصيب البضاعة اثناء قيامه بعمليات الشحن والتفريغ ويكون مسؤول أيضا عن أي اخلال بالتزاماته التي يحددها عقد المقاوله تجاه الطرف الاخر.<sup>(١٨)</sup>

ونظرا لعدم وجود قانون بحري في العراق ينظم عقد المقاوله البحرية فانه يخضع للقواع الخاصة بعقد المقاوله في القانون المدني.

ولا يعتبر مقاول الشحن والتفريغ ناقلا بحريا حتى ولو قام بعملية نقل بالمواعين او بالصنادل بين مكان رسو السفينة وبين رصيف الميناء. حتى ولو درجت العادة في مرافئ البحر المتوسط ان يقوم مقاول الشحن والتفريغ بكافة الاعمال القانونية المرتبطة بهذه العملية كاستلام البضائع وفحصها والمحافظة عليها الى ان يتم تسليمها الى المرسل اليه.<sup>(١٩)</sup>

مما تقدم يتبين ان الوكيل البحري ( وكيل السفينة) يختلف عن المقاول البحري لان الأخير يقوم بالأعمال المادية فقط من شحن وتفريغ البضاعة من السفينة بمقتضى عقد المقاوله المبرم مع الناقل او المرسل او المرسل اليه ، بينما يقوم الوكيل البحري بالأعمال القانونية نيابة عن المجهز بموجب عقد الوكالة المبرم بينهما.<sup>(٢٠)</sup>

### الفرع الرابع: وكيل السفينة ووكيل العبور (الترانزيت)

وكيل العبور او وكيل الترانزيت هو شخص وسيط يتدخل في الفترة التي تفصل بين رحلتين (نقلين)، ويقوم بتلقي البضاعة من الناقل البحري عبر رحلة متعددة الأجزاء ويعيد ارسالها الى ناقل اخر بحري او نهري او جوي او بري. أي ان وكيل العبور يتدخل في حالة النقل على مراحل او يتم

بوسائل نقل مختلفة. ويقوم وكيل العبور من اجل القيام بمهامه بأعمال قانونية لحساب موكله فهو يتسلم البضاعة من الناقل الأول ويبرم عقد النقل الثاني ويتولى التأمين على البضاعة والقيام بالإجراءات الجمركية وايداع البضاعة والمحافظة عليها بين عمليتي نقلها. ويرتبط وكيل العبور بموكله بعقد وكالة عادية باجر، لأنه يعمل بإسم ولحساب موكله.<sup>(٢١)</sup>

عليه فان عمل وكيل العبور يختلف عن عمل الوكيل البحري، فعمل وكيل العبور محدد من حيث الطبيعة والوقت والمكان ومن حيث الجهة التي يعمل لحسابها وهو مرسل البضاعة، اما الوكيل في النقل البحري فهو يقوم بكافة الاعمال القانونية اللازمة لتسهيل واتمام الرحلة البحرية للسفينة ويقوم بعمله هذا لحساب الناقل فقط.<sup>(٢٢)</sup>

### المبحث الثاني: اثار عقد امانة السفينة وطبيعته القانونية

في هذا المبحث تناولنا الطبيعة القانونية لعقد امانة السفينة والاثار القانونية المترتبة عليه مقسماً على مطلبين كالتالي:

#### المطلب الأول: الطبيعة القانونية لعقد امانة السفينة

يقوم مالك السفينة او مستأجرها باختيار امين السفينة، كما قد يقوم الريان بصفته الممثل القانوني للناقل باختيار وتعيين امين السفينة، ويرتبط امين السفينة بالناقل بمقتضى عقد امانة السفينة وهو من العقود غير المسماة ولذلك اختلف الفقه في تحديد الطبيعة القانونية لهذا العقد. يرى بعض الفقه ان امين السفينة يرتبط مع الناقل بعقد عمل ويخضع للقواعد العامة المنصوص عليها في قانون العمل البري، الا انه من الصعب التسليم بهذا الرأي، لان امين السفينة يقوم بأعمال قانونية لحساب موكله بينما عقد العمل لا يكون الا في الاعمال المادية، كما ان عقد العمل يقتضي علاقة تبعية وخضوع بين العامل ورب العمل، مع ان امين السفينة يقوم بعمله على وجه الاستقلال وبذلك ينتفي عنصر التي تعتبر المعيار الرئيسي لعقد العمل.<sup>(٢٣)</sup>

وذهب البعض الاخر الى اعتبار وكيل السفينة وكيلاً بالعمولة مكلف بتفريغ البضائع وتسليمها لأصحابها وتحصيل أجزائها. ولكن يؤخذ على هذا الرأي ان سمة الوكالة بالعمولة الأساسية هي تصرف الوكيل بالعمولة باسمه الخاص لحساب موكله، بينما يعمل وكيل السفينة باسم موكله ولحسابه.<sup>(٢٤)</sup>

بينما يرى البعض الآخر بأن وكيل السفينة يعتبر سمسار بحري ولذلك فإنه يعتبر مسؤول بغض النظر عن المكان الذي وقع فيه التعيب أو فقدان البضاعة، غير أن هذا الرأي هو الآخر لا يمكن التسليم به لأن التزامات السمسار تختلف عن تلك التي تقع على عاتق وكيل السفينة، فلا يمكن مسألته عن الأضرار التي تصيب البضاعة عن الفترة السابقة لاستلامه لها.<sup>(٢٥)</sup>

لذلك استقر الرأي الغالب في الفقه والقضاء على ان عقد امانة السفينة هو عقد وكالة عادية حيث انه يعمل باسم الناقل ( المجهز) ولحسابه بأجر، فينوب عنه في تسلم البضائع من الشاحنين، وتسليمها الى المرسل اليهم وتحصيل اجرة النقل. وقد يتعاقد نيابة عن المجهز على اصلاح السفينة او تزويدها بالمؤونة والوقود.<sup>(٢٦)</sup>

وقد اخذ المشرع المصري بهذا الرأي فنص في المادة ١٤٠ من قانون التجارة البحرية المصري رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ على ان " يقوم وكيل السفينة بوصفه وكيلاً عن المجهز بالأعمال المتعلقة بالحاجات المعتادة اللازمة للسفينة" كما نصت المادة ١٤٢ منه على ان " يسأل وكيل السفينة قبل المجهز بوصفه وكيلاً بأجر".

ولاعتبارات عملية ورعاية لمصالح المواطنين المصريين والمقيمين فيها الذين يتعاملون مع المجهز الأجنبي، فقد نصت المادة ١٤٤ من قانون التجارة البحرية المصري على انه " يعتبر وكيل السفينة نائباً عن المجهز في الدعاوى التي تقام منه او عليه في جمهورية مصر العربية، كما يعد موطن وكيل السفينة في مصر موطناً للمجهز يعلن فيه بالأوراق القضائية وغير القضائية".

من هذا النص يتبين ان القانون جعل وكيل السفينة نائباً قانونياً عن المجهز فيما يخص الدعاوى التي ترفع من المجهز او عليه، وجعل موطن وكيل السفينة في مصر موطناً للمجهز. ولا تتعارض هذه النيابة مع النيابة القانونية التي يمنحها القانون للريان بجعله نائباً قانونياً عن المجهز، لان القصد من ذلك هو تيسير مهمة المجهز في رفع دعواه ضد من يتعامل معهم في مختلف الموانئ وتيسير مهمة هؤلاء في مقاضاة المجهز، ولان الريان ليس لديه، في اغلب الأحيان، متسع من الوقت للقيام بنيابته القانونية عن المجهز في التي تقام على المجهز او عليه، بعكس وكيل السفينة الذي يؤدي تلك المهام على وجه افضل من الريان.<sup>(٢٧)</sup> وان أهمية هذا النص تبدو ايضاً في انه يهيأ لمن يريد عمل الإعلان ( التبليغ) شخصاً مقيماً لتوجيه الإعلان اليه.<sup>(٢٨)</sup>

اما بالنسبة لموقف المشرع العراقي فانه لم يشر بصورة مباشرة الى الطبيعة القانونية للعقد الذي يربط وكيل السفينة بالمجهز بل اكتفى بذكر واجباته ( المادة ٤ من قانون الوكالات البحرية رقم ٥٦ لسنة ١٩٨٥)، الا انه أحال تطبيق احكام الوكالة في النقل على الوكالة البحرية وذلك في المادة الأولى من القانون نفسه التي نصت " تقوم الشركة العامة للنقل البحري او من تخولها من الشركات المؤسسة وفق احكام قانون الشركات رقم ٢١ لسنة ١٩٩٧ بأعمال الوكالات البحرية في الموانئ العراقية وفق احكام الفرع الثاني من الفصل الرابع من قانون النقل رقم ٨٠ لسنة ١٩٨٣ وتسدي الخدمات الناشئة عن ذلك".

وبالرجوع الى قانون النقل العراقي نجد انه عرف الوكالة في النقل في المادة ٨٣ بانها "أولاً- الوكالة في النقل عقد يلتزم الوكيل بمقتضاه بان يقوم بالتصرفات القانونية وما يتعلق بها باسم الناقل ولحساب الناقل".

لذا فان الوكيل في النقل يقوم بموجب عقد الوكالة في النقل بإجراء التصرف القانوني وما يتعلق به من اعمال مادية وقانونية باسم الناقل ولحسابه، وبذلك فعقد الوكالة في النقل هو ضرب من ضروب الوكالة العادية تميزت عنها لخصوصية عالم النقل، لذلك نص قانون النقل ( م ٨٣/ثالثاً) على سريان احكام الوكالة العادية على احكام الوكالة في النقل فيما عدا الاحكام المنصوص عليها في قانون النقل.<sup>(٢٩)</sup>

عليه تسري على عقد وكالة السفينة في التشريع العراقي احكام الوكالة في النقل واحكام عقد الوكالة في القواعد العامة في القانون المدني من حيث تكوينه واثاره وانقضائه. لذلك يجوز للناقل عزل وكيل السفينة في أي وقت وينهي الوكالة ولو وجد اتفاق خلاف ذلك (المادة ٩٤٧ مدني)، ويكون الناقل ملزماً بتعويض الوكيل عن الضرر الذي لحقه من جراء عزله في وقت غير مناسب او بعذر غير مقبول، ويجوز لوكيل السفينة بدوره ان يعزل نفسه في أي وقت ولو وجد اتفاق يخالف ذلك على انه يجب على الوكيل تعويض الناقل عن الضرر الذي يلحقه من جراء ذلك.

وقد يكون وكيل السفينة وكيلا لمجهز واحد يتولى الاعمال المتعلقة بالحاجات اللازمة المعتادة لجميع السفن التابعة للمجهز والاعمال اللازمة لتنفيذ عقد النقل، كما قد يكون وكيلا لعدة مجهزين حيث ان الغالب ان يتخذ الوكيل البحري شكل شركة للتوكيلات البحرية تعمل لحساب عدة شركات ملاحية في ان واحد.<sup>(٣٠)</sup>

وقد ذهب البعض الى ان هذه الحالة تكون مخالفة للقواعد العامة في الوكالة التي لا تجيز للوكيل ان يكون وكيلا لشخص او اشخاص اخرين تتضارب مصالحهم مع مصالح موكله الا بموافقة الاخرين.<sup>(٣١)</sup> ونرى ان هذه الحالة المذكورة لا تخالف القواعد العامة لان وكيل السفينة او الوكيل البحري يتعاقد مع عدد من المجهزين المختلفين الواحد عن الاخر وينفذ عمل كل منهم بصورة مستقلة عن الاخر، بالإضافة الى انه لا يوجد أي ربط او اتصال بينهم في العمل لذلك لا يتحقق تضارب في المصالح في هذا الفرض.

اما الامر المحذور فهو تعاقد الشخص مع نفسه نيابة عن الطرفين فلا يجوز الا بموافقتهما، وذلك لان النائب يستبد وحده بالتوفيق بين مصلحتين متعارضتين فيخشى ان يحابي أحد الطرفين على حساب الطرف الاخر، وبالتالي لا تتوافر الحماية اللازمة لمصلحة أي من الطرفين.<sup>(٣٢)</sup> عليه فان الطبيعة القانونية لعقد امانة السفينة هو عقد وكالة بأجر تسري عليه احكام الوكالة في النقل والقواعد العامة للوكالة في القانون المدني وهو عقد رضائي ملزم للجانبين لا يلزم الشكلية لانعقاده، وهو من عقود المعاوضة والعقود ذات الاعتبار الشخصي، كما انه يعتبر من الاعمال التجارية لان الوكالة في النقل تعد من الاعمال التجارية وفقا لنص المادة الخامسة فقرة سادس عشر من قانون التجارة العراقي رقم ٣٠ لسنة ١٩٨٤.

وعليه فيجوز لوكيل السفينة أن يكون نائباً عن الناقل في الدعاوي التي يرفعها أو تقام عليه في العراق ، كما يعد موطن وكيل السفينة في العراق موطناً للناقل. كما ذهبت الى ذلك محكمة استئناف البصرة الاتحادية في احد قراراتها حيث قررت أن الوكيل بالنقل البحري يصح مقاضاته نيابة عن الناقل بما يتعلق بعقد النقل واطرافه (الراكب، المرسل، المرسل اليه ) عملا بحكم المادة ٨٤ من قانون النقل رقم ٨٠ لسنة ١٩٨٣، التي تنص "يجوز مقاضاة الوكيل في النقل نيابة عن الناقل ويكون الحكم الصادر نافذا بحق الناقل وحده".<sup>(٣٣)</sup>

### المطلب الثاني: آثار عقد امانة السفينة

كما ذكرنا سابقا ان وكيل السفينة يرتبط بالمجهز بعقد يعرف بعقد امانة السفينة وهو عقد وكالة بأجر، عليه فهو يخضع لعقد الوكالة من حيث تكوينه واثاره، ويسري على هذا العقد احكام التشريعات البحرية المتمثلة بقانون الوكالات البحرية رقم ٥٦ لسنة ١٩٨٥ وقانون النقل العراقي رقم ٨٠ لسنة ١٩٨٣ ومن ثم القانون المدني بحسبان انه القانون العام للعقود. وإذا كان عقد وكالة السفينة يختلف من بلد لآخر تبعا للعرف السائد في الميناء فان هذا العرف هو الذي يحدد التزامات وكيل السفينة في حالة عدم النص عليها في العقد.

وبما عقد الوكالة بأجر من عقود المعاوضة الملزمة للجانبين لذا وتجنباً للتكرار سوف نتطرق الى التزامات الطرفين فقط لان التزام كل طرف يعتبر حق للطرف الاخر.

## الفرع الأول: التزامات وكيل السفينة

لم بين قانون الوكالات البحرية العراقي رقم ٥٦ لسنة ١٩٨٥ مهام وكيل السفينة سوى ما نصت عليه المادة ٤ فقرة أولاً:

"تقوم الشركة العامة للنقل البحري بتزويد البواخر وناقلات النفط والوحدات البحرية العائمة التجارية التي تدخل المياه والموانئ العراقية بالملاحين والوقود والمواد والأرزاق والمياه العذبة وأي متطلبات أخرى تخدم أعمال النقل البحري ضمن اختصاصها".

من خلال ملاحظة هذه المادة نجدها قد عدت بعض الاعمال القانونية الرئيسية التي يقوم بها وكيل السفينة وادفعتها بالمتطلبات الأخرى التي تحتاج إليها السفن، إلا ان هذه المادة قد اغفلت الاعمال القانونية الرئيسية الأخرى التي يقوم بها وكيل السفينة والتي تعتبر من صميم عمله.

بينما جاء نص المادة ٤٠ من قانون التجارة البحرية المصري رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ بعبارة الحاجات المعتادة للسفينة وهي عبارة شاملة لكل الاعمال التي يقوم بها الوكيل البحري سواء كانت مادية ام قانونية حيث نصت " يقوم وكيل السفينة بوصفه وكيلا عن المجهز بالأعمال المتعلقة بالحاجات المعتادة اللازمة للسفينة".

وكذلك نصت المادة ٤١ من القانون نفسه : "يجوز أن يقوم وكيل السفينة بتسليم البضائع لشحنها في السفينة عند القيام أو بتسليمها لأصحابها بعد تفرغها من السفينة عند الوصول وبتحصيل أجره النقل المستحقة للمجهز".

عليه فان التزامات وكيل السفينة تتحدد في القيام بالأعمال القانونية المعتادة للسفينة ما لم يقم بها الريان نفسه كشرء المؤن والوقود وقطع الغيار وإصلاح السفينة.

كما يلتزم امين السفينة أيضا بتسلم البضاعة لشحنها في السفينة عند القيام او بتسليمها الى المرسل اليه بعد تفرغها من السفينة عند الوصول، ويستتبع ذلك التزامه بالمحافظة على البضائع والعناية بها في الفترة التي تتواجد فيها تحت حيازته. كما يلتزم بتحصيل اجرة النقل إذا كانت مستحقة عند الوصول، كما عليه إذا لزم الامر ان يقوم بكافة الإجراءات القانونية اللازمة لحفاظ حقوق موكله كحبس البضاعة ضمانا لاستيفاء اجرة النقل.

### الفرع الثاني: التزامات المجهز

ان الالتزام الرئيسي على عاتق المجهز يتمثل في دفع الأجر المتفق عليه لوكيل السفينة، وذا لم يوجد اتفاق على تحديد الأجر وجب الرجوع الى عرف الميناء المتبع في ذلك الميناء. كما يلتزم المجهز بان يرد الى امين السفينة جميع ما أنفقه من مبالغ في سبيل التنفيذ المعتاد للوكالة كحراسة البضاعة او تخزينها.<sup>(٣٤)</sup>

ويكون لأمين السفينة ضمانا لاستيفاء حقوقه من المجهز امتياز على السفينة واجرة النقل بسبب الاعمال المتعلقة بالحاجات المعتادة اللازمة للسفينة، وله أيضا حق حبس الاموال التي في حوزته لحساب المجهز بما فيها البضائع واجرة النقل حتى يستوفي حقه من المجهز.<sup>(٣٥)</sup>

### الفرع الثالث: مسؤولية امين السفينة

لما كان امين السفينة يعتبر وكيلاً عن المجهز، لذا فانه مسؤول مسؤولية عقدية قبل المجهز عن اخطائه وعن اهماله بعدم بذله العناية المعتادة في تنفيذ وكالته (م ١٤٢ بحري مصري). اما مسؤوليته تجاه الغير مثل الشاحنين والمرسل إليهم، فلا يسأل امين السفينة الا عن خطه الشخصي وخطأ تابعيه، كما لو تأخر في تفريغ البضاعة او تسليمها عند وصولها، او لم يبذل العناية اللازمة لحفظ البضاعة التي تسلمها فتلفت او سلمت تسليماً معيباً، وتعتبر مسؤوليته في هذا الصدد مسؤولية تقصيرية (م ١٤٣ بحري مصري).<sup>(٣٦)</sup>

على ان مسؤولية امين السفينة عن اخطائه الشخصية لا تنفي مسؤولية المجهز عنها بصفته موكلاً يسأل عن الأخطاء التي تقع من الوكيل في تنفيذ وكالته.<sup>(٣٧)</sup> ولا يسأل امين السفينة شخصياً عما يصيب البضاعة من تلف او هلاك بسبب خطأ المجهز او الربان، وذلك لان امين السفينة لم طرفاً في عقد النقل حتى يسأل عن عدم تنفيذه.<sup>(٣٨)</sup>

## الخاتمة

بعد ان انتهينا من كتابة هذا البحث الموسوم " النظام القانوني لعقد امانة السفينة في القانون العراقي والمقارن" توصلنا الى عدد من النتائج والتوصيات أهمها:

### أولاً: النتائج

- ١- ان قانون الوكالات البحرية العراقي رقم ٥٦ لسنة ١٩٨٥ لم يتناول احكام الوكيل البحري بالتفصيل كما لم يبين طبيعته القانونية واثاره.
- ٢- ان قانون التعديل الأول رقم ٨٣ لسنة ٢٠١٢ لقانون الوكالات البحرية رقم ٥٦ لسنة ١٩٨٥ قد سمح للقطاع الخاص بممارسة اعمال الوكالة البحرية بموجب المادة ١ منه بعدما كان حكراً على المنشأة العامة للوكالات البحرية.
- ٣- ان عقد امانة السفينة هو العقد الذي يربط امين السفينة بالناقل (المجهر )، وهو يقوم بعمليات تسليم البضاعة من الریان وحراستها والمحافظة عليها وتسليمها لأصحابها وتحصيل الأجرة ، ويتولى رعاية شؤون السفينة خلال فترة رسوها في الميناء ويسمى هذا الشخص امين السفينة او الوكيل البحري او وكيل السفينة، حيث يرتبط هذا الأخير مع المجهر ايضاً بعقد امانة السفينة او وكالة السفينة.
- ٤- ان تسمية وكيل السفينة غير دقيقة على الرغم من شيوعها في الواقع العملي واستقرارها في الفقه والقضاء، لان الوكالة لا تكون الا عن اشخاص لا عن شيء جماد مثل السفينة التي تكون بمثابة الموكل، فالأصح ان يقال وكيل الناقل او المجهر، الا ان الواقع العملي جرى على اطلاق اسم الوكيل البحري او الملاح.

٥- ان الطبيعة القانونية لعقد امانة السفينة هو عقد وكالة بأجر تسري عليه احكام الوكالة في النقل والقواعد العامة للوكالة في القانون المدني وهو عقد رضائي ملزم للجانبين لا يلزم الشكلية لانعقاده، وهو من عقود المعاوضة والعقود ذات الاعتبار الشخصي، كما انه يعتبر من الاعمال التجارية لان الوكالة في النقل تعد من الاعمال التجارية وفقا لنص المادة الخامسة فقرة سادس عشر من قانون التجارة العراقي رقم ٣٠ لسنة ١٩٨٤.

### ثانياً: التوصيات

- ١- ندعو المشرع العراقي إسوة بالدول الاخرى الى تشريع قانون بحري يتناول فيه اخر التطورات على صعيد الاعمال البحرية والملاحية، حيث أصبحت الحاجة ملحة لهذا القانون، لان قانون التجارة البحرية العثمانية لعام ١٨٦٣ قديم جدا ولم يواكب التطورات الكبيرة على صعيد الملاحة البحرية.
- ٢- نظرا لأهمية المركز القانوني والاقتصادي لأمين السفينة ( الوكيل البحري)، لذا نقترح على المشرع العراقي إضافة مادة قانونية لقانون الوكالات البحرية العراقي رقم ٥٦ لسنة ١٩٨٥ وكما يلي: (المادة ٤: يسأل وكيل السفينة قبل المجهز بوصفه وكيلا بأجر)

## الهوامش

- (١) طالب حسن موسى، القانون البحري، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، ٢٠١٢، ص ١٢٤: حمد الله محمد حمد الله، القانون البحري، دار النهضة العربية، القاهرة، ٢٠٠٨، ص ١٥٠: مصطفى كمال طه، القانون البحري، دار المطبوعات الجامعية، ٢٠١٢، ص ٢٣٧.
- (٢) عبد الحميد مرسي عنبر، التوكيل البحري، دار الكتب المصرية، الإسكندرية، ط١، ٢٠٠٩، ص ١١٧: مصطفى كمال طه، مصدر سابق، ص ٢٣٨.
- (٣) د. رفعت فخري، الوجيز في قانون التجارة البحرية المصرية الجديد، ج١، دار أبو المجد للطباعة، ١٩٩١، ص ٢٤٣.
- (٤) محمود سمير الشرقاوي، القانون البحري، دار النهضة العربي، القاهرة، ٢٠٠٨، ص ٣٠٠.
- (٥) وهيب الاسبر، مصدر سابق، ص ١٤٥: كمال حمدي، مصدر سابق، ص ١٨٣.
- (٦) مصطفى كمال طه، مصدر سابق، ص ٢٤٥.
- (٧) الأمر رقم ٨٠-٧٦ متضمن القانون البحري، ج ر رقم ٢٩ المؤرخة في ١٠ افريل ١٩٩٧، المعدل والمتمم بالقانون ٨٩-٠٥ رقم ٤٧ المؤرخة في ٢٧ يونيو ١٩٩٨. انظر، شيخي محمد امين، وكيل السفينة في عقد النقل البحري، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد الرابع، ص ٩٧ وما بعدها.
- (٨) محمد فريد العريني، محمد السيد الفقي، القانون البحري والجوي، منشورات الحلبي الحقوقية، ٢٠٠٥، ص ٢٨٣.
- (٩) مجيد حميد العنبيكي، مصدر سابق، ص ٩٩: محمد السيد الفقي، القانون البحري، دار الجامعة الجديدة، ٢٠٠٩، ص ٢٨٢-٢٨٣: كمال حمدي، مصدر سابق، ص ١٨٧: مصطفى كمال طه، مصدر سابق، ص ٢٤٥.
- (١٠) المصدر نفسه، ١٨٨.
- (١١) إبراهيم مكي، مصدر سابق، ص ٢٠٤.
- (١٢) محمود سمير الشرقاوي مصدر سابق، ص ٣١٠: محمد السيد الفقي، مصدر سابق، ص ٢٨٩: وهيب الاسبر، مصدر سابق، ١٤٨.
- (١٣) مجيد حميد العنبيكي، مصدر سابق، ١٠٤.
- (١٤) شيخي محمد امين، مصدر سابق، ١٠١.
- (١٥) رفعت فخري، مصدر سابق، ص ٣٦٣.
- (١٦) محمود سمير الشرقاوي، مصدر سابق، ص ٣٠٦.
- (١٧) وهيب الاسبر، مصدر سابق، ص ١٤٧.
- (١٨) ايمان فتحي حسن الجميل، اشخاص الملاحة البحرية، مكتبة الوفاء القانونية، الإسكندرية، ٢٠١٠، ص ٤٣١.

## النظام القانوني لعقد أمانة السفينة في القانون العراقي والمقارن

- (١٩) وهيب الاسبر، مصدر سابق، ص ١٤٧.
- (٢٠) مجيد حميد العنبيكي، مصدر سابق، ص ١٠٣.
- (٢١) مصطفى كمال طه، مصدر سابق، ص ٢٥٢: كمال حمدي، مصدر سابق، ص ١٩٠: رفعت فخري، مصدر سابق، ص ٣٧٤.
- (٢٢) مجيد حميد العنبيكي، مصدر سابق، ص ١٠٠.
- (٢٣) كمال حمدي، اشخاص الملاحة البحرية والمرشد ومجهز القطر في قانون التجارة البحرية رقم ٨ لسنة ١٩٩٠، منشأة المعارف، الإسكندرية، ١٩٩٣، ص ١٧٥.
- (٢٤) رفعت فخري، مصدر سابق، ص ٣٤٦.
- (٢٥) وهيب الاسبر، القانون البحري، المؤسسة الحديثة للكتاب، طرابلس، لبنان، ٢٠٠٨، ص ١٤١.
- (٢٦) محمود سمير الشرقاوي، مصدر سابق، ص ٣٠١: طالب حسن موسى، مصدر سابق، ص ١٢٥: مصطفى كمال طه، مصدر سابق، ص ٢٣٨: إبراهيم مكي، الوسيط في القانون البحري الكويتي، ج ١، دار القبس للطباعة والطباعة والنشر، ١٩٧٥، ص ١٨٩: مجيد حميد العنبيكي، القانون البحري العراقي، بيت الحكمة، بغداد، ٢٠٠٢، ص ٩٣.
- (٢٧) محمود سمير الشرقاوي، مصدر سابق، ص ٣٠١.
- (٢٨) كمال حمدي، مصدر سابق، ص ١٧٦.
- (٢٩) مجيد حميد العنبيكي، مصدر سابق، ص ٩٣.
- (٣٠) محمود سمير الشرقاوي، مصدر سابق، ص ٣٠٠.
- (٣١) كمال ناصر برهم، الوكلاء البحريون، ١٩٨١، ص ١٨٩، نقلا عن مجيد حميد العنبيكي، مصدر سابق، ص ٩٧.
- (٣٢) عبد المجيد الحكيم، عبد الباقي البكري، محمد طه البشير، الوجيز في نظرية الالتزام في القانون المدني العراقي، بلا دار نشر، ١٩٨٠، ص ٦٣.
- (٣٣) محكمة استئناف البصرة الاتحادية بصفتها التمييزية، رقم الحكم ١٣٤ // ٢٠١٥ / مرافعات في ٢٠١٥/٤/٧.
- (٣٤) بلال الانصاري، القانون البحري، المركز القومي للإصدارات القانونية، القاهرة، ٢٠١٩، ص ٥٨.
- (٣٥) المادة ٢٩ فقرة ٦ من قانون التجارة البحرية المصري، المادة ٤٨ فقرة ٥ من قانون التجارة البحرية اللبناني لسنة ١٩٤٧.
- (٣٦) محمود سمير الشرقاوي، مصدر سابق، ص ٣٠٢: كمال حمدي، مصدر سابق، ص ١٧٨: محمد السيد الفقي، مصدر سابق، ص ٢٨٠.
- (٣٧) مصطفى كمال طه، مصدر سابق، ص ٢٤١.
- (٣٨) محمد السيد الفقي، مصدر سابق، ص ٢٨١.

## المصادر

١. إبراهيم مكي، الوسيط في القانون البحري الكويتي، ج ١، دار القيس للصحافة والطباعة والنشر، ١٩٧٥.
٢. ايمان فتحي حسن الجميل، اشخاص الملاحة البحرية، مكتبة الوفاء القانونية، الإسكندرية، ٢٠١٠.
٣. بلال الانصاري، القانون البحري، المركز القومي للإصدارات القانونية، القاهرة، ٢٠١٩.
٤. حمد الله محمد حمد الله، القانون البحري، دار النهضة العربية، القاهرة، ٢٠٠٨.
٥. رفعت فخري، الوجيز في قانون التجارة البحرية المصرية الجديد، ج ١، دار أبو المجد للطباعة، ١٩٩١.
٦. شيخي محمد امين، وكيل السفينة في عقد النقل البحري، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد الرابع.
٧. طالب حسن موسى، القانون البحري، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، ٢٠١٢.
٨. عبد الحميد مرسي عنبر، التوكيل البحري، دار الكتب المصرية، الإسكندرية، ط ١، ٢٠٠٩.
٩. عبد المجيد الحكيم، عبد الباقي البكري، محمد طه البشير، الوجيز في نظرية الالتزام في القانون المدني العراقي، بلا دار نشر، ١٩٨٠.
١٠. كمال حمدي، اشخاص الملاحة البحرية والمرشد ومجهز القطر في قانون التجارة البحرية رقم ٨ لسنة ١٩٩٠، منشأة المعارف، الإسكندرية، ١٩٩٣.
١١. كمال ناصر برهم، الوكلاء البحريون، بلا دار نشر، ١٩٨١.
١٢. مجيد حميد العنبي، القانون البحري العراقي، بيت الحكمة، بغداد، ٢٠٠٢.
١٣. محمد السيد الفقي، القانون البحري، دار الجامعة الجديدة، ٢٠٠٩.
١٤. محمد فريد العريني، محمد السيد الفقي، القانون البحري والجوي، منشورات الحلبي الحقوقية، ٢٠٠٥.
١٥. محمود سمير الشرقاوي، القانون البحري، دار النهضة العربي، القاهرة، ٢٠٠٨.
١٦. مصطفى كمال طه، القانون البحري، دار المطبوعات الجامعية، ٢٠١٢.
١٧. وهيب الاسبر، القانون البحري، المؤسسة الحديثة للكتاب، طرابلس، لبنان، ٢٠٠٨.