

(التصدي للنقص التشريعي العراقي في مجال التجارة البحرية)

أ.و. بتول صراوة عباوي
كلية القانون-الجامعة المستنصرية

الملخص

تناول هذا البحث موضوع التصدي للنقص التشريعي العراقي في مجال التجارة البحرية حيث تُعدّ التجارة بالنقل البحري من الوسائل الأكثر أهمية وجدوى في حركة التجارة الدولية مقارنةً بوسائل النقل التجاري الأخرى، لما تتسم به من مزايا تساعد على إيصال البضائع بأقل التكاليف الممكنة.

يرتبط تاريخ التجارة البحرية في العراق بتاريخ حضارة بلاد الرافدين، حيث انطلقت من موانئ العراق القديم أولى السفن وأكبرها حجماً، وبرغم وجود العديد من القوانين المرتبطة بعملية النقل البحري، وبرغم تنظيم قانون النقل العراقي رقم (٨٠) لسنة ١٩٨٣ في الفصل الثالث الفرع الأول عملية النقل البحري وطرح مشروع القانون البحري العراقي لعام ١٩٧٨، وقانون الموانئ رقم (٢١) لسنة ١٩٩٥ وتعليمات الموانئ رقم (١) لسنة ١٩٩٨، وقانون هوية البحار العراقي، القانون رقم (٥١) لسنة ٢٠١٥، وقانون الهيئة البحرية العراقية العليا رقم (١٨) لسنة ٢٠١٩، فإن التشريع العراقي يعاني من عدم التصدي لعدم وجود قانوني تجاري بحري عراقي متكامل ينظم العلاقة مع القانون البحري الدولي، وقانون التجارة وقانون النقل، كما هو موجود في الكثير من الدول منها تركيا ومصر ولبنان وغيرها، فالقانون البحري الدولي هو فرع قانوني يحدد قواعد القانون المتعلقة بالنقل البحري الدولي. وهو يعتمد على مصادر مثل الاتفاقيات الدولية والقوانين المحلية والعادات لتحديد حقوق والتزامات مالكي السفن والمشغلين وأصحاب الحمولات والأطراف الأخرى ذات الصلة، كما أن المشرع العراقي لم ينظم أحكام عقد بناء السفينة ولم يشر إليه على الإطلاق.

ويغطي القانون الدولي البحري العديد من الموضوعات المتعلقة بالتجارة البحرية، وتشمل: تسجيل وسجلات السفن، التنظيم القانوني لعمليات التحميل والتفريغ، عقود الشحن والنقل، تشغيل وملكية السفن، الموانئ والرصيف، الحوادث البحرية والتلوث، وآليات تسوية المنازعات البديلة.

أن ترتيب العراق دولياً فيما يتعلق بالتجارة البحرية يأتي بعدد الاتفاقيات الموقعة من قبل العراق والمستوفي لشروط تلك الاتفاقيات حيث يجب التسريع بانضمام العراق لتلك الاتفاقيات الدولية.

ومما تقدم ذكره فإن هذا البحث عالج إشكالية النقص التشريعي العراقي في مجال التجارة البحرية الدولية على مطلبين تناول الأول منهما أهمية إصدار قانون تجارة بحرية

عراقي، وتناول المطلب الثاني التحديات التي تواجه العراق في الانضمام للاتفاقيات المتعلقة بالتجارة البحرية. وتوصل البحث إلى أن مكانة القانون البحري الدولي في القانون العراقي مهمة للغاية، حيث تعطي الدول أهمية استراتيجية للنقل البحري والأنشطة المرتبطة بالموانئ في التجارة الدولية، مما يجعلها مركزاً هاماً للتجارة البحرية. وبالتالي، فإن العراق بحاجة إلى الانضمام وتطبيق القانون الدولي والاتفاقيات المتعلقة بالتجارة البحرية بشكل فعال، وتنظيم هذه المسائل في نظامه القانوني الخاص.

المقدمة

لا يزال العراق يواجه نقصاً تشريعياً في شتى المجالات الاقتصادية، وهذا النقص لا يعني فقط عدم وجود تشريع أو قواعد تنظيمية بل يعني أيضاً وجود تشريعات مختلفة تتناول نفس تنصدي لنفس القضية ولا يوجد تشريع متكامل ينظم موضوع معين، والتصدي التشريعي لهذا النقص لا يعني عدم وجود تشريع إنما هناك عدم مواكبة التشريعات القائمة للتطورات الحاصلة في مجال معين. أصدرت العديد من الدول تشريعات خاصة بالتجارة البحرية كلبان ومصر والكويت والسعودية وتركيا، تتناول فيها، كافة الجوانب المتعلقة بالنقل البحري باعتباره وسيلة أساسية في التجارة البحرية. ورغم ذلك نجد أن المشرع العراقي لم يصدر لغاية الآن القانون البحري أو قانون التجارة البحري، وربما يعود ذلك إلى وجود مجموعة من التشريعات تتناول قطاع النقل البحري، وإن كانت مجموعة من القواعد المتناثرة والمشتتة ولا تتلاءم مع طبيعة هذا القطاع وأهميته. حيث نشهد محاولات عراقية لتوسيع الاسطول التجاري من السفن فضلاً عن ناقلات النفط في توجه يظهر منه بأن الحكومات العراقية تتجه لتلعب دوراً مهماً في مجال التجارة البحرية. لذلك سوف نقوم بهذا البحث بالتصدي للنقص التشريعي العراقي في مجال التجارة البحرية، لكي يتمكن العراق من تكريس القانون التجاري البحري في نظامه القانوني الخاص.

ومما تقدم ذكره فإن هذا البحث سيعالج إشكالية النقص التشريعي العراقي في مجال التجارة البحرية الدولية على مطلبين تناول الأول منهما أهمية إصدار قانون تجارة بحرية عراقي، وتناول المطلب الثاني التحديات التي تواجه العراق في الانضمام للاتفاقيات المتعلقة بالتجارة البحرية.

المطلب الأول: أهمية إصدار قانون للتجارة البحرية العراقية

تعد التجارة بالنقل البحري من الوسائل الأكثر أهمية وجدوى في حركة التجارة الدولية مقارنةً بوسائل النقل التجاري الأخرى، لما تتسم به من مزايا تساعد على إيصال البضائع بأقل التكاليف الممكنة^(١).

(١) عدنان حسين الخياط، واقع النقل البحري لتجارة العراق الخارجية وانعكاساته على تجارة الخدمات في ميزان المدفوعات، مركز الدراسات الاستراتيجية | جامعة كربلاء، ٢٠٢١، ص ١.

يغطي القانون الدولي البحري العديد من الموضوعات المتعلقة بالتجارة البحرية، وتشمل: تسجيل وسجلات السفن، التنظيم القانوني لعمليات التحميل والتفريغ، عقود الشحن والنقل، تشغيل وملكية السفن، الموانئ والرصيف، الحوادث البحرية والتلوث، وآليات تسوية المنازعات البديلة.^(١)

يُعنى القانون التجاري البحري بتنظيم العلاقات القانونية الخاصة الناشئة بمناسبة الاستغلال التجاري للسفينة عن طريق إبرام العقود البحرية.

ينكر بعض الفقه أن للقانون البحري خصوصية ذاتية، ويصرّ على اعتباره جزءاً من القانون التجاري، مثلما ذهب إليه المشرّع الفرنسي عندما نظّمه في الكتاب الثاني من القانون التجاري، ويستندون في ذلك إلى الطبيعة التجارية للعمليات القانونية المتعلقة بالملاحة البحرية.^(٢)

مما تقدم سوف نتناول أهمية التجارة البحرية الدولية في الفرع الأول، ونبين في الفرع الثاني دور القانون البحري أو القانون التجاري في تطوير التجارة الخارجية ليطال بأحكامه كل الجوانب المتعلقة بالتجارة بواسطة النقل البحري.

الفرع الأول: أهمية التجارة البحرية الدولية

إن البحر يعد مسرحاً اقتصادياً رحباً لممارسة التجارة الخارجية وإنعاش التبادل والتعاون، إلا إن هذا البحر بمختلف مجالاته لن يكون مفيداً لأي دولة إلا إذا توفرت على الوسيلة القانونية الكفيلة بذلك، وهي القانون البحري، الذي يعتبر الإطار الأنسب لممارسة الأنشطة البحرية بمختلف أنواعها.

إنّ عمليات نقل التجارة الدولية بين بلدان العالم تتم من خلال وسائل النقل البحري عبر الخطوط البحرية الدولية المتعددة. وفي إطار ذلك فإنّ خدمات نقل البضائع بواسطة السفن تحتل مكانة مهمة في حركة التجارة الدولية من خلال عمليات الاستيراد والتصدير، لما تشكّله من التزامات وتأثيرات اقتصادية على أطراف المبادلات التجارية، وما يترتب على ذلك من تكاليف أو عوائد تنعكس على حالة تجارة الخدمات، حيث تشكّل عمليات النقل البحري في التجارة الدولية نشاطاً اقتصادياً مكماً لعمليات الإنتاج الموجه نحو الأسواق الخارجية، كما تُعدّ تجارة الخدمات عنصراً داعماً لتجارة السلع من حيث التأثير الذي تمارسه هاتان التجارتان على حالة التجارة الخارجية، سواء عند التصدير، أو عند الاستيراد.^(٣)

يشكل النقل البحري نسبة ٩٠% من إجمالي حجم التجارة العالمية ويعد شريان الاقتصاد العالمي. وبدون النقل البحري سوف يكون خلل في إنجاز المعاملات التجارية بين

(١) روابح فريد، محاضرات في القانون البحري، جامعة الجزائر (٢)، كلية الحقوق والعلوم السياسية، الجزائر، ٢٠١٤، ص ٥.

(٢) روابح فريد، محاضرات في القانون البحري، ص ١٤.

(٣) عدنان حسين الخياط، واقع النقل البحري لتجارة العراق الخارجية وانعكاساته على تجارة الخدمات في ميزان المدفوعات، مركز الدراسات الاستراتيجية | جامعة كربلاء، ٢٠٢١، ص ١.

مختلف قارات العالم سواء كانت تتعلق بالمواد أولية أو الغذائية أو المنتجات المصنعة^(١).

تعد السفن من بين أهم الأصول في عمليات النقل البحري التجاري وتلعب دوراً رئيساً في انخفاض التكاليف وتقدر الإيرادات السنوية للسفن التجارية بأكثر من ٥٠٠ مليار دولار بنسبة ٥% من حجم الاقتصاد العالمي. وتلعب الموانئ العالمية والاسطول التجاري البحري دوراً رئيسياً في تسهيل حركة البضائع وتخفيض أسعار النقل^(٢).

أن التشريعات الوطنية والدولية أوردت على السفينة العديد من التصرفات القانونية، التي تنشئ في مجملها حقوق، كما إن القانون البحري هو مجموعة القواعد القانونية المتعلقة بالملاحة البحرية ونقل الركاب والبضائع عن طريق البحر^(٣).

أن السفينة هي الأداة الرئيسية للملاحة البحرية والمحور الذي تدور حوله أحكام القانون البحري، كما يقوم المشرع بتأطيرها بنظام قانوني خاص ومتميز عن غيرها من الأموال والمنقولات^(٤).

ينقسم النقل البحري إلى قطاعين في توسع مستمر، يرتبطان بقطاع التجارة العالمية، أول هذه القطاعات هو شحن البضائع بالجملة، والثاني هو الشحن البحري للنفط^(٥).

يرتبط النقل البحري بشكل رئيسي بنقل البضائع^(٦). ويفهم بالنقل البحري الدولي بأنه حركة البضائع عن طريق البحر التي يقع مكان تحميلها ومكان تفريغها تحت إشراف دولتين مختلفتين من وجهة نظر القانون الدولي^(٧).

كما تتطلب عملية التصدير البحري للنفط الخام والمنتجات النفطية للبلدان المستوردة توفر أساطيل من ناقلات النفط عبر البحار والمحيطات بالنسبة للبلدان البعيدة عن المنتجين^(٨).

الفرع الثاني: دور القانون البحري أو القانون البحري التجاري في تطوير التجارة الخارجية.

يعاني العراق من عدم وجود قانوني بحري عراقي متكامل.. وبرغم عدم وجود سلطة بحرية عراقية، وعلى الرغم من ذلك نجد إدارة الموانئ العراقية منذ تأسيسها في العام ١٩١٩ عام ٢٠١٩ تاريخ صدور قانون الهيئة البحرية العراقية العليا رقم ١٨ لسنة

(١) صلاح مهدي الزبيدي، وضحي لعيبي، جغرافية النقل والتجارة الدولية، مكتبة ومطبعة النباهة، ميسان، العراق، ط١، ٢٠١٩، ص ١٨١-١٨٢.

(٢) صلاح مهدي الزبيدي وضحي لعيبي، جغرافية النقل والتجارة الدولية، ص ١٨١.

(٣) Jean-Claude Dakouri، Le Droit Maritime International et Le Transport Des Hydrocarbures، Doctoral Thesis، Maastricht University، Universitaire Pers Maastricht، 2011، p20.

(٤) مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري، (دراسة مقارنة)، السفينة، أشخاص الملاحة البحرية، النقل البحري الحوادث البحرية، التأمين البحري، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، ٢٠٠٦، ص ٤.

(٥) Mégan Longo، Le transport maritime de produits pétroliers. Université de Droit et Sciences Politiques، Aix-Marseille III، Master II – Droit Maritime et des Transports (C.D.M.T)، 2011، p 22.

(٦) Jean-Claude Dakouri، Op.Cit، p21.

(٧) Jean-Claude Dakouri، Op.Cit، p21.

(٨) أحمد زيوط، البلدان المنتجة للنفط بين المصالح الاقتصادية والتحديات البيئية، مجلة إدارة الأعمال والدراسات الاقتصادية، الجزائر، المجلد (٦)، العدد (١)، ٢٠٢٠، صفحات البحث (٥٦٢-٥٧٤)، ص ٥٦٩.

٢٠١٩^(١)، تتبنى جميع الواجبات المنوطة بالسلطة البحرية العراقية، حيث تقوم شعبة التفقيش البحري بمزاولة كافة النشاطات والأعمال المتعلقة بإصدار الشهادات والتراخيص الملاحية للسفن المحلية المسجلة في العراق وإصدار شهادات مزاولة المهنة للعاملين على متن السفن العراقية بموجب قانون تسجيل السفن رقم ١٩ لسنة ١٩٤٢^(٢) وبموجب قانون الموانئ رقم (٢١) لسنة ١٩٩٥^(٣) وتعليمات الموانئ رقم (١) لسنة ١٩٩٨^(٤)، وتخضع الامتيازات المترتبة على السفن في العراق لنفس الأحكام التي تخضع لها المنقولات الواردة في المواد (١٣٦٩-١٣٧٧) من القانون المدني العراقي رقم (٤٠) لسنة ١٩٥١^(٥).

كما يوجد في العراق مجموعة من القوانين المتناثرة والمشتتة التي تتناول النقل البحري وبعض القضايا المرتبطة به كقانون الوكالات البحرية رقم (٥٦) لسنة ١٩٨٥^(٦)، ومشروع القانون البحري العراقي لعام ١٩٧٨، الذي عرف السفينة، وقانون النقل العراقي رقم (٨٠) لسنة ١٩٨٣^(٧) الذي نظم عملية النقل البحري في الفصل الثالث الفرع الأول منه. وقانون الشركات رقم (٢١) لسنة ١٩٩٧^(٨) والمعدل سنة ٢٠٠٤ والذي ينظم إنشاء الشركات الخاصة ومن ضمنها شركات التجارة البحرية وشركات الخدمات البحرية. وقانون الشركات العامة رقم (٢٢) لسنة ١٩٩٧^(٩) حيث أنشأت بموجبه الشركة العامة لموانئ العراق. وقانون رقم (٨٣) لسنة ٢٠١٢ الذي يمثل التعديل الاول لقانون الوكالات البحرية رقم (٥٦) لسنة ١٩٨٥^(١٠)، وقانون هوية البحار رقم (٥١) لسنة ٢٠١٥^(١١).

مما تقدم ومن خلال ذكر هذه المجموعة من القوانين نجد أن هناك تنوعاً وتعددًا وتناثرًا بل وتشتتًا للقواعد القانونية التي تتناول تنظيم النقل البحري وادواته وتفصيلاته مما يربك قطاع النقل البحري التجاري ويساهم في تأخره وتخلفه.

يرتبط تاريخ النقل البحري في العراق بتاريخ حضارة بلاد الرافدين، حيث انطلقت من موانئ العراق القديم أولى السفن وأكبرها حجمًا، وشكلت موانئ البصرة في ذلك الوقت المركز التجاري الوحيد في حوض الخليج العربي والمحيط الهندي^(١٢). ومنذ بداية عقد

(١) منشور في الوقائع العراقية، العدد (٤٥٥٤) تاريخ ٢٠١٩/٩/٩.

(٢) منشور في الوقائع العراقية، العدد (٢٠٢١) تاريخ ١٩٤٢/٥/٤.

(٣) منشور في الوقائع العراقية، العدد (٣٥٩٠) تاريخ ١٩٩٥/١١/٢٠.

(٤) كاظم فنجان حسين الحمادي، السلطة البحرية العراقية... ما لها؟ وما عليها، تقرير منشور على موقع مدينة البصرة لالكتروني <http://www.basrahcity.net> تاريخ الدخول ٢٠٢٤/٣/٢٢.

(٥) حسن مكي مشيري، الحقوق العينية التبعية المترتبة على السفينة: دراسة مقارنة. مجلة العلوم القانونية، جامعة بغداد كلية القانون، المجلد ٣٠، العدد ٢ (٣١ ديسمبر/كانون الأول ٢٠١٥)، ص ٥. القانون المدني العراقي منشور في الوقائع العراقية، العدد (٣٠١٥) تاريخ ١٩٥١/٩/٨.

(٦) منشور في الوقائع العراقية، العدد (٣٠٥٥) تاريخ ١٩٨٥/٧/٢٢.

(٧) منشور في الوقائع العراقية، العدد (٢٩٥٣) تاريخ ١٩٨٣/٨/٨.

(٨) منشور في الوقائع العراقية، العدد (٣٦٨٩) تاريخ ١٩٩٧/٩/٢٩.

(٩) منشور في الوقائع العراقية، العدد (٣٦٨٥)، تاريخ ١٩٩٧/٩/١.

(١٠) منشور في الوقائع العراقية، العدد (٤٢٥٦) تاريخ ٢٠١٢/١١/٥.

(١١) منشور في الوقائع العراقية، العدد (٤٤١١) تاريخ ٢٠١٦/٨/٨.

(١٢) كاظم فنجان الحمادي، نحو تطوير الموانئ العراقية والارتقاء بها، المكتبة البصرية، البصرة، العراق، ٢٠٠٧.

العشرينيات من القرن الماضي كانت هناك بوادر لإقامة مشاريع وطنية للنقل البحري، تساهم في تطوير التجارة الخارجية، ففي عام ١٩٣١ تم افتتاح بناية (مديرية الموانئ العامة) في المعقل، وتحولت هذه المديرية الى (مصلحة الموانئ العراقية) في عام ١٩٥٦، كما تم في بداية عقد الخمسينيات اصدار القانون رقم (٧٦) لسنة ١٩٥٢ والذي تأسست بموجبه (شركة النقل البحري العراقية)، الا ان هذه الشركة حتى عام ١٩٥٨ لم تكن لديها سوى سفينتان لنقل البضائع . وشكلت مرحلة الستينيات والسبعينيات من القرن الماضي نقطة تحول مهمة في توسيع الاسطول البحري التجاري العراقي حيث أصبح مجموع ما يمتلكه من سفن نحو (١٤) سفينة، كما أضيفت اليها فيما بعد (٣) سفن تجارية أخرى تعمل في مجموعها بنقل البضائع في عددٍ من الخطوط البحرية العالمية^(١).

ويعود امتلاك العراق أول أسطول تجاري في بداية العهد الجمهوري عام ١٩٥٨ بعد امتلاك العراق باخرتين لنقل البضائع. وبعد عام ١٩٦٨ بدأ التوسع في الأسطول البحري التجاري وتم شراء أربع بواخر روسية الصنع، وخلال عامي ١٩٧٦ و ١٩٧٧ تسلمت الشركة أربع بواخر كانت قد تعاقدت على بنائها مع شركة ألمانية، كذلك تم التعاقد مع شركة يابانية على بناء أربع بواخر دخلت الخدمة خلال عام ١٩٧٧، ليكون مجموع ما يمتلكه العراق ١٤ باخرة. وخلال الثمانينيات أضيفت إلى الأسطول البحري التجاري ثلاث بواخر متخصصة، فيما تأثر قطاع النقل البحري بظروف الحرب العراقية - الإيرانية بسبب توقف نشاط الموانئ العراقية، فيما أصيب بالشلل التام بسبب الحصار الاقتصادي الذي فرضه مجلس الأمن الدولي على العراق عام ١٩٩١، حين توقف نشاط البواخر العراقية على الخطوط البحرية الدولية والإقليمية^(٢).

وكان العراق يمتلك ١٧ باخرة تجارية ذوات سعات مختلفة لنقل البضائع في نهاية ثمانينيات القرن الماضي، وبلغ أسطول ناقلات النفط ذروته عام ١٩٨٢ بمجموع ٢٤ ناقلة، لكنه دمر عام ١٩٩٠، إلا أن ما يمتلكه الآن ست سفن تجارية اشترى العراق غالبيتها بعد عام ٢٠٠٣، تصل حمولة ثلاث منها ١٤ ألف طن هي (البصرة والمثنى والحدياء)، التي تعمل في المياه الدولية خارج المياه الإقليمية العراقية لنقل عديد من الحمولات المتنوعة، إضافة إلى باخرتين صغيرتين تعملان في المياه الإقليمية لتزويد السفن الوافدة إلى الموانئ العراقية بالمياه العذبة والوقود، والباخرة بغداد ذات سعة ١٠ آلاف طن تنقل حاويات متنوعة^(٣).

وفي مجال الاسطول العراقي لناقلات النفط، فقد تأسست (شركة ناقلات النفط العراقية) في عام ١٩٧٢ بامتلاكها أربع ناقلات، وخلال عقد السبعينيات من القرن الماضي أصبح اسطول هذه الشركة يتكوّن من (١٥) ناقلة نفط خام ، وازداد هذا العدد الى (٢٤) ناقلة خلال عقد الثمانينيات، كما أصبحت طواقم الكوادر البحرية لقيادة وإدارة الاسطول ،

(١) عدنان حسين الخياط، واقع النقل البحري لتجارة العراق الخارجية وانعكاساته على تجارة الخدمات في ميزان المدفوعات، مركز الدراسات الاستراتيجية | جامعة كربلاء، ٢٠٢١، ص ٢.

(٢) مؤيد الطرقي، العراق يعتزم إحياء التجارة البحرية ببناء ١٣ باخرة عام ٢٠٢٤، تقرير منشور في موقع انديبننت عربية بتاريخ ٢٠٢٤/١/١، ص ٢، متاح على الرابط <https://www.independentarabia.com/node/533211> تاريخ الدخول ٢٠٢٤/٣/١٥.

(٣) مؤيد الطرقي، العراق يعتزم إحياء التجارة البحرية ببناء ١٣ باخرة عام ٢٠٢٤، ص ٢.

طواقم عراقية وذلك من خلال زيادة الاعتماد على الجهد الوطني في هذا المجال والاستغناء التدريجي عن الطواقم الأجنبية^(١). وفي عام ٢٠٠٧ تم شراء أربع ناقلات بحمولة ١٣ ألف طن تقريباً لبناء أسطول جديد، وتم تعزيزها بناقلة جديدة تم شراؤها أخيراً من الصين بسعة ٣١ ألف طن وحملت اسم "سومر". وينتظر العراق وصول ثلاث ناقلات جديدة، اثنتان منها تم التعاقد عليهما مع النرويج، كما أن السفن الجديدة ستتولى عملية نقل النفط العراق عبر البحار، كما أن انتقال التجارة العالمية إلى العراق يحتاج إلى أسطول تجاري يقوم بنقل أنواع مختلفة من السلع، وهذا يعزز ازدهار قطاع التأمين على السلع المستوردة لصالح العراق، ونقل سلعه إلى الاتحاد الأوروبي وآسيا، والعراق يستورد بضائع بقيمة ٥٠ مليار دولار بسفن وناقلات غير عراقية، وأنه بامتلاك بغداد وسائل نقل ستنتعش شركات التأمين العراقية، لا سيما أن البلاد تنهياً لأن يكون ١٥ في المئة من حجم التجارة العراقية تمر بأراضي الرافدين.^(٢)

كما أن المشرع العراقي لم ينظم أحكام عقد بناء السفينة ولم يشر إليه على الإطلاق أما بقية التشريعات كالمشرع المصري والإماراتي فقد اكتفوا بالإشارة إليه في بعض أحكامه أن بناء السفينة هو الطريق الأصلي لاكتساب ملكيتها حيث توجد ثلاث طرق لبناء السفينة هو أما قد يتم بناء السفينة بصورة مباشرة حيث أن الباني هو الذي يقوم ببناء السفينة بنفسه أو قد يتم بناء السفينة بطريق المقولة حيث أن الباني يقدم العمل والخبرة الفنية بينما يقدم طالب البناء المواد والأدوات اللازمة للبناء أو قد يتم بناء السفينة بصورة غير مباشرة حيث أن الباني هو الذي يقوم بتقديم العمل والمواد اللازمة للبناء مقابل مبلغ إجمالي يدفعه طالب البناء، تعتبر طريقة البناء غير المباشر هي الطريقة الأكثر شيوعاً في الوقت الحاضر حيث توجد شركات عملاقة وضخمة متخصصة في بناء السفن^(٣). اكتسب النقل البحري أهمية كبيرة جداً قديماً وحديثاً، ويتضمن النقل العالمي عبر البحار والمحيطات حالياً نقل الأفراد (المسافرين، السياح، العاملين، والجيش)، ونقل البضائع وبكميات كبيرة جداً، سواء تلك التي تمثل المواد الطبيعية كالنفط الخام والغاز الطبيعي (المسال)، أم المصنعة كالمكائن والآلات والمواد الإنشائية كالسمنت، أم الزراعية كالفواكه والحبوب، ينقل بالسفن والعائمات البحرية أكثر من ثلثي التجارة العالمية عبر البحار والمحيطات، وتتداولها شحناً ونقلًا وتفرغاً سفن وموانئ صغيرة، وأخرى متخصصة وعملقة حجماً ووزناً ونمطاً^(٤).

وتتميز السفينة بأنها أقل تكلفة في بنائها وصيانتها بالمقارنة بقطار له نفس الحمولة. وإذا تأملنا خريطة العالم سنجد أن هناك دولاً استقادت كثيراً من سواحلها البحرية فكونت أساطيل تجارية ضخمة تجوب العالم شرقاً وغرباً مثل اليونان واليابان. بينما لا تزال

(١) حسين حيدر محمد الجزائري، الأهمية الاقتصادية لنقل النفط في دول منظمة الأوبك، مع إشارة خاصة إلى شركة ناقلات النفط العراقية، بحث منشور في مجلة البحوث والدراسات النفطية، العدد (٢٩)، ٢٠٢٠، ص ٤٧.

(٢) مؤيد الطرقي، العراق يعتزم إحياء التجارة البحرية ببناء ١٣ باخرة عام ٢٠٢٤، ص ٤.

(٣) أسماء حامد حاجم، عقد بناء السفينة - دراسة مقارنة، رسالة ماجستير، جامعة تكريت، كلية الحقوق، العراق، ٢٠٢٣.

(٤) مجيد ملوك السامرائي، النقل والتجارة الدولية، المطبعة المركزية، جامعة تكريت، العراق، ط ١، ٢٠١٤، ص ٥٢-٥٣.

دول أخرى في طور المحاولات مثل الدول العربية وفي مقدمتها قطر والسعودية وسلطنة عمان وهناك دول لا تزال تعتمد على الأساطيل الأجنبية مثل الكثير من الدول النامية ومنها العراق.^(١)

وربما تكون عملية النقل البحري باستخدام الناقلات هي الخيار الوحيد المتاح لوصول النفط الخام والمنتجات النفطية من مناطق انتاجه إلى مناطق استهلاكه، على سبيل المثال تتواجد حقول إنتاج كبرى في الشرق الأوسط ومع بعدها الكبير عن مراكز الاستهلاك في أوروبا وأمريكا لا يكون هناك خياراً سوى استخدام الناقلات البحرية خصوصاً العملاقة منها.^(٢)

وتتمثل خصائص النقل التجاري البحري في:^(٣)

١- التخصص إذ أصبح النقل بالسفن يقوم على نقل مادة معينة مثل: ناقلات النفط ناقلات الموز بين أمريكا الوسطى والولايات المتحدة، وناقلات عصير العنب بين الجزائر وفرنسا. وهناك سفن نقل الركاب.

٢- زيادة الحمولة للسفينة الواحدة.

٣- السرعة حيث زادت سرعة السفن نتيجة التقنيات المستخدمة في بناء السفن.

٤- انخفاض تكاليف النقل البحري مقارنة بوسائل النقل الأخرى.

٥- قيام شركات دولية متخصصة في بناء السفن، وفي الشحن البحري، وجميع خدمات صناعة السفن وإصلاحها من بناء أحواض للصيانة أو مخازن للتخزين، والتأمين البحري.

يتضمن النقل البحري عنصرين متعارضين تماماً، السفينة التي بناها البشر والبحر، قوة، لا يمكن التنبؤ بها. فالبحر ليس لأخطاره حدود^(٤).

تعد السفينة من أهم وسائل النقل البحري في الوقت الحاضر، إذ لها دور مهم في مجال نقل البضائع المختلفة والأشخاص. فالنقل البحري على مر العصور له أهمية كبيرة في مجال التجارة الدولية. وقد ترتب على ذلك وجود قواعد قانونية تنظم الجوانب المختلفة المتعلقة بالسفينة^(٥).

إن قانون التجارة البحرية يعد أمراً بالغ الأهمية للدول التي تعتمد على النقل البحري كوسيلة رئيسية لتجارتها الخارجية، ويتناول في موضوعاته:

١- **التنظيم والتسجيل:** يسهم قانون التجارة البحرية في تنظيم النشاط البحري وتحديد حقوق وواجبات الأطراف المعنية. يتضمن ذلك تسجيل السفن وتحديد الجنسية البحرية للسفينة^(٦)

(١) صلاح مهدي الزيايدي وضحي ليعبي، مرجع سابق، ص ١٨٢- ١٨٤.

(٢) كيف ينقل النفط ومشتقاته؟ وما أهم النقاط المحورية عالمياً في تجارته؟ موقع أرقام، تاريخ ٢٠١٥/٢/١٦، متاح على الرابط: <https://www.argaam.com/ar> تاريخ الدخول ٢٠٢٤/٣/١٥.

(٣) صلاح مهدي الزيايدي وضحي ليعبي، مرجع سابق، ص ١٨٢- ١٨٤.

(٤) Jean-Claude Dakouri، Le Droit Maritime International et Le Transport Des Hydrocarbures، Doctoral Thesis، Maastricht University، Universitaire Pers Maastricht، 2011، p21.

(٥) أسماء حامد حاجم، عقد بناء السفينة - دراسة مقارنة، رسالة ماجستير، جامعة تكريت، كلية الحقوق، العراق، ٢٠٢٣.

(٦) مرسوم بالقانون رقم ٢٨ لسنة ١٩٨٠ بإصدار قانون التجارة البحرية الكويتي (٢٨ / ١٩٨٠)

٢- التجارة الخارجية: يساهم النقل البحري في تيسير تجارة العراق الخارجية. حيث يمكن نقل البضائع بكفاءة وبتكاليف منخفضة عبر البحار والمحيطات^(١)

٣- التأمين البحري: ينظم قانون التجارة البحرية أيضاً مسائل التأمين على السفن والبضائع. يساهم ذلك في تقديم حماية للأطراف المعنية في حالة وقوع حوادث بحرية^(٢).

بالإضافة إلى ذلك، يجب أن يلتزم التجار وأصحاب السفن بأحكام هذا القانون لضمان تنظيم وسلاسة النشاط التجاري البحري في العراق^(٣).

وهناك عدة جهات مسؤولة عن تطبيق قوانين التجارة البحرية في العراق، ومنها:

١- وزارة الاقتصاد: تلعب دوراً رئيسياً في تنفيذ وتطبيق قوانين التجارة البحرية^(٤).

٢- شركة النقل البحري العراقية: تعمل كجهة مختصة في مجال النقل البحري وتنظيم الأنشطة المتعلقة بالسفن والموانئ.

٣- الوكلاء البحريون: يشمل هؤلاء الأفراد والشركات الذين يزاولون وكالة البواخر والخطوط الملاحية البحرية في الموانئ العراقية^(٥). هذه الجهات تعمل سويًا لضمان تطبيق قوانين التجارة البحرية وتنظيم النشاط البحري في العراق، في حالة انتهاك قانون التجارة البحرية في العراق، يتم اتخاذ الإجراءات التي تهدف إلى تطبيق القوانين وضمان الامتثال لأحكام القوانين المرتبطة بالتجارة البحرية في العراق.

ومن أهم المواضيع التي نبحثها في القانون البحري، هي تلك المتعلقة بالنزاعات البحرية والاختصاص القضائي بهذا الشأن. فالنزاع يكون بحرياً متى نشأ عن علاقة قانونية يكون البحر مجالاً لها والتجارة البحرية موضوعاً لها. أما القانون الواجب التطبيق في النزاعات البحرية، فهذا يعرف مجموعة من الاشكاليات الناتجة عن تنوع مرجعيات القانون البحري والمتأرجحة ما بين قواعد التشريع الوطني والاتفاقيات الدولية، ثم الاعراف الوطنية منها والدولية.

و من بين الاشكاليات التي يطرحها الاختصاص القضائي في النزاعات البحرية، المتسم بالتشعب، تلك المتعلقة بتنازع الاختصاص، مما يؤدي بنا الى فهم الدور الذي تقوم به مجموعة من المقتضيات التي نص عليها المشرع ليس اعتباطاً منه، و لكن للدور الذي تلعبه من اجل حل مثل الاشكاليات المترتبة عن خاصية الدولية التي يمتاز بها القانون البحري وأهم تلك المقتضيات (جنسية السفينة، ميناء التسجيل، ميناء الربط ...) .

واستناداً الى ذلك فإنّ عمليات النقل البحري للبضائع تمثل أحد العناصر الأساسية في تجارة الخدمات من خلال ما يقوم به الناقل البحري من جهود تتعلق بنقل المشتريات أو

(١) عدنان حسين الخياط، واقع النقل البحري لتجارة العراق الخارجية وانعكاساته على تجارة الخدمات في ميزان المدفوعات، مركز الدراسات الاستراتيجية | جامعة كربلاء، ٢٠٢١، ص ٢.

(٢) مرسوم بالقانون رقم ٢٨ لسنة ١٩٨٠ بإصدار قانون التجارة البحرية الكويتي (٢٨ / ١٩٨٠)

(٣) قانون التجارة العراقي رقم (٣٠) لسنة ١٩٨٤.

(٤) قانون الوكالات البحرية رقم ٤٦ لسنة ١٩٦٩، منشور في الوقائع العراقية العدد (١٧١٣) تاريخ ١٩٦٩/٤/٣، انفي هذا النص بموجب المادة (٢٣) من قانون الوكالات البحرية رقم (٥٦) لسنة ١٩٨٥.

(٥) قانون رقم ١٨ لسنة ٢٠١٩ الهيئة البحرية العراقية العليا منشور في الوقائع العراقية العدد (٤٥٥٤) تاريخ ٢٠١٩/٩/٩.

المبيعات من السلع والمواد بغية انجاز الصفقات التجارية بين المستوردين والمصدرين ، فضلا عما يحدثه هذا النشاط من ارتباطاتٍ أمامية وخلفية بمجموعة من الأنشطة المكملّة الأخرى ، كالخدمات التي تقدمها شركات التأمين والخدمات التي تقدمها الموانئ والمتعلقة بعمليات الشحن والتفريغ ، فضلا عن الخدمات المصرفية المتعلقة بفتح الاعتمادات المستندية وتسهيل المدفوعات الدولية بين أطراف التبادل التجاري ، حيث تشكل هذه الحزمة من الخدمات عناصر مهمة في ميزان تجارة الخدمات بما يتولد عنها من تأثيراتٍ على ميزان الحساب الجاري للبلدان المستوردة والبلدان المصدرة للسلع والخدمات .^(١)

تواجه النقل البحري في العراق العديد من التحديات التي تؤثر على التجارة البحرية العراقية وتقلل من دورها في التنمية الاقتصادية وأهمها عدم وجود قانون بحري متكامل أو قانون التجارة البحرية على غرار قانون التجارة البحرية الأردني رقم ١٢ لسنة ١٩٧٢ وتعديلاته، وقانون التجارة البحرية اللبناني رقم (٥) لعام ١٩٤٧^(٢) . والتركيز المصري.

المطلب الثاني: التحديات التي تواجه العراق في الانضمام للاتفاقيات المتعلقة بالتجارة البحرية

لقد أدى تطور النقل الدولي البحري إلى بذل جهود لتوحيد القواعد التي تحكمه، ومن هنا جاءت العديد من الاتفاقيات الدولية في هذا المجال. فقد وضعت اتفاقية بروكسل سنة ١٩٣٤ الخاصة بنقل البضائع ثم اتفاقية هامبورغ عام ١٩٧٨، وتم إقرار اتفاقية بروكسل لنقل الأشخاص عن طريق البحر عام ١٩٦١^(٣).

أصبح المجتمع التجاري الدولي، تؤيده منظمات دولية وهيئات تجارية، يسعى إلى خلق قواعد موحدة تحكم النشاط التجاري الدولي بغض النظر عن طبيعة النظام الاقتصادي الذي يسود في دولة من الدول، ودون اعتبار لطبيعة النظام القانوني الذي تتبعه هذه الدول، فهي قواعد تنبع من العرف التجاري الدولي دون اعتبار للتقسيم السائد في دول العالم^(٤).

أما قانون التجارة الدولية فإنه يشتمل على مجموعة الاتفاقيات الدولية المبرمة في مجال التجارة الدولية، وعلى ذلك نرى أنه بينما يعنى القانون الدولي الخاص بتعيين القانون الوطني الواجب التطبيق في مجال تنازع القوانين على العلاقة القانونية موضوع النزاع، فإن قانون التجارة الدولية يهدف إلى إيجاد قواعد موضوعية في شأن هذه العلاقة محل القواعد الوطنية وتقضى بالتالي على التنازع بينها^(٥).

(١) عدنان حسين الخياط، واقع النقل البحري لتجارة العراق الخارجية وانعكاساته على تجارة الخدمات في ميزان المدفوعات، مركز الدراسات الاستراتيجية | جامعة كربلاء، ٢٠٢١.

(٢) قانون التجارة البحرية اللبناني المنشور في الجريدة الرسمية العدد (١٤) تاريخ ١٩٤٧/٤/٢.

(٣) ينظر: محمود سمير الشرقاوي، العقود التجارية الدولية، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٩٢، ص ٤.

(٤) محمود سمير الشرقاوي، العقود التجارية الدولية، ص ٣.

(٥) محمود سمير الشرقاوي، العقود التجارية الدولية، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٩٢، ص ٥.

انطلاقاً مما تقدم سوف نتناول أهمية الاتفاقيات التجارية الدولية في الفرع الأول، ونتناول في الفرع الثاني مقومات وعقبات اندماج العراق في التجارة البحرية الدولية.

الفرع الأول: أهمية الاتفاقيات التجارية الدولية

إن الوظيفة الأساسية للاتفاقيات التجارية الدولية، يقوم على تثبيت النظام العام والشرعي للتجارة الدولية، ولهذه الاتفاقيات أسماء كثيرة، أهمها: اتفاق صداقة وتعاون، اتفاقية تعاون في أمور الملاحة البحرية.. إلخ، اتفاقية دولية حول تبادل السلع، حيث يتم تحديد نوع السلعة التي تعتبر مادة الاتفاق في التجارة البينية لمختلف الدول، وبموجب مثل هذه الاتفاقيات تقوم علة تحديد المواصفات والتقنيات الخاصة بمثل هذا النشاط التجارية، كما أن الاتفاقيات التجارية الدولية يتم بموجبها تسهيل عمل النشاط التجاري وممارسته^(١).

إن الاتفاقيات والمعاهدات الدولية المتعلقة بالتجارة تعزز التبادل التجاري بين الدول وتخفض الحواجز التجارية. تشمل اتفاقيات التجارة اتفاقيات الحرية الاقتصادية ومنظمة التجارة العالمية (WTO)^(٢).

وبخصوص عدم عضوية العراق في منظمة التجارة العالمية، فإن الاقتصاد العراقي تنقصه اللوائح الرقابية والتنظيمية في نطاق العلاقات التجارية والمتطلبات الأممية، وفق المعايير المعتمدة عالمياً. كما أن في العراق نقصاً في بعض التشريعات الاقتصادية المهمة، لا سيما المتعلقة بحقوق العاملين في القطاع الخاص ومجال الأمن الاجتماعي والتنظيم النقابي، مشدداً على ضرورة تأسيس دائرة في وزارة التجارة لتنسيق العلاقات مع المنظمة العالمية بدعم بالخبرات الاقتصادية والقانونية^(٣).

ورغم السياسات الاقتصادية التي انتهجها العراق بعد عام ٢٠٠٣ في الانفتاح الدولي والسعي إلى تأسيس قواعد اقتصادية وتشريعية حديثة؛ إلا أن المحاولات لحصوله على مقعد في منظمة التجارة العالمية لم تفلح حتى الآن، الأمر الذي سيعرقل تجارة العراق الخارجية. غير أن العراق حصل على عضو مراقب في المنظمة في فبراير/شباط ٢٠٠٤^(٤).

الفرع الثاني: مقومات وعقبات اندماج العراق في التجارة البحرية الدولية.

للحديث عن مقومات اندماج العراق في التجارة البحرية الدولية لا بد من تناول مقومات هذا الاندماج وعقباته.

أولاً: مقومات اندماج العراق في التجارة البحرية الدولية

إن بناء أسطول تجاري من السفن التجارية خطوة جيدة ومنشودة لأن عملية بناء أسطول عراقي تجاري مهمة لتخفيف كلفة النقل من البلدان الأخرى، لا سيما أن غالبية

(١) عبد العزيز بدر القطان، الاتفاقيات التجارية الدولية، مقال منشور في موقع سيتا، بتاريخ ٢٠٢١/٩/٢٠، متاح على الرابط: <https://sitainstitute.com/?p=12671> تاريخ الدخول: ٢٠٢٤/٣/٢٤.

(٢) عبد العزيز بدر القطان، الاتفاقيات التجارية الدولية.

(٣) علي كريم إذهيب، رغم انفتاحه الاقتصادي.. العراق ما يزال خارج منظمة التجارة العالمية، مقال منشور في موقع الجزيرة نت، بتاريخ ٢٠٢١/٦/٢٠ على الرابط <https://www.aljazeera.net/ebusiness/2021/6/20> تاريخ الدخول ٢٠٢٤/٣/٢٣.

(٤) علي كريم إذهيب، رغم انفتاحه الاقتصادي.. العراق ما يزال خارج منظمة التجارة العالمية.

استيرادات العراق من الصين يتطلب نقلها عن طريق البحر، فضلاً عن ضرورة بناء ناقلات نفط لنقل النفط الخام العراقي.

أن "البضائع العراقية تنقل في سفن أجنبية، وأن تولي سفن عراقية هذه المهمة سيخفض الكلفة"، فقبل عام ٢٠٠٣ كان هناك أسطول تجاري عراقي فضلاً عن أسطول من ناقلات النفط.^(١)

ولزيادة حجم تجارة العراق الخارجية أصبح التعاون مع شقيقاته من الأساطيل العربية الأخرى في نقل تجارة العراق أمراً ضرورياً جداً وذلك للوقوف في وجه المنافسة الشديدة من الأساطيل الدولية التي سبقتها في هذا المضمار بما لها من خبرة تجارية وغيرها ولا بد أن تكون هنا مزايا أسطول عراقي متكامل لا تقتصر على المساهمة في نقل التجارة الخارجية للبلاد.^(٢)

لقد استطاعت موانئ العراق أن تتبوأ أعلى المراتب بين موانئ العالم ، إلا أنّ هذه المكانة قد تراجعت بسبب الحروب التي مرّ بها العراق ، حيث تعرضت هذه الموانئ الى التدمير والتقاعد في بُناها التحتية ، ولاسيما بعد عام ١٩٩٠ ممّا أدى الى توقّف العمل في القسم الأعظم من الاسطول التجاري البحري العراقي رغم محاولات التحديث والتطوير ، إلا أنّ قطاع النقل البحري في العراق بمختلف عناصره ومكوناته ما يزال بحاجة الى إصلاحات جذرية في ظل التطورات الحاصلة في صناعة السفن واتساع أحجامها وحمولاتها . وفي هذا المجال فإنّ عملية تنفيذ واكمال مشروع الفاو الكبير ، ان تحققت فعلاً ، تُعدّ خطوة مهمة من أجل النهوض بواقع الموانئ العراقية وقطاع النقل البحري عموماً بما يسهم في تطوير واقع تجارة الخدمات لصالح العراق، وعلى وجه الخصوص ما يمكن أن يتولّد عن هذا المشروع من انعكاسات تؤدي الى التحوّل نحو زيادة الاعتماد على الناقل البحري الوطني لاستيرادات العراق وصادراته النفطية والسلعية ، في ظل التطورات الجارية في موانئ دول المنطقة وتحديث أساطيلها التجارية وما نشهده من تطورات في عمليات النقل التجاري البحري على صعيد دول العالم المختلفة ، استناداً لعلاقة الارتباط المتبادلة بين حجم التطور الذي يحصل في الموانئ التجارية لكل بلد والتطور في الأساطيل التجارية البحرية لذلك البلد .

إن تطور الأساطيل التجارية سواء من ناحية الحجم والطاقة يرتبط ارتباطاً وثيقاً بحجم التجارة الخارجية فإذا علمنا أن حجم هذه التجارة للدول النامية يمثل ٦٥ بالمئة تقريباً من تجارة العالم، يقابلها ٧ بالمئة منقول بأساطيلها الوطنية لذا نرى بأن الدول النامية بشكل خاص بدأت تخطط لامتلاك أساطيل بحرية وتطورها لزيادة طاقة النقل فيها كون أن النقل البحري هو أهم وسائل النقل الأخرى الجوية والبرية.^(٣)

(١) مؤيد الطرقي، العراق يعتزم إحياء التجارة البحرية ببناء ١٣ باخرة عام ٢٠٢٤، تقرير منشور في موقع انديبننت عربية بتاريخ ٢٠٢٤/١/١، متاح على الرابط <https://www.independentarabia.com/node/533211> تاريخ الدخول ٢٠٢٤/٣/١٥.

(٢) مهدي درويش جبار، دور النقل البحري في دعم الاقتصاد العراقي، مقال منشور في صحيفة الزمان بتاريخ ٢٠١٤/٣/٢٥، متاح على الرابط: <https://www.azzaman.com> تاريخ الدخول ٢٠٢٤/٣/٢٤.

(٣) مهدي درويش جبار، دور النقل البحري في دعم الاقتصاد العراقي.

تحمل الموانئ أهمية كبرى لأي بلد يريد حجز مكانة على الخارطة العالمية، حيث تشكل منفذاً ومنتقلاً لذلك البلد يمنع عنه العزلة الجغرافية والارتها للآوازنات المحيطة عبر حرية تصريف بضائعه واستيراد مسلزماته دون أي تعقيدات أخرى.. وهذا الحال ينطبق على الدولة العراقية التي تتمتع بساحل صغير نسبياً على الخليج العربي، جعل الإشكاليات تتراكم في بلد نفطي من الطراز الرفيع يعتمد على تصدير نفطه عالمياً وجلب مختلف المستلزمات التي تحتاجها البلاد، فكانت فكرة الميناء المتخصص حاضرة وبقوة منذ عقود، لكن عراقيل كثيرة منعت إنجازها رغم أن السنوات الأخيرة شهدت نقلات نوعية لتحقيق ذلك الحلم ذي الفوائد الكبرى على العراق فبدأت الخطوات الفعلية مع توقيع عقد مع شركة كورية لإنجاز مشروع ميناء الفاو الكبير الذي يستفيد من طموح الصين بإنجاز طريق الحرير العالمي ومخططات بغداد في تحقيق نجاحات اقتصادية فعلية.. لكن تبدو العراقيل مستمرة ولعل ما يبرز على الساحة انتحار مدير المشروع الكوري مؤخراً وارتفاع حدة الجدل في الكواليس السياسية في بغداد حول ضرورة الإسراع بإنجاز الميناء..^(١)

ويمتلك العراق حالياً ستة موانئ، هي: (ميناء أم قصر، ميناء خور الزبير، ميناء البصرة النفطي، ميناء خور العمية، ميناء أبو الفلوس، ميناء المعقل)^(٢)، وإن اثنين من هذه الموانئ مخصصة لتصدير النفط، إلا أن التطورات الحاصلة في مواصفات الموانئ والسفن التجارية العالمية من حيث الأحجام والحمولات وما تتطلبه من سعة وطاقة استيعابية في أرصفة الموانئ وكذلك ما تحتاج إليه من أعماق بحرية، قد جعلت من موانئ العراق الحالية غير قادرة على الاستجابة لمتطلبات المواصفات الحديثة لعمليات النقل التجاري البحري، ومن ثم فقد أصبحت مهمة تنفيذ وإكمال مشروع ميناء الفاو الكبير بمواصفاته المتطورة، خياراً استراتيجياً من أجل إيجاد الحلول لمشكلات الموانئ العراقية باتجاه التحديث والتطوير لطاقاتها الإستيعابية، فضلاً عما يتضمنه هذا المشروع من مزايا اقتصادية كبيرة تتعلق بتوفير البنى التحتية اللازمة التي تسهم في تطوير واقع الاسطول العراقي البحري، من حيث زيادة أعداد السفن ذات الأحجام والحمولات الكبيرة، سواء ما يتعلق بنقل تجارة العراق والاستغناء عن الناقل الأجنبي، أو لغرض تأجير بعض هذه السفن والمساهمة في زيادة الإيرادات لصالح حساب الخدمات في ميزان المدفوعات العراقي. إلى جانب ذلك فإن حصول مثل هذا التطور من شأنه أن يساعد على تطوير الخدمات الساندة الأخرى لعمليات النقل التجاري البحري، كالخدمات التي تقدمها شركات التأمين الوطنية والمصارف التجارية، فضلاً عن جملة الانعكاسات والتأثيرات الاقتصادية الأخرى التي يمكن أن تتولد عن تطوير الجهد الوطني لهذه

(١) ميناء الفاو الكبير في العراق.. تحديات وعراقيل وحلم مستمر، تحقيق منشور في موقع مركز أبحاث ودراسات مينا، تاريخ ٢٠٢٠/١٢/١٨، متاح على الرابط <https://www.mena-researchcenter.org/ar> تاريخ الدخول ٢٠٢٤/٣/٢٨.

(٢) زهير جمعة المالكي، حرب طرق المواصلات الدولية وموقع العراق فيها، بحث منشور في مركز البيان للدراسات والتخطيط بتاريخ ٢٠٢٠/٩/١٤ | متاح على الرابط: <https://www.bayancenter.org/2020/09/6306> تاريخ التحميل ٢٠٢٤/٣/٢٥.

الخدمات، كإمكانية تطوير العديد من الصناعات وإقامة المناطق والمدن التجارية والصناعية وتوسيع نطاق الأسواق وفرص العمل لأعداد كبيرة من السكان .

لقد استطاعت الكثير من الدول ، وحتى تلك التي تُعدّ من الدول الريعانية المصدرة للنفط والمستوردة للسلع المصنّعة أن تعمل على تطوير تجارة الخدمات ، ولاسيما ما يتعلق بتطوير إمكاناتها الذاتية في مجال النقل البحري الوطني لصادراتها واستيراداتها ، وكذلك تطوير إمكاناتها الذاتية في مجال شركات التأمين الوطنية والأنظمة المصرفية الداعمة للجهود الوطني في عمليات الاستيراد والتصدير ، ممّا يؤدي الى تعزيز الجانب الدائن في ميزان الخدمات الذي يُعدّ جزءاً من ميزان الحساب الجاري في ميزان المدفوعات ، من أجل تحسين معدل التبادل الدولي في علاقات البلد التجارية مع العالم الخارجي .

فعلى الرغم من الاتساع الكبير الذي شهدته تجارة العراق الخارجية في جانبها الاستيرادي من مختلف البضائع والسلع وهيمنة الصادرات النفطية بنسبة تصل الى نحو ٩٩,٥% من اجمالي الصادرات ، فإنّ عمليات النقل البحري لهذه التجارة قد ارتبطت بزيادة الاعتماد على الناقل البحري الأجنبي في تلبية متطلبات الاستيرادات ، وكذلك الاعتماد على الناقلات الأجنبية في تصدير النفط العراقي الى الأسواق العالمية^(١).

كما إنّ تعزيز دور الناقل الوطني للبضائع عبر المنافذ البحرية وتقليل الاعتماد على وسائل النقل الأجنبية، من شأنه أن يسهم في زيادة القيمة المضافة للبضائع بالنسبة للدولة المصدرة، كما يسهم في تخفيض تكاليف الاستيرادات بالنسبة للدولة المستوردة^(٢).

ثانياً: عقبات اندماج العراق في التجارة البحرية الدولية

١- عدم المصادقة على جميع المعاهدات والاتفاقيات والبروتوكولات والقواعد البحرية والملاحية

إن أول اتفاقية صادق عليها العراق هي اتفاقية الأصول الدولية للموانئ البحرية الموقعة في جنيف في ٩ / ١٢ / ١٩٢٣ . وقد صادق عليها العراق بالقانون رقم ٤٤ لسنة ١٩٢٨ . ولم يصادق العراق بعد هذا التاريخ على أي معاهدة أو اتفاقية بحرية، و استمرت فترة السبات قرابة ٣٧ عاماً حتى عام ١٩٦٥ عندما أصدر العراق القانون رقم ١٧٧ والذي صادق بموجبه على الاتفاقية الخاصة بالفحص الطبي للأحداث المتواجدين على السفن لسنة ١٩٢١، وهنا ينبغي الانتباه إلى ملاحظة في غاية الأهمية لأنها تعكس مدى الإهمال في تطبيق الاتفاقيات البحرية الدولية حيث تمت المصادقة على تلك الاتفاقية بعد مضي ٤٤ عاماً على صدورها . وبعد عام ١٩٦٥ شرع العراق بالمصادقة على مجموعة لا بأس بها من الاتفاقيات البحرية وقد انحصرت هذه المصادقات بين عامي (١٩٦٥) و (١٩٩٠)، وبعد ذلك أقفل باب التعامل مع المنظمة البحرية العالمية لأسباب كثيرة تعزى إلى الحصار الذي فرض على العراق آنذاك، واستمر الحال على ما هو عليه. كما إن الإهمال والتخلف الذي كانت تعاني منه مؤسساتنا البحرية، نجد ملامحه

(١) عدنان حسين الخياط، واقع النقل البحري لتجارة العراق الخارجية وانعكاساته على تجارة الخدمات في ميزان المدفوعات، ص ٥.

(٢) عدنان حسين الخياط، واقع النقل البحري لتجارة العراق الخارجية وانعكاساته على تجارة الخدمات في ميزان المدفوعات، ص ١.

في إن الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار والتي صدرت في لندن في ١٩٧٤/١١/١ وبرغم أهميتها وبرغم كونها الأساس لمجموعة كبيرة من الاتفاقيات التي صدرت فيما بعد، لم يصادق عليها العراق إلا في عام ١٩٩٠ بالقانون رقم ٤٤ أي بعد مرور ١٦ عام على صدورها^(١).

٢- التطبيق العملي والفعلي للاتفاقيات البحرية. إن وضع العراق خارج القائمة البيضاء^(٢) التي نظمتها المنظمة البحرية العالمية IMO . فالوصول إلى هذه القائمة يتم بعد تطبيق الاتفاقيات البحرية ومن بينها الالتزام باتفاقية STCW وهي اتفاقية ملزمة لجميع الدول، وعلى أساسها قامت المنظمة بإصدار القائمة البيضاء التي تحتوي على أسماء الدول التي تعترف المنظمة بها ، إما العراق فلم يدرج ضمن هذه القائمة ، وهذا يعني خروج العراق رسمياً من قائمة الاعتراف الدولي البحري . وإن هذه الاتفاقيات تلزم جميع الدول البحرية سواء كانت تلك الدول مصادقة عليها أو لم تصادق عليها على المباشرة بتنفيذ بنود وفقرات الأحكام الواردة فيها لكون هذه الدول البحرية تتعامل مع السفن الأجنبية التي تعود إلى أقطار أخرى ملتزمة بالتنفيذ .

أما على الصعيد العملي فواقع الحال يشير إلى تخلف معظم المؤسسات البحرية العراقية وجهلها التام بنصوص تلك الاتفاقيات، ولكي نكون أكثر دقة نذكر إن الشركة العامة لموانئ العراق كانت المؤسسة العراقية البحرية الوحيدة التي تحت الخطى باتجاه التجديد والتطوير وتسعى لمواكبة الركب البحري العالمي من خلال متابعتها الحديثة لما يصدر عن المنظمة البحرية العالمية ومن خلال سعيها إلى تنفيذ الحد الأدنى من متطلبات الاتفاقيات البحرية العالمية.

لأن هذه الشركة تتعامل يومياً ودون انقطاع مع جميع السفن العالمية، وكانت وما تزال تجد نفسها بحاجة إلى التسلح بالعلوم البحرية لكي تكون قادرة على الاستجابة لمتطلبات التعامل مع تلك السفن أثناء إرسائها على أرصفتها.

وكانت دائرة المشاور القانوني في الشركة العامة لموانئ العراق هي الدائرة القانونية الوحيدة في القطر التي تمتلك الخبرة والكفاءة التي اكتسبتها من خلال تعاملها المباشر مع قضايا المنازعات البحرية وتحفظ بجميع وثائق ونصوص الاتفاقيات والمعاهدات البحرية والملاحية العالمية^(٣) .

(١) كاظم فنجان حسين الحمادي، السلطة البحرية العراقية . . ما لها ؟ وما عليها، تقرير منشور في موقع البصرة مدينتي، متاح على الرابط <https://www.basrahcity.net/pather/report/basrah/20.html> تاريخ الدخول ٢٠٢٤/٣/٢٤.

(٢) القائمة البيضاء ، عبارة عن لائحة تصدرها من وقت لآخر لجنة السلامة البحرية MSC في المنظمة البحرية العالمية IMO ، تدرج فيها الأقطار البحرية التي أتمت التطبيق الكامل للاتفاقية الدولية لمستويات التعليم والتدريب البحري ومنح الشهادات للعاملين في البحر STCW95 . ويعتبر الانضمام إلى هذه القائمة إنجازاً كبيراً تحققه الدول البحرية في إطار تنفيذها لسلسلة من الإجراءات والخطط الاستراتيجية تهدف إلى تنظيم وتطوير ومراقبة الكوادر البحرية لرفع مستويات السلامة في الأداء البشري الملاحي وفتح آفاق جديدة في التعليم والتدريب البحري وتحديث سياسات بناء قدرات العاملين في البحر بكافة مستوياتهم من خلال تطوير وتحديث كفاءتهم البحرية ضمن المتطلبات والمعايير الدولية البحرية . كاظم فنجان حسين الحمادي، السلطة البحرية العراقية . . ما لها ؟ وما عليها.

(٣) كاظم فنجان حسين الحمادي، السلطة البحرية العراقية . . ما لها ؟ وما عليها.

٣- عدم الانضمام إلى الهيئات البحرية الدولية. وتشمل هذه الهيئات جميع الهيئات والمنظمات البحرية الدولية ... إن العراق لم ينضم إلى أي منظمة أو اتحاد دولي بحري سوى المنظمة البحرية العالمية وإن كانت سمة الغياب والتخلف عن حضور اجتماعات هذه المنظمة هي السمة الغالبة. ومما لاشك فيه إن لكل منظمة أو هيئة أو اتحاد دولي بحري أهداف محددة ونشاطات واسعة يطول شرحها. أما فوائدها فلا تحصى . . وهكذا نجد إننا فقدنا فرص كثيرة لا تعوض من جراء تخلفنا عن الانضمام لهذه الهيئات البحرية^(١).

٤- عدم عقد اتفاقيات التعاون والتنسيق البحري. في الوقت الذي تسعى فيه الدول البحرية العالمية والإقليمية والعربية إلى كسب قصب السبق من خلال إبرام الاتفاقيات الثنائية للتعاون والتنسيق البحري مع دول بحرية أخرى لتحقيق المكاسب والمزايا والتسهيلات في كافة مجالات صناعة النقل البحري والخدمات المينائية والتجارة البحرية.. نجد إن العراق يكاد يكون البلد العربي الوحيد الذي لم ينجح في إبرام أي اتفاقية للتعاون في المجال البحري مع البلدان العربية المجاورة.. وإذا كانت مثل هذه الاتفاقيات موجودة فإنها لم تخرج عن نطاق التوقيع على الأوراق الدبلوماسية. أما على الصعيد العملي فلم نجد سوى قانون انضمام العراق إلى مذكرة تفاهم في شأن التعاون في مجال النقل البحري في المشرق العربي رقم (٦) لسنة ٢٠٠٧^(٢) ، وهذا إن دل على شيء فإنما يدل على عدم وجود علاقات بحرية مع الأقطار العربية . وكذلك الحال مع الدول الأجنبية .

٥- المشاركة الضعيفة في المؤتمرات والندوات البحرية العالمية. ومثل هذه المؤتمرات والندوات تقام سنوياً من قبل الهيئات والاتحادات والمنظمات البحرية العالمية . وبما أن العراق لم ينضم إلى تلك الهيئات والمنظمات فلن يكون لدينا أية فكرة عن مواعيد هذه الندوات والمؤتمرات وأماكن انعقادها، وإن حصلنا على فرصة للمشاركة أو تلقينا دعوة لحضور مؤتمر ما فإننا تعودنا على ترشيح الذين لا علاقة لهم في الشأن البحري وهنالك حالات قليلة شارك فيها بعض الذين يحملون مؤهل بحري وكانت محصلتها إن قام هؤلاء بتحقيق بعض المنافع الشخصية والفردية الضيقة لأنفسهم على حساب المصلحة العامة .^(٣)

ولضرورة متابعة المتغيرات على الساحة الدولية من خلال الانضمام إلى الاتفاقيات الدولية وتعديلاتها بالاتجاه الذي يجعل العراق طرفاً في الاتفاقيات الدولية البحرية الصادرة عن المنظمة البحرية الدولية ، وتنفيذ متطلبات الاتفاقيات الدولية على السفن وطواقمها انسجاماً مع مستلزمات الجودة العالمية والسلامة والأمن البحري وتنفيذ الالتزامات الفنية والقانونية والإدارية المترتبة عليها، وللضرورات الملحة التي تفرضها ظروف المؤسسات البحرية العراقية وحاجتنا للنهوض بمستوى قطاع النقل التجاري البحري وتطوير سياساته ورفع كفاءة وجودة أنشطته للوصول إلى مستوى متقدم

(١) كاظم فُجّان حسين الحمّامي، السلطة البحرية العراقية . . . ما لها ؟ وما عليها.

(٢) منشور في العدد (٤٠٣٥) تاريخ ٢٠٠٧/٣/٥.

(٣) علي كريم إذهيب، رغم افتتاحة الاقتصادي.. العراق ما يزال خارج منظمة التجارة العالمية.

ومتجانس مع النجاحات والمكتسبات التي حققتها الاتحادات والهيئات الدولية والعربية في السلامة والأمن والبيئة البحرية .

النتائج والمقترحات

أولاً: النتائج

يعاني العراق من نقص تشريعي في مجال التجارة البحرية في جوانب عديدة فلا يوجد قانون تجارة بحرية موحد والتشريعات التي تتناول الملاحة البحرية متناثرة ومتعددة ومشتتة مما يشكل تعقيداً في إدارة التجارة البحرية العراقية. كما يفتقر العراق إلى قانون تنظيم هيئة عامة للتجارة الخارجية التي تعنى بكافة موضوعات الاتفاقيات والسياسات التجارية ذات العلاقة بالتجارة الخارجية للعراق لتمكين صدارات العراق من النفاذ إلى الأسواق الخارجية، والعمل على فتح أسواق جديدة لها وإزالة المعوقات الخارجية التي تواجهها، لتعزيز مكاسب العراق التجارية الدولية، والدفاع عن مصالحه في مجالات التجارة الخارجية، بما يسهم في تنمية اقتصاد العراق الوطني.

ثانياً: المقترحات

إن توضيح مكانة القانون البحري الدولي في القانون العراقي مهمة للغاية، حيث يعطي العراق أهمية استراتيجية للنقل البحري والأنشطة المرتبطة بالموانئ. وبالتالي، فإن العراق بحاجة إلى تطبيق القانون الدولي والاتفاقيات المتعلقة بالتجارة البحرية بشكل فعال، وتنظيم هذه المسائل في نظامه القانوني الخاص والإسراع في إصدار قانون تجاري بحري، وتنفيذ متطلبات الانضمام إلى الاتفاقيات الدولية التجارية البحرية .

قائمة المصادر

أولاً: القوانين

١. مشروع القانون البحري العراقي لعام ١٩٧٨
٢. قانون النقل العراقي رقم (٨٠) لسنة ١٩٨٣ منشور في الوقائع العراقية، العدد (٢٩٥٣) تاريخ ١٩٨٣ / ٨ / ٨.
٣. قانون رقم ١٨ لسنة ٢٠١٩ الهيئة البحرية العراقية العليا منشور في الوقائع العراقية، العدد (٤٥٥٤) تاريخ ٢٠١٩ / ٩ / ٩.
٤. قانون تسجيل السفن رقم (١٩) لسنة ١٩٤٢ منشور في الوقائع العراقية، العدد (٢٠٢١) تاريخ ١٩٤٢ / ٥ / ٤.
٥. قانون الوكالات البحرية رقم (٥٦) لسنة ١٩٨٥ منشور في الوقائع العراقية، العدد (٣٠٥٥) تاريخ ١٩٨٥ / ٧ / ٢٢.
٦. قانون الشركات رقم (٢١) لسنة ١٩٩٧ منشور في الوقائع العراقية، العدد (٣٦٨٩) تاريخ ١٩٩٧ / ٩ / ٢٩.
٧. قانون رقم (٨٣) لسنة ٢٠١٢ التعديل الاول لقانون الوكالات البحرية رقم (٥٦) لسنة ١٩٨٥ منشور في الوقائع العراقية، العدد (٤٢٥٦) تاريخ ٢٠١٢ / ١١ / ٥.
٨. قانون انضمام العراق الى مذكرة تفاهم في شأن التعاون في مجال النقل البحري في المشرق العربي رقم (٦) لسنة ٢٠٠٧ منشور في العدد (٤٠٣٥) تاريخ ٢٠٠٧ / ٣ / ٥.
٩. قانون هوية البحار رقم (٥١) لسنة ٢٠١٥ . منشور في الوقائع العراقية، العدد (٤٤١١) تاريخ ٢٠١٦ / ٨ / ٨.
١٠. قانون التجارة رقم (٣٠) لسنة ١٩٨٤ منشور في الوقائع العراقية، العدد (٢٩٨٧) تاريخ ١٩٨٤ / ٤ / ٢.

ثانياً: الكتب

١. صلاح مهدي الزبيدي، وضحي لعبي، جغرافية النقل والتجارة الدولية، مكتبة ومطبعة النباهة، ميسان، العراق، ط١، ٢٠١٩.
٢. مجيد ملوك السامرائي، النقل والتجارة الدولية، المطبعة المركزية، جامعة تكريت، العراق، ط١، ٢٠١٤.
٣. محمود سمير الشرقاوي، العقود التجارية الدولية، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٩٢.

ثالثاً: الرسائل الجامعية

١. أسماء حامد حاجم، عقد بناء السفينة _ دراسة مقارنة، رسالة ماجستير، جامعة تكريت، كلية الحقوق، العراق، ٢٠٢٣.

رابعاً: الأبحاث

١. أحمد زيطوط، البلدان المنتجة للنفط بين المصالح الاقتصادية والتحديات البيئية، مجلة إدارة الأعمال والدراسات الاقتصادية، الجزائر، المجلد (٦)، العدد (١)، ٢٠٢٠، صفحات البحث (٥٧٤-٥٦٢).
٢. حسن مكي مشيري، الحقوق العينية التبعية المترتبة على السفينة: دراسة مقارنة. مجلة العلوم القانونية، جامعة بغداد كلية القانون، المجلد ٣٠، العدد ٢ (٣١ ديسمبر/كانون الأول ٢٠١٥).
٣. حسين حيدر محمد الجزائري، الأهمية الاقتصادية لنقل النفط في دول منظمة الأوبك، مع إشارة خاصة إلى شركة ناقلات النفط العراقية، بحث منشور في مجلة البحوث والدراسات النفطية، العدد (٢٩)، ٢٠٢٠.

خامساً: التقارير والمقالات

١. مهدي درويش جبار، دور النقل البحري في دعم الاقتصاد العراقي، مقال منشور في صحيفة الزمان بتاريخ ٢٠١٤/٣/٢٥، متاح على الرابط: <https://www.azzaman.com> تاريخ الدخول ٢٠٢٤/٣/٢٤.
٢. عبد العزيز بدر القطان، الاتفاقيات التجارية الدولية، مقال منشور في موقع سيتا، بتاريخ ٢٠٢١/٩/٢٠، متاح على الرابط: <https://sitainstitute.com/?p=12671> تاريخ الدخول: ٢٠٢٤/٣/٢٤.
٣. علي كريم إذهيب، رغم انفتاحه الاقتصادي.. العراق ما يزال خارج منظمة التجارة العالمية، مقال منشور في موقع الجزيرة نت، بتاريخ ٢٠٢١/٦/٢٠، متاح على الرابط <https://www.aljazeera.net/ebusiness/2021/6/20> تاريخ الدخول ٢٠٢٤/٣/٢٣.
٤. كاظم فنجان حسين الحماوي، السلطة البحرية العراقية . . ما لها ؟ وما عليها، تقرير منشور في موقع البصرة مدينتي، متاح على الرابط <https://www.basrahcity.net/pather/report/basrah/20.html> تاريخ الدخول ٢٠٢٤/٣/٢٤.
٥. كيف ينقل النفط ومشتقاته؟ وما أهم النقاط المحورية عالمياً في تجارته؟ موقع أرقام، تاريخ ٢٠١٥/٢/١٦، متاح على الرابط: <https://www.argaam.com/ar> تاريخ الدخول ٢٠٢٤/٣/١٥.
٦. مؤيد الطرقي، العراق يعتزم إحياء التجارة البحرية ببناء ١٣ باخرة عام ٢٠٢٤، تقرير منشور في موقع اندبندنت عربية بتاريخ ٢٠٢٤/١/١، متاح على الرابط <https://www.independentarabia.com/node/533211> تاريخ الدخول ٢٠٢٤/٣/١٥.
٧. ميناء الفاو الكبير في العراق.. تحديات وعراقيل وحلم يستمر، تحقيق منشور في موقع مركز أبحاث ودراسات ميناء، تاريخ ٢٠٢٠/١٢/١٨، متاح على الرابط <https://www.mena-researchcenter.org/ar> تاريخ الدخول ٢٠٢٤/٣/٢٨.

سادساً: المصادر الأجنبية

1. Mégan Longo. Le transport maritime de produits pétroliers. Université de Droit et Sciences Politiques, Aix-Marseille III ,Master II – Droit Maritime et des Transports (C.D.M.T), 2011.
2. Jean-Claude Dakouri, Le Droit Maritime International et Le Transport Des Hydrocarbures, Doctoral Thesis, Maastricht University, Universitaire Pers Maastricht, 2011.

