أحكام البيوع البحرية للنفط الخام

أ.د. بتول صراوة عبادي
ميس منصور ابراهيم

المستخلص:

عالج هذا البحث أحكام البيوع البحرية للنفط الخام من التزامات البائع والمشتري حيث أن البيوع البحرية للنفط الخام تتطلب النص على وسيلة النقل البحري للنفط الخام وهي الناقلات البحرية. فنصبح أمام أطراف العلاقات التعاقدية وهم بائع النفط الخام أو المصدر والمشتري للنفط الخام أو المستورد ووسيلة أو أداة تنفيذ هذا البيع البحري للنفط الخام. وبما أن المصدر والمستورد من دول مختلفة ويفصل بينهما البحار والمحيطات ويعقدون الصفقات التجارية إذا نحن أمام عقود تجارية بحرية دولية المبيع فيها هو النفط الخام.

إن أحكام التشريعات المقارنة تتناول أحكام هذه البيوع البحرية فمنها ما يتناولها في قانون التجارة وقانون النقل كالتشريع العراقي ومنها من أصدر قانونا خاصا بالتجارة البحرية كالمشرع السعودي.

لذلك تناول هذا البحث التزامات البائع (المصدر) للنفط الخام في البيوع البحرية في المطلب الأول، التزامات المشتري (المستورد) للنفط الخام في البيوع البحرية في المطلب الثاني.

الكلمات المفتاحية: البيوع البحرية للنفط الخام- التزامات المصدر-التزامات المستورد -البيع فوب -البيع سيف.

Abstract

This research deals with the provisions of marine sales of crude oil from the obligations of the seller and the buyer, as marine sales of crude oil require stipulating the means of marine transport of crude oil, which are marine tankers. We are faced with the parties to the contractual relations, which are the seller of crude oil or the exporter and the buyer of crude oil or the importer and the means or tool for implementing this marine sale of crude oil. Since the exporter and importer are from different countries and are separated by seas and oceans and conclude commercial deals, we are faced with international marine commercial contracts in which the sale is crude oil.

The provisions of comparative legislation deal with the provisions of these marine sales, some of which deal with them in the Commercial Law and the Transport Law, such as the Iraqi legislation, and some of which issued a special law on marine trade, such as the Saudi legislator.

This research deals with the obligations of the seller (exporter) of crude oil in marine sales in the first section, and the obligations of the buyer (importer) of crude oil in marine sales in the second section.

Keywords: Marine sales of crude oil - obligations of the exporter - obligations of the importer - FOB sales - CIF sales.

المقدمة

أولاً: التعريف بموضوع البحث

تعمل الدول المنتجة للنفط على تطوير إنتاجه وتسويقه ليصل إلى الأسواق العالمية، ويدخل بيع النفط في طرق المعاملات التجارة البحرية عبر نقله بحراً ، ظهرت البيوع البحرية التي تشير إلى تلك المبيعات البحرية إلى بيع البضائع ومنها النفط الخام عن طريق البحر فظهرت العقود البحرية الدولية cif و fob التي تنظم تلك العمليات، وهي عقود تجارية تبرم بين مصدرين ومستوردين تابعين لدول متباعدة بعضها عن البعض الآخر يفصل البحر فيما بينها وتتفاوت تلك الدول في ثرواتها وإنتاجها، ولا يمكن ترك هذه العلاقات التعاقدية التجارية البحرية دون خضوها لأحكام واضحة بين المتعاقدين من التزامات المصدر للنفط الخام والمشتري المستورد للنفط الخام.

ثانياً: أهمية البحث

تكمن أهمية البحث في أن البيوع البحرية للنفط الخام وما تفرضه من الالتزامات الواردة فيها لها تداعيات على العوائد التي تستفيد منها الدول المصدرة والدول المستوردة من حيث اعتماد طريقة محددة في هذه البيوع دون أخرى.

ثالثاً: إشكالية البحث

تتمثل اشكالية هذا البحث في التساؤل عن تأثير البيوع البحرية للنفط الخام على المصدرين والمستوردين في التجارية الخارجية البحرية.

رابعاً: تقسيم البحث

سنتناول أحكام البيوع البحرية للنفط الخام على مطلبين، نتناول التزامات البائع (المصدر للنفط الخام) وفق البيع فوب والبيع سيف وتأثيرهما على التجارة الخارجية للعراق في حالة التصدير في المطلب الأول، والتزامات المشتري (المستورد للنفط الخام) وفق البيع فوب والبيع سيف وتأثيرهما على التجارة الخارجية للعراق في حالة الاستيراد في المطلب الثاني، ونختم هذا البحث بخاتمة تتضمن أهم النتائج التي توصل إليها البحث التي نرجو أن تكون مفيدة.

المطلب الأول

التزامات البائع (المصدر للنفط الخام)

إن الالتزامات التي تترتب على البيع فوب تشبه الى حد كبير الآثار التي تترتب على البيع سيف، فكلا البيعين من البيوع البحرية، وإذا انعقدت البيوع البحرية للنفط بشكل صحيح ترتبت آثارها القانونية. هذه الآثار تتمثل التزامات كل من البائع (المصدر للنفط الخام) والمشتري (المستورد للنفط الخام)، يقابل

بعضها البعض. وقد نظم قانون التجارة العراقي هذه الآثار في المواد من (٢٩٩) الى (٣٠٠) وهي نصوص وضعها المشرع في ضوء القواعد الدولية والقوانين الأخرى .

ترتب البيوع البحرية للنفط التزامات على البائع، وسنقتصر البحث على التزام البائع في أهم طريقتين للبيع البحري وذلك على النحو الآتي:

الفرع الأول: التزامات البائع (المصدر للنفط الخام) للبيع فوب:

يلتزم البائع (المصدر للنفط الخام) في البيع فوب وفق التشريع العراقي بالآتي :[١]

أولاً: ان يجهز البضاعة (النفط الخام) طبقاً لشروط عقد البيع.

ثانياً: إن يسلم البضاعة (النفط الخام) على ظهر السفينة (ناقلة النفط) المعينة من قبل المشتري (المستورد للنفط الخام) في ميناء الشحن المعين وفقاً للتعامل المتبع في ذلك الميناء وفي التاريخ او خلال المدة المتفق عليها وعليه ان يخطر المشتري (المستورد للنفط الخام) دون تأخير بأن البضاعة (النفط الخام) قد سلمت على ظهر السفينة (ناقلة النفط).

ثالثاً: إن يحصل على مسؤوليته ونفقته على اجازة تصدير واية اجازة اخرى لازمة لتصدير البضاعة (النفط الخام) ان كانت معدة لذلك.

رابعاً: إن يقوم على نفقته بالتغليف المعتاد للبضاعة، ما لم يجر التعامل على شحنها دون تغليف او ان يكون من طبيعة البضاعة (النفط الخام) عدم تغليفها.

خامساً: ان يدفع نفقات اية عمليات للفحص او التدقيق كنفقات فحص النوعية او القياس او الوزن او العد التي تكون لازمة لشحن البضاعة (النفط الخام).

سادساً: ان يزود على نفقته المشتري (المستورد للنفط الخام) بسند شحن نظيف معتاد الذي يؤيد تسليم البضاعة (النفط الخام) على ظهر السفينة (ناقلة النفط).

سابعاً: ان يقدم بناء على طلب المشتري (المستورد للنفط الخام) ومسؤوليته ونفقته المساعدة اللازمة للحصول على اية وثائق تصدر في بلد الشحن او المنشأ غير ما ذكر في الفقرتين (ثالثا وسادسا) من هذه المادة مما يحتاج اليها المشتري (المستورد للنفط الخام) لاستيراد البضاعة (النفط الخام) في بلد الوصول او لامرارها عبر بلد اخر عند الاقتضاء.

ثامناً: ان يزود المشتري (المستورد للنفط الخام) بناء على طلبه ونفقته بشهادة المنشأ.

تاسعاً: ان يتحمل كافة النفقات المترتبة على البضاعة (النفط الخام) وكل المخاطر التي تتعرض لها حتى الوقت الذي تجتاز فيه فعلا حاجز السفينة (ناقلة النفط) في ميناء الشحن المعين، بما في ذلك اية رسوم او اجور او مصروفات تستوفي بسبب التصدير، وكذلك مصروفات الاجراءات اللازمة لوضع البضاعة (النفط الخام) على ظهر السفينة (ناقلة النفط)[٢].

ويقع على المصدر الكثير من الالتزامات والنفقات الاقتصادية جراء إبرام وتنفيذ عقد البيع فوب (FOB) مع الطرف الآخر وهو المستورد فضلاً عن المكاسب المتحققة [٣]، وكما يأتي :-

يحرم المصدر على وفق شروط هذا العقد من مزايا الاستغلال البحري لأسطول النقل وشركات التأمين التابعة لدولته أو يحرم من حق تحديد واختيار السفينة (ناقلة النفط) ، كون إبرام وتنفيذ عقدي النقل والتأمين يقعان من ضمن التزامات المستورد .

يقوم بتسليم البضائع (النفط الخام) على ظهر السفينة (ناقلة النفط) المعينة بواسطة المستورد وفي ميناء الشحن المحدد بالتأريخ والموعد المحدد و أن يخطر المستورد و دون تأخير بوضع البضائع (النفط الخام) على السفينة (ناقلة النفط) ، وتعامل خدمات الشحن كعمليات دولية مصدرة تستوفى أجورها بالعملة الأجنبية من الطرف المستورد.

ويكتسب المصدر **في عقد البيع فوب** ميزة تسلم ثمن بضائعه المصدرة على وفق شروط هذا العقد فور الانتهاء من عملية شحنها على ظهر السفينة (ناقلة النفط) التي يحددها المستورد ، من خلال الالتزام بشروط الاعتماد المستندي المرسل إلى البنك الذي يتعامل معه .

يتمثل العيب الأكبر لهذا التعاقد في حالة كون الدولة المصدرة من البلدان التي تعتمد في تجارتها الخارجية على تصدير سلعة واحدة مثل النفط الخام وتعتمد بصورة كبيرة على الإيرادات المتحصلة من تصدير هذه المادة في تغطية متطلباتها الاقتصادية الأخرى لذلك فأن شروط هذا العقد لا تسمح باستغلال خدمات أسطول النقل وشركات التأمين الوطنية وذلك يعد هدراً كبيراً للعملة الأجنبية ويتم تلقي خدمات الشحن والنقل والتأمين من الطرف المستورد الأجنبي كخدمات مستوردة وتسجل هذه العمليات في الحساب الجاري ضمن حساب الخدمات غير المنظورة الجانب المدين ويؤدي ذلك إلى ارتفاع قيمة العجز في ميزان المدفوعات لدولة المصدر ، فضلاً عن ذلك فأن أسعار النفط الخام المصدر لهذه الدولة تتعرض للتذبذب نتيجة التقلبات في أسواق الملاحة البحرية لناقلات النفط التابعة للشركات الاحتكارية العالمية الكبرى [٤] ، فضلاً عن ذلك خسارة فرص اقتصادية كبيرة متمثلة في تشغيل العمالة الوطنية في ذلك المجال.

الفرع الثاني: التزامات البائع (المصدر للنفط الخام) في البيع سيف.

يلتزم البائع (المصدر للنفط الخام) في البيع سيف وفق التشريع العراقي بالآتي : [٥]

أولاً: أن يجهز البضاعة (النفط الخام) طبقاً لشروط عقد البيع، خلال المدة المعينة للشحن او التي يقضي بها التعامل الدولي.

ثانياً: ان يبرم عقد النقل طبقا للشروط الجاري عليها العمل في ميناء الشحن (ميناء التصدير) بشأن البضائع (النفط الخام) المماثلة وان يختار سفينة صالحة لنقل بضائع من جنس المبيع (النفط الخام).

ثالثاً: ان يحصل على مسؤوليته ونفقته على اجازة تصدير او اية اجازات اخرى تكون لازمة لتصدير البضاعة (النفط الخام).

رابعاً: ان يقوم على نفقته بتحميل البضاعة (النفط الخام) على ظهر السفينة (ناقلة النفط) في ميناء الشحن وفي التاريخ المحدد او خلال الفترة المعينة، واذا لم يكن هناك تاريخ محدد او فترة معينة فخلال المدة التي يقضي بها التعامل في ميناء الشحن وعليه ان يبلغ المشتري (المستورد للنفط الخام) دون تأخير بان البضاعة (النفط الخام) قد حملت على ظهر السفينة (ناقلة النفط).

خامساً: ان يعقد مع مؤمن حسن السمعة تأمينا على البضاعة (النفط الخام) ضد اخطار النقل العادية ويؤدي المصروفات والنفقات اللازمة لذلك واذا تم شحن البضاعة (النفط الخام) على دفعات وجب التأمين على كل دفعة على حدة.

سادساً- ان يهيئ على نفقته وثيقة للتأمين قابلة للتداول وبالشروط التي يجري عليها التعامل على الا يقل مبلغ التأمين عن الثمن المذكور في عقد البيع مضافا اليه عشرة من المئة.

سابعاً: ان تكون الشهادة التي تقوم مقام وثيقة التأمين الاصلية صادرة من المؤمن ومشتملة على الشروط الاساسية المنصوص عليها في الوثيقة الاصلية بحيث تخول حاملها الحقوق التي تمنحها هذه الوثيقة.

ثامناً: ان يقوم على نفقته بالتغليف المعتاد للبضاعة ما لم يجر التعامل على شحنها دون تغليف.

تاسعاً: أن يدفع نفقات اية عمليات للفحص او التدقيق تكون لازمة لأغراض شحن البضاعة (النفط الخام)، كنفقات فحص النوعية او الوزن او القياس او العدد.

عاشراً: ان يدفع اية ضرائب او رسوم تترتب على البضاعة (النفط الخام) حتى الوقت الذي يتم فيه تحميلها، بما في ذلك رسوم التصدير.

حادي عشر: إن يزود المشتري (المستورد للنفط الخام) بناء على طلب ونفقة هذا الاخير بشهادة المنشأ.

ثاني عشر: ان يقدم الى المشتري (المستورد للنفط الخام) بناء على طلب ومسؤولية ونفقة هذا الاخير كل مساعدة من اجل الحصول على اية وثائق قد يحتاجها المشتري (المستورد للنفط الخام) لاستيراد البضاعة (النفط الخام) في بلد الوصول عند الاقتضاء لتمريرها عبر دولة اخرى.

ثالث عشر: ان يرسل الى المشتري (المستورد للنفط الخام) دون ابطاء سند شحن نظيف قابلا للتداول الى الميناء المعين للتفريغ وقائمة بالبضاعة (النفط الخام) المبيع (النفط الخام)ة وقيمتها ووثيقة التأمين او شهادة تقوم مقامها والوثائق الاخرى التي قد يطلبها المشتري (المستورد للنفط الخام)، واذا احال سند الشحن في بعض الامور الى عقد استئجار السفينة (ناقلة النفط) فيجب ان ترفق به نسخة من هذا العقد[٦].

لا يلتزم البائع (المصدر للنفط الخام) بالتأمين ضد اخطار النقل غير العادية الا اذا اتفق على ذلك ولا يتلزم بالتأمين ضد اخطار الحرب الا اذا طلب المشتري (المستورد للنفط الخام) منه ذلك وعلى نفقته[٧].

ويعتبر سند الشحن نظيفاً إذا لم يشتمل على شروط اضافية صريحة تؤكد وجود عيوب الشروط الاشارة في سند الشحن الى سبق استعمال الاوعية او الاغلفة او الى عدم المسؤولية عما يحدث من في البضاعة (النفط الخام) او في كيفية تغليفها، ولا يدخل في هذه ضرر بسبب طبيعة البضاعة (النفط الخام) او الى جهل الناقل بمحتويات الطرود او وزنها[٨].

أما في البيوع عند الوصول (الاستيراد) وهي تلك التي يلتزم فيها البائع (المصدر للنفط الخام) بتسليم البضاعة (النفط الخام) في ميناء الوصول (ميناء المستورد)، وبالتالي لا تنتقل ملكية البضاعة (النفط الخام) إلا بوصولها، ويتحمل البائع (المصدر للنفط الخام) خطر الطريق، كما يقوم البائع (المصدر للنفط الخام) بإبرام عقد النقل البحري للنفط الخام وكذلك عقد التأمين على البضاعة (النفط الخام) ولا شأن للمشتري (المستورد للنفط الخام) بذلك ، حيث إن التأمين في هذه الحالة يتم لمصلحة البائع (المصدر للنفط الخام) نفسه أساساً لا لمصلحة المشتري (المستورد للنفط الخام) الذي لا يدفع الثمن الا عند وصول البضاعة (النفط الخام) سليمة[٩].

ويترتب في بيوع الوصول على البائع (المصدر للنفط الخام) أن يظل مالكاً للبضاعة الى حين وصولها الى ميناء التفريغ، فيلتزم البائع (المصدر للنفط الخام) بإبرام عقد النقل مع مجهز السفينة (ناقلة النفط) ، كما أن تبعة هلاك البضاعة (النفط الخام) بقوة قاهرة تكون على عاتق البائع (المصدر للنفط الخام) [١٠].

ويلتزم البائع (المصدر للنفط الخام) في البيع بسفينة (ناقلة نفط) غير معينة بشحن البضاعة (النفط الخام) على سفينة يختارها في الميعاد المحدد في العقد ، ولا يكون للمشتري (المستورد للنفط الخام) أي شأن بإبرام عقد النقل البحري للنفط الخام كما لا شأن له بتعيين السفينة (ناقلة النفط) التي يتم بواسطتها نقل البضاعة (النفط الخام) ، ويترتب على ذلك أن إفراز البضاعة (النفط الخام) لا يتحقق الا في ميناء الوصول (ميناء المستورد) ، وبالتالي فإنها تظل مملوكة للبائع أثناء النقل ، وإذا هلكت بقوة قاهرة فإن تبعة هلاكها تقع على عاتق البائع (المصدر للنفط الخام) ، وهو نفس الحكم بالنسبة للبيع بسفينة معينة [١١].

وتقع على المصدر على وفق الأساس CIF الكثير من الالتزامات والنفقات جراء إبرام وتنفيذ عقد البيع سيف (CIF) مع الطرف الآخر وهو المستورد فضلاً عن المكاسب المتحققة [١٢]، كما يلي :-

١-يلتزم المصدر بإبرام وتنفيذ عقدي النقل والتأمين على البضاعة (النفط الخام) على وفق شروط هذا العقد ، وبما أن المصدر هو الطرف الذي يحق له اختيار وتحديد السفينة (ناقلة النفط) التي تنقل البضاعة (النفط الخام) لذلك تحتم عليه المصلحة الوطنية أن يختار سفينة تابعة لأسطول النقل البحري للنفط الخام الخاص بدولته ، فضلاً عن اختياره لشركات التأمين الوطنية وتلك العملية تسمح للمصدر بدفع أجور النقل وأقساط التأمين بالعملة الوطنية الخاصة به ، وبالتالي إذا كانت الجهات التي تقدم خدمات النقل والشحن والتأمين تابعة لدولة المصدر فتعامل هذه العمليات كخدمات داخلية في ميزان مدفوعات دولة المصدر حسب شروط

هذا العقد ، ويضيف المصدر قيمة هذه الخدمات على المبلغ الإجمالي لقيمة البضاعة (النفط الخام) الذي يدفعه المستورد.

٢-يلتزم المصدر بشحن البضائع (النفط الخام) كماً ونوعاً على وفق المواصفات والشروط المذكورة في العقد مع ما يثبت شحن البضاعة (النفط الخام) (بوليصة الشحن) [١٣]، حيث يكون متحملاً لتكاليف تلك العملية.

تظهر فائدة هذا العقد على المصدر من خلال تمكينه من الحصول على الثمن فوراً منذ تأريخ شحن البضاعة (النفط الخام) على متن السفينة (ناقلة النفط) ، وذلك بقيامه سحب كمبيالة على المستورد وخصمها لدى أحد البنوك وهي كمبيالة مستندية يرفق فيها المصدر وثيقة التأمين وسند الشحن وهما سندان قابلان للتداول بطريقة التظهير ، كما يرفق فيها مستندات أخرى كالفاتورة التجارية وغيرها من المستندات الممثلة للبضاعة، ولا تسلم هذه المستندات للمستورد إلا إذا قبل الكمبيالة ودفع قيمتها في حال استحقاقها في البنك الذي يتعامل معه ، ولذلك لا يتردد البنك حينها في الوفاء بقيمة الكمبيالة .

٣-يلتزم المصدر بتعبئة البضاعة (النفط الخام) وشحنها في السفينة (ناقلة النفط) ، ولذلك يكون متحملاً لنفقات هذه الخدمات فضلاً عن نفقات الفحص والقياس والوزن والعد الخاصة بالبضاعة (النفط الخام)، وتعود إيرادات هذه العمليات إلى سلطة الميناء التابعة لدولة المصدر ، حيث تستوفى بالعملة المحلية .

٤-يتحمل المصدر الرسوم والضرائب كافة الخاصة بالبضائع (النفط الخام) المصدرة حتى موعد شحنها على متن السفينة (ناقلة النفط) [١٤].

ويضمن عقد البيع سيف (CIF) لدولة المصدر امتلاك شركات تأمين وطنية وأسطول نقل بحري وطني متكامل قادر على نقل تجارتها الخارجية دون التعرض لمخاطر الظروف السياسية وما ينشأ عنها من اضطرابات اقتصادية ولذلك تؤمن هذه الدول احتياجاتها من المستلزمات الاستهلاكية والإنتاجية بما يوفر لها الاستقرار الاقتصادي وقدرة صناعاتها في الاستمرارية دون توقف نتيجة الظروف الدولية ، ويضمن هذا العقد عدم تأثر الأسطول الوطني لظروف الاحتكار الدولية التي يمارسها ملاك شركات الملاحة الدولية لتحقيق مصالحهم المادية ، ويسهم وجود شركات التأمين الوطنية وأسطول النقل البحري للنفط الخام الوطني في تحقيق عائد مباشر أو غير مباشر يحسن من وضع ميزان المدفوعات نتيجة تحصيل العملات الأجنبية إذ تسجل هذه العمليات في الحساب الجاري كخدمات مصدرة ضمن حساب الخدمات غير المنظورة الجانب الدائن ، ويضمن ذلك العقد للمصدر نقل بضاعته على أفضل السفن (ناقلات النفط) مهما كانت تكاليف النقل مرتفعة كونه ينقل عبئها للمستورد عن طريق سعر المنتجات المصدرة ، فضلاً عن ذلك لما تحققه تلك الأساطيل من توفير فرص عمل للمواطنين مما يؤدي إلى رفع المستوى المعيشي نتيجة تقليل البطالة وتحسن الدخول[١٥].

تنحصر عيوب عقد البيع سيف (CIF) في العيب الأكبر المتمثل في خطر ارتفاع أسعار أقساط التأمين أو ارتفاع أسعار خدمات النقل البحري للنفط الخام ما بين فترة انعقاد البيع وقيامه بإبرام عقدي النقل والتأمين، وعند حصول ارتفاع في الأسعار فأن المصدر لا يكون له الحق إلا في الثمن المحدد في عقد البيع وذلك يؤدي إلى تحمل المصدر تكاليف إضافية [١٦].

الفرع الثالث: تأثير عقدا البيع سيف CIF و FOB في التجارة الخارجية للعراق في حالة التصدير .

تترتب العديد من الآثار الاقتصادية على العراق في صادراته جراء إبرام وتنفيذ عقدا البيع سيف (CIF) وفوب (FOB) في عملية التبادل التجاري، ومن هذه الآثار ما يأتي :

يعطي عقد البيع سيف (CIF) حق اختيار وتحديد السفينة (ناقلة النفط) وحق إبرام عقدي النقل والتأمين للطرف المصدر مكاسب اقتصادية منها ضرورة تكوين أسطول نقل متكامل و مواكب للتطورات العالمية الحديثة في مجال النقل البحري للنفط الخام وتطوير وتوسيع خدمات الموانئ وزيادة إيراداتها ، فضلاً عن تحفيز وتشجيع شركات النقل والتأمين الوطنية العامة والخاصة ، وذلك يساعد بشكل كبير على دخول العملة الأجنبية إلى دولة المصدر ، وتسجل تلك العمليات كخدمات مصدرة للخارج ، فضلاً عن الجانب السيادي المتمثل بنقل البضائع (النفط الخام) على أسطول يحمل علم دولة المصدر و يجوب البحار و الموانئ العالمية المختلفة.

على وفق شروط العقد فوب (FOB) فأن المصدر يخسر مزايا نقل بضاعته والتأمين عليها بواسطة السفن (ناقلات النفط) والشركات الوطنية وبالتالي يضطر إلى استخدام الناقل الأجنبي ويؤدي ذلك إلى استيراد خدمات النقل والشحن والتأمين من الخارج ويؤدي ذلك إلى خروج العملة الأجنبية وتسجل تلك العملية كخدمات مستوردة ، بالمقابل يحصل الميناء التابع لدولة المصدر على رسوم وأجور الخدمات التي يقدمها منها تعريفة دخول وخروج السفن (ناقلات النفط) الأجنبية والرسوم المتحصلة لقاء الخدمات التي تقدم لهذه السفن (ناقلات النفط) مثل خدمة التموين والقطر والإرشاد وتحصل بالعملات الأجنبية[١٧].

إن صادرات العراق تركزت على تصدير النفط الخام وبنسبة ٩٩% من إجمالي صادرات العراق السلعية في العام ٢٠١٥ ، في حين شكلت صادرات العراق من السلع الزراعية مثل التمور والصوف وبعض السلع المعدنية مثل الكبريت والفوسفات وبعض السلع الكيمياوية نسبة ١% من إجمالي صادرات العراق خلال العام نفسه في حين يبين مؤشر أهمية الصادرات من التجارة الخارجية إلى ارتفاع نسبة صادرات النفط في هيكل التجارة الخارجية إذ سجلت نسبة ٥٢,٧% من إجمالي تجارة العراق الخارجية خلال نفس العام ويرجع سبب ذلك إلى تغير هيكل الصادرات خلال تلك المدة لصالح الصادرات النفطية مما يدل على أهمية الطلب الخارجي على منتجات العراق النفطية وذلك يؤثر بشكل مباشر على تمويل الموازنة من خلال تغطية نفقات الأنشطة الاقتصادية المتنوعة من خلال الإيرادات المتحصلة بالعملة الأجنبية جراء تصدير

النفط الخام ، وأن أي اضطراب في الطلب الخارجي ينعكس بشكل سلبي على أنشطة الاقتصاد الوطني ومن ثم على خططه التنموية ، إذ يلاحظ أن إجمالي قيمة الصادرات العراقية أخذت اتجاهاً متنامياً خلال المدة ٢٠٠٣- ٢٠١٥ وقد تم احتسابها على وفق أساس التعاقد فوب (FOB) وعلى وفق واقع هذه السياسة التجارية تنقل صادرات النفط الخام بحراً إلى دول الاستهلاك إذ كلما ارتفعت قيمة الصادرات ارتفعت معها قيمة العملات الأجنبية المهدرة كخدمات مصدرة في حالة استخدام الأساس سيف (CIF) [١٨].

المطلب الثاني

التزامات المشتري (المستورد للنفط الخام)

بما أن البيعين سيف (CIF) و فوب (FOB) من أكثر أنواع البيوع استخداماً في التعاملات التجارية الدولية لبيع النفط الخام، تقع على عاتق المشتري المستورد للنفط الخام التزامات تفرضها عليه عقود البيع الدولي للنفط نتناولها على النحو الآتي:

الفرع الأول: التزامات المشتري (المستورد للنفط الخام) في عقد البيع فوب

يلتزم المشتري (المستورد للنفط الخام) في البيع فوب وفق التشريع العراقي بما يأتي : [١٩]

أولاً: ان يستأجر سفينة، او ان يحجز المكان اللازم على ظهرها على نفقته، وان يخطر البائع (المصدر للنفط الخام) في الوقت المناسب باسم السفينة (ناقلة النفط)، ورصيف التحميل وتواريخ التسليم على ظهرها.

ثانياً: ان يتحمل كامل النفقات التي تترتب على البضاعة (النفط الخام) وكل المخاطر التي تتعرض لها اعتباراً من الوقت الذي تجتاز فيه فعلا حاجز السفينة (ناقلة النفط) في ميناء الشحن المعين، وان يدفع ثمن البضاعة (النفط الخام) كما هو مبين في العقد.

ثالثاً: ان يتحمل المصروفات الاضافية التي تنجم عن تأخر وصول السفينة (ناقلة النفط) الى ما بعد انتهاء المدة المعينة لشحن البضاعة (النفط الخام) او عن مغادرتها الميناء قبل انتهاء هذه المدة، وتعذر شحن البضاعة (النفط الخام) عليها، كما يتحمل تبعة ما قد يلحق البضاعة (النفط الخام) من ضرر من تاريخ انقضاء المدة المتفق عليها بشرط ان تكون البضاعة (النفط الخام) في هذا التاريخ قد تعينت بذاتها.

رابعاً:ان يتحمل المصروفات الاضافية التي قد تنجم عن عدم اخطاره البائع (المصدر للنفط الخام) باسم السفينة (ناقلة النفط) في الميعاد المناسب ويتحمل تبعه ما قد يلحق البضاعة (النفط الخام) من ضرر من تاريخ انتهاء ميعاد الاخطار او المدة المتفق عليها لتعيين ميعاد التسليم بشرط ان تكون البضاعة (النفط الخام) في ذلك الوقت قد تعينت بذاتها.

خامساً: ان يدفع اية مصروفات يقتضيها الحصول على شهادة المنشأ أو أية وثائق تصدر في بلد الشحن او بلد المنشأ مما يحتاج اليها المشتري (المستورد للنفط الخام) لاستيراد البضاعة (النفط الخام) في بلد الوصول

او لإمرارها عبر بلد اخر، عندما تكون هذه الالتزامات خارجة عن التزامات البائع (المصدر للنفط الخام)[٢٠].

الفرع الثاني: التزامات المشتري (المستورد للنفط الخام) في عقد البيع سيف

يلتزم المشتري (المستورد للنفط الخام) في البيع سيف وفق التشريع العراقي بالآتي :[٢١]

أولاً: ان يقبل الوثائق حال تقديمها من قبل البائع (المصدر للنفط الخام) اذا كانت مطابقة لعقد البيع. وله ان يرفضها اذا لم تكن مطابقة له. ويعتبر المشتري (المستورد للنفط الخام) قابلا بتلك الوثائق اذا لم يعترض عليها خلال (٤) أيام من تاريخ تسلمه لها ويتم الاعتراض بإخطار البائع (المصدر للنفط الخام) بإرسال وثائق مطابقة للشروط خلال فترة مناسبة. وللمشتري (المستورد للنفط الخام) بعد انقضاء تلك الفترة ان يطلب فسخ البيع مع التعويض وفق احكام العقد.

ثانياً: أن يدفع ثمن البضاعة (النفط الخام) وفق احكام العقد.

ثالثاً: ان يتسلم البضاعة (النفط الخام) في ميناء الوصول (ميناء المستورد) المتفق عليه.

رابعاً: ان يتحمل كافة المخاطر التي تتعرض لها البضاعة (النفط الخام) بعد وضعها تحت تصرفه وكافة المصاريف والنفقات التي تحقق عليها منذ تلك اللحظة[٢٢].

إذا احتفظ المشتري (المستورد للنفط الخام) بحق تعيين ميعاد الشحن او ميناء التفريغ خلال مدة معينة ولم يصدر تعليماته في هذا الشأن خلال المدة المذكورة، التزم بالمصروفات الاضافية التي تنجم عن ذلك وتحمل تبعة ما قد يلحق البضاعة (النفط الخام) من ضرر حتى تاريخ انقضاء مهلة الشحن بشرط ان تكون البضاعة (النفط الخام) في ذلك التاريخ قد تعينت بذاتها[٢٣].

ويرتب البيع سيف التزامات على المشتري (المستورد للنفط الخام) دفع الثمن المتفق عليه، وهو يشمل قيمة البضاعة (النفط الخام) وأجرة النقل وقسط التأمين، ويستحق الثمن بمجرد وصول المستندات المتعلقة بالبضاعة (النفط الخام) الى المشتري (المستورد للنفط الخام) دون انتظار لوصول البضاعة (النفط الخام) نفسها الى ميناء الوصول (ميناء المستورد) [٢٤].

و تقع على المستورد **في البيع سيف** الكثير من الآثار والالتزامات والنفقات الاقتصادية جراء إبرام وتنفيذ عقد البيع سيف (CIF) مع الطرف الآخر وهو المصدر فضلاً عن المكاسب المتحققة [٢٥] وكما يلي :-

١-على وفق شروط هذا العقد يقع على كاهل المستورد دفع نفقات النقل والتأمين والشحن كنسبة قدرها ١٥٪ من قيمة البضاعة (النفط الخام) تضاف إلى الثمن الإجمالي لقيمة البضاعة (النفط الخام) المستوردة حيث تعامل تلك العمليات في ميزان المدفوعات كخدمات دولية مستوردة من الخارج ، ويكون الدفع بالعملة الأجنبية الخاصة بدولة المصدر أو بعملة أجنبية ثالثة مثل الدولار الأمريكي تكون مقبولة من جميع

الأطراف، وتلك العملية تؤدي إلى خروج العملة الأجنبية من دولة المستورد كون تلك الدولة تصبح متلقياً كبيراً لخدمات الشحن والنقل والتأمين الخارجية مما ينعكس سلبياً على احتياطياتها من العملة الأجنبية .

٢-يتحمل المستورد الرسوم الكمركية كافة وغيرها من الضرائب الخاصة بالاستيراد.

و يستفيد المستورد في عقد البيع سيف (CIF) من تغير أسعار البضائع (النفط الخام) خلال مدة التعاقد وتأريخ التسليم وبالتالي يستطيع المضاربة والاستفادة من فارق الأسعار، فضلاً عن ذلك فأن هذا العقد يضمن للمستورد أن البضائع (النفط الخام) ستصل إليه في ميناء الوصول (ميناء المستورد) الخاص بدولته دون أن ينشغل بأمور توفير السفينة (ناقلة النفط) والتأمين على البضاعة (النفط الخام) .

وتتمثل عيوب هذا العقد في إعفاء الطرف المستورد من عملية إبرام وتنفيذ عقد النقل والتأمين وذلك يجعل دولة المستورد تتلقى هذه الخدمات من الخارج نتيجة تأجير خدمات أساطيل النقل وشركات التأمين الأجنبية مما يؤدي إلى رفع قيمة المدفوعات الخارجية بالعملة الأجنبية لقاء هذه الخدمات و تسجل تلك العملية في الحساب الجاري ضمن حساب الخدمات غير المنظورة في الجانب المدين ، وذلك بدوره يولد عجزاً مستمراً في حساب الخدمات كون المدفوعات الخارجية تميل دائماً للارتفاع مما ينعكس سلبياً على ميزان مدفوعات هذه الدولة بشكل خاص وعلى بقية الأنشطة الاقتصادية بشكل عام[٢٦].

وتثور في بيع الوصول أهمية تعيين المشتري (المستورد للنفط الخام) للسفينة (ناقلة النفط) إذا كان حريصاً على موعد إبحار سفينة معينة، ويكون ذلك غالباً إذا كان النقل البحري للنفط الخام مرحلة من مراحل نقل البضاعة (النفط الخام) التي يتسلمها المشتري (المستورد للنفط الخام) في ميناء الوصول (ميناء المستورد) ليعيد إرسالها الى مكان أخر ، فيكون تعيين السفينة (ناقلة النفط) للتنسيق بين مختلف مراحل النقل .

وكان لهذا النوع من البيوع (بيوع الوصول) أهميته البالغة في وقت كان المشتري (المستورد للنفط الخام) يعتد بالسفينة (ناقلة النفط) ومواصفاتها ليضمن سلامة وصول البضائع (النفط الخام)، لكن مع تطور فنون بناء السفن (ناقلات النفط) لم يعد للسفينة اعتبار جوهري في مجال النقل البحري للنفط الخام، على خلاف ما نشاهده في يومنا هذا فيما يتعلق باستئجار السفن (ناقلات النفط) [٢٧].

والأصل أن شحن البضاعة (النفط الخام) في بيوع الوصول على السفينة (ناقلة النفط) المحددة في العقد يعد بمثابة إفراز وتعيين لها مما كان يتوجب معه انتقال ملكيتها الى المشتري (المستورد للنفط الخام) منذ ذلك الحين، ومع ذلك فإن المتعاقدين يتفقان على تأجيل نقل الملكية الى وقت وصول البضاعة (النفط الخام)[٢٨].

ولكن تجدر الاشارة الى أن هناك اختلافاً بين البيع بسفينة معينة وبين البيع بسفينة غير معينة في حالة هلاك البضاعة (النفط الخام) أثناء النقل البحري للنفط الخام بسبب القوة القاهرة ، ففي البيع بسفينة معينة يمتنع على المشتري (المستورد للنفط الخام) أن يطالب البائع (المصدر للنفط الخام) بتسليمه بضاعة

أخرى من نفس النوع ، أما في البيع بسفينة غير معينة فإن للمشتري (المستورد للنفط الخام) أن يطالب البائع (المصدر للنفط الخام) بتنفيذ البيع وتسليمه بضاعة أخرى بدلاً من الهالكة تطبيقاً للمبدأ القائل بأن المثليات لا تهلك .

والسبب في هذه التفرقة هي أن البيع بسفينة معينة هو بيع لبضاعة تم إفرازها ابتداءً بتعين السفينة (ناقلة النفط) التي تقوم بنقلها، أما البيع بسفينة (ناقلة نفط) غير معينة فلا يوجد إفراز أو تعيين للبضاعة وإنما يتحقق إفرازها باستلامها من قبل المشتري (المستورد للنفط الخام) [٢٩].

وتعد بيوع الوصول أقل أهمية من البيوع عند القيام (التصدير)، حيث إنها لا تحقق المصلحة التجارية لأي من طرفي البيع، وقد كان هذا النوع مرتبطاً بالملاحة الشراعية، حيث لا يطمئن المشتري (المستورد للنفط الخام) على بضاعته إلا عند وصولها [٣٠].

ولكن مع تطور بناء السفن (ناقلات النفط) وزوال اعتبار السفينة (ناقلة النفط) بوجه عام نجد أن طرفي عقد البيع يلجآن الى هذا النوع من البيوع (بيوع الوصول) إذا اتفقا على ان يكون البيع عند الوصول، فبيع البضاعة (النفط الخام) بسفينة (ناقلة نفط) غير معينة أصبح هو الغالب للبيوع عند الوصول [٣١].

الفرع الثالث: تأثير عقدا البيع سيف CIF و FOB في التجارة الخارجية للعراق في حالة الاستيراد .

تترتب العديد من الآثار الاقتصادية على العراق في استيراداته جراء إبرام وتنفيذ عقدا البيع سيف(CIF) وفوب (FOB) في عملية التبادل التجاري ، ومن هذه الآثار ما يأتي :

بناءً على شروط العقد (CIF) فإن المستورد يخسر مزايا النقل والتأمين البحري الوطني وبالتالي يؤدي ذلك إلى تأجير خدمات النقل وشركات التأمين الأجنبية ويكون الدفع بالعملة الأجنبية وذلك يؤدي إلى استيراد هذه الخدمات وتلقيها من الخارج وبالتالي تسجل في الحساب الجاري في حساب الخدمات في الجانب المدين وذلك يؤدي إلى تسرب العملة الأجنبية هذا من ناحية ويؤدي إلى تقوية الجانب المصدر وإضعاف الجانب المستورد في التفاوض التجاري على عمليات نقل السلع والبضائع (النفط الخام) إذ يترك مصير الاستيرادات بيد المصدرين وأسواق الناقلين التي تكون عرضة للتقلبات الاقتصادية من ناحية أخرى وما يترتب على ذلك من جوانب سياسية.

على وفق العقد (FOB) فأن تكاليف إبرام عقدي النقل والتأمين تقع على الطرف المستورد فضلاً عن تحديد واختيار السفينة (ناقلة النفط) التي تنقل البضائع (النفط الخام) ، ولذلك يستفيد البلد المستورد من مزايا الاستغلال البحري المتمثلة في تكوين أسطول نقل متطور يحقق عوائد كبيرة بالعملة الأجنبية لقاء عمليات النقل للمتعامل الأجنبي فضلاً عن تحفيز وتشجيع شركات النقل والتأمين الوطنية وتطوير عمل الموانئ من ناحية أخرى[٣٢] .

يتبين لنا إن استخدام نوع محدد من البيوع عادة ما يرتبط بسياسة الدول التجارية ، إذ غالباً ما تشجع الدول تجارها المصدرين على التعاقد على وفق الأساس (CIF) أما الدول المستوردة فتسعى دائماً إلى تشجيع تجارها على التعاقد على وفق الأساس(FOB) [٣٣]، وتتخذ الدول هذا النوع من الإجراءات لتغطية العجز في موازين مدفوعاتها من خلال تحصيل العملات الأجنبية في حالة تأجير خدمات الأسطول الوطني وبالتالي تحقيق العوائد المادية الناتجة عن تقديم خدمات النقل والتأمين والخدمات التي تقدم في الموانئ للمتعامل الخارجي كخدمات مصدرة ، وذلك ما يعمل به في الوقت الحالي في مجال التجارة الدولية البحرية وخصوصاً للدول المنتجة للنفط [٣٤].

تقع على المستورد في البيع فوب الكثير من الالتزامات والنفقات الاقتصادية جراء إبرام وتنفيذ عقد البيع فوب (FOB) مع الطرف الآخر وهو المصدر فضلاً عن المكاسب المتحققة [٣٥]، وكما يأتي :-

يتحمل المستورد سواء أكان تاجر أم دولة مستوردة نفقات وأجور إبرام عقدي النقل والتأمين وأقساط سداده، وبما أنه الطرف الذي يختار ويحدد السفينة (ناقلة النفط) التي ستنقل البضاعة (النفط الخام) لذلك تنقل الدولة المستوردة بضائعها بواسطة السفن (ناقلات النفط) الوطنية وتؤمن عليها من خلال الشركات الوطنية، ويتم دفع نفقات عمليات تفريغ البضائع (النفط الخام) في ميناء الوصول (ميناء المستورد) وأجور النقل وأقساط التأمين بالعملة المحلية لدولة المستورد ، أي تعامل تلك الخدمات كعمليات داخلية.

ويتحمل المستورد النفقات كافة الخاصة بالرسوم والضرائب الكمركية ورسوم إجراءات الحصول على المستندات الخاصة بشهادة المنشأ ومستندات التخليص الكمركي.

ويحقق المستورد أو من ينوب عنه في عقد البيع فوب (FOB) ميزة فحص البضاعة (النفط الخام) والتأكد من مطابقتها للشروط حسب النوع والصنف المتفق عليها قبل شحنها على متن السفينة (ناقلة النفط) من قبل المصدر ، فضلاً عن ذلك فأن حق اختيار وتحديد السفينة (ناقلة النفط) من قبل المستورد يخول له نقل البضائع (النفط الخام) المستوردة بواسطة السفن (ناقلات النفط) الوطنية ويؤمن عليها بواسطة الشركات الوطنية ويدفع أجور خدمات شركات النقل والتأمين بالعملة المحلية الخاصة به بوصفها عمليات تحدث بالداخل ، فضلاً عن ميزة تشغيل الكوادر الوطنية من الإداريين والفنيين والعمالة في هذا المجال .

وتتمثل عيوب هذا العقد في حالة نقل البضائع (النفط الخام) المستوردة على متن السفن (ناقلات النفط) الجوالة التي تكون مملوكة لشركات خاصة وطنية أو أجنبية حيث تمتاز بصغر أحجامها وبقلة حمولاتها وعدم انتظامها في خطوط ملاحية، عند ذلك تحدث صعوبة التوفيق بين موعد ابتداء عمليات الشحن في ميناء دولة المصدر وموعد وصول السفينة (ناقلة النفط) إلى ميناء التفريغ في دولة المستورد ويترتب على ذلك نفقات وأجور تأخير في هذه الموانئ وتقع نفقاتها على كاهل المستورد [٣٦].

وتشكل الاستيرادات العراقية نسبة كبيرة من حجم التجارة الخارجية وذلك بسبب اعتماد العراق في سد احتياجاته من السلع المختلفة على السوق العالمية لقصور الإنتاج المحلي (السوق المحلي) وعدم قدرته على مواكبة الطلب الكلي ، وبالنسبة للعراق فأنه يعتمد على أساس التعاقد سيف (CIF) في مجمل استيراداته من السلع المتنوعة [٣٧] .

ويتم تغطية تكاليف الاستيرادات بواسطة العوائد المتحصلة من صادرات النفط التي تكون عرضة للتقلبات الخارجية ، وبوصف العراق بلد مستورد على وفق الأساس سيف (CIF) أصبح من البلدان المتلقية للخدمات الخارجية ، إذ يتحمل مبالغ طائلة من العملة الأجنبية بنسبة ١٥% من قيمة الاستيرادات جراء تلقي خدمات النقل والشحن بنسبة ١١% والتأمين والأجور المصرفية بحدود ٤% تضاف على القيمة الإجمالية للاستيرادات كمدفوعات لقاء هذه الخدمات ، مما يؤدي إلى رفع تكاليف السلع المستوردة وذلك ينعكس على أسعارها في الداخل ، فضلاً عن ذلك فأن واقع تلك السياسة التجارية يؤدي إلى آثار سلبية على أسطول النقل البحري للنفط الخام وشركات التأمين الوطنية نتيجة الاعتماد على الخارج مما يؤدي إلى الأضرار بهذا القطاع الحيوي المهم الذي يفتقد واقعه الحالي إلى كثير من المقومات الأساسية والبنيوية ، ولذلك يكون العراق متلقي كبير لخدمات النقل والشحن والتامين من الخارج ، وبالتالي فأن تأجير خدمات شركات النقل والشحن والتأمين الأجنبية يؤدي إلى ارتفاع قيمة المدفوعات الخارجية بالعملة الأجنبية في حساب الخدمات غير المنظورة مما يولد عجزاً في هذا الحساب [٣٨]،

في حين أن دول العالم بشكل عام والدول المجاورة على وجه الخصوص تعمل على وفق الأساس سيف (CIF) في مجمل صادراتها وعلى وفق الأساس فوب (FOB) من جانب الاستيرادات وتلك السياسة أدت إلى تشجيع وتكوين قاعدة أساسية لبناء أساطيل النقل البحري للنفط الخام المتكاملة والمواكبة للتطورات الحديثة في ذلك المجال فضلاً عن تطوير عمل الموانئ وشركات التأمين الخاصة بها وذلك أدى إلى زيادة المتحصلات من العملات الأجنبية وتحقيق إيرادات كبيرة تسهم في تحسين الوضع في ميزان مدفوعاتها نتيجة تصدير خدمات النقل والشحن والتأمين إلى الخارج [٣٩].

النتائج

١. إن من أهم آثار عقد البيع الدولي للنفط الخام هو أن يقوم البائع (المصدر للنفط الخام) بنقل ملكية المبيع (النفط الخام) إلى المشتري (المستورد للنفط الخام) وهذا يعتبر من أهم العناصر التي تقديم ضمانات وحماية للمشتري (المستورد للنفط الخام).

٢. إن من أهم التزامات البائع (المصدر للنفط الخام) هو قيامه بتسليم المبيع (النفط الخام) إلى المشتري (المستورد للنفط الخام)، والتسليم هنا يعتبر من مقتضيات العقد التي يجب أن تتم بمجرد انعقاد العقد ولو لم ينص عليه في العقد.

٣. إن التزامات المشتري (المستورد للنفط الخام) في العقود الدولية للنفط الخام تتمثل في عنصرين رئيسين وهما دفع ثمن المبيع (النفط الخام) وتسلم المبيع (النفط الخام).

٤. يلتزم المشتري (المستورد للنفط الخام) على أن يقوم بالتدابير اللازمة التي تمكنه من سداد الثمن وصورها متعددة ومنها قيامه بتقديم خطاب ضمان بنكي (صك) أو تقديم شيك أو كمبيالة وغيرها مما يتحقق به تقديم ثمن المبيع (النفط الخام)،

٥. هناك زيادة في صادرات العراق المتمحورة بشكل رئيس على تصدير النفط الخام والمحتسب على أساس التعاقد فوب (FOB) يقابلها ارتفاع في أحجام السلع والبضائع المستوردة على وفق الأساس سيف (CIF).

الهوامش

(١) مادة (٢٩٩) من قانون التجارة العراقي رقم (٣٠) لسنة ١٩٨٤.
(٢) مادة (٢٩٩) من قانون التجارة العراقي رقم (٣٠) لسنة ١٩٨٤.
(٣) باسم محمد صالح، القانون التجاري ، ط١ ، العاتك لصناعة الكتاب، بيروت ، ٢٠٠٩، ص ٣٠٦. كامل الوادي، الاعتمادات المستندية وخطابات الضمان والقوانين المنظمة لها ، الجزء ٢ ، ط١ ، منشأة المعارف للنشر والتوزيع، الإسكندرية ، مصر، ٢٠٠١، ص ٨٥.
(٤) منظمة الأقطار العربية المنتجة للنفط (الأوابك)، التقرير الإحصائي السنوي الموحد ، ٢٠١٣، ص ١١٨.
(٥) مادة (٣٠٢) من قانون التجارة العراقي رقم (٣٠) لسنة ١٩٨٤.
(٦) مادة (٣٠٢) من قانون التجارة العراقي رقم (٣٠) لسنة ١٩٨٤.
(٧) مادة (٣٠٣) من قانون التجارة العراقي رقم (٣٠) لسنة ١٩٨٤.
(٨) مادة (٣٠٤) من قانون التجارة العراقي رقم (٣٠) لسنة ١٩٨٤.
(٩) د. علي البارودي، القانون البحري، مصدر سابق، ص ٣٠٢ .
(١٠) د. عدلي امير خالد، مصدر سابق، ص ١٠٤ .
(١١) د ـ مصطفى كمال طه، مبادئ القانون البحري، مصدر سابق، ص ٢٩٨ .
(١٢) باسم محمد صالح ، القانون التجاري ، ط١ ، العاتك لصناعة الكتاب، بيروت ، ٢٠٠٩، ص ٢٩٨.
(١٣) تمثل (بوليصة الشحن) إيصال استلام وعقد نقل ووثيقة ملكية للبضاعة المشحونة ومن أهم المستندات المطلوبة في الاعتمادات المستندية .
(١٤) شعبان صدام منشد الإمارة، عدنان حبيب عروج الحميدي، الآثار الاقتصادية لعقود البيوع البحرية Cif و FOB في تجارة العراق الخارجية، مجلة العلوم الاقتصادية، جامعة البصرة ـ كلية الإدارة والاقتصاد، العراق، المجلد (١٤)، العدد (٥٥)، ٢٠١٩، ص ٥.
(١٥) شعبان صدام منشد الإمارة، عدنان حبيب عروج الحميدي، مصدر سابق، ص ٤.
(١٦) إبراهيم إسماعيل إبراهيم، التسليم في البيوع البحرية البيع CIF والبيع FOB ، رسالة ماجستير، كلية القانون ، جامعة بغداد ، بغداد، ١٩٩٧، ص ٩٠ .
(١٧) شعبان صدام منشد الإمارة، عدنان حبيب عروج الحميدي، مصدر سابق، ص ٣.
(١٨) المصدرنفسه، ص ١٦.
(١٩) مادة (٣٠٠) من قانون التجارة العراقي رقم (٣٠) لسنة ١٩٨٤.
(٢٠) مادة (٣٠٠) من قانون التجارة العراقي رقم (٣٠) لسنة ١٩٨٤.
(٢١) مادة (٣٠٥) من قانون التجارة العراقي رقم (٣٠) لسنة ١٩٨٤.
(٢٢) مادة (٣٠٥) من قانون التجارة العراقي رقم (٣٠) لسنة ١٩٨٤.
(٢٣) مادة (٣٠٦) من قانون التجارة العراقي رقم (٣٠) لسنة ١٩٨٤.
(٢٤) د. جلال وفاء محمدين، مصدر سابق، ص ٤٧٥ .
(٢٥) كامل الوادي، الاعتمادات المستندية وخطابات الضمان والقوانين المنظمة لها ، الجزء ٢ ، ط١ ، منشأة المعارف للنشر والتوزيع، الإسكندرية ، مصر، ٢٠٠١، ص ٩٦.
(٢٦) شعبان صدام منشد الإمارة، عدنان حبيب عروج الحميدي، مصدر سابق، ص ٢.
(٢٧) د. هاني دويدار، مصدر سابق، ص ٣٠٨ .
(٢٨) د. محمد السيد الفقى، مصدر سابق، ص ٣٨١ .
(٢٩) د ـ مصطفى كمال طه، مبادئ القانون البحري، مصدر سابق، ص ٢٩٨ .
(٣٠) د. علي البارودي، القانون البحري، مصدر سابق، ص ٣٠٢ .
(٣١) د . مصطفى كمال طه، مبادئ القانون البحري، مصدر سابق، ص ٢٩٨ .
(٣٢) شعبان صدام منشد الإمارة، عدنان حبيب عروج الحميدي، مصدر سابق، ص ٤.
(٣٣) محمود فياض ، المعاصر في قوانين التجارة الدولية ، ط١، مؤسسة الوراق للنشر والتوزيع، عمان ، ٢٠١٢، ص ١١٢.
(٣٤) شعبان صدام منشد الإمارة، عدنان حبيب عروج الحميدي، مصدر سابق، ص ٥.
(٣٥) باسم محمد صالح، القانون التجاري مصدر سابق، ص ٣٠٧.
(٣٦) أحمد محمود الحسني ، البيوع البحرية ، ط٢ ، منشأة المعارف للنشر والتوزيع، الإسكندرية ، مصر، ٢٠٠١، ص ٤٤٠-٤٤١.
(٣٧) شعبان صدام منشد الإمارة، عدنان حبيب عروج الحميدي، مصدر سابق، ص ١٧.
(٣٨) المصدر نفسه، ص ١٩.
(٣٩) المصدر نفسه، ص ٢١.