

البيوع البحرية

(سيف نموذجاً)

دراسة تحليلية

أ.م. محمد شاكر محمود محمد(*)

الكلمات المفتاحية : (البيوع ، البحرية ، سيف ، البائع ، المشتري ، النقل ، الشحن ، التأمين ، البضاعة)

المقدمة

ان دراسة البيوع البحرية تعد من المواضيع المهمة من الناحية القانونية ، وذلك لأهمية الكبيرة التي تلعبها في ميدان التجارة الدولية التي تتم عن طريق البحر ، من خلال النقل البحري ، وذلك لارتباط هذه البيوع به . فالنقل البحري يمثل الوسيلة التي من خلالها يتم تنفيذ البيوع البحرية . وتكتسب البيوع البحرية أهميتها في المبادلات التجارية ، وذلك لازدهار الحركة التجارية بين الدول وتنوع هذه المبادلات ، وهذا بدوره انعكس على ازدياد المشاكل الناجمة عنه وذلك لارتباطه باكثر من عملية ليست محصورة في نطاق البيع وانما يرتبط معها التأمين والنقل وغيرها من العمليات اللازمة للتنفيذ . مما دفع كثير من الدول الى الاهتمام بها ووضع القوانين الخاصة المنظمة لاحكامها . ومن جهة ابرام الاتفاقيات سواء أكانت على المستوى الاقليمي ام الدولي من اجل تذليل الصعوبات والمعوقات التي تعترض البيوع البحرية . وبهدف دعم وتشجيع الاقتصاد العراقي وعدم الاعتماد على النفط كمصدر رئيسي لرفد الميزانية العامة للدولة ، خصوصاً بعد تراجع اسعاره في سوق النفط واثار بشكل مباشر على المستوى الاقتصادي للبلد ، مما يحتم ايجاد مصادر بديلة تدعم الاقتصاد العراقي ، وهذا يتمثل من خلال تشجيع الاستثمارات الاجنبية وهذا كله يرتبط بالبيوع البحرية التي تعد المحرك الرئيس لتفعيل بقية القطاعات ، ودفع عجلة الاقتصاد الى الامام ، فضلاً عن التسهيلات التجارية التي تقدمها العقود البحرية على صعيد التجارة الدولية.

الملخص

تكتسب البيوع البحرية أهميتها في المبادلات التجارية ، وذلك لازدهار الحركة التجارية بين الدول وتنوع هذه المبادلات ، وهذا بدوره انعكس على ازدياد المشاكل الناجمة عنها وذلك لارتباطها باكثر من عملية ليست محصورة في نطاق البيع وانما يرتبط معها التأمين والنقل وغيرها من العمليات اللازمة للتنفيذ . مما دفع كثير من الدول الى الاهتمام بها ووضع القوانين الخاصة المنظمة لاحكامها . ومن جهة ابرام الاتفاقيات سواء أكانت على المستوى الاقليمي ام الدولي من اجل تذليل الصعوبات والمعوقات التي تعترض البيوع البحرية . وبهدف دعم وتشجيع الاقتصاد العراقي وعدم الاعتماد على النفط كمصدر رئيسي لرفد الميزانية العامة للدولة ، خصوصاً بعد تراجع اسعاره في سوق النفط واثار بشكل مباشر على المستوى الاقتصادي للبلد ، مما يحتم ايجاد مصادر بديلة تدعم الاقتصاد العراقي ، وهذا يتمثل من خلال تشجيع الاستثمارات الاجنبية وهذا كله يرتبط بالبيوع البحرية التي تعد المحرك الرئيس لتفعيل بقية القطاعات ، ودفع عجلة الاقتصاد الى الامام ، فضلاً عن التسهيلات التجارية التي تقدمها العقود البحرية على صعيد التجارة الدولية.

(*) جامعة كركوك /كلية القانون والعلوم السياسية mohammed.shakir@uokirkuk.edu.iq

على المستوى الاقتصادي للبلاد، مما يتحتم ايجاد مصادر بديلة تدعم الاقتصاد العراقي، وهذا يتمثل من خلال تشجيع الاستثمارات الاجنبية وهذا كله يرتبط بالبيوع البحرية التي تعتبر المحرك الرئيس لتفعيل بقية القطاعات ، ودفع عجلة الاقتصاد الى الامام ، فضلاً عن التسهيلات التجارية التي تقدمها العقود البحرية على صعيد التجارة الدولية .

تساؤلات الموضوع

نظراً للأهمية التي يتميز بها البيع البحري على صعيد التجارة الدولية ، من ذلك تثار مجموعة من الاسئلة حول طبيعته القانونية وانواعه. وهل المشرع العراقي قد عالج احكامه بصورة مستفيضة ضمن قانون التجارة ؟. ام يحتاج الى قانون خاص به ؟ فضلاً عن ذلك الاهمال الذي يصاحب اسطول النقل البحري وشركة التأمين الوطنية ويعود ذلك لاعتماد العراق بالأساس على البيع سيف في مجال الاستيرادات .

منهج الدراسة

سوف نعتمد في بحثنا هذا على المنهج التحليلي من خلال عرض تحليل النصوص الخاصة بالبيوع البحرية في قانون التجارة العراقي، بغية الوصول الى تغطية خاصة بالاطار المفاهيمي لعقد البيع البحري ، مع التركيز على الاتفاقيات الدولية الخاصة بالبيوع الدولية .

هيكلة الدراسة

ارتأينا تقسيم دراستنا على مقدمة ومبحثين سوف نخصص المبحث الاول للاحكام العامة واع البيوع البحرية (سيف) انموذجاً .

ومن الجدير بالذكر ان غرفة التجارة الدولية في باريس ساهمت وبشكل كبير في تقنين وتنظيم الاعراف التجارية الخاصة بهذه البيوع ، حيث وضعن سنة ١٩٣٦ قواعد تحدد فحوى البيوع البحرية سميت (Incoterms) والتي تعد اختصاراً للعبارات International commercial terms والتي تعني بالمصطلحات التجارية الدولية ، والتي كانت تتضمن مجموعة من القواعد الخاصة بعقود التجارة الدولية ومن ضمنها البيوع البحرية ، علماً ان هذه القواعد عدلت بضع مرات وكان آخرها سنة ١٩٩٠ ، ولقد اعتمدت لجنة الامم المتحدة لقانون التجارة الدولية هذه القواعد في سنة ١٩٩٢ .

وبعد إنشاء لجنة الامم المتحدة لقانون التجارة الدولية ، ازداد اهتمامها بتوحيد قواعد التجارة الدولية ، فوضعت الاتفاقية الخاصة بعقود البيع الدولي للبضائع في سنة ١٩٨٠ ودخلت حيز التنفيذ سنة ١٩٨٨ وسميت باتفاقية فيينا ، الى جانب الكثير من الاتفاقيات الخاصة بالشأن ذاته .

ولأهمية موضوع البيوع البحرية نلحظ المشرع العراقي نظم احكامها ضمن قانون التجارة العراقي رقم ٣٠ لسنة ١٩٨٤ ولم يفرد لها قوانين خاصة بها .

اهمية الموضوع وسبب اختياره

تكمن اهمية الموضوع وذلك لانفتاح العراق على الدول الاخرى وخاصة في ميدان التجارة الدولية، من خلال تشجيع التصدير والتبادل التجاري ودعم الاقتصاد العراقي وعدم الاعتماد على النفط كمصدر رئيس لرفد الميزانية العامة للدولة، خصوصاً بعد تراجع اسعاره في سوق النفط واثراً بشكل مباشر

ثم ننهى دراستنا بخاتمة نستعرض من خلالها اهم ما توصلنا فيها من نتائج وتوصيات.

المبحث الاول

الاحكام العامة لعقد البيع البحري

تجد البيوع البحرية بصفة عامة احكامها في العرف البحري اساساً ، الا ان هذا لا يعني بانه لا توجد احكام خاصة بها تنظم احكامها. فهناك الكثير من القوانين الوطنية نظمت احكامها وبما لا يتعارض مع الاتفاقيات الدولية الخاصة بالعقود التجارية البحرية والقواعد الصادرة عن غرفة التجارة الدولية . ولغرض بيان الاحكام العامة لعقد البيع البحري يقتضي ذلك تقسيم هذا المبحث على مطلبين :- سنتناول في المطلب الاول ماهية عقد البيع البحري وفي المطلب الثاني : آلية ابرام عقد البيع البحري .

المطلب الاول

ماهية عقد البيع البحري

ان بيان ماهية عقد البيع البحري يتطلب منا تقسيم هذا المطلب على فرعين سنخصص في الفرع الاول تعريف عقد البيع البحري وفي الفرع الثاني : استقلالية عقد البيع البحري .

الفرع الاول

تعريف عقد البيع البحري

عرفت المادة (٥٠٦) من القانون المدني العراقي عقد البيع بأنه « مبادلة مال بمال » ويلحظ ان التعريف اعلاه لا يقتصر بعقد البيع فقط وانما يشمل الى جانب البيع ، المقايضة

والصرف ، كما انه لا يثير الى انتقال الملكية الى المشتري بمجرد الانتهاء من عملية البيع ، فضلاً عن انه حدد الثمن الذي يلتزم به المشتري ازاء البائع بانه مبلغ من النقود (١) ولكن يمكن عد هذه المادة اللبنة الاولى التي من خلالها يمكن انشاء العقود بمختلف انواعها ومن ضمنها عقد البيع البحري .

وبالرجوع الى قانون التجارة العراقي رقم ٣٠ لسنة ١٩٨٤ نلاحظ ان المادة ٢٩٤ قد عرفت البيع الدولي بانه « ... بيع يكون محله بضاعة منقولة او معدة للنقل بين دولتين او اكثر » ويتبين لنا بان المادة اعلاه قد عرفت البيوع الدولية بصورة مطلقة ويمكن من خلالها وبمفهوم القياس ان يسري على البيوع البحرية لان المادة ٢٩٥ من قانون التجارة العراقي قد بينت وبصورة صريحة بسريان الاحكام العامة الواردة في هذا الفصل ضمن قانون التجارة على البيوع الدولية حيث قضت على انه « تسري الاحكام العامة الواردة في هذا الفصل على البيوع الدولية المنصوص عليها في هذا الباب . وللطرفين ان يتفقا على احكام غيرها اذا اقتضت ذلك ظروفهما الخاصة او متطلبات التعامل الدولي».

وعليه ومن خلال استقرار نصوص المواد اعلاه يمكن ان نعرف البيع البحري بأنه « عقد تتم من خلاله عملية البيع والشراء بحرا وبوسيلة النقل المخصصة لذلك وهي (السفينة) والتي يتم نقل البضائع على اختلاف انواعها على متنها من دولة الى دولة اخرى وتتم العمليات اللازمة لتنفيذه من ميناء القيام الى ميناء الوصول» .

نلاحظ ان التعريف اعلاه يعد تعريفاً مانعاً جامعاً، لانه يمنع غيره من البيوع التداخل

معه لانه حدد البيع والشراء عن طريق البحر حصراً، فضلاً عن ذلك جمع العمليات جميعها اللازمة لتنفيذه من شحن ونقل وتأمين من ميناء القيام وانتهاءً بميناء الوصول، فضلاً عن الصفة الدولية التي يتميز بها عن عقد البيع الداخلي . يذكر ان قانون التجارة العراقي قد اجاز للمتعاقدین فيما يتعلق بالشروط التفصيلية للبيع ان يحيلوا الى احد عقود البيع النموذجية المعدة سلفاً وهذا يعني ان المشرع العراقي قد ترك الباب مفتوحاً للمتعاقدین من ان يضمنوا عقودهم فيما يخص الشروط التفصيلية او الثانوية وفق اية لائحة من العقود النموذجية^(٢) .

الفرع الثاني

الطابع الدولي لعقد البيع البحري

ان تحديد الصفة الدولية للبيوع البحرية ليست من السهولة كما يتصورها البعض وانما يشوبها الكثير من التعقيد ، وذلك لتعدد العلاقات والعمليات التي يحكمها وتعلقها بأكثر من دولة . وللقوف اكثر بشأن تحديد الصفة الدولية للبيوع البحرية ينبغي علينا بيان اهم المعايير التي حاولت تحديد الطابع الدولي للبيوع البحرية وعلى النحو الاتي :-

اولاً : المعيار الشخصي :

يركز هذا المعيار على طرفي العلاقة العقدية بغض النظر عن حركة البضائع ، اي ان اطراف العلاقة العقدية هي المعيار الذي يحدد الصفة الدولية للبيوع البحري من عدمه، وذلك من خلال مجموعة من المعايير يمكن تلخيصها بإيجاز :

١ - معيار جنسية الاطراف : وفق هذا

المعيار يعد عقد البيع دولياً متى ما كانت جنسية اطرافه مختلفة .

٢ - معيار مركز الاعمال او محل الإقامة: يعد هذا العقد دولياً متى ما كانت محل الإقامة للاطراف في دول مختلفة بغض النظر عن جنسيتهم ، او متى كانت مراكز اعمالهم في اماكن مختلفة في دول متعددة .

علما ان هذا الاتجاه قد تبنى المعيار القانوني الذي عرف العقد الدولي بأنه « كل عقد يتصل بأكثر من نظام قانوني » . اي بمعنى آخر وجوب ان تشتمل العلاقة العقدية على عنصر اجنبي وفق المعايير المشار اليها في اعلاه .

لعقد البيع البحري ، اما المبحث الثاني عن انو هذا الاتجاه تبنته اتفاقية فيينا من حيث تطبيقها على المعاملات الدولية^(٣) .

ثانياً المعيار المادي :

ويسمى ايضاً بالمعيار الموضوعي ، وكيف هذا المعيار دولية العقد وفق حركة البضائع بغض النظر عن جنسية الاطراف او محل الإقامة او مركز الاعمال، فاذا ما كانت حركة البضائع تنتقل من دولة الى دولة عندئذ يوصف عقد البيع البحري بأنه دولي . وهذا المعيار اخذ به قانون التجارة العراقي حيث نصت المادة (٢٩٤) منه على انه « البيع الدولي هو بيع يكون محله بضاعة منقولة او معدة للنقل بين دولتين او اكثر » . وان المشرع العراقي ومن خلال نص المادة ٢٩٤ نلاحظ انه حدد نطاق البيع الدولي على البضائع المنقولة او المعدة للنقل .

ومن الجدير بالذكر ان هناك نوع من

والانفصال بينهما . الا ان الاستقلال يبدو بصورة واضحة من الناحية القانونية وذلك لاختلاف الاحكام القانونية المنظمة لكل منهما عن الآخر .

فالبيع البحري كما بينا فيما سبق بأنه يعتمد على سلسلة من الاجراءات والعمليات المتتالية وترتبط اساساً بعنصر التسليم . ومن بين هذه العمليات هي (النقل البحري) .

فعقد النقل البحري هو ذلك العقد الذي يتعهد بموجبه الناقل سواء أكان مالك للسفينة ام مستأجرها ام مجهزها بأن ينقل شحنة ما من ميناء الى اخر مقابل اجرة يتم الاتفاق عليها^(٦)

واذا كان في الاصل ان عقد النقل البحري يتكون من طرفين وهما الناقل والشاحن، فهما اللذين يرتب العقد اثاره عليهما، ولكن في بعض الاحيان يحصل النقل لمصلحة شخص اخر غير الشاحن ويعرف بالمرسل اليه، رغم انه ليس طرفاً في العقد مع الناقل الا انه يملك حقاً يتجسد بمطالبة الناقل بالبضاعة وعن ميعاد وصولها، اما الشاحن فهو الذي يقدم البضاعة للنقل^(٧) صفوة القول ان عقد النقل البحري عقد مستقل ومنفصل عن عقد البيع البحري ويختلف عنه من حيث الاطراف ومن حيث المضمون ومن حيث الالتزامات، الا ان هذا لا يعني عدم وجود علاقة بين العقدين حيث يعتبر عقد النقل البحري الاداة التي من خلالها يتم تنفيذ المبادلات التجارية الدولية التي تتم من خلال البحر، لذلك جرى العمل على اطلاق تسمية عمليات التصدير والاستيراد على البيوع البحرية^(٨).

التعاقدات يتضمن التعاقد على بضائع لم تنتج بعد، اي بمعنى اخر لم تصنع ، ومثال على ذلك البيع على نموذج يقدمه البائع للمشتري وتقديم النموذج يغني عن تعيين المبيع ويغني كذلك عن رؤيته^(٩) علماً ان هذا النوع من البيوع هو الشائع في ميدان التجارة الدولية ومن ضمنها البيوع البحرية الدولية ، وكان من الاجدر بالمشرع العراقي ان يتدارك النقص في المادة ٢٩٤ ويوسع من نطاق عملية البيع البحري باضافة البضائع التي لم تصنع بعد او ما تسمى (البيع على النموذج) من ضمنها .

الفرع الثالث

استقلالية عقد البيع البحري عن عقد النقل البحري

من المتعارف عليه ان عقد البيع البحري لا يتم الا من خلال عقد النقل البحري بعده الوسيلة التي من خلالها تنفذ عملية البيع وبدونها لا يمكن ان تتم عملية البيوع البحرية ، الا ان هذا التلازم ما بين العقدين لا يعني ان كلاهما تابع للآخر ، ولكن في الواقع ومن الناحية القانونية ان كلا العقدين يخضعان الى قوانين خاصة تنظم احكامهما .

فتنفيذ عقد النقل البحري بصورة صحيحة لا يعني بالضرورة ان عملية البيع البحري قد نفذت على الوجه الاكمل^(١٠) .

وهذا الاستقلال قد لا يبدو ومن الناحية الاقتصادية بصورة واضحة وذلك لتداخل طبيعة عمل كل عقد من الآخر بصورة واحدة، بحيث من الصعوبة التكهن بوجود الاستقلالية

المطلب الثاني

الية ابرام عقد البيع البحري

ان عقد البيع البحري كسائر العقود من حيث تكوينها لا يختلف عنها من حيث الاركان العامة اللازمة لانعقاد العقود، باستثناء الصفة الدولية التي يتميز بها باعتباره عقداً تجارياً دولياً لتعلقه بأكثر من دولة، وبما انه يلزم لانعقاده ان يتبادل طرفيه التعبير عن ارادتين متطابقتين مع مراعاة ما تقرره القوانين الخاصة بالمنظمة لأحكامه من اوضاع معينة يستلزم توفرها لإتمام عملية تكوينه.

ان الاركان العامة التي تقوم عليها العقود بصفة عامة هي التراضي والمحل والسبب فضلاً عن الشكل ان تطلب العقد استيفاءه شكلاً معيناً لانعقاده لذا يستوجب علينا بحث هذه الاركان وعلى النحو الآتي: -

اولاً: التراضي: هو تطابق ارادتين، لذا يستلزم وجود ارادتين متوافقتين، واذا كان وجود الارادتين شرط ضروري لانعقاد العقد، فان هذا لا يكفي لصحته، بل يجب ان يكون العقد صحيحاً ناتجاً عن اتحاد ارادتين متوافقتين^(٩)

نصت المادة ٨٩ من القانون المدني المصري على انه «يتم العقد بمجرد ان يتبادل طرفان التعبير عن ارادتين متطابقتين مع مراعاة ما يقرره القانون فوق ذلك من اوضاع معينة لانعقاد العقد»^(١٠). فالتراضي هو تطابق ارادتين، اذا ينبغي لوجود التراضي ان تكون هناك ارادة، وان تتجه هذه الارادة الى احداث اثر قانوني، ويلزم كذلك ان توجد ارادة اخرى مطابقة لها بحيث يتحقق التوافق بين الارادتين^(١١). اما فيما يخص التراضي

في العقود الدولية، فقد نصت اتفاقية فيينا لسنة ١٩٨٠ في المادة (٤) منها على انه « يقتصر تطبيق هذه الاتفاقية على تكوين عقد البيع والحقوق والالتزامات التي ينشئها هذا العقد لكل من البائع والمشتري. وفيما عدا الاحوال التي يوجد في شأنها نص صريح مخالف في هذه الاتفاقية. لا تتعلق هذه الاتفاقية بوجه خاص بما يأتي: أ- صحة العقد او شروطه او الاعراف المتبعة في شأنه، ب- الاثار التي قد يحدثها العقد في شأن ملكية البضائع المباعة. هذا يعني ان هذه الاتفاقية قد اشارت وبصورة صريحة على انها تطبق في مرحلة تكوين العقد وما يترتب عنه من حقوق والتزامات تخص كل من البائع والمشتري، واستبعدت من اختصاصها المسائل المتعلقة بصحة العقد وشروطه وكذلك الاثار التي تترتب عن العقد في شأن ملكية البضائع التي تم بيعها.

المحل:- لكي ينعقد عقد البيع البحري صحيحاً لابد من محل يرد عليه، فلا يكفي ان يكون رضا كلا الطرفين صحيحاً، والمحل هو الشيء الذي بموجبه يلتزم المدين القيام به، وقد يكون نقل حق عيني او القيام بعمل او الامتناع عن القيام بعمل^(١٢)، حيث نصت المادة ١٢٦ من القانون المدني العراقي على انه «لابد لكل التزام نشأ عن العقد من محل يضاف اليه يكون قابلاً لحكمه. ويصح ان يكون المحل مالاً، عيناً او ديناً او منفعة، او اي حق مالي اخر، كما يصح ان يكون عملاً او اقناعاً عن عمل». فالمحل في عقد البيع البحري استناداً الى ما جاء في نص المادة ١٢٦ التي وضعت قواعد عامة يمكن الاستناد عليها، يمكن ان يكون نقل حق عيني او القيام بعمل او الامتناع عن عمل، فيصح ان يتعهد البائع بنقل البضائع بحراً الى

ومشروعاً وهذه الشروط تعد من الشروط العامة اللازمة توفرها في السبب.

رابعاً : الشكلية

العقد الشكلي هو العقد الذي يستلزم لانعقاده توافر شكلية معينة لازمة لانعقاده، فهو لا ينعقد بمجرد التراضي بين الطرفين، بل لابد من استيفاء الشكلية التي نص عليها القانون. ان الغاية من الشكلية التي يفرضها القانون ويلزم الاطراف المتعاقدة باتباعها هي تنبيههم الى خطورة العقد الذي يقدمون على ابرامه، او حماية للغير من المشاكل التي سيولدها في حالة تنفيذه^(١٥)

ولقد نصت المادة ٩٠ من القانون المدني العراقي على انه: «اذا فرض القانون شكلاً معيناً للعقد فلا ينعقد الا باستيفاء هذا الشكل ما لم يوجد نص بخلاف ذلك».

وبما انه عقد البيع البحري عقداً دولياً، فانه يخضع لاتفاقية فيينا للبيوع الدولية للبضائع، حيث نصت في المادة (١١) على انه «لا يشترط ان يتم انعقاد عقد البيع او اثباته كتابة، ولا يخضع لاي شروط شكلية، ويجوز اثباته بأي وسيلة بما في ذلك الاثبات بالبينة». وهذا يدل على ان عقد البيع البحري لا يستلزم لانعقاده الكتابة ولا يخضع لأية شروط شكلية. الا اننا لا نتفق مع ما ذهبت اليه هذه المادة ، وذلك للأهمية الكبيرة لعقد البيع البحري وذلك لتعلقه بأكثر من دولة ويتم من خلال عمليات واجراءات كثيرة ومن ثم يستلزم لانعقاده الكتابة حفاظاً لحقوق الطرفين المتعاقدين. فضلاً عن زيادة حجم المبادلات التجارية وما يترتب عنها من مشاكل وتعقيدات.^(١٦)

المشتري وغيرها من الاعمال، لذا ينبغي ان يكون الشيء المتعاقد عليه موجوداً او ممكن الوجود، وان يكون معيناً او قابلاً للتعين فضلاً عن ان يكون مشروعاً اي قابل للتعامل فيه^(١٣)، فمتى ما توفرت هذه الشروط في المحل يكون العقد صحيحاً منتجاً لأثاره واذا تخلف شرط من هذه الشروط اصبح العقد باطلاً لتخلف ركن مهم من اركانه. بينما فيما تقدم ان بيع البضائع على وفق نموذج معين هذا لا يعني عدم توفر محل العقد، لان البيع على نموذج من البيوع الغالبة في المبادلات التجارية الدولية.

ثالثاً: السبب

نصت المادة (١٣٢) من القانون المدني العراقي على ان : « ١- يكون العقد باطلاً اذا التزم المتعاقد دون سبب، او لسبب ممنوع قانوناً او مخالف للنظام العام او للأداب. ٢- ويفترض في كل التزام ان له سبباً مشروعاً، ولو لم يذكر هذا السبب في العقد ما لم يقدّم الدليل على غير ذلك»

فالسبب هو الغرض المباشر الذي يقصد المتعاقد الوصول اليه فهو الدافع الى الالتزام لا الى العقد وكذلك عرف ايضاً بأنه الغرض غير المباشر او الغاية البعيدة التي يقصد المتعاقد الوصول اليها^(١٤). فالسبب فيما يتعلق بعقد البيع البحري هو الغرض المباشر الذي ينوي من خلاله البائع الحصول على الثمن وكذلك سبب التزام المشتري الحصول على البضائع، فهو لا يختلف عن السبب في العقود البسيطة، لان سبب التزام كل متعاقد هو سبب التزام المتعاقد الاخر بعد عقد البيع البحري من العقود الملزمة للجانبين ويرتب التزامات متقابلة في ذمة عاقديه. كما ينبغي ان يكون السبب موجوداً

المبحث الثاني

انواع البيوع البحرية

البيوع البحرية بصفة خاصة تتميز بمجموعة من الخصائص تميزها عن غيرها، وهذه الخصائص مشتقة من طبيعة هذه العقود بعدها عقوداً تجارية دولية تتم من خلال وسيلة النقل البحري فضلاً عن صفة الاستقلال التي تفصلها عن عقد النقل البحري، وهذا بدوره يتطلب القيام بمجموعة من العمليات المتتابعة بغية تنفيذ العقد وتسليم البضاعة والتأمين عليها من مخاطر الطريق، وتنقسم البيوع البحرية الى قسمين البيوع البحرية عند الوصول والبيوع البحرية عند القيام، وسنقتصر في دراستنا على البيوع البحرية عند القيام مع التركيز على البيع سيف الذي سيكون مدار بحثنا، وعليه سوف يتم تقسيم هذا المبحث على مطلبين: سنتناول في المطلب الاول: البيوع البحرية عند القيام (سيف نموذجاً) وفي المطلب الثاني: الاثار القانونية المترتبة على البيع (سيف).

المطلب الاول

البيوع البحرية عند القيام (سيف نموذجاً)

وهي تلك البيوع التي يتم الاتفاق فيها بين البائع والمشتري على ان يتم تسليم البضائع التي تم بيعها يكون في ميناء القيام، وهذا يؤدي الى نتائج كثيرة من حيث تحديد الطرف الذي يتحمل تبعه الهلاك وغيرها من الحالات^(١٧).

ويعد عقد البيع (سيف) والبيع (فوب) من اهم هذه البيوع على الاطلاق لذلك سنتناول ذلك في فرعين:

الفرع الاول

عقد البيع سيف C.I.F

يعد عقد البيع (سيف) من عقود البيوع البحرية، ويسمى كذلك بالبيوع الدولية او البيوع المستندية استناداً الى سند الشحن الذي من خلاله تنقل البضائع عن طريق النقل البحري^(١٨) وسمي العقد بهذا الاسم وذلك اختصاراً للحروف الاولى للمصطلحات (Cost insurance freight) اي بمعنى قيمة او تكلفة البضاعة والتأمين والنقل. ودعت الحاجة الى هذا النوع من البيوع بسبب المصاعب التي خلقها البيع البحري في ميناء القيام، اذ ان يتعذر على المشتري او من يقوم مقامه التواجد في ميناء القيام، ليتولى ابرام عقد البيع البحري وما يصاحب ذلك من نفل وتأمين من المخاطر^(١٩) ولقد عرف قانون التجارة العراقي في المادة ٣٠١ البيع سيف بأنه:

« البيع الذي يلتزم فيه البائع بأبرام عقد نقل البضاعة من ميناء الشحن الى ميناء التفريغ والتأمين عليها ضد مخاطر النقل وشحنها على سفينة واداء النفقات والمصروفات اللازمة لذلك و اضافتها الى الثمن» فالبيع سيف يلتزم البائع من خلاله فضلاً عن تسليم البضائع على ظهر السفينة في ميناء القيام بأبرام عقد النقل والتأمين عليها مقابل التزام المشتري بدفع مبالغ اجمالية تشمل (ثمن البضاعة وقيمة التأمين و اجرة النقل)^(٢٠).

الفرع الثاني

خصائص عقد البيع البحري سيف C.I.F

ان للبيع سيف ثلاثة عناصر رئيسة بعده من البيوع البحرية عند القيام وهذه العناصر هي:

١ - يلتزم البائع في عقد سيف بشحن البضاعة والتأمين عليها.

من الالتزامات الجوهرية التي تفرض على البائع في عقد البيع (سيف) هو ابرام عقد النقل والتأمين على البضاعة وذلك بموجب سندات معينة تعد سلفاً لهذا الغرض، وهذه السندات تسمى بـ (سند الشحن ووثيقة التأمين) ويستوجب عليه تسليم هذه السندات الى المشتري، لذلك يطلق على البيع (سيف) بانه بيع مستندات، الا ان هنالك من يرى بأن ارادة الطرفين قد انصرفت الى بيع البضاعة ذاتها وشرائها وليس بيع المستندات، وما هذه الاخير الى وسيلة اثبات تؤكد قيام البائع بتنفيذ الالتزامات المفروضة عليه (٢١)، وهذا الالتزام بذمة البائع نصت عليه المادة ٣٠٢ من قانون التجارة العراقي.

٢ - المشتري يعد مالكا للبضاعة من وقت الشحن

يحقق البيع (سيف) للمشتري فوائد جمة من ضمنها تملكه للبضاعة منذ وقت شحنها على متن السفينة، وهذا من شأنه ان يتيح للمشتري التصرف بالبضاعة قبل وصولها سواء أكانت في الطريق ام في ميناء الشحن، وان تملك المشتري للبضاعة يمكنه التصرف فيها بمختلف انواع التصرفات مثلاً يلجأ الى

بيعها في حالة ارتفاع الاسعار، وذلك من خلال السندات التي بحوزته والمرسلة من قبل البائع في وقت سابق. وهذا كله من شأنه ان ييسر للمشتري عملية البيع بدلاً ان يرسل مندوب عنه الى ميناء الشحن ليتولى ابرام عقد النقل والتأمين على البضاعة (٢٢)

ويرى جانب من الفقه (٢٣) ان عقد البيع (سيف) ينصب بالأساس على بيع البضاعة وهذا ما اتجهت اليه ارادة الطرفين المتعاقدين، اما السندات فهي مجرد دليل اثبات قيام البائع بالوفاء بالتزاماته.

٣ - مخاطر الطريق تكون على عاتق المشتري من وقت الشحن

ان انتقال ملكية البضاعة للمشتري من وقت الشحن يترتب عليه اثر اخر هو انتقال مخاطر الطريق التي من المحتمل ان تتعرض لها البضائع على عاتق المشتري، ومن ثم فلم يعد البائع مسؤولاً عنها وانما يلقى تبعه المخاطر على عاتق المشتري. حيث نصت المادة (٣٠٥) الفقرة الرابعة من قانون التجارة العراقي على « ان يتحمل المخاطر التي تتعرض لها البضاعة بعد وضعها تحت تصرفه وكافة المصاريف والنفقات التي تحقق عليها منذ تلك اللحظة كافة»

وكذلك نصت المادة (٣٠٣) من قانون التجارة على انه « لا يلتزم البائع بالتأمين ضد اخطار النقل غير العادية الا اذا اتفق على ذلك ولا يلتزم البائع بالتأمين ضد اخطار الحرب الا اذا طلب المشتري منه ذلك وعلى نفقته»

فاذا ما تعرضت البضاعة الى الهلاك او التلف الناجم عن مخاطر الطريق فلا يحق له

الرجوع على البائع بقيمة البضاعة، ولا يحق له انقاص الثمن او المطالبة بإعفائه منه اذا كان البائع قد شحن البضاعة في الوقت المحدد في العقد، وبإمكان المشتري الرجوع على المؤمن للمطالبة بقيمة البضاعة المؤمن عليها ضد المخاطر، فضلاً عن الرجوع على البائع اذا كان الاخير قد تسبب في تلف البضاعة او الحاق الضرر فيها من خلال عيب في التغليف او التحميل وغيرها^(٢٤).

المطلب الثاني

الاثار القانونية المترتبة على البيع (سيف) (C.I.F)

يعد عقد البيع البحري (سيف) من العقود الملزمة للجانبين، فهو يرتب التزامات متبادلة في ذمة عاقيه، اي يولد التزامات متقابلة على عاتق كل طرف وهذا من الامور المسلم بها في العقود الملزمة للجانبين، لذا سنتناول التزامات كل من البائع والمشتري ومن ثم المسؤولية الناجمة عن الاخلال بالالتزامات.

الفرع الاول

التزامات البائع

تتجسد التزامات البائع في عقد البيع (سيف) في التزامات جوهرية تعد الاساس الذي يقوم عليه البيع (سيف) وهذه تتلخص في نص المادة ٣٠١ من قانون التجارة العراقي

١ - الالتزام بتجهيز البضاعة

من الالتزامات الجوهرية التي ينبغي على البائع القيام بها عند ابرامه عقد البيع

(سيف)، هي الالتزام بتجهيز البضاعة وفق الشروط والمواصفات المذكورة في العقد، وهذا الالتزام ما يفرضه مبدأ حسن النية في التعامل وخصوصاً الالتزام في التعامل الدولي، لان طبيعة التجارة الدولية تقوم على اعتبارات الثقة في التعامل. فيستوجب عليه تسليم الصنف المتعاقد عليه في العقد وهذا ما نصت عليه المادة ٣٠٢ فقرة اولاً من قانون التجارة.

٢ - الالتزام بأبرام عقد النقل والتأمين

يلتزم البائع في عقد البيع (سيف) بأبرام عقد النقل طبقاً للشروط التي تم الاتفاق عليها في ميناء الشحن بشأن البضائع، وهذا ما اتجهت اليه ارادة الطرفين، وكذلك القيام بتحديد سفينة معينة لنقل البضائع على متنها، وينبغي ان تكون السفينة صالحة للملاحة بغية تحقيق الغاية المنشودة من العقد وهي وصول البضائع المشحونة الى ميناء الوصول، وهذا كله يتطلب من البائع القيام وعلى نفقته بتحميل البضاعة على ظهر السفينة وخلال الفترة الزمنية المحددة واطار المشتري فور الانتهاء من تحميل البضاعة وشحنها على متن السفينة^(٢٥).

كذلك من ضمن الالتزامات التي تفرض على البائع هي قيامه بالتأمين على البضاعة، وذلك من خلال عقد يبرم مع مؤمن حسن السمعة في الاوساط التجارية الدولية، من اجل التأمين على البضاعة ضد المخاطر التي قد تواجهها واذا تطلب الامر شحن البضائع على دفعات وجب التأمين على كل دفعة على حده^(٢٦).

إن عملية التأمين على البضائع تختلف حسب نوع البضاعة وطبيعتها والسفينة التي يتم

تسلمه لها...»

ومن خلال ما ورد في النص اعلاه نلاحظ انه يتوجب على المشتري ان يبادر الى استلام الوثائق الخاصة بعقد البيع والمقدمة من البائع، لان استلام المستندات الخاصة بعقد البيع من شأنها ان تجعل البضاعة تحت تصرف المشتري بعده ملكاً خالصاً له. فضلاً عن ان قبوله استلام المستندات دلالة على ان المبيع مطابق للمواصفات التي تم الاتفاق عليها في عقد البيع. فهذا يدل قبولاً ضمنياً للشيء المبيع، ان المستندات الخاصة بالتمليك وعقود التأمين واي مستند اخر تعد من ملحقات الشيء المبيع او توابعه^(٣١) حيث نصت المادة ٥٣٦ من القانون المدني العراقي على انه «على البائع ان يسلم المبيع وتوابعه الى المشتري...» وكذلك نص المادة ٥٣٧ من القانون المدني العراقي على انه «يدخل في البيع من غير ذكر: د- كل ما يجري العرف على انه من مشتملات المبيع» فيما يتعلق بملحقات المنقول نلاحظ ان بيع السيارة يشمل ملكيتها وسنويتها وادواتها الاحتياطية ووثيقة التأمين عليها^(٣٢)

إن بمجرد استلام المشتري السندات والوثائق الخاصة في عقد البيع (سيف) عليه ان يدفع الثمن المستحق الوفاء للبائع دون انتظار وصول البضاعة الى ميناء الوصول^(٣٣) لان تأخره في تسديد الثمن يعد قد اخل في تنفيذ التزامه بدفع الثمن.

٢- دفع الثمن: تنص المادة ٣٠٥/ ثانياً من قانون التجارة العراقي على «ان يدفع ثمن البضاعة وفق احكام العقد» هذا يدل على ان الالتزام بدفع الثمن من الالتزامات الجوهرية في عقد البيع (سيف). حيث ان المشتري ملتزم بدفع الثمن الحقيقي للبضاعة فضلاً عن ما انفقه البائع عليها من اجرة نقل البضاعة والتأمين

الشحن على متنها بالإضافة الى الطريق الذي ستسلكه خلال الرحلة^(٣٤). وغالباً ماتكون كلف تأمين البضائع مرتفعة في الدول الرخوة امنياً مقارنة بغيرها التي تشهد استقراراً امنياً.

٣- الالتزام بتسليم الوثائق والسندات للبضاعة

من ضمن الالتزامات التي يتطلبها عقد البيع البحري (سيف)، هي قيام البائع بتسليم كل مستند او وثيقة من شأنها ان تثبت ملكية البضاعة للمشتري، مع الوثيقة التي بموجبها تم التأمين على البضاعة واية وثائق اخرى مثل: سندات الشحن وشهادات المنشأ التي تثبت اسم الدولة المنتجة للبضاعة المشحونة^(٣٥). وكذلك اذا تطلب سند الشحن في بعض الاحيان عقد استئجار السفينة فيجب عليه ان يرفق ذلك مع سند الشحن^(٣٦).

فضلاً عن ان اتفاقية فيينا للبيوع الدولية قد نصت في المادة (٣٠) على انه «يجب على البائع ان يسلم البضائع و المستندات المتعلقة بها، وان ينقل ملكية البضائع على النحو الذي يقتضيه العقد وهذه الاتفاقية»^(٣٧).

الفرع الثاني

التزامات المشتري

١- استلام الوثائق الخاصة بعقد البيع: نصت المادة ٣٠٥ الفقرة اولاً من قانون التجارة على ان يلتزم المشتري بالاتي» اولاً: ان يقبل الوثائق حال تقديمها من قبل البائع اذا كانت مطابقة لعقد البيع. وله ان يرفضها اذا لم تكن مطابقة له، ويعد المشتري قابلاً بتلك الوثائق اذا لم يعترض عليها خلال (٤) ايام من تاريخ

عليها، وإذا كانت البضاعة تحتاج الى مخازن لحفظها من الضياع والتلف فإنه ملزم بها أيضا عن اية رسوم وضرائب اخرى بعد اتمام شحنها^(٣٤)

كما جاءت اتفاقية فيينا باحكام خاصة فيما يتعلق التزام المشتري بدفع الثمن حيث نصت في المادة ٥٣ على انه « يجب على المشتري، بموجب شروط العقد وهذه الاتفاقية، ان يدفع ثمن البضائع وان يستلمها»^(٣٥)

الفرع الثالث

اهمية البيع (سيف) في التجارة العراقية

بينما فيما تقدم اهم الالتزامات التي يرتبها البيع (سيف) على البائع والمشتري. بقي علينا لزاماً ان نوضح الاهمية او الفائدة او الجدوى الاقتصادية التي يحققها البيع (سيف) بالنسبة للتجارة الخارجية للعراق. بالنظر لكون البيع (سيف) يعتمد بالاساس على تسليم البضائع في ميناء الشحن ويلتزم المصدر للبضائع بعملية شحن ونقل والتأمين عليها من الاخطار التي قد تصاحبها طوال الرحلة البحرية، مقابل مبلغ اجمالي يضاف الى الثمن يدفعه المستورد الى المصدر اثناء استلامه المستندات والوثائق الخاصة بعملية البيع، وهذا ما نصت عليه اتفاقية فيينا للبيع الدولي للبضائع فضلا عن قانون التجارة العراقي رقم ٣٠ لسنة ١٩٨٤. وتتميز الدول المتقدمة صناعياً وتجاريّاً بامتلاكها اسطول للنقل البحري فضلاً عن شركات تأمين دولية عابرة للبحار تسخرهم خدمة لصناعاتها وتجارتها، وهذا يعد مصدراً اضافياً للعملة والارباح بالاضافة الى الارباح التي تحققها

عمليات البيع بعدها مصدرة ومصنعة للبضائع والسلع والخدمات، وهذه الارباح المتحصلة من تلك العمليات يحققها البيع (سيف) للدول المتقدمة. في حين لو رجعنا الى واقع النقل البحري وشركات التأمين العراقية نلاحظ ان العراق يفتقر الى امتلاك اسطول بحري من السفن يعتمد عليها في تجارته وخصوصاً بعد زيادة صادرات العراق النفطية، مما دفعه الامر الى التعاقد مع شركات اجنبية متخصصة بعمليات النقل والشحن والتأمين وهذا ما يكلف العراق اموال طائلة تستنزف منه (العملة الصعبة). لذا نحن من جانبنا لا نرى اية فائدة متحصلة من عقد البيع (سيف) بالنسبة للتجارة العراقية في هذه المرحلة الحرجة التي يمر بها اقتصادنا الوطني.

الفرع الرابع

المسؤولية المدنية المترتبة عن الاخلال بالالتزام التعاقدي البحري (سيف)

إن عقد البيع البحري (سيف) بعده عقد ملزم للجانبين، يولد التزامات متقابلة في ذمة عاقيه، وفي حالة عدم تنفيذ احد المتعاقدين للالتزامه او تأخر في التنفيذ فانه في هذه الحالة يكون قد اخل في الالتزامات المفروضة عليه بموجب العقد، ويترتب على ذلك مسؤولية عن الاخلال بالالتزام التعاقدي ولكن السؤال الذي يطرح: متى يعد البائع مخلأ بتنفيذ التزامه؟. الجواب على ذلك يستلزم بيان طبيعة التزام البائع في عقد البيع (سيف) وهو بلا شك التزام بتحقيق نتيجة.

فاذا لم يحقق النتيجة التي تعهد على تحقيقها

وهي تسليم المبيع الى المشتري، اعتبر مخرأ بتنفيذ التزامه^(٣٦) وكذلك الحال اذا تأخر البائع في تنفيذ التزامه. وتتعدد صور الاخلال في تنفيذ الالتزام مثلاً كأن يعتمد البائع في التأخير بشحن البضاعة او عدم تغطيتها بصورة شاملة بالتأمين عليها او عدم بذل العناية المطلوبة في تغليف البضاعة مما تسبب في تلفها، وكذلك التأخر في ارسالها ضمن الموعد المتفق عليه في العقد على الرغم من تنبيه المشتري له بذلك، او يقوم بشحن البضاعة على سفينة غير متخصصة بشحن البضائع كل هذه الصور من الاخلال لا حصر لها. فمتى ما تحققت تلك الحالات وتسببت بضرر اصاب الدائن فهنا تنهض مسؤولية البائع ويترتب عليه تعويض المشتري عما اصابه من ضرر مع الفسخ ان كان له مقتضى، حيث نصت المادة ١٦٨ من القانون المدني على انه « اذا استحال على الملتزم بالعقد ان ينفذ الالتزام عيناً حكم عليه بالتعويض لعدم الوفاء بالتزامه ما لم يثبت استحالة التنفيذ قد نشأت عن سبب اجنبي لا يد له فيه، وكذلك يكون الحكم اذا تأخر الملتزم في تنفيذ التزامه»

ان عدم تنفيذ المدين لالتزامه قد لا يكون بالضرورة متعمداً وانما لاسباب خارجة عن ارادته وفي هذه الحالة حكم عليه بالتعويض لعدم استطاعته تنفيذ التزامه عيناً ام اذا كانت الاستحالة بسبب اجنبي فهنا ينقضي الالتزام الذي بذمته كأن يكون عدم تسليم البضاعة بسبب غرق السفينة نتيجة لحدوث اعصار في عرض البحر وغيرها من الكوارث الطبيعية.

وكذلك نصت المادة ١٧٧ من القانون المدني العراقي على « ١- في العقود الملزمة

للجانبيين اذا لم يوف احد العاقدين بما وجب عليه بالعقد جاز للعاقد الاخر بعد الاذار ان يطلب الفسخ مع التعويض ان كان له مقتضى... ٢- وفي عقد البيع يجوز للبائع او المشتري ان يطلب الفسخ اذا لم يؤد العاقد الاخر ما وجب عليه بالعقد، كما يثبت حق الفسخ بخيار العيب من غير اشتراط في العقد»

هذه الاحكام العامة بينت حق الدائن بالمطالبة بالفسخ مع التعويض متى ما اخل المدين بتنفيذ التزامه.

كما نصت اتفاقية فيينا على الحق في الفسخ في المواد (٤٩ و ٦٤) حيث نصت المادة ٤٩ على « ١- يجوز للمشتري فسخ العقد: أ- اذا كان عدم تنفيذ البائع لالتزام من الالتزامات التي يرتبها عليه العقد او هذه الاتفاقية يشكل مخالفة جوهرية للعقد...» وكذلك المادة ٦٤ نصت على انه يجوز للبائع فسخ العقد « اذا كان عدم تنفيذ المشتري لالتزام من الالتزامات التي يرتبها عليه العقد او هذه الاتفاقية يشكل مخالفة جوهرية للعقد.. » ومن خلال استقراء نص المادتين اعلاه، يتبين لنا بأن اتفاقية فيينا قد حددت نطاق الفسخ بالاخلال بالالتزامات الجوهرية في العقد ام اذا كان الاخلال بالالتزام الثانوي فلا تجيز للطرفين فسخ العقد، ونحن من جانبنا نرى ان الغاية من تحديد نطاق الفسخ وجعله في اضيق الحدود يكمن في المحافظة على استقرار المعاملات التجارية بحكم طبيعتها الدولية وتشجيع وتسهيل المبادلات التجارية الدولية، وفي هذا السياق ذهبت محكمة النقض المصرية في حكم لها على انه « استقر القضاء على اعفاء الناقل من المسؤولية عن التعويض عن العجز الذي يلحق البضاعة

المشحونة اثناء الرحلة البحرية تأسيساً على انها من الحبوب التي تتعرض للنقص في وزنها بسبب جفافها خلال الرحلة البحرية او نتيجة استعمال الانابيب والشفافات اثناء الشحن والتفريغ، وعلى ان العرف قد جرى من قديم على قبول العجز لهذا السبب في حدود نسبة ١٪ من اوزان تلك الرسائل...» (٣٧)

الخاتمة

بعد ان انتهينا من دراسة البيوع البحرية (سيف) إنموذجاً بقي علينا ان نستعرض ما توصلنا اليه من نتائج وتوصيات:

أولاً: النتائج

١- إن البيوع البحرية من حيث تكوينها لا تختلف من حيث الاساس من عقود البيع في المجال الداخلي التي نصت عليها القوانين الوطنية مثل القانون المدني العراقي رقم ٤٠ لسنة ١٩٥١.

٢- المشرع العراقي وضع نصوص خاصة بالبيوع الدولية ضمن قانون التجارة العراقي رقم ٣٠ لسنة ١٩٨٤ وهذا يعد مسلكاً ايجابياً تميز به عن غيره من القوانين في الدول العربية التي لم تنظم احكامه ضمن التشريعات الداخلية.

٣- المشرع العراقي تبنى المعيار المادي او الموضوعي في بيان دولية العقد والذي يعتمد بالاساس على حركة البضائع بغض النظر عن جنسية الاطراف ومحل اقامتهم.

٤- هناك استقلالية لعقد البيع البحري عن عقد النقل البحري على الرغم من التداخل الكبير في نطاق عملها.

٥- يرتب البيع (سيف) اثار قانونية في حالة الاخلال باحكامه.

ثانياً: التوصيات

١- نوصي القائمين على التجارة الخارجية العراقية بضرورة العمل على بناء اسطول بحري وذلك لزيادة تجارة العراق الخارجية في مجال النفط لما يحققه من فائدة في زيادة مدخلات العراق من العملة الصعبة.

٢- الاهتمام بشركات التأمين وجعلها قادرة على مواكبة حجم التطور الكبير في ميدان التجارة الدولية.

٣- تقليل الاعتماد على البيع (سيف) في مجال الاستيراد، لكونه يشكل استنزافاً للعملة الصعبة، وذلك لاعتماد العراق وبشكل كبير على الشركات الاجنبية الخاصة بالنقل والشحن والتأمين. والتركيز عليه في مجال التصدير بما يخدم التجارة العراقية ويحقق الفائدة في تعزيز ودعم النشاط التجاري العراقي الدولي.

الهوامش

(١) المادة (٥٠٦) من القانون المدني العراقي رقم ٤٠ لسنة ١٩٥١ .

(٢) ينظر المادة ٢٩٧ من قانون التجارة العراقي رقم ٣٠ لسنة ١٩٨٤ .

(٣) نصت المادة (١٠) من اتفاقية فيينا (اتفاقية الامم المتحدة بشأن عقود البيع الدولي للبضائع على انه

(١٤) د. عبد المجيد الحكيم، المرجع السابق، ص ٢٤١ وما بعدها. الذي بين بان القانون المدني الفرنسي لم يعرف السبب، فاختلف الفقه في تحديد معناه، فأدى ذلك الى قيام نظريتين: الاولى تنظر اليه على انه شيء او ركن مادي، والثانية تنظر اليه على انه امر نفسي.

(١٥) ينظر: د. عبد المجيد الحكيم، المرجع السابق، ص ٤٤.

(١٦) ان المادة ٩٦ من الاتفاقية نصت على « لكل دولة متعاقدة يشترط تشريعها انعقاد عقود البيع او اثباتها كتابة ان تصدر في اي وقت اعلاناً وفقاً للمادة ١٢ مفاده ان اي حكم من احكام المادة ١١ او المادة ٢٩، او الجزء الثاني من هذه الاتفاقية، يجيز انعقاد عقد البيع او تعديله او انهائه رضائياً او اصدار الاجاب او القبول او اي تعبير اخر عن النية، بأي صورة غير الكتابة، لا ينطبق على الحالات التي يكون فيها مكان عمل احد الطرفين في تلك الدولة ».

(١٧) د. علي البارودي، د. هاني محمد دويدار، القانون البحري والجوي، الدار الجامعية للطباعة والنشر، بيروت، بلا سنة طبع، ص ٣٢١

(١٨) د. طالب حسن موسى، موجز في قانون التجارة الدولية، ط١، الدار العلمية الدولية ومكتبة الثقافة، ٢٠٠١، ص ٢٨.

(١٩) د. علي البارودي، د. هاني محمد دويدار، المرجع السابق، ص ٢١٣.

(٢٠) د. محمد السيد الفقي، القانون البحري السفينة – اشخاص الملاحة البحرية – ايجار السفينة – النقل البحري، دار الجامعة الجديدة، الاسكندرية، ٢٠٠٦، ص ٣٧٤.

(٢١) د. مصطفى كمال طه، اساسيات القانون البحري (دراسة مقارنة) منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، لبنان، ٢٠٠٦، ص ٣٠٢.

(٢٢) د. باسم محمد صالح، القانون التجاري، المكتبة القانونية، بغداد، بلا سنة نشر، ص ٢٣٩ وما بعدها

(٢٣) د. عادل علي المقدادي، القانون البحري، (السفينة، اشخاص الملاحة البحرية، النقل البحري، البيوع

» أ – اذا كان لاحد الطرفين اكثر من مكان عمل واحد، فيقصد بمكان العمل المكان الذي له صلة وثيقة بالعقد وتنفيذه، مراعاة الظروف التي يعلمها الطرفان او التي كانا يتوقعانها قبل انعقاد العقد او وقت انعقاده، ب – اذا لم يكن لاحد الطرفين مكان عمل، وجب الأخذ بمكان اقامته المعتاد » .

(٤) د. سعيد مبارك، د. طه الملاحوش، د. صاحب عبيد الفتلاوي، الموجز في العقود المسماة، البيع والايجار والمقاوله، العاتك لصناعة الكتاب، بيروت، المكتبة القانونية، بغداد، بلا سنة طبع، ص ٦٨.

(٥) مراد بسعيد، عقد النقل البحري للبضائع وفقاً للقانون البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة ابي بكر بلقايد تلمسان، ٢٠١١ – ٢٠١٢، ص ٣٣.

(٦) احمد محمد حسين، عقد النقل البحري، منشأة المعارف بالاسكندرية، ١٩٩٨، ص ١١.

(٧) د. محمد نصر محمد، الوجيز في القانون البحري وفقاً للأنظمة المقارنة، مكتبة القانون والاقتصاد، الرياض، ٢٠١٢، ص ٢٠١ وما بعدها.

(٨) د. هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، دار الجامعة الجديدة، الاسكندرية، ٢٠٠٤، ص ٣٠١.

(٩) د. عبد الرزاق احمد السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني، ج ١، نظرية الالتزام برجه عام، مصادر الالتزام، طبعة منقحة تنقيح المستشار احمد منحت المراغي، منشأة المعارف، الاسكندرية، سنة ٢٠٠٤، ص ١٤٢.

(١٠) المادة ٨٩ من القانون المدني المصري رقم ١٣١ لسنة ١٩٤٨، لم نجد ما يقابلها في القانون المدني العراقي من نصوص.

(١١) د. عبد المجيد الحكيم، الموجز في شرح القانون المدني، ج ١، مصادر الالتزام، مكتبة القانون المقارن، بغداد، ٢٠٠٧، ص ٥٩.

(١٢) د. عبد الرزاق احمد السنوري، المرجع السابق، ص ٣٠٦.

(١٣) د. عبد المجيد الحكيم، المرجع السابق، ص ١٨١.

قائمة المصادر و المراجع

أولاً: الكتب القانونية

١- احمد محمود حسين، البيوع البحرية، (تأهيل ودراسة علمية لعقود التجارة البحرية سيف وفوب) منشأة المعارف بالاسكندرية، بلا سنة طبع.

٢- احمد محمود حسين، عقد النقل البحري، منشأة المعارف بالاسكندرية، ١٩٩٨.

٣- باسم محمد صالح، القانون التجاري، المكتبة القانونية، بغداد، بلا سنة نشر.

٤- سعيد مبارك، طه الملا حويش، صاحب عبيد الفتلاوي، الموجز في العقود المسماة، البيع والايجار والمقولة، العاتك لصناعة الكتاب، بيروت، المكتبة القانونية، بغداد، بلا سنة طبع.

٥- طالب حسن موسى، موجز في قانون التجارة الدولية، ط١، الدار العلمية الدولية ومكتبة الثقافة، ٢٠٠١.

٦- عادل علي المقدادي، القانون البحري (السفينة، اشخاص الملاحة البحرية، النقل البحري، البيوع البحرية، الحوادث البحرية، التأمين البحري)، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، ٢٠٠٩.

٧- عبد الرزاق احمد السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني، ج ١، نظرية الالتزام بوجه عام، مصادر الالتزام، منشأة المعارف بالاسكندرية، ٢٠٠٤.

٨- عبد المجيد عبد الحكيم، الموجز في

البحرية، الحوادث البحرية، التأمين البحري)، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، ٢٠٠٩، ص ١٦٥.

(٢٤) د. علي البارودي و د. هاني محمد دويدار، المرجع السابق، ص ١٦٨.

(٢٥) راجع الفقرة رابعاً من المادة ٣٠٢ من قانون التجارة الوافي رقم ٣٠ لسنة ١٩٨٤

(٢٦) راجع الفقرة خامساً من المادة ٣٠٢ من قانون التجارة.

(٢٧) د. احمد محمود حسين، البيوع البحرية، (تأصيل ودراسة علمية لعقود التجارة البحرية سيف وفوب)، منشأة المعارف بالاسكندرية، بلا سنة طبع، ص ٣٢٤.

(٢٨) د. محمد السيد الفقي، المرجع السابق، ص ٣٧٦.

(٢٩) انظر: الفقرة ثالث عشر من المادة ٣٠٢.

(٣٠) راجع المواد (٣١-٣٢-٣٣-٣٤) من اتفاقية فيينا (اتفاقية الامم المتحدة بشأن عقود البيع الدولي للبضائع).

(٣١) للمزيد ينظر: بحثنا الموسوم « التنظيم القانوني لملاحظات الشيء في القانون المدني (دراسة تحليلية مقارنة، بحث منشور في مجلة جامعة السليمانية للعلوم الانسانية، العدد ٦٠، ٢٠١٩.

(٣٢) د. سعيد مبارك واخرون، المرجع السابق، ص ١٠٤.

(٣٣) د. محمد السيد الفقي، المرجع السابق، ص ٣٧٨.

(٣٤) د. علي جمال الدين عوض، القانون البحري، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٨٧، ص ١٢٥.

(٣٥) للمزيد راجع احكام المواد (٥٤-٥٥-٥٦-٥٧-٥٨-٥٩) من اتفاقية الامم المتحدة بشأن عقود البيع الدولي للبضائع (اتفاقية فيينا لسنة ١٩٨٠).

(٣٦) د. عبد المجيد الحكيم، المرجع السابق، بند ٦٩٤، ٦٩٥، ص ٤٠٣.

(٣٧) نقض مدني مصري / الطعن رقم ٧٩١٧ لسنة ٨١ قضائية / الدوائر التجارية - جلسة ٢٠١٩/١٢/١٠.

في مجلة جامعة السليمانية للعلوم الانسانية،
العدد ٦٠ ، ٢٠١٩.

ثالثاً: القوانين

١- قانون التجارة العراقي رقم ٣٠ لسنة
١٩٨٤ النافذ.

٢- القانون المدني العراقي رقم ٤٠ لسنة
١٩٥١ النافذ.

٣- القانون المدني المصري رقم ١٣١ لسنة
١٩٤٨ النافذ.

رابعاً: الاتفاقيات

اتفاقية فيينا للبيع الدولية للبضائع لسنة
١٩٨٠.

شرح القانون المدني، ج ١، مصادر الالتزام،
مكتبة القانون المقارن، بغداد، ٢٠٠٧.

٩- علي البارودي، هاني محمد دويدار،
القانون البحري والجوي، الدار الجامعية
للطباعة والنشر، بيروت، بلا سنة نشر.

١٠- علي جمال الدين عوض، القانون
البحري، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٨٧.

١١- محمد السيد فقي، القانون البحري
(السفينة – اشخاص الملاحة البحرية – ايجار
السفينة – النقل البحري) دار الجامعة الجديدة،
الاسكندرية، ٢٠٠٦.

١٢- محمد نصر محمد، الوجيز في
القانون البحري وفقاً للأنظمة المقارنة، مكتبة
القانون والاقتصاد، الرياض، ٢٠١٢.

١٣- مراد سعيد، عقد النقل البحري للبضائع
وفقاً للقانون البحري الجزائري والاتفاقيات
الدولية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة
ابي بكر بلقايد تلمسان، ٢٠١٢.

١٤- مصطفى كمال طه، اساسيات القانون
البحري (دراسة مقارنة) منشورات الحلبي
الحقوقية، بيروت – لبنان، ٢٠٠٦.

١٥- هاني دويدار، الوجيز في القانون
البحري، دار الجامعة الجديدة، الاسكندرية،
٢٠٠٤.

ثانياً: الابحاث

عامر عاشور عبد الله، محمد شاكر محمود،
التنظيم القانوني لملاحظات الشيء في القانون
المدني (دراسة تحليلية مقارنة) بحث منشور

Marine Sales

(C.I.F as a model)

An analytical study

Assit.Prof.Mohammed Shakir Mahmood Mohammed^(*)

Abstract

Maritime sales are gaining importance in commercial exchanges, due to the flourishing of the commercial movement between countries and the diversity of these exchanges, and this in turn was reflected in the increase in the problems arising from it, because it is linked to more than one operation that is not limited to the scope of sales, but rather is linked to insurance, transportation and other operations necessary for implementation. This prompted many countries to pay attention to it and to put in place special laws regulating its provisions. In addition to this, the conclusion of agreements, whether at the regional or international level, in order to overcome the difficulties and obstacles facing maritime sales. With the aim of supporting and encouraging the Iraqi economy and not relying on oil as a main source to supplement the state's general budget, especially after the decline in its prices in the oil market and a direct impact on the country's economic level, which makes it imperative to find alternative sources that support the Iraqi economy, and this is represented by encouraging foreign investments and all of this is related Maritime sales, which are the main engine to activate the rest of the sectors, and push the economy forward, in addition to the commercial facilities provided by marine contracts in international trade.

^(*) University of Kirkuk / College of Law and Political Science -