Newsletter

الإصدار السابع والستون | نيسان 2026 |

الحموري ومشاركوه

HAMMOURI & PARTNERS

ATTORNEYS

نشرة

الإصدار السابع والستون | نيسان 2026

أهلاً بكم في الإصدار السابع والستين من نشرتنا الدورية. وفي هذه النشرة سنقدم لقرائنا الآتي:

في **الجزء الأول من هذه النّشرة**، مخصصة لبعض المواضيع المتعلقة بالولاية القضائية للأردن سوف نسلط الضوء على موضوع العوارية العامة الخسائر البحرية المشتركة.

وفي **الجزء الثاني من هذه النّشرة**، والذي يركز على المواضيع المتعلقة بالشركات الصغيرة والمتوسطة، سيتناول موضوع الذكاء الاصطناعي في الاستشارات القانونية - "فرصة ام مخاطر للشركات الناشئة والصغيرة والمتوسطة؟".

في الجزء الثالث من هذه النّشرة، مخصصة لبعض المواضيع المتعلقة بالولاية القضائية للعراق، سنتطرق إلى موضوع نظام الأسيكودا وتأثيره على التعرفة الكمركية والأمانات الضريبية في العراق.

أما في الجزء الرابع من هذه النّشرة، والذي يركز على المواضيع المتعلقة بالولاية القضائية للإمارات، سيتناول موضوع اللائحة التنفيذية للقانون الاتحادي رقم (6) لسنة 2023 بشأن مزاولة غير الأطباء والصيادلة لبعض المهن الصحية.

أما في الجزء الخامس من هذه النّشرة، والذي يركز على المواضيع المتعلقة بالولاية القضائية لسوريا، سيتناول موضوع التشريع الاستثماري في الجمهورية العربية السورية.

"تعد الخسارة البحرية المشتركة من أكثر المبادئ رسوخا في القانون البحري، إذ تجسد مبدأ السلامة المشتركة ضمن إطار قانوني عادل يضمن التوزيع المنصف للخسائر الاستثنائية المرتبطة بالرحلة البحرية."

الحموري ومشاركوه

HAMMOURI & PARTNERS

ATTORNEYS

نشرة

الإصدار السابع والستون نيسان 2026

الموضوع	الصفحة
الجزء الأول: مكتب الحموري ومشاركوه الأردن – قسم التقاضي: العوارية العامة الخسائر البحرية المشتركة	
المقدمة	3
أوّلاً: ماهية الخسائر البحرية المشتركة (العوارية العامة)	3 - 4
ثانياً: الخسائر البحرية المشتركة (العوارية العامة) في ضوء الأوضاع الراهنة في مضيق هرمز	4
ثالثا: التأمين البحري عن الخسائر البحرية المشتركة (العوارية العامة)	5
رابعا: الخسائر البحرية	5 - 8
الخاتمة	8
الجزء الثاني: مكتب الحموري ومشاركوه الأردن – قسم الشَّركات الصغيرة والمُتوسّطة	
الذكاء الاصطناعي في الاستشارات القانونية - "فرصة ام مخاطر للشركات الناشئة والصغيرة والمتوسطة؟"	8 - 10
الجزء الثالث: مكتب الحموري ومشاركوه العراق	
نظام الأسيكودا وتأثيره على التعرفة الكمركية والأمانات الضريبية في العراق	10 - 11
الجزء الرابع: مكتب الحموري ومشاركوه الإمارات	
اللائحة التنفيذية للقانون الاتحادي رقم (6) لسنة 2023 بشأن مزاولة غير الأطباء والصيادلة لبعض المهن الصحية	11 - 13
الجزء الخامس: مكتب الحموري ومشاركوه سوريا	
التشريع الاستثماري في الجمهورية العربية السورية	13 - 15

الجزء الأول:

مكتب الحموري ومشاركوه الأردن – قسم التقاضي:
العوارية العامة الخسائر البحرية المشتركة

المقدمة:

تتناول هذه النشرة موضوع الخسائر البحرية المشتركة أو ما يصطلح عليه بالعوارية العامة كما ورد في المادة (24) من اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع لسنة 1978 (قواعد هامبورغ)، بوصفه أحد الموضوعات الدقيقة في نطاق القانون البحري، لما يترتب عليه من آثار عملية مباشرة تمس أصحاب المصالح في الرحلة البحرية. وتنبع أهمية هذا الموضوع من أن الخسائر التي تقع أثناء الرحلة البحرية لا تخضع جميعها لذات الحكم القانوني، بل يقتضي الأمر التمييز بين ما يمكن وصفه بأنه خسارة بحرية مشتركة تستوجب المساهمة في تحملها من قبل أصحاب المصالح في الرحلة، وبين ما يعد خسارة خاصة أو مجرد نفقات تشغيلية أو تجارية معتادة يتحملها من لحقه الضرر أو من التزم بها.

وفي هذا الإطار، تستعرض هذه النشرة التنظيم القانوني للخسائر البحرية المشتركة في ضوء أحكام قانون التجارة البحرية لسنة 1972، ولا سيما من حيث استعراض مفهومها، والتمييز بينها وبين غيرها من صور الخسائر البحرية، وبيان الحالات التي يمكن أن تندرج ضمنها النفقات أو الأضرار الاستثنائية التي تقع بقصد حماية الرحلة البحرية من خطر يهددها. كما تتناول هذه النشرة بعض التطبيقات العملية المعاصرة التي تعيد طرح هذا الموضوع في سياق حديث، ومن أبرزها الوضع الراهن في مضيق هرمز، باعتباره مثالًا على الممرات البحرية الحساسة وذات الأهمية في نطاق التجارة البحرية، والتي قد تتولد فيها أخطار استثنائية تثير تساؤلات قانونية حول تكييف بعض النفقات أو الأضرار الناشئة أثناء العبور. بما يظهر أهمية التكييف القانوني لطبيعة هذه الخسائر، وضرورة عدم الخلط بين الخطر البحري الذي قد ينتج عنه قيام العوارية العامة، وبين مجرد ارتفاع الكلفة أو ازدياد المخاطر التجارية التي لا تكفي بحد ذاتها لإضفاء هذا الوصف القانوني.

كما تعالج النشرة جانبًا لا يقل أهمية، يتمثل في التمييز بين الخسائر البحرية المشتركة وغيرها من الخسائر. ويكتسب هذا التمييز أهمية خاصة في التطبيق العملي، لأن النزاع في هذا النوع من المسائل لا ينشأ غالبًا حول وقوع ضرر أو تحمل نفقة فحسب، وإنما حول الوصف القانوني لذلك الضرر أو تلك النفقة، فالنشرة تتناول أيضًا بإيجاز آلية تسوية النزاعات الناشئة عن هذا النوع من الخسائر؛ بما يسلط الضوء على الجوانب الإجرائية التي لا تقل أثرًا عن الجوانب الموضوعية في هذا المجال.

أولًا: ماهية الخسائر البحرية المشتركة (العوارية العامة)

تعد الخسائر البحرية المشتركة من الموضوعات ذات الأهمية في القانوني البحري، لما تعالجه من إشكاليات المخاطر التي تتعرض لها السفن، والوسائل القانونية التي تنظم توزيع الأعباء الناشئة عنها بين الأطراف المستفيدة من الرحلة. ويقوم هذا النظام على فكرة التضامن، بحيث لا يتحمل شخص واحد لوحده الضرر.

ويقصد بالخسائر البحرية المشتركة كما ورد في المادة (262) من قانون التجارة البحرية: ما ينتج من أضرار وهلاك اشياء ونفقات استثنائية عن هلاك أقدم عليه الربان قصدًا للمنفعة المشتركة ومجابهة لخطر تعرضت له الرحلة، وقد نصت ذات المادة على عدم اشتراط حصول نتيجة مفيدة جراء ما بذله القبطان لقيام حالة العوارية العامة، ولكن ذلك لا يعني الاستغناء عن السفينة في مقابل البضائع الموسوقة أو العكس صحيح، حيث يجب أن يكون ما بذله الربان معقولًا ليصار إلى تفعيل حالة العوارية العامة كأن تتعرض لعاصفة شديدة أو لحادثة تعرضها لخطر الغرق، بما يضطر الربان إلى إلقاء جزء من البضائع في البحر أو إلى إنفاق مبالغ استثنائية لإنقاذ السفينة وحمولتها، ففي هذه الحالة فإن الخسارة لا يتحملها مالك البضاعة الملقاة فقط، وإنما توزع على جميع أصحاب المصالح في الرحلة البحرية بنسبة المنفعة العائدة عليهم من جراء الإنقاذ.

وتتمثل الشروط في نظام الخسائر البحرية المشتركة بوجود خطر حقيقي جسيم يهدد الرحلة البحرية بأكملها، وأن تكون التضحية أو النفقة قد

تمت بإرادة واعية وقصد واضح، لا نتيجة حادث عارض أو ضرر طبيعي متوقع. وثالثًا أن تكون هذه التضحية أو النفقة استثنائية ومعقولة، أي أنها لم تكن من المصروفات العادية للرحلة، بل فرضتها ظروف استثنائية اقتضت التدخل العاجل لدفع الخطر. كما يشترط أخيرًا أن تؤدي هذه التضحية إلى تحقيق منفعة فعلية تتمثل في إنقاذ الأموال المعرضة للخطر أو الحد من الأضرار التي كانت ستحيق بها.

وتبرز أهمية الخسائر البحرية المشتركة في تحقيق التوازن بين أطراف عقد النقل البحري، إذ تمنع تحميل أحدهم عبئًا تم تحمله لإنقاذ الجميع، كما تسهم في استقرار المعاملات البحرية. لذلك، حرصت التشريعات الناظمة للشؤون البحرية والاتفاقيات الدولية على تنظيم ذلك بدقة، وبيان شروط تحققه وكيفية تقدير الخسائر وتوزيعها بين ذوي الشأن.

وخلاصة القول، فإن الخسائر البحرية المشتركة تمثل نظامًا قانونيًا خاصًا في القانون البحري، يقوم على العدالة في توزيع التضحيات الاستثنائية التي تفرضها أخطار الرحلة البحرية. وهي تعكس بوضوح خصوصية البيئة البحرية وما تتطلبه من تعاون وتحمل مشترك للمخاطر، بما يضمن حماية المصالح المرتبطة بالملاحة البحرية وتحقيق التوازن بين أطرافها.

ثانيا: الخسائر البحرية المشتركة (العوارية العامة) في ضوء الأوضاع الراهنة في مضيق هرمز

تثير الأوضاع الجيوسياسية الراهنة في مضيق هرمز، وما لهذا المضيق من دور كبير في حركة التجارة العالمية، وما يكتنفه في الوقت ذاته من مخاطر أمنية وملاحية تنعكس على السفن العابرة به، وفي هذا السياق يبرز موضوع الخسائر البحرية المشتركة المعروفة بالعوارية العامة، لما ينطوي عليه من آلية لتوزيع الأعباء التي تنشأ أثناء الرحلة البحرية عند اتخاذ تدبير استثنائي لحماية المصالح المشتركة في الرحلة.

وقد نظم المشّرع الأردني هذه المسألة في قانون التجارة البحرية، بحيث تشتمل الخسائر البحرية كل ما يطرأ أثناء الرحلة البحرية على السفينة أو الحمولة من أضرار و هلاك، وكذلك ما يدفع لتأمين سلامة الرحلة من نفقات استثنائية أو غير مألوفة، وتقسم الخسائر البحرية إلى خسائر خاصة وخسائر مشتركة، والخسائر المشتركة هي ما ينتج من أضرار أو هلاك أشياء أو نفقات استثنائية عن عمل أقدم عليه الربان قصدًا للمنفعة المشتركة ومجابهة لخطر تعرضت له الرحلة.

ولذلك فالأصل بأن وجود توتر سياسي وأمني في مضيق هرمز من الناحية القانونية غير كافٍ لاعتبار كل ما ينشأ من أعباء وخسائر يعتبر من قبيل الخسائر البحرية المشتركة، بل ينبغي توافر شروط معينة تتمثل بجود خطر فعلي يهدد الرحلة ذاتها، ما يدفع الربان أو من يقوم بإدارة السفينة باتخاذ إجراء استثنائي يقصد منه حماية كل من السفينة والحمولة معًا، وبالتالي فإن بعض الظروف كارتفاع أجور النقل، أو اتخاذ إجراءات أمنية اعتيادية لا تدخل ضمن نطاق العوارية العامة.

فلا يكفي فقط أن يكون الضرر استثنائي، بل ينبغي أن تكون هذه الأضرار ناتجة عن الأضرار التي تكون لها صفة الخسائر البحرية المشتركة، فالعبرة ليست فقط بتوافر الظرف السياسي المؤثر بحد ذاته، بل بمدى انعكاسه على الرحلة ذاتها من خلال حادث أو ظرف محدد استدعى تضحية أو نفقة استثنائية لصالح الجميع.

فمجرد ارتفاع أقساط التأمين البحري بسبب التوترات الراهنة في المضيق، أو ارتفاع أجور الشحن، أو زيادة كلف توفير الاحترازات الأمنية، لا يشكل بحد ذاته حالة من حالات العوارية العامة، إلا في حال حدوث ضرر ناتج عن تهديد أمني مباشر أو واقعة بحرية مباشرة تهدد سلامة السفية أثناء إبحارها أو واقعة بحرية مفاجئة تدفع الربان إلى العدول عن خط السير المقرر والرسو اضطراريًا في ميناء آمن، وما يترتب على ذلك من نفقات وأجور إضافية.

ثالثا: التأمين البحري عن الخسائر البحرية المشتركة (العوارية العامة)

التأمين البحري: يوفر هذا النوع من التأمين الحماية التي تحتاجها التجارة حيث تؤمن البضائع المشحونة عن طريق البحر أو الجو او على الطرق البرية او بواسطة سكك الحديد وينصب هذا التأمين على تعويض اصحاب البضائع عن الخسائر التي تلحق ببضاعتهم بسبب تعرضها لاخطار مؤمن ضدها اثناء النقل او الشحن.

وتتمثل أهمية التأمين البحري في:
أولاً: في إن شحن أي بضائع هو عمل محفوف بالمخاطر، لذا فإن تأمين هذه البضائع يوفر الأمان المالي في حالة حدوث حادث، وبالتالي يتمكّن المؤمن عليه من استرداد استثماراته بحسب الشروط والأحكام التي اتفق عليها مع شركة التأمين.
ثانياً: تغطية الأضرار أثناء النقل.
ثالثاً: يُغطي التأمين البحري في مجال الشحن البضائع والشحنات من لحظة مغادرتها نقطة المنشأ وحتى وصولها إلى وجهتها النهائية.
رابعًا: يشمل هذا التأمين السفن والمحطات وجميع وسائل الشحن التي تُخزن فيها البضائع ضد الفقد والتلف.
خامساً: ويهدف إلى توفير الأمان والاستقرار والدعم في أوقات الطوارئ والأزمات.

رابعا: الخسائر البحرية

الخسارة البحرية بشكل عام هي الفقد أو النقص فى القيمة المادية للشيء موضوع التأمين والناتج عن وقوع حادث مغطى بموجب شروط وثيقة التأمين كما تشمل الخسارة البحرية ايضا كافة المصروفات التى قد تنفق بغرض المحافظة على البضائع المؤمن عليها او التقليل من الخسائر اللاحقة بها بغرض السلامة العامة لكافة اطراف المخاطرة البحرية وهى السفينة والبضائع و النولون.

أنواع الخسائر فى التأمين البحري

تقسم الخسائر البحرية الى نوعين: اساسيات خسائر بحرية خاصة وخسائر بحرية مشتركة.

أولًا: الخسائر البحرية الخاصة
لقد عرف المشّرع الأردني الخسائر البحرية الخاصة وفقا لنص المادة (261) من قانون التجارة البحري رقم 12 لسنة 1972 على أنها: "الخسائر البحرية الخاصة هي الخسائر البحرية التي لا تكتمل فيها الشروط المطلوبة في المواد التالية: ويتحمل هذه الخسائر صاحب الشيء المتضرر". فمن خلال التعريف نجد أن المشّرع الأردني عرف الخسائر البحرية الخاصة بأنها هي التي لم تكتمل فيها الشروط الخاصة بالخسائر البحرية المشتركة والتي يتحملها المضرور.

ولقد عرف المشّرع المصري الخسائر البحرية الخاصة في المادة (320) من قانون التجارة البحرية والتي نصت على أنه: " يتحمل الخسارة الخاصة مالك الشيء الذي لحقه الضرر أو من أنفق المصروفات مع مراعاة حقه في الرجوع على من أحدث الضرر أو من أفاد من المصروفات التي أنفقت."

ويستفاد من نصوص المواد السابقة أن الخسائر البحرية الخاصة هي التي يتحملها المضرور وحده ومنها أن يتحمل المجهز الضرر الذي يصيب السفينة ويتحمل صاحب الحمولة الضرر الذي يصيب الحمولة وقد يكون السبب في ذلك القوة القاهرة مثل العواصف أو الغرق أو بسبب وجود عيب في البضاعة نفسها أدى إلى تلفه.

ثانيًا: الخسائر البحرية المشتركة
لقد عرفت الفقرة (1) من المادة (262) من قانون التجارة البحري الأردني الخسائر البحرية المشتركة على أنها: " الخسائر البحرية المشتركة هي ما ينتج من أضرار وهلاك أشياء ونفقات استثنائية عن هلاك أقدم عليه الربان قصدًا للمنفعة المشتركة ومجابهة لخطر تعرضت له الرحلة. ولا يشترط حصول نتيجة مفيدة من ذلك فيما خلا الحالات المنصوص عليها

في المادة (266)".

ويُعتبر ما ورد بهذه المادة هو تطبيق للعرف البحري السائد في حالة اضطرار الربان إلقاء بعض الحمولة في الماء لإنقاذ السفينة من الغرق أو صرف نفقات استثنائية لإكمال الرحلة البحرية. في هذه الحالة تكون تلك الخسائر هي خسائر مشتركة وفقًا لنص المادة السابق.

كما أن المشّرع الأردني اعتبرها من الخسائر المشتركة حتى ولو لم تحقق فائدة ومن ذلك مثلاً أن تجنح سفينة إلى الشاطئ ويتم الاستعانة بقاطرة لتعويمها، ولكن إذا فشلت القاطرة في ذلك ففي هذه الحالة نفقات تلك القاطرة تُعتبر من الخسائر المشتركة على الرغم من عدم تحقيقها فائدة.

1- الشروط الواجب توافرها لاعتبار الخسارة من قبيل الخسارة البحرية المشتركة:
   1- أن تصدر تضحية اختيارية من قبل ربان السفينة؛
   2- أن تكون هذه التضحية قد بُذلت بقصد دفع خطر يهدد السفينة وحمولتها؛
   3- أن تتم التضحية لتحقيق السلامة العامة للسفينة وما عليها؛
   4- أن تكون الخسارة نتيجة مباشرة للتضحية التي تم اتخاذها؛
   5- أن يترتب على هذه التضحية نجاة السفينة أو جزء من حمولتها؛

الشرط الأول: حصول تضحية اختيارية من قبل الربان:
يقوم هذا الشرط على اتخاذ ربان السفينة قرارًا إراديًا بالتضحية بجزء من الشحنة، وذلك بقصد درء خطر يهدد السفينة وحمولتها. ويُشترط أن يكون هذا القرار اختياريًا ومبنيًا على مبرر معقول، وأن تستهدف هذه التضحية الحفاظ على سلامة الرحلة البحرية وحمايتها من الخطر المحيط بها.

الشرط الثاني: أن تتم التضحية لدفع خطر يهدد السفينة والشحنة التي عليها:
الشرط أن التضحية البحرية لا تُعدّ من قبيل الخسارة المشتركة إلا إذا كانت قد تمت درءاً لخطر حقيقي يهدد الرحلة البحرية كلها، أي يهدد السفينة والبضائع المشحونة عليها معاً أو يهدد المشروع البحري المشترك.
بصياغة أوضح:لا يكفي أن يُلقى الربان بعض البضائع في البحر أو يُتلف جزء من الأموال الموجودة على السفينة، بل يجب أن يكون هذا الفعل قد تم لأن هناك خطرًا جسيماً وحالاً.

هذا الشرط يعني أن التضحية يجب أن تكون اضطرارية لإنقاذ المصلحة البحرية المشتركة من خطر داهم؛ لأن فكرة الخسارة المشتركة تقوم على أن شخصاً يتحمل ضرراً خاصاً من أجل إنقاذ الجميع، فيوزع هذا الضرر بعد ذلك على جميع المستفيدين من النجاة.

الشرط الثالث: القيام بالتضحية لأجل السلامة العامة:
يقصد بهذا الشرط أن تكون التضحية قد أُجريت لمصلحة الجميع، لا لمصلحة صاحب بضاعة معيّن ولا لمصلحة السفينة وحدها بصورة منفردة.ففكرة الخسارة المشتركة تقوم على أن الضرر الذي يقع على أحد أطراف الرحلة البحرية يكون قد وقع بقصد إنقاذ الكافة.

الشرط الرابع: وقوع الخسارة نتيجة مباشرة للتضحية:
يقصد بهذا الشرط أن يكون الضرر أو الخسارة قد نشأ مباشرة عن فعل التضحية نفسه، لا عن سبب آخر لاحق أو أجنبي عنها.

بمعنى أدق: حتى تُعدّ الخسارة من الخسائر المشتركة، يجب أن تكون هناك علاقة سببية مباشرة بين التضحية وبين الضرر الذي وقع.

الشرط الخامس: أن تؤدي التضحية لنجاة السفينة:
يقصد بهذا الشرط أن التضحية لا يكفي أن تكون مقصودة أو مشروعة فحسب، بل يجب أيضاً أن تحقق نتيجتها فعلاً، وهي نجاة السفينة.
هذا الشرط يعني أن:

التضحية يجب أن تكون نافعة فعلاً، وأن تؤدي إلى إنقاذ الرحلة البحرية

أو جزء جوهري منها، لأن الخسارة المشتركة لا تقوم إلا إذا ترتب على التضحية نجاة يستفيد منها باقي ذوي المصلحة.

2- آلية تسوية الخسائر البحرية المشتركة وتوزيعها بين أصحاب المصالح:

تُسوّى الخسائر البحرية المشتركة على أساس مبدأ قانوني مفاده أن الضرر الذي تتحمله مصلحة معينة أثناء الرحلة البحرية بقصد إنقاذ السفينة وحمولتها لا يبقى عبئه مقتصر على من لحق به، وإنما يُوزَّع على جميع أصحاب المصالح الذين استفادوا من هذه التضحية ونجوا بفضلها. ويُقصد بأصحاب المصالح في هذا الإطار كل من له مصلحة مالية في الرحلة البحرية، وعلى وجه الخصوص مالك السفينة، وأصحاب البضائع، وأصحاب الأجرة، فضلًا عن أي جهة أخرى اشتركت مصالحها في الرحلة وحققت منفعة جراء النجاة.

أولاً: فكرة التسوية
تقوم فكرة تسوية الخسائر البحرية المشتركة على اعتبار الخسارة التي نشأت نتيجة التضحية خسارة جماعية لا فردية، ذلك أنها تحققت لمصلحة جميع الأطراف المشتركة في الرحلة. وبناءً على ذلك، تبدأ عملية التسوية بحصر الأضرار والمصروفات التي تُعد من قبيل الخسارة المشتركة، وتحديد الأشخاص أو المصالح التي استفادت من هذه التضحية. ثم يُصار بعد ذلك إلى توزيع العبء المالي الناتج عنها على جميع هؤلاء بنسبة ما عاد عليهم من منفعة.

ثانياً: مراحل التسوية
تمر عملية تسوية الخسائر البحرية المشتركة بعدة مراحل متتابعة:

1- التحقق من توافر وصف الخسارة المشتركة

يقتضي الأمر ابتداءً التثبت من توافر الشروط القانونية اللازمة لاعتبار الخسارة بحرية مشتركة، ومن ذلك وجود خطر يهدد الرحلة البحرية، ووقوع تضحية إرادية أو انفاق مصروف استثنائي، وأن يكون ذلك بقصد تحقيق السلامة العامة، وأن يترتب عليه فعلاً إنقاذ السفينة أو جزء من حمولتها. وفي حال تخلف أي من هذه الشروط، تنتفي صفة الخسارة المشتركة ولا مجال لإجراء التسوية على هذا الأساس.

2- حصر عناصر الخسارة والأموال المنقذة:

عند ثبوت وصف الخسارة المشتركة، يتم تحديد العناصر التي تدخل ضمنها، وتشمل على سبيل المثال لا الحصر قيمة البضائع التي تم إلقاؤها في البحر، والأضرار التي لحقت بالسفينة نتيجة إجراءات الإنقاذ، فضلًا عن المصروفات الاستثنائية التي أُنفقت لتحقيق النجاة بالاضافة الى تقدير قيمة الاموال المنقذة كقيمة السفينة بعد نجاتها وقيمة البضائع التي وصلت سليمة.

3- توزيع الخسارة

بعد تحديد مقدار الخسارة المشتركة وقيمة المصالح المنقذة، يتم توزيع هذه الخسارة على جميع أصحاب المصالح بنسبة قيمة ما عاد عليهم من منفعة. وبذلك يتحمل صاحب المصلحة الأكبر نصيبًا أكبر من الخسارة، في حين يتحمل صاحب المصلحة الأقل نصيبًا يتناسب مع قيمة مصلحته.

ثالثاً: كيفية التوزيع
يقوم توزيع الخسارة على مبدأ المساهمة النسبية، بحيث يلتزم كل صاحب مصلحة بالمساهمة في التعويض بقدر نسبة ما تم إنقاذه لصالحه من مجموع القيم المنقذة. ويُعد هذا المبدأ تجسيدًا لفكرة التضامن في تحمل تبعات المخاطر البحرية.

رابعاً: دعوى الخسائر البحرية المشتركة
إذا لم تتم تسوية الخسائر البحرية المشتركة ودّياً، كان للدائن بهذه الخسائر أن يرفع الدعوى على سائر المدينين بها أمام المحكمة التي يقع في دائرتها مرفأ تفريغ السفينة.

ويلزم لممارسة دعوى الخسائر المشتركة أن يقوم المتسلّم بتقديم احتجاج معلّل في مدة ثلاثة أيام من تسليم البضاعة تحت طائلة رد الدعوى.

وأن الدعوى يتوجب إقامتها، تحت طائلة السقوط بالتقادم، في مدة سنتين من وصول السفينة إلى آخر مرفأ تقصده البضاعة التي كانت في السفينة وقت الإهلاك أو إلى إمكان انقطاع السفر.

الخاتمة:

نستخلص من خلال الدراسة أن نظام الخسارة البحرية المشتركة يُعد من أقدم الأنظمة القانونية المرتبطة بالملاحة البحرية، وقد أخذت به مختلف الشعوب التي مارست هذا النشاط عبر العصور المتعاقبة. ولا شك أن السفينة أثناء إبحارها تتعرض لعدة مخاطر، رغم ما شهده مجال النقل عمومًا، والنقل البحري على وجه الخصوص، من تطور ملحوظ، الأمر الذي قد يضطر ربان السفينة إلى اتخاذ قرارات استثنائية، كالتضحية بالحمولة أو بجزء من السفينة، أو إنفاق مبالغ مالية لدفع خطر الهلاك .

ومن ثمّ، كان لزامًا على التشريعات الدولية والوطنية أن تتدخل لتنظيم هذا النظام وتقنينه، بما يكفل حماية أصحاب المصالح المتضررة، ويحقق التوازن العادل في توزيع الخسائر بينهم وبين أصحاب المصالح التي استفادت من النجاة.

ومع ذلك، يُستفاد من مجمل النصوص أن نظام الخسائر البحرية يُعدّ نظاماً بحرياً أصيلاً، يستند في وجوده وتطبيقه إلى أساس قانوني خاص، بما يبرز طبيعته الذاتية واستقلاله عن القواعد العامة في المسؤولية أو التعويض. كما أن إعمال هذا النظام لا يكون إلا بتوافر شروطه القانونية، إذ لا تنهض الخسارة المشتركة إلا إذا تحققت العناصر المقررة لها تشريعاً.

ومتى توافرت هذه الشروط، انتقل الأمر إلى مرحلة تحديد أطراف المساهمة في الخسارة، سواء من كان منهم دائناً بحق الاسترداد أو مديناً بالمساهمة، ثم تُحتسب أنصبة كل طرف وفقاً للقواعد المقررة قانوناً، تمهيداً للوصول إلى تسوية نهائية للخسارة وتوزيعها توزيعاً عادلاً بين أصحاب المصالح.

الجزء الثاني: مكتب الحموري ومشاركوه الأردن – قسم الشَّركات الصغيرة والمُتوسّطة - الذكاء الاصطناعي في الاستشارات القانونية - "فرصة ام مخاطر للشركات الناشئة والصغيرة والمتوسطة؟"

مقدمة:

في ظل التطور المتسارع الذي يشهده العالم في مجال التكنولوجيا القانونية(**LegalTech**) ، أصبح الذكاء الاصطناعي واحدًا من أبرز الأدوات التي بدأت الشركات الناشئة والصغيرة والمتوسطة بالاعتماد عليها في إدارة جوانب متعددة من أعمالها، بما في ذلك إعداد العقود، مراجعة المستندات، والبحث عن إجابات قانونية أولية. ولا شك أن هذا التطور يوفّر مزايا عملية مهمة، من أبرزها **تسريع الإجراءات، تقليل الكلفة، وتحسين الوصول إلى المعلومات القانونية**، الأمر الذي يجعله خيارًا جذابًا بشكل خاص للشركات التي تسعى إلى ضبط نفقاتها وتعزيز كفاءتها التشغيلية، إلا أن الاعتماد على الذكاء الاصطناعي في المجال القانوني لا يخلو من التحديات والمخاطر، خصوصًا عندما يتم التعامل معه **كبديل عن المختصين في المجال القانوني**، وليس كأداة مساعدة ضمن حدود مدروسة.

ومن هنا، تأتي هذه النشرة لتسليط الضوء على ثلاثة محاور رئيسية: (أولًا) الذكاء الاصطناعي في الاستشارات القانونية، (ثانيًا) المخاطر القانونية للاعتماد الكامل عليه في العقود والاستشارات، (ثالثًا) حدود استعماله وكيفية الاستفادة منه بطريقة متوازنة وآمنة.

أولاً: الذكاء الاصطناعي في الاستشارات القانونية.

أصبح الذكاء الاصطناعي يُستخدم بصورة متزايدة في عدد من المهام القانونية، مثل **إعداد مسودات العقود، تلخيص النصوص القانونية، مراجعة بعض البنود التعاقدية**. حيث يمنح هذا التطور الشركات، وبخاصة الناشئة والصغيرة والمتوسطة منها القدرة على تقليل الكلفة وتسريع إنجاز الأعمال.

إضافة إلى ذلك، فإن الذكاء الاصطناعي قد يساهم في تعزيز القدرة التحليلية للشركات عبر تقديم نماذج مقارنة بين عقود مختلفة أو إبراز المخاطر المحتملة في صياغة بعض النصوص العقدية، وهو ما يوفر للشركات الناشئة والصغيرة والمتوسطة رؤية أوسع قبل اتخاذ القرار. ومع ذلك، فإن هذه المخرجات تبقى غير منضبطة بشكل قاطع، لوجود بعض النصوص التي لا تراعي القوانين والتشريعات التي تطبق على العقد المنوي إبرامه أو قد لا تراعي ظروف كل شركة، مما يجعل دور المستشار القانوني البشري ضروريًا لتكييف هذه النتائج مع الواقع العملي.

كما أن هذه الفوائد لا تعني أن الذكاء الاصطناعي قادر على تقديم رأي قانوني متكامل أو معالجة كل حالة وفق خصوصيتها الواقعية والتشريعية. فالمخرجات التي يقدمها، مهما بدت دقيقة أو منظمة، تبقى مرتبطة بجودة البيانات المدخلة وطريقة سردها وطبيعة الأداة المستخدمة والسياق الذي تعمل ضمنه، الأمر الذي يفرض التعامل معه باعتباره وسيلة دعم، لا بديلًا عن الخبرة القانونية البشرية.

ثانياً: المخاطر القانونية للاعتماد الكامل على الذكاء الاصطناعي في الاستشارات القانونية والعقود.

إن الاعتماد الكلي على الذكاء الاصطناعي في صياغة العقود أو تقديم الاستشارات القانونية ينطوي على مخاطر متعددة. فقد يؤدي إلى صياغة بنود غير دقيقة أو إغفال تفاصيل جوهرية أو قد لا تتواءم هذه النصوص مع القانون الواجب التطبيق، مما يفتح الباب أمام نزاعات قضائية أو التزامات إضافية على الشركة تكبدها خسائر مالية. كما أن غياب إطار تشريعي واضح يحدد المسؤولية القانونية عند وقوع الخطأ يجعل الشركات عرضة لمخاطر إضافية، علماً بأنه لا تزال مسألة تحديد المسؤولية القانونية عن الأخطاء الناتجة عن استخدام أدوات الذكاء الاصطناعي تثير إشكالات عملية وتشريعية. كما ان الشركات الناشئة والصغيرة والمتوسطة التي تعتمد على هذه الأدوات دون مراجعة بشرية قد تجد نفسها أمام التزامات قانونية غير متوقعة أو نزاعات يصعب معالجتها.

ومن أبرز المخاطر أيضًا أن بعض أدوات الذكاء الاصطناعي قد تعتمد على بيانات غير دقيقة أو غير محدثة أو حتى بيانات أو معلومات غير حقيقية، مما قد يؤدي إلى تقديم مخرجات قانونية تستند إلى تشريعات ملغاة، أو إلى تطبيق أحكام قانون دولة أخرى، أو إلى اقتراح نصوص لا تنسجم مع طبيعة المسألة القانونية محل الاستشارة، حيث أن هذا الخلل في البيانات قد يترتب عليه قرارات خاطئة للشركات، خاصة في العقود التي تتطلب دقة عالية في تحديد الالتزامات والحقوق.

إلى جانب ذلك، فإن الاعتماد الكامل على الذكاء الاصطناعي قد يضع الشركات أمام تحديات تتعلق بالسرية القانونية، إذ أن إدخال بيانات حساسة إلى منصات الذكاء الاصطناعي قد يعرضها لمخاطر الاختراق أو إساءة الاستخدام. وفي حال تسرب هذه البيانات، فإن الشركة قد تواجه مساءلة قانونية أو فقدان ثقة عملائها. ومن هنا، فإن الخطر الحقيقي لا يكمن في استخدام الذكاء الاصطناعي بحد ذاته، وإنما في الاعتماد عليه دون رقابة قانونية، أو استخدامه في مسائل تتطلب تقديرًا قانونيًا متخصصًا لا تستطيع الأدوات التقنية أن تحسمه بصورة مستقلة.

ثالثاً: حدود استعمال الذكاء الاصطناعي وكيفية الاستفادة منه بطريقة آمنة.

إن الاستخدام القانوني السليم للذكاء الاصطناعي لا يقوم على الاستغناء عن العنصر البشري، بل على تحقيق توازن بين هذه التقنيات والخبرة القانونية. فالذكاء الاصطناعي يمكن أن يكون أداة فعالة في تحليل المخاطر الأولية للنصوص العقدية، لكنه لا يغني عن دور المستشار القانوني في مراجعة هذه المخرجات وضبطها بما يتفق مع التشريعات النافذة وظروف كل عقد على حدة. كما أن الشركات مطالبة بوضع ضوابط داخلية لاستخدام هذه الأدوات، بما يضمن حماية بيانات العملاء والحفاظ على السرية القانونية.

ومن خلال هذا التوازن، يمكن للشركات الناشئة والصغيرة والمتوسطة أن تستفيد من مزايا الذكاء الاصطناعي دون أن تعرض نفسها لمخاطر قانونية جسيمة، وأن تجعل منه وسيلة لتعزيز الكفاءة لا مصدرًا للتهديد.

كما أن الشركات مطالبة بالاستثمار في تدريب موظفيها على كيفية استخدام أدوات الذكاء الاصطناعي بطريقة واعية، بما يضمن فهم حدود هذه الأدوات وعدم الاعتماد عليها بشكل أعمى. فالتقنية، مهما بلغت من تطور، تبقى بحاجة إلى إشراف بشري يوجه استخدامها ويحولها إلى قيمة مضافة، بدلًا من أن تكون مصدرًا لمخاطر غير محسوبة.

وبذلك، فإن الذكاء الاصطناعي يمكن أن يشكل قيمة مضافة حقيقية للشركات الناشئة والصغيرة والمتوسطة، متى استُخدم كأداة لتعزيز الكفاءة وتحسين سرعة الإنجاز، لا كبديل عن التحليل القانوني المتخصص.

خاتمة:

بناءً على ما تقدم، يتضح أن الذكاء الاصطناعي يفتح أمام الشركات الناشئة والصغيرة والمتوسطة فرصًا حقيقية لتطوير آليات العمل القانوني، وتقليل الكلفة، وتسريع الوصول إلى المعلومات، إلا أن هذه المزايا لا تُلغي ما يرافقها من مخاطر قانونية وتعاقدية إذا أُسيء استخدام هذه الأدوات أو تم الاعتماد عليها بصورة كاملة.

وعليه، فإن الاستخدام الأمثل للذكاء الاصطناعي في المجال القانوني لا يتحقق بالاعتماد الكلي عليه، ولا برفضه كليًا، وإنما بتوظيفه ضمن حدود واضحة وتحت إشراف قانوني مناسب .فالتقنية قد تختصر الوقت، لكنها لا تختصر المسؤولية، والسرعة لا تُغني عن الدقة. ومن هنا، فإن المعادلة الأكثر أمانًا للشركات لا تتمثل في الاختيار بين الذكاء الاصطناعي أو المستشار القانوني، وإنما في الاستفادة من التقنية مع الإبقاء على الرقابة القانونية البشرية كضمانة أساسية لحماية المصالح وتفادي المخاطر.

الجزء الثالث: مكتب الحموري ومشاركوه العراق ـ نظام الأسيكودا وتأثيره على التعرفة الكمركية والأمانات الضريبية في العراق

تعتبر إصلاحات الإدارة الجمركية من الخطوات الحيوية لتعزيز الاقتصاد وحماية السيادة المالية للدولة. وفي هذا السياق جاء تطبيق نظام الأسيكودا (ASYCUDA) في العراق كجزء من برنامج شامل لتحديث الكمارك (الجمارك) وتحسين كفاءتها.

نظام الأسيكودا هو اختصار لـ Automated System for Customs Dataأي نظام آلي لمعالجة بيانات الجمارك، طورته منظمة الأمم المتحدة للتجارة والتنمية (الأونكتاد) منذ الثمانينات. ويُعد منصة إلكترونية متكاملة لإدارة العمليات الجمركية، بدءاً من تسجيل البيان الكمركي والحمولات وصولاً إلى احتساب الرسوم وإصدار إحصاءات التجارة الخارجية. يعتمد الأسيكودا على معايير دولية موحدة (مثل رموز النظام المنسق HS من منظمة الجمارك العالمية WCO ومعايير (ISO) مما يضمن اتساق الإجراءات مع الممارسات العالمية. وقد انتشر استخدامه في أكثر من مئة دولة حول العالم، مما يجعله أكبر مبادرات التعاون التقني للأونكتاد في مجال الجمارك.

في العراق، اكتسب مشروع تطبيق الأسيكودا أهمية قانونية واقتصادية خاصة في السنوات الأخيرة. إذ اقترنت هذه الخطوة بجهود حكومية لإصلاح السياسة الجمركية وتنمية الإيرادات غير النفطية. صدر عدد من القرارات والتعليمات التنظيمية لدعم تنفيذ النظام وتكييفه مع التشريعات الوطنية الجمركية والضريبية.

سنستعرض في هذا البحث الأكاديمي القانوني تفاصيل تطبيق نظام الأسيكودا في العراق، مع التركيز على تأثيره على التعرفة الكمركية (الرسوم الجمركية) من جهة، وتأثيره على الأمانات الضريبية (مبالغ الضرائب المقدمة عند الاستيراد) من جهة أخرى، وذلك انطلاقًا من خبرتنا العملية باعتبارنا من أكبر شركة محاماة في العراق في مجال تقديم الاستشارات والامتثال التنظيمي للشركات. كما سنتناول الإطار القانوني لهذه التغييرات، ونتائج التطبيق من حيث زيادة الإيرادات والشفافية، وأبرز التحديات القانونية والعملية التي واجهت المشروع.

أولاً: مفهوم نظام الأسيكودا

نظام الأسيكودا هو نظام آلي لإدارة الجمارك يغطي أغلب إجراءات التجارة الخارجية، بما في ذلك معالجة بيانات التصاريح الجمركية

(البيانات الكمركية) وبيانات الحمولات، وإجراءات العبور، والمستودعات وغيرها. يتميز بقدرته على التكيف مع الأنظمة والقوانين الوطنية لكل بلد، حيث يمكن تهيئته ليعكس هيكل التعرفة الجمركية الوطنية والتشريعات المحلية ذات العلاقة. ويتيح الأسيكودا الربط الإلكتروني بين الهيئات والشركات عبر تبادل البيانات إلكترونياً(EDI) ، مما يُمكّن التجار ومكاتب التخليص الجمركي من تقديم بياناتهم عن بُعد باستخدام معايير موحدة مثل معيار UN/EDIFACT.

تهدف هذه المنصة إلى تسريع عملية التخليص الجمركي وتبسيط الإجراءات، وبالتالي تقليل التكلفة والوقت على كل من الإدارة والمستوردين. كما تساعد في زيادة دقة احتساب الرسوم والضرائب المستحقة على البضائع المستوردة ومنع أي تلاعب أو تهرب، عبر ضمان التصريح الصحيح عن جميع البضائع وتطبيق الإعفاءات أو التخفيضات وفق القانون بصورة آلية. وبالإضافة إلى ذلك، يوفر النظام قاعدة بيانات مركزية للإحصاءات التجارية والمالية بشكل فوري وموثوق للمساعدة في التخطيط الاقتصادي وصنع السياسات.

على الصعيد العالمي، حقق الأسيكودا انتشاراً واسعاً. فقد اعتمدته أكثر من 102 دولة, 90% منها تعمل على أحدث إصدار المعروف باسم أسيكودا العالمي (ASYCUDA World) أو في طور الانتقال إليه. وتتنوع هذه الدول بين نامية ومتقدمة، مما يعكس مرونة النظام وفعاليته في مختلف البيئات. ويُعد برنامج الأسيكودا اليوم أكبر مبادرة تعاون تقني تديرها الأونكتاد، حيث يرافق تطبيقه في الدول المختلفة تقديم التدريب ونقل المعرفة لضمان الاستدامة، وفق استراتيجيات تراعي بناء القدرات المحلية وخفض الاعتماد على الخبرات الخارجية على المدى الطويل.

ثانياً: الإطار القانوني لتطبيق الأسيكودا في العراق

بدأت مساعي تطبيق نظام الأسيكودا في العراق بشكل فعلي في الأعوام الأخيرة، ضمن خطة حكومية لأتمتة الجمارك وتحقيق الإصلاح المالي. فعلى الرغم من أن التشريعات الأساسية التي تنظم عمل الجمارك موجودة مثل قانون الكمارك رقم 23 لسنة 1984 النافذ وقانون التعرفة الكمركية رقم 22 لسنة 2010، إلا أن تفعيل تلك التشريعات بصورة تحقق أهدافها تطلب تحديث البنية الإدارية والتقنية. من هنا برزت الحاجة لنظام مثل الأسيكودا لربط كافة المنافذ الحدودية والمراكز الجمركية بنظام موحد يضمن تطبيق القانون بشكل موحد وشفاف.

ومن الناحية القانونية، تم الاستناد إلى حزمة قرارات حكومية لتسهيل وضمان تطبيق الأسيكودا. من أبرزها واحدثها والذي اثار جدلاً وهو قرار مجلس الوزراء رقم (957) لسنة 2025 الصادر أواخر عام 2025، الذي مثل نقطة تحول في طريقة استيفاء الرسوم والضرائب عبر المنافذ الحدودية. حيث نص هذا القرار على عدة مواد جوهري.

الجزء الرابع: مكتب الحموري ومشاركوه الإمارات ـ اللائحة التنفيذية للقانون الاتحادي رقم (6) لسنة 2023 بشأن مزاولة غير الأطباء والصيادلة لبعض المهن الصحية

المقدمة:

في إطار سعي دولة الإمارات العربية المتحدة إلى تنظيم القطاع الصحي وتعزيز جودة الخدمات، صدر القانون الاتحادي رقم (6) لسنة 2023 بشأن مزاولة غير الأطباء والصيادلة لبعض المهن الصحية. وبعد صدور القانون، أصدر مجلس الوزراء القرار رقم (176) لسنة 2025 بشأن اللائحة التنفيذية له بتاريخ 18 نوفمبر 2025. وقد نُشر القرار في الجريدة الرسمية بتاريخ 28 نوفمبر 2025، ودخل حيز التنفيذ في اليوم التالي لنشره. وتتضمن اللائحة الإجراءات العملية والضوابط التفصيلية لتنفيذ أحكام القانون.

اولا: أهداف القانون واللائحة التنفيذية

يهدف القانون الاتحادي رقم (6) لسنة 2023 بشأن مزاولة غير الأطباء والصيادلة لبعض المهن الصحية إلى:

- تنظيم مزاولة المهن الصحية من غير الأطباء والصيادلة، التي يصدُر بتحديدها قرار من مجلس الوزراء بناءً على اقتراح الوزير بالتنسيق مع الجهات الصحية.
- حماية المجتمع من الممارسات غير القانونية أو غير المهنية.

- وضع معايير علمية ومهنية تضمن جودة وسلامة الخدمات الصحية.

أما اللائحة التنفيذية الصادرة بموجب قرار مجلس الوزراء رقم (176) لسنة 2025، فتفصل الإجراءات الإدارية والفنية لتطبيق هذه الأهداف بكفاءة ووضوح أمام الجهات الصحية.

ثانياً: شروط الحصول على الترخيص وإجراءاته

تحدد اللائحة شروطاً إضافية في المادة (2) إلى جانب الشروط الواردة في القانون، ومن أبرزها:

عدم وجود رفض سابق للترخيص من أي جهة صحية أخرى إلا إذا زالت الأسباب، وعدم وجود أي عقوبة تأديبية سارية تمنع الممارسة، بالإضافة إلى وجوب إرفاق شهادة السيرة المهنية أو ما يعادلها إذا سبق لمقدم الطلب مزاولة المهنة خارج الدولة.

وتشمل إجراءات الترخيص، وفقاً للمادة (3)، ما يلي:

- تقديم الطلب عبر النموذج المعتمد مع الوثائق المطلوبة (شهادات علمية مصدقة، شهادة خبرة، شهادة حسن سيرة، شهادة لياقة طبية، وغيرها).
- تبت الجهة الصحية في الطلب خلال خمسة عشر يومًا، من تاريخ استيفاء الطلب لجميع الشروط والمستندات، ويعتبر انقضاء هذه المدة دون البت رفضاً للطلب.
- ويجب أن يحدد الترخيص نوع المهنة، والعنوان المهني، والمنشأة، ومدة الصلاحية.

ثالثاً: أنواع التراخيص

حددت **المادة (4)** من اللائحة التنفيذية أنواع التراخيص التي يجوز منحها لمزاولة المهن الصحية من غير الأطباء والصيادلة، وتشمل الترخيص السنوي القابل للتجديد، وترخيص العمل الطارئ، وترخيص الزائر، وترخيص العمل الجزئي، بالإضافة إلى ترخيص الانتداب المهني، وذلك على النحو ووفق الضوابط المبينة في اللائحة التنفيذية.

رابعاً: تجديد الترخيص وإلغاؤه والتظلم

يجب تقديم طلب تجديد الترخيص قبل ثلاثين يوماً على الأقل من تاريخ انتهائه، مع استيفاء متطلبات التطوير المهني المستمر وفق قرار مجلس الوزراء رقم (20) لسنة 2017، ويُحظر مزاولة المهنة بعد انتهاء الترخيص، وذلك استناداً إلى المادة (5) من اللائحة. كما يُلغى الترخيص تلقائياً بانقضاء ستة أشهر دون تجديد، أو بالتوقف عن مزاولة المهنة لمدة ستة أشهر متصلة دون عذر مقبول، وذلك وفقاً للمادة (10). أما في حال رفض طلب الترخيص أو تجديده، فيجوز لصاحب الشأن تقديم تظلم خلال خمسة عشر يوماً، على أن تبت الجهة المختصة فيه خلال ثلاثين يوماً، وذلك وفقاً للمادة (6).

خامساً: الإعلان

يُحظر على مزاول المهنة الصحية القيام بأي دعاية أو ترويج ذاتي عبر أي وسيلة من وسائل النشر أو الإعلان، ويُستثنى من ذلك الإعلان المعلوماتي في حالات محددة، تشمل بدء مزاولة المهنة لأول مرة، أو تغيير مكان مزاولة المهنة أو الانتقال إلى منشأة صحية جديدة، أو السفر أو العودة من إجازة تزيد مدتها على ثلاثين يوماً متصلة. وفي جميع الأحوال، يجب أن يقتصر الإعلان على البيانات الأساسية، ومنها اسم مزاول المهنة وتخصصه ومكان مزاولة المهنة وأوقات العمل وتاريخ بدء المزاولة أو العودة من الإجازة، من دون استخدام أي عبارات دعائية أو توصيفات ترويجية مباشرة أو غير مباشرة، وبما لا يخل بآداب المهنة أو يؤثر في نزاهتها.

الخاتمة

تمثل اللائحة التنفيذية خطوة عملية مهمة لتنفيذ القانون بفعالية، وتعزز الوضوح والثقة في النظام الصحي. ويُنصح المهنيون والمنشآت بالرجوع إلى النصوص الرسمية على موقع uaelegislation.gov.aeأو موقع وزارة الصحة للاطلاع على التفاصيل الكاملة.

الجزء الخامس: مكتب الحموري ومشاركوه سوريا - التشريع الاستثماري في الجمهورية العربية السورية

القوانين الناظمة للاستثمار في الجمهورية العربية السورية:

- قانون الاستثمار رقم 18 لعام 2021
- القانون رقم 2 لعام 2023 المعدل لبعض أحكام قانون الاستثمار رقم 18 لعام 2021

المرسوم التشريعي رقم 114 لعام 2025 المعدل لبعض أحكام قانون الاستثمار رقم 18 لعام 2021 وتعديلاته

مقدمة

شهد الإطار التشريعي للاستثمار في الجمهورية العربية السورية تطورات مهمة، تمثلت في قانون الاستثمار رقم 18 لعام 2021 وتعديلاته بموجب القانون رقم 2 لعام 2023 والمرسوم التشريعي رقم 114 لعام 2025، بما عزز بعض الضمانات والحوافز والإجراءات ذات الصلة بالاستثمار.

المبحث الأول: المبادئ الأساسية والضمانات الوطنية للمستثمر

1. حماية الملكية الخاصة:

تنص المادة (5) من قانون الاستثمار رقم 18 لعام 2021، بصيغتها المعدلة بموجب المرسوم التشريعي رقم 114 لعام 2025، على ضمانات أساسية للمستثمر، تشمل عدم جواز إلقاء الحجز الاحتياطي على المشروع أو فرض الحراسة عليه إلا بقرار قضائي، وعدم جواز نزع ملكيته إلا للمنفعة العامة ومقابل تعويض عادل وفقاً للقانون، وعدم إلغاء إجازة الاستثمار إلا بعد الإنذار ومنح المهلة القانونية، مع خضوع القرار للطعن أمام القضاء المختص.

2. استقرار التشريعات:

يقرر الإطار التشريعي للاستثمار ضمانات تتعلق باستقرار بعض المزايا والأعباء المرتبطة بالمشروع، ضمن الحدود التي يقررها القانون والأنظمة النافذة.

المبحث الثاني: مجالات وقطاعات الاستثمار

وسع المشّرع السوري نطاق قانون الاستثمار ليشمل قطاعات متعددة، وأدخل القانون رقم 2 لعام 2023 مشاريع التطوير والاستثمار العقاري ضمن نطاقه، كما وسع المرسوم التشريعي رقم 114 لعام 2025 بعض الحوافز والضمانات والإجراءات ذات الصلة.

1. القطاع الزراعي والإنتاج الحيواني:

يشمل هذا القطاع الأنشطة الزراعية والحيوانية، وتستفيد بعض مشاريعه من إعفاء ضريبي دائم بنسبة 100% من ضريبة الدخل، بما يدعم الأمن الغذائي والإنتاج المحلي.

2. القطاع الصناعي والتقني:

يشمل هذا القطاع بعض الصناعات التحويلية والأنشطة الصناعية والإنتاجية والمشاريع التقنية، وتستفيد بعض مشاريعه من تخفيضات ضريبية دائمة تصل إلى 80% من ضريبة الدخل، كما تعفى مستوردات الآلات وخطوط الإنتاج للمنشآت الحاصلة على إجازة استثمار من الرسوم الجمركية والمالية والإضافات غير الجمركية، وفقاً للقانون.

3. قطاع التطوير العقاري:

أدخل القانون رقم 2 لعام 2023 مشاريع التطوير والاستثمار العقاري ضمن نطاق قانون الاستثمار، بما أتاح لها الاستفادة من المزايا والإجراءات المقررة للمشروعات الاستثمارية، كما تعفى مستوردات مواد البناء وتجهيزات الإكمال غير المتوفرة محلياً ووسائط النقل الخدمية غير السياحية اللازمة لتنفيذها من الرسوم والإضافات غير الجمركية، وفقاً للقانون.

4. تعزيز قطاع الطاقة المتجددة وحماية البيئة:

قد تستفيد بعض مشاريع الطاقة والمشاريع ذات الأثر البيئي أو التنموي من الحوافز العامة المقررة في إطار قانون الاستثمار، وفقاً لطبيعة المشروع وتصنيفه.

5. قطاع النقل والخدمات اللوجستية:
يشمل هذا القطاع أنشطة النقل والخدمات اللوجستية وبعض المشروعات المرتبطة بها، كما تعفى مستوردات وسائط النقل العائدة لمشاريع نقل البضائع والنقل الجماعي للركاب من الرسوم الجمركية والمالية وغيرها من الرسوم والإضافات غير الجمركية، شريطة استخدامها لأغراض المشروع.

6. قطاع الخدمات:
يشمل هذا القطاع بعض المشاريع الصحية والتعليمية والسياحية، وتستفيد بعض هذه المشاريع من إعفاءات ومزايا تتعلق بالتجهيزات والأدوات والأثاث اللازم للمشروع، ضمن الحدود والشروط التي يقررها القانون.

المبحث الثالث: أحكام الاستثمار الأجنبي والقطع

عزز المرسوم التشريعي رقم 114 لعام 2025 بعض الأحكام المتعلقة بالمستثمر غير السوري، ولا سيما فيما يتصل بالتملك وبعض الحقوق المالية والإجرائية المرتبطة بالمشروع الاستثماري.

1. التملك الكامل للمشروع:
أتاحت التعديلات الحديثة للمستثمر غير السوري تملك المشروع الاستثماري بصورة كاملة في الإطار الذي يجيزه التشريع النافذ، بما يعكس توجهاً نحو تعزيز جاذبية البيئة الاستثمارية وتوسيع نطاق التملك الأجنبي للمشروعات الاستثمارية.
2. الحقوق المالية والتحويلات المرتبطة بالمشروع الاستثماري:
تضمنت التعديلات الحديثة بعض التسهيلات المتعلقة بالحقوق المالية والتحويلات المرتبطة بالمشروع الاستثماري، في الحدود التي يجيزها القانون وضمن الأطر المصرفية والتنظيمية النافذة.
3. الاستعانة بالخبرات غير السورية:
يتيح الإطار القانوني الاستعانة بالخبرات غير السورية عند الحاجة، وفقاً للضوابط والإجراءات النافذة، مع مراعاة الالتزام باستخدام اليد العاملة المحلية بنسبة لا تقل عن 60% من إجمالي عدد العاملين، ما لم يقرر خلاف ذلك وفق الأصول.

المبحث الرابع: الإجراءات الإدارية ومركز خدمة المستثمر

اعتمد قانون الاستثمار رقم 18 مبدأ تبسيط الإجراءات من خلال مركز خدمات المستثمرين (النافذة الواحدة):

1. **صلاحيات البت:** يضم المركز ممثلين عن الجهات العامة المعنية، وفق الآلية المعتمدة في القانون والأنظمة النافذة، بما يتيح متابعة الطلبات واستكمال الإجراءات ضمن الإطار المحدد قانوناً.
2. **المدد القانونية:** تلتزم الجهات العامة بالمهل المحددة قانوناً، على ألا تتجاوز مدة البت في منح إجازة الاستثمار، بما يشمل التراخيص والموافقات اللازمة، ثلاثين يوم عمل من تاريخ استكمال الوثائق المطلوبة وسداد التكاليف المالية.

المبحث الخامس: التزامات المستثمر ونظام التسويات

فرض القانون التزامات محددة لضمان جدية العمل:

1. **الجدول الزمني:** البدء بتنفيذ المشروع وفق المهل والمراحل المعتمدة، ويجوز مراجعة إجازة الاستثمار أو إلغاؤها في حال الإخلال الجسيم أو التأخر غير المبرر وفقاً للأحكام النافذة.
2. **الاستخدام الحصري:** تُمنع إعادة بيع أو استخدام المعدات المعفاة في غير أغراض المشروع تحت طائلة الغرامات التي تصل لثلاثة أمثال القيمة.
3. **تسوية المنازعات:** تتم تسوية المنازعات الاستثمارية بالطرق الودية أو التحكيم أو القضاء المختص، وفقاً للقانون.

الخاتمة

يظهر من التطورات التشريعية الأخيرة أن الإطار القانوني المنظم للاستثمار في الجمهورية العربية السورية شهد تعديلات مهمة استهدفت

توسيع بعض الضمانات والحوافز، وتحديث عدد من الآليات المؤسسية والإجرائية ذات الصلة. ومع ذلك، تظل فعالية هذا الإطار مرتبطة بحسن التطبيق التنفيذي واستقرار البيئة التنظيمية والإدارية والمصرفية في الممارسة العملية.

في حال رغبتم بالنقاش أكثر حول جوانب هذه النشرة، فنرجو أن لا تترددوا في التواصل مع أي من محامينا باستخدام معلومات الاتصال الموجودة في قسم المساهمين أدناه.

ولا تترددوا أيضًا في مشاركة هذه النشرة مع أي أشخاص قد يكونوا مهتمين بقراءتها.

إن كنتم لا تريدون الحصول على نشراتنا القادمة أو أردتم تعديل معلومات الاتصال، فأرجو إعلامنا بذلك من خلال إرسال رسالة بردية إلى info@hammourilaw.com عنوانها "عدم الاشتراك" و/أو "تعديل معلومات الاتصال".

أطيب التحيات،

مكتب الحموري ومشاركوه للمحاماة والاستشارات القانونية

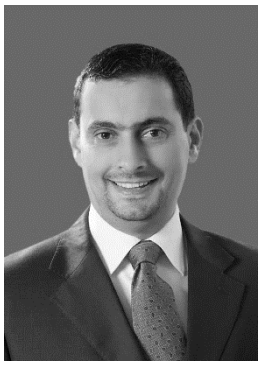
المساهمون في إعداد هذه النشرة باللغة العربية
(الجزء الأول: "مكتب الحموري ومشاركوه الأردن – قسم التقاضي: موضوع العوارية العامة الخسائر البحرية المشتركة")

د. طارق محمد الحموري
الشريك المدير للمجموعة
tariq@hammourilaw.com

عمر السوادحة
شريك
omar.s@hammourilaw.com

نادين خريسات
محامية مزاولة
nadeen.k@hammourilaw.com

المساهمون في إعداد هذه النشرة باللغة الإنجليزية
(الجزء الأول: "مكتب الحموري ومشاركوه الأردن – قسم التقاضي: موضوع العوارية العامة الخسائر البحرية المشتركة")



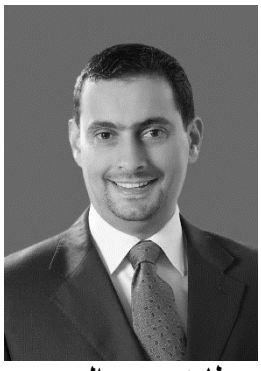
د. طارق محمد الحموري
الشريك المدير للمجموعة
tariq@hammourilaw.com

يوتا بنتولى بلمر
Of - Counsel، رئيسة قسم الدولي
yotta.b@hammourilaw.com

مريم كيلاني
محامية متدربة
mariam.k@hammourilaw.com

عباده الوردات
محامي متدرب
obada.w@hammourilaw.com

المساهمون في إعداد هذه النشرة باللغة العربية
(الجزء الثاني: "مكتب الحموري ومشاركوه الأردن – قسم الشَّركات الصغيرة والمُتوسّطة - الذكاء الاصطناعي في الاستشارات القانونية - "فرصة ام مخاطر للشركات الناشئة والصغيرة والمتوسطة؟"")

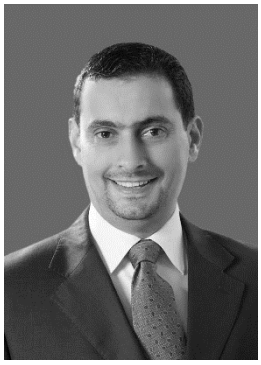


د. طارق محمد الحموري
الشريك المدير للمجموعة
tariq@hammourilaw.com

عمر أبو عياش
رئيس قسم الشركات الناشئة والشركات الصغيرة والمتوسطة
omar.a@hammourilaw.com

عبدالله الحاج حسن
محامي مزاول
abdallah.h@hammourilaw.com

المساهمون في إعداد هذه النشرة باللغة الإنجليزية
(الجزء الثاني: "مكتب الحموري ومشاركوه الأردن – قسم الشَّركات الصغيرة والمُتوسّطة - الذكاء الاصطناعي في الاستشارات القانونية - "فرصة ام مخاطر للشركات الناشئة والصغيرة والمتوسطة؟"")

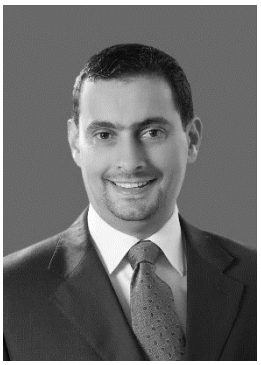


د. طارق محمد الحموري
الشريك المدير للمجموعة
tariq@hammourilaw.com

يوتا بنتولى بلمر
Of - Counsel، رئيسة قسم الدولي
yotta.b@hammourilaw.com

هادي شحادة
محامي مزاول
hadi.s@hammourilaw.com

المساهمون في إعداد هذه النشرة باللغة العربية
(الجزء الثالث: "مكتب الحموري ومشاركوه العراق - نظام الأسيكودا
وتأثيره على التعرفة الكمركية والأمانات الضريبية في العراق ")



د. طارق محمد الحموري
الشريك المدير للمجموعة
tariq@hammourilaw.com

عمر السوادحة
شريك
omar.s@hammourilaw.com

مصطفى بقال
شريك – مكتب العراق
mustafa.b@hammourilaw.com

بكر الوسمي
محامي مزاول – مكتب العراق
bakr.w@hammourilaw.com

المساهمون في إعداد هذه النشرة باللغة الإنجليزية
(الجزء الثالث: " مكتب الحموري ومشاركوه العراق - نظام الأسيكودا
وتأثيره على التعرفة الكمركية والأمانات الضريبية في العراق")

د. طارق محمد الحموري
الشريك المدير للمجموعة
tariq@hammourilaw.com

يوتا بنتولى بلمر
Of - Counsel، رئيسة قسم الدولي
yotta.b@hammourilaw.com

هادي شحادة
محامي مزاول
hadi.s@hammourilaw.com

الحموري ومشاركوه

HAMMOURI & PARTNERS

ATTORNEYS

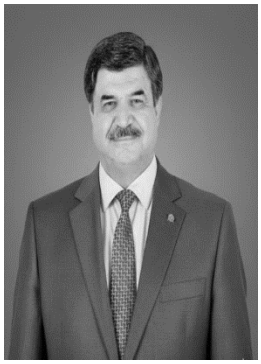
المساهمون في إعداد هذه النشرة باللغة العربية
(الجزء الرابع: "مكتب الحموري ومشاركوه الإمارات - اللائحة التنفيذية للقانون الاتحادي رقم (6) لسنة 2023 بشأن مزاولة غير الأطباء والصيادلة لبعض المهن الصحية")

د. عبدالله حسين البخيط حديجان
شريك مؤسس - مكتب الامارات
abdullah.h@hammourilaw.com

د. طارق محمد الحموري
الشريك المدير للمجموعة
tariq@hammourilaw.com

عمر السوادحة
شريك
omar.s@hammourilaw.com

هادي شحادة
محامي مزاول
hadi.s@hammourilaw.com



محمد المعايطة
شريك - مكتب الامارات \ فرع أبو ظبي
mohammad.m@hammourilaw.com

فرح المعايطة
محامية مزاولة/ فرع أبو ظبي
farah.m@hammourilaw.com

الحموري ومشاركوه

HAMMOURI & PARTNERS

ATTORNEYS

المساهمون في إعداد هذه النشرة باللغة الإنجليزية
(الجزء الرابع: "مكتب الحموري ومشاركوه الإمارات - اللائحة التنفيذية للقانون الاتحادي رقم (6) لسنة 2023 بشأن مزاولة غير الأطباء والصيادلة لبعض المهن الصحية")

د. طارق محمد الحموري
الشريك المدير للمجموعة
tariq@hammourilaw.com

يوتا بنتولى بلمر
Of - Counsel، رئيسة قسم الدولي
yotta.b@hammourilaw.com

هادي شحادة
محامي مزاول
hadi.s@hammourilaw.com

الحموري ومشاركوه

HAMMOURI & PARTNERS

ATTORNEYS

المساهمون في إعداد هذه النشرة باللغة العربية
(الجزء الخامس: "مكتب الحموري ومشاركوه سوريا - التشريع الاستثماري في الجمهورية العربية السورية ")

عمر السوادحة
شريك
omar.s@hammourilaw.com

د. طارق محمد الحموري
الشريك المدير للمجموعة
tariq@hammourilaw.com

محمد اديب الشلاح
شريك - مكتب سوريا
adeeb.s@hammourilaw.com

هادي شحادة
محامي مزاول
hadi.s@hammourilaw.com

أحمد خليفة
محامي، رئيس قسم الشركات
ahmed.k@hammourilaw.com

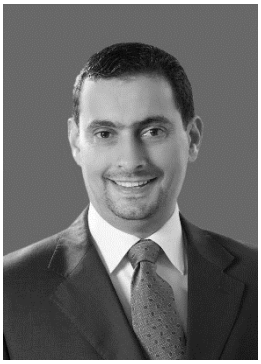
لونا زيود
محامية مزاولة
luna.z@hammourilaw.com

الحموري ومشاركوه

HAMMOURI & PARTNERS

ATTORNEYS

المساهمون في إعداد هذه النشرة باللغة الإنجليزية
(الجزء الخامس: "مكتب الحموري ومشاركوه سوريا - التشريع الاستثماري في الجمهورية العربية السورية")



د. طارق محمد الحموري
الشريك المدير للمجموعة
tariq@hammourilaw.com

يوتا بنتولى بلمر
Of - Counsel، رئيسة قسم الدولي
yotta.b@hammourilaw.com

هادي شحادة
محامي مزاول
hadi.s@hammourilaw.com

نبذة عن مكتب الحموري ومشاركوه للمحاماة والاستشارات القانونية

الحموري ومشاركوه للمحاماة والاستشارات القانونية، هو مكتب أردني متخصص في الخدمات القانونية، وضع حجر أساسه قبل أكثر من عقدين (في عام 1994) من قبل الأستاذ الدكتور محمد الحموري (1940-2022)، كان محامي أردني معروف ومحكم ووزير الثقافة والتراث القومي ووزير التعليم العالي السابق، له مؤلفات عديدة ركزت بشكل أساسي على الحقوق الدستورية، وكما أنه أول من أسس كلية حقوق في المملكة الأردنية الهاشمية في الجامعة الأردنية وكان أول عميد لها. ويُدار المكتب اليوم من قبل د. طارق الحموري أكاديمي ومحامي ووزير الصناعة والتجارة والتموين الأسبق، ود. طارق الحموري هو محامٍ ومحكم متمرس في قطاع الشركات والمعاملات التجارية والأسواق المالية ومتخصص في القانون المصرفي وفي التجارة الدولية، وهو أستاذ مشارك في كلية الحقوق-الجامعة الأردنية وقد كان عميدًا لها. والدكتور الحموري هو أيضًا عضو معين رسميًا في لجنة التحكيم التابعة للمركز الدولي لتسوية منازعات الاستثمار (ICSID) بناءً على تعيينه من قبل حكومة المملكة الأردنية الهاشمية، للفترة من 2020 إلى 2026.

يتكون فريق الحموري ومشاركوه من أكثر من 30 محامياً وعدداً من المتخصصين الآخرين الذين يعملون في الأقسام المتخصصة بالمكتب، ويقدمون خدمات قانونية احترافية على المستوى المحلي والإقليمي والدولي. تجدر الإشارة إلى أن شركة الحموري ومشاركوه بصدد إنشاء مكتب جديد للشركة في مدينة بغداد في جمهورية العراق وفرع في مدينة اربيل في منطقة كردستان لتقديم الخدمات القانونية من خلاله وبشكل مباشر. وقد بدأ مكتب العراق العمل في سبتمبر 2023.

وفي مطلع عام 2026، وسّعنا حضورنا ليشمل نطاقين قضائيين جديدين؛ في دولة الإمارات العربية المتحدة، من خلال مكاتب في دبي وأبوظبي، وفي سوريا عبر مكتب في دمشق. إن هذه المكاتب الجديدة تعزز من بصمتنا الإقليمية وقدراتنا العابرة للحدود.

تغطي خدمات المكتب القانونية مجالات عدة من بينها: القانون التجاري والشركات؛ سواء من حيث تسجيل الشركات أو صياغة كافة أنواع العقود، وقانون الملكية الفكرية وكذلك القانون المالي والمصرفي إذ يقوم المكتب بنصح بنوك محلية ودولية في كل ما يتعلق بالمعاملات المصرفية والامتثال للقوانين والأنظمة، كما أن قسم التقاضي والتحكيم لدى المكتب على قدرة وكفاءة بتمثيل الأطراف في المسائل القانونية الأكثر حداثة وتعقيدًا لما يشتمله هذا القسم من خبرات في العديد من المجالات القانونية، سواء أمام المحاكم أو هيئات التحكيم، كما أن مكتب الحموري ومشاركوه كان من أوائل المكاتب في الأردن الذي أنشأ قسمًا دوليًا مختصًا لتلبية احتياجات وشروط الموكلين الدوليين بشأن مجموعة من المهام ذات العنصر الدولي وتحديدًا المتعلقة بالمفاوضات التجارية الثنائية والدولية، والمشاريع وإبرام العقود، وغيرها من المهام.

بالإضافة إلى ما سبق، يقدم مكتب الحموري ومشاركوه النصح والاستشارة القانونية في قطاعات متنوعة كالمقاولات، الهندسة، التجارة، التأمين والطاقة، فهو وكيل للعديد من الشركات الكبرى كشركات الطاقة والصحة وتكنولوجيا المعلومات والاتصالات السلكية واللاسلكية.

يقدم مكتب الحموري ومشاركوه خدماته الواسعة في أرجاء العالم وذلك من خلال شراكاته وعلاقاته الوطيدة مع مكاتب محاماة مرموقة في منطقة الشرق الأوسط وجنوب أفريقيا وفي أوروبا والمملكة المتحدة والولايات المتحدة. وقد اكتسب مكتب الحموري ومشاركوه صيتًا محليًا وعالميًا واسعين، وقد أشادت بذلك أشهر الجهات القانونية المرموقة من ذلك:

The Chambers and Partners Global
The International Financial Law Review (IFLR 1000)
The Legal 500

الحموري ومشاركوه
HAMMOURI & PARTNERS
ATTORNEYS

الاردن، عمان
الشميساني - شارع الشريف ناصر بن جميل
عمارة رقم ٩٦ (عمارة بنك القاهرة عمان) الطابق الثاني والثالث
ص.ب : ٩٣٠٠٨٤ عمان ١١١٩٣ الأردن
هاتف : ٥٦٩١١١٢ - ٥٦٩٩٥٩٠٦ ٩٦٢+
فاكس : ٥٦٩١١٢٨ ٦ ٩٦٢+
العراق، بغداد
المنصور، شارع الرواد
كردستان، اربيل
وزيران، مهلا ٢١٣ ، زقاق ٥٧
الحموري ومشاركوه للمحاماة والاستشارات القانونية ©2026
ايميل : info@hammourilaw.com
موقع الكتروني : www.hammourilaw.com