مجلة مركز بابل للدراسات الإنسانية ٢٠٢٦ المجلد ١٦/ العدد ٣

حجية سند الشحن غير النظيف

م.م.هدى حسين شاكر

hudah.alramahi@uokufa.edu.iq

كلية القانون/ جامعة الكوفة

الكلمات المفتاحية: سند الشحن , النظيف , القانون التجاري

كيفية اقتباس البحث

شاكر , هدى حسين , حجية سند الشحن غير النظيف, مجلة مركز بابل للدراسات الانسانية، اذار ٢٠٢٦,المجلد:١٦ ,العدد:٣ .

هذا البحث من نوع الوصول المفتوح مرخص بموجب رخصة المشاع الإبداعي لحقوق التأليف والنشر (Creative Commons Attribution) تتيح فقط للآخرين تحميل البحث ومشاركته مع الآخرين بشرط نَسب العمل الأصلي للمؤلف، ودون القيام بأي تعديل أو استخدامه لأغراض تجارية.

مفهرسة في Indexed
IASJ

مسجلة في Registered
ROAD

The Validity of an Improper Bill of Lading

Assistant Lecturer. Huda Hussein Shaker
College of Law / University of Kufa

Keywords : **Bill of Lading, Valid, Commercial Law**

How To Cite This Article
Shaker ,Huda Hussein , The Validity of an Improper Bill of Lading Journal Of Babylon Center For Humanities Studies, March 2026,Volume:16,Issue 3.

This is an open access article under the CC BY-NC-ND license (http://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/

This work is licensed under a Creative Commons Attribution-NonCommercial-NoDerivatives 4.0 International License.

Abstract
The bill of lading is one of the most important documents used in maritime commerce and in contracts for the carriage of goods by sea. Compared to other documents, the bill of lading is a document issued by the maritime carrier or its representative upon receipt of the goods intended for transport. It includes a description of the goods in terms of type, quantity, distinguishing marks, and apparent condition. The bill of lading is of paramount importance and plays a fundamental role in proving the shipment of goods. Its role extends beyond mere proof, as the provisions governing the bill of lading revolve around its execution, particularly concerning this instrument. It can establish the right of the legitimate holder by granting them the right to receive the goods from the maritime carrier at the port upon arrival. If the carrier includes reservations about the shipped goods, perhaps causing obstacles for the shipper, such as hindering the sale of the goods, then the bill of lading is considered invalid. This is the focus of our research.

الملخص
يعد سند الشحن البحري من اهم المستندات المتداولة في الحياة التجارية البحرية وفي عقد النقل البحري للبضائع بالقياس لباقي المستندات **سند الشحن هو وثيقة يصدرها الناقل البحري أو من يمثله عند استلامه البضاعة المعدة للنقل، وتتضمن وصفا لها من حيث النوع، الكمية، والعلامات المميزة، وحالتها الظاهرة**، كما انَّ لسند الشحن **أهمية** بالغة ودور جوهري في إثبات واقعة شحن البضائع

ويتجاوز دوره كونه مجرد الاثبات إذ تدور أحكام سند الشحن بهذا التوجه لتنفيذه ولاسيما حول هذا الصك اذ يمكن ان يقرر لحامله الشرعي من خلال منح حق استلام البضائع من الناقل البحري في الميناء عند الوصول. وإذا أدرج الناقل تحفظات على البضاعة المشحونة وربما تسبب ببعض العراقيل للشاحن منها عرقلة بيع البضاعة وهنا يكون **سند الشحن غير نظيف** وهنا ينطلق بحثنا

المقدمة:

يعد سند الشحن البحري من اهم المستندات المتداولة في الحياة التجارية البحرية وفي عقد النقل البحري للبضائع بالقياس لباقي المستندات **سند الشحن هو وثيقة يصدرها الناقل البحري أو من يمثله عند استلامه البضاعة المعدة للنقل، وتتضمن وصفا لها من حيث النوع، الكمية، والعلامات المميزة، وحالتها الظاهرة**، كما انَّ لسند الشحن **أهمية** بالغة ودور جوهري في إثبات واقعة شحن البضائع ويتجاوز دوره كونه مجرد الاثبات إذ تدور أحكام سند الشحن بهذا التوجه لتنفيذه ولاسيما حول هذا الصك اذ يمكن ان يقرر لحامله الشرعي من خلال منح حق استلام البضائع من الناقل البحري في الميناء عند الوصول. وإذا أدرج الناقل تحفظات على البضاعة المشحونة وربما تسبب ببعض العراقيل للشاحن منها عرقلة بيع البضاعة وهنا يكون **سند الشحن غير نظيف** وهنا ينطلق بحثنا، لأثارة **الإشكالية** الرئيسية للبحث من خلال السعي وراء بيان القوة الثبوتية لسند الشحن غير النظيف وهل تختلف حجية السند بين أطراف سند الشحن (الناقل والشاحن) تارة والغير الذي قد يتمثل بـ(المرسل أو المؤمن على البضاعة)، وهل يمكن بيان اهم مفاعيل التحفظات على حجية هذا النوع من السندات؟ ومن هذه الكلمات المقتضبة سوف نتناول البحث في مبحثين: نتناول في **المبحث الأول** الإطار المفاهيمي لسند الشحن غير النظيف ونقسم هذا المبحث إلى مطلبين نتناول في **المطلب الاول** منه مفهوم سند الشحن ووظائفه ونخصص **المطلب الثاني** منه تصنيف سندات الشحن وتمييز السند غير النظيف، وسنتناول في **المبحث الثاني** التنظيم القانوني لسند الشحن غير النظيف وذلك في مطلبين نخصص **المطلب الاول** لبيان أثر حالة ادراج التحفظات في سند الشحن وننهي هذا المبحث في بيان أثر حالة عدم ادراج التحفظات في سند الشحن من خلال **المطلب الثاني**.

المبحث الأول

الإطار المفاهيمي لسند الشحن

لم تكن هذه الوثيقة معروفة وغير ضرورية في العصور القديمة للتجار، ونظراً للمخاطر الكبيرة التي تحيط بالمحيطات، فقد تطورت عبر مئات السنين لنقل البضائع إلى ميناء الوصول. ونظراً لطول الرحلة البحرية، كان لا بد من تنظيم القواعد القانونية وبدأت العناصر الأولى لسند الشحن في الظهور، لذا تم تخصيص المطلب الأول منه لبيان مفهومه والمطلب الثاني منه لتحديد مضمونه.

المطلب الاول

مفهوم سند الشحن

تعد بوليصة الشحن ايصالاً باستلام البضاعة وتعد دليلاً كتابياً كافيا على وجود عقد النقل البحري يجري بين طرفي العقد الناقل والشاحن، والتي تلعب دوراً مهماً في التجارة الدولية بسبب تفاعلها مع البضائع التي تمثلها باسم العرض التجاري "بوصلة الشحن" لذلك تم تخصيص الفرع الأول من هذا المطلب لبيان تعريف سند الشحن وبينما خصصنا الفرع الثاني منه لبيان وظائف سند الشحن.

الفرع الأول

تعريف سند الشحن

بالرجوع الى نص المادة (١٤٢ ف ١) من قانون النقل رقم (٨٠) لسنة ١٩٨٣ نجد ان سند الشحن يُعرف بأنه "بأنه سند الشحن في النقل البحري هو الوثيقة المنصوص عليها في المادة (٧٢) من هذا القانون" وعند الرجوع إلى المادة (٧٢) من القانون المذكور انفا. نجد ان المشرع العراقي قد عرف وثيقة النقل بأنها: "الوثيقة التي تثبت عقد النقل ويعتبر قرينة على تسلم الناقل شيء محل النقل بالحالة التي ذكرت فيه، ويعطي حامله المخول قانونياً الحق بتسلم الشيء"[١].

وقدم فقهاء القانون العديد من التعريفات لسندات الشحن البحرية، فعرفه بعض الباحثين القانونيين على بأنه (الوثيقة المطبوعة، التي يتم استكمالها عادةً بصورة مكتوبة باليد أو بواسطة جهاز إلكتروني، " الكمبيوتر "، حيث يتم وصف البضائع المشحونة وبيان أنها شحنت في حالة جيدة ظاهرياً على متن السفينة بالإضافة إلى الشروط التي سلمت فيها البضاعة إلى الناقل وكان الأخير ملزما بنقلها وفقا لها بالنسبة لهذه الشروط إلى جهة محددة وتسليمها إلى شخص معين أو لأمر شخص معين، يطالب الشاحن إليه في ميناء الوصول)[٢]. وعرفه اخر بأنه (هو إيصال الاستلام الخاص بالبضائع المشحونة والذي ويوقع على متن السفينة الشخص والذي يعتبر بمثابة موافقة صريحة على نقل البضاعة من قبله أو من قبل وكيله وينص على ما يتضمن شروط تسليم واستلام البضائع من السفينة وإليها)[٣].

وعرف سند الشحن وفق الاتفاقيات الدولية من بينها اتفاقية هامبورغ في المادة (١) من الفقرة (٧) بأنه (ذلك المستند الذي يثبت عقد النقل البحري وأن الناقل قد استلم البضاعة أو قام بتحميلها، وبالتالي يعد الناقل بتسليم البضاعة، استرداد البضائع بموجب مستند وكل بند في أمر تسليم البضائع إلى شخص في مستند المالك المعين والمرخص أو المرتب من قبل هذا المتعهد)[٤].

يمكن الوقوف لبيان التعريف الخاص بسند الشحن غير النظيف بصورة مقتضبة باعتباره (ذلك السند الذي يدرج به الملاحظات الخاصة بالبضاعة المراد نقلها من قبل الناقل والذي يوضح صحة البيانات التي قدمها الشاحن عن البضاعة كالوزن أو نوعية البضاعة وحتى كميتها)[٥]. أو هو (السند الذي يحتوي على جميع المعلومات المقدمة من قبل الشاحن للناقل والتي تكون غير مطابقة للحقيقة مثل الاختلاف في الأوزان والاحجام والانواع والكميات قد تستدعي قيام الناقل بكتابة تحفظات عليه)[٦]. ويتضح مما تقدم ان سند الشحن غير النظيف يكون ذلك في حالة وجود شكوك من جانب الناقل أو الناقل حول صحة البيانات التي يقدمها كشف المرسل عن كمية البضاعة أو وزنها أو نوعها، ولم يكن من السهل التحقق

منها بسبب ضيق الوقت أو قلة الخبرة في التحقق من دقة البيانات. وذكر ذلك في بوليصة الشحن ان البضائع مجهولة الوزن أو الكمية أو النوع، وبالتالي هو غير مطابق للمواصفات التي ينبغي توافرها بالسند النظيف الخالي من المثالب.

الفرع الثاني

وظائف سند الشحن

لا شك أن سند الشحن له وظيفة حيوية ومهمة كما وضحنا سابقا في مفهوم سند الشحن إن تعريفاتها تنبع من الوظائف المتعددة التي تقوم بها، والدلالات الكبيرة التي تحملها منذ إنشائها. وذلك من أجل تعميمها ومعالجتها، والحقيقة أن دور سند الشحن الذي يمثل البضاعة في مجال النقل البحري يختلف عن دوره في أي مجال آخر بسبب اختلاف الظروف المادية التي توجد فيها. حيث توجد البضائع خلال الرحلات البحرية والطبيعة الخاصة للوظائف التي تؤديها هذه الوثيقة [٧]، ورغم أن الشحنة في حوزة الربان، إلا أن ما يسمى بالحيازة المادية يمثل الوثيقة المتعلقة بها، أما بالنسبة للشاحن البحري فهو الشخص الذي يملك موقع البضاعة أثناء الرحلة البحرية و صاحب هذه الوثيقة هو صاحب العديد من الحقوق حيث يحق له طلب تسليم البضاعة إلى الميناء وحق تفريغ البضاعة والتصرف فيها أثناء الرحلة و إمكانية اللجوء إلى الناقل للحصول على تعويض عن الضرر أو الخسارة التي تترتب في مسؤوليتها [٨]، وهكذا، اقتصرت سندات الشحن على ثلاث وظائف رئيسية تتمثل فيما يأتي :

اولاً: اداة لإثبات عملية شحن الضائع

سندات الشحن هي إيصال للبضائع المشحونة موقع من الناقل أو من يمثله عنه(وكيله). ويشمل هذا السند توقيع الأشخاص الذين يقومون بشحن البضائع لأنها أداة لإثبات عملية شحن البضائع، ويحتوي على البيانات المتعلقة بالبضائع المشحونة من حيث الكمية والحالة وقت إيداعها على السفينة، ولم تكن بوليصة الشحن في الأصل أكثر من إيصال صادر يثبت سريان ذلك العمل وأنه تعبير عن تحميل البضاعة المعينة على السفينة لنقلها إلى وجهة محددة يتم إصداره بعد أن يعهد الشاحن بالبضائع إلى الناقل[٩].

ثانياً: اداة تمثيل البضاعة واثبات الملكية

ولسندات الشحن وظيفة أخرى، هي تمثيل البضاعة ووصفها، واثبات سند الملكية لها حسب ما استقر عليه العرف التجاري ذلك، وبالتالي فأن نقل ملكيه الوثيقة الشخصية أخر نقل ملكية البضاعة لذلك الشخص ويعطيه الحق في استلامها، انها حيازة رمزية قياساً على الحيازة السريان الفعلية[١٠].

ثالثا: اداة اثبات عقد النقل بين الشاحن والناقل

ويمكن ان يكون لسند الشحن البحري وظيفة أخرى وهي إثبات عقد النقل البحري بين الشاحن والناقل. يعتبر سند الشحن جزءًا من عقد النقل، لأنه يعتبر في بعض الأحيان عقد نقل يقوم مالك البضاعة بإجراء معاملة، وهي عبارة عن اتفاقية لنقل وشحن البضائع[١١]. ويتضمن قانون النقل العراقي رقم (٨٠)

لسنة ١٩٨٣ ما يفيد اثبات عقد النقل بغير سند الشحن أذ تنص المادة (١٤٧) "على أنه إذا اصدار الناقل وثيقة اخرى غير لسند الشحن لإثبات تسلم الشيء محل النقل وتعتبر الوثيقة مترتبة على ابرام عقد النقل وتسلمه الشيء كما هو موصوف فيها".

المطلب الثاني

تحديد مضمون سند الشحن غير النظيف

بينا فيما سلف انَّ سند الشحن غير النظيف يمكن ان يكون ذلك السند الذي توافرت فيه الشكوك من جانب الناقل حول صحة البيانات التي يقدمها لأجراء كشف المرسل عن كمية البضاعة أو وزنها أو نوعها، ولم يكن من السهل التحقق منها بسبب ضيق الوقت أو قلة الخبرة في التحقق من دقة البيانات. وذكر ذلك في بوليصة الشحن ان البضائع مجهولة الوزن أو الكمية أو النوع، وبالتالي هو غير مطابق للمواصفات التي ينبغي توافرها بالسند النظيف الخالي من المثالب وعليه نرى من اللازم بيان وثيقة سند الشحن وما ينضوي تحتها في الفرع الأول من هذا المطلب لنعمل في الفرع الثاني للإيضاح أنواع السند.

الفرع الأول

بيانات وثيقة سند الشحن

ذكرنا في تعريف سند الشحن بأنه وثيقة النقل المشار إليه في المادة (٧٢) من قانون النقل لعام ١٩٨٣ هو كذلك السند الذي يتضمن البيانات الواردة في (وثيقة النقل) والمنصوص عليها في المادة المذكورة انفاً، الا اننا نود ان نوضح ان هذه البيانات يمكن ان تكون على نوعان من البيانات وفق ما اشارت إليها المادة (٧٣) من القانون المذكور أعلاه وهي البيانات الإلزامية، والبيانات الاختيارية، وتتمثل **البيانات الإلزامية**[١٢] بما يلي:

- مكان وتاريخ اصدار الوثيقة
- اسم وعنوان الناقل (هوية الأطراف) والمرسل اليه ووكيل بالعمولة بالنقل (ان وجد)
- مكان القيام ومكان الوصول
- وصف الأشياء وحالتها المادية وطبيعتها العامة وخطورتها وعلاماتها وكمية التغليف وعدد الطرود والقطع والكمية والوزن.
- اية بيانات اخرى مطلوبة للشحن المتخصص

اما **البيانات الاختيارية**[١٣] هي كما يلي: –

- عدد الوثائق الأصلي
- المركبات وعلاماتها المميزة
- الوقت المحدد لبدء الإرسال
- صحة الشيء موضوع عقد النقل او الدفع عند مكان الوصول
- مصاريف النقل وهل يجب الدفع مقدما

- توقيع الناقل او من يمثله

الفرع الثاني

تصنيف سندات الشحن وتمييز السند الشحن غير النظيف

تصنف سندات الشحن من حيث الشكل ومن حيث وجود او عدم وجود بتحفظات فإن سندات الشحن تنقسم على النحو التالي إلى ما يلي:

اولاً: من حيث الشكل سندات الشحن الاسمية: يعد هذا النوع من السندات التي ترد فيها اسم مالك الشيء محل عقد النقل، ولا يمكن تداول هذه السندات الا عن طريق حوالة الحق[١٤].

١. **سند الشحن لأمر شخص معين:** وهو السند الذي يرد فيه عبارة (لأمر.. فلان) يمكن التداول بهذا النوع من السندات عن طريق التظهير، بشرط ان يدون عليه عبارة تدل قابليته على التداول مثل عبارة (قابل للتداول)، اما إذا كان السند بحد ذاته لا يعد ورقة صرفية قابلة للتداول بذاتها، لذلك لا يعد التظهير واقعا ولا يعد السند متداولا، الا إذا كان السند مدون فيه عبارة ما يفيد جواز التظهير[١٥].

٢. **سندات الشحن لحاملها:** يعد هذا النوع من السندات بذكر حاملها، اي لا يرد فيها اسم شخص معين، ولا يرد انه بأمر شخص معين، بل ينص على انها لحاملها وان السندات تنتقل بالتظهير او باليد، بشرط يجب ان تتضمن عبارة تشير إلى قابليته على التداول[١٦].

ثانياً: من حيث وجود او عدم وجود تحفظات فإن سندات الشحن تنقسم على النحو التالي:

١- **سندات الشحن النظيفة:** وتنص على انه يحق للمرسل ان يطلب من الناقل اصدار سند الشحن ويحق للناقل معاينة البضاعة مثل اصدار بوليصة الشحن للتأكد من مطابقتها، وفق ما تم الاتفاق عليها في عقد النقل، فإذا وجد الناقل ان الشيء مطابق لما تم الاتفاق عليه، فانه يصدر سنداً خالي من التحفظات، ويطلق على هذا النوع من السند بالسند النظيف اي خالي من التحفظات[١٧].

٢— **سندات الشحن غير النظيفة:** إذا وجد الناقل ان الشيء محل العقد مخالفاً للاتفاق التي تم عليه، فله ان يقوم عندئذ بإصدار سند الشحن ويبدي تحفظه على المخالفات التي لاحظها ومن ثم يتم تصنيف سند الشحن على انه سند شحن غير نظيف ومثاله على ذلك إذا رأى الناقل ان محل العقد غير مطابق لما تم الاتفاق عليه من حيث الطرود او العدد وغيرها.

وفائدة التمييز تظهر بين سند الشحن النظيف وغير النظيف عند تداول سندات الشحن كسند ملكية البضائع، إذا كان سند الشحن نظيف فيمكن تداوله بسرعه، ومع ذلك، إذا كان سند الشحن غير نظيفاً فإنه سيعيق سير التداول إذا لم يوافق أحد على شراء البضائع التي قد تكون عرضة للنزاعات في المستقبل[١٨].

المبحث الثاني

التنظيم القانوني لسند الشحن غير النظيف

رغم أن القانون النقل العراقي نظم سند الشحن كوثيقة نقل، إلا أن سند الشحن غير النظيف لم يُنظم بشكل خاص أو صريح، ما يفتح المجال للاجتهاد القضائي والاستئناس بالقواعد العامة لسد النقص التشريعي، ولم يرد في القانون العراقي نص صريح يُعرّف "السند غير النظيف" لكن، يُفهم من السياق القانوني أن للناقل الحق في إثبات حال البضاعة عند التسلم وإدراج التحفظات في السند، وهو ما يُشكل السند غير النظيف عملياً والقواعد المتعلقة بالإثبات تلعب دوراً مهماً في تحديد حجية السند غير النظيف أمام القضاء والمعاهدات الدولية ، ومن هذا نقسم هذا المبحث إلى مطلبين نتناول في المطلب الأول منه احكام سند الشحن غير النظيف ونخصص المطلب الثاني منه الاثار القانونية لتحفظات سند الشحن غير النظيف.

المطلب الاول

احكام سند الشحن غير النظيف

نظم القانون النقل العراقي رقم ٨٠ لسنة ١٩٨٣ احكام سندات الشحن ضمن المواد (١٥٥-١٦٠)، حيث يحدد التزامات الناقل عند استلام البضاعة، وضرورة ذكر حالتها كما هي عند التحميل.

وبالرجوع الى المادة (١٥٥) على أن الناقل ملزم بإصدار سند شحن عند طلب الشاحن، ويجب أن يتضمن السند أوصاف البضاعة وميناء الشحن والتفريغ، وحالة البضاعة الظاهرة. أما المادة (١٥٨) فتشير إلى أن أي تحفظات بشأن الحالة يجب أن تُدرج في السند، مما يعني أن القانون يعترف ضمناً بإمكانية وجود سندات غير نظيفة، وبذلك يتضح أن القانون العراقي يعترف بسند الشحن غير النظيف ويوجب على الناقل تدوين التحفظات لمنع اعتباره مسؤولاً عن العيوب أو النقص[١٩].

نفهم من ذلك ان القانون النقل العراقي اعطى الحق للناقل أن يدون أسبابه إذا ما قام الشك في صحة البيانات فيتم تدوين ما يسمى بالتحفظات وان تكون معلله، وهذه التحفظات التي يدرجها الناقل في سند الشحن قد تسبب بعض العراقيل للشاحن منها عرقلة بيع البضاعة وهي في مرحلة النقل كالبحر بموجب سند الشحن غير النظيف. كما ان الناقل إذا أدرج تحفظاً على البضاعة المشحونة كما لو دُون عبارة تفيد بأنه لا يعلم بصحة البيانات التي أفاد بها الشاحن عن البضاعة، فمثل هذا السند تكون قوته الثبوتية ضعيفة، وتأسيساً على ذلك سنعمل على معالجة حجية السند الشحن في الاثبات من خلال فرعين الأول سيخصص لبيان حجية سند الشحن في الاثبات على أطراف السند، والثاني نتناول فيه حجية سند الشحن في الاثبات على الغير.

الفرع الاول

بيان حجية سند الشحن غير النظيف في الاثبات بالنسبة للأطراف

أن لسند الشحن حجة في الاثبات كما هو مذكور من بيانات بين أطرافه (الشاحن، والناقل) ان سند الشحن يشكل دليل تسلم البضاعة بما يتضمنه من بيانات عن البضاعة المشحونة وكميتها ونوعها وعددها وضبط اغلفتها وتعبئتها، ألا إن هذه الحجة قابله لأثبات العكس. وبين قانون النقل العراقي رقم

٨٠ لسنة ١٩٨٣ قوة السند في الاثبات من خلال رجوعنا الى المادة (٧٥) منه[٢٠]. ونص أيضا قانون التجارة البحري الأردني أن وثيقة الشحن التي تعد دليلا على تسلم البضاعة بما تتضمنه من بيانات تثبت ما لم يقدم دليل معاكس. وايضا يعد سند الشحن حجة في إثبات البيانات التي تشتمل عليها وذلك فيما بين الناقل والشاحن وبالنسبة للغير.

نستنتج مما سبق أن هذه الحجة نسبيه اي غير مطلقه يمكن اثبات عكسها بأن المالك له حق اثبات عدم تسلم كمية البضاعة التي ذكرت في سند الشحن بطرق الاثبات كافة. ويلاحظ أن اثبات هذا الأمر يواجه صعوبة كبيره خصوصا إذا كان سند الشحن نظيفا خاليا من أي تحفظات من جهة الناقل عند تسلمه للبضاعة. [٢١]

اما إذا كان سند الشحن غير النظيف اي ان الناقل قد أدرج تحفظا على البضاعة المشحونة كما لو دون عبارة تفيد بأن لا يعلم بصحة البيانات التي أفاد بها الشاحن عن البضاعة فمثل هذا السند تكون قوته في الاثبات ضعيفة. إذا لو ظهر عند الوصول البضاعة وجود نقص أو عيب فيها فعبء اثبات صحة بيانات سند الشحن يكون في هذه الحالة على الشاحن وقد يرى صعوبة في ذلك وقد أضافت معاهدة بروكسل أن سند الشحن المتضمن للبيانات السابقة على أن الناقل تسلم البضاعة بالحالة الموصوفة بها في سند الشحن مالم يقم الدليل على خلاف ذلك. ومعنى ذلك أن سند الشحن له حجية نسبيه على أطرافه ولكل منهم أن يثبت ما يخالف بكل الطرق[٢٢].

وان سند الشحن غير النظيف يجعل الناقل يدرج فيه تحفظات حتى لا يكلف نفسه مشقة البحث عن حالة البضاعة وحتى يوفر الوقت الذي يبذله في ذلك ومن التحفظات التي يكثر استعمالها الوزن والنوع والمقاس والمحتويات والحالة والقيمة المجهولة أو أن الربان لم يتحقق من صحة البيانات التي أدلى بها الشاحن، وقد تدخلت اتفاقية بروكسل لسندات الشحن لعام ١٩٢٤ والتزمت الناقل أو وكيله أو الربان بعد أن يتسلم البضاعة بأن يعطي الشاحن بناء على طلبه سند شحن يتضمن مع البيانات المعتادة البيانات التالية:

١-العلامات الرئيسية لتحقق من نوع البضائع لما يقدمه الشاحن بالكتابة قبل بدء الشحن على أن تكون العلامات مطبوعة بطريقة ظاهرة على البضائع غير المغلفة أو على الصناديق أو الأغلفة المعبأة فيها البضائع حيث قراءتها ميسوره حتى نهاية السفر.

٢-عدد الطرود أو القطع حسب الأحوال طبقا للبيانات التي يقدمها الشاحن كتابة ويغني ذكر احد هذه البيانات عن سائرها [٢٣].

٣-حالة البضاعة وشكلها الظاهر دون النقص عن حقيقتها داخليا وإذا كان لدى الناقل أو وكيله أو الربان سبب جدي على الشك في عدم مطابقة هذه البيانات البضاعة وليست لديه وسائل كافيه للتحقق منها فإنه لا يكون ملزما بأن يثبت في سند الشحن علامات أو عددا أو كمية أو وزناً. وقد استقر قضاء النقض المصري على أن عبء الاثبات جدية السبب أو عدم توفر وسائل التحقق يقع على عاتق الناقل

بل ويجب عليه أن يذكر في سند الشحن عدم اثبات البيانات المتقدمة فيه. ومن أحكام القضاء الإنكليزي أن سند الشحن يكون غير نظيف إذا كان متعلقا بشحن لحوم وجاء به أن الألفة كانت جافة وبها بقع من الدم. فهذا التحفظ يؤثر تأثيرا خطيرا على قبول البضاعة وعلى ثمنها[٢٤].

الفرع الثاني

حجية سند الشحن غير النظيف في الاثبات بالنسبة للغير

حجية سند الشحن لا تقتصر على أطرافه وإنما تنسحب أيضا إلى الغير كالمرسل إليه والمؤمن على البضاعة فقد يكون المرسل إليه قد انتقلت إليه ملكية البضاعة فأصبح له حق تسلم البضاعة وبناء على ذلك لا يجوز للناقل أن يثبت عكس ما جاء في سند الشحن من بيانات دونها عند تسلم البضاعة، فلسند الشحن قوة اثبات مطلقه فينا يتعلق بالبيانات الوارد فيه لصالح الغير والمرسل إليه بوجه خاص وهذا الحكم تناولته مواد قانون النقل العراقي في المادة (٧٥ /٢) [٢٥]. فإن الهدف من جعل قوة سند الشحن مطلقه في العلاقة بين الناقل والغير هو لتدعيم الثقة به الأمر الذي يمكن الشاحن من نقله للغير عند البضاعة إليه من دون صعوبات قد يوجهها فبما لو لم تكن له هذه القيمة فتتمثل الحجرية بين الناقل والغير وفقا لمعاهدة بروكسل بأن للمرسل إليه، فيعد السند حجة قاطعة على الناقل لصلح الغير وللغير دائما أن يثبت خلاف ما جاء بسند الشحن وبكل الطرق لأنه لم يكن طرفا فيه وإذا اتضح الخلاف في بيانات السند فإن الناقل يحق له ان يرجع على الشاحن الذي أدلى بهذه البيانات بتعويض ما سببه إليه من ضرر ولكن لا يكون له ان يتمسك بهذا الكذب الصادر من الشاحن على المرسل إليه [٢٦].

المطلب الثاني

الآثار القانونية المترتبة لتحفظات في سند الشحن غير النظيف

أن سند الشحن يمثل أداة مهمة في التعاملات التجارية الدولية فإن البيانات الواردة في قوة الإثبات يعتمد عليها المرسل إليه لأنه لم يشترك في أبرام العقد ولم يحضر شحن البضائع فيصب ثقته بأكملها بما ورد في السند من بيانات لذلك يبتغي أن يكون جديراً بالحماية، وفي الوقت الذي يتولى فيه الناقل تحرير سند الشحن البحري فإن الشاحن يساهم ببعض البيانات المدونة فيه فإذا كان السند دليلا على استلام الناقل للبضائع فيثور التساؤل عن إمكانية الاحتجاج ببيانات هذا السند في علاقة الشاحن، الشحن وما تأثير تدخل الشخص الثالث (المرسل إليه) في سند العقد ودور الغير[٢٧]. التحفظات هي وسيله لقلب عبء الاثبات من الناقل الى الشاحن أو المرسل إليه فإذا كانت أوصاف البضاعة وبياناتها المدرج في سند تخالف حالتها الحقيقية عند استلام من المرسل إليه فلا يمكن للأخير الاعتماد على هذا السند لأثبات تسلمه للبضائع بحالها الموصوفة في السند [٢٨]من هذه الكلمات المقتضبة نتناول في هذا المطلب فرعين نخصص الفرع الاول منه التزامات الناقل ومجال مسؤوليته وتناول في الفرع الثاني منه اثر حالة عدم ادراج تحفظات في سند الشحن.

مجلة مركز بابل للدراسات الإنسانية ٢٠٢٦ المجلد ١٦/ العدد ٣

الفرع الاول

التزامات الناقل ومجال مسؤوليته

اخذ العرف أن يقوم الناقل بإدراج ما يشاء من تحفظات في سند الشحن لاستبعاد مسؤوليته التي يمكن أن تنشا عن الأخطار التي ترافق عملية النقل البضاعة أو تعبئتها ولا يسري إثر التحفظ الا بالنسبة للبيان المتحفظ علية. فإذا ورد في سند الشحن بيان يتعلق بوزن البضاعة واخر يعدها وأشار بيان الوزن إلى المجهولة فإن إثر التحفظ يسري بالنسبة للوزن فقط دون العدد [٢٩].

علاقة الناقل بالشاحن يجوز للأول أن يثبت خلاف ما ورد في سند الشحن من بيانات حتى لو كان السند خاليا من التحفظ وهذا الاثبات مسموح به إذا كان السند مرفقا بخطاب ضمان ولا يلحق ضررا بالغير الذي لم يكن طرفا فيه وعندما لا تتطابق بيانات سند الشحن حقيقه وضع البضائع فإن مسؤولية الشاحن تثار عن عدم صحة هذه البيانات فتكون من صعب تقرير حجية مطلقه لها ومن جهة نظر الناقل فإن ادراج تحفظ في سند الشحن يرتب أثارا مهمة في علاقته بحامل هذا السند وتبقى أهمية لعلاقاته مع الأطراف الأخرى في عقد البيع وخطاب الاعتماد المستندي في العلاقة بين المرسل والناقل فإن وصف البضائع في سند الشحن لا يصلح أن يكون قرينه قاطعه ضد الناقل لحالة البضاعة فالمرسل لا يملك أثبات البضائع لم تكن بحالة متضررة عند شحنها لكن يجب أن يثبت أن الضرر أصابها بسبب يعود للناقل وهو مسؤولا عنه فسند الشحن يمثل دليلا بسيطا في هذه العلاقة لان العقود الملزمة للجانبين تنعقد على التعهدات المتبادلة وهي بشكل عام لا تحتاج للتسجيل لإضفاء الشرعية عليها. ويعد قرينه بسيطة يمكن اثبات عكسها ولكل منها أن يواجه الآخر بعدم صحة البيانات الواردة في هذا السند وله الاستعانة بكافة طرق الاثبات بما فيها القرائن[٣٠].

اي ان لبيانات السند حجية بين الطرفين، أما في مواجهة المرسل إليه فلا يجوز للناقل البحري أن يقيم الدليل على خلاف ما ورد من بيانات في سند الشحن ويجوز للمرسل إليه ذلك بكافة طرق الاثبات [٣١]. لكن يتعذر ذلك لأثبات بالقرائن أو باليمين الا في حالة وجود غش ويتحفظ الغير بالثبات بكافة الطرق وتكون البيانات سند الشحن حجية قاطعة في الاثبات لمصلحة هذا الغير فالحامل الشرعي لسند الشحن يحتاج أن يكون محميا بدفوع قانونيه من الناقل لأنه لا يعد طرفا في عقد النقل البحري وبسبب قابلية السند للتداول فإنه يعد دليلا حاسما للطرف الثالث يعتمد علية اما الناقل فلا يمكن استخدام هذا الدليل لأكثر مما دون فيه [٣٢]. ونشير إلى معاهدة بروكسل نصت على إثر واسع لتحفظات لكنها يعد التحفظ باطلا أو لاغيا إذا كان أثره سببا لإعفاء الناقل من مسؤولية الثابتة في القوانين الا انها ألزمت الصمت تجاه موضوع عبء الاثبات.

لذلك يمكن اعتبار التحفظ كأخطار بحقيقة صفات البضائع عند استلامها من الشاحن فإذا كان السند في يد المرسل إليه أو الشخص الثالث الذي تصرف بحسن النية فيمكن أن يفسر بأن المعلومات الواردة فيه بخصوص البضائع تبقى بدون تغير حتى عندما يتم ادراج تحفظ اما في حالة ادراج في السند فإن

المرسل إليه لا يمكن لاعتماد عليه كدليل بل لابد أن يقدم دليلا آخر على أن الناقل يتحمل مسؤولية الضرر [٣٣].

الفرع الثاني

إثر حالة عدم ادراج تحفظات في سند الشحن

إذا لم يتضمن سند الشحن تحفظات فإن على المرسل إليه أن يثبت عدم مطابقة البضائع التي استلمها من الناقل لبيانات سند الشحن ويترك الناقل أن يدافع عن نفسه تجنبا للمسؤولية في هذه الحالة لا يستطيع المرسل إليه لاعتماد على السند كدليل [٣٤].

وعليه أن يقدم دليلا آخر على مسؤولية الناقل عن الضرر، لذلك فالتحفظ يلعب دورا مهما في قلب عبء الاثبات من الناقل الى الشاحن أو المرسل إليه لكنه لا يعدم القوة الثبوتية للسند. وللناقل أن يدفع باتجاه اثبات ان الضرر الذي أصاب البضائع كان قبل استلامها من الشاحن في ميناء التحميل من أجل ذلك يعترض تقديمه لدليل آخر، أما من خلال الوثائق أو الشهود لدعم موقفه وان يثبت أن البضائع قد تضررت بدون اهماله. فعدم ادراج التحفظات أو إدراجها بشكل مخالف لشروط صحتها ينشأ قرينة قانونيه قاطعه في مواجهة المرسل إليه أو حامل السند حسن النية يثبت عن صحة البيانات الواردة فيه وتبقى قرينة العلاقة بين الشاحن والناقل بسيطة يمكن اثبات عكسها في مواجهة الشاحن، في هذه الحالة فإن المرسل إليه يملك فقط اثبات البضائع التي استلمها من الناقل لا تطابق الوصف الموجود في سند الشحن، فاذا اثبت للمرسل إليه أن البضاعة التي استلمها من الناقل معيبه [٣٥].

ولم يشر سند الشحن إلى أي تحفظ يتعلق بحالة البضاعة ترتبت مسؤوليه الناقل عن هذا الضرر مالم يثبت أن الضرر كان بسبب ظروف قاهره لا يد له فيها فإذا اثبت المرسل إليه علم الناقل بأن البضاعة متضررة عندما استلمها للنقل فستتحقق مسؤوليته إذا فشل في وضع تحفظ في السند يحدد فيه الضرر وللناقل أن يتمسك بالأعفاء من المسؤولية أمام الشاحن فقط لانه لا يستطيع أن يثبت خلاف ما جاء في سند الشحن بخصوص العلاقة بينهما، لكن توقيع الناقل على سند الشحن المقدم له من الشاحن دون تدقيق لصحة المعلومات الواردة فيه بخصوص صفات البضاعة يعرضه لخطر المسائلة من الشخص الثالث حامل السند اذا كانت هذه الصفات غير دقيقه لذا يجب أن يكون شديد الحرص عندما يتسلم البضائع من الشاحن وأن يدقق في صحة الصفات الخاصة بالبضائع كما أوردها الشاحن فعلا عن الحالة الخارجة لها. ويتعرض الناقل الى مسائلة المرسل إليه عن عدم مطابقة البضاعة لبيانات وأوصاف سند الشحن طالما أنه لم يدرج التحفظ بشكل صريح في السند ذاته [٣٦].

الخاتمة

من خلال ما تم عرضه يمكن ان نستنتج مجموعة من النتائج نرتب عليها بعض المقترحات والتي يمكن اجمالها بالآتي: –

النتائج:

١. يعتبر سند الشحن من اهم الوثائق التي يتصف بها عقد النقل ولأثباته.
٢. يمكن ان يكون سند الشحن غير النظيف هو ذلك السند الذي أدرج به ملاحظات حول البضاعة من قبل الناقل حول صحة البيانات التي قدمها الشاحن كالوزن أو نوعيه البضاعة.
٣. إذا كان سند الشحن غير النظيف اي ان الناقل قد أدرج تحفظا على البضاعة المشحونة كما لو دون عبارة تفيد بأن لا يعلم بصحة البيانات التي أفاد بها الشاحن عن البضاعة فمثل هذا السند تكون قوته في الاثبات ضعيفة.
٤. يعد سند الشحن حجة في الاثبات البيانات التي تشتمل عليها وذلك فيما بين الناقل والشاحن وبالنسبة للغير.
٥. في حالة عدم ادراج تحفظات في سند الشحن أو إدراجها بشكل مخالف لشروط صحتها ينشأ قرينه قانونية قاطعة في مواجهة المرسل إليه أو حامل السند حسن النية يثبت عن صحة السندات الوارد فيه وتبقى قرينة العلاقة بين الشاحن والناقل بسيطة يمكن اثبات عكسها في مواجهة الشاحن.

المقترحات:

١- تعديل قانون النقل العراقي رقم (٨٠) لسنة ١٩٨٣ ومعالجة النقص التشريعي لحالة إصدار سند الشحن غير النظيف وأثره.
٢- ضرورة توعية الأطراف التجارية (الناقل والشاحن) بآثار هذا السند.
٣- اعتماد نظام الكتروني لمتابعة حالة البضاعة وتوثيق الضرر قبل الشحن.

---

[١] المادة (٧٢) من قانون النقل العراقي رقم ٨٠ لسنة ١٩٨٣.

[٢] د. مجيد حميد العنبكي، سندات الشحن وتطور اساليب النقل، بحث منشور في مجلة العلوم، مطبعة العاني، بغداد، ١٩٨٨، ص٤٢.

(٣) محمد وسيم غالي، معاملات الضباط أعالي البحار، الطبعة الأولى، مشاة المعارف بالإسكندرية، ١٩٦٧، ص٢٤٢.

(٤) الفقرة (٧) من المادة (١) من اتفاقية هامبورج الدولية.

(٥) شيح حنان، سند الشحن الالكتروني، رسالة ماجستير، كلية الحقوق والعلوم السياسية –جامعة امحمد بوقرة بومرداس، ٢٠٢٠، ص٢٠.

(٦) عادل المقداوي، القانون البحري، دار الثقافة والنشر والتوزيع، عمان، الاردن، ٢٠٠٢ ص ١٠٦.

(٧) العرباوي، نبيل صالح، مسؤولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص فلي القانون الجزائري، أطروحة دكتوراه في القانون الخاص، جامعة تلمسان، الجزائر، ٢٠١١، ص٣٠.

(٨) محمد عبد الفتاح ترك، عقد النقل البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، مصر، ٢٠٠٥، ص١١٠ .

(٩) ابراهيم مكي، نظام النقل بأوعية الشحن (الحاويات) ١٩٧٥، ص.٦٦.

(١٠) د. محمود سمير الشرقاوي، مركز المرسل اليه في سند الشحن، مجلة القانون والاقتصاد، مطبعة جامعة القاهرة، ١٩٦٧، ص٢٤٣ .

(١١) د. لطيف جبر كوماني، القانون البحري، مكتبة دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان/ الأردن ،١٩٩٨ ص ٩٣.

(١٢) مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري، الطبعة الأولى، (دراسة مقارنة)، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، لبنان، ٢٠٠٦، ص٢٠.

(١٣) وجدي حاطوم، النقل البحري في ضوء القانون والمعاهدات الدولية، الطبعة الأولى، المؤسسة الحديثة للكتاب، بيروت، لبنان، ٢٠١١، ص ٣٧.

(١٤) بسعيد مراد، عقد النقل البحري لبضائع وفقا للقانون البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية، أطروحة دكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد – تلمسان– الجزائر ٢٠١٢-٢٠١١، ص٤١.

(١٥) عبد القادر العطير، باسم محمد ملحم، الوسي في شرح قانون التجارة البحرية – دراسة مقارنة، – الطبعة الأولى، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، الأردن، ٢٠٠٩، ص ٢٤٦.

(١٦) كمال حمدي، القانون البحري، ط ٣، منشأة المعارف، الإسكندرية، مصر، ٢٠٠٨، ص٢٤٢

(١٧) محمد فريد العريني، محمد السيد الفقي، القانون البحري الجوي، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، لبنان، ٢٠١٠، ص ٣١٠ و ٣١١ .

(١٨) بوعزة شهرزاد هند، بن زيان ايناس مامة، احكام سند الشحن في عقد النقل البحري للبضائع، رسالة ماجستير، كلية الحقوق، جامعة عين تموشنت– بلحاج بو شعيب، الجزائر، ٢٠٢٢، ص٣١.

(١٩) بوعزة شهرزاد هند، بن زيان ايناس مامة، مصدر سابق ص ٣١.

(٢٠) المادة (٧٥) من القانون النقل العراقي رقم ٨٣ لسنة ١٩٨٠

(٢١) د. محمد فريد العريني، د. محمد السيد الفقي، مصدر سابق، ص٣١٥.

(٢٢) فاديه محمد إسماعيل الربيعي، سند الشحن المباشر وأثره على النقل المتعدد الوسائط للبضائع (دراسة مقارنة)، رسالة ماجستير مقدمة إلى مجلس كلية الحقوق، جامعة النهرين، بغداد، ٢٠٠٨، ص٤٩.

(٢٣) المادة ٣-٣ من اتفاقية بروكسل لسندات الشحن لسنة ١٩٢٤ و المادة ١٦-١/ من اتفاقية هامبورغ ١٩٧٨.

(٢٤) د. محي الدين إسماعيل علم الدين، الاعتمادات المستندية، المعهد العالي للفكر الإسلامي، دراسات الاقتصاد الإسلامي، ١٩٨١، ص٦٠ وما بعدها.

(٢٥) المادة (٢/٧٥) من قانون النقل العراقي – رقم ٨٠ لسنة ١٩٨٣.

(٢٦) د. هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، ٢٠٠١، ص٢٤٧.

(٢٧) د. سميحة القليوبي، القانون التجاري، دار النهضة العربية، ١٩٨٢، ص ٢٥٣.

(٢٨) د. فيصل عدنان عبد شياع، النتائج المترتبة على التحفظات الناقل البحري على بيانات البضاعة في سند الشحن، مجلة العلوم القانونية، كلية القانون، جامعة بغداد، العدد الثاني، ٢٠١٨، ص٤٧١.

(٢٩) د. لطيف جبر كوماني، القانون البحري، مكتبة دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان،١٩٩٦ص١٠٥.

(٣٠) المادة ٣ ف٣ من اتفاقية بروكسل لسندات الشحن لسنة ١٩٢٤ والمادة ١٦-١/ من اتفاقية هامبورغ ١٩٧٨

(٣١) د. على جمال الدين عوض، القانون البحري، دار النهضة العربية، ١٨٧٨، ص ٢٢٧.

(٣٢) د. فيصل عدنان عبد شياع، مصدر سابق، ص٤٧١.

(٣٣) د. فيصل عدنان عبد الشياع، المصدر نفسه، ص٤٧٢.

(٣٤) د. فيصل عدنان عبد الشياع، مصدر سابق، ص ٤٧٣.

([٣٥]) د. مراد بسعيد، مصدر سابق، ص٦٢.

([٣٦]) د. فيصل عدنان عبد شياع، مصدر سابق، ص ٤٧٥.

قائمة المراجع والمصادر

اولاً: القرآن الكريم

ثانيا: الكتب القانونية:

١. ابراهيم مكي، نظام النقل بأوعية الشحن (الحاويات) ،١٩٧٥

٢. د. سميحة القيلوبي، القانون التجاري، دار النهضة العربية، ١٩٨٢.

٣. عادل المقداوي، القانون البحري، دار الثقافة والنشر والتوزيع، عمان، الاردن، ٢٠٠٢.

٤. د. علي جمال الدين عوض، القانون البحري، دار النهضة العربية، مصر، ١٨٧٨.

٥. عبد القادر العطير، باسم محمد ملحم، الوسي في شرح قانون التجارة البحرية – دراسة مقارنة، الطبعة الأولى، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، الأردن، ٢٠٠٩.

٦. د. لطيف جبر كوماني، القانون البحري، مكتبة دار النشر للطباعة والتوزيع، عمان، ١٩٩٦.

٧. كمال حمدي، القانون البحري، ط ٣، منشأة المعارف، الإسكندرية، مصر، ٢٠٠٨.

٨. د. محمد فريد العريني، د. محمد الفقي، القانون البحري والجوي، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، الطبعة الأولى، ٢٠٠٥.

٩. محمد عبد الفتاح ترك، عقد النقل البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، مصر، ٢٠٠٥،.

١٠.محمد وسيم غالي، معاملات الضباط أعالي البحار، الطبعة الأولى، مشاة المعارف بالإسكندرية، ١٩٦٧.

١١.د. محمود سمير الشرقاوي، مركز المرسل اليه في سند الشحن، مجلة القانون والاقتصاد، مطبعة جامعة القاهرة، ١٩٦٧،.

١٢.د. محي الدين إسماعيل علم الدين، الاعتمادات المستندية، المعهد العالي للفكر الإسلامي، دراسات الاقتصاد الإسلامي، ١٩٨١.

١٣.مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري، الطبعة الأولى، (دراسة مقارنة)، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، لبنان، ٢٠٠٦.

١٤.د. هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، دار النهضة الجديدة للنشر، ٢٠٠١.

١٥.وجدي حاطوم، النقل البحري في ضوء القانون والمعاهدات الدولية، الطبعة الأولى، المؤسسة الحديثة للكتاب، بيروت، لبنان، ٢٠١١.

ثالثا: الرسائل والاطاريح:

١. بوعزة شهرزاد هند، بن زيان ايناس مامة، احكام سند الشحن في عقد النقل البحري للبضائع، رسالة ماجستير، كلية الحقوق، جامعة عين تموشنت– بلحاج بو شعيب، الجزائر، ٢٠٢٢.

٢. شيح حنان، سند الشحن الالكتروني، رسالة ماجستير، كلية الحقوق والعلوم السياسية – جامعة محمد بوقرة بومرداس، ٢٠٢٠.

٣. د. فاديه محمد إسماعيل الربيعي، سند الشحن المباشر وأثره على النقل المتعدد الوسائط للبضائع، رسالة ماجستير مقدمه إلى مجلس كلية الحقوق، جامعة النهرين، بغداد، ٢٠٠٨.

٤. د. مراد بسعيد، عقد النقل البحري للبضائع وفقا للقانون الجزائري والاتفاقيات الدولية.، رسالة دكتوراه، جامعة تلمسان، ٢٠١٢.

٥. نبيل صالح العرباوي، مسؤولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص في القانون الجزائري، أطروحة دكتوراه في القانون الخاص، جامعة تلمسان، الجزائر، ٢٠١١.

رابعا: الأبحاث والمجلات العلمية

١. د. فيصل عدنان عبد شياع، النتائج المترتبة على التحفظات الناقل البحري على بيانات البضاعة في سند الشحن، مجلة العلوم القانونية، كلية القانون، جامعة بغداد، العدد الثاني، ٢٠١٨.

٢. د. مجيد حميد العنبكي، سندات الشحن وتطور اساليب النقل، بحث منشور في مجلة العلوم، مطبعة العاني، بغداد، ١٩٨٨.

خامسا: القوانين العربية:

١. قانون النقل العراقي رقم ٨٠ لسنة ١٩٨٣.

٢. قانون التجارة البحري الأردني ١٩٧٢.

٣. قانون التجارة العراقي رقم ٣٠ لسنة ١٩٨٤.

List of References and Sources

First: The Holy Quran

Second: Legal Books:

1. Ibrahim Makki, The System of Transport by Shipping Vessels (Containers), 1975
2. Dr. Samiha Al-Qilubi, Commercial Law, Dar Al-Nahda Al-Arabiya, 1982
3. Adel Al-Maqdawi, Maritime Law, Dar Al-Thaqafa for Publishing and Distribution, Amman, Jordan, 2002
4. Dr. Ali Jamal Al-Din Awad, Maritime Law, Dar Al-Nahda Al-Arabiya, Egypt, 1878
5. Abdul Qader Al-Ateer and Basem Muhammad Malham, Al-Wassi in Explaining the Maritime Trade Law – A Comparative Study, First Edition, Dar Al-Thaqafa for Publishing and Distribution, Amman, Jordan, 2009
6. Dr. Latif Jabr Kumani, Maritime Law, Dar Al-Nashr Library for Printing and Distribution, Amman, 1996
7. Kamal Hamdi, Maritime Law, 3rd Edition, Mansha'at Al-Ma'arif, Alexandria, Egypt, 2008
8. Dr. Muhammad Farid Al-Arini 1. Muhammad al-Faqi, Maritime and Air Law, al-Halabi Legal Publications, Lebanon, First Edition, 2005.
9. Muhammad Abd al-Fattah Turk, The Contract of Maritime Transport, Dar al-Jami'a al-Jadida Publishing, Alexandria, Egypt, 2005.
10. Muhammad Wasim Ghali, Transactions of High Seas Officers, First Edition, al-Ma'arif Infantry, Alexandria, 1967.
11. Dr. Mahmoud Samir al-Sharqawi, The Consignee's Position in the Bill of Lading, Journal of Law and Economics, Cairo University Press, 1967.
12. Dr. Muhi al-Din Ismail Alam al-Din, Documentary Credits, Higher Institute of Islamic Thought, Islamic Economics Studies, 1981.
13. Mustafa Kamal Taha, Fundamentals of Maritime Law, First Edition (A Comparative Study), al-Halabi Legal Publications, Beirut, Lebanon, 2006.
14. Dr. Hani Duwaidar, A Concise Guide to Maritime Law, Dar al-Nahda al-Jadida Publishing, 2001. 15. Wajdi Hatoum, Maritime Transport in Light of Law and International Treaties, First Edition, Modern Book Foundation, Beirut, Lebanon, 2011.

Third: Theses and Dissertations:

1. Bouazza Chahrazad Hind, Ben Ziane Ines Mama, Provisions of the Bill of Lading in the Contract for the Carriage of Goods by Sea, Master's Thesis, Faculty of Law, University of Ain Temouchent-Belhadj Bou Chaib, Algeria, 2022.
2. Cheikh Hanane, The Electronic Bill of Lading, Master's Thesis, Faculty of Law and Political Science, University of Mohamed Bougara Boumerdès, 2020.
3. Dr. Fadia Mohamed Ismail Al-Rubaie, The Direct Bill of Lading and its Impact on Multimodal Transport of Goods, Master's Thesis submitted to the Council of the Faculty of Law, Al-Nahrain University, Baghdad, 2008.
4. Dr. Mourad Besaid, The Contract for the Carriage of Goods by Sea According to Algerian Law and International Agreements, Doctoral Dissertation,

University of Tlemcen, 2012. 5. Nabil Saleh Al-Arbawi, The Liability of the Land Carrier for the Transport of Goods and Persons in Algerian Law, PhD Thesis in Private Law, University of Tlemcen, Algeria, 2011.

Fourth: Research and Scientific Journals

1. Dr. Faisal Adnan Abdul Shaya, The Consequences of the Maritime Carrier's Reservations Regarding the Data of Goods in the Bill of Lading, Journal of Legal Sciences, College of Law, University of Baghdad, Issue 2, 2018.
2. Dr. Majid Hamid Al-Anbaki, Bills of Lading and the Development of Transport Methods, Research published in the Journal of Sciences, Al-Ani Press, Baghdad, 1988.

Fifth: Arab Laws:

1. Iraqi Transport Law No. 80 of 1983.
2. Jordanian Maritime Trade Law of 1972.
3. Iraqi Commercial Law No. 30 of 1984.