

**النتائج المترتبة على تحفظات الناقل البحري**

**على بيانات البضاعة**

**في سند الشحن**

***Consequences of Reservations a Maritime Carrier  
on Statements of Goods into  
Bill of Lading***

م. فيصل عدنان عبد شياح

قسم الشؤون القانونية

رئاسة الجامعة المستنصرية

Lecturer /Faisal Adnan Abed shiaa

Master in Private Law

Division of Legal Affairs

AL-Mustansiriyah University Presidency

faisaladnan736@gmial.com

### **Abstract**

The bill of lading as a receipt of goods issued by the carrier states the apparent order and condition of the goods received from the shipper, after the goods have been placed on a ship, therefore it contains a statements as to leading marks, number of packages or pieces, weight or number of the goods. If the carrier fails to insert reservation, he would be precluded from proving inaccurate of the statements in bill of lading against third party holder, and would bear the burden of proof that he is not liable about damage, and the consignee would not bound the carrier`s responsibility. It`s important for both the shipper and consignee that the first introduced a clear and correct statements as to quantity, condition shipped goods, the carrier has a duty to insert it in the bill of lading, to exclude or modify the legal value of the statements and to shift the burden of proof from the carrier to the claimant.

## الملخص

سند الشحن يمثل اىصال يتم اصداره من الناقل يتعلق بالبضاعة الي استلمها من الشاحن وقام بشحنها على ظهر السفينة, لذا من المنطقي ان تدرج فيه البيانات التي تخص علامات البضاعة المشحونة, عددها, كميتها أو وزنها. وفي حال فشل الناقل في ادراج ملاحظاته, فيتعذر عليه أثبات عدم صحة البيانات المدرجة في سند الشحن امام حامله الطرف الثالث, و من ثم يتحمل عبء أثبات عدم مسؤوليته عن التلف او الضرر, ولا يلتزم المرسل اليه بأثبات مسؤولية الناقل, بل ان الأخير يثبت عدم مسؤوليته, ومن الاهمية للشاحن و المرسل اليه ان يقدم الأول بيانات واضحة وغير غامضة فيما يتعلق بكمية وحالة البضائع المشحونة, ومن المفيد له أن يدرج تفاصيل هذه البضاعة في سند الشحن. وتكون لهذه البيانات حجية معينة في الأثبات تختلف باختلاف الشخص الذي يحوز السند.

وللناقل أن يدرج تحفظ او بيان موصوف (qualified) في سند الشحن, طبقاً لمبدأ حرية التعاقد, وبه تهدر القوة الثبوتية evidentiary effect لهذه البيانات. لذلك يحاول المستفيد أن يقدم الى المصرف سند شحن خال من التحفظات التي غالباً ما تثير نزاعات قضائية بين الأطراف المتعاقدة, حيث يتم من خلاله التحقق بدقة من كمية البضاعة ونوعها ووزنها أو كميتها.

## المقدمة

### Introduction

أصبح النقل الأكثر شيوعاً في ميدان التجارة الدولية هو النقل الذي يكون بمقتضى سند شحن, يعهد من خلاله الشاحن الى الناقل ببضاعة ليقوم بنقلها بواسطة سفينة مع بضائع أخرى الى الجهة المقصودة في ميناء الوصول, مقابل اجرة محددة. (١) وهذا النوع من النقل لم يكن معروفاً في العصور القديمة لعدم الحاجة اليه, فالتجار كانوا يمارسون دور المجهزين في الوقت نفسه,

وأحياناً يرافقون الرحلة البحرية التي تتولى نقل البضائع الى ميناء الوصول, حيث تكون جاهزة للاستلام.<sup>(٢)</sup>

ويمثل سند الشحن في هذا المجال سلاحاً يمكن أن يثق به أطراف عقد النقل البحري, نظراً لصفاته ووظائفه, فهو ينظم عقدي النقل والبيع, ويتدخل في حياة البضائع والسفن, ومن ثم فهو يتفاعل مع وثائق ومستندات النقل الأخرى.<sup>(٣)</sup> فيمثل البضاعة المشحونة ووسيلة حيازتها.<sup>(٤)</sup> ويرتب حقاً لحائزه في استلامها.<sup>(٥)</sup> لذلك فالأمر يتطلب أن يتضمن هذا السند تعييناً لطبيعة ومقدار البضاعة المشحونة وعلاماتها والحالة الظاهرية لها.<sup>(٦)</sup> وبشكل خاص عدد الطرود ووزنها وحجمها والعلامات المميزة لها.

والشاحن ( البائع ) يقدم للناقل بيانات يفترض أن تكون مطابقة لأوصاف البضاعة وحالتها, وبالمقابل يجوز للناقل البحري أن يبدي تحفظاته على عملية قيدها في سند الشحن عند توافر الأسباب الجدية للشك في صحتها.<sup>(٧)</sup> لكن ليس كل شرط أو تحفظ يخلع عن السند صفة نظافته, لذلك يثير سند الشحن البحري, بوصفه أحد مستندات التسليم مشاكل عدة عند تسليم البضائع الى اصحاب الحق فيها, لأن أدراج الشروط والتحفظات فيه قد يؤدي الى اعفاء الناقل من مسؤوليته عند أخلاله بتنفيذ التزاماته, فضلاً عن أنها تقوض من حجية هذا السند في الأثبات.

### هدف البحث:

نصوص الاتفاقيات الدولية تُعد جزءاً من القانون الداخلي بعد انضمام الدولة اليها والمصادقة عليها, ولأنها تعالج جانباً مهماً من جوانب التجارة الدولية في عالمنا المعاصر, المتمثلة بعقد النقل البحري للبضائع, الذي يلعب سند الشحن فيه دوراً مهماً, من خلال البيانات التي تدرج فيه, فإن مصلحة الناقل تتأكد في أن تكون صحيحة ومطابقة لحالة البضاعة؛ لذلك يسلط البحث الضوء

على أهمية ادراج التحفظات وتأثيرها على مسئولية الناقل من خلال الحجية التي يتمتع بها السند عند ادراج التحفظات فيه. ولأن هذه التحفظات لا يضمها باب مستقل من كتب القانون والفقه ويشوبها الغموض, فقد جاء هذا البحث ليعطي صورة أكثر وضوحاً وقرباً الى الازدهان, للأثر الواضح لها في سند الشحن والاشكالات التي ترافق عملية تسليم البضائع الى صاحب الحق فيها؛ لذلك يمكن أن يكون هذا البحث مفيداً في مجال التجارة الدولية للشاحن والناقل البحري.

### منهجية البحث:

نظراً لخصوصية التحفظ في اطار القوانين المحلية والاتفاقيات الدولية فقد اعتمدنا في طرح هذا البحث على القانون العراقي واتفاقيتي بروكسل 1924 وهامبورغ 1978 من خلال الطرح العلمي لتحليل المعلومة وعرضها بشكل يتناسب مع كل موضوع بالاستعانة بالمصادر والمراجع القانونية وما متوافر من معلومات على شبكة الانترنت, وما جرى عليه القضاء والتحكيم التجاري.

### مشكلة البحث :

لما تقدم نرى الحاجة الماسة للبحث في البيانات المتعلقة بالبضائع وتلك التي اجيز للناقل البحري ادراج التحفظات عليها, ان لم تتوفر لديه الوسائل الكافية للتحقق منها, وبرغم اهمية هذه البيانات وتأثيرها على مسئولية الناقل البحري, فان التحفظات التي ترد على بعضها تثير تساؤلات عديدة في الفقه والقضاء من حيث مفهومها, طبيعتها, شروط صحة ادراجها, شرعيتها, موقف القوانين والاتفاقيات منها, فضلاً عن ان بعضها يثير الشك لدى الناقل في وضع البضاعة من حيث وزنها, كميتها, عددها أو مواصفاتها ويعرض حجية سند الشحن المدرجة فيه الى الاختلال, الا ان المشرع الوطني لم يواكب التطور الدولي في هذا المجال.

ولأغراض هذا البحث فأنا نخصص المبحث التمهيدي لابرار دور سند الشحن البحري في كونه يمثل إيصال باستلام البضائع المنقولة receipt of goods, ثم نعرض على دراسة ماهية التحفظ , شروط صحته, أهمية ادراجه في سند الشحن, في مبحث أول, ونختتم دراستنا بمبحث ثاني نخصصه لأهمية إصدار سند شحن نظيف, وحالات إصداره, والآثار التي تترتب على إدراج التحفظات في سند الشحن وحجية هذا التحفظ في العلاقات التي تنشأ عنه.

### مبحث تمهيدي

#### سند الشحن كإيصال باستلام البضائع

#### The Bill of Lading as a Receipt

تاريخياً يعود استخدام سند الشحن الى القرن الرابع عشر, عندما تم استخدامه كإيصال باستلام البضائع, يصدره الناقل الى الشاحن والأخير يدمجه مع عقد النقل ليكون قادراً على حل النزاعات بين مالك الشحنة والناقل.<sup>(٨)</sup> ويشير الى البيانات التي تحدد عادة وصف البضاعة, كميتها والحالة التي استلمها الناقل فيها.<sup>(٩)</sup> ويكون بمثابة اعتراف من الناقل باستلامه للبضائع الموصوفة فيه.<sup>(١٠)</sup> وقد اتخذ السند الشكل الذي هو عليه في الوقت الحاضر بعد مراحل عديدة استغرقت فترات زمنية طويلة تجاوزت مئات السنين.<sup>(١١)</sup>

وسند الشحن يمثل دليل أثبات حاسم لعقد النقل, مع أنه لا يمثل العقد نفسه,<sup>(١٢)</sup> ولكن يبقى دوره كإيصال باستلام البضائع الدور الأبرز فيه, فالناقل هو من يتولى إصداره محدداً فيه حالة البضاعة apparent order and condition التي يستلمها من الشاحن shipper او وكيله his agent ومظهرها الخارجي, فضلاً عن انه يتضمن بيانات تخص العلامات الرئيسية Leading

Marks , العدد , Number , الكمية Quantity , أو وزن البضاعة Weight كما زوده بها الشاحن أو وكيله.<sup>(١٣)</sup> مع ذلك يبقى في حقيقته مجرد وثيقة لتمثيل البضائع وحيازته تعادل حيازة البضائع التي يغطيها, لا أكثر ولا أقل.<sup>(١٤)</sup> وانتقاله يمثل نقلاً للحيازة فقط وليس نقلاً للملكية, ومن ثم يُعد رمزاً للبضاعة.<sup>(١٥)</sup> وهذا ما يطلق عليه بالجانب الشخصي لسند الشحن Aspect Personal.<sup>(١٦)</sup>

وتتمثل العلاقة بين الربان والشاحن بالحيازة العرضية للبضائع, حيث يباشر السيطرة المادية لحساب الشاحن الذي يُعد الحائز الحقيقي للبضاعة لاحتفاظه بالسند , وإذا كانت هناك رغبة لدى الشاحن في نقل حيازة البضائع إلى شخص آخر أثناء الرحلة البحرية, فيتم من خلال نقل وثيقة الشحن التي تمثل هذه البضائع, ويرتب هذا النقل حقاً للغير في طلب تسلم البضائع والتصرف فيها.

لذلك فإن الناقل يصدر ابتداءً " السند لأجل الشحن Bill of Lading received for shipment" الذي يشير الى أن البضائع تم استلامها لغرض شحنها, عندما تكون قد وصلت للميناء, قبل أن يتم تحميلها على ظهر السفينة, وهو بهذا الشكل لا يُعد كافياً, ومن ثم فهو غير مقبول.<sup>(١٧)</sup> لأنه لا يمثل الا وعداً بالشحن.<sup>(١٨)</sup> وللشاحن أن يطلب تسليمه سنداً مؤشراً عليه بكلمة " مشحون shipped " مقابل رد ذلك السند, وذلك بعد اتمام عملية الشحن<sup>(١٩)</sup> حيث يتم وضع بيان " on board " على وجه السند ومن ثم فهو ينشأ علاقة مباشرة بين البضائع والسفينة, تسهل للحامل استرداد البضائع أو عائدات التأمين فضلاً عن احتجاز السفينة في حالة خسارة أو تضرر الشحنة.

ويمثل السند البضائع التي يمكن تداولها من خلال تداوله ويقرر لحامله الشرعي حقاً في تسلم هذه البضائع من الناقل في ميناء الوصول.<sup>(٢٠)</sup> واستلام البضائع يلعب دوراً مهماً في تحديد المسؤولية,

فمن خلال المعاينة التي تجري على حالة البضائع أثناء استلامها والبيانات المدرجة فيه, يتم الوقوف على مدى الالتزام بتنفيذ شروط عقد النقل البحري.<sup>(٢١)</sup> ويمثل وصف البضائع في السند جانباً مهماً و أساسياً يرتبط مع وظيفته كإيصال باستلام البضائع, وتترتب أهمية كبيرة للمعلومات التي تذكر في السند لعدة أسباب, فإذا كان هناك اختلاف بين الحالة الموصوفة للبضائع وحالتها عند تسليمها في ميناء الوصول, فيفترض أن شيئاً ما قد حدث خلال الرحلة البحرية, لذلك يكون لتأريخ السند أهميته في مجال التجارة الدولية, كتأريخ متوقع لوصول البضائع وارتباط ذلك بموضوع تقلب أسعار السوق واختلاف الضرائب والنفقات الاضافية للانتفاع بها.<sup>(٢٢)</sup>

والناقل الذي لا يستطيع أن يسلم كمية البضائع المحددة في سند الشحن, أو الذي يسلم بضائع متضررة, بعد أن تم تحديد حالتها بالجيدة عند شحنها, لا يكون مسئولاً أمام الشاحن إذا كان قادراً على أن يثبت استلامه الكمية نفسها التي سلمها الى المرسل اليه, أو أن ضررها كان سابقاً لوقت شحنها.<sup>(٢٣)</sup> لذلك يكون للبيانات التي يقدمها الشاحن الى الناقل أهمية كبيرة, فعلى أساسها تحتسب اجرة النقل, وتقدر قيمة التعويضات التي يطالب بها المرسل اليه.<sup>(٢٤)</sup> وإذا كان الناقل البحري يتولى اصدار سند الشحن, الا ان بعض بياناته يتولى الشاحن عملية الأدلاء بها,<sup>(٢٥)</sup> لذلك فهو يمثل أهمية لكل من الناقل, الشاحن, المرسل اليه أو المظهر اليه والمصرف, كأداة رئيسية لوصف البضاعة المشحونة.<sup>(٢٦)</sup>

ولكي يكون سند الشحن ممثلاً للبضاعة بشكل موافق للقانون ينبغي توافر ثلاثة شروط<sup>(٢٧)</sup> أولها؛ أن يتم تحديد ذاتية البضاعة فيه على وجه الدقة والشرط الثاني؛ هو أن يخول صاحبه حرية التصرف في البضاعة خلال الرحلة البحرية وأن يكون له الحق في تسلمها عند وصولها في ميناء الوصول وحق المطالبة بالتعويض عن التلف او الهلاك الذي يصيبها, وثالث هذه الشروط؛ أن تكون حيازة هذا السند بمثابة حيازة رمزية للبضاعة, وذلك يستوجب صدور السند للأذن أو



لحامله.<sup>(٢٨)</sup> مع ذلك فإن السند لا يؤدي وظيفته بوصفه ممثلاً للبضاعة واثبات تسلمها إلا إذا كانت السفينة المراد شحن البضائع فيها قد تم تعيينها.<sup>(٢٩)</sup> وتغطي نصوص قواعد هامبورغ موضوع اصدار سند الشحن وتبين وظيفته الائتمانية كإيصال باستلام البضائع receipt function, تماشياً مع النموذج الذي اقامته قواعد لاهاي وقواعد فيسبي Hague & Visby Rules مع بعض الاختلافات في التفاصيل.<sup>(٣٠)</sup> لذلك فإن أهمية السند بوظيفته كإيصال باستلام البضائع تبدو واضحة في م/ 4-III من القواعد الأخيرة, حيث يمثل دليلاً بسيطاً عندما يكون في يد الشاحن ودليلاً قاطعاً, بأن البضاعة قد تم شحنها من الناقل بالكمية والحالة الموصوفة في السند, عندما يكون في يد الشخص الثالث. مع ذلك فإن هذه القواعد في م/ 5-III تحمي مصلحة الناقل بجعل الشاحن مسؤولاً عن تعويضه كنتيجة للبيانات غير الدقيقة التي يدرجها في سند الشحن.

لذلك يُعد سند الشحن أهم وثيقة لإثبات عقد النقل البحري بوصفه وثيقة تجمع بين اثبات عقد النقل و عملية الشحن معاً. فيلتزم الربان بتسليم البضاعة المشحونة للحامل الشرعي لسند الشحن, بوصفه المشتري أو الدائن المرتهن, وهو الوحيد الذي يكن له الحق في طلب استلامه لها من الناقل. لذلك تكون هناك صلة وثيقة بين حيازة البضاعة وسند الشحن, إذ تنتقل بانتقاله مع عدم ضرورة نقل ملكيتها, فليس من بين وظائف السند أن يكون سند ملكية, لان الأخيرة لا تكتسب الا بالعقد, ويبقى تسليم المبيع أهم آثار عقد البيع.

## المبحث الأول

ماهية التحفظ, شروط اصداره, أهميته

### The Concept of Reservation and Conditions of Its` Issuance & Importance

لأن البيانات التي ترد في سند الشحن تمثل حجة, فإن الناقل البحري عادة ما يدرج فيه شروطاً تتعلق بإمكانية ابعاده عن المسؤولية التي قد تنتج عن حالة البضاعة او كميتها او تغليفها, ويُعد سند الشحن الخالي من أي تحفظ يتعلق بالبضاعة وحالتها, سنداً نظيفاً Clean Bill of Lading<sup>(٣١)</sup> قد تدل حالته على حسن تنفيذ البائع لالتزاماته التي تعهد بها, واعتادت المصارف على قبول سندات الشحن النظيفة, لأنها تعكس الحالة الظاهرية الجيدة للبضاعة عند شحنها, ومن ثم فإن عدم نظافة السند قد تكون دلالة على سوء تنفيذ الالتزامات العقدية. ولأهمية التحفظ الذي يدرجه الناقل في سند الشحن, سنبحث في مفهومه وشروط اصداره وأهميته.

## المطلب الأول

### مفهوم التحفظ

### The Concept of Reservation

ان المستند الذي يمثل البضاعة له وظيفة حيوية هامة من خلال تمثيله للأشياء الثابتة فيه, فتداوله يعني تداول للبضائع التي يمثلها, فحائز هذا السند تكون له حيازة رمزية لها مع أنه لم يحرزها مادياً.<sup>(٣٢)</sup> والبيانات التي تدرج فيه تعمل على تعيين هذه البضاعة وتحديدتها, ومن ثم فهو يمثل أداة من أدوات الائتمان التجاري.<sup>(٣٣)</sup> والناقل او الربان<sup>(٣٤)</sup> يتحقق من صحة هذه البيانات, وعندها

تنهض حجية سند الشحن بما ورد فيه من بيانات مالم يتم اثبات خلافها, فاذا ورد تحفظ ما في السند, فان هذه الحجية يتم اهدارها في الاثبات.<sup>(٣٥)</sup> وتعد لحظة استلام الناقل للبضائع من الشاحن الوقت المناسب للوقوف على حالة البضاعة وحجمها, ومن ثم امكانية وضع تحفظات عنها.

لقد تعرضت اتفاقية الأمم المتحدة بشأن النقل البحري لسنة 1978 والتي تعرف باسم قواعد هامبورغ Hamburg Rules, الى موضوع التحفظات في م/ 16-2 منها, لكنها لم تقدم تعريفاً له, بل أعطت الناقل وسيلة لأدراج بيان في سند الشحن, وهو ما يعرف بالتحفظ reservation الذي يمكن تعريفه بأنه " تدوين الناقل في سند الشحن ما يكشفه عند تحققه من مخالفة البضاعة في مقدارها وحالتها للبيانات المقدمة من الشاحن " <sup>(٣٦)</sup> ولأغراض المقارنة يمكننا الاشارة الى تعريفه الوارد في م/ 1(d)-2 من قانون المعاهدات 1969, التي نصت على أنه " بيان من جانب واحد, مهما كانت عبارته أو أسمه, تضعه دولة, عندما توقع, تصادق, تقبل, تنضم الى معاهدة, مفاده استبعاد أو تعديل الأثر القانوني لنص معين من المعاهدة عند تطبيقها في تلك الدولة."

وعند تحليل النص أعلاه وتطبيقه على وظائف سند الشحن, نجد أنه يتضمن مجموعة عناصر تتمثل في أنه :-

- بيان صادر من جانب واحد. ( الناقل carrier )
- يكتب البيان بعبارة مناسبة.
- يصدر البيان تحت ظروف معينة.
- يترتب عليه استبعاد او تعديل الأثر القانوني لسند الشحن.

### أولاً. بيان صادر من جانب واحد ( الناقل carrier )

الارباح التي تتحقق من خلال الاستثمارات الضخمة للاستغلال البحري تتعاظم مع زيادة الرحلات البحرية التي تقوم بها السفينة واختصار الوقت اللازم لرسوها في الميناء, كما أن الناقل لا يتخلص من تبعه هلاك البضائع أو تلفها الا بتسليمها الى صاحب الحق فيها, لذلك فإن شحنها أحيانا يتم بسرعة لتفادي التأخير الذي قد يسبب خسائر عندما تكون السفينة راسية على رصيف الميناء. وقد يرتاب الناقل من صحة البيانات التي يقدمها الشاحن, ومدى مطابقتها لواقع البضاعة التي سيقوم بنقلها, فيلجأ الى ايراد تحفظ في سند الشحن يبين فيه ان بيانات البضاعة غير مؤكدة ولا يمكنه الاعتماد عليها, أو أنها مجهولة الوزن أو المقدار أو القيمة أو الحالة.<sup>(٣٧)</sup> أو أن هذه البيانات تم تدوينها على مسؤولية الشاحن.<sup>(٣٨)</sup> ولأن التزام الناقل في عقد النقل يكون بتحقيق نتيجة هي سلامة البضائع عند وصولها في الميعاد المتفق عليه, فإنه يرغب في أبداء التحفظات عند تعاقد لالزام الشاحن ببذل العناية اللازمة التي تمكنه من تنفيذ التزاماته على الوجه الذي لا يترتب مسؤوليته, تجنباً للمسؤولية العقدية التي تنشأ عند حدوث هلاك أو تلف في البضاعة.<sup>(٣٩)</sup> أو عندما تكون هذه البضائع معيبة بشكل غير مناسب أو أن حالتها لا تتناسب مع المعايير المقبولة في التعامل التجاري, أو عندما لا تتوافر لديه الوسائل التي يتمكن من خلالها من التحقق من صحة البيانات التي قدمها الشاحن عن البضائع وبما لا يؤثر في تعطيل ابحار السفينة وما يترتب عليه من اضرار.<sup>(٤٠)</sup>

### ثانياً. أن يكتب التحفظ بعبارة مناسبة.

أختلف الفقه والقضاء في مدى تأثير أدراج بعض العبارات في سند الشحن, بعض الفقه يرى؛ أن أدراج عبارات معينة في سند الشحن على النحو الآتي " الوزن, الكمية, النوع, المحتويات, الحالة والقيمة مجهولة " أو تصريح الربان بأنه لم يتمكن من التحقق من صحة البيانات التي ادلى بها

الشاحن, من شأنها ان تشكك في حالة البضاعة وتجعل السند غير نظيف.<sup>(٤١)</sup> أما القضاء, فإنه يقر بإمكانية أدراج شرط الجهل بالوزن او بالكمية في سند الشحن, الا أنه يخلص الى عدم امكانية الناقل من اثبات الأسباب التي أدت الى هذا الشك او عدم امتلاكه لوسائل التحقق ومن ثم تدوينها في سند الشحن, عليه فإن سند الشحن الذي يتضمن شرط الجهل بالوزن او الكمية يبقى سنداً نظيفاً.<sup>(٤٢)</sup>

هذه العبارات تقدم من خلال تحفظ وحيد يضعه الناقل لوجود أسباب جدية للشك بالبيانات التي قدمها الشاحن أو وكيله, لا تلائم حقيقة وضع البضائع المجهزة.<sup>(٤٣)</sup> ويفضل أن تكون الكلمات المستخدمة في العبارة دقيقة, فعبارات مثل "weight, measure, marks, number unknown" لا تفيد البيان بأن البضائع كانت مشحونة بحالة جيدة.

والتحفظ لكي يكون مقبولاً يجب ان لا يكون عاماً, مع ذلك فان عبارات كالتي سبق الاشارة اليها كافية لتبعد الناقل عن المسؤولية, اذا كان قد أظهر عناية معتادة في التحقق من البضائع.<sup>(٤٤)</sup> وتُعد عبارة مثل "البيانات أو الوزن أو الكمية على مسؤولية الشاحن" عبارة عامة غالباً ما تكون عديمة الأثر ولا تفسد السند, لأنها لا تعبر عن سوء تصرف البائع, مالم يشترط الاعتماد خلاف ذلك.<sup>(٤٥)</sup> وسند الشحن يمكن ان يتضمن شروطاً clauses أو ملاحظات notations واحدة أو أكثر, مطبوعة أو مكتوبة من خلال الآلة الطابعة او مختومة, بعضها يوضع في الهامش وبعضها الآخر في السند ذاته, لكنها ليست جميعها بالقوة والأثر نفسه.<sup>(٤٦)</sup>

فلا تُعد تحفظاً العبارة العامة التي تكون بصيغة " بدون مسؤولية عن السيلان او الكسر " لأنها لا تفترض وجود سيلان او كسر عند الشحن, فهي بمثابة شرط للاعفاء من المسؤولية, أما اذا كانت الصيغة بأن " الغلاف غير كاف ولا يتحمل الرحلة أو أنه ممزق " فهذا مما يفسد السند ويوجب رفضه.<sup>(٤٧)</sup> وعندما يتضمن السند بياناً لوصف حالة البضاعة ومظهرها الخارجي, كعبارة " in

"apparent good order & condition" فهذا البيان لا يتم ابطاله باضافة عبارات مثل " contents unknown , condition unknown, quality unknown " <sup>(٤٨)</sup> فهذه العبارات كافية لا عفاء الناقل من المسؤولية بشرط أن يثبت استخدامه للعناية المعتادة في فحص البضائع, والمحاكم تأخذ بالاعتبار الصعوبات التي تؤثر في وسائل الناقل لفحص البضائع. <sup>(٤٩)</sup> كما أن وجود عبارة مثل " مع التحفظ بالنسبة لما يرد في ايصال السفينة " أو " موقع تحت شرط تقديم ايصال نظيف من الربان " هذه العبارات لا تنفي عن السند صفة النظافة, الا أنها تجعل منه سنداً غير مقبول. <sup>(٥٠)</sup> ويذهب البعض الى أن تضمين سند الشحن شرطاً أو عبارة " quantity, weight unknown,....." يهدر قيمته كايصال باستلام الناقل للبضائع. <sup>(٥١)</sup> أما الشرط الذي يشير الى مصير البضاعة وحالتها عند التفريغ, فإنه لا يجعل من سند الشحن سنداً مشروطاً. <sup>(٥٢)</sup> لذلك يمكن القول أن سند الشحن النظيف هو السند الذي لا يحمل بياناً أو تحفظاً يوضح وجود عيب في حالة البضاعة الظاهرية أو طريقة تغليفها. <sup>(٥٣)</sup> ويُعد سند شحن نظيف كل مستند يتضمن العبارات الآتية " laden on board " , " shipped " , " clean on board " , " on board " <sup>(٥٤)</sup>

### ثالثاً. أن يصدر البيان تحت ظروف معينة.

المادة / (3,4)3 من قواعد فيسبي Visby Rules تبين المعلومات التي يجب ان يتضمنها سند الشحن ومسؤوليات الأطراف, وترتب مسؤولية الناقل عن الوصف غير الدقيق او الناقص للبضائع او البيانات الأخرى غير الصحيحة. <sup>(٥٥)</sup> وبالمقابل فإن الناقل له الحق في أبداء التحفظات على البيانات التي يقدمها الشاحن إذا توافرت لديه الأسباب الجدية لعدم الوثوق بصحتها أو لم يكن لديه من الوسائل ما يكفي للتأكد منها. <sup>(٥٦)</sup> لذلك فهو لا يسأل عن الضرر الذي يصيب البضاعة " إذا توافر لديه سبب حمله على الشك بعدم مطابقتها للوزن المصرح به ودون هذا التحفظ في سند

الشحن." (٥٧) ويخضع ادراج هذه التحفظات تبعاً لاختلاف الظروف التي يمكن ان تكون مناسبة لتوفير الحماية له, كلياً او جزئياً فيما يتعلق بحالة البضاعة ومظهرها الخارجي, علاماتها, عددها, كميتها أو وزنها.

والحالات التي سبق ذكرها نصت عليها معاهدة بروكسل Hague Rules 1924 في المادة 3-3 من القسم الثاني و قواعد هامبورغ Hamburg Rules 1978 في المادة 1-16 حيث أجازت للناقل ادراج تحفظ في سند الشحن عند تحققها بحيث يكون التحفظ مطابقاً لهذه لمتطلباتها بطريق أو بآخر. (٥٨) لكن علم الناقل بتطابق كمية البضائع او صفاتها للبيانات المقدمة من الشاحن وأدراجه تحفظاً يتناقض مع هذه الحقيقة, يعني ثبوت سوء نيته للتهرب من المسؤولية. (٥٩) ومن الجدير بالملاحظة أن نشير الى أن ادراج التحفظ في السند ينبغي أن يكون متماشياً مع مبدأ حسن النية السائد في القوانين الوطنية, لتلافي نية الناقل في التهرب من المسؤولية عن الضرر او التلف الذي يصيب البضائع المشحونة.

رابعاً. استبعاد او تعديل الأثر القانوني للبيان الوارد في سند الشحن.

التحفظات عبارة عن ملاحظات clauses or notations يتم ادراجها في سند الشحن من الناقل أو وكيله, مفادها عدم ضمان صحة أو دقة البيانات المتعلقة بعلامات البضاعة أو طبيعتها أو كميتها, أو وجود عيوب يمكن ملاحظتها لحالة البضائع أو تغليفها, ومن ثم لا يسأل عنها الناقل. (٦٠) لكنها توشر حالة غير سليمة للبضائع. (٦١) ويلتزم الشاحن ببذل قصارى جهده لتحديد هذه البيانات, لان مسؤوليته يمكن أن تُثار في حالة تقديمه لمعلومات كاذبة. (٦٢) فاذا كانت مسؤولية الناقل لا تُثار الا عن الحالة الظاهرية للبضائع, فان مركز الشاحن الذي يقدم هذه البيانات أصلاً لا يتمتع بهذه الحماية. (٦٣) لكن قبول الناقل تدوين بيانات البضاعة في سند الشحن على أساس ما قدمه

الشاحن من بيان مكتوب وامضائه عليه بدون اعتراض أو ملاحظة, فذلك يُعد قرينة على أنه تسلم البضائع بحالة مطابقة لهذه البيانات من ناحية كميتها و حالتها الظاهرية.

عملياً؛ الناقل يملك وسيلة لتعديل أو استبعاد الأثر القانوني للبيان الوارد في سند الشحن الى المدى المسموح به قانوناً وبما يعكس الحالة الحقيقية للبضائع التي استلمها من الشاحن, وتتمثل هذه الوسيلة بالتحفظ reservation الذي يدرجه الناقل في سند الشحن, وله أدوار مهمة في هذا المجال.

ولما كان سند الشحن يمثل حجة بما ورد فيه من بيانات, فان التحفظ الذي يرد فيه و يتعلق بأحدها يؤدي الى اهدار حجته في الأثبات ضد الناقل, فاذا تم اكتشاف عيب في البضاعة عند وصولها الى ميناء الوصول, فلا ينهض هذا السند دليلاً بذاته لمصلحة من له الحق في البضاعة المشحونة في مواجهة الناقل, بل لابد من اقامة الدليل على ان الأخير قد تسلم البضاعة بالصفات التي نص عليها سند الشحن, وغالباً ما يكون هذا الأثبات متعذراً, مما يؤدي بالنتيجة الى اعفاء الناقل من المسؤولية عن حالة تلك البضاعة او النقص الذي أصابها.<sup>(٦٤)</sup> أما عدم ذكر بعض البيانات في السند, فانه يؤدي الى التقليل من قيمة هذا السند كدليل في الأثبات, وذلك يقتصر على ما يشتمله السند من بيانات.<sup>(٦٥)</sup>

## المطلب الثاني

### شروط صحة التحفظ

## Conditions of Accuracy of Reservation

سند الشحن يمثل البضاعة المشحونة ويقوم مقامها, وهذا هو الجانب العيني فيه Aspect real <sup>(٦٦)</sup> فيتم اصداره بشكل اعتيادي بعد ان تكون البضائع قد تم تحميلها, وفقاً للشروط التي تضمنها



عقد البيع.<sup>(٦٧)</sup> لذا يحرص الشاحن على يكون هذا السند نظيفاً، أي خال من التحفظات التي قد تخل بوضعه كممثل للبضائع المدونة مواصفاتها فيه، مع ذلك فإن للناقل الحق في ادراج تحفظ على بعض البيانات المدونة فيه<sup>(٦٨)</sup>، ولكي يترتب هذا التحفظ أثره لمصلحة الناقل، لأبد ان يستوفي عدة شروط، نبحث في أهمها على التفصيل الآتي :-

### أولاً. أن يكون السند صحيحاً مستوفياً للبيانات المحددة قانوناً.

في مجال النقل البحري للبضائع، لا يوجد ما يمنع من افراغ العقد في وثيقة خاصة، تسمى سند الشحن Connaissance.<sup>(٦٩)</sup> قد تكون مجرد وثيقة لأثبات عقد النقل أو أنها تتضمن العقد ذاته<sup>(٧٠)</sup> تتضمن بيانات لحقائق معينة تعكس فائدة الأطراف المتعاقدة، خصوصاً البيانات التي تعكس حالة البضاعة ومظهرها الخارجي وصفاتها.<sup>(٧١)</sup>

أما اهمال ذكر بعض البيانات فلا يترتب عليه بطلان سند الشحن، لكنه ينتقص من دوره الطبيعي في عملية الأثبات، الا في حدود البيانات المذكورة فيه، فضلاً عن عدم امكانية قيامه بدوره الاقتصادي كأداة لتمثيل البضاعة أثناء الرحلة البحرية، بدون استكمال هذه البيانات.<sup>(٧٢)</sup> فاذا خلت الوثيقة من بيانات تعيين البضاعة، فلا يمكن اعتبارها سنداً للشحن، حيث لا يمكن اثبات استلام الناقل لها، أما خلوها من أسم الناقل أو الشاحن، فيرتب صعوبة في اثبات ابرام عقد النقل، وخلوها من أسم المرسل اليه صاحب الحق في أستلام البضائع، يؤدي الى عدم التزام الناقل بتسليمها.<sup>(٧٣)</sup> واستيفاء السند للبيانات القانونية يجعل منه سنداً صحيحاً.<sup>(٧٤)</sup> والبعض من هذه البيانات يجب ذكرها في السند، وهناك بيانات اخرى يتم ادراجها باتفاق الطرفين، نظراً للصفة الرضائية لعقد النقل البحري، فضلاً عن عدم وجود أي جزاء يمكن ان يترتب على تخلف بيان من هذه البيانات، وبشكل عام يتضمن السند البيانات الجوهرية للعقد.<sup>(٧٥)</sup> ويحتفظ الناقل بحقه في التحقق من صحة البيانات ومدى مطابقتها للبضائع، لأنه المسؤول في النهاية عن تسليمها كما تم وصفها في

السند.<sup>(٧٦)</sup> لذلك لأبد ان تكون المعلومة المقدمة صحيحة وحقيقية وثابتة لتسمح للبضائع بالمناولة الجيدة لها ومن ثم انتقالها بشكل سليم.<sup>(٧٧)</sup> ويضمن الشاحن صحة المعلومات التي قدمها للناقل على ان يتعاون كلا الطرفين في هذا المجال من أجل تسليم ونقل البضاعة.<sup>(٧٨)</sup>

وكتابة البيانات تكون عادة على وجه السند في فراغات يتم تركها لهذا الغرض, أما النماذج المطبوعة فتتضمن شروطاً تدرج على ظهر السند, تعدّها شركات الملاحة وتحمل شعارها, والسندات تطبع على ورق مساحته A4 حسب توصيات غرفة الملاحة الدولية وتكتب عادة باللغة الانكليزية, بوصفها اللغة السائدة في هذا المجال.<sup>(٧٩)</sup>

**ثانياً. يجب ان يكون التحفظ محددا ومؤرخاً لكي يتم قبوله من ناحية الشكل.**

التحفظات ينبغي أن تكون محددة وخاصة ومتعلقة بالبضائع ذاتها,<sup>(٨٠)</sup> وأن تدون على الأقل في نسخة الشاحن حتى تكون معتبرة.<sup>(٨١)</sup> فأدراج التحفظ في أصل السند بموجب نموذج طباعة قبل تنظيم الرحلة يعني أنه لم يوضع لحالة البضاعة المنقولة, وبذلك لا ينتج آثاره القانونية ويكون معرضاً للطعن فيه قضاءً.<sup>(٨٢)</sup> والتحفظات العامة منها لا تؤثر في حجية سند الشحن.<sup>(٨٣)</sup> وقد رفضها القضاء لكونها غير محددة<sup>(٨٤)</sup> وتفترق الى أسبابها<sup>(٨٥)</sup> أو لعدم وضوح هذه الأسباب.<sup>(٨٦)</sup>

فلا يقع التحفظ الذي يوضع بختم الشركة الناقلة, كما أن الملاحظة العامة غير المدعومة والتي لا تخص ميزة معينة, لا تُعد تحفظاً.<sup>(٨٧)</sup> ومن ثم يجب أن يحدد التحفظ طبيعة التلف أو الهلاك الذي أصاب البضائع وتم تدوينه لأجله.<sup>(٨٨)</sup> ولكي يعطي التحفظ نتائج القانونيّة لأبد أن يكون واضحاً في بيان حالة البضاعة المشحونة. وهناك من ذهب الى ضرورة توافر العلاقة السببية بين التحفظ الذي وضعه الناقل والضرر الذي اصاب البضاعة.<sup>(٨٩)</sup>

### ثالثاً. يجب ان يدون التحفظ في وثيقة الشحن.

الاحتجاج بالتحفظ الذي يضعه الناقل في سند الشحن في مواجهة المرسل اليه, يتطلب أن يكون مدوناً في السند ذاته, أما وضعه في رسالة منفصلة عن السند, فذلك يقلل من امكانية الاحتجاج به في العلاقة بين الناقل والشاحن.<sup>(٩٠)</sup> فالناقل يتعرض لمسائلة المرسل اليه عن عدم مطابقة البضاعة لبيانات وأوصاف سند الشحن طالما أنه لم يدرج التحفظات بشكل صريح في السند ذاته.<sup>(٩١)</sup> وتشتت اتفاقية بروكسل 1924 تدوين البيان في سند الشحن من أجل ان يكون الشاحن على علم بجنس البضاعة وقيمتها, ليتمكن من تهيئة الاجراءات اللازمة للمحافظة عليها.<sup>(٩٢)</sup>

فاذا كان تدوين التحفظات في سند الشحن من شأنه أن يسهل من امكانية تنفيذه على الغير, كحامل السند المستفيد الشرعي منه, والمصرف الذي تقدم اليه المستندات لصرف قيمة خطاب الاعتماد, فضلاً عن المؤمن الذي يحتاجه للوقوف على حقيقة البضائع المذكورة في السند.<sup>(٩٣)</sup> الا أن ذلك يضعف من قيمته بوصفه أداة لتمثيل البضاعة, لأنها تعرقل من تداوله, فوجودها يضعف الثقة في السند ويزيد من صعوبة التعامل فيه.<sup>(٩٤)</sup>

وفي ظل قانون التجارة العراقي الملغي رقم ( 60 ) لسنة 1943 , كانت محاكم البداءة في العراق توجب صدور التحفظ في سند الشحن, لذلك أهملت التحفظات التي وردت في المانيفست او الترانسيت, الا ان محكمة التمييز لم تأخذ بهذا القضاء بعد صدور قانون التجارة العراقي السابق رقم (149) لسنة(1970) معللة ذلك بان نص م/ (322) من القانون القديم يفهم منه امكانية ايراد التحفظات في سند الشحن أو أي سند آخر.<sup>(٩٥)</sup>

وتكتب تحفظات الناقل في حاشية السند وتسمى " الشروط الهامشية marginal clauses " <sup>(٩٦)</sup> لكن الشاحنين في سبيل حصولهم على سند شحن نظيف خال من التحفظات, لجأوا الى افراغها

في ورقة اخرى, تسمى ورقة الضمان letter of indemnity, بدلاً من أدراجها في السند ذاته, يتعهد الشاحن في هذه الورقة بعدم رجوعه على الناقل بسبب تلف او نقص قد يظهر في البضاعة.<sup>(٩٧)</sup> وقد عدّ القضاء التحفظات التي لم تستوف الشروط القانونية, تحفظات غير فعّالة, فلا أثر لتحفظات مثل " عدد من الحزمات انفكت" أو " جميع الأكياس مستعملة." <sup>(٩٨)</sup>

### المطلب الثالث

#### أهمية أدراج التحفظ في سند الشحن

#### Importance of Insertion the Reservation in Bill of Lading

للبيع والمشتري في عقد البيع الدولي للبضائع مصالح متعارضة, الأول يحتاج الى حمايته من سوء تنفيذ المشتري لالتزاماته, والثاني يحتاج الى ضمان أن البائع لا يمكنه قبض ثمن البضائع الا بعد تنفيذ التزامه بشحنها, إذا كان التزام الشحن على عاتقه, هنا يلعب سند الشحن البحري دوراً للتوفيق بين هذه المصالح.<sup>(٩٩)</sup> فضلاً عن دوره المهم في عملية تخصيص البضاعة في التعاملات التجارية البحرية لتمثيله لها, فهو يضم البيانات الكافية للبضاعة من حيث كميتها, نوعها, علاماتها وترقيمها.<sup>(١٠٠)</sup> فالناقل عادة ما يكون شخصاً غير ذي خبرة أو مهارة في مجال المعرفة الدقيقة والنوعية للبضائع.<sup>(١٠١)</sup> لذلك يُعد ضمان سلامة تنفيذ عملية شحن البضائع بحراً من لحظة استلام الناقل لها في ميناء الشحن الى أن ينتهي بتسليمها الى المرسل اليه في ميناء الوصول.<sup>(١٠٢)</sup>

فاذا كانت البضاعة معيبة, فيكون من السهولة على الناقل اثبات عيب البضاعة, إذا أدرج تحفظاً بخصوص حالتها في سند الشحن وبخلافه فإن أثبات العيب يكون صعب في حالة عدم تدوين

التحفظ.<sup>(١٠٣)</sup> فالأخير عبارة عن وجهة نظر الناقل فيما يتعلق بحقيقة رؤيته للبضاعة من خلال وضع التحفظ, عندما لا يلتزم الشاحن بأداء التزاماته العقدية وفقاً لما تم الاتفاق عليه, بهدف دفع المسؤولية عنه وجعلها على عاتق الشاحن.<sup>(١٠٤)</sup> فالتحفظ يقوض حجية هذا السند في أثبات مسؤولية الناقل عن هلاك أو تلف البضائع, وللمرسل إليه ان يقيم الدليل على ان حالة البضاعة وكميتها هو ما تسلمه الناقل فعلاً, وذلك صعب التحقيق من الناحية العملية.<sup>(١٠٥)</sup> فضلاً عن أن وجود التحفظات يصعب من مهمة المرسل إليه أو الشاحن الذي يرغب في بيع البضائع خلال عملية نقلها لوجود سند شحن مشروط Claused B/L.<sup>(١٠٦)</sup>

فالتحفظات تنقص القيمة الائتمانية للسند الى حد كبير,<sup>(١٠٧)</sup> وتعرقل استخدامه كأداة للتداول وتمثيل البضاعة.<sup>(١٠٨)</sup> لأنها تُعد قرينة لصالح الناقل على ان ما لحق البضاعة من تلف أو هلاك كان قبل شحنها, وهذه القرينة تكون بسيطة يمكن للمرسل إليه اثبات عكسها بكافة طرق الأثبات, من خلال أثباته للوزن الحقيقي أو حالة البضائع عند الشحن, وان هذا التلف أو الهلاك قد نشأ عن خطأ الناقل أو أحد تابعيه.<sup>(١٠٩)</sup> ولما كانت هذه التحفظات تهدف بالدرجة الاساس الى اعفاء الناقل من مسؤولية سلامة البضائع المنقولة, لذلك فان القوانين قيدت من حقه في ادراجها في سند الشحن.<sup>(١١٠)</sup>

ويلاحظ أيضاً ان القيمة الاقتصادية لسند الشحن النظيف تكون من خلال تمثيله للبضائع المشحونة بشكل حقيقي صادق, والوضع ليس كذلك عندما يتضمن سند الشحن تحفظاً يتعلق بحالة البضاعة. وكذا الحال بالنسبة الى شركة التأمين فهي تعتمد على بيانات السند عند قبولها التأمين على البضاعة وتحديد قسط التأمين, فيعد السند وسيلة أثبات عند تعرض البضاعة للمخاطر المؤمن ضدها.<sup>(١١١)</sup> لكنه يضعف حقوق المرسل إليه في مواجهة الناقل.<sup>(١١٢)</sup> لذلك تؤثر التحفظات في القيمة التجارية لسند الشحن, فالمرسل إليه يعتمد عليه في تحديد مدى مطابقة البضائع المتفق

عليها في العقد لما تم شحنه, وفي حالة وجود تحفظات, قد يخشى من دفع ثمن البضاعة المشحونة.<sup>(١١٣)</sup>

أما اصدار سند شحن نظيف يبين سلامة البضائع قبل وصولها, فإنه يعزز من ثقة المرسل اليه بالتزام البائع بتنفيذ التزاماته التعاقدية وفقاً للشروط المتفق عليها. ويسهل من مهمة البائع في قبض ثمن البضاعة دون معارضة المصرف, الا أنه قد يضر بمصلحة المشتري والأطراف الأخرى كالمصرف والمشتريين اللاحقين, لان القيمة الاقتصادية للمستندات المقدمة تكون أقل من القيمة المدفوعة للمستندات التي تمثل البضاعة, ومن ثم فان الرجوع بالتعويض يحتمل المشتري الكثير من المتاعب والمصاريف.<sup>(١١٤)</sup> وبالمقابل فان سند الشحن النظيف يوفر الاطمئنان لدى المصرف فاتح الاعتماد المستندي وعميله الأمر بفتحه.<sup>(١١٥)</sup>

مع ذلك, فإن اصدار سند شحن نظيف لا يعني أن البائع قد أوفى بالتزاماته على أكمل وجه وفقاً لعقد البيع المبرم مع المشتري, فالناقل يهدف من وضع التحفظ أولاً حماية مصلحته ودرء المسؤولية عنه, مع ذلك فليس للمشتري ان يرفض قبول السند الذي يتضمن تحفظات. ولا يمنع المشتري من الرجوع على البائع عند اكتشافه عدم مطابقة البضائع لما تم الاتفاق عليه.<sup>(١١٦)</sup> كما ان وجود سند شحن نظيف لا يشكل دليلاً قطعياً على نوعية البضاعة المشحونة وكونها مطابقة للشروط العقدية, لان التحفظ انما يعبر عن الحالة الظاهرية للبضاعة دون بيان جودتها.<sup>(١١٧)</sup> ولخلق نوع من التوازن بين المصالح المتعارضة للناقل والشاحن, نجد ان بعض الاتفاقيات الدولية أوردت نصوصاً تحد من حرية وضع هذه التحفظات.<sup>(١١٨)</sup> فمصلحة الناقل تكمن في أدراج بيانات تعبر عن حقيقة البضاعة المشحونة عندما يظهر له أنها معيبة, بخلاف مصلحة الشاحن التي تتجسد في اصدار سند شحن نظيف.<sup>(١١٩)</sup>

ويمكن القول ان نظافة سند الشحن من عدمها يمكن ان تمثل محلاً لنزاعات قضائية بين أطراف العلاقات العقدية, وقد أعتبر القضاء سندات الشحن التي تتضمن اشارات مفادها التخفيف أو الاعفاء من المسؤولية كالخطأ في تسليم البضائع, سندات غير نظيفة.<sup>(١٢٠)</sup> لذلك فان للبيانات الي يقدمها الشاحن عن البضاعة أهمية كبيرة.<sup>(١٢١)</sup> فالسند النظيف يوفر حماية للغير وسهولة في اجراء التعاملات التجارية على البضاعة المشحونة فضلاً عن أظهر حقيقة العلاقة بين الشاحن والناقل.<sup>(١٢٢)</sup>

ويهدف التحفظ الى حماية الناقل من المسؤولية عن المواصفات الخاطئة أو غير الدقيقة المقدمة من الشاحن, وتبرير ذلك أن الناقل لا يمكن ان يكون في موضع المسائلة عن دقة الصفات, لأنه لا يستطيع فحص البضائع, والضرورة تستوجب حماية حامل السند حسن النية, فهي ترمي الى تخليص الناقل من المسؤولية, من خلال منع افتراض ان البضائع المسلمة الى الناقل هي كما تم وصفها في سند الشحن.<sup>(١٢٣)</sup> لكن لجوء الناقل الى اخفاء طبيعة البضاعة لأجل دفع أجرة نقل أقل, يسبب حرمانه من المطالبة بالتعويض بشكل نهائي عند تعرض البضاعة للهلاك بسبب الحريق, حتى لو لم يكن هذا الاخفاء سبباً في هلاكها.<sup>(١٢٤)</sup>

### المبحث الثاني

#### التحفظات التي ترد على بيانات البضاعة وأثرها في حجية سند الشحن

#### Reservations of Statements of Goods & It`s Effects on the Evidence

#### of the Bill of Lading

الناقل يصدر سند الشحن بعد استلامه للبضائع من الشاحن, لذلك يجب أن يتضمن السند وصفاً للبضاعة المشحونة<sup>(١٢٥)</sup> و كل الاتفاقيات الدولية التي تحكم عقد النقل البحري للبضائع تنص على

حق الناقل في إدراج ملاحظات بخصوص العلامات الرئيسية، الكمية، الطبيعة العامة وحالة البضاعة.<sup>(١٢٦)</sup> والسند الذي لا يتضمن أي ملاحظة تخص حالة البضاعة الظاهرة أو تغليفها يسمى سنداً نظيفاً Clean Bill of Lading ما لم ينص الاعتماد على الشروط أو التأشيرات التي تكون مقبولة<sup>(١٢٧)</sup> ويقرر ان البضاعة قد تم شحنها بحالة ظاهرية جيدة.<sup>(١٢٨)</sup> لذلك فإن من المهم أن نقف على أهم الحالات التي يتم ادراج التحفظات فيها، والأثار التي تترتب على ادراج هذه التحفظات في سند الشحن.

### المطلب الأول

#### الحالات التي يتم ادراج التحفظات فيها

#### Cases of Inserting a Reservations

م/ 3-3 من معاهدة بروكسل لسندات الشحن 1924 نصت على حق الناقل أو الربان أو وكيل الناقل، بعد استلامه للبضائع و بناءً على طلب الشاحن، أن يسلمه سند شحن يتضمن البيانات الآتية، فضلاً عن البيانات المعتادة :-

١. العلامات الرئيسية اللازمة للتحقق من نوع البضاعة وطبقاً لما قدمه الشاحن كتابةً قبل بدء الشحن لهذه البضائع.

٢. عدد الطرود أو القطع أو الكمية أو الوزن حسب الاحوال طبقاً للبيانات التي يقدمها الشاحن كتابةً.

٣. حالة البضائع وشكلها الظاهر.



وقد حرمت المعاهدة ادراج شرط الجهل بحالة البضاعة وشكلها الظاهر<sup>(١٢٩)</sup>, ثم عادت هذه المادة فأعطت الحق للناقل أو الربان أو وكيل الناقل بعدم ابداء أي ملاحظات في سند الشحن, تخص علامات أو كمية أو وزن البضائع, إذا توافر لديه سبب جدي يحمله على الشك في عدم مطابقتها للبضائع المسلمة اليه فعلاً أو عندما لا تتوافر لديه الوسائل الكافية للتحقق من صحتها.<sup>(١٣٠)</sup>

وفي حالة عدم مطابقة بيانات سند الشحن لواقع البضاعة, فإن اتفاقية هامبورغ في م/ 1-16 منها أجازت للناقل وضع تحفظات فيما يتعلق بطبيعة أو علامات البضاعة أو عددها أو وزنها أو كميتها, أما في م/ 2-16 منها والتي نصت على " اذا لم يرق الناقل أو اي شخص آخر يصدر السند نيابة عنه, بأثبات الحالة الظاهرة للبضائع في السند, أعتبر أنه قد أثبت في السند أن البضائع كانت في حالة جيدة ظاهرياً"<sup>(١٣١)</sup> ويفهم منها أن الاتفاقية تفرق بين بيانات السند, حيث تجيز ادراج تحفظ بشأنها, وبين الحالة الظاهرية للبضائع, التي لم تجيز ادراج التحفظ بشأنها.

يتضح مما ورد أعلاه أن اتفاقية بروكسل 1924 أنها أجازت للناقل البحري الامتناع عن ادراج التحفظات الخاصة بالبضائع, الا في حالتين, وبذلك تكون قد قيدت حق الناقل ووضعته أمام أحد خيارين أما رفض السند بكل ما فيه من بيانات أو قبوله اياه بحالته واحتمال تعرضه للمسائلة أمام المرسل اليه بخصوص عدم مطابقة البضائع للمواصفات الواردة في سند الشحن عند التسليم.<sup>(١٣٢)</sup>

اما اجازتها للناقل البحري في ابداء التحفظات فقد ورد في حالتين هما:-

١. إذا توافر لديه سبب جدي للشك في البيانات.

٢. عند عدم توافر الوسائل الكافية للتحقق من صحتها.

وفيما عدا الحالتين أعلاه, فإن التحفظات التي يبديها الناقل, يكون مصيرها البطلان, ولا أثر لها في مسؤوليته تجاه الشاحن.<sup>(١٣٣)</sup> مع ذلك, فإن وجود عجز أو تلف في البضاعة لا يعفي الناقل من

المسئولية حتى عند أدراجه للتحفظات, فالأخيرة تؤدي الى نقل عبء الأدبآت من الناقل الى الشاحن والمرسل اليه, وبما توافر لديهم من طرق للأببآت بما فيها القرائن.<sup>(١٣٤)</sup> وقد اعتبرت اتفاقية بروكسل في م/ 3-5 ان الشاحن يضمن للناقل صحة علامات, عدد, كمية ووزن البضائع تبعاً للبيانات التي قدمها, ويلتزم بتعويض الناقل عن الهلاك أو التلف والمصاريف الناشئة عن عدم صحة هذه البيانات. وسنبحث في الحالتين أعلاه وفقاً للتفصيل الآتي:-

**الحالة الاولى/ توفر أسباب جدية لدى الناقل تثير شكوكه في صحة بيانات البضاعة المقدمة من الشاحن.**

" لا يسأل الناقل اذا توافر لديه سبب حملة على الشك في عدم مطابقة البضاعة للوزن المصرح به من الشاحن, ودون هذا التحفظ في بوليصة الشحن." <sup>(١٣٥)</sup> لكن تتحقق مسؤليته اذا لم يبد أي سبب لتحفظاته الواردة في سند الشحن.<sup>(١٣٦)</sup> فمدى استفادة الناقل من التحفظ الذي أدرجه في سند الشحن, يتطلب ذكر الأسباب الجدية التي جعلته يشك في صحة البيانات التي قدمها الشاحن, فاذا عجز الناقل عن اثباتها, فلا يُعتد بالتحفظ الوارد في السند.<sup>(١٣٧)</sup>

قانوناً وفقهاً وقضائياً, لا يوجد معيار دقيق يمكن القياس عليه للوقوف على جدية الأسباب التي تبرر شك الناقل في البيانات, لكن هناك أمثلة ترد لهذه الأسباب <sup>(١٣٨)</sup>, منها حالة وجود طرد وصفت حالته بالجيدة, لكن هناك صوت زجاج مكسور مع خروج سائل منه يشير الى أن محتوى الغلاف متضرر ومن ثم فإن التحفظ المدون في السند موافق للقانون.<sup>(١٣٩)</sup> فمعيار الأسباب الجدية للشك في صحة هذه البيانات يثير الكثير من المشاكل, من حيث المقصود بها, ومدى جدية أو معقولية هذه الأسباب بالاتفاق بين الناقل والشاحن.<sup>(١٤٠)</sup> وعند الاتفاق تكون مسؤولية النقص أو التغيير على عاتق المرسل أو المستلم.<sup>(١٤١)</sup> ويذهب البعض الى مجرد الاشارة الى الشك في صحة البيانات, أو أسباب عدم توافر الوسائل الكافية للتحقق منها.<sup>(١٤٢)</sup>

ويتحمل الناقل عبء اثبات جدية الأسباب التي تثير شكوكه في صحة بيانات البضاعة, ويكون ما يدونه خاضعاً للسلطة التقديرية للقاضي.<sup>(١٤٣)</sup> وتلعب الاستحالة المادية وقلة الخبرة التجارية للناقل دوراً في عدم اجراء عملية الفحص بشكل دقيق.

وقد اعترفت محكمة النقض المصرية بالقيمة القانونية لتحفظ said to contain إذا أثبت الناقل الأسباب التي أدت للشك في بيانات البضاعة أو الأسباب المانعة من معاينتها.<sup>(١٤٤)</sup>

**الحالة الثانية/ اذا لم تتوافر لدى الناقل الوسائل الكافية للتأكد من صحة البيانات المتعلقة بالبضاعة.**

نظراً للتسهيلات المقدمة في مجال النقل البحري في الوقت الحاضر, فإن الناقل يملك بشكل اعتيادي فرصة للتحقق من اجمالي وزن البضائع المنقولة, حتى لو قام الشاحن بوضعها في حاويات, لكن عندما تقل امكانية الناقل في اثبات عدم امتلاكه للوسائل الممكنة للتحقق من وزنها, فإنه يلجأ الى حماية نفسه من خلال وضع شرط مجهولية الوزن weight unknown clause بتدوينه لاجمالي وزن البضائع في وثائق النقل.<sup>(١٤٥)</sup>

وسند الشحن الذي يتضمن ملاحظات تشير الى عيوب في البضاعة أو تغليفها أو يشير الى وزن أو عدد أو كمية أقل مما متفق عليه, يُعد سنداً غير نظيف Unclean Bill of Lading, لذلك فإن الشاحن تجنباً لرفض هذا السند, قد يطلب من الناقل عدم ذكر أي تحفظ فيه, مقابل تعهده من خلال ورقة ضمان, بتعويضه عما يظهر في البضاعة من تلف أو نقص, قد يرجع به الغير عليه.<sup>(١٤٦)</sup> بحيث تتضمن كافة التحفظات التي كان الناقل يرغب في أدراجها في سند الشحن, فيقتصر أثر هذه الورقة على ايقاف فعالية السند النظيف في علاقة الشاحن بالناقل.<sup>(١٤٧)</sup> ولصحتها يجب ألا تحتوي البضائع على عيب ظاهر, فضلاً عن إخطار حامل سند الشحن بوجودها.<sup>(١٤٨)</sup>

و أحياناً يقبل الناقل مثل هذا الاتفاق مع الشاحن مجاملة له بوصفه أحد عملائه الدائمين, أو تواطؤاً معه. وقد عدت اتفاقية هامبورغ هذا الورقة باطلة ولا أثر لها بالنسبة للغير, بما فيهم المرسل اليه حامل السند الشرعي.<sup>(١٤٩)</sup> ولا أثر لها بالنسبة لمسئولية الناقل في مواجهة المرسل اليه, بل أن الأخير يتمسك بما ورد في السند من ملاحظات عن حالة البضاعة.<sup>(١٥٠)</sup> ونظراً لما قد تحمله هذه الورقة من غش أو ما تلحقه من ضرر قد ينصرف أثره الى الغير, لذا فهي لا ترتب أثراً تجاه هذا الغير.<sup>(١٥١)</sup>

## المطلب الثاني

### التحفظات الخاصة بحالة البضاعة ومظهرها الخارجي

## Consequences of Reservations referring to the condition & order of Goods.

سند الشحن النظيف, من وجهة نظر المصرف, يُعد أهم وثيقة تستخدم في تمويل حركة التجارة الدولية, فهو يتضمن بياناً بتحميل البضائع على ظهر السفينة بحالة ظاهرية جيدة, فيتأكد دفع مصرف المشتري لثمن البضاعة, إذا كانت الوثيقة تطابق شروط خطاب الاعتماد.<sup>(١٥٢)</sup> ورغم الاتجاه الغالب للفقهاء والقضاء في اعتبار سند الشحن الخالي من أي تحفظ يتعلق بمظهر البضاعة الخارجي سنداً نظيفاً, إلا أن هذا السند لا يزال محل خلاف في نظر الأطراف المعنية.<sup>(١٥٣)</sup>

والبائع يلتزم بأن يجهز بضاعة وفقاً لما تم الاتفاق عليه في العقد من ناحية النوع والصفة<sup>(١٥٤)</sup>, بحيث يتضمن سند الشحن وصفاً كافياً لها وفقاً لشروط العقد, وما يتفق مع م/ 3 من اتفاقية سندات الشحن بروكسل 1924.<sup>(١٥٥)</sup> مع ذلك, فإن اصدار الناقل لسند الشحن لا يشير بالضرورة الى أن البائع قد سلم بضائع طبقاً لما تم الاتفاق عليه في عقد البيع, لكنه اعتراف بمطابقتها للوصف

الوارد فيه, فيما يتعلق بحالتها ومظهرها الخارجي, فالبايع قد يسلم بضائع لغرض نقلها بنوعية لا تطابق ما متفق عليه في عقد البيع, والناقل بدوره لا يستطيع أن يتوقع وجود تباين في جودتها, لأنه ليس بذي خبرة فيها, فضلاً عن أنه غير مسئول عن نوعيتها.<sup>(١٥٦)</sup> فسند الشحن لا يمثل دليلاً قاطعاً على حالة البضاعة الداخلية من حيث مدى مطابقة النوع والجودة لشروط عقد البيع, لأنه يعبر عن حالتها الظاهرية فقط.<sup>(١٥٧)</sup>

ويقصد ب"حالة البضاعة" المظهر الخارجي لها "the external & apparent condition" دون حالتها الداخلية المتعلقة بالنوع أو الجودة, والتي لا يمكن للربان ان يدوين ملاحظات عنها.<sup>(١٥٨)</sup> فكلمة "quality" تشير الى الصفة الداخلية للشحنة, في حين تشير كلمة "Condition" للمظاهر الخارجية لها.<sup>(١٥٩)</sup>

فاذا اشار البيان الى حالة البضاعة الخارجية apparent condition فإن الناقل أو وكيله يكون قادراً على تحديدها من خلال الفحص الخارجي المعقول,<sup>(١٦٠)</sup> لعدم امتلاكه للوسائل الكافية للبت في حالتها الداخلية.<sup>(١٦١)</sup>

وعندما يتم تحديد حالة البضائع المشحونة بعبارة "In Good Order & Condition" فإن كلمة "Order" تعني السمة العامة للشحنة, وكلمة "condition" تصف كفاية التغليف للنقل المقصود والمظهر الخارجي للشحنة.<sup>(١٦٢)</sup> وهي لا تشكل دليلاً حاسماً conclusive evidence بخصوص حالة هذه البضائع, طالما أن الضرر لم يكن مرئياً من خلال المظهر الخارجي لها.<sup>(١٦٣)</sup> لأن هذه العبارة تبين حالة البضائع الخارجية كما تراها العيون, فاذا خلا سند الشحن من هذه العبارة, فالبضائع ستكون بحالتها كما هي عند استلامها لغرض نقلها في حالة ظاهرية جيدة, مالم يدرج الربان ملاحظات فيه تحدد عيوب هذه البضائع.<sup>(١٦٤)</sup>

أن أخلال الناقل بواجبه في تحديد حالة البضاعة ومظهرها الخارجي, يعطي للشاحن الحق في المطالبة بالتعويض, استناداً الى حقيقة أن هناك صعوبة في التصرف بسند الشحن. كما أن عدم تحديد الحالة طبقاً لحقيقتها, يخول الشاحن طلب اصدار سند شحن ثاني أو المطالبة بالتعويض وفقاً للقانون الوطني.<sup>(١٦٥)</sup>

In apparent good order & condition فإذا كان شحن البضائع على ظهر السفينة بحالة ظاهرة جيدة وكان سند الشحن يحمل شروطاً تتضمن شكوكاً حول حالتها هذه عند تحميلها, فإنه يُعد سنداً مقبولاً, حتى لو تعرضت البضاعة للضرر أو التلف بعد الشحن, وتم تدوين ذلك في السند.<sup>(١٦٦)</sup>

فإذ كانت الشحنة عبارة عن مائتي طن من السكر, تضررت نتيجة استعمال المياه في اطفاء حريق حدث بعد الشحن وتم اعادة تفرغ الحمولة, فقد قضت محكمة الاستئناف بأن سند الشحن غير نظيف, لأن تعرض البضائع للتلف بعد شحنها لا يخول المشتري C.I.F. عدم استلام المستندات, فيكون حق المشتري ضد الناقل أو شركة التأمين, ومن ثم فإن السند النظيف هو ذلك السند الذي لا يتحفظ فيه الناقل بالنسبة للحالة الظاهرية الجيدة للبضائع وقت شحنها.<sup>(١٦٧)</sup>

ولحالة البضاعة أو شكلها الظاهر معناً واحداً يذصرف الى مظهر البضاعة الخارجي دون النظر الى حالتها الداخلية التي تخص النوع أو الجودة, ويلتزم الناقل بالتحري عن صحة ما قدمه الشاحن من بيانات من خلال فحص خارجي للبضاعة المشحونة, فإذا لاحظ عيباً فيها عليه أن يثبت ذلك في السند, فإذا لجأ الناقل الى اصدار سند شحن دون ادراج أي تحفظ عن حالة البضاعة الظاهرية, فإنه يكون قد أصدر سنداً نظيفاً, يرتب أثراً في أنه تسلم البضاعة بالحالة الموصوفة فيه.<sup>(١٦٨)</sup> والحالة الظاهرية يحددها الناقل بعد فحص معقول للبضائع reasonable examination ويشير الى أي ضرر يلاحظه خلال عملية الفحص, ولا يتوقع أن يقوم بفتح الطرد وفحص حالته

الداخلية.<sup>(١٦٩)</sup> لان ذلك يتعارض مع طبيعة مهنته , فضلاً عن أنه قد يسبب ضرراً للبضاعة المشحونة.<sup>(١٧٠)</sup>

وفي حال كانت الشحنة عبارة عن حاويات containers , فان بيانات حالة البضائع تكون ظاهرية, فالمعاينة تكون بحدود المظهر الخارجي للحاوية, والأمثلة التي تتكرر في المنازعات القضائية هي حالات وجود تسريب في الطرد من خلال الثقوب والحديد المتصدأ والثمار المتعفنة.<sup>(١٧١)</sup>

وجدير بالملاحظة أن معاهدة بروكسل لسندات الشحن 1924 لا تسمح للناقل ان يدرج شرط الجهل بحالة البضاعة وشكلها الظاهر في سند الشحن, وتلزمه دائماً بالتحقق منها.<sup>(١٧٢)</sup> وفي م/7 منها تسمح بشكل عام بأدراج تحفظ في سند الشحن لحالة ومظهر البضاعة الخارجي وصفاتها.

أما طبقاً لمعاهدة هامبورغ في م/ 3-3 فإن الناقل أو الربان لا يلتزم ببيان المظهر الخارجي للبضائع في السند, ولا شأن له بحالتها الداخلية وما يتعلق بنوعها.<sup>(١٧٣)</sup> , بينما في م/3-16 منها يبدو أنها لا تسمح بأدراج تحفظ يتعلق بحالة ومظهر البضاعة الخارجي.<sup>(١٧٤)</sup> وهذا التحديد يتم بعد فحص البضاعة بشكل جدي والاشارة الى الضرر الذي يمكن ملاحظته خلال العملية وتدوينه في سند الشحن, ويسلم البضائع في ميناء الوصول كما هي موصوفة في الوثيقة, وبخلافه يتحمل المسؤولية عن فقدان هذا الوصف<sup>(١٧٥)</sup> والتحفظات التي تشير الى حالة البضائع تكون بالاعتماد على ملاحظات الناقل وتمثل بياناته لأي عيوب يتم ملاحظتها في البضائع خلال عملية الفحص عند ميناء التحميل. وطبقاً للمادة /2-16 منها فعلى الناقل في الأقل أن يحدد شيئاً ما يتعلق بحالة البضاعة ومظهرها, فأما أن تكون جيدة أو رديئة أو أنه لا يملك الوسائل الممكنة للتحقق منها, لأنها معبأة في حاويات. وذلك يعكس حالتين, الأولى؛ أن الناقل يستطيع التهرب من القرينة القاطعة من خلال هذه الحقائق, والثانية؛ تعكس الحالة الحقيقية للبضائع.<sup>(١٧٦)</sup>

أما التحفظات الخاصة بتغليف البضاعة فقد تكون محددة, فتجعل من سند الشحن غير نظيف, كالأشارة الى وجود سيلان في البراميل التي وضعت فيها البضاعة, وقد تكون عامة, فتبقي السند نظيفاً, عندما تشير الى عيب ظاهري في حالة البضاعة أو في طريقة تغليفها, كعبارة " بدون مسؤولية عن السيلان أو الكسر " (١٧٧) ويُعد في حكم السند غير النظيف أدرج تحفظات بخصوص ضعف حالة الصناديق أو كونها غير محكمة الأغلاق(١٧٨), أو أن الأغلفة مبللة ويبدو عليها آثار دماء اللحوم, أو أن البضائع ملوثة, أو رديئة الحزم.(١٧٩)

المبدأ الأساس هو أنه إذا كان ضرر الشحنة ظاهراً بالفحص الخارجي, ومن ثم تم اصدار سند شحن نظيف, كان قد أنتقل الى شخص ثالث وأُعتد على بياناته, فإن الناقل لا يمكنه انكار حالة البضائع عند شحنها, ويكون مسؤولاً عن الضرر مالم يستطيع أن يثبت أنه حصل من خلال خطر متوقع.(١٨٠)

### المطلب الثالث

التحفظات الخاصة بطبيعة البضاعة, علاماتها الرئيسية, عددها, وزنها أو كميتها.

### Reservations Referring to the Nature, Leading Marks, Number, and Weight or Quantity of Goods.

سند الشحن يمثل البضاعة, فهو يؤدي دوراً مهماً في عملية تخصيصها ضمن عقود البيوع البحرية, نظراً للبيانات التي يتضمنها من حيث نوع البضاعة, كميتها, علاماتها و عددها, بما يكفي لتحديد ذاتيتها تمييزاً لها عن البضائع المشابهة لها.(١٨١) الناقل وفقاً لمعاهدة بروكسل 1924 في م/ 3-3 منها له الحق في عدم تحديد أو اظهار علامات أو عدد أو كمية أو وزن البضائع, أما



قواعد هامبورغ فهي تعطي قرينة قاطعة لحالة ومظهر البضاعة، إذا لم يدون الناقل تحفظاً بشأنها.<sup>(١٨٢)</sup>

وتشكل طبيعة البضاعة Nature of Goods العنصر الأكثر تعرضاً لامكانية تقديم بيانات غير صحيحة عنه، فلا التزام على الشاحن يستوجب تصريحه بخصوص طبيعة البضاعة المشحونة.<sup>(١٨٣)</sup> ولا تنهض مسئولية الناقل، إذا كان الهلاك أو التلف راجعاً لعيب في طبيعة البضاعة أدى الى تفاعل بعض مكوناتها في درجات حرارة عالية.<sup>(١٨٤)</sup> ولطبيعة البضاعة قد يعود فقدان جزء من وزنها ونقص حجم البعض الآخر، فضلاً عن مخاطر الرحلة البحرية، مما يشكل عيباً خاصاً لا يمكن للناقل تفاديه.<sup>(١٨٥)</sup> قواعد هامبورغ في م/1(a)-15 تتطلب أن يتضمن سند الشحن الطبيعة العامة للبضائع General Nature الضرورية لتحديدتها.<sup>(١٨٦)</sup>

البيانات الخاصة بالعلامات الرئيسية Leading Marks توضع للتحقق من نوع البضاعة المشحونة المقدمة من الشاحن كتابة قبل بدء عملية الشحن، الأمر الذي يتطلب وضعها بشكل ظاهر على البضائع غير المغلفة أو على الصناديق أو الأغلفة المعبأة ليتسنى سهولة قرأتها حتى نهاية الرحلة البحرية.<sup>(١٨٧)</sup> ويتجسد واجب الناقل في تحديد العلامات التي زوده بها الشاحن فقط، بحيث تبقى واضحة الى نهاية الرحلة البحرية.<sup>(١٨٨)</sup> وهذه العلامات لا تجعل من سند الشحن غير نظيف، لكنها تجعله غير مقبول.<sup>(١٨٩)</sup> فالشحنة التي لا تحمل علامات، أو انها تحمل علامات مختلفة عن تلك التي تم تحديدها في سند الشحن، تتسبب في قيام مسئولية الناقل.<sup>(١٩٠)</sup> لكن أدراجه للتحفظ في السند فيما يتعلق بعدم كفاية علامات البضاعة المشحونة أو عدم مطابقتها للبضائع، يؤدي الى انتفاء مسئوليته عن الضرر الذي قد يلحق بالبضاعة بسبب هذه العلامات.<sup>(١٩١)</sup>

وتتمثل الأهمية في ضرورة كفاية العلامة انها تمكن الناقل من التعرف الدقيق على نوعية البضائع المشحونة ليسهل اتخاذه الاجراءات اللازمة للعناية بها.<sup>(١٩٢)</sup> ويقع على الناقل البحري عبء

أثبتت عدم كفاية العلامات على البضائع بسبب خطأ الشاحن.<sup>(١٩٣)</sup> قواعد هامبورغ تعتبر البيان المتعلق بالعلامات الرئيسية واجب على الناقل, الذي يلتزم بالوفاء به بدون طلب من الشاحن, فالأخير يجهز الناقل بالصفات الضرورية لتعيين البضائع المشحونة فحسب.<sup>(١٩٤)</sup> عملياً الشركات تطلب بشكل عام من الناقلين أن تكون أثنين أو ثلاثة من أوجه الطرد حاملة للمعلومات التي تخص بيان ميناء الشحن, الوصول, أو العبور, وبلون قاتم وعلامة تدل على المرسل أو المرسل اليه, فضلاً عن رقم تسلسل الطرد.<sup>(١٩٥)</sup> ويجب أن تكون العلامة بالحبر الدهني أو الطلاء, بحيث يسهل قرأتها وبحروف صغيرة خارج الاطار, وأن تظهر عبارة " أعلى" و " أسفل " بشكل واضح للعيان.<sup>(١٩٦)</sup>

سند الشحن الذي يشير الى كمية البضائع ( وزنها أو عدد الطرود) يعطي دليلاً بسيطاً لمصلحة الشاحن بأن العدد المحدد للبضائع هو ما تم شحنه بالفعل, بالحالة الموصوفة في السند<sup>(١٩٧)</sup> دون زيادة أو نقصان<sup>(١٩٨)</sup> فلا يقبل السند الذي ينص على كمية غير معروفة للبضائع<sup>(١٩٩)</sup> والناقل لا يمكنه إثبات خلاف الكمية المحددة فيه.<sup>(٢٠٠)</sup> وطبقاً للمادة/ 3-3 من معاهدة هامبورغ فان الناقل يلتزم بذكر أما عدد الطرود أو الكمية أو الوزن.<sup>(٢٠١)</sup> إذا تم تحديد عدد الطرود, فان عبارة "weight unknown" التي يتم ادراجها في السند يكون لها كامل الأثر, لكن احتواء السند على عبارة "weight, quantity ... unknown" يقوض قيمته كايصال باستلام البضائع.<sup>(٢٠٢)</sup> ويبقى سند الشحن الذي يتضمن ملاحظة تحدد نقص في كمية البضائع, سندا غير نظيف من وجهة نظر المصرف الذي يدفع قيمة خطاب الاعتماد.<sup>(٢٠٣)</sup>

## المطلب الرابع

### آثار التحفظات في حجية سند الشحن

#### Effects of Reservations on Evidentiary Value of Bill of Lading

ولأن سند الشحن يمثل أداة مهمة في التعاملات التجارية الدولية، فإن للبيانات الواردة فيه قوة في الأثبات، يعتمد عليها المرسل إليه، لأنه لم يشترك في إبرام العقد ولم يحضر عملية شحن البضائع، فيصب ثقته بأكملها بما ورد في السند من بيانات، لذلك ينبغي أن يكون جديراً بالحماية. وفي الوقت الذي يتولى فيه الناقل تحرير سند الشحن البحري، فإن الشاحن يساهم ببعض البيانات المدونة فيه، فإذا كان السند دليلاً على استلام الناقل للبضائع، فيثور التساؤل عن امكانية الاحتجاج ببيانات هذا السند في علاقته بالشاحن، وما تأثير تدخل الشخص الثالث "المرسل إليه" في تنفيذ العقد<sup>(٢٠٤)</sup> ودور الغير "كشركة الضمان" التي تحل محل المضرور في الرجوع على الناقل.

سبق لنا أن بينا أن التحفظ يتطلب جملة شروط، متى استوفاهما ترتبت آثاره القانونية، فهو وسيلة لقلب عبء الأثبات من الناقل الى الشاحن أو المرسل إليه. فإذا كانت أوصاف البضاعة وبياناتها المدرجة في سند الشحن تخالف حالتها الحقيقية عند استلامها من المرسل إليه، فلا يمكن للأخير الاعتماد على هذا السند لأثبات تسلمه للبضائع بحالتها الموصوفة في السند.<sup>(٢٠٥)</sup>

#### 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 للناقل أن يدافع عن نفسه تجنباً للمسئولية، في هذه الحالة لا يستطيع المرسل إليه الاعتماد على السند كدليل، بل عليه أن يقدم دليلاً آخر على مسئولية الناقل عن الضرر.<sup>(٢٠٦)</sup> لذلك فالتحفظ يلعب دوراً مهماً في قلب عبء الأثبات من الناقل الى

الشاحن أو المرسل اليه, لكنه لا يُعَدُّ القوة الثبوتية للسند.<sup>(٢٠٧)</sup> وللناقل أن يدفع باتجاه أثبات أن الضرر الذي اصاب البضائع كان قبل استلامها من الشاحن في ميناء التحميل, من أجل ذلك يفترض تقديمه لدليل آخر, أما من خلال الوثائق أو الشهود لدعم موقفه.<sup>(٢٠٨)</sup> وان يثبت أن البضائع قد تضررت بدون اهماله.

فعدم أدراج التحفظات او أدراجها بشكل مخالف لشروط صحتها, ينشأ قرينة قاطعة في مواجهة المرسل اليه او حامل السند حسن النية تنبأ عن صحة البيانات الواردة فيه, وتبقى قرينة العلاقة بين الشاحن والناقل بسيطة, يمكن اثبات عكسها في مواجهة الشاحن.<sup>(٢٠٩)</sup> في هذه الحالة فإن المرسل اليه يملك فقط أثبات أن البضائع التي استلمها من الناقل لا تطابق الوصف الموجود في سند الشحن.

فاذا ثبت للمرسل اليه أن البضائع التي استلمها من الناقل معيبة, ولم يشر سند الشحن الى أي تحفظ يتعلق بحالة البضاعة, ترتبت مسؤولية الناقل عن هذا الضرر, مالم يثبت أن حدوثه كان بسبب ظروف لا يد له فيها. فاذا أثبت المرسل اليه علم الناقل أو وجوب علمه, بأن البضائع متضررة عندما استلمها للنقل, فتنهض مسؤوليته إذا فشل في وضع تحفظ في السند يحدد فيه الضرر.<sup>(٢١٠)</sup> وللناقل أن يتمسك بالاعفاء من المسؤولية أمام الشاحن فقط, لأنه لا يستطيع أن يثبت خلاف ما جاء في سند الشحن بخصوص العلاقة بينهما.<sup>(٢١١)</sup> 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, إذا كانت هذه الصفات غير دقيقة. لذا يجب أن يكون شديد الحرص عندما يتسلم البضائع من الشاحن وأن يدقق في صحة الصفات الخاصة بالبضائع كما قدمها الشاحن, فضلاً عن الحالة الخارجية لها.<sup>(٢١٢)</sup> ويتعرض الناقل الى مسائلة المرسل اليه عن عدم مطابقة البضاعة لبيانات وأوصاف سند الشحن, طالما أنه لم يدرج التحفظ بشكل صريح

في السند ذاته.<sup>(٢١٣)</sup> فاذا كان سند الشحن نظيف, وحدد أن البضائع كانت مشحونة بحالة ومظهر خارجي جيد, فان الناقل يضمن صحة البيانات لحامل السند حسن النية.<sup>(٢١٤)</sup>

### حالة أدراج التحفظ في سند الشحن

جرت العادة ان يقوم الناقل بأدراج ما يشاء من تحفظات في سند الشحن لأبعاد مسئوليته التي يمكن أن تنشأ عن الأخطار التي ترافق عملية نقل البضاعة او تعبئتها, ولا يسري أثر التحفظ إلا بالنسبة للبيان المتحفظ عليه.<sup>(٢١٥)</sup> فاذا ورد في سند الشحن بيان يتعلق بوزن البضاعة وآخر بعدها وأشار بيان الوزن الى المجهولية, فان أثر التحفظ يسري بالنسبة للوزن فقط دون العدد.<sup>(٢١٦)</sup>

في علاقة الناقل بالشاحن, يجوز للأول أن يثبت خلاف ما ورد في سند الشحن من بيانات حتى لو كان السند خالياً من التحفظ, وهذا الأثبات مسموح به إذا كان السند مرفقاً بخطاب ضمان, ولا يلحق ضرراً بالغير الذي لم يكن طرفاً فيه.<sup>(٢١٧)</sup> وعندما لا تطابق بيانات سند الشحن حقيقة وضع البضائع, فإن مسؤولية الشاحن تُثار عن عدم صحة هذه البيانات, فتكون صعوبة في تقرير حجية مطلقة لها.<sup>(٢١٨)</sup> ومن وجهة نظر الناقل, فإن ادراج تحفظ في سند الشحن, يرتب آثاراً مهمة في علاقته بحامل هذا السند, وتبقى أهمية لعلاقاته مع الأطراف الاخرى في عقد البيع وخطاب الاعتماد المستندي.<sup>(٢١٩)</sup>

في العلاقة بين المرسل والناقل, فان وصف البضائع في سند الشحن بعبارة " shipped in good order & condition " لا يصلح أن يكون قرينة قاطعة ضد الناقل لحالة البضاعة. فالمرسل لا يملك أثبات أن البضائع لم تكن بحالة متضررة عند شحنها, لكن يجب أن يثبت أن الضرر أصابها بسبب يعود للناقل وهو مسئولاً عنه.<sup>(٢٢٠)</sup> فسند الشحن يمثل دليلاً بسيطاً

evidence mere في هذه العلاقة, لأن العقود الملزمة للجانبين تتعقد على التعهدات المتبادلة, وهي بشكل عام لا تحتاج للتسجيل لأضفاء الشرعية عليها.<sup>(٢٢١)</sup> ويُعد قرينة بسيطة يمكن إثبات عكسها ولكل منهما أن يواجه الآخر بعدم صحة البيانات الواردة في هذا السند, وله الاستعانة بكافة طرق الأثبات بما فيها القرائن.<sup>(٢٢٢)</sup> أي أن لبيانات السند حجية نسبية بين طرفيه.<sup>(٢٢٣)</sup> 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 الأثبات.<sup>(٢٢٤)</sup> لكن يتعذر ذلك الأثبات بالقرائن أو باليمين الا في حالة وجود غش, ويحتفظ الغير بالأثبات بكافة الطرق.<sup>(٢٢٥)</sup> وتكون لبيانات سند الشحن حجية قاطعة في الأثبات لمصلحة هذا الغير.<sup>(٢٢٦)</sup> فالحامل الشرعي لسند الشحن يحتاج ان يكون محمياً بدفوع قانونية من الناقل, لأنه لا يُعد طرفاً في عقد النقل البحري.<sup>(٢٢٧)</sup> وبسبب قابلية السند للتداول, فإنه يُعد دليلاً حاسماً للطرف الثالث يعتمد عليه, أما الناقل فلا يمكنه استخدام هذا الدليل لأكثر مما مدون فيه.<sup>(٢٢٨)</sup>

وقواعد Hague-visby تحمي الشخص الثالث الذي يحصل على السند بحسن نية, لأنه ليس طرف في عقد النقل الأصلي وهو لا يستطيع بأي طريقة ضبط بيانات سند الشحن.<sup>(٢٢٩)</sup>

البيانات التي تم التحفظ بشأنها تفقد قوتها في الأثبات, لأن التحفظ يحدد, ولا يزيل الأثر الثبوتي لسند الشحن, وتبقى البيانات الاخرى محتفظة بقوتها.<sup>(٢٣٠)</sup> مع فإنه يجعل الأثبات أكثر صعوبة,<sup>(٢٣١)</sup> وتزداد هذه الصعوبة عندما يكون المدعي هو المرسل إليه أو الشخص الثالث الذي يعيش في دولة اخرى غير الدولة التي تم شحن البضائع فيها.

أما البيانات المتعلقة بكمية البضاعة تُعد حجة قاطعة بالنسبة لحامل سند الشحن, عليه يلتزم الناقل بتسليمه الكمية الواردة في السند, لأنه بتوقيعه عليها بدون تحفظ, أصبح ضامناً لصحة ما ورد فيها.<sup>(٢٣٢)</sup> ويلتزم الناقل في كل الأحوال بتعويض الطرف الثالث, حامل السند بشكل كامل, ويبقى

له حق الرجوع على الشاحن لتغطية هذه الأضرار.<sup>(٢٣٣)</sup> والتحفظات التي تتعلق بكمية البضائع, تجرد بياناتها من أثرها في الأثبات, في حين أن تلك التي تتعلق بحالة البضاعة تنشأ قرينة لمصلحة الناقل على أن البضائع تم شحنها وهي معيبة كما دل عليه التحفظ.<sup>(٢٣٤)</sup> فالأخير يُعد دليل بسيط *prima facie evidence* على أن البضائع المشحونة كانت بالحالة التي أشار إليها التحفظ. لذلك فإن عبء الأثبات *burden of proof* يقع على عاتق المرسل إليه, الذي يجب أن يثبت أن البضائع مشحونة بحالة جيدة, وان الضرر حصل أثناء الرحلة.<sup>(٢٣٥)</sup>

ويبقى أن نشير الى أن معاهدة بروكسل<sup>(٢٣٦)</sup> نصت على أثر واسع للتحفظات, لكنها تُعد التحفظ باطلاً أو لاغياً, إذا كان أثره يكون سبباً لاعفاء الناقل من مسئوليته الثابتة في القوانين. الا انها التزمت الصمت تجاه موضوع عبء الأثبات.<sup>(٢٣٧)</sup>

لذلك يمكن اعتبار التحفظ كإطار بحقيقة صفات البضائع عند استلامها من الشاحن. فاذا كان السند في يد المرسل إليه أو الشخص الثالث الذي تصرف بحسن نية, فيمكن أن يفسر بأن المعلومات الواردة فيه بخصوص البضائع تبقى بدون تغيير حتى عندما يتم ادراج تحفظ. أما في حالة ادراج تحفظ في السند, فان المرسل إليه لا يمكنه الاعتماد عليه كدليل, بل لأبد أن يقدم دليلاً آخر على أن الناقل يتحمل مسؤولية الضرر.

بالرغم من أن التحفظات المدرجة في سند الشحن تقوض بياناته المتعلقة بكمية البضاعة, الا أنها لا تؤثر في قوة السند كإيصال باستلام البضائع التي تم شحنها, لذلك تكون هذه التحفظات دليل قاطع في هذا المجال وان الناقل لن يكون بمقدوره أن يقدم دليل لأثبات خلافها.

## الخاتمة

سند الشحن واحدة من اهم الوثائق في عقود النقل البحري للبضائع, والتحفظات التي تدرج فيه تمثل مشكلة رئيسية تواجه هذه الوثيقة. اهميتها تتجاوز مجال القانون البحري كوثيقة مركزية في التجارة الدولية, الى التأثير في مصالح المصدرين, البنوك, الموردين وشركات التامين. ومن خلال بحثنا المتقدم في موضوع نتائج ادراج هذه التحفظات في سند الشحن يمكننا ان نتوصل الى الاستنتاجات الآتية:-

١. وظيفة سند الشحن, كايصال باستلام البضائع, تتأثر بالشروط المدرجة فيه, خاصة البيانات التي تتعلق بكميات البضائع المشحونة, هذه الشروط تمثل حماية للناقل من المسؤولية, لكن تبقى الخطورة في قبول المرسل اليه أو المظهر اليه للسند المشروط.
٢. بيانات البضاعة المتعلقة بحالتها الداخلية, والتي لا يستطيع الناقل أن يتحقق من صحتها, لا تكون معتبرة كوصف لهذه الحالة, لذلك لا يمكن منع الناقل من الاعتماد عليها. فيما يتعلق ببيانات الكمية والعلامات الرئيسية فهي مجرد اعتراف من الناقل بالمعلومات المقدمة له من الشاحن. لذلك فان وظيفة السند كايصال باستلام البضائع تتعلق بحالتها الداخلية, يمكن أن تهدر من خلال ادراج الناقل للتحفظ في السند, وبه يستطيع أن يتهرب من الاوصاف الواردة فيه.
٣. الوصف غير الصحيح للشحنة لا يشكل سبباً للتصرف, كما أن البيان الخاطيء نفسه لا يمكن أن يكون سبباً لمقاضاة الناقل, وعلى المدعي أن يثبت أن الخسارة التي تعرض لها كانت بسبب هذا البيان الخاطيء, أو أن الناقل قد ارتكب غشاً بسبب هذا البيان الخاطيء, مع ضرورة اثبات أن الخسارة أو الضرر الذي لحق بالبضائع كان من جراء هذه البيانات غير الصحيحة.



٤. الاتفاقيات الدولية قامت على أساس أن سند الشحن يمثل دليل حاسم, اذا انتقل الى شخص ثالث تصرف بحسن نية. قواعد فيسبي تشير الى أن بيانات السند تشكل دليلاً بسيطاً على استلام الناقل للبضائع كما تم وصفها فيه, بينما قواعد هامبورغ تجعل من السند دليلاً بسيطاً في مواجهة الناقل بانه استلم البضائع وقام بتحميلها. وفي ظل قواعد بروكسل فإن الشاحن إذا لم يطلب سند شحن يظهر حالة ومظهر البضاعة, فإن الناقل لا يُمنع من اثبات حقيقة حالة البضاعة في مواجهة من تم تظهير السند اليه.

٥. فاذا كانت عدم كفاية التغليف للبضاعة واضحة للناقل وقت تحميل البضاعة, فلا يمكنه الاعتماد على الاعفاء المنصوص عليه في قواعد بروكسل, التي تطبق فقط على الضرر الحاصل خلال فترة النقل. ومن الضروري اثبات ان بيانات السند لم تكن محل نزاع وانها كانت واضحة ولا يشوبها الغموض. أما إذا تضمن سند الشحن شرطاً غير معروف, فذلك لا يمنع قبوله من المصرف والمشتري.

٦. الاختلاف الكبير بين حقيقة الشحنة التي تم تحميلها وتلك المدعى بها, يدل بشكل واضح لأي ربان أو وكيل للناقل بان الكمية التي تم تحديدها في سند الشحن غير صحيحة, لذلك فان الناقل او الربان لا يكون محمياً بوضع شرط quantity unknown clause, لكن يمكنه ذلك عندما يضع بيان واضح يتعلق بمحتويات البضاعة. أما بيان shipped in good order & condition فيمكن أن يكون سبباً لمقاضاة الناقل, حتى لو تضمنت وثائق النقل شرط الجهل بكمية البضاعة quantity unknown clause, ولا يحمي الناقل وضع بيان weight & contents unknown عندما يسلم بضاعة ناقصة الكمية تم شحنها في اكياس أو وحدات معلومة.

٧. بيان "FCL" Free container load يظهر حقيقة أن الشحنة موضوعة داخل حاويات من قبل الشاحن أو وكيله وان الناقل لا علم له بمحتوياتها, وذلك يشمل حالة البضاعة

وكميتها, هذا التحفظ يزيل القوة الثبوتية للسند فيما يتعلق بحالة البضاعة المغلفة في الحاوية ويعطي اقرار بأن البيانات تخص الحالة الظاهرية للبضاعة, لذلك فإن بيانات السند تبقى ذات فعالية وأثر ولصاحب المصلحة فيها ان يستخدم هذا السند كدليل لأثبات قضيته, برغم وجود هذا التحفظ, الضرر الذي يصيب الحاوية يمكن استخدامه لأثبات ضرر الشحنة.

٨. ورقة الضمان تكون مقبولة إذا صدرت لتسوية بعض المسائل العادية, كوصف البضائع, التي تكون غير واضحة عند شحنها لكن ليس بالضرورة أن تكون غير حقيقية, فهو يساعد في تسوية بعض المنازعات, ولكن استخدامه لا يسلب حق الشخص الثالث أو الاحتيال عليه, فهو يخلق ظرف ملائم لكل الأطراف, بما فيهم المشتري. ويولد التعامل برسائل الضمان مرونة كبيرة, مع عدم مصادرة حق المتعهد في ادراج التحفظات, كل هذا من أجل ضمان عدم تحول التحفظ الذي يدرجه الناقل الى مجرد وسيلة لقلب عبء الاثبات من المتعهد الى الشاحن ومن ثم فهي تثير الريبة دائماً.

٩. أما اذا ادراج الناقل تحفظاً على بيانات سند الشحن بدون مبرر, فإنه يكون مسئولاً عن تعويض الطرف المضرور عما يصيبه من ضرر. لذلك يلتزم الناقل أو الربان بعمل فحص معقول للبضائع, وبعدها يكون له اسباب معقولة لتضمين السند شرطاً يحدد وجود نقص في الشحنة أو أنها كانت بحالة متضررة. وبرغم النتائج التي ترتبها التحفظات بوثائق الشحن عندما تهدم قوتها الثبوتية, إلا أنها لا تبرئ الناقل من مسئولية الضرر الذي يسببه للبضائع.

### التوصيات والمقترحات :

نوصي بضرورة توحيد القواعد التي تحكم سندات الشحن, للتقليل من عدد المنازعات الخاصة بالمسئولية عن الضرر الذي يصيب البضائع, فذلك يزيد من فعالية السند وزيادة العمليات التجارية الدولية والداخلية, مع التركيز على نوع المعلومة التي يجب أن يتضمنها سند الشحن. فضلاً عن وضع جزاء لحالة تخلف احد شروط صحة صدور التحفظ, وتحديد امكانية ادراجه في السند من عدمه, لما للتحفظ من اثر في القوة الائتمانية للسند و حجيته في الاثبات.

## الهوامش

### Endnotes

- <sup>١</sup> فؤاد العلواني, صيغ التحكيم في سندات الشحن ومشارطات الأيجار, مكتبة الثقافة القانونية, بغداد, ١٩٩٢, ص ١١.
- <sup>٢</sup> د. أحمد محمود حسني, النقل الدولي للبضائع, ط٢, منشأة المعارف, الاسكندرية, ١٩٨٩, ص ١٣٨.
- <sup>٣</sup> د. محمد مرسي عبده, التصدي للاحتيال المتعلق بالوثائق البحرية وفقاً للقانون البحري القطري والاتفاقيات الدولية, بحث منشور في المجلة القانونية والقضائية, العدد , السنة , قطر, ص ٦٤٥.
- <sup>٤</sup> حسن النجفي, البيوع الدولية, ج ١, مطبعة الشعب, بغداد, ١٩٧٣, ص ١٣٦.
- <sup>٥</sup> د. سميحة القليوبي, الوسيط في شرح قانون التجارة المصري, دار النهضة العربية, ط٦, القاهرة, ٢٠١٣, ص ٨٣٨.
- <sup>٦</sup> د. مصطفى كمال طه, القانون البحري, دار الفكر الجامعي, الاسكندرية, ٢٠٠٩, ص ٢٩١.
- <sup>٧</sup> د. هاني دويدار, النقل البحري والجوي, ط١, منشورات الحلبي الحقوقية, بيروت, ٢٠٠٨, ص ٢٩١.
- <sup>٨</sup> Wilson John F, Carriage of Goods by Sea, pearson, 2010, p.115
- <sup>٩</sup> Stephen Girvin, Carriage of Goods by Sea (Oxford University Press 2007, para 6.01
- <sup>١٠</sup> Gaskell Nicholas, Bills of Lading and Contracts. LLP. London 2000. p 208  
Van Niekerk JP & Schulze WG , The South African Law of International Trade , Selected Topics, SAGA Legal Publications Pretoria, 2000, p.111.
- <sup>١١</sup> Rene Rodiere, Droit maritime, 09ème édition, Précis ,Dalloz ,paris, 1982.P.53
- <sup>١٢</sup> السبب في أن سند الشحن لا يشكل العقد نفسه, لأنه عادة ما يوقع ويصدر فقط بعد شحن البضائع وإبرام عقد النقل. أنظر في ذلك Scrutton, Scrutton on Charter Parties, 21<sup>st</sup> edition, 2008,p.67
- <sup>١٣</sup> Sornchai Sirariyakul , Consequences of a Reservation in Bills of Lading, Master Thesis, International Maritime Law Institute, Malta, 2002, p.2
- <sup>١٤</sup> John F Wilson, Carriage of Goods by Sea, 7<sup>th</sup> edition, 2010,p.136
- <sup>١٥</sup> Paul Todd, Bills of Lading & Bankers` Documentary Credits ,4th Edition, Informa, London,2007,p. 102
- <sup>١٦</sup> Rodiere, Droit Maritime, paris 1986, p.403
- <sup>١٧</sup> في ظل غياب اتفاق صريح للطرفين, فإن هذا السند يعادل فقط سند بصيغة " shipped " إذا كان معتاداً عليه في مجال التجارة المعنية, مع عدم وجود شرط في العقد ينص على رفضه. ويعود السبب في عدم قبوله الى أنه لا ينص على أسم السفينة الناقلة للبضاعة ولا يبين تاريخ الشحن أو تاريخ الوصول, نظراً لاتساع حجم التجارة الدولية ولصعوبة شحن البضائع فور وصولها لكثرتها أو لوجود بضائع سابقة عليها في التحميل.

انظر د. حسن دياب , العقود التجارية وعقد البيع سيف, المؤسسة الجامعية للنشر والتوزيع, ط١, بيروت, ١٩٩٩, ص١٥٣, كذلك انظر Paul Todd, , Bills of Lading & Bankers` Documentary Credits, op, cit, p. 173.

١٨ د. أحمد محمود حسني, النقل الدولي للبضائع, مصدر سابق, ص٥٨  
١٩ فاروق محمد ملش, النظام القانوني للنقل الدولي متعدد الوسائط, رسالة دكتوراه, جامعة القاهرة, ١٩٩٤, ص١٧٩. كذلك انظر م/ 3-7 من قواعد بروكسل 1924 التي تقر بتحول السند لأجل الشحن الى سند شحن من خلال استبداله بسند جديد أو التأشير عليه بكلمة " مشحون" فيتمكن البائع من خلاله أثبات قيامه بعملية الشحن في موعدها. انظر في تفصيل أكثر د. السيد محمد اليماني, الاعتماد المستندي والطبيعة القانونية لالتزام البنك, رسالة دكتوراه, جامعة القاهرة, ١٩٧٤, ص١٧٤

٢٠ د. مصطفى كمال طه, القانون البحري, مصدر سابق, ص٢٩٠.  
٢١ مراد بسعيد, عقد النقل البحري للبضائع وفا للقانون البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية, رسالة دكتوراه, جامعة تلمسان, ٢٠١٢, ص٥٥.

<sup>22</sup> Bowen L J, Misdescription in Bills of Lading and the Use of the Letter of Indemnity, Doctorate Thesis, University of Oslo, 2014, p. 30-33.

<sup>23</sup> Benjamin, J.P. Benjamin's Sale of Goods, 3rd edition, The Common Law Library, Sweet & Maxwell, 1987, p.48

٢٤ د. محمد فريد العريني, د. محمد السيد الفقي, القانون البحري والجوي, منشورات الحلبي الحقوقية, بيروت, ٢٠١١, ص٣٠٨.

٢٥ د. هاني دويدار, النقل البحري والجوي, مصدر سابق, ص٢١٧

<sup>26</sup> Samantha peel, The Development of the Bill of Lading, it`s Future in the Maritime Industry . Doctorate Theses, University of Plymouth, 2002 , p.49.

٢٧ د. أحمد محمود حسني, البيوع البحرية, منشأة المعارف, الاسكندرية, ط٢, ١٩٨٣, ص٢٦.

٢٨ د. عزيز عبد الأمير العكلي, دور سند الشحن في تنفيذ عقد البيع سيف, رسالة دكتوراه, القاهرة, ١٩٧١, ص٢٠٢.

٢٩ د. محمد فتاحي, دور سند الشحن في الأثبات, دور سند الشحن في الأثبات, بحث منشور في مجلة الحقيقة, العدد ٣٢, الجزائر, ٢٠١٥, ص٦.

<sup>30</sup> John F Wilson, Carriage of Goods by Sea, op, cit, p. 218

٣١ يُعد سند الشحن نظيفاً في حال عدم اشماله على شروط اضافية صريحة تؤكد وجود عيوب في المبيع, انظر م/ 304 من قانون التجارة العراقي رقم 30 لسنة 1984 النافذ.

٣٢ د. محمد عبد الفتاح ترك, عقود البيوع البحرية الدولية – دراسة لسند الشحن وقواعد الأنكو 2000 وأهم عقود التجارة الدولية سيف وفوب مع الاستعانة بالكثير من الأحكام القضائية, ط١, دار الجامعة الجديدة للنشر, الاسكندرية, ٢٠٠٧, ص٢٣.

- ٣٣ حسن النجفي، البيوع الدولية، مصدر سابق، ص١٣٨.
- ٣٤ الربان هو الشخص المعين من مجهزة السفينة لغرض قيادتها، ويُعد من أهم أشخاص الملاحة البحري. ولمزيد من التفصيل الخاص بالمركز القانوني للربان وكيفية تعيينه وعزله، ومسئولياته، أنظر؛ د. محمد فريد العريني، د. محمد السيد الفقي، القانون البحري " السفينة- أشخاص الملاحة البحرية، منشورات الحلبي الحقوقية، ط١، بيروت، ٢٠١١، ص٢٤١ وما بعدها.
- ٣٥ د. مصطفى كمال طه، القانون البحري، مصدر سابق، ص٢٩٢.
- ٣٦ د. كمال حمدي، القانون البحري، ط٢، منشأة المعارف، الاسكندرية، ١٩٩٧، ص٦٦٤، وقد عرفها د. عزيز العكيلي بأنها " تدوين الناقل البيانات المقدمة من المرسل في وثيقة النقل كما هي دون أن يتأكد من مدى صحتها ومطابقتها للشيء المراد نقله مع النص في سند النقل على ما يفيد أن البيانات أدرجت دون التحقق من صحتها وبهذا يهدر حجية السند في الأثبات" انظر كتابه شرح القانون التجاري، ج١، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، ٢٠٠٥، ص٣١٢.
- ٣٧ د. محمد عبد الفتاح ترك، عقود البيوع البحرية الدولية، مصدر سابق، ص٦٦٦.
- ٣٨ د. سميحة القليوبي، القانون التجاري، دار النهضة العربية، ١٩٨٢، ص٢٣٥.
- ٣٩ د. حسني المصري، العقود التجارية في القانون الكويتي والمصري والمقارن، مكتبة الصفار، الكويت، ط١، ١٩٩٠، ص٣٤٠.
- ٤٠ أحمد غنيم، سند الشحن البحري في اطار الاعتمادات المستندية، بدون ناشر، ٢٠٠٩، ص٣٦. عالج المشرع العراقي تقديم البيانات الى الناقل في م/ (1-87) من مسودة القانون البحري العراقي.
- ٤١ د. محي الدين اسماعيل علم الدين، موسوعة أعمال البنوك من الناحيتين القانونية والعملية، ج٢، بدون ناشر، ١٩٨٧، ص٨٥٦، د. هاني دويدار، النقل البحري والجوي، مصدر سابق، ص٢١٩، د. كمال مصطفى طه، النقل البحري، مصدر سابق، ص٢٩٢.
- ٤٢ نقض الطعن ١٣٠٣ سنة ٥١ ق الطعن رقم ٩٢٦ سنة ٥٦ ق جلسة ١٩٩٣/٧/١٩. الحكم جاء بناءً على ما تضمنه نص م/32 من UCP/500 لسنة 1993. انظر د. محمد عبد الفتاح ترك، البيوع البحرية، مصدر سابق، ص٢٥٠.
٤٣. Sornchai Sirariyakul, Consequences of Reservation in Bills of Lading, op, cit, p.2.
٤٤. Bowen L J, Misdescription in Bills of Lading and the Use of the Letter of Indemnity, op, cit, p.32.
٤٥. د. علي جمال الدين عوض، الاعتمادات المستندية- دراسة للقضاء والفقهاء المقارن وقواعد سنة 1983 الدولية، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٨٩، ص٢٢٩.
٤٦. Eleni Moschourit Tokmakidou, Commercial Letter of Credit in England & Greece, Master Thesis, University of Birmingham, 1995, p.125.

<sup>٤٧</sup>. محمد زيدان احمد , الوقاية من مخاطر الاعتمادات المستندية والكفالات المصرفية, مركز الدول العربية للبحوث والدراسات, بحث منشور على شبكة الانترنت , <http://www.arablawinfo.com>, last visit , 10/4/2015 , ص٥٥ .

<sup>48</sup>. Stewart c. Boyd, Andrew s. Burrows & David Foxton. Scrutton on Charterparties & Bill of Lading, 21<sup>st</sup> edition, 2008, p.120.

<sup>49</sup>. Bowen L J, Misdescription in Bills of Lading and the Use of the Letter of Indemnity, op ,cit, p.32-33.

<sup>٥٠</sup>. د. علي جمال الدين عوض, الاعتمادات المستندية- دراسة للقضاء والفقهاء المقارن وقواعد سنة 1983 الدولية, مصدر سابق, ص٢٣٣

<sup>51</sup>. Goskell, Debattista & Swatton, Chorley & Giles, Shipping Law, p.180.

<sup>52</sup>. Leo D`Arcy, Carde Murray & Babara Cleave, Schmittoff's Export Trade, 2000,p.284.

<sup>53</sup>. Gutteridge & Megrah, the Law of Bankers Letters of Credit, London, 1984, p.106.

<sup>54</sup>. International Standard Banking practice, p.28

<sup>55</sup>. Bowen L J, Misdescription in Bill of Lading of the use of letter of Indemnity, op, cit, p.14

<sup>٥٦</sup>. د. هاني دويدار, النقل البحري والجوي, مصدر سابق, ص٢١٩ .

<sup>٥٧</sup>. حكم محكمة النقض السورية بتاريخ ١٥/٦/١٩٦٧ , اورده حسن النجفي, البيوع الدولية, مصدر سابق, ص١٤٢ .

<sup>58</sup>. Sornchai Sirariyakul, Consequences of Reservation in Bills of Lading, op, cit, p.9

<sup>59</sup>. Sornchai Sirariyakul, Consequences of Reservation in Bills of Lading, op, cit, p.15

<sup>60</sup>. Caslav Pejovic, Clean Bill of Lading in Contract of Carriage and Documentary Credit, When Clean May not be Clean, Penn State Journal of Law & International Affairs, Vol.4, 127, 2015, p.131

<sup>٦١</sup>. د. حسين شحادة, موقف البنك من المستندات المخالفة في الاعتماد المستندي, دار النهضة العربية, ط١, القاهرة, ٢٠٠١, ص٢٦٦

<sup>٦٢</sup>. د. عبد القادر العطير, د. باسم محمد ملحم, الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية, ط١, دار الثقافة للنشر والتوزيع, ٢٠٠٩, ص٢٣٥

<sup>٦٣</sup>. مراد بسعيد, عقد النقل البحري للبضائع وفا للقانون البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية, مصدر سابق, ص٥٨

<sup>٦٤</sup>. نجوى محمد كمال ابو الخير, البنك والمصالح المتعارضة في الاعتماد المستندي, رسالة دكتوراه, جامعة القاهرة, ١٩٩٣, ص١٧١

٦٥. د. جلال وفاء محمددين, دروس في القانون البحري المصري الجديد, الاسكندرية, ١٩٩٢, ص٢٤٨
٦٦. Rodiere, droit Maritime, op, cit , p.403
٦٧. Van Niekerk JP & Schulze WG , The South African Law of International Trade, op, cit, p.111
٦٨. د. محمد عبد الفتاح ترك, عقود البيوع البحرية الدولية, مصدر سابق, ص٢٤٤
٦٩. د. هاني دويدار, موجز القانون البحري, مصدر سابق, ص٢٢٠
٧٠. د. محمود سمير الشراوي, القانون البحري, دار النهضة العربية, القاهرة, ١٩٩٣, ص٣٣٦
٧١. Stephen Girvin, Carriage of Goods by Sea, op, cit, para 6.01
٧٢. فاروق محمد ملش, النظام القانوني للنقل الدولي متعدد الوسائط, مصدر سابق, ص١٨٣
٧٣. د. علي جمال الدين عوض, الاعتمادات المستندية- دراسة للقضاء والفقهاء المقارن وقواعد سنة 1983 الدولية, مصدر سابق, ص٦٣٠, فاروق محمد ملش, النظام القانوني للنقل الدولي متعدد الوسائط, مصدر سابق, ص١٨٣
٧٤. أمين خلفي, المسؤولية المدنية للناقل البحري للبضائع" دراسة مقارنة بين التشريع الجزائري واتفاقية هامبورغ 1978 " رسالة ماجستير, جامعة مولود معمري- تيزي وزو, الجزائر, ٢٠٠٩, ص١٨.
٧٥. مراد بسعيد, عقد النقل البحري للبضائع وفا للقانون البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية, مصدر سابق, ص٤٠
٧٦. د. محمد فتاحي, دور سند الشحن في الأثبات في القانون الجزائري, مصدر سابق, ص٦
٧٧. مراد بسعيد, عقد النقل البحري للبضائع وفا للقانون البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية, مصدر سابق, ص٥٩
٧٨. م/ 28 من قواعد روتردام
٧٩. د. أحمد محمود حسني, عقد النقل البحري, منشأة المعارف, الاسكندرية, ١٩٩٨, ص٤٢
٨٠. فاروق محمد ملش, النظام القانوني للنقل الدولي متعدد الوسائط, مصدر سابق, ص٣٣٩
٨١. د. محمد عبد الفتاح ترك, عقود البيوع البحرية الدولية, مصدر سابق, ص٢٤٧
٨٢. نقض سوري رقم ١٩٦ في ١٩٧٩/٢/٢٢, مجلة المحامون السورية, العدد ٩, ١٠ لسنة ١٩٩٤. اوردته د. حسين شحادة الحسين, موقف البنك من المستندات المخالفة في الاعتماد المستندي, دار النهضة العربية, ط١, القاهرة, ٢٠٠١, ص٢٧٩
٨٣. نقض فرنسي- الدائرة التجارية, جلسة 21 october 1958, المجلة البحرية العربية ١٩٥٩-٨٦, انظر د. سميحة القليوبي, الوسيط في شرح قانون التجارة المصري, ط٦, دار النهضة العربية, القاهرة, ٢٠١٣, ص٢٣٦
٨٤. Maritime Remond Guillaud, Droit maritime, 02ème, édition, A.Pedone, Paris, 1993,p. 352
٨٥. حكم محكمة النقض السورية بتاريخ ١٤/١٠/١٩٧٠, نقلاً عن حسن النجفي, البيوع الدولية, مصدر سابق, ص١٤٢-١٤٣



<sup>٨٦</sup>. عبد القادر العطير، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، مكتبة دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، ١٩٩٩، ص ٢٣٥، د. محمد عبد الفتاح ترك، عقود البيوع البحرية الدولية، مصدر سابق، ص ٢٤٩، وفي هذا المجال فقد أوجبت اتفاقية هامبورغ في م/ 1-16 منها على الناقل أن يسبب التحفظ، خلافاً لاتفاقية بروكسل 1924.

<sup>٨٧</sup>. د. سوزان على حسن، الاطار القانوني للوكالة بالعمولة للنقل، دار الجامعة الجديدة للنشر، الاسكندرية، ٢٠٠٣، ص ٢٤٥

<sup>٨٨</sup>. د. محمد حسن الجبر، العقود التجارية وعمليات البنوك في المملكة العربية السعودية، جامعة الملك سعود، الرياض، ص ١٨٤.

<sup>٨٩</sup>. زهرة ناجي، سند الشحن، رسالة ماجستير، كلية الحقوق، جامعة الجزائر، ٢٠٠١، ص ٥٥

<sup>٩٠</sup>. أمين خلفي، المسؤولية المدنية للناقل البحري للبضائع" دراسة مقارنة بين التشريع الجزائري واتفاقية هامبورغ ١٩٧٨" مصدر سابق، ص ١٨-١٩

<sup>٩١</sup>. حكم محكمة النقض الفرنسية في جلسة 5/5/1966، المجلة البحرية الفرنسية، ص ٤٦١، نقلاً عن د. سميحة القليوبي، الوسيط في شرح قانون التجارة المصري، مصدر سابق، ص ٢٣٨.

<sup>92</sup>. Carver, Carver on Bill of Lading, 3rd edition, 2012, p. 492, Chorley & Giles, p.63

<sup>٩٣</sup>. خالد أحمد عبد الرحمن، التزام الناقل بتسليم البضائع في عقد النقل البحري، رسالة دكتوراه، جامعة أسيوط، ٢٠١١، ص ١١٧

<sup>٩٤</sup>. صاحب حسون شلاش، الاعتماد المستندي من الناحية القانونية، رسالة ماجستير، جامعة بغداد، ١٩٧٣، ص ١٨٦

<sup>٩٥</sup>. حكم محكمة تمييز العراق برقم ٤٨٣ / حقوقية الثالثة ١٩٧٠، تسلسل ٤٣٥. اورده د. طالب حسن موسى، العقود التجارية في قانون التجارة العراقي الجديد، دار الحرية للطباعة، بغداد، ١٩٧٣، ص ٣٣-٣٤. وقد نصت م/322 من قانون التجارة العراقي الملغي رقم 60 لسنة 1943 على " اذا قبل الناقل اخذ الأشياء المراد نقلها بورقة الشحن أو سند آخر دون أن يدرج قيدهم احتياطياً.....، أما م/ 186 من مشروع القانون البحري العراقي لسنة 1987 فقد نصت على " لا تكون تحفظات الناقل فيما يتعلق بوصف البضاعة معتبرة ما لم تكن قد ذكرت في شند الشحن وقت تحريره، أما م/ 145 من قانون النقل العراقي رقم 80 لسنة 1983 فقد نصت " على الناقل أو من ينوب عنه ادراج تحفظ في سند الشحن،.....)

<sup>٩٦</sup>. نجوى محمد كمال ابو الخير، البنك والمصالح المتعارضة في الاعتماد المستندي، مصدر سابق، ص ٥٥

<sup>٩٧</sup>. السيد محمد اليماني، الاعتماد المستندي والطبيعة القانونية لالتزام البنك، مصدر سابق، ص ٢٤٧-٢٤٨

<sup>٩٨</sup>. حكم محكمة Aix-en-Provence 6 dec.1972,DMF,1972، اورده؛ مراد بسعيد، عقد النقل البحري للبضائع وفقاً للقانون الجزائري والاتفاقيات الدولية، مصدر سابق، ص ٦٣

<sup>٩٩</sup>. د. حسين شحادة، موقف البنك من المستندات المخالفة في الاعتماد المستندي، مصدر سابق، ص ٢١٦

<sup>١٠٠</sup>. محمد عمر عبد، البيع خالص الثمن في ميناء الشحن على ظهر السفينة، رسالة ماجستير، جامعة الدول العربية، ١٩٩٠، ص ٥١

- <sup>101</sup>. Eleni Moschourit Tokmakidou, Commercial Letter of Credit in England & Greece, op, cit, p.125.
- <sup>١٠٢</sup>. أحمد غنيم, سند الشحن البحري في اطار الاعتمادات المستندية, مصدر سابق, ص٣٥
- <sup>١٠٢</sup>. د. عبد القادر العطير, د. باسم محمد ملحم, الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية, دراسة مقارنة, ط١, دار الثقافة للنشر والتوزيع, عمان, ٢٠٠٩, ص٣٣٦
- <sup>١٠٤</sup>. د. حسين شحادة, موقف البنك من المستندات المخالفة في الاعتماد المستندي, مصدر سابق, ص٢٦٧
- <sup>١٠٥</sup>. فاروق محمد ملش, النظام القانوني للنقل الدولي متعدد الوسائط, مصدر سابق, ص١٨٦.
- <sup>106</sup>. Manfred Galdes, The Obligations of the Seller in C.I.F. Contracts, Doctorate Thesis, University of Malta, 2001, p.82
- <sup>١٠٧</sup>. خالد احمد عبد الرحمن, التزام الناقل بتسليم البضائع في عقد النقل البحري, مصدر سابق, ص١٠٧
- <sup>١٠٨</sup>. د. حسين شحادة, موقف البنك من المستندات المخالفة في الاعتماد المستندي, مصدر سابق, ص٢٦٨
- <sup>١٠٩</sup>. د. مصطفى كمال طه, القانون البحري, مصدر سابق, ص٢٢٧
- <sup>١١٠</sup>. د. مصطفى كمال طه, المصدر السابق, ص٢٥٢
- <sup>١١١</sup>. السيد محمد اليماني, الاعتماد المستندي والطبيعة القانونية للالتزام البنك, مصدر سابق, ص٢٥١
- <sup>١١٢</sup>. د. علي جمال الدين عوض, الاعتمادات المستندية- دراسة للقضاء والفقه المقارن وقواعد سنة 1983 الدولية, مصدر سابق, ص٢٢٧
- <sup>113</sup>. Manfred Galdes, The Obligations of the Seller in C.I.F. Contracts , op, cit, p.82
- <sup>١١٤</sup>. د. حسين شحادة, موقف البنك من المستندات المخالفة في الاعتماد المستندي, مصدر سابق, ص٢٦٨
- <sup>١١٥</sup>. أحمد غنيم, سند الشحن البحري في اطار الاعتمادات المستندية, مصدر سابق, ص٣٨-٣٩
- <sup>١١٦</sup>. السيد محمد اليماني, الاعتماد المستندي والطبيعة القانونية للالتزام البنك, مصدر سابق, ص٢٣٧
- <sup>١١٧</sup>. د. حسين شحادة, موقف البنك من المستندات المخالفة في الاعتماد المستندي, مصدر سابق, ص٢٧٣
- <sup>١١٨</sup>. م/ 3-3 من اتفاقية بروكسل لسندات الشحن لسنة 1924 و م/1-16 من اتفاقية هامبورغ 1978
- <sup>١١٩</sup>. د. حسين شحادة, موقف البنك من المستندات المخالفة في الاعتماد المستندي, مصدر سابق, ص٢٦٩
- <sup>١٢٠</sup>. صاحب حسون شلاش, الاعتماد المستندي من الناحية القانونية, مصدر سابق, ص٣١٣
- <sup>١٢١</sup>. د. محمد فريد العريني, د. محمد السيد الفقي, القانون البحري والجوي, منشورات الحلبي الحقوقية, بيروت, ٢٠١١, ص٣٠٨
- <sup>١٢٢</sup>. د. سميحة القليوبي, القانون التجاري, دار النهضة العربية, ١٩٨٢, ص٣٠٣
- <sup>123</sup>. Caslav Pejovic, Clean Bill of Lading in Contract of Carriage and Documentary Credit, When Clean May not be Clean, op, cit, p. 132
- <sup>١٢٤</sup>. حكم محكمة باريس, جلسة 20/3/1969, المجلة البحرية الفرنسية ١٩٦٩-٧٣٥ نقلًا عن د. سميحة القليوبي, القانون التجاري, مصدر سابق, ص٢٣١
- <sup>125</sup>. Gutteridge & Megrah, the Law of Bankers Letters of Credit, op, cit, p. 114

<sup>126</sup>. Hague-Visby, Art.3(3), Hamburg rules,16(1), Rotterdam Rules 40(1) referring to art. 36(1)

<sup>١٢٧</sup>. د. بلعيساوي محمد الطاهر, التزام البنك في الاعتمادات المستندية, منشورات الحلبي الحقوقية, ط١, بيروت, ٢٠١٢, ص١٢٧, Eleni Moschourit Tokmakidou, Commercial L/C in England & in Greece, op, cit, p.122

<sup>١٢٨</sup>. استئناف أهلي القاهرة رقم ١٢٩ في ١٥/٧/١٩٢٧, مجلة المحاماة المصرية, السنة ٨, ص٧٣.

<sup>١٢٩</sup>. د احمد محمود حسني, عقد النقل البحري, مصدر سابق, ص٣٩

<sup>١٣٠</sup>. نعتقد أن قواعد بروكسل Hague Rules في م/3-3 لم تذكر صراحة حق الناقل في أبداء التحفظ بشكل مباشر كما هو الحال في قواعد هامبورغ Hamburg Rules في م/1-16 التي أشارت اليه بشكل صريح فيما يتعلق بالعلامات الرئيسية, العدد, الكمية, الوزن. مع أنها في م/7 لم تسمح للناقل بأدراج تحفظ في السند. انظر في ذلك د. محمد عبد الفتاح ترك, عقود البيوع البحرية الدولية, مصدر سابق, ص٢٤٩.

<sup>١٣١</sup>. فالناقل طبقاً ل م/1-16 من اتفاقية هامبورغ له الحق في ادراج تحفظ يبين عدم صحة البيانات التي قدمها الشاحن, فضلاً عن فضلاً عن أسباب الشك في عدم صحتها أو غياب الوسائل الكافية للتحقق منها.

Sornchai Sirariyakul, Consequences of Reservation in Bills of Lading, op, cit, p.6-7

<sup>١٣٢</sup>. د. سوزان علي حسن, سند الشحن الالكتروني, مصدر سابق, ص٤٥

<sup>١٣٣</sup>. د. محمد فريد العريني, د. محمد السيد الفقي, القانون البحري والجوي, مصدر سابق, ص٣٠٩

<sup>١٣٤</sup>. د. مصطفى كمال طه, القانون البحري, مصدر سابق, ص٢٩٢

<sup>١٣٥</sup>. حكم محكمة النقض السورية في ١٥/٦/١٩٦٧. نقلاً عن ؛ حسن النجفي, البيوع البحرية, مصدر سابق, ص١٤٢

<sup>١٣٦</sup>. حكم محكمة النقض السورية في ١٤/١٠/١٩٧٠, نقلاً عن : حسن النجفي, المصدر السابق, ص١٤٣

<sup>١٣٧</sup>. حكم محكمة النقض المصرية, طعن رقم ١٤٥ لسنة ٣٨ ق جلسة ١٧/٤/١٩٧٣. نقلاً عن : خالد احمد عبد

الرحمن, التزام الناقل بتسليم البضائع في عقد النقل البحري, مصدر سابق, ص١٠٨

<sup>١٣٨</sup>. أمين خلفي, المسؤولية المدنية للناقل البحري للبضائع" دراسة مقارنة بين التشريع الجزائري واتفاقية هامبورغ 1978 " مصدر سابق, ص١٩

<sup>139</sup>. Martime Remond Guilloud, op, cit , p. 351

<sup>١٤٠</sup>. د. محمد عبد الفتاح ترك, عقود البيوع البحرية الدولية, مصدر سابق, ص٢٥٠-٢٥١

<sup>١٤١</sup>. حسن النجفي, البيوع البحرية, مصدر سابق, ص١٤٣

<sup>١٤٢</sup>. خالد احمد عبد الرحمن, التزام الناقل بتسليم البضائع في عقد النقل البحري, مصدر سابق, ص١١١

<sup>١٤٣</sup>. نقض مصري في ٢٤/١/١٩٦٧, س١٨, نقلاً عن د. محمد عبد الفتاح ترك, عقود البيوع البحرية, مصدر سابق, ص٢٤٨

<sup>١٤٤</sup>. استئناف الاسكندرية, في ٢٥/٩/١٩٩٧. نقلاً عن د. سوزان علي حسن, سند الشحن الالكتروني, مصدر سابق, ص٤٨

- <sup>١٤٥</sup>. م/ 3-3 من قواعد Visby Rules لم تعنى بشكل صريح بأثر هذا الشرط , أما م/ 1-16 من قواعد Hamburg Rules فقد اعطت الحق للناقل في ادراج تحفظ في سند الشحن, اذا لم يملك الوسائل الممكنة للتحقق من بيانات البضاعة.
- <sup>١٤٦</sup>. د. محي الدين أسماعيل علم الدين, الاعتماد المستندي في الفقه و القضاء والعمل, دار النهضة العربية, القاهرة, ١٩٦٨, ص ١٣٢
- <sup>١٤٧</sup>. د. محمد فريد العريني, د. محمد السيد الفقي, القانون البحري والجوي, مصدر سابق, ص ٣١١
- <sup>148</sup>. F.Boukhatmi, la lettre de garantie, le phare no 41, September 2002, p10
- <sup>١٤٩</sup>. عالجت اتفاقية هامبورغ موضوع قبول الناقلين لاوراق الضمان مقابل اصدار سندات شحن نظيفة في الفقرات 2,3,4 من م/ 17 منها.
- <sup>١٥٠</sup>. د. مصطفى كمال طه, القانون البحري, مصدر سابق, ص ٢٩٤
- <sup>151</sup>. Maritime Remond Gouilloud, op, cit, p.354. Bowen L J, Misdescription in Bill of Lading of the use of letter of Indemnity, op, cit, p.33.
- <sup>152</sup>. Paul Todd, Bills of Lading & Bankers` Documentary Credits, op, cit, ,p.13
- <sup>١٥٣</sup>. د. عزيز عبد الأمير العكيلي, دور سند الشحن في تنفيذ عقد البيع كإف أو سيف, دار النهضة العربية, القاهرة, ١٩٧١, ص ٥٢٨
- <sup>١٥٤</sup>. حسن النجفي, البيوع الدولية, مصدر سابق, ص ٤٩
- <sup>١٥٥</sup>. د. حسن دياب, العقود التجارية, مصدر سابق, ص ١٣٧
- <sup>156</sup>. Paul Todd, Bills of Lading & Bankers` Documentary Credits ,op, cit, p.5
- <sup>١٥٧</sup>. السيد محمد اليماني, الاعتماد المستندي والطبيعة القانونية لالتزام البنك, مصدر سابق, ص ٢٣٦
- <sup>158</sup>. Gutteridge & Megrah, the Law of Bankers Letters of Credit, op, cit, p.103
- <sup>159</sup>. National Petroleum CO. V. Atheviscount, 1934,39 com. Cas. 227. A Majid H.K. Al-anbaki, Passing of Property in C.I.F. &F.O.B. Contracts, Doctorate Thesis, 1978, University of Glasgow,p.42
- <sup>160</sup>. John F Wilson, Carriage of Goods by Sea, op, cit, p.132
- <sup>161</sup>. Goskell, Debattista & Swatton, Chorley & Giles, Shipping Law, p. 180
- <sup>162</sup>. Gard Guidance on Bills of Lading, 2011,p.9 & John F Wilson, Carriage of Goods by Sea, op, cit, p.123
- <sup>163</sup>. Sarel Francois Du Toit, The Bill of Lading in South African Law, Doctorate Thesis, Rand Afrikaans University, 2000,p.89
- <sup>164</sup>. Caslav Pejovic, Clean Bill of Lading in Contract of Carriage and Documentary Credit, When Clean May not be Clean, op, cit, p.134
- <sup>165</sup>. Carver, Carver on Bill of Lading, op, cit, p.167

- <sup>166</sup>. Paul Todd, Bills of Lading & Bankers' Documentary Credits, op, cit, p.132
- <sup>167</sup>. M. Golodetz & CO. V. Czarnikow- Rionda the Calatria , 1980, W.L.R. at Raymond Jack, Documentary Credits, Butterworths, 2<sup>nd</sup> edition, 1993, p.192-193 & 159
- <sup>168</sup>. استئناف محكمة اكس, 1953, نقلاً عن السيد محمد اليماني, الاعتماد المستندي والطبيعة القانونية لالتزام البنك, مصدر سابق, ص ٢٣٣
- <sup>169</sup>. Carver, Carver on Bill of Lading, op, cit, p.9-163
- <sup>170</sup>. د. حسن دياب , العقود التجارية وعقد البيع سيف, مصدر سابق, ص ١٤٨
- <sup>171</sup>. Bowen L J, Misdescription in Bill of Lading of the use of letter of Indemnity, op, cit, p.22
- <sup>172</sup>. د. أحمد محمود حسني, عقد النقل البحري, مصدر سابق, ص ٣٩
- <sup>173</sup>. د. أحمد محمود حسني, النقل الدولي للبضائع, مصدر سابق, ص ١٤٣
- <sup>174</sup>. Bowen L J, Misdescription in Bill of Lading of the use of letter of Indemnity, op, cit, p.22
- <sup>175</sup>. م/ 3-16 والقسم (23,24) يشير الى أن التحفظ يمكن أن يتم أدراجه فقط فيما يتعلق بصفات البضاعة المقدمة من الشاحن.
- <sup>176</sup>. Sornchai Sirariyakul, Consequences of Reservation in Bills of Lading, op, cit, p.13
- <sup>177</sup>. د. علي جمال الدين عوض, الاعتمادات المستندية- دراسة للقضاء والفقهاء المقارن وقواعد سنة 1983 الدولية, مصدر سابق, ص ٢٣٠
- <sup>178</sup>. د. حسن دياب, العقود التجارية, مصدر سابق, ص ١٤٩
- <sup>179</sup>. د. حسين شحادة, موقف البنك من المستندات المخالفة في الاعتماد المستندي, مصدر سابق, ص ٢٧٧
- <sup>180</sup>. Samantha peel, The Development of the Bill of Lading, it's Future in the Maritime Industry, op, cit, p. 65
- <sup>181</sup>. م/ 3-3 من اتفاقية بروكسل 1924 و م/ 1-15 من قواعد هامبورغ لعام 1978 و ف/ د من م/ 73 من قانون النقل العراقي رقم 80 لسنة 1983. ويضمن الشاحن للناقل صحة ما يدلي به من بيانات تخص علامات وعدد وكمية ووزن البضائع. م/ 5-3 من اتفاقية بروكسل 1924.
- <sup>182</sup>. Sornchai Sirariyakul, Consequences of Reservation in Bills of Lading, op, cit, p.13
- <sup>183</sup>. آمال حيفري نسيمه, الحالات المستثناة لمسئولية الناقل البحري في القانون الجزائري والقانون المقارن, رسالة ماجستير, جامعة وهران, الجزائر, ٢٠١١, ص ١٤٢
- <sup>184</sup>. د. محمد عبد الفتاح ترك, عقود البيوع البحرية الدولية, مصدر سابق, ص ١٧٤
- <sup>185</sup>. Rene Rodiere, traité; tome II; op, cit, N°639, p.279
- <sup>186</sup>. د. احمد محمود حسني, النقل الدولي للبضائع, مصدر سابق, ص ١٤٢

187. Bowen L J, Misdescription in Bill of Lading and the use of letter of Indemnity, op, cit, p.21

188. نجوى محمد كمال ابو الخير, البنك والمصالح المتعارضة في الاعتماد المستندي, مصدر سابق, ص ١٧٠

189. Memoire Ghada Risk, La responsabilite du chargeur dans le domaine de l' affretement et du transport maritime, 2000,p.16

190. Samantha peel, The Development of the Bill of Lading, it`s Future in the Maritime Industry, op, cit, p. 195

191. Memoire Ghada Risk, La responsabilite du chargeur dans le domaine de l' affretement et du transport maritime, op, cit, p. 17

192. د. كمال حمدي, القانون البحري, مصدر سابق, ص ٧٤

193. آمال حيفري نسيمه, الحالات المستثناة لمسئولية الناقل البحري في القانون الجزائري والقانون المقارن, مصدر سابق, ص ١٢٧

194. تتشابه قواعد هامبورغ Hamburg Rules بهذا الخصوص الى حد كبير مع قواعد فيسبي Visby Rules فتعبير "الطبيعة العامة general nature" يفسر بشكل مشابه لما ورد في نص م/ III-3 من قواعد فيسبي, والاختلاف الرئيسي بينهما هو أن قواعد هامبورغ تعتبر البيان المتعلق "بالعلامات الرئيسية" واجب على الناقل, إذ ينفذه بدون طلب من الشاحن كما في قواعد فيسبي, أنظر في تفصيل ذلك Memoire Ghada Risk, La responsabilite du chargeur dans le domaine de l' affretement et du transport maritime\*, op, cit, p.35-36

195. John F Wilson, Carriage of Goods by Sea, op, cit, p. 132

196. Rene Rodiere, Traite general de droit maritime ,op, cit , p.284

197. Carver, Carver on Bill of Lading, op, cit, p.74

198. Scrutton on Charterparties & Bill of Lading, op, cit, p.118-119 .

199. Scrutton on Charterparties & Bill of Lading, op, cit, p.199

200. Carver, Carver on Bill of Lading, op, cit, para. 1062

201. د. أحمد محمود حسني, عقد النقل البحري, مصدر سابق, ص ١٤٣

202. Gaskell, Debattista & Swatton, Chorley and Giles' Shipping Law, op, cit , p. 180

203. Caslav Pejovic, Clean Bill of Lading in Contract of Carriage and Documentary Credit, When Clean May not be Clean, op, cit, p.134

204. د. سميحة القليوبي, القانون التجاري, مصدر سابق, ص ٢٥٣

205. الشخص الثالث third party هو الشخص الذي يتصرف اعتماداً على صحة البيانات, وهو الشخص الذي يدفع ثمن البضائع ويحصل على سند الشحن أو هو المصرف الذي يقبل السند وفقاً لخطاب الاعتماد

المستندي, Honka, New Carriage of Goods by Sea, 1st edition, 1997, p. 119.

- <sup>206</sup>. Caslav Pejovic, Clean Bill of Lading in Contract of Carriage and Documentary Credit, When Clean May not be Clean, op, cit, p.134
- <sup>207</sup>. Martime Remond Gouilloud, op, cit , p. 354
- <sup>208</sup>. Sornchai Sirariyakul, Consequences of Reservation in Bills of Lading, op, cit, p. 12
- <sup>٢٠٩</sup>. مراد بسعيد, عقد النقل البحري للبضائع وفقاً للقانون البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية, مصدر سابق, ص ٦١
- <sup>٢١٠</sup>. حكم محكمة استئناف باريس في 17/3/1995.D.M.F. نقلاً عن ؛ Caslav Pejovic, Clean Bill of Lading in Contract of Carriage and Documentary Credit, When Clean May not be Clean, op, cit, p.136
- <sup>٢١١</sup>. مراد بسعيد, عقد النقل البحري للبضائع وفقاً للقانون البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية, مصدر سابق, ص ٢٨٩
- <sup>212</sup>. Caslav Pejovic, Clean Bill of Lading in Contract of Carriage and Documentary Credit, When Clean May not be Clean, op, cit, p.133
- <sup>٢١٢</sup>. حكم محكمة النقض الفرنسية جلسة 5/5/1966 , المجلة البحرية الفرنسية, ص ٤٦١, د. سميحة القليوبي, القانون التجاري, ص ٢٣٨
- <sup>214</sup>. Paul todd, Bills of Lading & banker`s documentary credits, op, cit , p.15
- <sup>٢١٥</sup>. طعن رقم ١٠٣٦ سنة ٥١ في ١٩٨٧/٢/٩ اورده د. احمد محمود حسني , عقد النقل البحري, منشأة المعارف, الاسكندرية, ١٩٩٨, ص ٣٩
- <sup>٢١٦</sup>. د. لطيف جبر كوماني, القانون البحري, مكتبة دار الثقافة للنشر والتوزيع, عمان, ١٩٩٦, ص ١٠٥
- <sup>٢١٧</sup>. د. هاني دويدار, موجز القانون البحري, مصدر سابق, ص ٢١٨-٢١٩
- <sup>218</sup>. Caslav Pejovic, Clean Bill of Lading in Contract of Carriage and Documentary Credit, When Clean May not be Clean, op, cit, p.138
- <sup>219</sup>. Arndt & cohen v. DA Dampschiffs Gesellschaft, 1966, Carol Proctor , The Role of B/L , Sea waybill & Multimodal Transport Documents in Financing International Sales Contracts , Master Thesis, University of South Africa, 1996, p.52
- <sup>220</sup>. C. Debattista, The Sale of Goods Carriage by Sea, 2<sup>nd</sup> ed, London, Butterworths , 1998,at 135
- <sup>٢٢١</sup>. م/ 3-3 من معاهدة بروكسل المعدلة و م/ 3(a)-16 من اتفاقية هامبورغ 1978
- <sup>٢٢٢</sup>. فاروق محمد ملش, النظام القانوني للنقل الدولي متعدد الوسائط, مصدر سابق, ص ٣٣٧
- <sup>223</sup>. Rene Rodiere, Transports Maritime, p.32

٢٢٤. د. علي جمال الدين عوض, القانون البحري, ١٩٨٧ دار النهضة العربية, ص ٢٢٧, والغير هو حامل سند الشحن أو المرسل اليه ما عدا الشاحن. د. احمد محمود حسني, عقد النقل البحري, مصدر سابق, ص ٩٩, أمام / (b) 3-16 من قواعد هامبورغ فقد عرفت الغير بأنه أي مرسل اليه أعتمد على وصف البضائع الوارد في سند الشحن وتصرف بحسن نية.

٢٢٥. د. هاني دويدار, موجز القانون البحري, مصدر سابق, ص ٢٢٢

226. Bowen L J, Misdescription in Bill of Lading and the use of letter of Indemnity, op, cit, p.23

227. John F Wilson, Carriage of Goods, third edition, London, Financial Times Management, 1998, p.121

228. Bowen L J, Misdescription in Bill of Lading and the use of letter of Indemnity, op, cit, p.9

229. Caslav Pejovic, Clean Bill of Lading in Contract of Carriage and Documentary Credit, When Clean May not be Clean, op, cit, p.133

٢٣٠. د. سميحة القليوبي, القانون التجاري, مصدر سابق, ص ٢٣٥

٢٣١. مراد بسعيد, عقد النقل البحري للبضائع وفقاً للقانون البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية, مصدر سابق, ص ٥٧

232. Honka, New Carriage of Goods by Sea, 1<sup>st</sup> edition, 1997, p. 131

233. Caslav Pejovic, Clean Bill of Lading in Contract of Carriage and Documentary Credit, When Clean May not be Clean, op, cit, p.141

234. Caslav Pejovic, op, cit, p. 135

٢٣٥. م/ 7,8-3 من معاهدة بروكسل لسندات الشحن 1924.

٢٣٦. كذلك الحال بالنسبة لقواعد هامبورغ (م/23) فهي لا تسمح للناقل التمسك بالاعفاء من المسؤولية تجاه الغير حامل سند الشحن حسن النية. انظر د. احمد محمود حسني, النقل الدولي البحري للبضائع, مصدر سابق, ص ٢٤٧

237. Caslav Pejovic, Clean Bill of Lading in Contract of Carriage and Documentary Credit, When Clean May not be Clean, op, cit, p.134



## المصادر

## References

### أولاً. المصادر العربية والرسائل العلمية ARABIC DOCTRINE

- I. د. أحمد محمود حسني, النقل الدولي للبضائع, ط٢, منشأة المعارف, الاسكندرية, ١٩٨٩
- II. د. أحمد محمود حسني, عقد النقل البحري, منشأة المعارف, الاسكندرية, ١٩٩٨
- III. د. أحمد محمود حسني, البيوع البحرية, منشأة المعارف, الاسكندرية, ط٢, ١٩٨٣
- IV. أحمد غنيم, سند الشحن البحري في اطار الاعتمادات المستندية, بدون ناشر, ٢٠٠٩
- V. آمال حيفري نسيم, الحالات المستتاة لمسئولية الناقل البحري في القانون الجزائري والقانون المقارن, رسالة ماجستير, جامعة وهران, الجزائر, ٢٠١١
- VI. د. جلال وفاء محمدين, دروس في القانون البحري المصري الجديد, الاسكندرية, ١٩٩٢
- VII. حسن النجفي, البيوع الدولية, ج١, مطبعة الشعب, بغداد, ١٩٧٣
- VIII. د. حسن دياب, العقود التجارية وعقد البيع سيف, المؤسسة الجامعية للنشر والتوزيع, ط١, بيروت, ١٩٩٩
- IX. د. حسني المصري, العقود التجارية في القانون الكويتي والمصري والمقارن, مكتبة الصفار, الكويت, ط١, ١٩٩٠
- X. د. حسين شحادة الحسين, موقف البنك من المستندات المخالفة في الاعتماد المستندي, دار النهضة العربية, ط١, القاهرة, ٢٠٠١
- XI. خالد أحمد عبد الرحمن, التزام الناقل بتسليم البضائع في عقد النقل البحري, رسالة دكتوراه, جامعة أسيوط, ٢٠١١
- XII. زهرة ناجي, سند الشحن, رسالة ماجستير, كلية الحقوق, جامعة الجزائر, ٢٠٠١
- XIII. د. سميحة القليوبي, القانون التجاري, دار النهضة العربية, ١٩٨٢
- XIV. د. سميحة القليوبي, الوسيط في شرح قانون التجارة المصري, دار النهضة العربية, ط٦, القاهرة, ٢٠١٣
- XV. د. سوزان على حسن, الاطار القانوني للوكالة بالعمولة للنقل, دار الجامعة الجديدة للنشر, الاسكندرية, ٢٠٠٣
- XVI. د. سوزان علي حسن, سند الشحن الالكتروني, دار الجامعة الجديدة, القاهرة, ٢٠١٠
- XVII. صاحب حسون شلاش, الاعتماد المستندي من الناحية القانونية, رسالة ماجستير, جامعة بغداد, ١٩٧٣
- XVIII. د. عبد القادر العطير, د. باسم محمد ملحم, الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية, ط١, دار الثقافة للنشر والتوزيع, ٢٠٠٩
- XIX. د. عزيز عبد الأمير العكيلي, دور سند الشحن في تنفيذ عقد البيع سيف, رسالة دكتوراه, القاهرة, ١٩٧١

- .XX د. عزيز عبد الأمير العكلي، شرح القانون التجاري، ج ١، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، ٢٠٠٥
- .XXI د. علي جمال الدين عوض، الاعتمادات المستندية- دراسة للقضاء والفقه المقارن وقواعد سنة ١٩٨٣ الدولية، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٨٩
- .XXII د. علي جمال الدين عوض، القانون البحري، ١٩٨٧
- .XXIII فاروق محمد ملش، النظام القانوني للنقل الدولي متعدد الوسائط، رسالة دكتوراه، جامعة القاهرة، ١٩٩٤
- .XXIV فؤاد العلواني، صيغ التحكيم في سندات الشحن ومشارطات الأيجار، مكتبة الثقافة القانونية، بغداد، ١٩٩٢
- .XXV د. كمال حمدي، القانون البحري، ط ٢، منشأة المعارف، الاسكندرية، ١٩٩٧
- .XXVI د. محمد حسن الجبر، العقود التجارية وعمليات البنوك في المملكة العربية السعودية، جامعة الملك سعود، الرياض.
- .XXVII د. محمد عبد الفتاح ترك، عقود البيوع البحرية الدولية - دراسة لسند الشحن وقواعد الأنكو ٢٠٠٠ وأهم عقود التجارة الدولية سيف وفوب مع الاستعانة بالكثير من الأحكام القضائية، ط ١، دار الجامعة الجديدة للنشر، الاسكندرية، ٢٠٠٧
- .XXVIII محمد عمر عبد، البيع خالص الثمن في ميناء الشحن على ظهر السفينة، رسالة ماجستير، جامعة الدول العربية، ١٩٩٠
- .XXIX د. محمد فريد العريني، د. محمد السيد الفقي، القانون البحري والجوي، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، ٢٠١١
- .XXX د. محمد فريد العريني، د. محمد السيد الفقي، القانون البحري " السفينة- أشخاص الملاحة البحرية، منشورات الحلبي الحقوقية، ط ١، بيروت، ٢٠١١
- .XXXI مراد بسعيد، عقد النقل البحري للبضائع وفا للقانون البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية، رسالة دكتوراه، جامعة تلمسان، ٢٠١٢
- .XXXII د. مصطفى كمال طه، القانون البحري، دار الفكر الجامعي، الاسكندرية، ٢٠٠٩
- .XXXIII د. محمود سمير الشرقاوي، القانون البحري، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٩٣، ص ٣٣٦
- .XXXIV د. محي الدين اسماعيل علم الدين، موسوعة أعمال البنوك من الناحيتين القانونية والعملية، ج ٢، بدون ناشر، ١٩٨٧
- .XXXV د. محي الدين اسماعيل علم الدين، الاعتماد المستندي في الفقه والقضاء والعمل، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٦٨
- .XXXVI د. هاني دويدار، النقل البحري والجوي، ط ١، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، ٢٠٠٨

## ثانياً. المصادر باللغة الانكليزية FOREIGN DOCTRINE

- I. Benjamin, J.P. Benjamin's Sale of Goods, 3rd edition, The Common Law Library, Sweet & Maxwell, 1987
- II. Carol Proctor , The Role of B/L , Sea waybill & Multimodal Transport Documents in Financing International Sales Contracts , Master Thesis, University of South Africa, 1996
- III. C. Debattista, The Sale of Goods Carriage by Sea, 2nd ed, London, Butterworths , 1998
- IV. Carver, Carver on Bill of Lading, 3rd edition, 2012
- V. Chorley & Giles,
- VI. Eleni Moschourit Tokmakidou, Commercial Letter of Credit in England & Greece, Master Thesis, University of Birmingham, 1995.
- VII. Gard Guidance on Bills of Lading, 2011
- VIII. Gaskell, Debattista & Swatton, Chorley and Giles' Shipping Law
- IX. Gaskell Nicholas, Bills of Lading and Contracts. LLP. London 2000.
- X. Goskell, Debattista & Swatton, Chorley & Giles, Shipping Law
- XI. Gutteridge & Megrah, the Law of Bankers Letters of Credit, London, 1984
- XII. Honka, New Carriage of Goods by Sea, 1st edition, 1997
- XIII. International Standard Banking practice,
- XIV. Leo D`Arcy, Carde Murray & Babara Cleave, Schmittoff`s Export Trade, 2000.
- XV. Majid H.K. Al-anbaki, Passing of Property in C.I.F. &F.O.B. Contracts, Doctorate Thesis, 1978, University of Glasgow.
- XVI. Maritime Remond Gouilloud, Droit maritime, 02ème, édition, A.Pedone, Paris, 1993
- XVII. Manfred Galdes, The Obligations of the Seller in C.I.F. Contracts, Doctorate Thesis, University of Malta, 2001
- XVIII. Memoire Ghada Risk, La responsabilite du chargeur dans le domaine de l` affretement et du transport maritime, 2000
- XIX. Paul Todd, Bills of Lading & Bankers` Documentary Credits ,4th Edition, Informa, London,2007
- XX. Rene Rodiere, Droit maritime, 09ème édition, Précis ,Dalloz ,paris, 1982 .

- XXI.** Raymond Jack, Documentary Credits, Buttherworths, 2nd edition, 1993
- XXII.** Samantha peel, The Development of the Bill of Lading, it's Future in the Maritime Industry . Doctorate Theses, University of Plymouth, 2002
- XXIII.** Sarel Francois Du Toit, The Bill of Lading in South African Law, Doctorate Thesis, Rand Afrikaans University, 2000
- XXIV.** Stephen Girvin, Carriage of Goods by Sea (Oxford University Press 2007
- XXV.** Scrutton, Scrutton on Charter Parties, 21st edition, 2008
- XXVI.** Schmitthoff, The Law & Practice of International Law Trade, tenth edition, London, Sweet & Maxwell, 2000
- XXVII.** Wilson John F, Carriage of Goods by Sea, 7<sup>th</sup>, pearson , 2010
- XXVIII.** Van Niekerk JP & Schulze WG , The South African Law of International Trade , Selected Topics, SAGA Legal Publications Pretoria, 2000.
- XXIX.** F.Boukhatmi, la lettre de garantie, le phare no 41, September 2002.

### ثالثاً. القوانين Laws

- I.** القانون المدني العراقي رقم(40) لسنة 1951.
- II.** القانون المدني المصري رقم (131) لسنة 1948.
- III.** قانون التجارة العراقي رقم(30) لسنة 1984
- IV.** قانون التجارة العراقي السابق رقم (149) لسنة 1970
- V.** قانون التجارة العراقي الملغي (60) لسنة 1943

### رابعاً. المنشورات والرسائل والكتب الالكترونيةELECTRINIC ARTICLES

- I.** د. محمد مرسي عبده, التصدي للاحتيال المتعلق بالوثائق البحرية وفقاً للقانون البحري القطري والاتفاقيات الدولية, بحث منشور في المجلة القانونية والقضائية, العدد , السنة , قطر
- II.** د. محمد فتاحي, دور سند الشحن في الأثبات, دور سند الشحن في الأثبات, بحث منشور في مجلة الحقيقة, العدد ٣٢, الجزائر, ٢٠١٥, ص٦.
- III.** محمد زيدان احمد , الوقاية من مخاطر الاعتمادات المستندية والكفالات المصرفية, مركز الدول العربية للبحوث والدراسات, بحث منشور على شبكة الانترنت, <http://www.arablawinfo.com>, last visit

10/4/2015

- IV.** Bowen L J, Misdescription in Bills of Lading and the Use of the Letter of Indemnity, Doctorate Thesis, University of Oslo, 2014. [tps://www.duo.uio.no/bitstream/handle/10852/42089/5060.pdf](https://www.duo.uio.no/bitstream/handle/10852/42089/5060.pdf)?last visit 7/8/2016.
- V.** Caslav Pejovic, Clean Bill of Lading in Contract of Carriage and Documentary Credit, When Clean May not be Clean, Penn State Journal of Law & International Affairs, Vol.4, 127, 2015. Available at: <http://elibrary.law.psu.edu/jlia/vol4/iss1/8> last visit 5/10/2017.
- VI.** Sornchai Sirariyakul , Consequences of a Reservation in Bills of Lading, Master Thesis, International Maritime Law Institute, Malta, 2002. [www.geocities.ws/cipit\\_ejournal/art.../DCR\\_in\\_Bill\\_Ladding.pdf](http://www.geocities.ws/cipit_ejournal/art.../DCR_in_Bill_Ladding.pdf). last visit 6/8/2017.