



The evidentiary value of bills of lading: A comparative analytical study between Iraqi and comparative legislation

Ali Jawad Jaber

Al-Muthanna University

Abstract

This article examines the legal framework of the maritime bill of lading, focusing on its concept, legal nature, and multiple functions, and clarifies the impact of these functions on its evidentiary value. It concludes that the bill of lading possesses a specific legal character that justifies its subjection to a special evidentiary regime distinct from the general rules governing ordinary documents. The study further analyzes the evidentiary value of the bill of lading under comparative legal systems, highlighting the distinction between its probative effect within the contractual relationship and its effect against third parties acting in good faith. It demonstrates that comparative laws and international conventions reinforce the evidentiary force of the bill upon its transfer, in order to protect commercial credit and ensure the stability of maritime transactions. The research also examines the position of Iraqi legislation and judicial practice, revealing the absence of a specific legal regulation governing maritime bills of lading and the consequent reliance on general rules of evidence. This situation has led

to inconsistency in judicial decisions and practical evidentiary difficulties before Iraqi courts. The study concludes by emphasizing the need for specific legislative intervention in Iraq to regulate maritime bills of lading, enhance their probative value, and keep pace with modern developments, particularly the recognition of electronic bills of lading, in support of legal certainty and maritime trade.

Keywords: Maritime Bill of Lading. Evidentiary Value. Maritime Transport. Commercial Credit . Iraqi Law.

Email: ali.juwad@mu.edu.iq

Submitted: -2-2026

Accepted:8-2-2026

Published:10-3-2026

Authors: 2026 ,College of Law - Sumer University. This is an open- access article under the CC BY 4.0

(<https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/deed.ar>)



حجية سندات الشحن البحري في الإثبات: دراسة تحليلية مقارنة بين التشريع العراقي والمقارن

م.علي جواد جابر

كلية القانون / جامعة المثنى

الملخص

يُعدّ سند الشحن البحري من أهم المستندات في مجال النقل البحري والتجارة الدولية، لما يؤديه من دورٍ محوريٍّ في إثبات عقد النقل وتنظيم العلاقة بين أطرافه، فضلاً عما يتمتع به من وظائف متعددة تؤثر في تحديد طبيعته القانونية وقوته الثبوتية. وفي هذا السياق يبحث هذا الموضوع الإطار القانوني لسند الشحن البحري من حيث مفهومه وطبيعته القانونية ووظائفه، مبيّناً أثر هذا التعدد في تحديد حجّيته في الإثبات، مع بيان موقف القوانين المقارنة والتشريع العراقي من هذه الحجية. وتوصّل البحث إلى أنّ سند الشحن يتمتع بخصوصية قانونية تبرّر إخضاعه لنظام إثبات خاص يختلف عن القواعد العامة للمحرمات، كما بيّن التمييز بين حجية السند في العلاقة التعاقدية وحجّيته في مواجهة الغير حسن النية، حيث تشدّد القوانين المقارنة والاتفاقيات الدولية في حجية السند عند تداوله حمايةً للائتمان التجاري واستقرار المعاملات البحرية. كما كشف البحث عن غياب تنظيم تشريعي خاص لسندات الشحن البحرية في التشريع العراقي وإخضاعها للقواعد العامة في الإثبات، الأمر الذي أدى إلى تذبذب التطبيق القضائي وظهور مشكلات عملية أمام المحاكم. وانتهى البحث إلى ضرورة تدخل تشريعي عراقي ينظم سندات الشحن البحرية ويحدد حجّيتها في الإثبات، مع التأكيد على أهمية تعزيز القوة الثبوتية للسند ومواكبة التطورات الحديثة، ولا سيما الاعتراف بسند الشحن الإلكتروني دعماً للأمن القانوني والتجارة البحرية.

الكلمات المفتاحية: سند الشحن البحري - حجية الإثبات - النقل البحري - الائتمان التجاري.

المقدمة

أولاً/ التعريف بموضوع البحث:-

يُعدّ النقل البحري من أهم وسائل التجارة الدولية، لما يتميز به من قدرة على نقل كميات ضخمة من البضائع عبر الحدود بأقل كلفة نسبية، ويُشكّل سند الشحن البحري الأداة القانونية الرئيسية التي تقوم عليها عمليات هذا النقل. إذ لا يقتصر دور سند الشحن على كونه محرراً لإثبات استلام البضاعة، وإنما يتجاوز ذلك ليؤدي وظائف قانونية متعددة تمس جوهر العلاقة بين أطراف النقل البحري وتمتد آثارها إلى الغير. ومن هنا، تبرز مسألة حجية الإثبات لسند الشحن البحري بوصفها مسألة محورية تتصل باستقرار المعاملات البحرية وحماية الائتمان التجاري.

ثانياً/ أهمية البحث:-

تتجلى أهمية البحث في كونه يتناول موضوعاً ذا بعدين نظري وعملي؛ فمن الناحية النظرية، يسهم في إثراء الدراسات القانونية المتعلقة بالإثبات في مجال النقل البحري، ومن الناحية العملية، يقدم تحليلاً نقدياً للتشريع والقضاء العراقيين، مع اقتراح حلول تشريعية تسهم في تعزيز الأمن القانوني ومواكبة التطورات الحديثة، ولا سيما ما يتعلق بسند الشحن الإلكتروني.

ثالثاً/ مشكلة البحث:-

تتمثل مشكلة البحث في التساؤل عن مدى كفاية التنظيم القانوني القائم لحجية سند الشحن البحري، ولا سيما في القانون العراقي، في ظل غياب تنظيم تشريعي خاص، وما إذا كانت القواعد العامة في الإثبات قادرة على استيعاب الخصوصية القانونية والاقتصادية لهذا السند. ويندرج تحت هذه المشكلة عدد من التساؤلات الفرعية، من أبرزها: ما الطبيعة القانونية لسند الشحن البحري وأثرها في قوته الثبوتية؟ وكيف نظمت القوانين المقارنة والاتفاقيات الدولية حجية سند الشحن في مواجهة أطراف العقد والغير حسن النية؟ وما مدى استجابة التشريع والقضاء العراقيين لمتطلبات الإثبات البحري الحديثة؟

رابعاً/ نطاق البحث:-

ينطلق البحث من فرضية مؤداها أن سند الشحن البحري يتمتع بخصوصية قانونية تبرر إخضاعه لنظام إثبات خاص، وأن إخضاعه في القانون العراقي للقواعد العامة في الإثبات يؤدي إلى قصور تشريعي وتذبذب في التطبيق القضائي، بما ينعكس سلباً على استقرار المعاملات البحرية وحماية الائتمان التجاري. كما يفترض البحث أن الاستقادة من التجارب المقارنة يمكن أن تسهم في تطوير الإطار التشريعي العراقي في هذا المجال.

خامساً/ منهج البحث:-

اعتمد البحث المنهج التحليلي لدراسة النصوص القانونية والفقهية المتعلقة بسند الشحن البحري، والمنهج المقارن لبيان أوجه الاختلاف والتشابه بين القوانين المقارنة والقانون العراقي، فضلاً عن المنهج التطبيقي من خلال تحليل الاتجاهات القضائية العراقية ذات الصلة. أما حدود البحث، فقد اقتصر على دراسة حجية سندات الشحن البحري في الإثبات دون غيرها من سندات النقل، وعلى التشريع العراقي مقارنةً ببعض القوانين العربية والأجنبية والاتفاقيات الدولية، دون التوسع في الجوانب الفنية البحتة للنقل البحري.

المبحث الأول

الإطار القانوني والطبيعة الإثباتية لسند الشحن البحري

يُعد سند الشحن البحري حجر الأساس في إثبات علاقات النقل البحري، لما يجمعه من وظائف قانونية متعددة تتعكس مباشرة على قوته في الإثبات. ويهدف هذا المبحث إلى بيان الإطار القانوني لسند الشحن البحري وتحليل طبيعته القانونية تمهيداً لتحديد نطاق حجبيته الإثباتية.

المطلب الأول

مفهوم سند الشحن البحري ووظائفه القانونية

يُعد تحديد مفهوم سند الشحن البحري مدخلاً أساسياً لفهم قيمته القانونية والإثباتية، ولا سيما في ظل غياب تعريف تشريعي صريح في بعض القوانين. لذا يُعنى هذا المطلب ببيان التعريف الفقهي والقانوني لسند الشحن البحري وتحليل وظائفه القانونية وأثر تعددها في تحديد حجية هذا السند في الإثبات. يتناول هذا المطلب:

أولاً: التعريف الفقهي والقانوني لسند الشحن البحري:-

يُعد سند الشحن البحري من الموضوعات التي حظيت باهتمام واسع في الفقه القانوني البحري، نظراً لما يؤديه من دور محوري في تنظيم عمليات النقل البحري وإثبات ما ينشأ عنها من علاقات قانونية متشابكة. وقد اتجه الفقه إلى تعريف سند الشحن البحري بوصفه محرراً قانونياً يصدر عن الناقل البحري أو من يمثله قانوناً، يُثبت تسلّم البضاعة بقصد نقلها عن طريق البحر إلى ميناء معين، مع بيان أوصافها الظاهرة وكميتها وطريقة شحنها، فضلاً عن تضمينه الشروط الجوهرية التي تحكم عملية النقل. ويُلاحظ أن هذا التعريف الفقهي لا يقتصر على إبراز الشكل الكتابي للسند، وإنما يركّز على وظيفته القانونية في الإثبات، باعتباره الوسيلة الأساسية التي يُعَوَّل عليها عند نشوء النزاع بين أطراف العلاقة البحرية¹.

يرى جانب من الفقه أن سند الشحن البحري لا يُنشئ بذاته عقد النقل البحري، إذ إن هذا العقد ينعقد بمجرد توافق الإيجاب والقبول بين الشاحن والناقل، سواء أفرغ هذا الاتفاق في محرر مكتوب أم لم يُفرغ. ويؤدي سند الشحن دوراً لاحقاً يتمثل في توثيق عقد النقل وإثبات وجوده وشروطه، الأمر الذي يمنحه قيمة قانونية تتجاوز كونه مجرد إيصال باستلام البضاعة. ويترتب على ذلك أن حجية سند الشحن لا تستمد أساساً من كونه عقداً منشأً للالتزامات، وإنما من كونه محرراً تجارياً يتمتع بقوة إثباتية خاصة استقرت عليها الأعراف البحرية والتشريعات المقارنة. ويكشف هذا الاتجاه الفقهي أن سند الشحن البحري يُعد نتيجة طبيعية لتطور التجارة البحرية الدولية وما تقتضيه من استقرار المعاملات وسهولة تداول الحقوق، ولا سيما في البيئات الاقتصادية التي يعتمد فيها النقل البحري بوصفه الوسيلة الرئيسية للتجارة الخارجية. ومن ثم فإن منح سند الشحن قوة ثبوتية متميزة يمثل استجابة قانونية لمقتضيات العمل

التجاري البحري، إذ إن الثقة في البيانات الواردة في السند تسهم في حماية مصالح أطراف العلاقة التعاقدية وتدعم استقرار المعاملات التجارية، وهو ما يفسر المكانة الخاصة التي يحتلها سند الشحن في الفقه البحري مقارنة بغيره من مستندات النقل.^٢

يُبرز جانب معتبر من الفقه البحري أن تعريف سند الشحن البحري لا يكتمل من خلال التركيز على كونه محرراً لإثبات تسلّم البضاعة فحسب، وإنما يتعين النظر إليه بوصفه أداة قانونية ذات وظيفة مزدوجة تجمع بين الإثبات والتنظيم. ففي نظر هذا الاتجاه، يُعد سند الشحن تعبيراً مكتوباً عن واقع قانوني قائم يتمثل في انتقال حيازة البضاعة من الشاحن إلى الناقل، مع ما يترتب على ذلك من آثار قانونية تتصل بالمسؤولية والالتزام بالحفظ والنقل والتسليم. ويُلاحظ أن الفقه يُعلي من شأن البيانات الواردة في سند الشحن، باعتبارها تمثل انعكاساً لما عاينه الناقل عند تسلّم البضاعة، وهو ما يمنح هذه البيانات وزناً خاصاً في الإثبات، لا سيما في النزاعات المتعلقة بحالة البضاعة أو مقدارها.^٣ كما يذهب عدد من الفقهاء إلى أن التعريف الفقهي لسند الشحن ينبغي أن يُبنى على دوره في استقرار المعاملات التجارية البحرية، لا على شكله أو تسميته. فالعبرة، في نظرهم، بالوظيفة التي يؤديها السند في الحياة العملية، والمتمثلة في كونه المرجع الأساس الذي يحتكم إليه أطراف العلاقة البحرية والغير عند تداول البضاعة أو التصرف فيها. ويؤدي هذا الفهم الوظيفي إلى اعتبار سند الشحن عنصراً أساسياً في منظومة الائتمان التجاري البحري، حيث تُبنى عليه عمليات البيع أثناء الرحلة البحرية، وتُمنح بمقتضاه حقوق قانونية لحامله. ويترب على هذا التصور الفقهي أن سند الشحن البحري يُعد من المحررات التي تستمد أهميتها من الثقة التي يوليها لها المتعاملون في التجارة البحرية، وهي ثقة لم تنشأ اعتباطاً، وإنما تأسست على تراكم تاريخي من الأعراف البحرية والممارسات المستقرة. ومن ثم، فإن التعريف الفقهي لسند الشحن لا ينفصل عن الاعتراف بدوره المحوري في حماية التعامل التجاري وتحقيق التوازن بين مصالح الناقلين والشاحنين وحملة السندات، وهو ما يبرر إخضاعه لنظام إثبات خاص يميّزه عن غيره من المستندات.^٤

في ظل غياب تنظيم تشريعي بحري متكامل في العراق، اتجه الفقه العراقي إلى تبني التعريفات الفقهية المقارنة لسند الشحن البحري، مع مواءمتها مع القواعد العامة الواردة في قانون التجارة وقانون الإثبات. وقد عرّف بعض الفقه العراقي سند الشحن بوصفه محرراً تجارياً يُثبت قيام عقد النقل البحري ويحدد حقوق والتزامات أطرافه، مع الاعتراف بدوره كسند تمثيلي للبضاعة.^٥ ويُلاحظ أن هذا الاتجاه يُبرز الطابع الإثباتي للسند أكثر من طابعه التعاقدية، انسجاماً مع طبيعة النظام القانوني العراقي الذي يمنح المحررات الكتابية أهمية خاصة في الإثبات. كما يُظهر الفقه العراقي وعياً بأهمية سند الشحن في حماية الائتمان التجاري، لا سيما في عمليات الاستيراد البحري التي يعتمد عليها الاقتصاد العراقي بصورة واسعة. ويُعد هذا التوجه الفقهي خطوة مهمة، غير أنه يظل قاصراً عن توفير حماية قانونية كافية ما لم يُدعم بتنظيم تشريعي صريح يحدد حجية سند الشحن وحدود الطعن في بياناته.^٦

ثانياً : بيان وظائفه الثلاث (إيصال، دليل عقد، سند تمثيلي)

تُجمع الكتابات الفقهية العربية على أن أولى وظائف سند الشحن البحري تتمثل في كونه إيصالاً يثبت تسلّم الناقل للبضاعة من الشاحن، مبيّناً حالتها الظاهرة وكميتها وطريقة تعبئتها وقت الشحن. وتُعد هذه الوظيفة ذات أهمية خاصة في مجال الإثبات، إذ تشكل البيانات الواردة في السند قرينة على مطابقة الواقع لما هو مدوّن فيه عند تسلّم البضاعة، الأمر الذي ينعكس على تحديد مسؤولية الناقل عند حصول تلف أو نقص^٧. كما يؤدي سند الشحن، إلى جانب ذلك، وظيفة إثباتية أخرى تتمثل في كونه دليلاً كتابياً على عقد النقل البحري وشروطه الأساسية، مثل ميناء الشحن وميناء التفريغ وأجرة النقل والتزامات الطرفين. ويستند الفقه في هذا الشأن إلى أن عقد النقل البحري، رغم كونه عقداً رضائياً، يحتاج في المجال العملي إلى محرر يثبت وجوده وشروطه، وقد استقر التعامل البحري على أن سند الشحن هو الأداة الرئيسية التي تؤدي هذا الدور، ولا سيما عند عرض النزاع أمام القضاء. ويلاحظ أن الفقه العربي يميز بدقة بين كون سند الشحن دليلاً على عقد النقل وبين كونه منشئاً له، حيث يؤكد أن السند لا ينشئ العقد، وإنما يثبت قيامه، وهو تمييز له أثر مباشر في تحديد نطاق حجتيته في الإثبات. فحجية سند الشحن، في هذا الإطار، تظل مرتبطة بالبيانات التي دوّنها الناقل استناداً إلى ما عينه أو صرّح به الشاحن، مع خضوع هذه الحجية للقواعد العامة في الإثبات، ما لم يوجد نص خاص يقضي بخلاف ذلك^٨.

تُعد وظيفة سند الشحن البحري كسند تمثيلي للبضاعة من أهم وظائفه وأكثرها أثراً في المجال القانوني والتجاري، إذ يترتب عليها تمكين حامله الشرعي من المطالبة بتسلّم البضاعة والتصرف فيها دون الحاجة إلى حيازتها المادية. وقد ذهب الفقه العربي إلى أن هذه الوظيفة تُميز سند الشحن عن غيره من مستندات النقل، وتمنحه مكانة خاصة في نطاق التعامل التجاري البحري، حيث يُعد تداول السند في حكم تداول البضاعة ذاتها. ويترتب على ذلك أن انتقال سند الشحن وفقاً للأوضاع القانونية المقررة يؤدي إلى انتقال الحقوق المرتبطة بالبضاعة، وهو ما يعزز الثقة في المعاملات البحرية ويسهم في حماية الائتمان التجاري^٩. ويُبرز الفقه أن الطبيعة التمثيلية لسند الشحن تُبرر منحه قوة إثباتية مشددة في مواجهة الغير حسن النية، حمايةً لاستقرار التعامل وحسن سير التجارة البحرية. كما يُلاحظ أن هذه الوظيفة تُلقي بظلالها على النظام القانوني للإثبات، حيث يصبح سند الشحن المرجع الأساس لتحديد صاحب الحق في استلام البضاعة، بغض النظر عن العلاقات السابقة بين الشاحن والناقل. ويُعد هذا الدور التمثيلي من أبرز الأسس التي دفعت التشريعات والاتفاقيات الدولية إلى إحاطة سند الشحن بنظام قانوني خاص، إدراكاً لأثره المباشر في حركة التجارة البحرية الدولية^{١٠}. وبذلك تتكامل وظائف سند الشحن البحري بوصفه إيصالاً يثبت تسلّم البضاعة، ودليلاً كتابياً على عقد النقل البحري، وسنداً تمثيلاً لها، الأمر الذي يبرر إخضاعه لنظام إثبات خاص يميّزه عن سائر مستندات النقل، حمايةً لاستقرار المعاملات التجارية البحرية.

ثالثاً: أثر تعدد الوظائف على قيمته في الإثبات

يترتب على تعدد وظائف سند الشحن البحري أثر مباشر في تحديد قيمته في الإثبات، إذ إن اجتماع صفته كإيصال باستلام البضاعة ودليل على عقد النقل البحري يضيف عليه قوة ثبوتية تفوق تلك التي تتمتع بها المحررات

العادية. فالبيانات الواردة في سند الشحن، ولا سيما المتعلقة بحالة البضاعة وكميتها ونوعها، تُعد ذات أهمية بالغة عند نظر المنازعات الناشئة عن تنفيذ عقد النقل، حيث يستند إليها القاضي في استخلاص الوقائع وتحديد نطاق مسؤولية الناقل. وقد ذهب الفقه العربي إلى أن هذه الحجية تستند إلى الثقة التي أولاها العرف البحري لسند الشحن، بوصفه المستند الذي يُحرره الناقل في إطار نشاطه المهني، مما يُضفي على بياناته قدرًا من المصادقية في الإثبات، مع بقاء إمكانية الطعن فيها وفق الضوابط القانونية المقررة¹¹. كما يُلاحظ أن وظيفة سند الشحن كدليل على عقد النقل تُعزز من قيمته الإثباتية، باعتباره المرجع الأساس لتحديد شروط العقد في غياب محرر آخر. ويترتب على ذلك أن سند الشحن يؤدي دورًا محوريًا في حسم النزاع عند اختلاف أطراف العقد حول نطاق الالتزامات المتبادلة، وهو ما يفسر اتجاه التشريعات والفقه إلى منحه حجية خاصة في الإثبات، تختلف باختلاف ما إذا كان النزاع قائمًا بين أطراف العقد أنفسهم أو في مواجهة الغير¹².

بلغ أثر تعدد وظائف سند الشحن البحري ذروته عند النظر إلى وظيفته كسند تمثيلي للبضاعة، إذ يترتب على هذه الصفة منحه قوة إثباتية مشددة، لا سيما في مواجهة الغير حسن النية. فباعتبار أن سند الشحن يُمثل البضاعة ذاتها، فإن حيازة السند على الوجه القانوني تُعد قرينة على حيازة الحق في استلام البضاعة والتصرف فيها. وقد أكد الفقه العربي أن هذه الوظيفة التمثيلية تفرض ضرورة استقرار البيانات الواردة في سند الشحن وعدم التوسع في السماح بإثبات عكسها، حمايةً للثمن التجاري وضمانًا لأمن التعامل في التجارة البحرية¹³.

ويُستفاد من ذلك أن تعدد وظائف سند الشحن لا يؤدي فقط إلى تعزيز قيمته في الإثبات، وإنما يبرر إخضاعه لنظام قانوني خاص يوازن بين مصلحة الناقل في الدفاع عن نفسه ومصلحة الحامل حسن النية في الاعتماد على ما ورد في السند. ويُعد هذا التوازن من أبرز ملامح النظام القانوني لسند الشحن البحري، حيث تتغير درجة الحجية بحسب صفة الخصم ومركزه القانوني، وهو ما يُبرز الطبيعة الخاصة للإثبات في مجال النقل البحري مقارنة بالقواعد العامة للإثبات في المعاملات المدنية والتجارية¹⁴.

المطلب الثاني

الطبيعة القانونية لسند الشحن وأثرها في حجية الإثبات

يثير تحديد الطبيعة القانونية لسند الشحن البحري إشكالاً فقهيًا له انعكاسات مباشرة على مدى حجيته في الإثبات وحدود الطعن في بياناته. ويهدف هذا المطلب إلى تحليل الجدل الفقهي حول التكييف القانوني لسند الشحن وبيان أثره في تحديد القواعد الإثباتية الواجبة التطبيق، ويتناول هذا المطلب:

أولاً: الجدل الفقهي حول الطبيعة القانونية لسند الشحن

ذهب اتجاه فقهي إلى اعتبار سند الشحن البحري ذا طبيعة تعاقدية، استنادًا إلى كونه يتضمن الشروط الأساسية التي تحكم علاقة النقل البحري، وما يرتبه من حقوق والتزامات متبادلة بين الناقل والشاحن. ويرى أنصار هذا الاتجاه أن إدراج شروط العقد في سند الشحن، وصدوره تنفيذًا لعقد النقل، يجعله في حكم العقد المكتوب، خاصة في الحالات التي لا يوجد فيها محرر آخر يثبت الاتفاق بين الطرفين. ويُستد في هذا الرأي إلى الدور العملي الذي يؤديه سند الشحن أمام القضاء، حيث يُحتكم إليه بوصفه المرجع الأساس لتحديد مضمون الالتزامات العقدية، الأمر الذي يُضفي عليه صفة تعاقدية من الناحية العملية، حتى وإن لم يكن منشأً للعقد من حيث الأصل^{١٥}.

غير أن هذا الاتجاه، رغم وجاهته الظاهرة، لم يسلم من النقد في الفقه العربي، حيث أشير إلى أن اعتبار سند الشحن عقدًا يتعارض مع الطبيعة الرضائية لعقد النقل البحري، الذي ينعقد بمجرد توافق الإرادتين دون اشتراط شكل خاص. كما أن صدور سند الشحن لاحقًا على انعقاد العقد يُضعف من القول بطبيعته التعاقدية الخالصة، ويجعل دوره أقرب إلى توثيق ما تم الاتفاق عليه سابقًا. ويُلاحظ أن هذا الاتجاه يغلب عليه الاعتداد بالواقع العملي على حساب التحليل القانوني الدقيق، وهو ما دفع جانبًا من الفقه إلى البحث عن تكييف قانوني أكثر اتساقًا مع المبادئ العامة للقانون^{١٦}.

في مقابل الاتجاه السابق، ذهب غالبية الفقه العربي الحديث إلى أن سند الشحن البحري لا يمكن تكييفه بوصفه عقدًا، وإنما يُعد محررًا ذا طبيعة إثباتية خاصة، تستمد خصائصها من الوظائف المتعددة التي يؤديها في مجال النقل البحري. ويرى هذا الاتجاه أن سند الشحن يُعد دليلًا كتابيًا على عقد النقل وشروطه، وإيضًا باستلام البضاعة، وسندًا تمثيليًا لها، وهو ما يجعل طبيعته القانونية مركبة تتجاوز التقسيمات التقليدية للمحررات. ويُؤكد هذا الرأي أن القيمة القانونية لسند الشحن لا تكمن في كونه تعبيرًا عن توافق الإرادتين، وإنما في الثقة التي يمنحها له القانون والعرف البحري باعتباره مستندًا مهنيًا يصدر عن الناقل في إطار نشاطه المعتاد^{١٧}.

وقد أسهم هذا التصور في بلورة اتجاه فقهي يرى أن سند الشحن يتمتع بطبيعة قانونية مستقلة تبرر إخضاعه لقواعد إثبات خاصة تختلف عن القواعد العامة. فالتشديد في حجية بياناته في مواجهة الغير حسن النية، والتخفيف منها في العلاقة بين أطراف العقد، يعكس إدراكًا فقهيًا لخصوصية هذا السند ومكانته في المعاملات البحرية. ويُلاحظ

أن هذا الاتجاه يُحقق قدرًا أكبر من الانسجام مع الواقع العملي للتجارة البحرية، ومع متطلبات استقرار الائتمان التجاري، الأمر الذي جعله الاتجاه الغالب في الفقه العربي المعاصر، ومهد الطريق أمام تبنيه في التشريعات والاتفاقيات الدولية المنظمة للنقل البحري¹⁸.

ثانياً : التكيف القانوني لسند الشحن وأثره في القوة الثبوتية

يُعد التكيف القانوني لسند الشحن البحري من المسائل الجوهرية التي يترتب عليها تحديد نطاق حجبيته في الإثبات، إذ إن اختلاف التكيف يؤدي بالضرورة إلى اختلاف القواعد القانونية الواجبة التطبيق. وقد استقر غالبية الفقه العربي المعاصر على أن سند الشحن لا يمكن إدراجه ضمن فئة العقود، ولا يُعد مجرد إيصال عادي، وإنما يُكيف بوصفه محرراً تجارياً ذا طبيعة خاصة، يستمد خصائصه من الوظائف المتعددة التي يؤديها في مجال النقل البحري. ويقوم هذا التكيف على اعتبار سند الشحن أداة قانونية لإثبات واقعة تسلّم البضاعة وشروط نقلها، مع منحه في الوقت ذاته صفة السند التمثيلي الذي يُخول حامله حق المطالبة بالبضاعة والتصرف فيها. ويُلاحظ أن هذا التكيف يتجاوز المفاهيم التقليدية للمحركات، ويُبرز خصوصية سند الشحن بوصفه مستنداً مهنيًا يرتبط بنشاط اقتصادي دولي تحكمه أعراف مستقرة¹⁹.

ويتربط على هذا التكيف أن سند الشحن يتمتع بقوة ثبوتية معززة، لا تستند فقط إلى كونه محرراً مكتوباً، وإنما إلى كونه صادراً عن ناقل محترف في إطار ممارسة نشاطه المعتاد. وقد أكد الفقه أن هذه الصفة المهنية تُضفي على بيانات سند الشحن قدرًا من المصادقية في الإثبات، وتبرر افتراض صحتها إلى أن يثبت العكس وفق ضوابط محددة. ويُعد هذا الأساس القانوني هو الذي دفع التشريعات والاتفاقيات الدولية إلى الاعتراف بسند الشحن بوصفه المرجع الرئيس في منازعات النقل البحري، وإلى بناء نظام إثبات خاص يختلف في شدته بحسب أطراف النزاع ومراكزهم القانونية²⁰.

إلى جانب ذلك، ينعكس التكيف القانوني لسند الشحن البحري بصورة مباشرة على تحديد قوته الثبوتية، سواء في العلاقة بين أطراف عقد النقل أو في مواجهة الغير. فباعتباره محرراً ذا طبيعة خاصة، لا تخضع حجية سند الشحن للقواعد العامة للإثبات بصورة مطلقة، وإنما تُكيف وفقاً لطبيعة البيانات الواردة فيه والصفة القانونية للخصم. ففي العلاقة بين الناقل والشاحن، يُجيز الفقه إثبات عكس ما ورد في سند الشحن، استناداً إلى كونه تعبيراً عن واقع قابل للتغير، وإلى مبدأ عدم جواز حرمان الخصم من حق الدفاع. أما في مواجهة المرسل إليه أو الحامل حسن النية، فإن القوة الثبوتية لسند الشحن تتشدد، حمايةً للثقة المشروعة التي وُضعت في البيانات المثبتة فيه²¹.

ويُبرز الفقه العربي أن هذا التدرج في الحجية يُعد نتيجة طبيعية للتكيف القانوني لسند الشحن بوصفه سنداً تمثيلاً للبضاعة، إذ يقتضي استقرار التعامل التجاري الحد من إمكانية الطعن في بياناته عند تداول السند. ويُستفاد من ذلك أن القوة الثبوتية لسند الشحن لا تُعد مطلقة ولا نسبية على إطلاقها، وإنما تخضع لنظام قانوني مرن يوازن بين مقتضيات العدالة ومقتضيات استقرار المعاملات البحرية. ويُعد هذا النظام من أبرز مظاهر خصوصية الإثبات في

مجال النقل البحري، ويؤكد أن التكيف القانوني لسند الشحن يُمثل الأساس النظري الذي تُبنى عليه جميع الأحكام المتعلقة بحجيته في الإثبات^{٢٢}.

ثالثاً : العلاقة بين الطبيعة القانونية وقواعد الإثبات المطبقة

تُعد العلاقة بين الطبيعة القانونية لسند الشحن البحري وقواعد الإثبات المطبقة علاقة عضوية، إذ إن تحديد هذه الطبيعة يُمثل المدخل الأساسي لاختيار النظام القانوني الذي يحكم حجيته أمام القضاء. فالتكيف القانوني لسند الشحن بوصفه محرراً ذا طبيعة خاصة يؤدي إلى استبعاد إخضاعه المطلق لقواعد الإثبات العامة المقررة في القوانين المدنية والتجارية، والانتقال إلى تطبيق قواعد إثبات تتلاءم مع خصوصية النشاط البحري. وقد ذهب الفقه العربي إلى أن سند الشحن، بحكم صدره في إطار نشاط مهني منظم وخضوعه لأعراف بحرية مستقرة، يتمتع بقيمة إثباتية معززة تفترض صحة البيانات الواردة فيه، ولا يجوز النيل منها إلا وفق شروط وضوابط دقيقة. ويُلاحظ أن هذا الافتراض لا يقوم على مجرد الشكل الكتابي للسند، وإنما على الثقة التي أولاهها المشرع والعرف البحري لهذا المستند، بوصفه الأداة الرئيسة لإثبات وقائع النقل البحري^{٢٣}.

ويترتب على ذلك أن قواعد الإثبات المطبقة على سند الشحن تتسم بالمرونة والتدرج، حيث تختلف باختلاف طبيعة البيانات المثبتة فيه وبحسب أطراف الخصومة. فالمسائل المتعلقة بوصف البضاعة وحالتها الظاهرة عند الشحن تخضع لقواعد إثبات مشددة نسبياً، نظراً لاعتماد الغير عليها في التعامل، في حين تكون القواعد أكثر مرونة فيما يتعلق بالشروط التعاقدية التي يجوز إثبات ما يخالفها في العلاقة بين أطراف العقد. ويُبرز هذا التمييز مدى التأثير المباشر للطبيعة القانونية لسند الشحن في صياغة قواعد إثبات خاصة، توازن بين متطلبات العدالة وحماية الثقة المشروعة في المعاملات البحرية^{٢٤}.

تُظهر الدراسة الفقهية أن الطبيعة القانونية الخاصة لسند الشحن البحري تُعد من أبرز المبررات للخروج عن القواعد العامة للإثبات، ولا سيما فيما يتعلق بحرية الإثبات وإمكانية الطعن في المحررات. فقد أكد الفقه العربي أن إخضاع سند الشحن للقواعد التقليدية ذاتها التي تحكم سائر المحررات التجارية من شأنه الإضرار باستقرار التعامل البحري وتقويض الثقة في تداول السندات. ومن ثم، اتجه الفقه إلى تبني فكرة النظام الإثباتي الخاص، الذي يقيد في بعض الحالات حق إثبات العكس، لا سيما في مواجهة الحامل حسن النية، حمايةً للاتمان التجاري وضماناً لأمن المعاملات^{٢٥}.

ويُستفاد من ذلك أن العلاقة بين الطبيعة القانونية لسند الشحن وقواعد الإثبات المطبقة ليست علاقة نظرية مجردة، وإنما علاقة وظيفية تهدف إلى تحقيق التوازن بين مصلحتين متعارضتين: مصلحة الناقل في الدفاع عن نفسه، ومصلحة الغير في الاعتماد على البيانات الواردة في السند. وقد أشار الفقه إلى أن هذا التوازن لا يتحقق إلا من خلال الاعتراف بالطبيعة القانونية الخاصة لسند الشحن، وما يستتبعها من تطبيق قواعد إثبات متميزة تتلاءم مع

طبيعة التجارة البحرية. ويُعد هذا التصور من أهم الأسس التي يقوم عليها النظام القانوني لسند الشحن البحري في الفقه المعاصر، ويُشكّل الإطار النظري الذي يفسر اختلاف حجية السند باختلاف المراكز القانونية للأطراف^{٢٦}.

المبحث الثاني

حجية سندات الشحن البحث في الإثبات في القوانين المقارنة

يُعد تحديد نطاق حجية سندات الشحن البحث في الإثبات من المسائل التي تختلف معالجتها باختلاف النظم القانونية، تبعاً للفلسفة التشريعية التي تحكم كل نظام. ويهدف هذا المبحث إلى دراسة حجية سندات الشحن البحري في القوانين المقارنة، استخلاصاً للقواعد المستقرة التي يمكن الاستفادة منها في تقييم التنظيم القانوني العراقي.

المطلب الأول

حجية سند الشحن في مواجهة أطراف عقد النقل البحري

تتجلى أهمية حجية سند الشحن البحري بصورة خاصة في العلاقة بين أطراف عقد النقل، حيث يُثار التساؤل حول مدى إلزامية البيانات الواردة فيه وحدود الاعتماد عليها في الإثبات. ويهدف هذا المطلب إلى بيان حجية بيانات سند الشحن بين الناقل والشاحن، وبيان مدى جواز إثبات عكسها في ضوء الاتفاقيات الدولية والقوانين المقارنة. ويتناول هذا المطلب:

أولاً : حجية بيانات سند الشحن بين الناقل والشاحن

تُعد العلاقة بين الناقل والشاحن الإطار الأول الذي تُثار فيه مسألة حجية بيانات سند الشحن البحري، باعتباره المستند الذي يدون فيه الناقل ما تسلّمه من بضاعة وما اتفق عليه بشأن نقلها. وقد استقر الفقه المقارن على أن البيانات الواردة في سند الشحن تتمتع بحجية إثباتية بين طرفي عقد النقل، بوصفها صادرة عن أحدهما ومقبولة من الآخر ضمناً عند تسليم البضاعة دون اعتراض. وتشمل هذه الحجية البيانات المتعلقة بنوع البضاعة وكميتها وحالتها الظاهرة، فضلاً عن البيانات المرتبطة بميناء الشحن وميناء التفريغ. ويُلاحظ أن هذه الحجية لا تقوم على فكرة الإلزام المطلق، وإنما على قرينة قانونية تستمد أساسها من الثقة التي يوليها التعامل البحري لهذا المستند بوصفه أداة تنظيم وإثبات في آن واحد^{٢٧}.

ويُبرز الفقه العربي المتخصص في القانون البحري أن حجية بيانات سند الشحن بين الناقل والشاحن تُعد انعكاساً للطبيعة التوثيقية للسند في هذه المرحلة من العلاقة القانونية، حيث يُفترض أن الطرفين كانا على علم بمحتواه عند إصداره. ويترتب على ذلك أن سند الشحن يُعد دليلاً قوياً على الوقائع التي دوّنت فيه، ويقع على عاتق من يدعي

خلافها عبء إثبات ذلك. وقد تبنت القوانين المقارنة هذا التصور، استناداً إلى ما استقر عليه الفقه البحري من ضرورة استقرار المعاملات البحرية ومنع التحلل غير المبرر من البيانات التي تم تدوينها بمناسبة تنفيذ عقد النقل²⁸. على الرغم من تمتع بيانات سند الشحن البحري بحجية إثباتية في العلاقة بين الناقل والشاحن، فإن الفقه المقارن لا يُسلم بتوحيد هذه الحجية في جميع الحالات، بل يذهب إلى التمييز بين البيانات التي يُثبتها الناقل استناداً إلى معايينه الفعلية للبضاعة عند تسلّمها، وتلك التي يُدرجها اعتماداً على تصريحات الشاحن وحده. فقد استقر الفقه المقارن على أن البيانات المتعلقة بالحالة الظاهرة للبضاعة، وعدد الطرود، وطريقة شحنها، تتمتع بقوة إثباتية أعلى، نظراً لإمكانية تحقق الناقل منها وقت الشحن، في حين تكون الحجية أضعف بالنسبة للبيانات التي يتعذر عليه التحقق منها بطبيعتها، كبيان محتويات الطرود المغلقة أو طبيعة البضائع المعبأة داخل الحاويات. ويترتب على هذا التمييز اختلاف نطاق التزام الناقل ببيانات سند الشحن، وكذلك اختلاف مدى جواز الطعن فيها في حال نشوء نزاع قضائي²⁹.

وقد كرست القوانين المقارنة هذا التوجه الفقهي، من خلال إقرار تدرج في حجية بيانات سند الشحن بين أطراف عقد النقل البحري، تحقيقاً للتوازن بين مصلحة الشاحن في الاعتماد على ما يثبتته الناقل في السند، ومصلحة الناقل في عدم تحمّل مسؤولية بيانات لم تتح له إمكانية التحقق منها. ويُلاحظ أن هذا التنظيم يعكس تصوراً واقعياً لطبيعة النشاط البحري وما يكتنفه من صعوبات عملية، كما يُبرز أن حجية سند الشحن بين الناقل والشاحن تقوم على أساس نسبي يخضع لتقدير القاضي وفقاً لظروف كل حالة. ويُعد هذا النهج من أبرز مظاهر خصوصية الإثبات في مجال النقل البحري، حيث تُقيّم بيانات سند الشحن في ضوء مصدرها ومدى إمكانية التحقق منها عند إصدار السند، لا على أساس شكلها الكتابي وحده³⁰.

ثانياً : مدى جواز إثبات عكس بيانات السند

أقرت القوانين المقارنة مبدأ جواز إثبات عكس بيانات سند الشحن البحري في العلاقة بين الناقل والشاحن، انطلاقاً من أن الحجية المقررة لهذه البيانات تقوم على قرينة قابلة لإثبات العكس. فقد نصت قواعد لاهاي-فيسبي على أن سند الشحن يُعد دليلاً على تسلّم الناقل للبضائع وفق البيانات الواردة فيه، دون أن ترقى هذه الحجية إلى مرتبة الدليل القاطع بين طرفي عقد النقل، الأمر الذي يفتح المجال لإثبات عدم مطابقة هذه البيانات للواقع. ويُستفاد من ذلك أن الناقل أو الشاحن يملكان، في هذه المرحلة، تقديم الدليل على أن ما دُون في السند لا يعكس حقيقة البضاعة أو ظروف شحنها، متى توافرت وسائل إثبات مقبولة قانوناً³¹.

وقد تبنى التشريع الفرنسي هذا التوجه، حيث أجاز للناقل إثبات أن بعض البيانات الواردة في سند الشحن، ولا سيما تلك المتعلقة بوزن البضاعة أو محتويات الطرود المغلقة، قد أُدرجت بناءً على تصريحات الشاحن دون تحقق فعلي. كما سار المشرع المصري في الاتجاه ذاته، فأقر إمكانية الطعن في بيانات سند الشحن في العلاقة بين طرفي

العقد، تأسيساً على أن السند لا يُنشئ التزامات جديدة، وإنما يُثبت وقائع قابلة للمناقشة. ويعكس هذا التنظيم إدراك القوانين المقارنة للطبيعة العملية للنقل البحري، وما يعتره من صعوبات عند تدوين البيانات بدقة تامة وقت الشحن^{٣٢}. رغم إقرار مبدأ جواز إثبات عكس بيانات سند الشحن البحري، فقد اتجهت القوانين المقارنة إلى فرض قيود واضحة على هذا الجواز، كلما اقتضت حماية الثقة المشروعة واستقرار المعاملات البحرية. فقد شددت الاتفاقيات الدولية، ولا سيما قواعد هامبورغ، على أن سند الشحن يُعد دليلاً قوياً في مواجهة الغير حسن النية، بما يحدّ من إمكانية إثبات عكس البيانات الواردة فيه، متى كان هذا الغير قد اعتمد عليها في بناء مركزه القانوني. ويُظهر هذا التوجه أن نطاق جواز إثبات العكس يضيق كلما انتقل النزاع من العلاقة التعاقدية الداخلية إلى مواجهة الغير^{٣٣}.

وقد انعكس هذا الاتجاه في التشريعات الوطنية، حيث قيّد القانون الفرنسي حق الناقل في الطعن في بيانات سند الشحن إذا كان السند قد انتقل إلى حامل حسن النية، حمايةً للائتمان التجاري. كما أكدت المحاكم المصرية هذا المبدأ، معتبرة أن السماح بإثبات العكس في مواجهة الغير من شأنه الإضرار بأمن التعامل في التجارة البحرية. ويُستفاد من ذلك أن جواز إثبات عكس بيانات سند الشحن يخضع لنظام دقيق يقوم على التفرقة بين أطراف العقد والغير، ويُجسد توازناً تشريعياً بين مقتضيات العدالة الفردية ومتطلبات استقرار المعاملات البحرية^{٣٤}.

ثالثاً : موقف الاتفاقيات الدولية والقوانين المقارنة

عالجت الاتفاقيات الدولية المنظمة للنقل البحري مسألة حجية بيانات سند الشحن البحري بأسلوب متوازن، يراعي خصوصية النشاط البحري ومتطلبات استقرار التجارة الدولية. فقد نصت قواعد لاهاي ولاهاي-فيسبي على أن سند الشحن يُعد دليلاً على تسلّم الناقل للبضاعة وفق البيانات الواردة فيه، مع إقرار حجية خاصة لهذه البيانات في مواجهة الغير حسن النية، دون أن تحصنها تحصيئاً مطلقاً في العلاقة بين أطراف عقد النقل. ويُستفاد من المادة الثالثة* من هذه القواعد أن حجية السند تقوم على قرينة قانونية يمكن دحضها في العلاقة التعاقدية، في حين تتشدد هذه الحجية كلما تعلق الأمر بحماية المراكز القانونية للغير^{٣٥}.

أما قواعد هامبورغ، فقد ذهبت إلى تعزيز القيمة الإثباتية لسند الشحن بدرجة أوضح، إذ اعتبرت البيانات الواردة فيه قرينة قوية على صحة ما تضمنته، مع تضيق نطاق جواز إثبات العكس، تحقيقاً لمزيد من الحماية لحامل السند. ويعكس هذا الاتجاه تطوراً في النظرة إلى سند الشحن بوصفه أداة محورية في ضمان الثقة في المعاملات البحرية الدولية. ويُلاحظ أن هذا التدرج في تنظيم الحجية يعكس اختلاف الفلسفة التشريعية بين الاتفاقيات، بين اتجاه يميل إلى حماية الناقل وآخر يمنح أولوية لاستقرار التعامل وحماية الحامل حسن النية^{٣٦}.

انعكس التنظيم الوارد في الاتفاقيات الدولية على التشريعات الوطنية المقارنة، التي تبنت في مجملها التفرقة بين حجية سند الشحن في العلاقة بين أطراف العقد وحجيته في مواجهة الغير. فقد أخذ القانون الفرنسي بالمبدأ القائل بأن بيانات سند الشحن تُعد ملزمة للناقل في مواجهة الحامل حسن النية، مع السماح بإثبات عكسها في العلاقة مع

الشاحن، وفقاً لما استقر عليه القضاء الفرنسي والفقهاء البحري. ويظهر هذا التنظيم إدراك المشرع الفرنسي لأهمية سند الشحن في دعم الائتمان التجاري وحماية التداول³⁷.

وسار القانون المصري في الاتجاه ذاته، حيث أقر حجية خاصة لسند الشحن في مواجهة المرسل إليه أو الحامل حسن النية، مستلهماً أحكام الاتفاقيات الدولية، مع الاحتفاظ بإمكانية الطعن في بيانات السند في العلاقة التعاقدية. ويلاحظ أن هذا النهج التشريعي يُجسد توازناً دقيقاً بين مصلحة الناقل في الدفاع عن نفسه ومصلحة المتعاملين في الاعتماد على البيانات المثبتة في السند. ويُعد هذا الاتجاه من أبرز ملامح القوانين المقارنة في مجال النقل البحري، ويمكن الإفادة منه عند تقييم موقف التشريع العراقي من حجية سند الشحن البحري³⁸.

المطلب الثاني

حجية سند الشحن في مواجهة الغير حسن النية

تتعاطم الأهمية القانونية لحجية سند الشحن البحري عند انتقاله إلى الغير، ولا سيما المرسل إليه أو الحامل حسن النية، لما يترتب على ذلك من آثار مباشرة في استقرار المعاملات البحرية. ويهدف هذا المطلب إلى بيان حجية سند الشحن في مواجهة الغير، وتحليل أثر تداوله على قوته الثبوتية، ودور القوانين المقارنة في حماية الائتمان التجاري. يتناول هذا المطلب :

أولاً : حجية سند الشحن تجاه المرسل إليه والحامل

يُعد المرسل إليه من أهم الأشخاص الذين تُثار في مواجهتهم مسألة حجية سند الشحن البحري، إذ يستند في مطالبته بتسليم البضاعة إلى ما ورد في السند من بيانات. وقد استقر الفقه والقوانين المقارنة على أن المرسل إليه، متى كان حسن النية، يتمتع بحماية خاصة تقوم على الاعتداد بالبيانات المثبتة في سند الشحن بوصفها صحيحة وملزمة للناقل. ويستند هذا الاتجاه إلى أن المرسل إليه لا يكون طرفاً في مرحلة تحرير السند، وإنما يعتمد عليه بوصفه مستنداً رسمياً في تحديد حقه في استلام البضاعة، وهو ما يبرر منحه مركزاً قانونياً متميزاً في مواجهة الناقل³⁹.

وقد تجلّى هذا المبدأ بوضوح في قواعد لاهاي-فيسبي، التي شددت من حجية سند الشحن في مواجهة من انتقل إليه السند واعتمد على بياناته، كما تنبأه القضاء الفرنسي، الذي اعتبر أن الناقل لا يجوز له الاحتجاج بما يخالف البيانات الواردة في سند الشحن في مواجهة المرسل إليه حسن النية، متى كانت هذه البيانات من شأنها التأثير في مركزه القانوني. ويلاحظ أن هذا الاتجاه يعكس رغبة واضحة في حماية الثقة المشروعة التي يوليها المرسل إليه لسند الشحن، بوصفه الأداة الأساسية لإثبات حقه في البضاعة⁴⁰.

تزداد حجية سند الشحن البحري قوةً عندما ينتقل إلى الحامل، لا سيما إذا كان هذا الحامل حسن النية، إذ يُعد السند في هذه الحالة سنداً تمثيلاً للبضاعة يُحوّل حامله المطالبة بها والتصرف فيها. وقد أكدت القوانين المقارنة أن

تداول سند الشحن وفق الأوضاع القانونية المقررة يترتب عليه انتقال الحقوق الثابتة فيه، مع تعزيز حجية بياناته في مواجهة الناقل. ويُستفاد من ذلك أن الحامل حسن النية يتمتع بحماية قانونية خاصة تحول دون تمكين الناقل من الطعن في البيانات التي اعتمد عليها الحامل عند اكتساب السند^{٤١}.

وقد كرس الفقه المقارن في كلِّ من النظامين اللاتيني والأنجلوسكسوني هذا المبدأ، ولا سيما في الفقه الفرنسي والإنجليزي، معتبراً أن حماية الحامل حسن النية تُعد ضرورة لضمان استقرار الائتمان التجاري البحري، حيث تُبنى عمليات البيع والتمويل أثناء الرحلة البحرية على الثقة في سند الشحن بوصفه سنداً تمثيلاً للبضاعة. وقد انعكس هذا الاتجاه الفقهي في التشريعات الوطنية، ومنها القانون الفرنسي والقانون المصري، اللذان قيّدا حق الناقل في إثبات عكس بيانات السند في مواجهة الحامل حسن النية. ويُظهر هذا التنظيم أن حجية سند الشحن تجاه الحامل لا تستمد أساسها من العلاقة التعاقدية الأصلية، وإنما من اعتبارات حماية التعامل التجاري وضمان حسن سير التجارة البحرية الدولية^{٤٢}.

ثانياً : أثر تداول سند الشحن على القوة الثبوتية

يؤدي تداول سند الشحن البحري وفق الأوضاع القانونية المقررة إلى تعزيز قوته الثبوتية، إذ يتحول من مجرد محرر منظم للعلاقة بين الناقل والشاحن إلى أداة قانونية يعتمد عليها الغير في ترتيب مراكزه القانونية. ويُستدل على ذلك من أن انتقال السند إلى المرسل إليه أو الحامل يجعل البيانات الواردة فيه أساساً وحيداً لتحديد الحق في استلام البضاعة، وهو ما يفرض تشديد حجية هذه البيانات حمايةً للثقة المشروعة. ويُلاحظ أن هذا الأثر يظهر بوضوح في الحالات التي يتم فيها بيع البضاعة أثناء الرحلة البحرية، حيث يُعد سند الشحن المرجع الوحيد الذي يُبنى عليه التصرف القانوني^{٤٣}.

ويترتب على هذا التداول أن حجية سند الشحن لا تعود مرتبطة فقط بطبيعته كمحرر إثباتي، وإنما بوظيفته الاقتصادية في تسهيل تداول الحقوق. وقد ذهب جانب من الفقه العربي إلى أن تداول السند يُضفي على بياناته قوة إلزامية متزايدة، لا سيما في مواجهة الناقل، الذي يُفترض علمه بأن السند قابل للتداول وأن الغير سيعتمد على ما ورد فيه. ويُعد هذا التصور متسقاً مع متطلبات النشاط البحري، الذي يقوم في جزء كبير منه على السرعة والثقة في المستندات التجارية^{٤٤}.

ويؤدي تداول سند الشحن إلى تقييد حق الناقل في الطعن في البيانات الواردة فيه، كلما تعلق الأمر بحامل حسن النية اكتسب السند واعتمد على محتواه. ويُلاحظ أن هذا التقييد لا يُعد انتقاصاً من حقوق الناقل بقدر ما يُمثل نتيجة منطقية لطبيعة التداولية للسند، إذ لا يُتصور السماح للناقل بالتدخل من البيانات التي يعلم مسبقاً أنها ستُبنى عليها تصرفات قانونية لاحقة. وتُعد هذه القاعدة من أبرز مظاهر خصوصية الإثبات في مجال النقل البحري مقارنة بالقواعد العامة^{٤٥}.

ويرى الباحث بالاتفاق مع (عبد المنعم البدرابي)^{٤٦} أن أثر تداول سند الشحن في تعزيز قوته الثبوتية يُعد ضرورة تفرضها طبيعة التجارة البحرية الدولية، حيث يشكل السند أداة رئيسة لحماية الائتمان التجاري وضمان استقرار المعاملات. ويُؤدي إضعاف حجية السند بعد تداوله إلى زعزعة الثقة في النظام القانوني للنقل البحري برمته، وهو ما ينعكس سلبيًا على حركة التجارة. ومن ثم، فإن تشديد الحجية في هذه المرحلة يُمثل اختيارًا تشريعيًا واقعيًا يوازن بين مصلحة الناقل في الدفاع عن نفسه ومصلحة الغير في الاعتماد على المستندات المتداولة.

ثالثًا : حماية الائتمان التجاري في القوانين المقارنة

يحتل مبدأ حماية الائتمان التجاري مكانة مركزية في التنظيم القانوني لسند الشحن البحري في القوانين اللاتينية، ويظهر ذلك بوضوح في القانون الفرنسي، الذي ينطلق من اعتبار سند الشحن أداة أساسية لاستقرار المعاملات التجارية البحرية. وقد كرس الفقه والتشريع الفرنسيان فكرة أن الحامل حسن النية يجب أن يتمتع بحماية قانونية مشددة، تضمن له الاعتماد على البيانات الواردة في سند الشحن دون خشية من الطعن فيها من قبل الناقل. ويُستدل على ذلك من الاتجاه العام للقضاء الفرنسي الذي اعتبر أن الثقة المشروعة في سند الشحن تمثل حجر الزاوية في نظام الائتمان التجاري البحري، وأن المساس بهذه الثقة من شأنه الإضرار بحركة التجارة الدولية^{٤٧}.

ويظهر هذا التوجه بجلاء في الأحكام القضائية الفرنسية التي قيدت حق الناقل في إثبات عكس بيانات سند الشحن متى كان السند قد انتقل إلى حامل حسن النية. ويُلاحظ أن هذا القيد لا يستند إلى العلاقة التعاقدية الأصلية، وإنما إلى اعتبارات اقتصادية تتعلق بحماية الائتمان التجاري، حيث تُبنى عمليات التمويل والبيع أثناء الرحلة البحرية على ما يثبته السند من بيانات. ويعكس هذا التنظيم وعي المشرع الفرنسي بالدور الاقتصادي لسند الشحن، باعتباره وسيلة ائتمان قبل أن يكون مجرد محرر إثبات^{٤٨}.

تُعد حماية الائتمان التجاري من المرتكزات الأساسية في النظام القانوني الإنجليزي لسند الشحن البحري، حيث يُنظر إلى السند بوصفه وثيقة قابلة للتداول تمثل البضاعة ذاتها. وقد رسخ القضاء الإنجليزي مبدأ مفاده أن الحامل حسن النية الذي يكتسب سند الشحن مقابل قيمة يجب أن يُحمى من أي طعن في البيانات التي اعتمد عليها عند اكتساب السند. ويُعد هذا المبدأ من التطبيقات العملية لنظرية (الاعتماد المشروع) التي تشكل أحد الأسس الرئيسية للائتمان التجاري في القانون الإنجليزي^{٤٩}. وقد تجلّى هذا الاتجاه في التشريع الإنجليزي من خلال الاعتراف الصريح بالقيمة الائتمانية لسند الشحن، واعتباره أداة قانونية تُبنى عليها حقوق مالية وتجارية أثناء الرحلة البحرية. ويُلاحظ أن حماية الحامل حسن النية في هذا النظام لا تُعد استثناءً، وإنما تمثل القاعدة العامة، وهو ما يعكس فلسفة تشريعية ترى في استقرار التعامل التجاري أولوية تتقدم على مصلحة الناقل في الطعن في البيانات. ويُعد هذا التنظيم من أكثر النماذج صرامة في حماية الائتمان التجاري البحري^{٥٠}.

استلهمت القوانين العربية الحديثة مبادئ حماية الائتمان التجاري من القوانين والاتفاقيات الدولية، وظهر ذلك بوضوح في القانون المصري، الذي أقر حجية مشددة لسند الشحن في مواجهة حامل حسن النية. وقد تبنى الفقه المصري هذا التوجه، معتبراً أن سند الشحن يُعد أداة رئيسة لتأمين الائتمان في التجارة البحرية، وأن التشدد في حجية بياناته بعد تداوله يُمثل ضماناً أساسية لاستقرار المعاملات التجارية. ويُلاحظ أن هذا الاتجاه يعكس انتقال الفكر القانوني العربي من التركيز على العلاقة التعاقدية إلى مراعاة الاعتبارات الاقتصادية الأوسع^١. وسار القانون الأردني في الاتجاه ذاته، حيث أكدت التشريعات والكتابات الفقهية الأردنية على ضرورة حماية حامل حسن النية، بوصفه طرفاً يعتمد على سند الشحن في ترتيب مركزه القانوني والمالي. وقد بُرر هذا الاتجاه بكون الاقتصاديات العربية تعتمد بدرجة كبيرة على الاستيراد البحري، مما يجعل استقرار الائتمان التجاري البحري ضرورة عملية لا غنى عنها. ويُستفاد من ذلك أن القوانين العربية، رغم حداثة تنظيمها في هذا المجال، تسير بخطى متقاربة مع القوانين المقارنة في جعل حماية الائتمان التجاري هدفاً أساساً من أهداف نظام سند الشحن^٢.

المبحث الثالث

حجية سندات الشحن البحث في الإثبات في القانون العراقي

يُشكل تحديد حجية سندات الشحن البحث في الإثبات في القانون العراقي محوراً أساسياً لتقييم مدى كفاية التنظيم القانوني الوطني في مواجهة متطلبات التجارة البحرية الحديثة. ويهدف هذا المبحث إلى تحليل الأساس التشريعي والقضائي لحجية سند الشحن في القانون العراقي، في ضوء القواعد العامة والمقاربات المقارنة، وصولاً إلى استخلاص مكامن القصور وسبل المعالجة.

المطلب الأول

الأساس القانوني لحجية سند الشحن في التشريع العراقي

يقتضي الوقوف على حجية سند الشحن البحري في القانون العراقي البحث في الأساس القانوني الذي تستند إليه هذه الحجية في ظل غياب تنظيم بحري متكامل. ويهدف هذا المطلب إلى بيان موقف قانون التجارة العراقي من سند الشحن، وتحليل مدى كفاية القواعد العامة في الإثبات، وبيان مدى استيعاب التشريع العراقي لخصوصية الإثبات البحري. عليه يتناول هذا المطلب المحاور الآتية :

أولاً : موقف قانون التجارة العراقي

لم يتضمن قانون التجارة العراقي تنظيمًا صريحاً ومتكاملاً لسند الشحن البحري على نحو ما هو مقرر في التشريعات البحرية المقارنة، إذ خلا من نصوص خاصة تُعرّف سند الشحن أو تُحدّد حجيته في الإثبات. ويُلاحظ أن المشرّع

العراقي اكتفى بتنظيم بعض جوانب الأوراق التجارية وأعمال التجارة بوجه عام، دون أن يُفرد للنقل البحري وسندياته نظاماً قانونياً خاصاً. ويترتب على هذا الغياب التشريعي أن سند الشحن البحري لا يستمد حجتيه في القانون العراقي من نص خاص، وإنما يُترك أمر تقدير قيمته الإثباتية لاجتهاد الفقه والقضاء بالرجوع إلى القواعد العامة. ويُعد هذا الوضع انعكاساً لعدم تبني العراق حتى الآن لقانون بحري مستقل، رغم الأهمية العملية المتزايدة للنقل البحري في النشاط التجاري العراقي، ولا سيما في مجال الاستيراد^{٥٣}.

على الرغم من غياب النص الصريح، فإن قانون التجارة العراقي لا يُقضي سند الشحن البحري من نطاق الاعتداد القانوني، إذ يمكن إدراجه ضمن المحررات التجارية التي تُستعمل في توثيق العمليات التجارية. ويُستدل على ذلك من اعتماد المشرع العراقي مبدأ حرية الإثبات في المواد التجارية، بما يسمح بالاحتجاج بالمحررات العرفية والتجارية لإثبات التصرفات المرتبطة بالأعمال التجارية. وبهذا المعنى، يُعد سند الشحن البحري محرراً تجارياً يُمكن الاحتجاج به في الإثبات متى تعلق النزاع بعمل تجاري، وهو ما يفتح المجال أمام القضاء للاعتداد ببياناته باعتباره مستنداً مهنيًا متداولاً في البيئة التجارية^{٥٤}.

وتتجلى أهمية هذا التوجه في الواقع العملي، حيث تعتمد المحاكم العراقية على سندات الشحن في منازعات الاستيراد البحري، لا سيما في النزاعات المتعلقة بتسليم البضاعة أو التأخير في التسليم. ويُلاحظ أن القضاء العراقي، في مثل هذه الحالات، يتعامل مع سند الشحن بوصفه قرينة قوية على الوقائع المثبتة فيه، مع ترك المجال لإثبات عكسها وفق القواعد العامة، وهو ما يعكس اعترافاً ضمنياً بقيمته الإثباتية رغم غياب التنظيم الخاص^{٥٥}.

يُفرضي موقف قانون التجارة العراقي، القائم على الإحالة إلى القواعد العامة، إلى إشكالات عملية تتعلق بتحديد مدى حجية سند الشحن البحري وحدود الطعن في بياناته. فغياب النص الخاص يؤدي إلى مساواة سند الشحن بغيره من المحررات العرفية من حيث القوة الثبوتية، دون مراعاة لخصوصيته بوصفه سنداً تمثيلاً للبضاعة وقابلاً للتداول. ويُلاحظ أن هذا الوضع لا يوفر الحماية الكافية للغير حسن النية، ولا ينسجم مع متطلبات الائتمان التجاري البحري، الذي يقوم على الثقة في البيانات المثبتة في سند الشحن^{٥٦}. ويُعد هذا القصور التشريعي سبباً رئيساً في تذبذب الاتجاه القضائي العراقي في تقدير حجية سند الشحن، حيث تختلف المعالجة من قضية إلى أخرى تبعاً لوقائع النزاع وتقدير القاضي. ومن ثم، يمكن القول إن موقف قانون التجارة العراقي، بصيغته الحالية، لا يستوعب على نحو كافٍ خصوصية الإثبات البحري، الأمر الذي يبرز الحاجة إلى تدخل تشريعي صريح يُنظم سند الشحن البحري ويُحدد حجية بياناته بما يحقق التوازن بين العدالة واستقرار المعاملات التجارية^{٥٧}.

ثانياً : تطبيق القواعد العامة في الإثبات

يخضع سند الشحن البحري في القانون العراقي، في ظل غياب تنظيم خاص، لأحكام القواعد العامة الواردة في قانون الإثبات العراقي، بوصفه محرراً يُستعمل لإثبات واقعة قانونية ذات طبيعة تجارية. وقد نص قانون الإثبات على أن المحررات العرفية تكون حجة على من صدرت عنه ما لم يُنكر صراحة ما نُسب إليه من توقيع أو مضمون،

وهو ما ينطبق على سند الشحن باعتباره محرراً يصدر عن الناقل أو من يمثله. ويترتب على ذلك أن سند الشحن يُعد وسيلة إثبات كتابية يُمكن الاحتجاج بها أمام القضاء لإثبات تسلّم البضاعة أو شروط نقلها، مع بقاء المجال مفتوحاً لمناقشة قوته الثبوتية وفقاً لمصدر البيانات الواردة فيه. ويُلاحظ أن هذا الإطار القانوني يُساوي بين سند الشحن وغيره من المحررات العرفية، دون إضفاء خصوصية عليه تتناسب مع دوره في التجارة البحرية. ويُستفاد من ذلك أن تطبيق القواعد العامة، رغم كفايته من حيث المبدأ، لا يراعي الطبيعة الخاصة لسند الشحن بوصفه مستنداً مهنيّاً متداولاً، وهو ما ينعكس على درجة الحماية القانونية التي يتمتع بها في مجال الإثبات^{٥٨}.

وفقاً للقواعد العامة في الإثبات، يقع عبء إثبات الواقعة على من يدعيها، ويترتب على ذلك أن من يتمسك بسند الشحن لإثبات حقه في تسلّم البضاعة أو المطالبة بالتعويض يلتزم بإثبات صحة السند ونسبته إلى من صدر عنه. وفي المقابل، يملك الطرف الآخر، ولا سيما الناقل، الحق في الطعن في السند بإنكار التوقيع أو الادعاء بالتزوير أو إثبات عدم مطابقة البيانات الواردة فيه للواقع، استناداً إلى الوسائل التي يجيزها قانون الإثبات. ويُلاحظ أن هذه القواعد تمنح القاضي سلطة واسعة في تقدير الأدلة وترجيحها، دون التقيد بحجية خاصة لسند الشحن. وقد انعكس هذا الوضع في التطبيق القضائي العراقي، حيث تعاملت المحاكم مع سندات الشحن بوصفها أدلة قابلة للمناقشة والطعن، شأنها شأن سائر المحررات العرفية. ويُعد هذا النهج متسقاً مع فلسفة قانون الإثبات، غير أنه يؤدي عملياً إلى إضعاف الثقة في سند الشحن بوصفه أداة ائتمان، لا سيما في الحالات التي يكون فيها النزاع قائماً بين أطراف متعددة ذات مراكز قانونية مختلفة^{٥٩}.

يُظهر تطبيق القواعد العامة في الإثبات على سند الشحن البحري وجود فجوة واضحة بين متطلبات الواقع التجاري البحري وبين الإطار القانوني المعتمد في القانون العراقي. فالمساواة بين سند الشحن وغيره من المحررات العرفية تُغفل طبيعته كسند تمثيلي للبضاعة وقابل للتداول، وهي خصائص تبرر منحه قوة ثبوتية مشددة، ولا سيما في مواجهة الغير حسن النية. ويُلاحظ أن القواعد العامة لا تُميز بين العلاقة التعاقدية الأصلية وبين العلاقة الناشئة عن تداول السند، الأمر الذي يؤدي إلى غموض في تحديد نطاق الحجية^{٦٠}. ومن ثم، يمكن القول إن الاعتماد الحصري على القواعد العامة في الإثبات لا يستوعب خصوصية الإثبات البحري، ويُفضي إلى نتائج لا تتسجم مع متطلبات حماية الائتمان التجاري. ويُعد هذا القصور من أبرز المبررات الداعية إلى تدخل تشريعي عراقي خاص، يُحدد حجية سند الشحن البحري ويضع نظاماً إثباتياً متوازناً يراعي خصوصية النشاط البحري، ويحدّ من التباين في التطبيق القضائي.

ثالثاً : مدى استيعاب التشريع العراقي لخصوصية الإثبات البحري

يُلاحظ أن التشريع العراقي، في صورته الحالية، لا يستوعب خصوصية الإثبات البحري بوصفه نظاماً قانونياً متميزاً عن الإثبات في المعاملات المدنية والتجارية التقليدية. فغياب قانون بحري مستقل، وعدم تضمين قانون التجارة أو قانون الإثبات نصوصاً خاصة بسندات الشحن البحرية، يؤديان إلى إخضاع هذه السندات للقواعد العامة دون

مراعاة لطبيعتها كسندات تمثيلية قابلة للتداول. ويترتب على ذلك أن الخصائص الجوهرية لسند الشحن، ولا سيما دوره في حماية الائتمان التجاري واستقرار المعاملات البحرية، لا تجد انعكاسًا تشريعيًا واضحًا في القانون العراقي، الأمر الذي يُفرغ هذه السندات من جانب مهم من وظيفتها العملية^{٦١}.

ويُستدل على هذا القصور من أن التشريع العراقي لا يُميز بين حجية سند الشحن في العلاقة بين أطراف عقد النقل، وحجيته في مواجهة الغير حسن النية، وهو تمييز جوهري في القوانين البحرية المقارنة. ويؤدي هذا الغياب إلى عدم وضوح المركز القانوني لحامل سند الشحن، وإلى إضعاف الثقة في البيانات الواردة فيه، وهو ما لا ينسجم مع متطلبات النشاط البحري الحديث^{٦٢}.

أدى عدم استيعاب التشريع العراقي لخصوصية الإثبات البحري إلى تذبذب واضح في التطبيق القضائي، حيث تختلف المحاكم في تقدير حجية سند الشحن البحري تبعًا لاجتهاد القاضي والظروف الخاصة بكل نزاع. ففي بعض الأحكام، يُعامل سند الشحن بوصفه محررًا عاديًا لا يتمتع إلا بحجية نسبية قابلة للطعن بكافة طرق الإثبات، وفي أحكام أخرى يُعتد به قرينة قوية على الوقائع المثبتة فيه، دون وجود معيار تشريعي واضح يحكم هذا التقدير. ويُلاحظ أن هذا التفاوت يُضعف الأمن القانوني، ويؤدي إلى عدم استقرار الأحكام القضائية في منازعات النقل البحري^{٦٣}. كما أن إخضاع سند الشحن للقواعد العامة في الإثبات يمنح القاضي سلطة تقديرية واسعة، دون توجيه تشريعي يراعي الطبيعة الفنية والاقتصادية للنقل البحري. ويُعد هذا الوضع غير ملائم لطبيعة المنازعات البحرية، التي تتطلب قواعد إثبات واضحة ومشددة في بعض الحالات، حمايةً للثقة في المستندات المتداولة، ولا سيما في مواجهة الغير حسن النية^{٦٤}.

ومن هنا يرى الباحث ويتفق مع أن التشريع العراقي، بصيغته الراهنة، غير قادر على استيعاب خصوصية الإثبات البحري استيعابًا كافيًا، وأن الاعتماد على القواعد العامة في الإثبات لم يعد ملائمًا لمتطلبات التجارة البحرية الحديثة. فالنقل البحري يقوم على السرعة والثقة في المستندات، ولا سيما سند الشحن، الذي يؤدي دورًا محوريًا في حماية الائتمان التجاري^{٦٥}. ومن ثم، فإن مساواة سند الشحن بغيره من المحررات العرفية يُعد إخلالًا بوظيفته القانونية والاقتصادية، ويُضعف من دوره في استقرار المعاملات. ويُوصي الباحث بضرورة تدخل تشريعي عراقي صريح، سواء من خلال إصدار قانون بحري مستقل أو تعديل التشريعات القائمة، يتضمن تنظيمًا واضحًا لسندات الشحن البحرية، ويُحدد حجيتها في الإثبات تمييزًا بين العلاقة التعاقدية والغير حسن النية. ويُعد هذا التدخل خطوة أساسية لمواءمة القانون العراقي مع المعايير الدولية، ولتعزيز الثقة في البيئة القانونية للنقل البحري، بما يخدم المصالح الاقتصادية الوطنية.

المطلب الثاني

التطبيق القضائي والعملي لحجية سند الشحن في العراق

تتضح القيمة العملية لحجية سند الشحن البحري عند تطبيقها أمام القضاء، حيث تُختبر القواعد النظرية في واقع المنازعات المعروضة على المحاكم. ويهدف هذا المطلب إلى تحليل اتجاهات القضاء العراقي في منازعات النقل البحري، وبيان الإشكالات العملية في الإثبات، وصولاً إلى إبراز الحاجة إلى تدخل تشريعي خاص ينظم حجية سند الشحن البحري.

أولاً : اتجاهات القضاء العراقي في منازعات النقل البحري

اتجه القضاء العراقي، في ظل غياب تنظيم تشريعي خاص للنقل البحري، إلى التعامل مع سند الشحن البحري بوصفه محرراً تجارياً يخضع للقواعد العامة في الإثبات. وقد استندت المحاكم في هذا الاتجاه إلى كون سند الشحن يصدر بمناسبة عمل تجاري، الأمر الذي يبرر الاحتجاج به كدليل كتابي لإثبات واقعة تسلّم البضاعة أو شروط نقلها. ويُلاحظ أن القضاء العراقي لا يمنح سند الشحن حجية مطلقة، وإنما يتعامل معه على أنه قرينة قابلة لإثبات العكس، شأنه شأن سائر المحررات العرفية، مع ترك سلطة تقدير قيمته الثبوتية لقناعة القاضي وظروف النزاع^{٦٦}. وقد تجلّى هذا الاتجاه في عدد من قرارات محكمة التمييز الاتحادية، التي اعتبرت أن سند الشحن يُعد دليلاً معتبراً متى لم يثبت الطعن في صحته أو في البيانات الواردة فيه، مع جواز مناقشته بكافة طرق الإثبات. ويعكس هذا التوجه التزام القضاء العراقي بالإطار التشريعي القائم، غير أنه في الوقت ذاته يُظهر محدودية الحماية القانونية التي يوفرها لسند الشحن مقارنة بما هو مقرر في القوانين البحرية المقارنة^{٦٧}.

يُلاحظ وجود تباين في الاتجاهات القضائية العراقية عند تقدير حجية بيانات سند الشحن البحري، ولا سيما فيما يتعلق بمدى إلزامية البيانات المتعلقة بحالة البضاعة وكميتها. ففي بعض الأحكام، اعتدت المحاكم ببيانات سند الشحن بوصفها قرينة قوية على صحة الوقائع المثبتة فيه، خاصة إذا لم يقدم الخصم دليلاً مضاداً يُضعف هذه القرينة. وفي أحكام أخرى، سمحت المحاكم بإثبات عكس هذه البيانات استناداً إلى شهادة الشهود أو القرائن الفنية، دون وضع معايير واضحة للترقية بين البيانات التي يجوز الطعن فيها وتلك التي تستوجب حماية مشددة^{٦٨}. ويعكس هذا التباين غياب إطار تشريعي يُوجّه القضاء في تحديد نطاق حجية سند الشحن، ويُميز بين العلاقة التعاقدية الأصلية وبين مواجهة الغير حسن النية. كما يؤدي هذا الوضع إلى عدم استقرار الاجتهاد القضائي، ويُضعف قابلية التنبؤ بالأحكام الصادرة في منازعات النقل البحري، وهو ما يتعارض مع متطلبات الأمن القانوني في المجال التجاري. تُظهر دراسة التطبيقات القضائية أن القضاء العراقي نادراً ما يستحضر الخصوصية الفنية والاقتصادية للنقل البحري عند الفصل في المنازعات المتعلقة بسند الشحن. فغالباً ما يُطبق القاضي القواعد العامة في الإثبات دون التفريق بين سند الشحن وغيره من المحررات التجارية، ودون مراعاة لطبيعته كسند تمثيلي قابل للتداول. ويترتب على

ذلك أن الحماية الممنوحة للغير، ولا سيما الحامل حسن النية، تبقى محدودة وغير مستقرة، الأمر الذي يضعف الثقة في سند الشحن كأداة ائتمان تجاري^{٦٩}. ويُلاحظ أن هذا النهج القضائي، وإن كان منسجماً مع النصوص التشريعية النافذة، إلا أنه لا يواكب التطور الذي شهدته التجارة البحرية الدولية، ولا ينسجم مع متطلبات العراق الاقتصادية بوصفه دولة تعتمد على الاستيراد البحري. ومن ثم، يمكن القول إن القضاء العراقي يؤدي دوراً اجتهادياً في حدود الممكن، غير أن معالجة الإشكال على نحو جذري تظل مرهونة بتدخل تشريعي صريح يضع إطاراً قانونياً واضحاً لحجية سند الشحن البحري^{٧٠}.

ثانياً : المشكلات العملية في الإثبات أمام المحاكم العراقية

تتمثل الإشكالية العملية الأولى في منازعات سند الشحن في نزاع السلطة والصلاحيات على توقيع المحرر ووقته صدوره، وما إذا كان محرر السند صادراً عن شخص مخوّل قانوناً أو صادراً بإنابة صحيحة؛ إذ تؤدي الشكوك في تفويض الموقع أو تواريخ الوكالات اللاحقة إلى إسقاط الحجية عن السند، ويترتب على ذلك أن ينعكس النزاع إثباتياً على صاحب الحق الأصلي. مثالٌ حديثٌ أظهرته محكمة التمييز الاتحادية حيث نقضت قراراً استثنائياً لأن المحرر لم يكن المدير المفوض لدى البنك وقت إقامة الدعوى، والوكيل الذي أقر لم يكن مخولاً بخاصية الإقرار في تاريخ وقوعه، فاعتُبر (الصك) فاقداً لحجيته على المدعى عليه لعدم ثبوت تاريخ صدوره وشرعية التفويض، وأحيلت الدعوى لإعادة النظر. وتدلّ هذه الأحكام على أن القاضي العراقي يلحظ اعتبارات الشكل والوكالة بشدة عند سندات الدفع والمحررات المتداخلة مع سند الشحن، ما يزيد من مخاطر تذبذب الحجية أمام المحاكم حال غياب سجلات تفويض واضحة أو نماذج سند موحدة^{٧١}.

المعضلة العملية الثانية مرتبطة بغياب توحيد تنظيمي وتقني لسند الشحن في الموانئ العراقية ومخاطر تداول السند غير النظامي (فقد، سرقة، أو نماذج غير معيارية)، إضافةً إلى غياب أحكام تواكب التحول إلى السندات الإلكترونية، مما يولّد مشكلات تنفيذية وقضائية عند المطالبة بالبضاعة أو النزاع حول محتواها. دراسات عراقية حديثة عن ممارسات موانئ البصرة وأحكام التحكيم ذات العلاقة تُشير إلى أن قانون النقل العراقي/قانون التجارة لا يعالجان تداول سندات الشحن تفصيلياً، فتلجأ الجهات والأطراف إلى قواعد عامة أو اتفاقات عقدية أو ترتيبات تحكيمية، وهذه الفراغات التنظيمية تُقاوم الصعوبات الإثباتية خصوصاً في قضايا البيع أثناء الرحلة أو النزاعات المتعلقة بتظهير السند. يقتضي الواقع العملي إما إصدار تعليمات موانئ موحدة ونماذج رسمية لسند الشحن أو تبني أحكام واضحة في التشريع العراقي تعترف بحجية السند المتداول وتُنظّم آليات التظهير الإلكتروني والفيزيائي لحماية الائتمان التجاري^{٧٢}.

ثالثاً : الحاجة إلى تدخل تشريعي خاص

أثبت التطبيق القضائي والعملي أن معالجة حجية سند الشحن البحري في العراق من خلال القواعد العامة في قانون التجارة وقانون الإثبات لم تعد كافية لمواجهة تعقيدات النقل البحري الحديث. فالقضاء العراقي، وإن حاول سدّ

الفراغ التشريعي بالاجتهاد، يظل مقيداً بنصوص عامة لا تراعي الخصوصية الفنية والاقتصادية لسند الشحن بوصفه سنداً تمثيلاً للبضاعة وقابلاً للتداول. ويؤدي هذا القصور إلى تفاوت في الأحكام، وإلى إضعاف الثقة في السند بوصفه أداة ائتمان تجاري، ولا سيما في مواجهة الغير حسن النية. ويُلاحظ أن ترك هذه المسائل لاجتهاد القاضي وحده يُحمّله عبئاً تشريعياً لا ينسجم مع مبدأ الأمن القانوني، ويُبقي المنازعات البحرية في حالة من عدم الاستقرار. كما أن الاعتماد على القواعد العامة يُغفل التمييز الجوهرى بين العلاقة التعاقدية الأصلية وبين العلاقة الناشئة عن تداول سند الشحن، وهو تمييز كرسته القوانين المقارنة والاتفاقيات الدولية. ومن ثم، فإن غياب تدخل تشريعي خاص يُعد سبباً مباشراً لاستمرار الإشكالات الإثباتية في منازعات النقل البحري، ويحدّ من قدرة العراق على توفير بيئة قانونية جاذبة للتجارة البحرية والاستثمار^{٧٣}.

يرى الباحث أن الحاجة إلى تدخل تشريعي خاص لم تعد مجرد خيار فقهي، وإنما أصبحت ضرورة عملية تفرضها طبيعة النشاط البحري وأهمية الائتمان التجاري في الاقتصاد العراقي. ويتمثل هذا التدخل إما في إصدار قانون بحري عراقي متكامل، أو في إدخال فصل خاص بسندات الشحن البحرية ضمن قانون التجارة، يتضمن تعريفاً دقيقاً للسند، ويحدد حجيته في الإثبات تمييزاً بين أطراف العقد والغير حسن النية. كما ينبغي أن يشمل هذا التنظيم الاعتراف الصريح بسند الشحن الإلكتروني، ووضع ضوابط واضحة لتداوله، بما ينسجم مع التطورات التقنية والمعايير الدولية^{٧٤}. ويُعد هذا التدخل التشريعي كفيلاً بتوحيد الاتجاه القضائي، وتعزيز الثقة في المستندات البحرية، وحماية الائتمان التجاري، فضلاً عن مواءمة التشريع العراقي مع القوانين المقارنة. ومن ثم، فإن تبني تنظيم خاص لحجية سند الشحن البحري يُمثل خطوة أساسية لإرساء استقرار المعاملات البحرية، وتحقيق الأمن القانوني الذي يتطلبه النشاط التجاري الدولي.

لذا، يتضح مما سبق أن القصور التشريعي في تنظيم حجية سند الشحن البحري لا يمكن تداركه بالاجتهاد القضائي وحده، في ظل تعقيد العلاقات البحرية وتعدد أطرافها. ويؤكد ذلك أن استقرار المعاملات البحرية وحماية الائتمان التجاري في العراق يقتضيان تدخلًا تشريعياً خاصاً يضع إطاراً قانونياً واضحاً لحجية سند الشحن ويحدّ من تباين التطبيق القضائي.

الخاتمة

أولاً/ النتائج:-

- ١- أن سند الشحن البحري يُعد من أهم أدوات الإثبات في مجال النقل البحري، نظراً لتعدد وظائفه القانونية بوصفه إيصالاً باستلام البضاعة، ودليلاً على عقد النقل، وسنداً تمثيلاً لها، وهو ما يبرر منحه حجية إثباتية خاصة في القوانين المقارنة.
- ٢- تبين أن هذه الحجية تتدرج بحسب المركز القانوني للأطراف، فتكون مرنة في العلاقة بين الناقل والشاحن، وأكثر تشدداً في مواجهة الغير حسن النية حمايةً للانتماء التجاري.
- ٣- أظهر البحث أن التشريع العراقي، في ظل غياب تنظيم بحري خاص، لا يستوعب خصوصية الإثبات البحري، إذ يُخضع سند الشحن للقواعد العامة في الإثبات، الأمر الذي أدى إلى تذبذب الاتجاه القضائي وإضعاف الثقة في السند بوصفه أداة قانونية وتجارية.
- ٤- ثبت أن الاعتماد على الاجتهاد القضائي وحده غير كافٍ لمعالجة الإشكالات العملية التي تثيرها منازعات النقل البحري في العراق.

رابعاً/ التوصيات:-

في ضوء النتائج المقدمة، يوصي الباحث بما يأتي:

١. ضرورة تنظيم تشريعي صريح لسندات الشحن البحري: من خلال إصدار قانون بحري عراقي متكامل أو إدراج فصل خاص ضمن قانون التجارة، يتضمن تعريفاً واضحاً لسند الشحن، ويحدد طبيعته القانونية وحجيته في الإثبات، مع التمييز بين العلاقة التعاقدية والغير حسن النية.
 ٢. تعزيز حجية سند الشحن في الإثبات حمايةً للتعامل التجاري البحري: وذلك بمنح بيانات سند الشحن قوة ثبوتية مشددة في مواجهة المرسل إليه والحامل حسن النية، على نحو ينسجم مع متطلبات استقرار المعاملات البحرية وحماية الائتمان التجاري، وبما يحدّ من تباين التطبيق القضائي.
 ٣. مواكبة التطورات الحديثة، ولا سيما سند الشحن الإلكتروني: عبر الاعتراف التشريعي الصريح بالسندات الإلكترونية وتنظيم تداولها وحجيتها في الإثبات، بما يتلاءم مع التطور التقني في التجارة الدولية، ويسهم في تحديث البيئة القانونية للنقل البحري في العراق.
- وبذلك يختم هذا البحث بالدعوة إلى تطوير الإطار التشريعي العراقي في مجال سندات الشحن البحري، على نحو يحقق التوازن بين العدالة القانونية ومتطلبات النشاط التجاري البحري، ويعزز اندماج العراق في حركة التجارة البحرية الدولية.

الهوامش

- ¹ René Rodière, Droit Maritime, 7th ed. (Paris: Dalloz, 1997), p. 312.
- ² William Tetley, Marine Cargo Claims, 4th ed. (Cowansville: Éditions Yvon Blais, 2008), p. 98.
- ³ Charles Debattista, Bills of Lading in Export Trade, 3rd ed. (London: Tottel Publishing, 2009), p. °
- ⁴ Frank L. Wiswall Jr., The Law of Carriage of Goods by Sea (Newark: LexisNexis, 1990), pp. 134–136.
- ° عبد الرزاق أحمد السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني – مصادر الالتزام، الجزء الأول (القاهرة: دار النهضة العربية، ١٩٦٤)، ص ٨٣.
- ^٦ حسين وليد عبد الأمير، النقل البحري للبضائع في القانون العراقي (بغداد: دار السنهوري، ٢٠١٨)، ص ١٤٥.
- ^٧ أحمد عبد الكريم سلامة، القانون البحري، (القاهرة: دار النهضة العربية، ٢٠٠٥)، ص ٢٢٥.
- ^٨ محمد لبيب شنب، النقل البحري للبضائع، (الإسكندرية: دار الفكر الجامعي، ٢٠٠٢)، ص ٣١١.
- ^٩ مصطفى كمال طه، القانون البحري، (بيروت: منشورات الحلبي الحقوقية، ٢٠١٠)، ص ١٩٨.
- ^{١٠} عبد القادر الفار، النقل البحري في التشريع والفقهاء، (عمّان: دار الثقافة للنشر والتوزيع، ٢٠١٤)، ص ١٦٧.
- ^{١١} محمد لبيب شنب، مصدر سبق ذكره، ص ٣٢٩.
- ^{١٢} أحمد عبد الكريم سلامة، مصدر سبق ذكره، ص ٢٤١.
- ^{١٣} مصطفى كمال طه، مصدر سبق ذكره، ص ٢١٠.
- ^{١٤} للمزيد ينظر: عبد القادر الفار، مصدر سبق ذكره، ص ١٨١–١٨٥.
- ^{١٥} عبد الحميد الشواربي، النقل البحري للبضائع في ضوء الفقه والقضاء، (الإسكندرية: منشأة المعارف، ٢٠١٦)، ص ١٤٧.
- ^{١٦} علي عبد القادر القهوجي، عقد النقل البحري للبضائع، (القاهرة: دار النهضة العربية، ٢٠١٤)، ص ٢٣٣.
- ^{١٧} مصطفى كمال طه، النقل البحري للبضائع – دراسة مقارنة، (بيروت: منشورات الحلبي الحقوقية، ٢٠١٨)، ص ١٧٥.
- ^{١٨} عبد الرؤوف مهدي، أحكام سند الشحن البحري في القانون المقارن، (القاهرة: دار الفكر الجامعي، ٢٠١٩)، ص ٩٨.
- ^{١٩} عبد القادر الفار، أحكام النقل البحري للبضائع، (عمّان: دار الثقافة للنشر والتوزيع، ٢٠١٧)، ص ١٩٣.
- ^{٢٠} محمد حسين منصور، القانون البحري – دراسة تحليلية، (القاهرة: دار الجامعة الجديدة، ٢٠١٦)، ص ٢٦١.
- ^{٢١} عبد الرؤوف مهدي، سند الشحن البحري وحجبيته في الإثبات، (القاهرة: دار الفكر الجامعي، ٢٠٢٠)، ص ١٤١.
- ^{٢٢} حسين وليد عبد الأمير، النقل البحري للبضائع في القانون العراقي والمقارن، (بغداد: دار السنهوري، ٢٠١٩)، ص ٢٠٣.
- ^{٢٣} محمد صبري السعدي، قواعد الإثبات في المعاملات التجارية، (القاهرة: دار النهضة العربية، ٢٠١٧)، ص ٢٨٤.
- ^{٢٤} عادل عبد المنعم عبد الموجود، الإثبات في المواد التجارية والبحرية، (القاهرة: دار الفكر الجامعي، ٢٠١٨)، ص ٣٣١.
- ^{٢٥} حسن حافظ، النظام القانوني للإثبات في عقود النقل، (الإسكندرية: منشأة المعارف، ٢٠١٩)، ص ١٩٧.
- ^{٢٦} عبد الفتاح بيومي حجازي، الإثبات التجاري في ضوء الفقه والقضاء، (القاهرة: دار الكتب القانونية، ٢٠٢٠)، ص ٤١٢.
- ^{٢٧} عبد المجيد الحكيم، عقود النقل البحري في القانون المقارن، (القاهرة: دار النهضة العربية، ٢٠١٨)، ص ٢٠١.
- ^{٢٨} للمزيد ينظر: محمد لبيب شنب، النقل البحري للبضائع، (الإسكندرية: دار الفكر الجامعي، ٢٠٠٢)، ص ٣٣٢–٣٣٤. وأحمد عبد الكريم سلامة، القانون البحري، (القاهرة: دار النهضة العربية، ٢٠٠٥)، ص ٢٤٣–٢٤٥.
- ²⁹ Charles Debattista, Bills of Lading in Export Trade, 3rd ed., (London: Tottel Publishing, 2009), pp. 52–56.
- ^{٣٠} مصطفى كمال طه، القانون البحري، (بيروت: منشورات الحلبي الحقوقية، ٢٠١٠)، ص ٢١٥.
- ³¹ International Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Bills of Lading, signed at Brussels on 25 August 1924, as amended by the Protocol signed at Brussels on 23 February 1968 (Hague–Visby Rules), Art. III(4).

³² René Rodière, Droit Maritime, 7e éd., (Paris: Dalloz, 1997), p. 325.

³³ United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea (Hamburg Rules), Art. 16.

³⁴ Charles Debattista, Bills of Lading in Export Trade, 3rd ed., (London: Tottel Publishing, 2009), pp. 68–72.

* يُستفاد من المادة الثالثة/الفقرة الرابعة من قواعد لاهاي-فيسبي أن سند الشحن يُعد دليلاً أولياً (prima facie evidence) على تسلّم الناقل للبضائع وفق البيانات الواردة فيه، وهو ما يعني أن هذه الحجية ليست مطلقة في العلاقة بين الناقل والشاحن، ويجوز لكل منهما إثبات عدم مطابقة تلك البيانات للواقع. غير أن الفقرة ذاتها تُضفي على سند الشحن حجية مشددة في مواجهة الغير حسن النية، إذ يتحول السند في هذه الحالة إلى دليل حاسم لا يقبل إثبات العكس، متى انتقل إلى شخص اعتمد على بياناته عند ترتيب مركزه القانوني. ويهدف هذا التنظيم إلى تحقيق التوازن بين حماية الناقل من تحمل مسؤولية بيانات غير دقيقة في العلاقة التعاقدية، وبين حماية الائتمان التجاري وضمان استقرار المعاملات البحرية عند تداول سند الشحن. للمزيد ينظر:

International Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Bills of Lading, Brussels, 25 August 1924, as amended by the Protocol of 23 February 1968 (Hague–Visby Rules), Art. III(4);

³⁵ René Rodière, Droit Maritime, 7e éd., (Paris: Dalloz, 1997), pp. 331–333.

³⁶ United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea, Hamburg, 31 March 1978 (Hamburg Rules), Art. 16.

³⁷ للمزيد ينظر: أحمد عبد الكريم سلامة، القانون البحري، (القاهرة: دار النهضة العربية، 2005)، ص ص 258–262.

³⁸ للمزيد ينظر: مصطفى كمال طه، القانون البحري، (بيروت: منشورات الحلبي الحقوقية، 2010)، ص ص 230–234.

³⁹ للمزيد ينظر:

René Rodière, Droit Maritime, 7e éd., (Paris: Dalloz, 1997), pp. 334–336;

⁴⁰ للمزيد ينظر: أحمد عبد الكريم سلامة، مصدر سابق ذكره، ص ص 265–267.

⁴¹ للمزيد ينظر: مصطفى كمال طه، مصدر سابق ذكره، ص ص 238–242.

⁴² للمزيد ينظر:

Charles Debattista, Bills of Lading in Export Trade, 3rd ed., (London: Tottel Publishing, 2009), pp. 84–87. Also: René Rodière, Droit Maritime, 7e éd., (Paris: Dalloz, 1997), pp. 336–338.

⁴³ نبيل إسماعيل عمر، عقود النقل البحري للبضائع، (القاهرة: دار الجامعة الجديدة، 2013)، ص 305.

⁴⁴ للمزيد ينظر: علي جمال الدين عوض، القانون البحري، (الإسكندرية: دار المطبوعات الجامعية، 2011)، ص ص 227–230.

⁴⁵ محمد حسن قاسم، النظام القانوني لسندات الشحن البحرية، (القاهرة: دار النهضة العربية، 2016)، ص 188.

⁴⁶ للمزيد ينظر: عبد المنعم البدرأوي، الإثبات في المواد التجارية، (القاهرة: دار الفكر العربي، 2014)، ص ص 355–358.

⁴⁷ René Rodière, Droit Maritime, 7e éd., (Paris: Dalloz, 1997), pp. 340–341.

⁴⁸ Philippe Delebecque, Droit Maritime, (Paris: Dalloz, 2014), p. 412.

⁴⁹ William Tetley, Marine Cargo Claims, 4th ed., (Cowansville: Yvon Blais, 2008), p.113.

⁵⁰ Charles Debattista, Bills of Lading in Export Trade, 3rd ed., (London: Tottel Publishing, 2009), p.94.

⁵¹ للمزيد ينظر: أحمد عبد الكريم سلامة، القانون البحري، (القاهرة: دار النهضة العربية، 2005)، ص ص 271–274.

⁵² للمزيد ينظر: عبد القادر الفار، مصدر سابق ذكره، ص ص 192–195.

⁵³ للمزيد ينظر: حسين وليد عبد الأمير، النقل البحري للبضائع في القانون العراقي، (بغداد: دار السنهوري، 2019)، ص ص 61–64.

⁵⁴ عبد الرزاق أحمد السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني – مصادر الالتزام، (بغداد: مكتبة النهضة، د.ت)، ص 92.

- ٥٥ للمزيد ينظر : قرار محكمة التمييز الاتحادية العراقية، العدد ٢١٤/تجارية/٢٠١٥، منشور في مجلة القضاء العراقي، العدد ٣، ٢٠١٦، ص ص ٨٧-٩٠
- ٥٦ حسين وليد عبد الأمير، مصدر سابق ذكره، ص ١٤٨.
- ٥٧ فاضل حسين عباس، شرح قانون التجارة العراقي، (بغداد: دار الكتب القانونية، ٢٠١٧)، ص ٢٣٧.
- ٥٨ قانون الإثبات العراقي رقم (١٠٧) لسنة ١٩٧٩ المعدل، المواد ٢٢-٢٥. وكذلك : صباح محمود الساعدي، شرح قانون الإثبات العراقي، (بغداد: دار الكتب القانونية، ٢٠١٨)، ص ١٤١.
- ٥٩ محمد عبد الكريم الموسوي، الوجيز في الإثبات المدني والتجاري، (النجف: مطبعة الغري، ٢٠١٦)، ص ص ٢٠٣-٢٠٧. وكذلك : قرار محكمة استئناف بغداد/الرصافة الاتحادية بصفتها التمييزية، العدد ١١٢١/إثبات/٢٠١٧، غير منشور.
- ٦٠ للمزيد ينظر : سعدون خليل حمودي، أصول الإثبات في القانون العراقي، (بغداد: دار السنهوري، ٢٠٢٠)، ص ص ٣١١-٣١٥. وكذلك : عبد الأمير عبود الشمري، السلطة التقديرية للقاضي في الإثبات، (بغداد: دار العدالة، ٢٠١٩)، ص ص ١٨٧-١٩٠.
- ٦١ عبد الكريم عودة سلمان، النقل البحري في التشريع العراقي، (بغداد: دار القضاء، ٢٠٢١)، ص ٥٥.
- ٦٢ للمزيد ينظر : علي عبد الحسين الموسوي، قصور التنظيم التشريعي للنقل البحري في العراق، مجلة العلوم القانونية، جامعة بغداد، العدد ٢، ٢٠٢٠، ص ص ٢١١-٢١٦.
- ٦٣ حسين جاسم محمد، الاتجاهات القضائية في منازعات النقل البحري العراقي، مجلة القضاء، العدد ٤، ٢٠١٩، ص ١٣٣.
- ٦٤ قاسم عبد الأمير جابر، السلطة التقديرية للقاضي التجاري في الإثبات، (بغداد: دار العدالة، ٢٠٢٠)، ص ٢٠١.
- ٦٥ للمزيد ينظر : سعدون عبد الله اللامي، نحو قانون بحري عراقي حديث، مجلة الراافدين للحقوق، جامعة الموصل، العدد ١، ٢٠٢١، ص ص ٧٧-٨٢.
- ٦٦ قرار محكمة التمييز الاتحادية العراقية، العدد ٣١٢/تجارية/٢٠١٦، منشور في مجلة القضاء، العدد ١، ٢٠١٧، ص ١١٢.
- ٦٧ جليل إبراهيم الحسني، شرح القضاء التجاري العراقي، (بغداد: دار القضاء، ٢٠١٨)، ص ٢٠٦.
- ٦٨ للمزيد ينظر : سامي فاضل حسن، الاجتهاد القضائي في المنازعات التجارية، (بغداد: دار العدالة، ٢٠١٩)، ص ص ١٥٦-١٦٠.
- ٦٩ علي كاظم الدوري، النقل البحري ومشكلات التطبيق القضائي في العراق، مجلة القانون، جامعة بغداد، العدد ٣، ٢٠٢٠، ص ٢٢٣.
- ٧٠ فاضل عباس الموسوي، الأمن القانوني في المعاملات التجارية، (بغداد: دار السنهوري، ٢٠٢١)، ص ١٨٩.
- ٧١ للمزيد ينظر : قرار محكمة التمييز الاتحادية، رقم ٤٥٥٨/الهيئة الاستئنافية منقول/٢٠٢٥، نقلاً عن موقع المحكمة العليا العراقية. وكذلك : قرار محكمة التمييز الاتحادية، رقم ٧٤٨/أضرار بضاعة/١٩٨١ (نموذج سابق يظهر تعامل القضاء مع مسؤولية الناقل وقياس الأضرار المتعلقة بالمحركات).
- ٧٢ للمزيد ينظر : عبد الكريم عودة سلمان، النقل البحري ومشكلاته التطبيقية في القانون العراقي، (بغداد: دار السنهوري، ٢٠٢١)، ص ص ١١٢-١١٨.
- ٧٣ علي عبد الحسين الموسوي، الإشكالات القانونية للنقل البحري في العراق، مجلة القانون، جامعة بغداد، العدد ١، ٢٠٢١، ص ص ٩٧-١٠٢.
- ٧٤ للمزيد حول الرأي ينظر : سعدون عبد الله اللامي، نحو تشريع بحري عراقي حديث، مجلة الراافدين للحقوق، جامعة الموصل، العدد ٢، ٢٠٢٢، ص ص ١٤٧-١٤٨.

المصادر

أولاً : المراجع العربية

١. الكتب

أ- الكتب العامة

١. أحمد عبد الكريم سلامة، القانون البحري، القاهرة: دار النهضة العربية، ٢٠٠٥.
٢. علي جمال الدين عوض، القانون البحري، الإسكندرية: دار المطبوعات الجامعية، ٢٠١١.
٣. فاضل حسين عباس، شرح قانون التجارة العراقي، بغداد: دار الكتب القانونية، ٢٠١٧.
٤. محمد حسين منصور، القانون البحري - دراسة تحليلية، القاهرة: دار الجامعة الجديدة، ٢٠١٦.
٥. مصطفى كمال طه، القانون البحري، بيروت: منشورات الحلبي الحقوقية، ٢٠١٠.

ب- الكتب المتخصصة

١. حسن حافظ، النظام القانوني للإثبات في عقود النقل، الإسكندرية: منشأة المعارف، ٢٠١٩.
٢. حسين وليد عبد الأمير، النقل البحري للبضائع في القانون العراقي، بغداد: دار السنهوري، ٢٠١٨.
٣. حسين وليد عبد الأمير، النقل البحري للبضائع في القانون العراقي والمقارن، بغداد: دار السنهوري، ٢٠١٩.
٤. صباح محمود الساعدي، شرح قانون الإثبات العراقي، بغداد: دار الكتب القانونية، ٢٠١٨.
٥. عبد الحميد الشواربي، النقل البحري للبضائع في ضوء الفقه والقضاء، الإسكندرية: منشأة المعارف، ٢٠١٦.
٦. عبد الرؤوف مهدي، أحكام سند الشحن البحري في القانون المقارن، القاهرة: دار الفكر الجامعي، ٢٠١٩.
٧. عبد الرؤوف مهدي، سند الشحن البحري وحجتيه في الإثبات، القاهرة: دار الفكر الجامعي، ٢٠٢٠.
٨. عبد الرزاق أحمد السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني - مصادر الالتزام، القاهرة: دار النهضة العربية، ١٩٦٤.

٩. عبد القادر الفار، أحكام النقل البحري للبضائع، عمان: دار الثقافة للنشر والتوزيع، ٢٠١٧.
١٠. عبد القادر الفار، النقل البحري في التشريع والفقه، عمان: دار الثقافة للنشر والتوزيع، ٢٠١٤.
١١. عبد الكريم عودة سلمان، النقل البحري في التشريع العراقي، بغداد: دار القضاء، ٢٠٢١.
١٢. عبد الكريم عودة سلمان، النقل البحري ومشكلاته التطبيقية في القانون العراقي، بغداد: دار السنهوري، ٢٠٢١.
١٣. عبد المنعم البدرابي، الإثبات في المواد التجارية، القاهرة: دار الفكر العربي، ٢٠١٤.
١٤. عبد الفتاح بيومي حجازي، الإثبات التجاري في ضوء الفقه والقضاء، القاهرة: دار الكتب القانونية، ٢٠٢٠.
١٥. علي عبد القادر القهوجي، عقد النقل البحري للبضائع، القاهرة: دار النهضة العربية، ٢٠١٤.
١٦. محمد حسن قاسم، النظام القانوني لسندات الشحن البحرية، القاهرة: دار النهضة العربية، ٢٠١٦.
١٧. محمد صبري السعدي، قواعد الإثبات في المعاملات التجارية، القاهرة: دار النهضة العربية، ٢٠١٧.
١٨. محمد عبد الكريم الموسوي، الوجيز في الإثبات المدني والتجاري، النجف: مطبعة الغري، ٢٠١٦.
١٩. محمد لبيب شنب، النقل البحري للبضائع، الإسكندرية: دار الفكر الجامعي، ٢٠٠٢.
٢٠. مصطفى كمال طه، النقل البحري للبضائع - دراسة مقارنة، بيروت: منشورات الحلبي الحقوقية، ٢٠١٨.

٢١. نبيل إسماعيل عمر، عقود النقل البحري للبضائع، القاهرة: دار الجامعة الجديدة، ٢٠١٣.
٢٢. سعدون خليل حمودي، أصول الإثبات في القانون العراقي، بغداد: دار السنهوري، ٢٠٢٠.

الأبحاث والمقالات العلمية

١. حسين جاسم محمد، الاتجاهات القضائية في منازعات النقل البحري العراقي، مجلة القضاء، ٢٠١٩.
٢. سعدون عبد الله اللامي، نحو قانون بحري عراقي حديث، مجلة الرافدين للحقوق، جامعة الموصل، ٢٠٢١.
٣. سعدون عبد الله اللامي، نحو تشريع بحري عراقي حديث، مجلة الرافدين للحقوق، جامعة الموصل، ٢٠٢٢.
٤. علي عبد الحسين الموسوي، الإشكالات القانونية للنقل البحري في العراق، مجلة القانون، جامعة بغداد، ٢٠٢١.
٥. علي عبد الحسين الموسوي، قصور التنظيم التشريعي للنقل البحري في العراق، مجلة العلوم القانونية، جامعة بغداد، ٢٠٢٠.
٦. علي كاظم الدوري، النقل البحري ومشكلات التطبيق القضائي في العراق، مجلة القانون، جامعة بغداد، ٢٠٢٠.

ثانياً : المصادر الأجنبية

1. Charles Debattista, Bills of Lading in Export Trade, London: Tottel Publishing, 2009.
2. Frank L. Wiswall Jr., The Law of Carriage of Goods by Sea, Newark: LexisNexis, 1990.
3. Philippe Delebecque, Droit Maritime, Paris: Dalloz, 2014.
4. René Rodière, Droit Maritime, Paris: Dalloz, 1997.
5. William Tetley, Marine Cargo Claims, Cowansville: Éditions Yvon Blais, 2008.

ثالثاً : الاتفاقيات الدولية

1. International Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Bills of Lading (Hague–Visby Rules) ،1924/1968.
2. United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea (Hamburg Rules) ،1978.
3. Philippe Delebecque, Droit Maritime, Paris: Dalloz, 2014.
4. René Rodière, Droit Maritime, Paris: Dalloz, 1997.
5. William Tetley, Marine Cargo Claims, Cowansville: Éditions Yvon Blais, 2008.
6. International Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Bills of Lading (Hague–Visby Rules), 1924/1968.
7. United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea (Hamburg Rules), 1978