

الآثار القانونية المترتبة على عقد إيجار السفينة المخصصة لنقل النفط

The Legal effects of Lease contract of the Ship designate for carriage of Oil

نهي عزيز حسون

الجامعة المستنصرية / العراق

dralimajeed82@gmail.com

فاروق إبراهيم جاسم *

الجامعة المستنصرية / العراق

dralimajeed82@gmail.com

تاريخ إرسال المقال: 2022/04/27 تاريخ قبول المقال: 2022/08/13 تاريخ نشر المقال: 2022/09/15

الملخص:

يتناول هذا البحث الآثار القانونية المترتبة على عقد إيجار السفينة المخصصة لنقل النفط وذلك من خلال البحث في التزامات مؤجر السفينة والتزامات مستأجر السفينة. حيث تتمثل التزامات المؤجر بطائفتين من الالتزامات وهما الالتزامات المتعلقة بالسفينة المستأجرة ثم الالتزامات المتعلقة بالمادة التي تنقلها السفينة المستأجرة. وتضم كل طائفة من هذه الالتزامات العديد من الالتزامات ومنها التزام المؤجر بتقديم سفينة صالحة للملاحة وإبقائها كذلك طيلة العقد. والالتزام بتجهيز السفينة وإصلاحها وصيانتها والتأمين عليها.

أما التزامات المستأجر فتتمثل بدفع الأجرة والمصاريف والرسوم الناشئة عن استغلال السفينة. وكذلك التزام المؤجر باستعمال السفينة وفقاً للغرض الذي استأجرت من أجله، والمحافظة عليها وردّها عند انتهاء العقد.

الكلمات المفتاحية: نفط، سفينة، عقد، المؤجر والمستأجر، نقل.

Summary

This research deal with the legel effects of lease contract of the Ship designate for varriage of oil.with showing the obligations of the owner of the Ship. And the obligations of charterer.The obligations of owner Divided into two types. The First ship- related to the chartered vessel. The Second is obligations relating to the material carried by the charterer obligation are to pay the Fes, charges, and the Freight. Leased, and return the vessel at the end of contract.

Keywords: oil, ship, contract, lessor and lessee, transport.

الآثار القانونية المترتبة على عقد إيجار السفينة المخصصة لنقل النفط

تمهيد وتقسيم:

يرتّب عقد إيجار السفينة المخصصة لنقل النفط آثاراً معينة تتمثل بالتزامات وحقوق كل من مؤجر السفينة ومستأجرها. إلا أنّ القوانين المنظمة لعقد إيجار السفينة بمختلف صورته لم تتضمن أحكاماً خاصة تبين الآثار التي يرتبها عقد إيجار السفينة المخصصة لنقل النفط، وهذا أمر طبيعي لأنّ هذه القوانين لم تقرر سوى قواعد عامة نظمت بوجه عام أحكام عقد السفينة، وكذلك الصور الخاصة بهذا العقد التي تتمثل بإيجار السفينة غير المجهزة أو استئجارها مجهزة وذلك من دون الأخذ بنظر الاعتبار طبيعة البضائع أو المواد التي تستأجر السفينة لنقلها، أي سواء أكانت لنقل النفط ومشتقاته أم لنقل الحبوب أم لنقل الأخشاب أو الصلب وغير ذلك.

إلا أنّ ذلك لا ينفي بأنّ القواعد العامة التي قررتها القوانين بشأن عقد إيجار السفينة، وبضمنها آثار هذا العقد، يمكن تطبيقها بشأن الآثار التي يرتبها عقد إيجار السفينة المخصصة لنقل النفط باعتبار أن هذا العقد لا يخرج في طبيعته عن باقي عقود إيجار السفن التي تستأجر لنقل بضائع أو مواد أخرى. ومع ذلك فقد حتمت الطبيعة الخاصة لعقد إيجار السفينة المخصصة لنقل النفط - والتي تتمثل بالطبيعة الخاصة للمادة التي تستأجر السفينة لنقلها، وهو النفط. ووجوب أن تكون السفينة مخصصة لنقل النفط من حيث بناءها وتصميمها - اختلافاً في طبيعة الآثار التي يرتبها هذا العقد، سيما تلك المتعلقة بالالتزامات التي يرتبها عقد إيجار السفينة المخصصة لنقل النفط في ذمة مؤجر السفينة ومستأجرها. ومثالها الالتزامات المتعلقة بشحن النفط وتفريغه ووجوب أن تتم بطريقة تلائم طبيعة المادة التي تستأجر السفينة لنقلها وهي النفط، وما يفرضه هذا الأمر من وجوب استخدام أجهزة أو وسائل خاصة تكفل شحن النفط وتفريغه وذلك في زمن محدد، وقد تولت المشارطات الخاصة بإيجار السفينة المخصصة لنقل النفط بيان طبيعة هذه الالتزامات بشكل تفصيلي، فضلاً عن بيانها الحقوق المقررة لطرفي العقد. وكذلك فقد بينت آراء الفقه طبيعة الالتزامات والحقوق التي يرتبها عقد إيجار السفينة المخصصة لنقل النفط. وكذلك الحال بالنسبة للقضاء الذي تولى النظر في المنازعات الناشئة عن عقد إيجار السفينة المخصصة لنقل النفط، وأصدر العديد من الأحكام بشأن هذه المنازعات التي حددت مضمون التزامات وحقوق أطراف هذا العقد، وتولت تفسير مضمون بعض الشروط الواردة في مشارطات إيجار السفينة المخصصة لنقل النفط.

ولا بدّ من الإشارة إلى أن دراستنا لآثار عقد إيجار السفينة المخصصة لنقل النفط ستقتصر على بيان الالتزامات التي يرتبها هذا العقد في ذمة مؤجر السفينة ومستأجرها من دون الإشارة إلى الحقوق التي يرتبها هذا العقد لهؤلاء باعتبار أن الحقوق المقررة لكل طرف من أطراف العقد تمثل

الآثار القانونية المترتبة على عقد إيجار السفينة المخصصة لنقل النفط

التزامات على الطرف الآخر، ومثالها حق المؤجر في الأجرة، فهي تُعدُّ التزاماً في ذمة المستأجر، ومن ثم يكفي بحثها بوصفها التزاماً للتعرف على الأحكام المقررة بشأنها. وبناءً على ما تقدم، سيقسم البحث على مبحثين وبالشكل الآتي:

المبحث الأول: التزامات المؤجر في عقد إيجار السفينة المخصصة لنقل النفط.

المبحث الثاني: التزامات المستأجر في عقد إيجار السفينة المخصصة لنقل النفط.

المبحث الأول: التزامات المؤجر في عقد إيجار السفينة المخصصة لنقل النفط

ذكرنا فيما سبق أن عقد إيجار السفينة لا يرد في صورة واحدة وإنما يرد في صورتين أساسيتين هما استئجار السفينة غير مجهزة، واستئجار السفينة مجهزة، وفي هذه الحالة الأخيرة فإنَّ استئجار السفينة يكون إما لمدة محددة أو لرحلة أو لرحلات معينة. ولا شكَّ أن اختلاف صور عقد إيجار السفينة يرتب اختلافاً في الآثار التي ترتبها كل صورة من صور العقد المذكور، سيما تلك المتعلقة بالتزامات المؤجر. إلا أنَّ هذا الاختلاف لا ينفي بوجود التزامات مشتركة يقررها عقد إيجار السفينة في مختلف صورته ينبغي على مؤجر السفينة القيام بها أو الامتنال لها.

ومثال ذلك التزام المؤجر بتقديم سفينة صالحة وفقاً للغرض من استئجارها، فهذا الالتزام هو التزام مقرر على المؤجر بغض النظر عما إذا كانت السفينة قد استأجرت غير مجهزة أو مجهزة. ولذا سنحاول الإشارة إلى الالتزامات المشتركة التي يرتبها عقد إيجار السفينة بمختلف صورته، ومن دون إغفال الإشارة إلى بعض الالتزامات الخاصة التي يرتبها عقد إيجار السفينة إذا ورد في صورة خاصة، كاستئجار السفينة مجهزة سواء بالمدة أم بالرحلة.

وبدورنا نرى أن التزامات المؤجر في عقد إيجار السفينة المخصصة لنقل النفط يمكن تقسيمها بشكل أساس على الالتزامات المتعلقة بالسفينة المستأجرة. والتزامات تتعلق بالمادة التي تنقلها السفينة المستأجرة. ويضم كل نوع من هذه الالتزامات طائفة أو مجموعة من الالتزامات التي يجب على المؤجر تنفيذها، وكما سنبين تفصيلاً هذه الالتزامات.

وبناءً على ما تقدم، سيقسم المبحث الأول على مطلبين وبالشكل الآتي:

المطلب الأول: الالتزامات المتعلقة بالسفينة المستأجرة.

المطلب الثاني: الالتزامات المتعلقة بالمادة التي تنقلها السفينة المستأجرة.

المطلب الأول: الالتزامات المتعلقة بالسفينة المستأجرة

لما كان عقد إيجار السفينة المخصصة لنقل النفط، وكباقي عقود إيجار السفن، ينصب على تمكين المستأجر من الانتفاع بالسفينة، بوصفها الأداة أو الوسيلة التي يتم بواسطتها نقل كميات من

الآثار القانونية المترتبة على عقد إيجار السفينة المخصصة لنقل النفط

النفط من ميناء إلى ميناء آخر. ومن ثم فإنّ هذا العقد يترتب التزامات في ذمة المؤجر تتعلق بالسفينة المستأجرة وهذه الالتزامات يمكن ردّها طائفتين هما: أولاً: التزام المؤجر بتقديم سفينة مجهزة صالحة للملاحة وإبقاؤها كذلك طيلة مدة العقد.

ثانياً: التزام المؤجر بالإصلاح والصيانة والتأمين على السفينة. ونبحث في هذه الالتزامات تباعاً:

أولاً: التزام المؤجر بتقديم سفينة مجهزة صالحة للملاحة وإبقاؤها كذلك طيلة مدة العقد

يجب على مؤجر السفينة - ولكي يتمكن المستأجر من الانتفاع بالسفينة - أن يقدم أو يضع تحت تصرف المستأجر سفينة مجهزة صالحة للملاحة ويلتزم بإبقائها على هذا الحال طيلة مدة العقد، وينشأ عن هذا الالتزام التزامات عدة هي:

التزام المؤجر بتقديم السفينة المحددة في المشاركة.

التزام المؤجر بتجهيز السفينة.

التزام المؤجر بتقديم سفينة صالحة للملاحة.

التزام المؤجر بإبقاء السفينة صالحة للملاحة طيلة مدة العقد. ونبين هذه الالتزامات:

1-التزام المؤجر بتقديم السفينة المحددة في المشاركة: ذكرنا سابقاً أن القوانين، ومنها المادة (92) من قانون التجارة البحرية العثماني تلزم أن تتضمن مشاركة إيجار السفينة على بيان يحدد السفينة المستأجرة، وهذا التحديد يكون بذكر السفينة باسمها. ومن ثم فإنه يجب على مالك السفينة (المؤجر) أن يقدم ذات السفينة التي تم تسميتها في العقد وتم الاتفاق عليها. إلا أنه من الجائز أن يتم الاتفاق بين المؤجر والمستأجر على تقديم سفينة مماثلة لتلك التي تم تحديدها، ولها ذات خصائص السفينة التي تم تحديدها. ويترتب على ما تقدم أنه لا يجوز للمؤجر تقديم سفينة أخرى غير تلك التي تم تحديدها في المشاركة أو التي اتفق على تقديمها في المشاركة كبديل عن السفينة التي تم تحديدها، إلا إذا قبل المستأجر بجواز تقديمها⁽¹⁾. وتتجلى أهمية التزام المؤجر بتقديم السفينة المحددة في المشاركة بأن لهذه السفينة مواصفات خاصة قد لا تكون متوافرة في غيرها من السفن⁽²⁾. ولذا نجد أن المشاركات المتعلقة باستئجار السفن المخصصة لنقل النفط تحرص حرصاً شديداً على تعيين السفينة المستأجرة وكذلك بيان المواصفات المتوافرة فيها⁽³⁾.

وقد تسنى للقضاء الإنجليزي النظر في العديد من المنازعات المتعلقة بمشاركات السفن المستأجرة لنقل النفط، سيما فيما يتعلق بالالتزام مالك السفينة أو مؤجرها بتقديم ذات السفينة المحددة في المشاركة، وما إذا كان لمؤجر السفينة تقديم سفينة بديلة؟ إذ إن الأصل أن مؤجر السفينة ملزم بتقديم

الآثار القانونية المترتبة على عقد إيجار السفينة المخصصة لنقل النفط

ذات السفينة المعنية في المشاركة، ولا يمكن له تقديم غيرها، حتى وإن كان لها ذات خصائص السفينة المعنية في المشاركة " even another ship with identical characteristics " ، ما لم يتم الاتفاق لاحقاً على قيام المالك - المؤجر - بتسليم سفينة بديلة Substitute Ship (4) .

إلا أنه قد تدعو بعض الظروف، كما في حال ما إذا كانت المشاركة يمتد تنفيذها مدة طويلة، أي لسنوات عدة، ويطرأ على السفينة ما يؤدي إلى عدم قدرتها على استمرارها في تنفيذ التزامها بفعل الاندثار أو ما يصيبها من أعطال، فهل يحق للمالك أو المؤجر استبدالها بغيرها؟ وكذلك قد تتضمن بعض المشاركات نصاً صريحاً بجواز استبدال السفينة المحددة في المشاركة بغيرها؟ وقد أثبتت هذه الأسئلة في بعض منازعات مشاركات إيجار السفن المخصصة لنقل النفط ومنها قضية Société Anonyme Maritime et Commercial V. AngloIranian oil التي نظرها القضاء الإنجليزي في عام 1953، وتتلخص وقائعها بأنه تم استئجار ناقلة للنفط يطلق عليها " Driade " بموجب مشاركة استئجار ناقلة لنقل النفط وذلك لنقل كميات من النفط على رحلات متعاقبة تمتد إلى ثلاثة عشر شهراً، وكان في المشاركة شرطاً يقرر للمالك الخيار باستبدال السفينة المذكورة بسفينة أخرى لها ذات المواصفات حتى قبل بدء تنفيذ المشاركة. وبناءً على هذا الخيار قام مالك السفينة باستبدال السفينة " Driade " بأخرى يطلق عليها " Nayade " قبل بدء الرحلة الأولى، فاحتاجت هذه السفينة - أي " Nayade " إلى إجراء بعض التصليحات، فاستبدلها مالك السفينة بالسفينة الأولى - أي " Driade " - رفض المستأجر هذا الاستبدال وذلك لأن حق مالك السفينة في استبدالها بمقتضى المشاركة يكون لمرة واحدة فقط. ولدى نظر القضية من قبل محكمة الاستئناف ذهبت هذه المحكمة إلى أنه يجب الأخذ بعين الاعتبار في شرط استبدال السفينة بسفينة أخرى اعتبارات معينة منها مدة المشاركة والأغراض التجارية التي تستأجر السفينة لأجلها، ومن ثم فإنه يبدو من نصوص المشاركة بأنه نيّة الطرفين كانت واضحة تجيز للمالك استبدال السفينة بسفينة بديلة كلما بدا ذلك مناسباً " Convenient (5) .

وقد يكون لطول مدة تنفيذ المشاركة الأثر في منح مالك السفينة - المؤجر - الخيار في استبدال السفينة بسفينة أخرى لها ذات الخصائص، وهذا ما ذهب إليه القضاء الإنجليزي في قضية الناقلة " Badagry " التي قضت فيها محكمة الاستئناف في عام 1985. حيث كانت هذه الناقلة أو السفينة قد استأجرت بموجب مشاركة بالمدة لمدة ثمانية سنوات ونصت المشاركة على إعطاء الخيار للمالك باستبدال السفينة المعنية في المشاركة بسفينة أخرى من ذات النوع والحجم والمواصفات

الآثار القانونية المترتبة على عقد إيجار السفينة المخصصة لنقل النفط

الأخرى وذلك إذا نجم عن استخدامها خسارة ما، لذا قام مالك السفينة باستبدال السفينة " Badagry " بأخرى يطلق عليها " Bonny " وقد ايدت محكمة الاستئناف استخدام المالك لخيار استبدال السفينة الوارد في المشاركة⁽⁶⁾.

وكذلك ذهب القضاء الإنجليزي في قضية Niarchosv. Shell Tanker 1961 إلى أن خيار مالك السفينة في استبدال السفينة بسفينة مماثلة في بعض الظروف يجب أن يخضع لموافقة المستأجر، أي وجوب الاعتداد بإرادة المستأجر في هذا الاستبدال⁽⁷⁾. ونخلص من مجمل ما تقدم، بأنه إذا كان الأصل هو عدم جواز قيام المستأجر باستبدال السفينة المعينة في المشاركة بأخرى وإن كان لها ذات الخصائص، إلا أن الظروف تستدعي أحياناً قيام المؤجر باستبدال السفينة بأخرى كما في الظروف أو الأحوال التي أشرنا إليها، ويترك للقضاء تقدير مدى جواز هذا الاستبدال ومسوغاته.

2- التزام المؤجر بتجهيز السفينة: يقع على المؤجر في عقد إيجار السفينة المخصصة لنقل النفط التزاماً بوجوب تجهيزها، وهذا ما قرره الأحكام العامة لعقد إيجار السفينة في القوانين التي نظمت هذا العقد، كالمادة (173) من قانون التجارة البحرية المصري رقم 8 لسنة 1990 التي قررت بأنه " يلتزم المؤجر بأن يضع السفينة تحت تصرف المستأجر في الزمان والمكان المتفق عليهما وفي حالة صالحة للملاحة ومجهزة بما يلزم لتنفيذ العمليات المنصوص عليها في عقد الإيجار... " إلا أنه يستثنى من ذلك حالة ما إذا كانت السفينة قد استأجرت غير مجهزة حيث يعفى المؤجر من هذا الالتزام كلياً إذا كانت مشاركة الإيجار تضمنت شرطاً بعدم تجهيز السفينة بشكل كلي، أو يعفى المؤجر من هذا الالتزام بشكل جزئي إذا كان مشاركة إيجار السفينة قد تضمنت شرطاً بإيجارها بشكل جزئي، أي بمعدات أو أجهزة غير مكتملة.

ويقصد بالتجهيز "Furnish" تزويد السفينة بما يلزم لتنفيذ الرحلة البحرية والقيام بالعمليات التي استأجرت السفينة، أي إعدادها وتجهيزها بما يلزم لتكون صالحة للملاحة، ومن ذلك وجوب أن يكون بدن السفينة متيناً بحيث يتحمل مخاطر الملاحة في البحار التي يتعين أو يتحمل أن تسير فيها⁽⁸⁾. وكذلك تجهيزها بكافة الأدوات أو المعدات أو الأجهزة الكفوة أو الفعالة " Efficient " ⁽⁹⁾ التي تمكنها من أداء الأغراض التي استأجرت من أجلها ومنها المعدات اللازمة للإيجار كالبوصلة أو الخرائط وغيرها من المواد " Tackle " والتجهيزات المعقولة والضرورية⁽¹⁰⁾.

وكذلك يتضمن تجهيز السفينة تزويدها بطاقم بشري كفوء ومؤهل على قيادة السفينة وإدارتها والقيام بكافة الأعمال التي تستأجر السفينة لأجلها. وكذلك يدخل في مفهوم تجهيز السفينة تزويدها

الآثار القانونية المترتبة على عقد إيجار السفينة المخصصة لنقل النفط

بالوقود والمؤن التي تكفيها لإكمال الرحلة البحرية، أو تكييفها حتى تصل إلى أول ميناء ترسو فيه حتى تتزود بما تحتاجه، ثم تواصل سيرها إلى ميناء الوصول⁽¹¹⁾.

أما فيما يتعلق بالسفينة المخصصة لنقل النفط، فيجب على المؤجر تجهيزها بمعدات خاصة لكي تتمكن من نقل النفط الذي يتم شحنه فيها لنقله من ميناء إلى ميناء خر. وقد أشارت المشاركات الخاصة باستئجار السفن المخصصة لنقل النفط إلى هذه المعدات، ومنها:

1- تجهيز السفينة بمعدات خاصة للتدفئة في جميع خزاناتها أو صهاريجها للمحافظة على درجة حرارة للشحنات النفطية عند مستوى معين، وبشكل يمنع انجماد هذه الشحنات، ويعيق سير السفينة.

2- تجهيز السفينة برافعات برجية تتوافر فيها مواصفات الأمان لكي تتمكن من رفع خراطيم الشحن والتفريغ.

3- تجهيز السفينة بنظام حقن غاز يعمل بكامل طاقته.

4- وجوب طلاء الخزانات أو الصهاريج بطلاء خاص.

5- تجهيز السفينة بمعدات غسيل النفط الخام يعمل بكامل طاقته ومن قبل طاقم ذي خبرة في عمليات غسل وتنظيف الصهاريج⁽¹²⁾.

3-التزام المؤجر بتقديم سفينة صالحة للملاحة: مما لا شك فيه أن استئجار السفينة، سواء أكانت غير مجهزة أو مجهزة إنما يكون لغرض أداءها الخدمة المطلوب منها أدائها وهي نقل البضائع أو الأشخاص من ميناء إلى ميناء آخر، وهذا يتطلب أن تكون السفينة صالحة للملاحة. ومن ثم فإنه يقع على عاتق مؤجر السفينة تقديم سفينة صالحة للملاحة، وهذا ما قرره العديد من القوانين، كالمادة (162) من قانون التجارة البحرية المصري بشأن إيجار السفينة غير مجهزة، والتي قررت بأنه " يلتزم المؤجر أن يضع السفينة تحت تصرف المستأجر... وفي حالة صالحة للملاحة. وكذلك المادة (173) بشأن إيجار السفينة بالمدة.

وينتشر البحث في التزام المؤجر بتقديم سفينة صالحة للملاحة مسائل عدّة أولاها تحديد هذا المفهوم.

4-تحديد مفهوم صلاحية السفينة للملاحة: ذهبت آراء الفقه إلى أنه يقصد بصلاحية السفينة للملاحة أن تكون السفينة في حالة سليمة وقادرة على تحمل الظروف العادية للملاحة المطلوبة منها، وأن تكون مزودة بالوسائل والأجهزة اللازمة لحفظ البضاعة بالنظر إلى الخدمة المطلوبة من السفينة بمقتضى العقد⁽¹³⁾.

الآثار القانونية المترتبة على عقد إيجار السفينة المخصصة لنقل النفط

وكذلك ذهبت آراء أخرى إلى أن صلاحية السفينة للملاحة أن تكون السفينة - من الناحية الفيزيائية أو المادية - قادرة على مواجهة كافة المخاطر " Encounter all Such Perils " التي تتعرض لها في أثناء الرحلة، فضلاً عن أن تكون مجهزة بكافة التجهيزات والعُدَد الضرورية وملائمة لأداء الخدمة المطلوبة منها⁽¹⁴⁾.

ويبدو مما تقدم من تعاريف، أن صلاحية السفينة للملاحة تتطلب توافر ثلاثة عناصر هي:

1- أن تتوفر فيها كافة المواصفات الفنية اللازمة للملاحة لمواجهة مخاطر البحر وتحمل ظروف الملاحة العادية.

2- أن تكون مزودة بكافة المعدات أو الأجهزة التي تمكنها من الإبحار.

3- أن تكون ملائمة للغرض الذي استأجرت من أجله.

ويذهب البعض من الفقهاء بأن التزام المؤجر بتقديم سفينة سالحة للملاحة " Sea Worthiness " يمثل الالتزام الأساس " Principal Obligation " له بما يفرضه عليه من أن تكون السفينة في حالة ملائمة لأداء الخدمة المطلوبة منها، سيما إذا كانت نقلاً للحمولات⁽¹⁵⁾. ويجب على المؤجر كذلك التأكد من أن السفينة لها القدرة على الإبحار إلى أي ميناء مطلوب منها مغادرته، أو أي ميناء مطلوب منها الرسو فيه⁽¹⁶⁾.

ويُعدُّ التزام المؤجر بتقديم سفينة سالحة للملاحة التزاماً قائماً سواء ورد عليه النص في المشاركة أم لم ينص عليه، بمعنى أن التزام المؤجر بتقديم سفينة سالحة للملاحة هو التزام مفترض ولو لم ينص عليه صراحةً طالما أن العقد يفرض على المؤجر تنفيذ عملية النقل البحري، وهذا يفترض بالضرورة أن تكون السفينة سالحة للغرض الذي أجزت من أجله⁽¹⁷⁾. ومن ثم إذا اشترط المؤجر في المشاركة بعدم التزامه بأن تكون السفينة سالحة للملاحة فإن ذلك ينفي عن العقد أن يكون عقد إيجار سفينة بحسبان أن وضع سفينة سالحة للملاحة تحت تصرف المستأجر يمثل جوهر العقد⁽¹⁸⁾.

وقد ذهب القضاء الإنجليزي في قضية " Giertsen V. Turnbull 1908 " بأن غياب النص في المشاركة بأن تكون السفينة سالحة للملاحة لا ينفي وجود هذا الوصف، وإنما يفترض وجوده " Would be Implied " ⁽¹⁹⁾.

الآثار القانونية المترتبة على عقد إيجار السفينة المخصصة لنقل النفط

وهكذا يبدو أن التزام المؤجر بتقديم سفينة صالحة للملاحة هو التزام قائم بغض النظر عن النص عليه في مشاركة إيجار السفينة أم عدم النص عليه. فضلاً عن هذا الالتزام لا يمكن استبعاده بشرط يرد في المشاركة لأنه يخالف مقتضى عقد إيجار السفينة والغرض الذي استأجرت من أجله.

5- طبيعة التزام المؤجر بتقديم سفينة صالحة: يُثار التساؤل بشأن ما إذا كان التزام المؤجر بتقديم سفينة صالحة للملاحة هو التزام ببذل عناية أم أنه التزام بتحقيق نتيجة؟ يرى البعض من الفقه بأن التزام المؤجر بتقديم سفينة صالحة للملاحة هو التزام ببذل عناية⁽²⁰⁾، ومن ثم يكفي أن يثبت المؤجر أنه بذل العناية المطلوبة لجعل السفينة صالحة للملاحة. بينما ذهب رأي آخر إلى أن التزام المؤجر بتقديم سفينة صالحة للملاحة هو التزام بتحقيق نتيجة، ومن ثم يُعدُّ المؤجر مسؤولاً بمجرد أن يثبت المستأجر وقوع الضرر ونسبته إلى عدم صلاحية السفينة، وليس بإمكان المؤجر التخلص من المسؤولية إلا إذا أثبت بأن الضرر قد نشأ عن سبب لا يسأل عنه قانوناً أو اتفاقاً، أو لأنه يرجع إلى سبب أجنبي⁽²¹⁾.

أما في الفقه والقضاء الإنجليزي فإنَّ التزام المؤجر بتقديم سفينة صالحة للملاحة يبدو بأنه - كما يصفه الفقه - التزام مطلق "An absolute obligation" - أي أنه التزام بتحقيق نتيجة وفقاً لمفاهيم الفقه اللاتيني - يلقي على عاتق المؤجر التزاماً بأن تتوافر في السفينة المستأجرة درجة من الجدارة تجعلها قادرة على إنجاز الرحلة مع الأخذ بعين الاعتبار كافة الظروف المحتملة⁽²²⁾.

وقد ذهب القضاء الإنجليزي في قضية FC Bradley Federal SN co.1926 إلى أن التزام مؤجر السفينة بتقديم سفينة صالحة - وفقاً لما استقرت عليه قواعد القانون العام Common Law - هو مطلق ولا يتطلب إثبات إهمال مؤجر السفينة، إذ لا يعقل من المالك المتبصر "Purudent Owner" أن ترسل سفينته إلى رحلة وهو يعلم بأنها غير صالحة للملاحة⁽²³⁾.

ويسأل مؤجر السفينة عن عدم صلاحية السفينة للملاحة الناشئ عن أفعال تابعيه أو وكلاؤه⁽²⁴⁾. ونرى أن التزام المؤجر بتقديم سفينة صالحة للملاحة يبدو بأنه التزام بتحقيق نتيجة وليس بمجرد بذل عناية، ذلك لأنَّ المستأجر قد وضع بعين الاعتبار عند تعاقدته أن تكون السفينة قادرة على أداء العمل المطلوب منها بوصفه الغاية التي استأجرت السفينة لأجلها، ومن ثم فإنَّ هذا الغرض يفترض التشدد في طبيعة التزام المؤجر، وجعل التزامه بتحقيق نتيجة، ويعزز هذا الرأي ما سنبينه لاحقاً في البحث في التزام المؤجر بإصلاح السفينة وصيانتها، فهذا الالتزام - أي التزام بتقديم سفينة صالحة للملاحة يمتد من قبل الشروع بالرحلة البحرية حتى انتهاءها.

الآثار القانونية المترتبة على عقد إيجار السفينة المخصصة لنقل النفط

6- إثبات صلاحية السفينة للملاحة: لغرض إثبات صلاحية السفينة للملاحة، فإنَّ المؤجر عليه أن يقدم شهادة بذلك من الجهات المختصة، أي من شركات الإشراف البحري التي تقدم شهادة بصلاحية السفينة للملاحة، وهذه الشهادة تمثل قرينة على صلاحية السفينة للملاحة إلاَّ أن هذه القرينة ليست قاطعة وإنما هي قرينة بسيطة يجوز إثبات عكسها، وذلك بأن يثبت المستأجر عدم صلاحية السفينة للملاحة⁽²⁵⁾.

ولذا فقد ذهبت محكمة استئناف باريس في حكم لها بتاريخ 1965/6/9 إلى عدم مسؤولية المؤجر في قضية تلخص وقائعها باستئجار سفينة لنقل الكحول على أن يقدم المؤجر بتنظيف صهاريجها التي نقلت في شحن سابقة كميات من النفط، وبعد تنظيف السفينة يجري المستأجر الكشف عليها وفحصها، إلاَّ أن المستأجر لم يقم بذلك وترتب على ذلك تلف كميات الكحول التي استأجرت السفينة لنقلها، فقضت المحكمة بعدم مسؤولية المؤجر عن هذا التلف وإنما يتحمله المستأجر الذي أهمل فحص السفينة⁽²⁶⁾.

7- الجزاء المترتب على عدم صلاحية السفينة للملاحة: سبق إن ذكرنا بأن التزام المؤجر بتقديم سفينة صالحة للملاحة يُعدُّ التزاماً جوهرياً، بل إنه يبدو أهم التزامات المؤجر وذلك انطلاقاً من الغرض الذي تستأجر من أجله السفينة، ومن ثم فإنَّ المنطق يفترض التشدد في هذا الالتزام وذلك بأن يكون جزاء عدم صلاحية السفينة للملاحة هو فسخ العقد، والالتزام المؤجر بالتعويض عن الضرر الناشئ عن عدم الصلاحية وهذا ما كانت تقررره المادة " 297 " من قانون التجارة الفرنسي لعام 1807 الملغى التي أشارت إلى عدم استحقاق ربان السفينة الأجرة مع التزامه بتعويض المستأجر عن الضرر الذي لحقه، إذ تبين بأن السفينة عند إقلاعها لم تكن صالحة للملاحة. وقد ذهب الفقيه " Rodière " إلى أن الحكم المتقدم يطبق ولو وصلت السفينة سالمة إلى ميناء الوصول ولم يلحق البضاعة أي ضرر، ذلك لأنَّ عدم صلاحية السفينة يشكل إخلالاً بواجب أساس من واجبات المؤجر⁽²⁷⁾. وقد أخذ قانون التجارة البحرية العثماني بهذا الحكم، حيث نصت المادة (119) من هذا القانون على أنه " إذا أمكن المستأجر أن يثبت حين قيام السفينة عدم قابليتها للسفر فيفقد الربان حينئذٍ حقه في النولون، وعداً ذلك يكون مجبراً على تعويض الأضرار والخسائر للمستأجر، وقضية هذا الإثبات تسمع وتقبل وإن كان قد جعل الكشف عن السفينة وجرت معاينتها حين قيامها ووجدت شهادة تبين أنها صالحة للسفر " ويبدو من هذا النص أن قانون التجارة البحرية العثماني قد نقل حكم المادة " 297 " من قانون التجارة الفرنسي لعام 1807 الملغى مقررراً سقوط الأجرة وجواز المطالبة بالتعويض عن الأضرار الناشئة عن عدم صلاحية السفينة أو " عدم صلاحيتها للسفر " كما يشير النص. يطبق هذا الجزاء وإن كانت السفينة وقت قيامها

الآثار القانونية المترتبة على عقد إيجار السفينة المخصصة لنقل النفط

قد جرت معاينتها وقدمت بشأنها شهادة صلاحية السفينة للملاحة، إذ إنَّ هذه الشهادة لا تمثل سوى قرينة بسيطة على صلاحية السفينة للملاحة قابلة لإثبات العكس.

8-التزام المؤجر بإبقاء السفينة صالحة للملاحة طيلة مدة العقد: الأصل أن المؤجر لا يلتزم بتقديم سفينة مجهزة وصالحة للملاحة فحسب، بل إنه يلتزم كذلك بإبقاء السفينة صالحة للملاحة طيلة مدة إيجارها. ومن ثم فإنَّ التزام المؤجر بتقديم سفينة مجهزة وصالحة للملاحة يمتد إلى جميع مراحل الرحلة البحرية ولا يقتصر فحسب على مرحلة الشروع بالرحلة.

وقد قننت القوانين هذا الالتزام، ومن ذلك المادة (173) من قانون التجارة البحرية المصري رقم 8 لسنة 1990 إذ قررت هذه المادة بنه " يلتزم المؤجر بأن يضع السفينة تحت تصرف المستأجر... وفي حالة صالحة للملاحة... كما يلتزم بإبقاء السفينة على هذه الحالة طوال مدة العقد " هذا فيما يتعلق بالتأجير المدة. أو مشاركة الإيجار بالمدة. لأما فيما يتعلق بمشارطة الإيجار بالرحلة فقد قررت المادة (180) من القانون المذكور ذات هذا الالتزام حيث ألزمت المؤجر "... بإبقاء السفينة على هذه الحالة طوال مدة الرحلة أو الرحلات والقيام بكل ما يتوقف عليه تنفيذها ".

أما فيما يتعلق بالقانون العراقي، فلم يقرر قانون التجارة البحرية العثماني هذا الالتزام صراحةً، وإنما أشار إليه ضمناً. حيث قررت هذه المادة بأنه " إذا توقفت السفينة كذلك أو تأخرت حين قيامها أو أثناء سفرها بسبب خطأ أو تماهل من المؤجر أو الربان فيكونان مجبرين على ضمان الأضرار والخسائر التي ترتب عن ذلك لمستأجر ".

ويتضح مما تقدم، بأن المؤجر في عقد إيجار السفينة بالرحلة يكون ملزماً بأن يقدم سفينة صالحة للملاحة عند بدء السفر وطوال الرحلة، أما إذا كانت مستأجرة لعدة رحلات فإنه يلزم بجعل السفينة صالحة للملاحة عند بداية كل رحلة، فضلاً عن ضمان هذه الصلاحية في أثناء هذه الرحلات. أما في عقد إيجار السفينة بالمدة فإنَّ المؤجر يلزم كذلك بإبقاء السفينة صالحة للملاحة طول مدة العقد⁽²⁸⁾. إذ ينبغي أن تكون السفينة طيلة مدة تنفيذ الرحلة صالحة لنقل البضائع التي تشحن فيها والمحافظة عليها⁽²⁹⁾.

فاشترطت صلاحية السفينة للملاحة - كما يذهب بعض من الفقه - هو شرط ابتداء، وهو كذلك شرط بقاء، أي أن على المؤجر إبقاء السفينة صالحة طول مدة العقد سواء في المشارطة بالرحلة أم في المشارطة بالمدة⁽³⁰⁾.

ويذهب الفقه الأنجلو سكسوني إلى تقرير ذات هذا المبدأ، فاللتزام مؤجر السفينة بتقديم سفينة صالحة للملاحة - كما يصفه هذا الفقه - هو التزام مطلق ينهض طوال مراحل تنفيذ الرحلة البحرية،

الآثار القانونية المترتبة على عقد إيجار السفينة المخصصة لنقل النفط

ومن ثم يُعدُّ المؤجر أو مالك السفينة مسؤولاً عنه طيلة المدة المذكورة⁽³¹⁾. وقد ذهب القضاء في قضية coca cola co. V. Norholt إلى أن الالتزام بتقديم سفينة صالحة، وإبقاؤها كذلك، يتطلب أن تكون السفينة صالحة للملاحة في كل رحلة إذا كانت قد استأجرت لرحلات عدة⁽³²⁾. فالسفينة يجب أن تكون في حالة كفاءة أو فعالة "Efficient State" طيلة مدة إيجارها⁽³³⁾.

ويترتب على التزام مؤجر السفينة بتقديم سفينة صالحة للملاحة وإبقاؤها كذلك طيلة تنفيذ العقد أثراً مهماً هو التزام المؤجر بإصلاح ما يطرأ عليها من عيوب في أثناء الرحلة، فضلاً عن صيانتها. ويعلل البعض من الفقه الحكم المذكور بأن الالتزام بإصلاح السفينة هو أمر ضروري ليتمكن المستأجر من استغلالها في الغرض المقصود من إيجارها⁽³⁴⁾. وكذلك يؤكد الفقه الأنجلوسكسوني على هذا الالتزام حيث يلزم المؤجر بصيانة السفينة وإصلاحها "Maintenance and Repair" وأداء النفقات والتكاليف المترتبة على ذلك⁽³⁵⁾.

ثانياً: التزام المؤجر بالإصلاح والصيانة والتأمين على السفينة

بعد قيام المؤجر بتقديم سفينة صالحة للملاحة وتجهيزها إذا كان عقد الإيجار قد ورد على استئجار سفينة مجهزة، فإنه يلزم بإصلاح السفينة وصيانتها والتأمين عليها. ونبحث في ذلك تباعاً:

1- التزام المؤجر بإصلاح السفينة وصيانتها: سبق إن ذكرنا بأنَّ التزام المؤجر بتقديم سفينة صالحة للملاحة وإبقاؤها كذلك طيلة العقد يترتب عليه التزاماً بوجوب إصلاح ما يطرأ على السفينة من عيوب في أثناء الرحلة البحرية، فضلاً عن صيانتها لتتمكن من تنفيذ الرحلة التي استأجرت من أجلها⁽³⁶⁾. وقد قررت القواعد العامة التي نظمت عقد إيجار السفينة هذا الالتزام، ومنها المادة (162) من قانون التجارة البحرية المصري، وذلك فيما يتعلق بإجارة السفينة غير المجهزة. وكذلك قررت المادة (173) من القانون المذكور - هذا الالتزام ضمناً في عقد إيجار السفينة بالمدة. وكذلك المادة (180) بشأن إيجار السفينة بالرحلة.

أما قانون التجارة البحرية العثماني فلا يتضمن نصوصاً صريحة تلزم المؤجر بإصلاح العيوب التي تطرأ على السفينة، إلا أنه تضمن إشارة إلى هذا الالتزام وردت في المادة (118) حيث نصت على أنه "إذا مست الضرورة إلى تعمیر السفينة... فيجبر المستأجر أو الواسق على انتظار هذا التجهيز".

ووفقاً للنصوص المتقدمة فإنَّ المؤجر لا يلزم بتسليم سفينة صالحة للملاحة فحسب، وإنما يظل ملتزماً بسائر الإصلاحات والاستبدالات الضرورية لأجزاء السفينة والتي يقتضيها استعمالها العادي

الآثار القانونية المترتبة على عقد إيجار السفينة المخصصة لنقل النفط

بحيث تحتفظ السفينة بصلاحياتها الملاحية والتجارية طوال المدة اللازمة للقيام بالعمليات المنصوص عليها في المشاركة⁽³⁷⁾.

وقد تضمنت المشاركات الخاصة باستئجار السفن، ومنها السفن المخصصة لنقل النفط أحكاماً بشأن هذا الالتزام، ومنها ما ورد في مشاركة " Shellvoy 6 " بشأن استئجار ناقلة بالرحلة. حيث تضمنت هذه المشاركة بوجوب تجهيز السفينة المستأجرة لنقل النفط بالعديد من العدد والأجهزة التي تؤمن شحن النفط وتفريغها، ومن هذه المعدات ما يتعلق بالمراجل " Boilers " والصهاريج " Tanks " وغيرها، واشترطت فيها أن تعمل بكفاءة أو بطريقة جيدة " In good order " وملائمة لأداء الخدمة أو الخدمات المطلوب منها القيام بها طيلة مدة العقد⁽³⁸⁾، فإذا ما لحقها عيب أو عطل فيجب إصلاحها. فضلاً عن صيانتها " Maintenance " بشكل دائم⁽³⁹⁾.

2- التزام المؤجر بالتأمين على السفينة: مما لا شك فيه أن السفينة التي تستأجر نقل البضائع، ومنها السفينة المخصصة لنقل النفط، تتعرض إلى مخاطر عدة في أثناء الرحلة البحرية، كما تتعرض البضائع التي تتولى السفينة المستأجرة لنقلها إلى مخاطر عدة سواء في أثناء شحنها أو نقلها أو تفريغها، ومن ثم يصبح التأمين على السفينة أمر لا غنى عنه لمزاولة نشاطها، وذلك لارتفاع قيمتها التي تصل إلى مبالغ كبيرة جداً " التي تمثل ثروة ضخمة هائلة "⁽⁴⁰⁾. وكذلك من الملاحظ أن أكبر السفن حجماً يمكن أن تتعرض لأخطار جسيمة في أثناء الرحلة، الأمر الذي يعرضها لأضرار بالغة قد تصل أحياناً إلى الهلاك الكلي للسفينة. وكذلك قد تتعرض السفينة المستأجرة التي تنقلها إلى ذات المخاطر، مما يؤدي إلى هلاكها⁽⁴¹⁾، ومن ثم فإن التأمين سواء على السفينة أو البضائع⁽⁴²⁾ هو أمر لا يُعد ضرورياً فحسب لمزاولة السفينة لنشاطها بل هو أمر ضروري لنمو وتطور حركة النشاط التجاري، وبدونه يصبح ممارسة هذا النشاط ضرباً من المغامرة.

أما فيما يتعلق بالتزام المؤجر بالتأمين على السفينة، فلم تتضمن مختلف القوانين نصوصاً صريحة تلزم المؤجر بالتأمين على السفينة إلا أن العمل قد جرى على قيام مالك السفينة بالتأمين على السفينة التي تستأجر لنقل بضائع معينة بقصد التخفيف من أعباء الخسارة التي تلحق به في حال تعرض السفينة لإحدى الأخطار، وما ينشأ عنها من خسائر. وكذلك تضمنت مشاركات إيجار السفن شروطاً بوجوب التأمين على السفينة، حيث يلزم مؤجر السفينة بالتأمين على السفينة ذلك لأنه هو المالك لها وتقع عليه تبعه هلاكها، ويتأكد هذا الالتزام في حال وجود شرط في المشاركة يلزم المؤجر بالتأمين على السفينة لكي يمكن المستأجر من الاستمرار باستغلال السفينة⁽⁴³⁾. أما فيما يتعلق بالتأمين

الآثار القانونية المترتبة على عقد إيجار السفينة المخصصة لنقل النفط

على البضائع المنقولة فيذهب البعض إلى التأمين عليها يقع على أصحابها ولا شأن للمؤجر أو المستأجر به⁽⁴⁴⁾.

وتذهب آراء أخرى إلى أن التزام المؤجر بالتأمين يرتبط بنوع المشاركة، فيما إذا كانت قد وردت على سفينة غير مجهزة أم سفينة مجهزة بالمدة أم بالرحلة، ففي هذا النوع الأخير - أي في مشاركة إيجار السفينة بالرحلة، فإن المالك - المؤجر - بوصفه مالكاً وحائزاً لها فإنه يُعدُّ مسؤولاً عن مصاريف أو تكاليف تشغيل السفينة " The Owner is responsible For the Costs, of running the Ship " ومنها ما يتعلق بإجراء التأمين " Insurance " فضلاً عن المصاريف الأخرى⁽⁴⁵⁾. وكذا الحال في مشاركة إيجار السفينة بالمدة حيث تكون حيازة السفينة وتشغيلها للمالك - المؤجر - وليس للمستأجر⁽⁴⁶⁾.

أما المشاركات الخاصة باستئجار السفن المخصصة لنقل النفط، فقد تضمنت أحكاماً بشأن التأمين على الحمولة أو الشحنات Cargo Insurance ، ومن ذلك ما جاء في ملاحق مشاركة " Bpvoy 4- Charter Party - المتعلقة بمشاركة إيجار بالرحلة لناقلة نفط - حيث ورد فيها بأن " أية أقساط إضافية بشأن التأمين على الشحنات النفطية يتحملها المستأجر Charaterer ، بينما يتحمل المستأجر التأمين على السفينة⁽⁴⁷⁾.

وكذلك ورد في مشاركة " Bp Time 3 Charter Party - المتعلقة باستئجار ناقلة نفط بالمدة - وضمن ملاحق هذه المشاركة بأن من التزامات مالك السفينة (المؤجر) هو وجوب التأمين على السفينة بكاملها " Insurance on the Vessel Fully " .

المطلب الثاني: الالتزامات المتعلقة بالمادة التي تنقلها السفينة المستأجرة

يرتب عقد إيجار السفينة المخصصة لنقل النفط في ذمة مؤجر السفينة - فضلاً عن الالتزامات المتعلقة بالسفينة التي تقدم ذكرها في الفرع الأول - التزامات تتعلق بالمادة التي استأجرت السفينة لنقلها وهو النفط، سواء أكان نفط خام أم مشتقات النفط، وهذه الالتزامات تتمثل بالقيام بأعمال الشحن والتفريغ للشحنات النفطية. ثم تنفيذ الرحلة وذلك بنقل الكميات المذكورة بواسطة السفينة المستأجرة.

ومن ثم فإنه يقع على عاتق المؤجر:

أولاً: القيام بعمليات الشحن والتفريغ.

ثانياً: تنفيذ الرحلة البحرية.

ونبين هذه الالتزامات تباعاً:

أولاً: القيام بعمليات الشحن والتفريغ

الآثار القانونية المترتبة على عقد إيجار السفينة المخصصة لنقل النفط

لما كان عقد إيجار السفينة المخصصة لنقل النفط - كما فى باقى عقود إيجار السفن التى تنقل بضائع أخرى - ينصب على استئجار فينة ما لنقل النفط، ومن ثم فإنّ تنفيذ المؤجر لالتزامه بنقل النفط يتطلب بداهة القيام بعمليات شحن النفط فى ميناء القيام، ثم تفريغها فى ميناء الوصول. ومما لا شك أن تنفيذ عمليات الشحن والتفريغ يتطلب البحث فى مسائل عدّة منها تحديد المقصود بعمليات الشحن والتفريغ ومتى تبدأ هذه العمليات ومتى تنتهى، أى تاريخ بدء عمليات الشحن والتفريغ، وما هو الجزاء المترتب على الإخلال بمواعيد الشحن والتفريغ. فضلاً عن مسائل أخرى تتصل بهذه العمليات، إلا أنه قبل البحث فى هذه المسائل، لا بدّ من الإشارة إلى بعض الأفكار أو المبادئ المتعلقة بالشحن والتفريغ وهى:

1- الطرف الملزم بعمليات الشحن والتفريغ: الأصل أن مشاركة إيجار السفينة المجهزة، سواء بالمدة أم بالرحلة، هى التى تنظم المسائل المتصلة بشحن البضاعة أو تفريغها⁽⁴⁸⁾ ومنها ما يتعلق بالطرف الملزم بالشحن أو التفريغ، ويستثنى من ذلك حالة ما إذا كان عقد الإيجار قد ورد على سفينة غير مجهزة، ففي هذه الحالة فإن شحن البضاعة أو البضائع أو تفريغها يقع على عاتق مستأجر السفينة، ولا شأن للمؤجر بهذه العمليات لأنّ التزامه ينصب على تقديم سفينة صالحة للملاحة غير مجهزة بشكل كامل أو مجهزة بشكل جزئى. ويترك للمستأجر استغلالها وفقاً للغرض الذى استأجرت لأجله وما يتطلبه هذا الأمر من وجوب تجهيز السفينة والقيام بعمليات الشحن والتفريغ.

ولما كانت مشاركة إيجار السفينة المجهزة هى التى تحدد الطرف الملزم بالشحن والتفريغ، لذا يكون من الجائز أن يتولى المؤجر عمليات الشحن والتفريغ. كما أنه من الممكن أن يلتزم المستأجر بعمليات الشحن والتفريغ. فضلاً عن أنه من الممكن أن يعهد بعمليات الشحن والتفريغ إلى جهة أخرى، كمقاول الشحن والتفريغ الذى يتولى بما لديه من إمكانيات مادية وبشرية القيام بهذه العمليات. ومن ثم نخلص أن لإرادة المتعاقدين الدور المهم فى تحديد الطرف الملزم بعمليات الشحن والتفريغ. إلا أنه فى الأحوال جميعاً فإن المؤجر أو مالك السفينة ملزم بالتعاون مع المستأجر لأجل القيام بعمليات شحن وتفريغ البضائع⁽⁴⁹⁾.

2- الطابع الخاص لعمليات شحن وتفريغ النفط: تتميز عمليات شحن النفط إلى السفينة وتفريغها منه بطابع خاص يختلف عن عمليات شحن وتفريغ البضائع الأخرى، كالبضائع الصب، مثل الحبوب، أو الأخشاب أو الجلود أو الحديد الصلب أو البضائع التى تنقل فى حاويات. ومن أوجه الاختلاف أن مؤجر السفينة المخصصة لنقل النفط لا يلزم بالقيام برص البضاعة وتسييفها كما هو الحال فى البضائع الأخرى، إذ إنّ طبيعة النفط، وبوصفه من السوائل، لا تتطلب القيام بهذه العملية. كما أنه من الجائز أن

الآثار القانونية المترتبة على عقد إيجار السفينة المخصصة لنقل النفط

تتم عمليات شحن بعض البضائع على ظهر السفينة وبشروط معينة، إلا أنه من غير الجائز اللجوء إلى ذلك في عمليات شحن النفط ونقله، حيث تتم عمليات نقل النفط في صهريج أو صهاريج محكمة بقصد المحافظة عليها في أثناء نقلها. فضلاً عن أن عمليات شحن ونقل البضائع الأخرى قد لا تتطلب من المؤجر التدخل للمحافظة عليها في أثناء نقلها، وإنما إحكام رصها وتثبيتها وفقاً للأصول المتبعة في عمليات شحنها⁽⁵⁰⁾. بينما تتطلب عمليات شحن ونقل النفط تدخلاً من المؤجر في أثناء نقله، كقيامه بتشغيل أجهزة التدفئة في الصهريج أو الصهاريج للمحافظة على درجة حرارة الشحنات النفطية وفقاً لمستوى معين يمنع من انجمادها في بعض الظروف، مما يعيق حركة السفينة في أثناء إبحارها⁽⁵¹⁾.

أما فيما يتعلق بعمليات الشحن والتفريغ، وعلى وجه الخصوص شحن النفط وتفريغه في عقد إيجار السفينة المخصصة لنقل النفط، فإنها تثير تساؤلات عدة تتمثل بالآتي:

1-2- تحديد المقصود بعمليات الشحن والتفريغ:

يقصد بالشحن⁽⁵²⁾ بوجه عام عملية رفع البضائع من الرصيف إلى ظهر السفينة أياً كانت الوسيلة إلى ذلك⁽⁵³⁾. أو رفع البضاعة من رصيف الميناء إلى ظهر السفينة تمهيداً لنقلها⁽⁵⁴⁾. أما التفريغ فهو عملية إنزال البضاعة من السفينة إلى البر في ميناء الوصول أو إلى الجنادل التي تنقلها إلى البر⁽⁵⁵⁾. أو أنه عملية إفراغ الشحنات من السفينة بواسطة رافعات السفينة Ship's Holds لوضعها على الرصيف⁽⁵⁶⁾.

أما فيما يتعلق بعملية شحن النفط إلى السفينة، فتتم بواسطة خراطيم تتولى شطف النفط من المستودع إلى صهاريج السفينة وتستخدم في ذلك مضخات السفينة أو مضخات الميناء⁽⁵⁷⁾. إلا أنه يجب على المؤجر - قبل بدء عملية الشحن - التحقق من جنس المادة التي يتم شحنها، فإذا كانت المشاركة مثلاً قد وردت على استئجار سفينة لنقل النفط الخام، فلا يجوز للمستأجر مخالفة ذلك بتقديم مادة أخرى مثل مشتقات النفط، أو أية سوائل أخرى، كالشحوم أو الزيوت، وإلا جاز للمؤجر رفض الشحن لعدم التزام المستأجر بتقديم ذات المادة التي استأجرت السفينة لنقلها وفقاً للمشاركة.

وتتضمن المشاركات الخاصة باستئجار السفن المخصصة لنقل النفط أحكاماً بشأن بعض المسائل المتصلة بالشحن، ومنها ما يتصل باستعداد السفينة للشحن حيث ورد في ملاحق المشاركة المعروفة بـ " Bpvoy 4 Charter Party " - بشأن استئجار ناقلة بالرحلة - بأن يتعهد مالك السفينة (المؤجر) بأن تكون سفينته قادرة ومصممة على تحميل وشحن البضاعة - النفط - من ميناء إلى آخر، والذي حدده المشاركة، وكذلك قدرة على تفريغ البضاعة، سواء بوقوف السفينة على جانب رصيف الشحن " along side " أو عن طريق الصنادل أو الزوارق " Lighters " ووفقاً

الآثار القانونية المترتبة على عقد إيجار السفينة المخصصة لنقل النفط

للأوامر التي يصدرها المستأجر. وكذلك يجب أن يكون للسفينة القدرة على شحن وتحميل الشحنات وتفريغها ووفقاً للأوقات التي تحددها المشاركة. وكذلك وجوب ألا تتجاوز الشحنات التي يتم تحميلها وشحنها إلى السفينة القدر الذي تحدده المشاركة. كما تضمنت المشاركة المذكورة شروطاً بشأن مدة الشحن والسرعة التي ينبغي أن تتم بها عملية الشحن والتفريغ⁽⁵⁸⁾. حيث تتضمن المشاركات الخاصة باستئجار السفن المخصصة لنقل النفط شروطاً تحدد مدد الشحن والتفريغ إما بعدد من الساعات أو الأيام أو أيام العمل. أو تحدد هذه المدة على أساس معدل شحن أو تفريغ، كأن تذكر المشاركة بأن الشحن يتم بمعدل كذا طن عن كل يوم عمل أو عن كل ساعة The Average rate of Tons Per day . وقد تضمنت مشاركة "ASBATANKVOY 1977" الخاصة باستئجار ناقلة نفط بالرحلة - مثل هذا التحديد حيث ورد فيها شروطاً بشأن أوقات الشحن مثل:

"أ- إن مدة تحميل وتفريغ الشحنة هي بمقدار ساعة تشغيل.

ب- يجب أن يكون معدل الشحن من معدل الشحن المطلق على المستوى العالمي.

ج- يمكن زيادة معدل الشحن بمقدار نقطة وفقاً للمقياس المطبق على المستوى العالمي... "(59).

وكذلك تضمنت مشاركة "Shell voy 6 Charter Party" - بشأن استئجار ناقلة نفط بالرحلة أحكاماً مماثلة لما تقدم، ومن ذلك "أ- أن تكون صهاريج السفينة ملائمة وقادرة على استقبال الشحنات التي تشحن إليها والمحافظة عليها في أثناء نقلها بدرجة حرارة سيليزية ... وبمعدل شحن طن . ب- أن يكون معدل عمل المضخات - أي مضخات الشحن "Pumps Lines" بمقدار "(60).

2-2- أيام الشحن والتفريغ:

تقتضي طبيعة العمل في الميناء أن تتم عمليات شحن البضائع وتفريغها في أيام محددة وذلك مراعاة للمساحة المحدودة من الميناء وقدرته على استقبال السفن التي تشحن إليها البضائع أو تفرغ منها، وتنظيم العمل فيه ويطلق على هذه الأيام بأيام الشحن والتفريغ⁽⁶¹⁾. وتعرف هذه الأيام بأنها تلك التي تكون فيها السفينة مستعدة لشحن البضاعة فيها، أو عدد من الأيام التقويمية التي يجب أن تكون فيها السفينة المستأجرة جاهزة لشحن البضائع فيها أو تفريغها⁽⁶²⁾. فإذا حددت مشاركة إيجار السفينة عدد من الأيام للشحن والتفريغ فإنه يقصد بها الأيام الشمسية المتتابعة، التي تتكون من أربع وعشرين ساعة تحسب من منتصف الليل إلى منتصف الليل، وتتضمن أيام الأحاد والجمع والإجازات⁽⁶³⁾.

الآثار القانونية المترتبة على عقد إيجار السفينة المخصصة لنقل النفط

ووفقاً للقواعد العامة المقررة بشأن عقد إيجار السفينة، فإنه يجب أن يحدد هذا العقد أيام الشحن والتفريغ. وهذا ما قرره المادة (93) من قانون التجارة البحرية العثماني، التي نصت على أن " إذا لم تعين في مقابلة الطرفين وتخصص أيام وقوف السفينة - أي مدة وسقها وتفرغها - فينظر إلى العادة الجارية في مثل ذلك، وإلا فتكون مدة خمسة عشر يوماً على التوالي - عدا أيام التعطيل - اعتباراً من اليوم الذي يظهر فيه الربان استعداداً للشحن والتفريغ ".

ويبدو من هذا النص، أن تحديد أيام الشحن والتفريغ هو أمر تحدده مشاركة الإيجار، فإذا خلت المشاركة من ذلك، فإنها تحدد وفقاً للعادة المتبعة في ميناء الشحن والتفريغ، فإذا لم توجد عادة، فإنها تحدد بخمسة عشر يوماً من أيام العمل تبدأ منذ الوقت الذي يبدي فيه ربان السفينة استعداداً لشحن البضاعة وتفرغها. وكذلك حددت المادة (182) من قانون التجارة البحرية المصري رقم 8 لسنة 1990 أيام الشحن والتفريغ حيث نصت على أن " 1- يلزم المستأجر بشحن البضاعة وتفرغها في المدد المتفق عليها في عقد الإيجار، فإذا لم ينص في العقد على مدد معينة وجب الرجوع إلى العرف. 2- ويتبع في حساب المدد وبدء سريانها العرف السائد في الميناء الذي يجري فيه الشحن أو التفريغ، فإذا لم يوجد في هذا الميناء أتبع العرف البحري العام ".

متى تبدأ أيام الشحن والتفريغ؟

الأصل أن أيام الشحن والتفريغ تبدأ منذ اليوم ومنذ الوقت الذي يوجه فيه ربان السفينة إخطاراً باستعداد سفينته للشحن والتفريغ. ويطلق على هذا الإخطار " بإخطار الاستعداد " " Notice of Readiness " ، وهو يمثل إخطاراً أو إشعاراً باستعداد السفينة للشحن والتفريغ " A notice Indicating avessel's Readiness to Load or Discharge "(64).

وقد ألزمت المادة (93) من قانون التجارة البحرية العثماني التي ذكرت سابقاً ربان السفينة بتوجيه مثل هذا الإخطار أو الإشعار. إلا أنه يجب قبل توجيه هذا الإخطار أن تكون البضائع التي تنقلها السفينة المستأجرة موجودة في مخازن الميناء وجهزت للشحن، وأن تكون السفينة قد وصلت إلى ميناء الشحن أو التفريغ، ومستعدة من كافة النواحي للشحن والتفريغ، وأن يكون الإشعار قد أرسل إلى المستأجر في الوقت المناسب(65). أما إذا لم تكن السفينة مستعدة للشحن أو التفريغ فلا يعتد بإخطار الشحن، وتعد السفينة غير مستعدة سواء للشحن أو التفريغ. وهذا ما قرره القضاء في منازعات عدة ومنها في قضية " Christensen V. Hindustansteel 1971 " حيث تم استئجار سفينة بموجب مشاركة " Gencon " وذلك لتحميل البضائع من ميناء " Vizagapatam في الهند إلى ميناء "

الآثار القانونية المترتبة على عقد إيجار السفينة المخصصة لنقل النفط

" Odessa . وقد وجه ربان السفينة إخطاراً باستعداد سفينته للشحن في 1967/10/29، بينما في الواقع فإن سفينته لم تكن مستعدة للشحن، ولذا قضت المحكمة بأن السفينة لم تكن مستعدة للشحن حيث أن إشعار الاستعداد يتطلب استعداداً فعلياً من السفينة⁽⁶⁶⁾ Required Actual Readiness of Ship " .

وكذلك ذهب القضاء في قضية Compania de Naviera Nedelka V. International 1973 sa إلى تقرير ذات المبدأ، حيث استأجرت في هذه القضية السفينة " The Tres Flores " لنقل كميات كبيرة من الذرة من ميناء " Varna " في بلغاريا إلى ميناء " Famagusta " في قبرص. إلا أن عنابر السفينة لم تكن مستعدة لشحن البضاعة بسبب تلوثها، الأمر الذي يتطلب تبخيرها لساعات عدة. فقضت المحكمة بأن السفينة لم تكن مستعدة للشحن⁽⁶⁷⁾.

أما فيما يتعلق بمشارطات استئجار السفن المخصصة لنقل النفط فإنها تتضمن كذلك شروطاً بشأن أيام الشحن والتفريغ، فعلى سبيل المثال فقد تضمنت مشارطة " ASBATANKVOY 1977 " - بشأن استئجار ناقلة بالرحلة - وفي القسم الأول منها، الشروط المتعلقة بأيام الشحن والتفريغ " Lay days " ومنها:

أ- تاريخ البدء بالشحن وتاريخ البدء بالتفريغ.

ب- تحديد ميناء الشحن " Loading Port " وميناء التفريغ " Discharging Port " .

ج - مجموع أيام الشحن " Total Laytime " .

بينما بين القسم الثاني من المشارطة بعض التفاصيل المتعلقة بأيام الشحن والتفريغ ومنها:

أ- عدم جواز البدء بأعمال الشحن إلا في الموعد المحدد لذلك في القسم الأول من المشارطة بحيث تكون السفينة جاهزة للتحميل في حدود الساعة المحددة لبدء الشحن، فإذا كان من المتعذر البدء بالشحن فيجب على المستأجر إشعار المؤجر بإلغاء الميعاد قبل أربعة وعشرون ساعة.

ب- فيما يتعلق بإشعار أو إخطار بالاستعداد " Notic of Readiness " فيجب على ربان السفينة توجيهه سواء بواسطة الرسالة أو البرقية أو الاتصال الهاتفي خلال مدة ست ساعات من تسلم

الآثار القانونية المترتبة على عقد إيجار السفينة المخصصة لنقل النفط

الإشعار أو العلم به، وجاهزية السفينة في الوقوف في المرسى، واستعدادها للشحن على الرصيف ...⁽⁶⁸⁾.

ونخلص من مجمل ما تقدم، أهمية تحديد أيام الشحن والتفريغ، وما يمكن أن ينشأ عنها من قيام مسؤولية المؤجر في حال ما إذا لم تكن سفينته مستعدة لشحن البضائع فيها أو تأخرت في الوصول إلى الميناء أو المرسى المعين لبدء الشحن. وبالمقابل مسؤولية المستأجر إذا تعذر عليه تهيئة الشحنات في الميعاد المحدد للشحن.

ثانياً: التزام المؤجر بتنفيذ الرحلة

لما كان الغرض من استئجار السفينة هو لأجل نقل البضائع التي يروم المستأجر نقلها من ميناء إلى آخر، وبغض النظر عن طبيعة البضاعة. لذا يلزم المؤجر - بعد تقديمه للسفينة وشحن البضائع فيها - بتنفيذ الرحلة البحرية التي حددها مشارطة الإيجار، ونقل البضائع بواسطة السفينة التي استأجرت لنقلها.

إلا أن مدى التزام المؤجر بتنفيذ الرحلة يختلف باختلاف نوع المشارطة، فإذا كانت المشارطة قد وردت على استئجار سفينة غير مجهزة، فلا يوجد مثل هذا الالتزام في هذا النوع من المشارطات، ذلك لأن التزام المؤجر يقتصر على تقديم سفينة صالحة للملاحة من دون تجهيزها بالطاقم أو المعدات أو المؤن، أو تجهيزها تجهيزاً جزئياً، ويترك للمستأجر الإدارة الملاحية والتجارية للسفينة التي يباشرها بواسطة طاقم وربان السفينة المعين من قبله، حيث يكون له الحق في استغلال السفينة وفقاً للغرض الذي استأجرت من أجله⁽⁶⁹⁾، وتلقى عليه بالمقابل تنفيذ الرحلة البحرية، ولا شأن للمؤجر بهذا الالتزام.

إلا أن التزام المؤجر بتنفيذ الرحلة البحرية ينهض في عقد إيجار السفينة المجهزة، سواء بالرحلة أم بالمدة. ففي عقد إيجار السفينة بالمدة فإن المؤجر يحتفظ بالإدارة الملاحية للسفينة التي يزاولها من خلال ربان وطاقم السفينة الذين يعدّون تابعين للمؤجر ويخضعون لأوامره. أما الإدارة التجارية للسفينة في عقد إيجار السفينة بالمدة فيتولاها المستأجر. إذ يكون له الحق في استغلال السفينة لحسابه سواء في نقل البضائع أو الأشخاص. ويجب على ربان السفينة وطاقمها الالتزام بتعليمات المستأجر بتنفيذ الرحلة البحرية، ومنها التزام هؤلاء بمراعاة خط سير السفينة والموانئ التي ترسو فيها، وشحن البضائع وتسيورها ورصها وتفريغها وتسليمها إلى أصحاب الحق في استلامها. فضلاً عن إصدار سندات الشحن في حال تلقي البضائع من الشاحنين⁽⁷⁰⁾.

وكذلك يبدو التزام المؤجر بتنفيذ الرحلة البحرية واضحاً وجلياً في عقد إيجار السفينة المجهزة بالرحلة، إذ يتميز هذا العقد باحتفاظ المؤجر بالإدارة الملاحية للسفينة والإدارة التجارية لها، ومن ثم

الآثار القانونية المترتبة على عقد إيجار السفينة المخصصة لنقل النفط

يقع عليه تنفيذ الرحلة البحرية ويكون مسؤولاً عنها⁽⁷¹⁾، ويسوغ البعض من الفقه التزام المؤجر بتنفيذ الرحلة البحرية في مشاركة الإيجار بالرحلة بأن المستأجر في المشاركة بالرحلة يستهدف فقط استخدام السفينة لمدة قصيرة ولرحلة محددة لنقل بضائع معينة وتنفيذ عمليات محددة سلفاً⁽⁷²⁾. ونظراً لاحتفاظ المؤجر في عقد إيجار السفينة بالرحلة بالإدارة الملاحية والتجارية للسفينة، فقد ذهبت بعض الآراء إلى تشبيه مركز المؤجر في هذا العقد بمركز الناقل البحري في عقد نقل البضائع⁽⁷³⁾ من حيث التزام كل منهما بتنفيذ التزامهما بنقل البضائع التي استأجرت السفينة لنقلها أو أبرم عقد النقل البحري لنقلها. فضلاً عن المستأجر في مشاركة الإيجار بالرحلة لا يستأجر السفينة أو جزء منها إلا لنقل بضائعه أو شحناته من ميناء إلى ميناء آخر⁽⁷⁴⁾. إلا أن وجود تشابه في طبيعة التزام المؤجر في عقد إيجار السفينة بالرحلة والتزام الناقل في عقد النقل البحري للبضائع لا ينفي الطابع المميز لكلا العقدين وطبيعتهما، إذ إنَّ التزام المؤجر في عقد إيجار السفينة بالرحلة ينصب على تقديم سفينة صالحة للملاحة لتنفيذ الرحلة ونقل البضائع. بينما يلتزم الناقل في عقد النقل البحري للبضائع بنقل البضائع التي تعهد بنقلها من ميناء إلى آخر.

ويترتب على التزام المؤجر بتنفيذ الرحلة البحرية وجوب التزامه بالعديد من المسائل، ومنها وجوب التزامه بخط السير المحدد للرحلة البحرية وسلوك الطريق الذي حددته مشاركة الإيجار بين ميناء القيام وميناء الوصول⁽⁷⁵⁾، أما إذا لم تحدد المشاركة هذا الطريق، فيجب عليه سلوك الطريق المعتاد الذي تسلكه السفن عادة بين ميناء القيام وميناء الوصول⁽⁷⁶⁾. والأصل أنه لا يجوز الانحراف عن سلوك خط السير المتفق عليه أو خط السير المعتاد - ولو كان الهدف من ذلك اختصار الرحلة - إلا إذا وجدت ضرورة تبرر هذا الانحراف، كتفادي كارثة للسفينة أو للبضاعة أو لإصلاح عطل ما للسفينة أو سوء الأحوال الجوية⁽⁷⁷⁾ أو إصابة أحد أو بعض البحارة بجروح أو لغرض تكملة حمولة السفينة في ميناء آخر⁽⁷⁸⁾.

أما إذا لم توجد ضرورة تبرر انحراف السفينة عن سلوك خط السير المتفق عليه أو المعتاد فإن المؤجر يتحمل تبعه الأضرار التي تلحق بالبضائع جراء هذا الانحراف، ومنها تأخير وصولها في الميعاد المتفق عليه⁽⁷⁹⁾. وكذلك ما يلحق بالبضائع من تلف أو هلاك نتيجة للانحراف.

وكذلك يلزم المؤجر بشحن البضاعة وكما سنبين ذلك لاحقاً.

وتطبق المبادئ المتقدمة بشأن عقد إيجار السفينة المخصصة لنقل النفط، سواء في استئجارها بالمدة أم بالرحلة. ومن ذلك ما جاء في مشاركة استئجار ناقلة بالرحلة Tanker Voyage Charter Party - المعروفة اختصاراً بـ Tanker Voy 81 - لغرض نقل النفط حيث تضمنت

الآثار القانونية المترتبة على عقد إيجار السفينة المخصصة لنقل النفط

هذه المشارطة أحكاماً بشأن ميناء الشحن " Loading Port " وميناء التفريغ " Discharging Port " ومواعيد أو أيام الشحن " Lay days " وما يتصل بالرحلة " Voyage " ومنها وجوب قيام المؤجر ببذل الهمة " due diligence " لوضع أو تقديم السفينة في الميعاد المحدد للرحلة. وفي نقل كميات النفط بشكل آمن وفقاً لما يقرره دليل عمليات نقل النفط " Transfer Guide petroleum " (80) وكذلك وردت هذه الشروط والأحكام في مشارطة استئجار ناقلة بالرحلة المعروفة بـ ASBATANKVOY ، وكذلك مشارطة " shellvoy 6" (81).

المبحث الثاني: التزامات المستأجر في عقد إيجار السفينة المخصصة لنقل النفط

كما يرتب عقد إيجار السفينة المخصصة لنقل النفط التزامات على مؤجر السفينة، فإنه يرتب بالمقابل التزامات على مستأجر السفينة نظير استغلاله لها وانتفاعه منها. وكما هو الحال بالنسبة إلى التزامات المؤجر فلا توجد نصوص خاصة قررتها القوانين بشأن الالتزامات التي يرتبها عقد إيجار السفينة المخصصة لنقل النفط بذمة مستأجر السفينة ذلك لأن القوانين التي نظمت عقد إيجار السفينة، ومنها قانون التجارة البحرية المصري والكويتي وغيرهما تضمنت قواعد عامة تطبق على عقد إيجار السفينة بمختلف صورته، وبغض النظر عن الغرض الذي استأجر السفينة لأجله، أي سواء لنقل النفط أو غيره من البضائع ومن ثم فإنه يتعين الرجوع إلى أحكام هذه القواعد في بيان التزامات المستأجر في عقد إيجار السفينة المخصصة لنقل النفط. وكذلك يجب الرجوع إلى المشارطات الخاصة باستئجار السفن المخصصة لنقل النفط لبيان ماهية أو مضمون الالتزامات المذكورة.

ولما كان عقد إيجار السفينة يرد في صورتين أساسيتين هما استئجار السفينة غير المجهزة واستئجار السفينة مجهزة سواء بالمدة أم بالرحلة، فإن هذا الأمر يرتب اختلافاً في الالتزامات الملقاة على عاتق مستأجر السفينة، إلا أن هذا الاختلاف - وكما أشرنا عند البحث في التزامات المؤجر - لا ينفي بطبيعة الحال وجود التزامات مشتركة بين مختلف صور عقد إيجار السفينة، ومثاله التزام المستأجر بدفع الأجرة، فهذا الالتزام يقع على عاتق المستأجر في صور عقد إيجار السفينة جميعاً بوصفه مقابل الانتفاع بالسفينة.

وسنقسم التزامات المستأجر في عقد إيجار السفينة المخصصة على التزامين أساسيين نخصص لكل واحد منهما مطلباً وبالشكل الآتي:

المطلب الأول: التزام المستأجر بدفع الأجرة والمصاريف والرسوم.

الآثار القانونية المترتبة على عقد إيجار السفينة المخصصة لنقل النفط

المطلب الثانى: التزام المستأجر باستعمال السفينة وفقاً للغرض الذى استأجرت من أجله والمحافظة عليها وردّها عند انتهاء العقد.

المطلب الأول: التزام المستأجر بدفع الأجرة والمصاريف والرسوم

لما كان عقد إيجار السفينة المخصصة لنقل النفط من العقود الملزمة للجانبين، لذا يلزم مستأجر السفينة بدفع الأجرة التى يستحقها المؤجر فى هذا العقد. وقد أكدت أحكام القوانين التى نظمت عقد إيجار السفينة بوجه عام على التزام المؤجر بدفع الأجرة، وقررت أحكاماً بشأن هذا الالتزام، بوصفه أحد أهم التزامات المستأجر، أو الالتزام الأساس الذى يقرره عقد إيجار السفينة سواء استأجرت غير مجهزة أم استأجرت مجهزة.

وكذلك أكدت المشارطات الخاصة باستئجار السفن المخصصة لنقل النفط على هذا الالتزام وقررت بشأنه شروطاً وأحكاماً ينبغى الامتثال إليها.

ويثير البحث فى التزام المستأجر بدفع الأجرة - فضلاً عن المصاريف والرسوم المترتبة بذمة المستأجر - الإشارة إلى مسائل عدّة منها التعريف بالأجرة وكيفية تحديدها. وزمان ومكان الوفاء بالأجرة. ومتى تستحق الأجرة ومتى تسقط. وكذلك الالتزام بدفع المصاريف والرسوم التى تستحق على المستأجر. فضلاً عن مسائل أخرى.

أولاً: التعريف بالأجرة وكيفية تحديدها

تمثل الأجرة فى عقد إيجار السفينة المقابل الذى يستحقه المؤجر نظير تمكين المستأجر من الانتفاع بالسفينة واستغلالها. وقد أطلق عليها قانون التجارة البحرية العثمانى لفظ " النولون " . حيث بينت المادة " 106 " من هذا القانون بأن " أجرة السفائن وسائر المراكب البحرية يقال لها (نولون)⁽⁸²⁾. وتقدر بمقاولات الطرفين ... " وكذلك قررت الفقرة خامساً من المادة (92) من القانون المذكور بوجوب أن يتضمن عقد إيجار السفينة على " مقدار الأجور أى بدل النولون وكميته ". ويبدو مما تقدم من نصوص، إنَّ عقد إيجار السفينة يجب أن يحدد مقدار الأجرة بوصفه الالتزام الأساس للمستأجر، وعنصراً جوهرياً من عناصر هذا العقد.

أما بشأن كيفية تحديد الأجرة، فقد بينت المادة " 106 " من قانون التجارة البحرية العثمانى بأن " النولون يمكن تعيينه على مجموع السفينة أو على موضع معين منها، ويمكن تعيينه عن سفرة تامة أو مدة معينة وعلى حساب الطولونيلاته أو الكيل أو القنطار أو القطعة أو على مشحونات معينة ... " .

يبدو من النص المتقدم، إنَّ الأجرة فى عقد إيجار السفينة تحدد بالاتفاق، ويحدد مقدارها إما على أساس " مجموع السفينة أو على موضع منها " أى أن تقدر استناداً على عموم السفينة أو جزء

الآثار القانونية المترتبة على عقد إيجار السفينة المخصصة لنقل النفط

منها. أما إذا كانت قد استأجرت لرحلة أو رحلات معينة. " سفرة تامة " فيمكن تحديدها بذات هذه الطريقة. وكذلك إذا كانت قد استأجرت لمدة معينة فيمكن تحديد الأجرة على أساس المدة، كأن تكون بمقدار كذا عن كل يوم أو شهر. وكذلك يمكن أن تحدد على أساس " الكيل أو القنطار " أي على أساس الوزن. أو على أساس القطعة أو شحنات معينة، كالطرود.

وفضلاً عما تقدم، فإنها يمكن أن تحدد على أساس المساحة التي يشغلها الشيء أو البضاعة على السفينة، أي على أساس القدم المكعب⁽⁸³⁾. أو على أساس نسبة معينة من وزن الحمولة، أو وفقاً لمبلغ جزافي " Lump Sum " ، أو وفقاً للأجور السائدة في سوق شحن البضائع⁽⁸⁴⁾، التي يحكمها قانون العرض والطلب.

أما فيما يتعلق بتحديد الأجرة في عقد إيجار السفينة المخصصة لنقل النفط، فإنها يمكن أن تحدد على أساس وزن الحمولة. حيث أشارت على سبيل المثال مشارطة " ASBATANVOY 1977 - بشأن استئجار ناقلة بالرحلة - إلى أن " معدل أجرة الشحن " Freight Rate " يتم احتسابه على أساس الطن. ويكون وزن الطن " 2240 رطل " Per ton of 2240 lbs each ". وأشار القسم الثاني من هذه المشارطة بأن أجرة الشحن تحدد وفقاً للمعدل المحدد في القسم الأول من المشارطة، وتحسب على أساس الكميات الداخلة - أي المشحونة - " Be computed on intake quantity " ⁽⁸⁵⁾

ويمكن أن تحدد الأجرة في عقد إيجار السفينة بالمدة على أساس الوقت أو الزمن. وهذا ما نجده في مشارطة " SHELL TIME 4 " بشأن استئجار ناقلة بالمدة - حيث أشارت هذه المشارطة بأن أجرة السفينة - التي يطلق عليها بـ " hire " أو معدل أجور الشحن " يتم احتسابه بمقدار كذا دولار عن كل يوم أو جزء من هذا المعدل عن جزء اليوم

" Charter Shall Pay For the use and hire the Vessel at rate of united States Dollar... Per day. and Pro rate For any Part of day " ⁽⁸⁶⁾.

ويأخذ العمل في العراق بهذه الطريقة حيث أشار أحد عقود استئجار ناقلة نفط للشركة العامة لنقلات النفط العراقية إلى أن " يدفع الطرف الأول - المستأجر - بدل إيجار يومي قدره "24000" أربعة وعشرون ألف دولار أمريكي عن الناقلة ... " .

ثانياً: زمان ومكان الوفاء بالأجرة

الآثار القانونية المترتبة على عقد إيجار السفينة المخصصة لنقل النفط

الأصل أن زمان ومكان الوفاء بالأجرة يحدد بالاتفاق حيث تتولى نصوص مشاركة إيجار السفينة تحديد ذلك. ومن ثم قد يتم الاتفاق على أن تدفع الأجرة مقدماً في ميناء الشحن سواء بالكامل، أو بجزء منها في ميناء الشحن والآخر في ميناء التسليم. وكذلك يمكن الاتفاق على أن تدفع الأجرة بالكامل في ميناء التسليم.

أما فيما يتعلق بالمشاركات الخاصة باستئجار السفن المخصصة لنقل النفط فإن غالبيتها تنص على أن يتم الوفاء بالأجرة عند تفريغ الشحنات النفطية وتسليمها في ميناء الوصول وعلى أساس الكميات المسلمة. وهذا ما أشارت إليه مشاركة 1977 ASBATANKVOY - بشأن استئجار ناقلة بالرحلة حيث حددت طريقة دفع الأجرة وفقاً لهذه الطريقة، ويتم التحقق من الكميات التي تم تفريغها عن طريق تقديم شهادة بذلك من الجهة التي تولت عملية التفريغ⁽⁸⁷⁾.

إلا أن هذه الطريقة لا تخلو من العيوب، إذ إنه من الممكن أن يتم تفريغ شحنات النفط من السفينة، ويمتنع المستأجر لأي سبب ما، عن دفع الأجرة، وبذلك سيفقد المؤجر حقه في حبس الشحنات استيفاءً لبدل الإيجار. إلا أن بعض الآراء تذهب إلى أن هذا الأمر لا أهمية له في العمل بسبب الصعوبات العملية التي تعترض ممارسة هذا الحق - أي حق الحبس - في عمليات نقل النفط⁽⁸⁸⁾.

وكذلك توجد طريقة أخرى في دفع الأجرة في عقود استئجار السفن المخصصة لنقل النفط وذلك إذا كانت السفينة المستأجرة لنقل النفط قد استأجرت بالمدة، وهذه الطريقة تتلخص بأن يتم دفع جزء من الأجرة كمقدمة عند وضع السفينة تحت تصرف المستأجر على أن يتم تسديد باقي الأجرة على شكل دفعات وفقاً لمواعيد دورية. وهذا ما أخذت به مشاركة 3 BPTIME - بشأن استئجار ناقلة بالمدة حيث بينت " بأنه يجب أن يتم دفع الدفعة الأولى من بدل الإيجار عند تسليم السفينة. أما باقي الدفعات فيجب أن تدفع شهرياً في أول يوم من الشهر All Subscquent Paymemts of hire Shall be Monthley in advance on the First day of each Calendar Mounth .

وقد عالجت المشاركة الحكم في حال امتناع المستأجر عن دفع الأجرة في الميعاد المحدد حيث ألزمت المؤجر بإخطار " Notify " المستأجر بوجوب الدفع خلال مدة خمسة أيام عمل، فإذا لم يدفع الأجرة، جاز للمؤجر أن يوقف أو يعلق " Saspend " تنفيذ التزاماته بموجب المشاركة، أو أن يسترد السفينة⁽⁸⁹⁾ " Withdraw the vessel ".

ويجوز للمستأجر بمقتضى شرط يطلق عليه " Out turn loss " أن يخصم من أجرة النقل المستحقة عليه ما يعادل قيمة العجز الذي يظهر في الشحنات عند تسليمها⁽⁹⁰⁾. ويأخذ قانون التجارة

الآثار القانونية المترتبة على عقد إيجار السفينة المخصصة لنقل النفط

البحرية المصري رقم 8 لسنة 1990 بهذا الشرط حيث المادة (177) من هذا القانون - في حال امتناع المستأجر عن دفع الأجرة - أن يسترد المؤجر حقه في التصرف بالسفينة خلال ثلاثة أيام من تاريخ إعدار المستأجر. ويلزم المؤجر بنقل بضائع المستأجر المشحونة على السفينة إلى ميناء الوصول مقابل أجرة مثل مع إمكانية المطالبة بالتعويض.

ويبدو هذا النص تطبيقاً لأحكام القواعد العامة بالامتناع عن التنفيذ، حيث أن امتناع المستأجر عن دفع الأجرة يجز بالمقابل للمؤجر الامتناع عن تنفيذ التزاماته. ويرى البعض بأن استرداد المؤجر حقه في التصرف بالسفينة يحصل بقوة القانون من غير الحاجة إلى حكم قضائي بذلك، وهو يحصل عملاً بأن يأمر المؤجر ربان السفينة بإنهاء رحلتها⁽⁹¹⁾.

ثالثاً: استحقاق الأجرة وسقوطها

مما لا شك فيه أن الأجرة تستحق بالكامل عند تنفيذ المؤجر لالتزاماته، كما لو كانت السفينة قد استأجرت لرحلة أو رحلات معينة فإن الأجرة تستحق بتمام تنفيذ السفينة للرحلة أو الرحلات التي تحددها مشاركة إيجار السفينة، وكذلك الحال إذا استأجرت السفينة بالمدة، ونفذت الأعمال المنصوص عليها في المشاركة فتستحق الأجرة بانقضاء المدة المحددة.

ويجب وفقاً للمادة (175) من قانون التجارة البحرية المصري رقم 8 لسنة 1990 على المستأجر " دفع الأجرة كاملة عن المدة التي تكون فيها السفينة تحت تصرفه ولو توقفت بسبب حوادث الملاحة "⁽⁹²⁾. وقد ذكرت المذكرة الإيضاحية للقانون المذكور أمثلة على هذه الحوادث، ومنها هياج البحر أو شدة العواصف أو ازدحام أرصفة الميناء. ومن ثم فإن هذه الحوادث لا تأثير لها على استحقاق الأجرة ذلك لأنها تُعد من قبيل الحوادث المتوقعة أو المعتادة في الملاحة البحرية. وقد أشارت بعض أحكام القضاء إلى ذلك، حيث قضت محكمة التمييز العراقية بتاريخ 1971/6/17 بأن " حصول عطب في الباكسة في عرض البحر لا يُعد من قبيل الحوادث الاستثنائية أو غير المتوقعة "⁽⁹³⁾.

وكذلك ذهب القضاء اللبناني إلى أن العاصفة البحرية لا تُعد من قبيل القوة القاهرة، إلا إذا كانت غير محتملة وغير متوقعة ولا يمكن دفعها⁽⁹⁴⁾. أما عن أحوال سقوط الأجرة فقد تضمنت القوانين التي نظمت القواعد العامة لعقد إيجار السفينة أحكاماً بهذا الشأن. حيث أشار قانون التجارة البحرية العثماني إلى بعض حالات سقوط الأجرة، ومن ذلك حالة ما إذا تعذر على السفينة الشروع في الرحلة البحرية حيث نصت المادة (96) من قانون التجارة البحرية العثماني على أن " إذا حدث، قبل قيام السفينة وحركتها، ما يمنع التجارة مع المحل المشروط الذهاب إليه انفسخت المفاولة حينئذٍ ولا يحق للطرفين أن يطالب الآخر بتضمين الضرر، لكن يجبر صاحب السوق بدفع ما يكون قد حصل من

الآثار القانونية المترتبة على عقد إيجار السفينة المخصصة لنقل النفط

المصاريف لوسق بضائعه وأمتعته وتفرغها" ويبدو من هذا النص بأنه إذا تعذر على السفينة الشروع في الرحلة البحرية لمنع السفر إلى ميناء الوصول فينفسخ عقد الإيجار، ويتحلل كل طرف من التزاماته ومنها التزام المستأجر بدفع الأجرة، ويستثنى من ذلك المصاريف التي دفعت لأجل شحن البضائع أو تفرغها، فيلزم بدفعها.

وكذلك أشارت المادة (97) من القانون المذكور بأنه " إذا ظهر مانع - في أثناء الطريق يمنع السفينة من الدخول إلى الميناء المقصود أو إخراج وسقها إليها، ولم يكن بيد الربان تعليمات بنوع آخر، فله أن يذهب إلى ميناء آخر غير ممنوع الوصول إليها... ". ومن ثم فإن هذه الحالة لا تؤدي إلى سقوط الأجرة. ونخلص إلى أن قانون التجارة البحرية العثماني لم يشر إلى العديد من الأحوال التي تؤدي إلى سقوط الأجرة، بينما الأمر على خلاف في القوانين الحديثة التي نظمت العديد من أحوال سقوط الأجرة في القواعد التي قررتها بشأن عقد إيجار السفينة بوجه عام ومن هذه الحالات ما أشارت إليه المادة (175) و(176) من قانون التجارة البحرية المصري رقم 8 لسنة 1990 حيث تسقط الأجرة في الأحوال الآتية:

- 1- إذ أصيبت السفينة بضرر جعلها غير صالحة للاستعمال التجاري، واحتاج إصلاحها لمدة تجاوز أربعة وعشرين ساعة، فلا تستحق الأجرة عن المدة التي تزيد عن ذلك وتبقى فيها السفينة غير صالحة للاستعمال. وقد قررت هذا الحكم المادة (175) من قانون التجارة البحرية المصري.
- 2- إذا هلكت السفينة أو توقفت بسبب قوة قاهرة أو بفعل المؤجر أو تابعيه، ويكون عدم استحقاق الأجرة من تاريخ الهلاك أو التلف. وقد نصت (الفقرة 1) من المادة (176) من قانون التجارة البحرية المصري على هذا الحكم.
- 3- إذا انقطعت أخبار السفينة ثم ثبت هلاكها. ويقصد بذلك ألا يعرف مصير السفينة وهل هلكت أم لم تهلك. حيث قررت (الفقرة ثانياً) من المادة (176) من قانون التجارة البحرية المصري بأنه لا تستحق الأجرة إذا انقطعت أنباء السفينة ثم ثبت هلاكها فتستحق الأجرة من آخر نبأ عنها، وتسقط بعد هذا التاريخ.

أما فيما يتعلق بسقوط الأجرة في عقد إيجار السفينة المخصصة لنقل النفط، فقد تضمنت مشارطات الإيجار الخاصة بهذه السفينة أحكاماً بشأن أحوال سقوط الأجرة، ومن ذلك ما تضمنته مشاركة " BPVOY 4 Charter Party " - بشأن استئجار ناقلة بالرحلة - حيث تسقط الأجرة في الأحوال الآتية:

الآثار القانونية المترتبة على عقد إيجار السفينة المخصصة لنقل النفط

- 1- إذا أخفقت السفينة في الوصول إلى ميناء التحميل في الموعد المحدد، إلا أنه من الجائز منح المؤجر ميعاد جديد للتحميل بعد إلغاء الميعاد المحدد في المشاركة " Cancelling date " Stated in Charter Party، فإذا وصلت السفينة وتم التحميل فلا يصار إلى إلغاء المشاركة وسقوط الأجرة، أما إذا أخفقت في الوصول فيصير إلى ذلك.
 - 2- إذا أخفقت السفينة بالسير بالسرعة المشار إليها في المشاركة، أو لم يمتثل المؤجر للتعليمات التي يصدرها المستأجر بشأن سرعة السفينة " If the vessel Fails to maintain charter speed, or owner Fail to comply with any instructions in charterer Voyage orders requiring ... " حيث تحدد المشاركة السرعة التي يجب أن تسير بها السفينة بمقدار كذا ميل بحري، فإذا كان معدل السير أقل من ذلك فيحق للمستأجر الطلب من المؤجر السرعة بالسرعة المحددة في المشاركة على ألا تتجاوز السرعة القصوى للسفينة⁽⁹⁵⁾. وكذلك وردت شروط مماثلة لما تقدم في مشاركة " ASBATANK VOY 1977 " بشأن استئجار ناقلة بالرحلة - حث أشارت هذه المشاركة إلى أن للمستأجر الحق في عدم دفع الأجرة، فضلاً عن المطالبة بالتعويض عن الخسائر التي لحقت به إذا أخفقت السفينة في المحافظة على السرعة المحددة في المشاركة، إلا إذا كان ذلك ناشئاً عن الظروف الجوية السيئة أو حالة البحر⁽⁹⁶⁾. ونخلص مما تقدم، أن الأجرة تسقط في عقد إيجار السفينة المخصصة لنقل النفط في أحوال معينة يرجع بعضها إلى المؤجر، كما لو كانت السفينة التي تعهد بتقديمها غير صالحة للملاحة، سواء قبل البدء في الرحلة أو أثناءها. أو لم تتمكن السفينة من الوصول إلى ميناء التحميل أو الوصول إلى رصيف التحميل أو لم يوجه المؤجر الإشعار باستعداد سفينة التحميل. وكذلك يمكن أن تسقط الأجرة في أحوال لا علاقة للمؤجر بها، كالقوة القاهرة التي تمنع السفينة من الإبحار، أو مواصلة السير بعد البدء فيه، سواء أكانت الظروف الجوية أم إضراب عمال الميناء أم منع السفينة من السفر.
- رابعاً: التزام المستأجر دفع المصاريف والرسوم

يلتزم المستأجر - فضلاً عن دفعه الأجرة - دفع كافة المصاريف والرسوم المترتبة على استغلال السفينة. وقد قررت القوانين المنظمة لعقد إيجار السفينة بمختلف صورته هذا الالتزام، فعلى سبيل المثال فقد قررت المادة 164 من قانون التجارة البحرية المصري رقم 8 لسنة 1990 هذا الالتزام بالنسبة لعقد إيجار السفينة غير مجهزة وقررت بأنه " ويتحمل المستأجر نفقات استغلال السفينة ونفقات التأمين عليها " وكذلك قررت المادة (174) من القانون المذكور - بشأن إيجار السفينة بالمدة بأنه " 2- وتنقل الإدارة التجارية للسفينة إلى المستأجر ويتحمل نفقاتها وعلى وجه الخصوص تزويد

الآثار القانونية المترتبة على عقد إيجار السفينة المخصصة لنقل النفط

السفينة بالوقود والزيوت والشحوم وأداء رسوم الموانئ والإرشاد غير ذلك من المصروفات - " . أما قانون التجارة البحرية العثماني فلم يتضمن في الأحكام التي قررها بشأن إيجار السفينة قاعدة بتحمل المستأجر للمصاريف وإنما قرر هذا الالتزام في بعض الحالات منها ما قرره المادة (96) بشأن التزام المستأجر بدفع " ما يكون قد حصل من المصاريف لوسق بضائعه وأمتعته وتفرغها " .

وكذلك ما قرره المادة (115) من أن " الواسق الذي يسترد بضائعه في أثناء السفر يكون مجبوراً على إعطاء نولونها بتمامه مع جميع ما قد يقع من المصاريف بسبب تفرغها، فهذه النصوص تفيد بأن قانون التجارة البحرية العثماني كان يقرر ضمناً بالالتزام المستأجر بدفع مصاريف استغلال السفينة، وإذا كان قانون التجارة البحرية المصري قد أشار إلى بعض هذه المصاريف أو الرسوم، ومنها المصاريف المتعلقة بالوقود أو الزيوت أو الشحوم وأداء رسوم الموانئ والإرشاد. إلا أن آراء الفقه أشارت كذلك إلى مصاريف أخرى يمكن أن تدخل ضمن مفهوم المصاريف الناشئة عن استغلال السفينة ومنها المصاريف المتعلقة بثمن البضائع ورسوها وتستيفها وتفرغها وتنظيف عابري السفينة، وعلى العموم كافة النفقات الناشئة عن سير السفينة⁽⁹⁷⁾.

وتتضمن المشارطات الخاصة باستئجار السفن، ومنها السفينة المخصصة لنقل النفط بعض التفاصيل المتعلقة بالمصاريف، وأي طرف يتحملها، ومن ذلك ما أشارت إليه مشاركة " BPTIME 3 " بشأن استئجار ناقلة بالمدة حيث ألزمت هذه المشاركة المستأجر بدفع كافة تكاليف الوقود " Fueles " . وكذلك مصاريف الشحن والتفريغ⁽⁹⁸⁾، هذا فيما يتعلق بمشارطة إيجار السفينة بالمدة. أما فيما يتعلق بمشارطة إيجار السفينة بالرحلة، فإن مالك السفينة أو مؤجرها يُعد مسؤولاً عن كلفة المصاريف أو التكاليف المترتبة على تشغيل السفينة، ومنها نفقات التشغيل " Costs of Operation " وتكاليف التجهيز " Manning Costs " ونفقات أو رسوم دخول الموانئ أو القنوات الملاحية وكذلك الوقود⁽⁹⁹⁾.

أما في العراق فيبدو من شروط إحدى عقود استئجار السفن المخصصة لنقل النفط المعدة من شركة ناقلات النفط العراقية - بشأن استئجار ناقلة بالمدة بأن المؤجر هو الذي يلزم بتحمل جميع النفقات المتعلقة باستخدام " ربان السفينة والطاقم من رواتب وأرزاق ومياه ووقود للناقلة (البكر)، ويتحمل جميع صرفيات الوقود والمعيشة للطاقم أو أي مصاريف تخص الناقلة "... . بينما يتحمل المستأجر " دفع العوائد والأجور المفروضة من قبل الشركة العامة لموانئ العراق والوكالات البحرية في الشركة العامة للنقل البحري على الناقلة " .

خامساً: ضمانات الوفاء بالأجرة

الآثار القانونية المترتبة على عقد إيجار السفينة المخصصة لنقل النفط

قررت القوانين التي نظمت الأحكام العامة لعقد إيجار السفينة ضمانات للوفاء بالأجرة ومن ذلك ما قرره المادة (158) من قانون التجارة البحرية المصري التي قررت " للمؤجر حق حبس البضائع الموجودة على السفينة والمملوكة للمستأجر لاستيفاء الأجرة المستحقة وملحقاتها " وكذلك قررت المادة (159) من القانون للمؤجر بحق امتياز على ثمن البضائع الموجودة على السفينة ضماناً لدين الأجرة.

أما قانون التجارة البحرية العثماني، فلم يقرر مثل هذه الأحكام صراحةً، إلا أنه أشار في المادة (100) بأن " الأمتعة الموسوقة في مقام الرهن لتنفيذ المقابلة المعقودة بين الطرفين، أي أن المؤجر يُعَدُّ بمثابة الدائن المرتهن فيما يتعلق بحقوقه، بالنسبة للبضائع التي شحنت على السفينة، وله أن يباشر بشأنها ما يباشره الدائن المرتهن بشأن المال المرهون.

وكذلك قرر تقنين النقل الفرنسي الصادر بالأمر 3007-2010 - وفي المادة "3-5423" بأن " للمؤجر امتياز على البضائع لأجل دفع الأجرة ".

أما بشأن مشارطات أيجار السفن فهي تتضمن الإقرار للمؤجر بالحق في حبس البضاعة " Lien " ⁽¹⁰⁰⁾ وذلك لاستيفاء حقه في الأجرة وملحقاتها بموجب المشاركة

" The Owner a lien up on all Cargoes and all sub- Freight For ampunte due under the charter ".

ومن ثم فإن المؤجر بإمكانه مزاوله هذا الحق عن طريق حبس البضائع والامتناع عن تسليمها ⁽¹⁰¹⁾.

بينما يتعذر على المؤجر مزاوله حق الحبس وذلك إذا كانت المشاركة قد تضمنت دفع كامل الأجرة مقدماً ⁽¹⁰²⁾. وكذلك يتعذر مزاوله حق الحبس إذا ما تم تفريغ البضاعة، إذ سيفقد المؤجر حقه في حبس البضاعة.

فما هو الحكم في المشارطات الخاصة باستئجار السفن المخصصة لنقل النفط، وهل يملك المؤجر حبس الشحنات النفطية وفاءً للأجرة التي يستحقها، سيما أن البعض من المشارطات تتضمن شرطاً بدفع الأجرة عند التفريغ؟ لم نجد في المشارطات التي اطلعنا عليها شروطاً بحق حبس الشحنات النفطية، والسبب - كما يبدو - هو صعوبة مزاوله حق الحبس الذي يتطلب عملاً تفريغ الشحنات النفطية من السفينة وإعادة شحنها في مستودعات مملوكة للغير، وهذا الأمر بالغ الصعوبة حتى في حال توافر مثل هذه المستودعات.

المطلب الثاني: التزام المستأجر باستعمال السفينة وفقاً للغرض الذي استأجرت من أجله والمحافظة عليها وردّها عند انتهاء العقد

سبق إن ذكرنا بأن المؤجر عند إيجار السفينة يلتزم بأن يقدم أو يضع تحت تصرف المستأجر سفينة صالحة للملاحة قادرة على أداء الغرض أو الأعمال التي استأجرت من أجلها، ومقابل ذلك فإن المستأجر يلتزم باستعمال السفينة وفقاً للغرض المذكور. فضلاً عن المحافظة عليها في أثناء الرحلة البحرية، ثم ردّها عند انتهاء المشاركة. ووفقاً لذلك فإنه يبدو بأن التزامات المستأجر تتمثل بالآتي:

أولاً: التزام المستأجر باستعمال السفينة وفقاً للغرض الذي استأجرت من أجله.

ثانياً: التزام المستأجر بالمحافظة على سلامة السفينة.

ثالثاً: التزام المستأجر برد السفينة عند انتهاء العقد. ونبحث تباعاً في هذه الالتزامات.

1- التزام المستأجر باستعمال السفينة وفقاً للغرض الذي استأجرت من أجله:

يلزم مستأجر السفينة باستعمالها وفقاً للغرض الذي استأجرت من أجله، وهذا الالتزام تفرضه دواعي المحافظة على السفينة وعدم تعريضها لأية أخطار في أثناء رحلتها. كما يفرضه مبدأ التخصص الذي وصلت إليه صناعة السفن في الوقت الحالي، وبناء سفن مخصصة لنقل نوع معين من البضائع دون غيره.

وقد قررت بعض القوانين التي نظمت عقد إيجار السفينة هذا الالتزام صراحةً ومن ذلك المادة (163) من قانون التجارة البحرية المصري رقم 8 لسنة 1990 التي وردت ضمن الأحكام العامة لعقد إيجار السفينة، ونصت على أن " يلتزم المستأجر بالمحافظة على السفينة واستعمالها في الغرض المتفق عليه وفقاً لخصائصها الفنية الثابتة في ترخيص الملاحة ". وكذلك قررت المادة (151) من قانون التجارة البحرية الكويتي رقم 28 لسنة 1980 هذا الالتزام وألزمـت المستأجر " باستعمال السفينة في الغرض المتفق عليه وفقاً لخصائصها الفنية الثابتة في ترخيص الملاحة ". وتشير آراء الفقه إلى أن استغلال المستأجر للسفينة مقيد بأن يكون في الغرض المتفق عليه، فإذا كان عقد إيجار السفينة حظر عليه نقل بضاعة معينة التزم بذلك، وهو مقيد بأن يكون استعماله للسفينة ضمن الحدود التي يحددها ترخيص الملاحة، وهو مقيد بعد ذلك بما يقضي به العرف البحري في شأن استعمال السفينة⁽¹⁰³⁾. أو الأصول الفنية الواجب مراعاتها في الملاحة⁽¹⁰⁴⁾ التي تخصص لها السفينة. وهذه القيود تهدف إلى المحافظة على السفينة، وعدم الإضرار بها بسبب سوء الاستعمال⁽¹⁰⁵⁾.

وتطبق ذات هذه المبادئ في عقد إيجار السفينة المخصصة لنقل النفط، إذ يلزم المستأجر باستعمال السفينة وفقاً لمواصفاتها الفنية، والغرض الذي استأجرت من أجله الوارد في مشاركة

الآثار القانونية المترتبة على عقد إيجار السفينة المخصصة لنقل النفط

الإيجار. ومن ثم يمنع المستأجر من استعمال السفينة لغرض لا تسمح به مواصفاتها الفنية، كنقل بضائع أخرى، كالحبوب أو نقل سوائل أخرى.

وكذلك لا يجوز للمستأجر مخالفة الشرط الوارد في مشاركة إيجار السفينة بشأن استغلالها، فإذا كانت المشاركة تنص على استئجار السفينة لنقل النفط الخام فلا يجوز للمستأجر أن يشحن فيها مادة أخرى غير هذه المادة. وكذلك إذا استأجرت السفينة لنقل مشتقات النفط كالبنزين أو الكيروسين فلا يجوز أن تنقل شحنات من النفط الخام. إلا إذا كانت المشاركة تنص صراحةً على قيام السفينة بنقل النفط الخام أو مشتقات النفط. كما ورد ذلك في مشاركة إيجار ناقلة بالمدة التي يطلق عليها " Time Charter Party- Marthon Petroleum " " النفط النقي - مشتقات النفط والنفط الخام، فضلاً عن مشتقات النفط الخام The Tanker... Shall be in every way Fit to Carry Clean or dirty Petroleum... " (106).

أما عن الأثر المترتب على مخالفة المستأجر لالتزامه باستعمال السفينة وفقاً للغرض الذي استأجرت من أجله فلم تقرر القوانين التي نظمت عقد إيجار السفينة بوجه عام حكماً بهذا الشأن، إلا أنه يمكن للمؤجر المطالبة بفسخ المشاركة مع طلب التعويض عن الأضرار التي لحقت به جراء ذلك.

ثانياً: التزام المستأجر بالمحافظة على سلامة السفينة

يلتزم المستأجر بالمحافظة على سلامة السفينة في أثناء الرحلة البحرية، وهذا ما قرره بعض القوانين، كالمادة (167) من قانون التجارة البحرية المصري رقم 8 لسنة 1990 التي قررت بأن " يلتزم المستأجر بالمحافظة على السفينة ". وقد ورد هذا الحكم ضمن أحكام إيجار السفينة المجهزة. إلا أن التزام المستأجر بالمحافظة على سلامة السفينة يختلف باختلاف طبيعة عقد الإيجار وفيما إذا ورد على سفينة غير مجهزة أم على سفينة مجهزة. حيث يبدو هذا الالتزام قائماً بوضوح في عقد إيجار السفينة غير المجهزة حيث يملك المستأجر حق الإدارة الملاحية والتجارية وله استغلالها سواء في نقل البضائع أو الأشخاص، إلا أنه بالمقابل ملزم بالمحافظة على سلامتها وعدم تعريضها لأيّة مخاطر قد تؤدي إلى غرقها أو اصطدامها أو جنوحها. ويترتب على التزام المستأجر بالمحافظة على سلامة السفينة أنه يُعدُّ مسؤولاً عن إصلاح العيوب التي تنجم عن استعمالها، والأضرار التي تلحق بها في أثناء الرحلة البحرية. فضلاً عن أنه يُعدُّ مسؤولاً عن الأضرار التي تلحق بالغير بسبب إهمال الربان أو طاقم السفينة (107).

وكذلك يلتزم المستأجر بالمحافظة على سلامة السفينة في عقد إيجار السفينة بالمدة ذلك لأنه إذا كان المؤجر يحتفظ بالإدارة الملاحية للسفينة، إلا أن الإدارة التجارية للسفينة تنتقل إلى المستأجر، وله

الآثار القانونية المترتبة على عقد إيجار السفينة المخصصة لنقل النفط

حق استغلال السفينة، إلا أن هذا الاستغلال مقيد بحسن استغلال السفينة، فلا يجوز له أن ينقل بضائع يمنع التعامل بها أو بضائع ذات طبيعة خطيرة من دون مراعاة خطورتها، ولا يجوز له أن يصدر أوامر بالدخول إلى موانئ أو أماكن غير مأمونة⁽¹⁰⁸⁾.

أما فيما يتعلق بمشاورات إيجار السفن المخصصة لنقل النفط، فقد تضمنت بعض مظاهر التزام المستأجر بالمحافظة على سلامة السفينة، ومن ذلك ما جاء في مشاركة ASBATANKOY 1977 - بشأن تأجير ناقلة بالرحلة - حيث قررت بأنه لا يجوز أن تتجاوز الشحنات التي يتم شحنها وتحميلها في صهاريج السفينة الكميات التي يمكن تخزينها ونقلها بشكل معقول أو أن تتجاوز كميات التحميل المسموح بها دولياً.

وكذلك قررت بأنه لا يجوز للمستأجر إصدار الأمر بزيادة سرعة السفينة بما يجاوز سرعتها القصوى⁽¹⁰⁹⁾. حيث أن مثل هذه الأحوال قد تتعرض السفينة للخطر. ألا أن أهم الشروط التي تتضمنها مشاورات إيجار السفن المخصصة ما يطلق عليه بشرط الميناء الآمن أو المرسى الآمن " Safe port " Safe Perth فعلى سبيل المثال فقد ألزمت مشاركة ASBATANKVOY 1977 المستأجر أو المستأجرين ببذل العناية الواجبة - أو الهمة الكافية وفقاً لما جاء في المشاركة - للتأكد من أن السفينة سترسو في ميناء آمن⁽¹¹⁰⁾. فما هو المقصود بهذا الشرط؟

يقصد بشرط الميناء الآمن أو المرسى الآمن أن المستأجر ملزم ألا يصدر أوامر للسفينة بالتوجه إلى ميناء أو مرسى غير آمن لغرض شحن البضائع أو تفريغها، أو لغرض الوقوف بميناء ما لغرض التزود بالوقود⁽¹¹¹⁾. وقد أشار القضاء الإنجليزى إلى الميناء الآمن فى قضية Eastern City Leed shipping V. Société Francaos Bunge حيث قرر بأنه (لا يكون الميناء آمناً ما لم تكن السفينة قادرة أن تصل إليه وأن تستخدمه وتعود منه من دون أن تتعرض لخطر لا يمكن تجنبه باتباع الأصول السليمة لسفن الملاحة ...)⁽¹¹²⁾.

ومن ثم فإن المستأجر - فى إيجار السفينة بالمدة - يكون مسؤولاً عن اختيار الميناء الآمن، إلا أنه لربان السفينة الحق فى رفض الدخول إلى ميناء أو مرسى غير آمن من دون أن يشكل ذلك خرقاً للمشاركة⁽¹¹³⁾. وهذا ما قضت به محكمة مقاطعة نيويورك فى 29/8/1973 فى قضية Venore Transportaiton co,V Oswego Shipping Corp .

وقد ذهبت المحكمة العليا للولايات المتحدة فى حكم لها فى 30/3/2020 فى قضية Citgo Asphalt Refining Co. V. Frescati Shipping Co بشأن

الآثار القانونية المترتبة على عقد إيجار السفينة المخصصة لنقل النفط

عقد إيجار ناقلة لنقل النفط الخام إلى مصفاة الأسفلت في مقاطعة ديلاوير وفقاً لمشارطة " ASBATANKVOY ، وعند اقتراب السفينة إلى الميناء اصطدم غاطسها بمرساة سفينة مهجورة - حطام - فاخرقت بدن السفينة وتسربت أثر ذلك كميات من النفط الخام تقدر بـ " 265,000 " جالون. فقررت المحكمة بمسؤولية المستأجر عن هذا الحدث⁽¹¹⁴⁾.

ثالثاً: التزام المستأجر برد السفينة عند انتهاء عقد الإيجار

بعد استغلال المؤجر للسفينة وفقاً للغرض الذي استأجرت للقيام به، فإنه يلزم بردها عند انتهاء المشاركة. وقد قررت القوانين التي نظمت عقد إيجار السفينة هذا الالتزام، حيث بينت المادة (165) من قانون التجارة البحرية المصري رقم 8 لسنة 1990 بأنه " يلتزم المستأجر برد السفينة عند انتهاء عقد الإيجار بالحالة التي كانت عليها وقت أن تسلمها مع مراعاة الاستهلاك الناشئ عن الاستعمال العادي. ويكون الرد في ميناء تسليم السفينة إلا إذا اتفق على غير ذلك ". وكذلك قررت (الفقرة 2) من المادة (151) من قانون التجارة البحرية الكويتي رقم 28 لسنة 1980 هذا الالتزام.

ويبدو من النص المتقدم، بأن المستأجر ملزم بحسب الأصل برد السفينة بالحالة التي كانت عليها وقت تسليمها، أي بحالة سليمة وصالحة للملاحة وخالية من العيوب التي تمنع استغلالها. إلا أنه لما كانت السفينة قد تتعرض للاندثار أو الاستهلاك فلا يسأل المستأجر عن الاستهلاك العادي للسفينة، أي الاستهلاك الذي تتعرض له أجهزة السفينة وبدنها وملحقاتها. بينما يسأل المستأجر عن الاستهلاك الناشئ عن سوء استعمالها - كما لو استعملها في غير الغرض الذي أجرت من أجله، أو قام بتأجيرها من الباطن خلافاً لنصوص عقد الإيجار ويلزم بأداء تعويض عن ذلك، وهو تعويض مستقل عن الأجرة⁽¹¹⁵⁾.

والالتزام المستأجر برد السفينة بالحالة التي كانت عليها هو التزام بتحقيق نتيجة - كما يذهب بعض الفقه - ومن ثم فإن المستأجر يسأل عن كل ضرر لحق بالسفينة ويكون خارجاً عن نطاق الاستعمال العادي⁽¹¹⁶⁾، ومن ثم فإذا أراد التخلص من المسؤولية فعليه إثبات أن الضرر لم ينشأ بفعل يعزى إليه، وإنما ناشئاً عن قوة قاهرة أو سبب أجنبي⁽¹¹⁷⁾.

وقد بينت آراء الفقه وأحكام القضاء ما يتصل بالالتزام المستأجر برد السفينة ومن ذلك تفسيره لتاريخ رد السفينة. فإذا كانت السفينة قد استأجرت لمدة معينة فيجب على المستأجر رد السفينة بانتهاء المدة المحددة في المشاركة. وتحديد هذه المدة يكون إما بشكل ثابت " Fixed Period " كثلاثة أو ستة أشهر أو سنة. وقد تكون المدة غير ثابتة وإنما مدة متغيرة " Variable Period " ويكون ذلك باستخدام عبارة تقريباً " about " كأن تنص المشاركة على أن تستأجر السفينة لمدة ثلاثة إلى ستة

الآثار القانونية المترتبة على عقد إيجار السفينة المخصصة لنقل النفط

أشهر، أو تتضمن عبارة ثلاثة أشهر وخمسة عشر يوماً أقل أو أكثر. فإذا حددت المشاركة مدة ثابتة لرد السفينة فيجب إعادتها بانقضاء هذه المدة. أما إذا حددت المشاركة مدة متغيرة فيكون بوسع المستأجر رد السفينة ضمن أي يوم يدخل ضمن المدة، وكذلك له الحق في استخدامها حتى آخر يوم⁽¹¹⁸⁾.

ومع ذلك فقد ذهب بعض أحكام القضاء على أنه في حال تحديد مدة ثابتة فيجب إعادة السفينة بانتهائها، إلا أن هذه المدة لا تُعد سوى مـدة تقريبية " approximate يفترض أن يتم إعادة التسليم في آخر يوم فيها. وهذا ما ذهب إليه القضاء الإنجليزي في قضية London Expolorer 1971. حيث لم يتمكن المستأجر من إعادة السفينة بسبب إضرابات غير متوقعة " Un Foreseen Strikes فقررت المحكمة بمد مدة المشاركة حتى يتمكن المستأجر من رد السفينة⁽¹¹⁹⁾ .

فيجب أن تتضمن المشاركة مـة مـا يسمح بمـح هامش معقول أو قدر مـن التسامح " reasonable " margin or tolerance لأجل رد السفينة في المدة المحددة⁽¹²⁰⁾.

الخاتمة

تناولنا في هذا البحث موضوع الآثار القانونية المترتبة على عقد إيجار السفينة المخصصة لنقل النفط وذلك بالبحث في الحقوق والالتزامات التي يربتها العقد المذكور في ذمة كل مؤجر ومستأجر السفينة المذكورة.

ونخلص إلى الآتي:

أولاً: عدم وجود تنظيم تشريعي في معظم القوانين الوطنية لعقد إيجار السفينة المخصصة لنقل النفط يبين الآثار المترتبة على هذا العقد.

ثانياً: بقصد بيان حقوق والتزامات طرفي عقد إيجار السفينة المخصصة لنقل النفط فقد تم الرجوع إلى القواعد العامة لعقد إيجار السفينة التي قررتها بعض القوانين. وكذلك الرجوع إلى المشاركات النموذجية التي وضعتها بعض الجهات والمؤسسات وشركات النفط الكبرى بشأن عقد إيجار السفينة المخصصة لنقل النفط وما تضمنته هذه المشاركات من شروط وأحكام تفصيلية تبين طبيعة الالتزامات الناشئة عن المشاركة وما تتضمنه من تفاصيل فنية بشأن كيفية تنفيذ بعض الالتزامات الناشئة عن هذا العقد.

الآثار القانونية المترتبة على عقد إيجار السفينة المخصصة لنقل النفط

ثالثاً: تم تقسيم التزامات المؤجر في عقد إيجار السفينة المخصصة لنقل النفط إلى طائفتين هما الالتزامات المتعلقة بالسفينة المستأجرة لنقل النفط والالتزامات المتعلقة بالمادة التي تنقلها السفينة المستأجرة. أما التزامات المستأجر فتتمثل بدفع الأجرة والمصاريف والرسوم الناشئة عن استغلال السفينة وكذلك استعمال السفينة وفقاً للغرض الذي استأجرت من أجله والمحافظة عليها وردّها عند انتهاء العقد.

الهوامش

- (1) يُنظر: الدكتور كمال حمدي، القانون البحري، منشأة المعارف، الإسكندرية، ط3، 2007، ص 372.
- (2) Terence coghlin, John Kimball, Andrew Baker Julian kenny, Time charters, Routledge, New York, Seventh edition, 2014, P.7.
- (3) فعلى سبيل المثال فقد تضمنت Tankervoy 81 أو مشاركة إيجار ناقلة بالرحلة Tanker Voyage Charter " Party بوجوب أن تتضمن المشاركة على اسم الناقلة " The turbine tank Vessel Called... " وكذلك تضمنت مشاركة Shell time 4 - بنسختها المنقحة في عام 2003 - إلى وجوب تحديد اسم السفينة " Vessel Called ... ". يُنظر بشأن هذه النسخة المنقحة من مشارطة 4 Shell time الموقع الإلكتروني: <https://Shipping Forum.Files.WorldPress.com>.
- (4) Terence Coghlin and Others. Op.Cit.,P.61.
- (5) Lloyd's Law Report, 1954, P. 466.
- (6) Lloyd's Law Report, 1985, P. 395.
- (7) Lloyd's Law Report, 1961, P. 496.
- (8) يُنظر: الدكتور أحمد حسني، عقد إيجار السفن، مشارطات الإيجار، منشأة المعارف، الإسكندرية، ط2، 2008، ص 60.
- (9) Terence Coghlin and Others, Op.Cit., P. 78.
- (10) Ibid., P. 161.
- (11) يُنظر: الدكتور أحمد حسني، مصدر سبق ذكره، ص 60.
- (12) يُنظر بشأن هذه المعدات: ما جاء في مشارطة استئجار النفط التي يطلق عليها " Charter Party Marthon Petroleum " وكذلك ما جاء في مشارطة Bpvor4 Charter Party . بشأن مشارطة بالرحلة في النص الكامل للمشاركة وملاحقها يُنظر: Michael Bundock, Op.Cit.,P. 781.
- (13) يُنظر: الدكتور علي جمال الدين عوض، النقل البحري للبضائع، دار النهضة العربية، القاهرة، 1992، ص 137. الدكتور كمال حمدي، مصدر سبق ذكره، ص 373. الدكتور محمود مختار بريري، قانون التجارة البحرية، دار النهضة العربية، القاهرة، ص284.
- (14) Terence Coghlin and Others, Op.Cit.,P. 160-161.

الآثار القانونية المترتبة على عقد إيجار السفينة المخصصة لنقل النفط

- (15) David Martin Clark, Manual on international Maritime Law, Oxford University Press, First edition, 2014, P. 294., P. 294.
- (16) Terence Coghlin, Op.Cit., P. 161.
- (17) يُنظر: الدكتور علي جمال الدين عوض، النقل البحري للبضائع، مصدر سبق ذكره، ص 136.
- (18) يُنظر: الدكتور كمال حمدي، مصدر سبق ذكره، ص 373.
- (19) أشار إلى هذا الحكم Terence Coghlin, Op.Cit., P. 106.
- (20) يُنظر: الدكتور كمال حمدي، مصدر سبق ذكره، ص 374.
- (21) يُنظر: الدكتور علي جمال الدين عوض، مصدر سبق ذكره، ص 125.
- (22) David Martin Clark, Op.Cit., P. 270.
- (23) Lloyd's Law Report, 1926, P. 446.
- (24) David Martin Clark, Op.Cit., P. 270.
- (25) يُنظر: الدكتور كمال حمدي، مصدر سبق ذكره، ص 374.
- (26) محكمة استئناف باريس في 1965/6/9، مجلة القانون البحري الفرنسي، 1966، ص 212.
- (27) Rene Rodière, Traite Général de droit maritime, Tome I Introduction. Les contrat d'affrètement, Dalloz, 1967, No.97.
- (28) يُنظر: الدكتور أحمد حسني، مصدر سبق ذكره، ص 52. الدكتور محمود مختار بريري، — مصدر سبق ذكره، ص 294. الدكتور فايز نعيم رضوان، الوسيط في قانون التجارة البحرية، دون ذكر دار النشر، ط3، 1998، ص 278. الدكتور محمد هلالية، الوجيز في القانون الخاص البحري، دار النهضة العربية، القاهرة، 2001، ص 279.
- (29) الدكتور هاني دويدار، النقل البحري والجوي، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، ط1، 2008، ص 227.
- (30) يُنظر: الدكتور علي جمال الدين عوض، القانون البحري، مصدر سبق ذكره، ص 125.
- (31) David Martin Clark, Op.Cit., P. 270.
- (32) Terence Coghlin and Others, Op.Cit., P. 79.
- (33) Ibid., P. 78.
- (34) الدكتور فايز نعيم رضوان، مصدر سبق ذكره، ص 278-279.
- (35) David Martin-Clark, Op.Cit., P. 269. Terence Coghlin and Others, Op.Cit., P. 7.
- (36) يُنظر: الدكتور محمد بهجت قايد، الوسيط في قانون التجارة البحرية، الجزء الثاني، دار النهضة العربية، القاهرة، ط1، 2004-2005، ص 42. الدكتور محمود مختار بريري، مصدر سبق ذكره، ص 294. الدكتور فايز نعيم رضوان، مصدر سبق ذكره، ص 278.
- (37) يُنظر: الدكتور محمد بهجت قايد، مصدر سبق ذكره، ص 42. الدكتور محمود مختار بريري، مصدر سبق ذكره، ص 294. الدكتور فايز نعيم رضوان، مصدر سبق ذكره، ص 278.
- (38) يُنظر في هذه المشاركة: Michael Bundock, Shipping Law- Handbook, informa, London, 2011, Fifth edition., P. 844.
- (39) David Martin Clark, Op.Cit., P. 269.

الآثار القانونية المترتبة على عقد إيجار السفينة المخصصة لنقل النفط

(40) يُنظر: الدكتور محمود سمير الشرقاوي، الخطر في التأمين البحري، الدار القومية للطباعة والنشر، القاهرة، 1966، ص 8.

(41) Chorley & Giles, Shipping Law, Pitman, London, seventh edition, 1981, P. 333.

(42) يغطي التأمين البحري بوجه عام المخاطر البحرية، ويقسم على أنواع عدة، هي:

- 1- التأمين على البضائع. 2- التأمين على السفن. 3- التأمين على النولون (أجرة الشحن). 4- التأمين على مسؤولية مالك السفينة، فضلاً عن التأمين عن مخاطر بحرية أخرى، كأعمال الحفر البحرية - التنقيب عن النفط في أعماق البحار. يُنظر: نبيل محمد مختار، التأمين البحري، منشأة المعارف، الإسكندرية، ط1، 2009، ص7. إيمان فتحي حسن الجميل، التأمين البحري، دار الجامعة الجديدة، ط1، 2014، ص 176.

(43) يُنظر: الدكتور أحمد حسني، مصدر سبق ذكره، ص 97.

(44) المصدر نفسه، ص 98.

(45) David Martin Clark, Op.Cit., P. 269.

(46) Ibid., P. 293.

(47) Michael Bundock, Op.Cit., P. 804.

(48) يُنظر: الدكتور أحمد حسني، مصدر سبق ذكره، ص 194. وذات هذا الرأي في الفقه الأنجلوسكسوني يُنظر:

Terence Coghlin and Others, Op.Cit., P.7.

(49) Terence Coghlin and Others, Op.Cit., P.7.

(50) يقصد بالرص والتستيف ترتيب البضائع وتنظيمها على ظهر السفينة بطريقة تقيها خطر الهلاك أو التلف في أثناء السفر، كذلك توزيعها في العنابر أو على سطح السفينة في الأحوال التي يجوز فيها ذلك بحالة تحفظ للسفينة توازنها. يُنظر: الدكتور كمال حمدي، مصدر سبق ذكره، ص 440.

(51) فعلى سبيل المثال، فإن الأصل في قانون النقل العراقي أن تتم عملية شحن البضائع ورصها في عنابر السفينة، إلا أن المادة (135) من قانون النقل رقم 80 لسنة 1983 أجازت شحن البضائع على ظهر السفينة في أحوال معينة. في تفصيل ذلك يُنظر: الدكتور مجيد العنبيكي، القانون البحري العراقي، بيت الحكمة، بغداد، 2002، ص 162-163.

الدكتور فاروق إبراهيم جاسم، مبادئ القانون البحري، المكتبة القانونية، بغداد، ط1، 2021، ص 258.

(52) باللغة الإنجليزية "Loading" وباللغة الفرنسية "Chargement".

(53) يُنظر: الدكتور كمال حمدي، مصدر سبق ذكره، ص 439.

(54) يُنظر: الدكتور هاني دويدار، مصدر سبق ذكره، ص 229. الدكتور عبد جمعة موسى، صبري كاطع، الموسوعة

البحرية، مطبعة الزمان، بغداد، 2003، ص 118.

(55) يُنظر: الدكتور أحمد حسني، مصدر سبق ذكره، ص 202.

(56) Eric Sukkivan, Op.Cit., P. 134.

(57) يُنظر: الدكتور أحمد حسني، مصدر سبق ذكره، ص 195. الدكتور مجيد العنبيكي، مصدر سبق ذكره، ص 195.

(58) Michael Bundock, Op.Cit., P. 784-785.

(59) Michael Bundock, Op.Cit., P. 777.

(60) Michael Bundock, Op.Cit., P. 842.

الآثار القانونية المترتبة على عقد إيجار السفينة المخصصة لنقل النفط

- (61) ويطلق عليها باللغة الإنجليزية مصطلح " Lay days " .
- (62) " The range of day between calnder dates during wich a chartered vessel should be a vailable for loading and/pr discharge " Eric Sullivan, Op.Cit.,P. 250.
- (63) يُنظر: الدكتور أحمد حسني، مصدر سبق ذكره، ص 257.
- (64) Eric Sullivan, Op.Cit., P. 316.
- (65) يُنظر: الدكتور أحمد حسني، مصدر سبق ذكره، ص 261.
- (66) Lloyd's Law Report, 1971, P. 395.
- (67) Lloyd's Law Report, 1973, P. 247.
- (68) يُنظر: في هذه الشروط الواردة في المشاركة: الموقع الإلكتروني <https://www.bimco.org> .
- (69) يُنظر: الدكتور محمد السيد الفقي، القانون البحري، دارالجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2007، ص 288-289.
- (70) يُنظر: الدكتور محمد بهجت قايد، مصدر سبق ذكره، ص 29-30. الدكتور محمد السيد الفقي، مصدر سبق ذكره، ص 290.
- (71) يُنظر: الدكتور عاطف الفقي، شرح قانون التجارة البحرية، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2008، ص 448.
- الدكتور محمد السيد الفقي، مصدر سبق ذكره، ص 296. الدكتور فايز نعيم رضوان، مصدر سبق ذكره، ص 282.
- (72) الدكتور عاطف الفقي، مصدر سبق ذكره، ص 448.
- (73) يُنظر: الدكتور محمود مختار بريري، مصدر سبق ذكره، ص 293.
- (74) يُنظر: الدكتور محمد بهجت قايد، مصدر سبق ذكره، ص 40.
- (75) يُنظر: الدكتور فايز نعيم رضوان، مصدر سبق ذكره، ص 282.
- (76) يُنظر: الدكتور فاروق إبراهيم جاسم، مصدر سبق ذكره، ص 264.
- (77) يُنظر: الدكتور فايز نعيم رضوان، مصدر سبق ذكره، ص 282. الدكتور محمد بهجت قايد، مصدر سبق ذكره، ص 44.
- (78) يُنظر: الدكتور مجيد العنبيكي، مصدر سبق ذكره، ص 183.
- (79) الدكتور محمد بهجت قايد، مصدر سبق ذكره، ص 44.
- (80) يُنظر في هذه المشاركة: الموقع الإلكتروني [bimco.org](https://www.bimco.org) .
- (81) Michael Bundock, Op.Cit., P. 841.
- (82) ويرى البعض بأنه إذا لم يحصل اتفاق على الأجرة، فإنَّ العقد لا وجود له لتخلف عنصر أساس فيه، فإذا ما تم تنفيذ العقد - ولكي لا يكون المستأجر قد أثرى بلا سبب - فيمكن القول بأن أطراف العقد قد أحالوا ضمناً إلى متوسط الأجرة الجارية أو إلى العادات المحلية بشأن الأجرة. يُنظر: الدكتور كمال حمدي، مصدر سبق ذكره، ص 375.
- (83) يُنظر: الدكتور مجيد العنبيكي، مصدر سبق ذكره، ص 133.
- (84) David Martin Ckark, Op.Cit., P. 269.
- (85) يُنظر في هذه المشاركة: الموقع الإلكتروني <https://www.Bimco.org> .

الآثار القانونية المترتبة على عقد إيجار السفينة المخصصة لنقل النفط

(86) Michael Bundock, Op.Cit., P. 865.

(87) يُنظر: في شروط مشاركة "ASBATANKVOY 1977" بشأن شروط دفع الأجرة: الموقع الإلكتروني <https://www.bimco.org>

(88) يُنظر: الدكتور أحمد حسنى، مصدر سبق ذكره، ص 116.

(89) Michel Bundock, Op.Cit., P. 827.

(90) Eric Sullivan, Op.Cit., P.328.

(91) يُنظر: الدكتور كمال حمدي، مصدر سبق ذكره، ص 394.

(92) وقد قررت المادة (172) من قانون التجارة البحرية الكويتي رقم 28 لسنة 1980 ذات هذا الحكم.

(93) رقم القرار 63 مدنية أولى، 1971، تاريخ القرار 17/6/1971، النشرة القضائية، العدد الثاني، 1972، ص 146-145.

(94) محكمة استئناف بيروت، تاريخ القرار 16/10/1971، مجلة العدل، نقابة المحامين في بيروت، العدد الأول، 1971، ص 39.

(95) Michael Bundock, Op.Cit., P. 785.

(96) <https://www.bimco.org> .

(97) يُنظر: الدكتور كمال حمدي، مصدر سبق ذكره، ص 394.

(98) Michael Bundock, Op.Cit., P. 827.

(99) David Martin Clark, Op.Cit., P. 269.

(100) وقد اشتقت كلمة "Lien" من الكلمة اللاتينية "ligament" وهي تعني في القوانين الأنجلوسكسونية الحق الذي يمنح للشخص بإبقاء البضائع المملوكة للغير تحت حيازته حتى يستوفي الحائز حقه. أو هي وضع البضائع كضمانة للوفاء بالديون المستحقة في ذمة شخص آخر. يُنظر:

Adictionary of Law, Op.Cit., P. 369.

(101) Terence Coghlin and Others, Opo.Cit., P. 579.

ويشير المؤلفون إلى بعض المشاركات التي تتضمن حق حبس البضائع استيفاء للأجرة، ومنها مشاركة نيويورك بشأن نقل البضائع New York .

(102) David Martin Clark, Op.Cit., P. 293.

(103) يُنظر: الدكتور كمال حمدي، مصدر سبق ذكره، ص 383. الدكتور علي جمال عوض، النقل البحري للبضائع، مصدر سبق ذكره، ص 182.

(104) يُنظر: الدكتور محمود مختار بريري، مصدر سبق ذكره، ص 286.

(105) يُنظر: الدكتور محمد بهجت قايد، مصدر سبق ذكره، ص 32.

(106) يُنظر في هذه المشاركة : الموقع الإلكتروني <https://www.Sec.gov>

(107) Robert Force, Op.Cit., P. 43.

(108) يُنظر: الدكتور محمود مختار بريري، مصدر سبق ذكره، ص 296.

(109) يُنظر في هذه الشروط: الموقع الإلكتروني <https://www.bimco.org> .

(110) يُنظر: الموقع الإلكتروني المشار إليه أعلاه.

(111) Robert Force, Op.Cit, P. 48.

الآثار القانونية المترتبة على عقد إيجار السفينة المخصصة لنقل النفط

⁽¹¹²⁾ Lloyd's Law Report, 1958, P. 127.

⁽¹¹³⁾ Robert Force. Admiralty and maritime Law, Dederal Judicial center, Washigton, 2013, P. 48.

⁽¹¹⁴⁾ يُنظر في هذه القضية: الموقع الإلكتروني <https://www.gard.no>

⁽¹¹⁵⁾ الدكتور محمد بهجت قايد، مصدر سبق ذكره، ص 23.

⁽¹¹⁶⁾ الدكتور أحمد حسني، مصدر سبق ذكره، ص 85.

⁽¹¹⁷⁾ المصدر نفسه، ص 85.

⁽¹¹⁸⁾ يُنظر في تفصيل ذلك: Terence Coghlin and Others, Op.Cit., P. 91-92.

⁽¹¹⁹⁾ Lloyd's Law Report, 1971, P. 523.

⁽¹²⁰⁾ Terence Coghlin and Others, Op.Cit., P. 92.

المصادر والمراجع

أولاً: باللغة العربية

- 1- أحمد حسني، عقد إيجار السفن، مشارطات الإيجار، منشأة المعارف، الإسكندرية، ط2، 2008.
- 2- إيمان فتحي حسن الجميل، التأمين البحري، دار الجامعة الجديدة، ط1/ 2014.
- 3- عاطف محمد الفقي، قانون التجارة البحرية، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 208.
- 4- عبد جمعة موسى، صبري كاطع، الموسوعة البحرية، مطبعة الزمان، بغداد، 2003.
- 5- علي جمال الدين عوض، النقل البحري للبضائع، دار النهضة العربية، القاهرة، 1992.
- 6- فاروق إبراهيم جاسم، مبادئ القانون البحري، المكتبة القانونية، بغداد، ط1، 2021.
- 7- فايز نعيم رضوان، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، دون ذكر دار النشر، ط3، 1998.
- 8- كمال حمدي، القانون البحري، منشأة المعارف، الإسكندرية، ط3، 2007.
- 9- مجيد حميد العنبيكي، القانون البحري العراقي، بيت الحكمة، بغداد، 2002.
- 10- محمد السيد الفقي، القانون البحري، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2007.
- 11- محمد بهجت أمين قايد، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، الجزء الثاني، دار النهضة العربية، القاهرة، ط1، 2004-2005.
- 12- محمد محمد هلالية، الوجيز في القانون البحري الخاص، دار النهضة العربية، القاهرة، 2000.
- 13- محمود سمير الشرقاوي، الخطر في التأمين البحري، الدار القومية للطباعة والنشر، القاهرة، 1966.
- 14- محمود مختار بريري، قانون التجارة البحرية، دار النهضة العربية، القاهرة، دون ذكر سنة النشر.
- 15- نبيل محمود مختار، التأمين البحري، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2006.
- 16- هاني دويدار، النقل البحري والجوي، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، ط1، 2008.

ثانياً: باللغات الأجنبية

- 1- Chaorley & Giles, Shipping Law, Pitman, London, Seventh edition, 1981.
- 2- David Martin Ckark, Manual on International Maritime Law, III. Oxford University Press, First edition, 2014.



ردمد ورقي: 9971 - 2571 المجلة الأكاديمية للبحوث القانونية والسياسية ردمد إلكتروني: 2661-7404

السنة: 2022 المجلد: السادس العدد: الثاني ص.ص: 221-260

الآثار القانونية المترتبة على عقد إيجار السفينة المخصصة لنقل النفط

- 3- Michael Bundock, Shipping Law- Hund Book, informa, London, Fifth edition, 2011.
- 4- René Rodiere, Traite Général de droit Maritime, Tome 1, Les contract d'affrètement, Dalloz, 1067.
- 5- Robert Dorcem Admiralty and Mariyime Law, Federal Judicial Center, Washington. 2013.
- 6- Terence coghlin, John Kibball, Andrew Baker Julian Kenny, Time Charters, Routledge. New York, Seventh edition 2014.
- 7-