

تنوع مشارطات إيجار السفن وأثرها على توزيع المخاطر بين الأطراف المتعاقدة - دراسة مقارنة بين القانون الليبي والقانون الانجليزي-
The charterparties diversity and its effect upon risks allocation Comparative study between Libyan - between contracting parties Law and English la-

أ. عبدالقادر صالح عون الله *

كلية القانون

جامعة بنغازي (ليبيا).

Az_az880@yahoo.com

ملخص:

يستهدف البحث توضيح أوجه القصور واستجلاء الغموض الواقع على تنظيم القانون البحري الليبي الصادر عام 1953م لمسألة استئجار السفن -لاسيما أنه حينما نظم أحكام المشارطات البحرية كان بشكل عام بدون دقة أو تفصيل - حيث استند على أحكام معاهدة بروكسل لتوحيد سندات الشحن لسنة 1924م والتي هجرتها معظم الدول وبحثت عن إنشاء معاهدات جديدة تنظم هذا الشأن. إن النتائج التي انتهى إليها البحث تتمثل في أن القانون الليبي نظم على غرار القانون الانجليزي ايجار السفينة سواء بالرحلة أو بالمدة الزمنية موضحاً التبعات التي تنتجها مشارطات ايجار في مواجهة الأطراف المتعاقدة إلا أن النصوص التشريعية متواضعة ومقتضبة، حيث اقتصر التنظيم التشريعي على الرحلة البحرية من الشحن إلى التفريغ متجاهلاً المرحلة البحرية سابقة عن الشحن لحين تسليم البضاعة، مما يظهر جليا انعكاس هذا القصور على عدم مواكبته للمشارطات المتنوعة لكل نوع من أنواع ايجار وتفاوت أثرها في توزيع المخاطر والمسؤوليات على هؤلاء الأطراف وما تتضمنها من شروط حديثة أقرتها الاتفاقيات الدولية المتتابعة.

الكلمات المفتاحية: مشارطات السفن؛ مالك السفينة؛ المستأجر؛ وصول السفينة.

* - المؤلف المرسل: أ. عبدالقادر صالح عون الله

Abstract:

The research aims to clarify the aspects of flaws and clarify the ambiguity of the regime of the Libyan maritime law which issued in 1953 in respect of charterparty, in particular when it organized the provisions of charterparty that was formed in general without accuracy or details, whereby that provisions relied upon the Brussels Convention which issued to unify the Bills of lading in 1924 . However most countries abandoned such convention and searched for issuing new treaties for organizing such matter .

The results that the research has concluded is that the Libyan law organized in the same notion of the English law, the voyage charterparty, as well as the time charterparty, explaining the consequences of the charterparty which may confront the contracting parties, However, the legislative organization are modest and brief, as the legislative organization was limited the maritime navigation from the loading until discharging of the goods, while it is ignoring the pre –loading period until the goods are delivered, which shows the reflection of this flaws on its failure to cope with various versions of each type of charterparty and the variation of its impact allocation of risks and responsibilities on these parties and the recent conditions that are approved by the consecutive international conventions.

Keywords: charterparties; shipowner; charterer; arrival ship.

تعد الملاحة البحرية وسيلة هامة للنقل في العالم المعاصر والتي تربط جميع مناطق اليابسة بعضها ببعض، بحيث تنقل الأشخاص والبضائع والأموال، حيث تظهر أهميتها في إرساء قواعد عرفية بحرية في مسائل النقل البحري وإيجار السفن ترجع في تنظيمها وتطورها لبعدها تاريخي بين الدول، ولأزال ليومنا هذا يعد النقل البحري الشريان الحيوي في معظم الدول المعتمدة على التجارة البحرية خاصة للبلدان الواقعة على بحر الحوض المتوسط من بينها الدولة الليبية، مما يستدعي إلقاء الضوء على عمليات النقل المرتبطة بالسفن المستأجرة سواء (السفن المستأجرة بالرحلة والسفن المستأجرة بالمدة)، بحيث عقود النقل البحري تعد مرتبطة ومتداخلة مع عقود إيجار السفن، فإبرام عقد إيجار السفينة أو تنفيذه قد يرتبط عادة بموجب سند شحن¹ يثبت ملكية البضائع المنقولة أو بعقد إيجار السفينة محل النقل، خاصة أصبحت عمليات استئجار السفن حالياً تتم من خلال نماذج معدة سلفاً، بحيث سارعت أغلب دول العالم ومن بينها إنجلترا بالانضمام إلى اتفاقيات دولية ومنها معاهدة بروكسل 1924² بخصوص سندات الشحن والذي استسقى القانون البحري الليبي منها أحكامه، إلا أنه لم يواكب التطور الملاحي والمتسارع في الاتفاقيات اللاحقة الخاصة بالنقل البحري.

أهمية البحث: تهتم هذه الدراسة بتنوع عقود إيجار السفن والتي تتفاوت فيها المخاطر بين أطرافها بحسب طبيعة الرحلة البحرية، ونظراً لأن عقود إيجار السفن متنوعة فقد تتباين هذه الالتزامات وتختلط على النظام السليم لتوزيع المخاطر في حالة وجود أية ضرر وقع خلال الرحلة البحرية. فهذه الدراسة أهميتها بيان التنظيم القانوني المتبع والذي سار عليه القانون الانجليزي متماشياً مع النماذج الدولية والذي يتطلب مواكبة القانون الليبي له.

تظهر إشكالية هذا البحث في أنه على الرغم من أن القانون البحري الليبي من أوائل القوانين العربية التي نظمت الرحلة البحرية والذي صدر عام 1953م، إلا أنه وضع تنظيمًا عاماً للعمل البحري جملةً، والذي انعكس سلباً على الرحلة البحرية، حيث أنه لم ينظم بشكل مفصل ودقيق لنظام إيجار السفن البحرية والمشارطات البحرية الخاصة بها، وما اعتراه من أوجه قصور وغموض في تنظيمه ولاسيما أن القانون البحري الليبي -عندما نظم أحكام المشارطات البحرية بشكل عام في نصوصه -

استند على أحكام معاهدة بروكسل لتوحيد سندات الشحن لسنة 1924م والتي هجرتها معظم الدول
وبحثت عن انشاء معاهدات جديدة تنظم هذا الشأن.

منهج هذه الدراسة المتبع يتمثل في المنهج التحليلي المقارن، حيث يتم تحليل التنظيم القانون
البحري الليبي لعام 1953 لمسألة تنظيم عقود ايجار السفن بالرحلة وايجار السفن بالمدة ومقارنته مع
حادثة القانون الانجليزي في هذا الشأن لبيان طبيعة التطور المطلوب في القانون الليبي.

خطة البحث: سيتم النظر في هذه الدراسة حول تفاوت واختلاف توزيع المخاطر بين الأطراف
المتعاقدة بحسب تنوع المشارطات البحرية في القانون الليبي و كيفية تطور معالجتها في القانون
الانجليزي سواء من حيث أجرة السفينة كالتزام ذو طبيعة مالية على عاتق المستأجر (المبحث الأول) أو
وصول السفينة كالتزام ذو طبيعة عملية تقع على عاتق المؤجر (المبحث الثاني).

المبحث الأول: أجرة السفينة:

تعد مشاركة الإيجار من العقود الملزمة للجانبين والتي يلتزم فيها مالك السفينة بتمكين المستأجر
من شحن و نقل البضاعة مقابل قيام الأخير بدفع أجرة السفينة، فأجرة السفينة تحدد عادة في
العقد ذاته وإذا حدث خلاف حول القيمة الواجب أدائها (الأجرة) يتم الرجوع عادة للعرف الجاري³.
لذا تختلف التزامات أطراف المشاركة بشأن الأجرة بين كلا من مالك السفينة-المؤجر- ومستأجرها
بسبب طبيعة عقد إيجار السفينة وبسبب المخاطر التي تحدث في سوق العمل. سنبحث في هذا المبحث
مسألة حرمان المؤجر من الأجرة والتي تعتمد على طبيعة النقل أي إيجار السفينة بالرحلة أو إيجار
السفينة بالمدة وانفراد كل نوع بأحكام تختلف عن غيره بهذا الخصوص:

المطلب الأول: الرحلات غير المنجزة بالسفينة المؤجرة بالرحلة (Voyage charterparty)

اهتم المشرع الليبي بإيجار السفينة بالرحلة كأحد الصور الرئيسية التي يتعاقد عليها المؤجر
والمستأجر لرحلة ما و المحددة اتفاقاً بصرف النظر عن نوع الحمولة أو عدد السفرات أو المسافة التي

تقطعها السفينة، حيث عرف المشرع الليبي عقد الايجار بالرحلة بأنه (عقد يكون فيه كامل السفينة أو بعضها مؤجراً لسفرة أو لعدة سفرات)⁴.

فبمقتضى التعريف السابق يمتاز عقد الايجار بالرحلة بأنه يعد من العقود الملزمة للجانبين، حيث يقع على عاتق كل طرف أداء التزامات محددة:

أولاً/التزامات المؤجر: يلتزم المؤجر بأن يقوم بما يأتي: 1- أن يضع تحت تصرف المستأجر في الزمان والمكان المتفق عليهما في مشاركة الايجار السفينة المعينة في حالة صالحة للملاحة ومجهزة بما يلزم لتنفيذ الرحلة أو الرحلات المنصوص عليهما في عقد الايجار⁵، كما يلتزم بإبقاء السفينة على هذه الحالة طوال مدة الرحلة أو الرحلات المتفق عليهما⁶.

2- يجب على المؤجر أن يحتفظ بالسفينة تحت تصرف المستأجر، بحيث تكون مستعدة لاستقبال البضائع في المكان والزمان المتفق عليهما، كما توضع السفينة تحت تصرف المستأجر لاستقبال بضائع معينة، وإذا كانت السفينة مؤجرة بالكامل، فإنه يجب أن توضع السفينة بأكملها تحت تصرف المستأجر، فيما عدا الأماكن المخصصة للربان والبحارة والأماكن المخصصة للوقود ومؤن السفينة، ولا يجوز للمؤجر أن يشحن في السفينة أية بضائع أخرى غير خاصة بالمستأجر إلا بموافقة المستأجر نفسه، وفي حالة المخالفة فإن الأجرة عن البضائع المنقولة بدون وجه حق تعود الى المستأجر الذي يمكنه أن يطالب أيضاً بالتعويض⁷.

3- أن تكون السفينة صالحة للملاحة seaworthy ويقصد بكون السفينة صالحة للملاحة أن يتوافر فيها من شروط المتانة والثبات والسلامة لتكون ملائمة لنقل البضاعة⁸، ما يسمح لها بالقيام بالرحلة المقررة في الظروف المتوقعة لمواجهة الأخطار البحرية العادية⁹، مع مراعاة ما قد يطرأ عليها من الشدائد، وما قد تتعرض له من الأخطار وذلك قبل بدء الرحلة¹⁰، أما ما يحدث من خلل خلال السفر قد يؤدي لفقدان السفينة صلاحيتها البحرية لا تجعل من المؤجر مسؤولاً أمام المستأجر في الإخلال بالتزامه، طالما أثبت المؤجر أنه قدم سفينة تتمتع بالصلاحية قبل السفر¹¹.

ثانياً/ التزامات المستأجر: الالتزام الجوهري الذي يقع على المستأجر هو أنه ملزم بدفع القيمة المتفق عليها أي الأجرة (freight) مشمولة بالمصاريف والنفقات التي تكبدها مالك السفينة في تجهيز ونقل البضاعة من ميناء القيام إلى ميناء الوصول مع العلم أن ما يتميز به هذا النوع من الإيجار أن مالك السفينة يملك الإدارة التجارية والإدارية البحرية معاً، وأن طاقمه هو المخول بقيادة السفينة ونقل البضاعة إلى ميناء القيام، وأن تعليمات الناقل يتقيد بها أفراد الطاقم بدون أية تبعية لهذا الطاقم للمستأجر بل إن الطاقم له تبعية مباشرة للناقل باعتبار أن السفينة مجهزة بالمعدات والطاقم البحري¹²، وفي ضوء هذه الأحكام في المقابل فإن الأجرة المدفوعة للناقل تتم بمقتضى حساب قيمة الأجرة قائمة على كمية البضائع المنقولة سواء كانت بالوزن أو الكمية وقد يحسب تحسب أحيانا بطريقة جزافية¹³. ويثور النزاع حول نقص كمية البضاعة المنقولة، حيث إذا ما تم تسرب جزء من البضاعة خلال إبحار السفينة إلى المياه ثم اكتشف المرسل إليه عند وصول السفينة أن كمية البضاعة المستلمة أقل مما تم شحنه والمذكور في سند الشحن¹⁴، ولا سيما إذا كان طبيعة التزام (مؤجر السفينة) عند نقل البضاعة التزاماً بتحقيق نتيجة كما هو محدد عند التعاقد أن البضاعة الموصوفة محددة (بذات الوزن والكمية)¹⁵، وفي المقابل يكون التزام المستأجر دفع أجرة النقل لبضاعة مشحونة بتمام الكمية وخالية من أي ضرر، مالم يقصر الناقل في أداء عمله المطلوب¹⁶، حيث يلتزم الأخير برص البضاعة ونقلها ورعايتها حتى انتهاء الرحلة البحرية وتسليمها إلى المرسل إليه ويكون الناقل حينها مسؤولاً عن كل ما يلحق البضائع من هلاك وضرر¹⁷.

وقد نظم القانون البحري الليبي أحكاماً خاصة بأجرة السفينة المؤجرة بالرحلة وردت في نص المادة 187 منه،

حيث أقر المشرع باستحقاق مؤجر السفينة للأجرة ولو لم يؤد التزامه بنقل البضاعة وتسليمها بميناء الوصول، وفق حالات حددها على سبيل الحصر في المادة سابقة الذكر وعلى النحو الآتي:

1- إذا كان عدم التسليم ناتجاً عن إهمال أو خطأ من المستأجرين الواسقين أو من خلفائهم¹⁸.

2-إذا ألجأت الضرورة في أثناء السفر إلى بيع البضائع بسبب تعييبها أياً كان سبب هذا التعييب.

3-إذا عدّ هلاك البضائع من الخسائر البحرية المشتركة.

4-إذا هلك البضائع بسبب عيب فيها¹⁹.

وتكون الأجرة مستحقة أيضاً عن الحيوانات التي تموت في السفينة لأي سبب كان ماعداً فعل الناقل أو تقصيره.

ويتضح من الحالات الواردة سلفاً، أن المشرع الليبي أقرها لمشارطة الإيجار عموماً سواء كانت السفينة مؤجرة بالرحلة أو مؤجرة بالمدة وبدون تمييز بين أنواعها ولم يقصر هذه الأحكام على صورة دون أخرى من الصور، حيث يتضح سريان حكم المادة المشار إليها مطلقاً على إيجار السفينة بالرحلة وإيجار السفينة بالمدة الزمنية موحداً هذه الأحكام على توزيع المخاطر على مالك السفينة والمستأجر في هذه المشارطات بدون أية قيد أو شرط.

من ناحية أخرى، أفرد القانون الإنجليزي حالتين فريدتين بشأن مدى استحقاق المالك للأجرة في حالة كون السفينة مؤجرة بالرحلة -والتي لم يشر بشأنها القانون الليبي بتاتاً- حيث تتخذ مسألة الأجرة أحكاماً مختلفة بحسب طبيعة الشحن وذلك في الحكمين الفريدين في التنظيم والذي يأتي بيانهما على النحو الآتي:

1-ضرورة نقل كمية أقل للبضاعة لسلامة ميناء الوصول: فإذا كانت الأجرة مستحقة بمجرد نقل البضاعة لميناء الوصول، فيستحق مالك السفينة الأجرة ولا يحرم منها إلا إذا هلك البضاعة بتقصير منه، وهذا لا يعني دوماً حرمان الناقل من أجرة النقل يعود لخطأ أو تقصير منه بل في بعض الأحيان يستحق كامل الأجرة على الرغم من عدم شحنه للبضاعة كاملة وأن عدم شحن المتبقي من الطرود غير راجع للمالك نفسه، ففي قضية Archimidis²⁰، والتي تدور وقائعها حول اتفاق كلاً من المستأجر و مالك السفينة على قيام الأخير -كناقل- بشحن كمية محددة النوع والعدد وبأشكال المالك بشحن البضاعة ووضعها بالسفينة وقبل إبحارها تم اكتشاف ضرورة شحن كمية أقل مما تم الاتفاق عليه نظراً لمنسوب المياه و سلامة ميناء الوصول مما استوجب شحن كمية أقل مما اتفق عليه وترك

بأبي البضاعة مما يعني عدم شحن ورص البضاعة كاملةً داخل السفينة، على الرغم من ذلك طالب الناقل استحقاقه للمبلغ المتفق عليه كما لو قام بشحن كامل البضاعة بصرف النظر عن تخلفه بشحن ونقل الكمية المتبقية بما يسمى (dead freight)، قضت المحكمة بصحة ادعاءه بشأن أن استحقاق أجرة النقل، طالما نفذ المالك التزامه بنقل البضاعة بشكل صحيح وحقوقي 'right and true delivery، والتي تعكس حسن أدائه في تنفيذ التزامه والمتمثل في إيصال البضاعة في الوقت والمكان المحددين، بينما لو كان تقصيره أو خطأه بوصول بضاعة متضررة أو بهيأة تالفة عن الحالة التي تم نقلها أو وصفها في سند الشحن²¹ حينها يعد فيها المالك غير مستحق لأجرة النقل²².

2- حالة دفع الأجرة مقدماً ولو ثبت تقصير مالك السفينة لاحقاً²³: فإنه يتضح من ذلك أن مشاركة إيجار السفينة بالرحلة قد تسمح بكون أجرة النقل مستحقة بمجرد وصول البضاعة بل قد يتم الاتفاق في المشاركة نفسها على دفع كامل الأجرة مقدماً وقبل إبحار السفينة، ففي هذه الحالة إذا ثبت عجز أو إهمال المالك في نقل البضاعة لميناء الوصول فالحكم حينها يكون ليس بإرجاع الأجرة التي دفعها المستأجر لأن القيمة مستحقة للمؤجر مقدماً، وإنما يرجع المستأجر بالمطالبة بجبر الضرر تحت مسمى التعويض نظراً لإخلال المؤجر بالتزامه التعاقدي²⁴ وذلك نظراً لعدم نقل البضاعة على النحو الذي تم الاتفاق عليه، ويستوي الأمر أيضاً ليشمل حالة شحن بضاعة بقيمة إجمالية وأن يكون سداد الأجرة لاحقاً، بمعنى أن يتم الدفع عند وصول البضاعة لميناء الوصول وهذه البضاعة تم احتسابها بشكل جزافي بدون وزن أو كمية محددة بدقة مثل إذا كان البضاعة مشحونة تقريباً طن من حبوب قمح فيذكر في العقد أن كمية البضاعة طن من القمح 2% زيادة أو نقصان، فللمالك حينها الحق في المطالبة بالأجرة المتفق عليها عند وصول السفينة وبدون أية مسؤولية عن أي ضرر في نقص كمية البضاعة المشحونة بمعنى آخر أنه حينها يكون مسؤولاً وواقعا على عاتقه فقط وصول البضاعة سليمة غير تالفة وتنفيذ التزامه التعاقد بدون التقيد بعدد أو حساب الكمية المشحونة منها طالما تم احتسابها في العقد جزافياً، وفي هذه الحالة لا يعاقب المؤجر بحرمان الحصول على الأجرة في

حالة وصول السفينة بكمية ضئيلة من البضاعة بسبب فقدان الكمية المشحونة²⁵، مثلاً أقل من طن في حدود 2% نقصان أو كان هناك عرفاً يقضى بنسبة محددة في حالة اغفال الاتفاق على ذلك، لذلك يملك المستأجر في هذه الحالة فقط الرجوع بالتعويض عما لحقه من ضرر إذا أثبت أن المؤجر قد أخل بالعقد.

المطلب الثاني: المدة غير المستغلة بحريا في السفينة المؤجرة بالمدة Time Charterparty

عرف المشرع الليبي هذه المشاركة في الفقرة الأولى من المادة 174 من القانون البحري الليبي بأنه (عقد ايجار السفينة لأجل معين هو عقد تؤجر بموجبه السفينة لمدة محدودة، ويختر مؤجر السفينة بين أن يترك لمستأجرها أو أن لا يترك له حق اختيار الربان وعزله وله أن يتخلى عن الإدارة البحرية والتجارية فيها أو عن ادائها التجارية وحدها)، ويفهم من النص أنه قد يتفق الطرفان على أن يلتزم مالك السفينة بتقديم السفينة للإيجار لمدة زمنية معينة سواء ايجار انصب على كامل السفينة أو جزء منها، حالة يحتاج المستأجر السفينة مجهزة بكامل معداتها وبطاقمه البحري، فهم يعدون تابعين في هذا النوع من ايجار لمالك السفينة وليس للمستأجر مالم يتفق الطرفان على خلاف ذلك²⁶.

وهنا في حالة استئجار السفينة بالمدة الزمنية هناك ملامح مختلفة للالتزامات أطراف مشاركة الإيجار بهذا الخصوص، فالمستأجر يبرم العقد مع مالك السفينة بشأن الاستفادة من السفينة خلال زمن معين مقدر بالقيمة المالية على هيئة أجرة، وبذلك يعد الزمن العنصر الجوهرى في هذا النوع من الإيجار بحيث يرتبط فيها بالأجرة، بحيث ملزم المستأجر بإرجاع السفينة في الموعد المحدد في العقد وألا يفسخ العقد ولا يعد مخلا بالتزامه²⁷. وهذا التأخير في إرجاع السفينة للمؤجر يطلق عليه (overlap)²⁸، بسبب أن استغلال السفينة لم يتم في الوعاء الزمني المقرر في العقد، كما أن دفع الأجرة (Hire) يعد التزاماً على عاتق المستأجر بالدفع مما يجعل مالك السفينة من حقه المطالبة به في مواجهته، وإذا تعنت أو ماطل في الدفع فمن حقه سحب السفينة (withdraw) من العمل وذلك من خلال إدراج شرط سحب السفينة في العقد (withdrew clause) وهو شرط يمكن مالك السفينة -المؤجر- من إيقاف المستأجر من المضي في الاستغلال السفينة بالنقل والشحن ووضع السفينة تحت يده بسبب

عدم التزام المستأجر في المقابل بدفع الأجرة، فهذا الأخير يكون حينها في خشية من تدخلات مباشرة من المؤجر وتهديده بإيقاف كامل الأعمال المتعلقة بهذه المنشأة القائمة، وخصوصاً متى تعسف المؤجر في اتجاه المستأجر وطالب بالقيمة المالية المستحقة عن وقت كانت السفينة أساساً خارجة عن العمل وتعاني من أي عطب أصابها، فهنا يعد إلزام المستأجر بالدفع وتقديم المال المتفق عليه من باب الإجحاف في حقه، ولا سيما أن هذه الأجرة كانت لابد أن تقدم في مقابل استفادة ملموسة من المستأجر من خلال استثماره للمدة الزمنية، في حين أنها أهدرت هذه المصلحة بموجب أنه ظل يعاني ألم الانتظار بسبب عيوب تقنية في السفينة منعه من استخدامها الاستخدام الأمثل، مع بيان أن هذا الانتظار لا يؤثر في سريان المدة المتفق عليها في المشاركة. وبالنظر إلى المشرع الليبي قد حدد بنص المادة 176 بحري ليبي مسألة حق المستأجر في عدم دفع الأجرة إذا لم يستفد المستأجر من المدة التي استهدفها المستأجر في مشاركة الإيجار بالمدة الزمنية، ولكن قصور نص المادة يبين بشكل جلي أن المشرع لم يضع معياراً واضحاً للحالات التي تبين الدفع بشرط الامتناع عن الأجرة²⁹ حيث يتضح في المادة المشار إليها سلفاً أن توقف دفع الأجرة يرجع لحالتين فقط إما بفعل السلطة أو خطأ من المؤجر، ففي هذه الحالة يتوقف تماماً عن دفع أجرة ويعفى قانوناً من سداد القيمة للمؤجر، أما بالنظر إلى المادة 175 من القانون البحري الليبي قد أشارت بعدم إلزام المستأجر لسداد الأجرة يكون بسبب أن السفينة توقفت عن العمل بسبب حوادث الملاحة، فالمشرع شدد على إعفاء المستأجر من دفع الأجرة كاملة عند ضبط السفينة أو توقيفها أو هلاكها، شريطة أن يظل المستأجر ملزماً بسداد ما تم الاتفاق عليه من أجور لحين تواريخ هذه الحوادث، وما نراه أن ما ذكره المشرع من (ضبط السفينة أو توقيفها أو هلاكها) يعد تصنيفاً لهذه الحوادث السابقة لتكون من قبيل القوة القاهرة³⁰ والتي وردت على سبيل الحصر ولم يطلق المشرع الليبي مصطلح القوة القاهرة وإنما صرح بها كحالات محددة ولا تمتد لغيرها³¹، فلا يعفى المستأجر بعدم سداد الأجرة في حالات أخرى كالإضراب أو قفل ميناء الوصول³².

بينما سلك القانون الانجليزي مسلكاً مختلفاً في هذه المسألة -من منطلق تبنيه لمبدأ حرية الارادة في التعاقد- وذلك بتنظيمه بما يسمى شرط(الاعفاء من الأجرة)(Off-Hire clause)والذي يعد أكثر دقة في هذه الأحوال وذلك بوضع ركائز واضحة لتطبيقاته، بحيث يمكن المتعاقدين إدراج الحالات المحتمل وقوعها وتوقف عمل السفينة، أي أنه تحت مبدأ حرية الإرادة للأطراف لهما إدراج أي حالة قد تسبب في عدم اكمال السفينة لرحلتها البحرية وتسمح للمستأجر بعدم دفع الأجرة وبدون أي تقييد بحالات يحددها القانون -كما فعل المشرع الليبي- بل لهما وضع ما يشاءان من حالات تعفي المستأجر من سداد الأجرة متى تحققت، حيث الظروف والأحوال المذكورة ضمن شرط الاعفاء من الأجرة والمدرج في المشاركة متى تحققت وكبلت يد المستأجر من استغلال السفينة فترة من الزمن، تجعل منه حينها في حل من أي التزام مالي في مواجهة المؤجر بسبب أي عارض يحول بينه وبين استغلال السفينة خلال هذه المدة، فمن هنا كان للمستأجر-والذي يعلم تماماً أن عقد ايجار السفينة بالمدة الزمنية يعتمد على الزمن كعنصر أساسي في احتساب الاجرة واستحقاقها- أن يعتمد على مشاركة ايجار نفسها للتعامل مع الزمن بحالات تدرج تنسم بالإتقان في الصياغة وجليية في العبارات وتشير إلى إعفاء المستأجر من دفع لأجرة لأن أية غموض أو لبس في العبارات قد تثير النزاع بين الأطراف، ونظراً لأن مشارطات الإيجار تتم بموجب نماذج دولية موحدة في الشروط، فإن شرط الاعفاء من الأجرة يجب أن يخضع للمفاوضة والاتفاق حول الحالات التي تؤدي لتحلل المستأجر من التزامه، فيستلزم حينئذ وضع الشرط بدقة وبيان الحالات بشكل لا يؤدي إلى لبس أو سوء في الفهم وبشكل لا يعتريه الشك والغموض وإلا كان يفسر لمصلحة المؤجر، فقد أكد المستشار Bucknill في القضية المشهورة *Royal Greek Govt v Minister of Transport, The Ilissos*³³ أن العقود النموذجية للسفن بشكل معتاد تخضع للتعديل والاضافة من الأطراف المتعاقدة، وأن شرط الاعفاء من الأجرة الوارد في هذه العقود يحكمه مبدأ واحد مفاده أن عبارات هذا الشرط يجب أن تكون واضحة وجليية لكل حالة على حدة.

كما جاءت النماذج الدولية³⁴ لعقد ايجار الزماني للسفن موضحة أن شرط الإعفاء من الأجرة

يتطلب عنصريين لتحقيقه:

العنصر الأول: أن المستأجر لم يكن له يد في أي حدوث عيب في السفينة أو يعطب أصابها: بينت النماذج العقدية لمشارطة الإيجار بالمدة³⁵، أن المستأجر يظل مرتبط ببذل العناية المطلوبة بمقتضى العمل التام (full working) 36. وتقديم الصيانة الآنية³⁷ وحفظها وألا يسبب بعمله أو طاقمه تفاقم الوضع سوءاً، وهو ما رآه القضاء الانجليزي³⁸ بأن المستأجر لن يستفيد من شرط Off- Hire clause نظراً لأن ربان السفينة والذي يخضع تحت رقابته كان مهملاً في أداء عمله ومقصر بشكل ملحوظ مما جعل تفريغ السفينة من البضائع يأخذ وقت أكثر مما يلزم، وبمقتضى ذلك لم يتم الاستفادة من السفينة على الوجه الأكمل، ولذلك فإن هذا الشرط لن يُستفيد منه بمعزل عن مقتضيات الجهد والعمل المبذول والعناية من المستأجر.

العنصر الثاني: وقوع الحالات المنصوص عليها في العقد وقت الإبحار: هذا الشرط يجب أن يحتوى على الحالات التي يتوقع فيها المستأجر تعرضه لعراقيل تمنعه من أداء مهامه، وبذلك لا يكفى إدراج الحالات ضمن الشرط وإنما يجب إثبات أن إحدى هذه الحالات وقعت أثناء إبحاره مما يجعله في حل من أي التزام مالي اتجاه المالك ملقياً على عاتق الأخير بأن السفينة لم تكن صالحة للملاحة البحرية ابتداءً، ولا سيما إذا كان المستأجر له بضائع تم شحنها على ظهر السفينة ثم تعرضت للتلف جزاء عيب في سفينة المؤجر، فيكون المستأجر ليس فقط في حل من دفع أجرة النقل، بل أيضاً يرجع بالتعويض عليه بسبب تلف البضاعة، وأيضاً يعد هذا المستأجر دائماً في مواجهة المالك ومن ذوي الامتيازات البحرية على سفينة المجهز، نظراً لعجز الأخير عن أداء التزامه بتقديم سفينة قادرة على الملاحة³⁹. وعلى الرغم من ذلك يستطيع المؤجر أو المالك الخروج من هذا المأزق إذا أثبت أنه قد وقر سفينة صالحة للملاحة البحرية مؤيداً صدق دعواه بمستند صادر من هيئة الإشراف⁴⁰ تشير لجودة العالية للسفينة تجعلها تتمتع بالمتانة اللازمة للإبحار وتحقيق أغراضها الملاحية، ولكن يظل هذا المستند قرينة بسيطة قابلة لإثبات العكس، وبمقتضى هذه الالتزامات والمخاطر الواقعة على كل من المالك - المؤجر - والمستأجر فإنه يتطلب أثناء صياغة الشرط الدقة والوضوح فكل منهما يستطيع توخي

الحذر عند وضع شروط تدرج في العقد، ولكن هذا لا يقي أي منهما من المسؤولية الواقعة على عاتق أي منهما إذا عجزا عن إثبات دعواهما.

كما ذهب القانون الانجليزي⁴¹ إلى أنه إذا احتوت المشاركة على شرط العمل (Employment clause)، بمقتضى هذا الشرط تنشأ علاقة عمالية بين الطاقم والمستأجر، يجعل جميع طاقم السفينة يؤدّون أعمالهم مباشرة أثناء الرحلة البحرية تحت إشراف وتوجيه المستأجر، وأن الأخير مخول بأن يصدر التعليمات لجميع الطاقم بدون استثناء وأن ينصاعوا لهذه الأوامر بدون الالتفات لأي أمر مخالف من الغير كمالك السفينة-المؤجر- وأنه يتعرض من يخالف هذه التعليمات لجزاء تأديبي لإخلال أحد الخدم أو الملاحين لإشراف ورقابة المستأجر بمقتضى علاقة التبعية الناشئة عن الشرط⁴²، مما يترتب عليه إذا حدث للسفينة أي خلل أو ضرر جزاء إهمال الربان أو أحد أفراد الطاقم فيعد الخطأ مفترض أنه وقع من المستأجر نفسه⁴³، بحيث يجعل الأخير غير قادر على الاحتجاج بشرط الاعفاء من الأجرة (Off- Hire) في مواجهة مالك السفينة. بمعنى أن المستأجر إذا قبل إدراج شرط العمل في المشاركة المبرمة بينه وبين المالك، بغية أن يخضع الجميع تحت تصرف المستأجر، فإنه لا يستقيم معه طلب إعفائه من سداد الأجرة عن خطأ مفترض فيه وإن كان صادرا ممن يتبعه على ظهر السفينة وفق نظرية الخطأ المفترض، وأن شرط (الإعفاء من الأجرة) يتوقف إعماله أو الاستفادة منه ولا يستطيع المستأجر أن يدفع به أمام القضاء أو أن يطلب بعدم أحقية المالك في الأجرة. لذا متى تحققت إحدى الحالات المنصوص عليها في شرط الإعفاء من الأجرة ودفع المستأجر بها بغية أن يتحلل من التزامه بسداد الأجرة كان للمؤجر أن يدحض هذا الدفع بأمرين:

الأول - أن يثبت أن مشاركة الإيجار أدرج فيها شرط العمل أي تبعية الطاقم وكل من على ظهر السفينة للمستأجر.

الثاني- أن وقوع فعلاً إحدى حالات المدرجة ضمن شرط الإعفاء من الأجرة، وكان سبب حدوثها

يرجع أساساً لخطأ من الطاقم نفسه والذي يتبع تعليمات المستأجر بمقتضى شرط Employment clause.

المبحث الثاني: وصول السفينة (Laytime)

الالتزام بوصول السفينة يعد التزاما يقع على عاتق المؤجر أي مالك السفينة بأن ترسو السفينة محل العقد في المكان والزمان المتفق عليه، وأن هذا الالتزام يقع على مالك السفينة خصوصا في مشاركة الإيجار بالرحلة، نظرا لأن الرحلة المزمع قيامها قائمة على حضور السفينة لميناء الوصول في الوقت المحدد ووصولها لميناء القيام في الوقت المحدد، وأن أي تأخير أو انحراف للسفينة قد يترتب عليه اخلافاً بالعقد ومسألة وصول السفينة أمر يختلف بين نوعي المشاركة محل البحث أي أن الإيجار خلال المدة الزمنية والإيجار بالرحلة تتفاوت بشأنها أحكام مسؤولية المؤجر في ترتيب الأثار التعاقدية، وأن لكل منها حكما مختلفاً من حيث تعرض المؤجر للمسؤولية اتجاه المستأجر، سنعرض في هذا المطلب حالة التأخير في وصول السفينة للميناء المتفق عليه ومن ثم مسألة انحراف السفينة عن الطريق المعتاد

المطلب الأول: التأخير في وصول السفينة

بمجرد إبرام عقد المشاركة والذي تدرج به جملة من الالتزامات التي تقع على عاتق كل طرف، فإن من أهمها أن يلتزم المؤجر بوضع السفينة تحت تصرف المستأجر في المكان والزمان المحددين، وذلك بضرورة قيام الربان -بعد وصول السفينة إلى الميناء المحدد وفي الموعد المتفق عليه - إخطار المستأجر باستعداد السفينة لتلقي البضائع المطلوب نقلها وأنها جاهزة بجميع معداتها للقيام بذلك بمقتضى وثيقة تعرف وثيقة الاستعداد (Notice of Readiness)⁴⁴، وقد اعتبر المشرع الليبي أن المدة الذي يلتزم المؤجر بتقديم السفينة فيها إلى المستأجر لا تحتسب ضمن الرحلة محل الاتفاق⁴⁵، حيث تبدأ الرحلة البحرية من وقت شحن البضائع على ظهر السفينة في ميناء القيام⁴⁶ وفي الموعد المتفق عليه، و وصول السفينة لميناء الوصول المتفق عليه، بمعنى أن القانون البحري الليبي نجد أنه لم يتناول مرحلة وصول السفينة لحين رسوها بميناء القيام متقيدا بأحكام اتفاقية بروكسل 1924م، وإنما كانت أحكامه تنصب على مرحلة ما بعد وصول السفينة أي رسوها واستعدادها للشحن، حيث

كان تنظيمه قائماً على شحن البضاعة والمرتبطة بوصول السفينة في الميعاد المحدد واحتساب مواعيد الشحن بمقتضى ذلك، حيث تناول تنظيم القانون البحري الليبي الرحلة من مرحلة رسو وشحن البضاعة وفق المسائل الآتية:

1- رسو السفينة: حيث يتم الاتفاق بين طرفي عقد النقل بمجرد وصول السفينة، بأن يبحر الربان بالسفينة ويرسو بها على الرصيف⁴⁷، وفي حالة تعذر ذلك قد يتم الاتفاق على الرسو خارج حدود الميناء⁴⁸، شريطة أن يكون في المنطقة التجارية للميناء وليس في مكان يصعب فيه الشحن أو التفريغ⁴⁹.

2- الشحن: هي واقعة مادية بمقتضاه يمكن الشاحن الناقل من استلام البضاعة محل النقل- فقد يتضمن عقد النقل شرطاً ينص على كون مصاريف الشحن على عاتق الشاحن بصرف النظر على من يقع التزام الشحن ولو كان الناقل ذاته- فالالتزام الاساسي على المؤجر هو تقديم السفينة في الظروف والكيفية المتفق عليها وتلقيه البضاعة ونقلها، وبالمقابل لهذا الالتزام يقع على المستأجر التزام بتقديم البضاعة المراد نقلها وإلا تعذر على المؤجر تنفيذ التزامه ولم يكن ثمة سبيل إلى تنفيذ المشاركة⁵⁰، وفي العموم ينفذ الناقل الشحن بنفسه ولكن جرت العادة أن يعهد القيام بذلك للمقاول بالشحن والتفريغ⁵¹.

3- مواعيد الشحن: فقد اقتصر القانون الليبي تنظيمه على مسألة الشحن أي ما بعد وصول السفينة بحيث فصل مسألة احتساب ميعاد الشحن، مبيناً أن ميعاد الشحن هو العملية اللازمة لإتمام الشحن بمواعيد منظمة قانوناً، حيث جاء موضحاً المهلة الأصلية لميعاد الشحن⁵²، والتي وضعت آلية تحديد الميعاد في سند الشحن أو عقد النقل وإذا لم يتحدد فيكون بعرف الميناء الذي يتم فيه الشحن، كما أن الفقرة الأخيرة من المادة سابقة الذكر بينت أنه لا يدخل في حساب مهلة الانتظار إلا أيام العمل⁵³، كما أن هذه المهلة يتوقف احتسابها لصالح المستأجر أو شاحن البضاعة سواء عند الشحن أو التفريغ متى ثبت أن مالك السفينة ساهم بخطئه في ذلك⁵⁴، ثم جاء المشرع الليبي منظماً لمرحلة أخرى يطلق عليها المدة اللاحقة في حالة إذا لم يقيم المستأجر باعتباره شاحناً باتمام عملية

الشحن في الميعاد المحدد باتفاق بين الأطراف، أو بحسب عرف الميناء، حيث تبدأ مدة انتظار لاحقة من تاريخ انتهاء المهلة الأصلية، فإن لم تحدد هذه المهلة اتفاقاً، بدأت المهلة اللاحقة عادة مساوية للمدة الأصلية ويلتزم المستأجر كشاحن بأن يؤدي خلال المهلة اللاحقة مبلغ مالي للمؤجر كناقل ويسمى هذا المبلغ بمقابل التأخير **Demurrage** وتحسب القيمة عن كل يوم من أيام التأخير التي أحل فيها الشاحن بالتزامه، ومعيار احتساب التأخير على أساس مبلغ معين محدد سلفاً عن كل طن من حمولة السفينة⁵⁵، كما يثار مسألة أن يدخل في عدد أيام المدة اللاحقة أيام العمل وأيام العطلات والقوة القاهرة، والمقرر قانوناً أنها تحتسب ضمن المدة بخلاف الأحكام المقررة للمدة الأصلية⁵⁶. ويعبر عن هذه القاعدة بأنه (متى كان مقابل التأخير مستحقاً، فلا شيء يحول دون استحقاقه) **on demurrage** **always on demurrage**، وربما العلة من إحجام المشرع عن إعفاء الشاحن من دفع مقابل التأخير يرجع لكون الشاحن هو المتسبب في تأخير الشحن، وإن حلت أيام الإجازات الرسمية أو الأيام التي تعذر فيها الشحن بسبب القوة القاهرة فلا تحسب من مدة الانتظار اللاحقة. ثم لم يتوقف المشرع عن منح مدد أخرى للشحن، حيث أنه إذا لم يتم الشحن خلال المدة اللاحقة، فإن الشاحن يلتزم بدفع مقابل تأخير مرة أخرى ولكن كتعويض عن كل يوم إضافي بعد انتهاء المهلة اللاحقة، ويكون هذا التعويض مساوياً لقدر المبلغ اللازم عن كل يوم من أيام المهلة اللاحقة⁵⁷.

ولعل المشرع راعى مصلحة المؤجر في حالة خلق توازن بين التزامه بنقل البضاعة وبين التزام المستأجر بتمكين المؤجر كناقل بالشحن، وقد اختلف الرأي حول طبيعة مقابل التأخير ما إذا كان يعد تعويضاً أو مقابل تأخير، وقد أخذ المشرع الليبي بهذا الرأي الأخير في المادة 194، والتي تنص على أن) يعتبر تعويض المهلة اللاحقة والتعويض اللازم عن الايام الاضافية، أجرة اضافية) بحيث ينظم أحكام مقابل التأخير عندئذ نفس الأحكام المطبقة على أجرة النقل، سواء تعلق الأمر بمقابل تأخير المهلة اللاحقة أو بالتعويض اللازم عن الايام الاضافية. ولكن يظل الجدل قائماً حول اهتمام المشرع الليبي بتنظيم مسألة الشحن القائمة بين الشاحن (المستأجر) والناقل (المؤجر) بينما الأمر يدق خطورته

سكوته عن المرحلة السابقة عن الشحن وهي تأخر السفينة للوصول، وانتظار المستأجر فترة من الزمن لحين استلامه للسفينة من المؤجر في ميناء الشحن، بحيث قد يؤثر هذا التأخير على المستأجر من تنفيذه التزاماته في مواجهة الشاحنين أي مرحلة ما قبل الشحن.

لذا نجد أن المشرع الليبي بسبب إغفاله تنظيم مرحلة ما قبل الشحن (تأخر وصول السفينة) وفي إطار تنظيمه لإيجار السفينة بالرحلة وإيجار السفينة بالمدة، يرى أن التزام مالك السفينة (المؤجر) يقتصر على تسليم سفينة في المكان والزمان المحددين، بدون بيان عواقب تأخر في وصول السفينة أو أن يشير لكون انعكاس الأمر قد يختلف بين مشاركة الإيجار بالمدة أو إيجار السفينة بالرحلة⁵⁸، بحيث نجد أن ميعاد الشحن في القانون الانجليزي له تنظيم معين بحسب طبيعة المشاركة الإيجار، لاشك أنه بمجرد أبرام مشاركة الإيجار بالرحلة فأن الالتزام الأصيل الذي يقع على عاتق مالك السفينة- المؤجر- تقديم السفينة في الموعد المقرر والمتفق عليه، وفي حالة تأخر السفينة عن موعدها فإن للمستأجر الحصول على مبلغ مقابل هذا التأخير والذي يطلق عليه (demurrage).⁵⁹ بمجرد أن موعد المحدد لوصول السفينة (Laytime) قد انتهى تماماً⁶⁰ وأصبح الزمن يمضي والمستأجر معرض للضرر جراء تأخر السفينة للشحن من ميناء القيام، بينما المستأجر يتحمل تبعاً للمخاطر إذا كان الاتفاق على وصول السفينة بحسب من وقت دخولها لمنطقة الانتظار (Waiting Area) في نطاق الميناء نفسه ولكن لم تقم بالرسو بعد، والذي تجعل المؤجر غير مسئول عن التأخير في رسوها داخل الميناء والذي يرجع عادة للازدحام داخل المرفأ⁶¹.

وبذلك تكون العبرة بالعقد نفسه حيث توزع الأعباء على الأطراف المتعاقدة بمجرد أداء كل طرف بما عليه من التزام، فالمستأجري يوفى بالتزامه بدفع الأجرة المقررة إلى مالك السفينة منذ وصول السفينة في الوقت المتفق عليه إلى الميناء (Laytime)، بينما يملك المستأجر الرجوع والمطالبة بالتعويض عن التأخير بسبب الأضرار الذي تكبدها جراء عدم استغلال السفينة في الوقت المقرر⁶².

حيث نرى أن المشرع الليبي وضح في نص المادة 191- 192 من القانون البحري مسألة مقابل التأخر متى لم يقوم الشاحن بإتمام عملية الشحن في الميعاد المتفق عليه أو الذي يقضي العرف فمتى انتهى

تبدء أيام السقائف Laytime⁶³ حينها تبدء الأيام اللاحقة- كما وضعنا سلفاً -بدون بيان نوع المشاركة المرتبط بها⁶⁴، بينما القانون الإنجليزي يرى أن هذه الأعباء الواقعة على عاتق هؤلاء الأطراف في المشاركة الإيجار بالرحلة غير متصورة في المشاركة بالإيجار الزمنية، والتي يعتمد عنصر الوفاء بالالتزام على الزمن الذي يعد واسع بما فيه الكفاية لإنجاز عدة رحلات تحت تصرف المستأجر والتي يعالج فيها التأخير بشروط تدرج في عقد المشاركة نفسها أما بشرط عدم الدفع (Off- Hire clause) وكذلك شرط سحب السفينة (Withdraw clause).

فمسؤولية كل طرف في مشاركة ايجار السفينة تظهر غالباً في مرحلة ما قبل الشحن (مرحلة وصول السفينة)، والتي لها تنظيماً خاصاً غفل عنها المشرع الليبي، حيث أن مسألة وصول السفينة تختلف أحكامها باختلاف نوع مشاركة الإيجار نفسها، ففي حالة مشاركة الإيجار بالرحلة فأن التأخير في وصول السفينة للشحن له أثر سلبي خلال المدة المتفق عليها في التعاقد، بحيث وصول السفينة لميناء القيام لشحن البضاعة مرهونة بوقت محدد تعاقدياً يسمى (Laytime)، ولاشك أن أطراف المشاركة لهم كاملة الحرية في تحديد وقت وصول السفينة وشحن البضاعة بغية درء أي مخاطر تحدث بسبب تأخر وصول السفينة للشحن والتفريغ بموجب مشاركة الإيجار بالرحلة، بحيث يقضى القانون الإنجليزي بأن قيمة الأجرة المقدرة يرجع أمر تحديدها لمدي استخدام السفينة فعليا خلال المدة المحددة في العقد بدون تأخير⁶⁵، وأن المؤجر يقع عليه العبء الأكبر باعتباره يحتفظ بالإدارة الملاحية والإدارة التجارية⁶⁶ للسفينة وسيطرته عليها فعليا منذ حيازته للسفينة خلال الرحلة نفسها دون المستأجر⁶⁷. وبذلك فكرة الأيام الأصلية لرسو ووصول السفينة (Laytime) تفترض السفينة وصلت في الوقت المناسب ليطلق عليها لفظ السفينة القادمة (Arrival ship)⁶⁸، بحيث أن السفينة قامت بالرسو في رصيف الميناء، ففي طيات هذه المسألة يتم مراقبة التزامات الأطراف والخطورة الواقعة على كل منهما بحيث إذا تأخرت عن الموعد المحدد فالمؤجر يتحمل المسؤولية اتجاه المستأجر والذي سيكون أمام خطر حقيقي في الابحار وإيصال البضاعة متأخرة إلى ميناء القيام، فيتعرض

لمخاطر فسخ العقد والتحلل من أي التزام اتجاه المؤجر بسبب التقصير في وصول السفينة، وذلك بناء على شرط يدرج في العقد يسمى فسخ العقد (cancellation clause)⁶⁹ نجد هذا الأمر وهو وصول السفينة لا يظهر جليا في إيجار السفن بالمدة الزمنية نظراً لأن المستأجر تحصل على السفينة في مدة معينة متفق عليها تمتاز بأنها إيجار سفينة ذات رحلات متعددة، حيث منذ تمكين المستأجر للسفينة بملاحقها وطاقمها حينها تكون السفينة تحت تصرف المستأجر والذي يملك فيها الأخير الإدارة الملاحية والفنية والذي يسيطر في رحلته البحرية بتوجيهاته وتعليماته على تصرفات البحارة، كما له أن يبحر حيث شاء بغية استغلال السفينة شريطة ألا يضر بها أو يعرضها للخطر، وأن يرسو بسفينته متأخرا في أي رحلة أو يفرغ سفينته من البضائع في أي ميناء طالما أن العقد لم ينتهي بعد، فهو أمر لا يضر به ويكون المؤجر بمنأى عن أي مسؤولية اتجاهه لأن الأخير لا يملك أية سلطة على الإدارة الملاحية بأي شكل كان طالما تم الاتفاق على أن السفينة تظل تحت تصرف المستأجر ولا سيما أن المؤجر يعلم تماما أن السفينة لن يتم إرجاعها إلا عند نهاية المدة المحددة للعقد والمتفق عليها سلفا وبما أن المستأجر ملتزم بدفع الأجرة فتغل يد المؤجر على سحب السفينة أو فسخ العقد، لذا فالمخاطر في التأخر في وصول السفينة لن تنتقل على عاتق المؤجر بذات الخطورة تلك المفترضة في إيجار السفينة بالرحلة.

المطلب الثاني: انحراف السفينة

وقد يكون تأخر وصول السفينة راجعا إلى انحراف السفينة عن المسار المعتاد، حيث أنه وفق عقد النقل البحري المبرم بين الناقل البحري والشاحن، فإن الناقل عليه جملة من الالتزامات العقدية أهمها أنه ملزم باتباع الطريق المعتاد في الإبحار بدون أي انحراف، ولو قصد بذلك اختصار الرحلة وانجاز النقل في مدة أقل، لأن القرار بذلك قد يعرض السفينة او المواد المشحونة لمخاطر محتملة تصيب الشاحن بخسائر جسيمة⁷⁰ ولكن هذا الأمر يختلف في مدى أهميته من مشاركة لأخرى، حيث أنه في إيجار السفينة بالرحلة يلتزم الناقل باتباع السير المعتاد والمتفق عليه عند القيام بالرحلة والتي يبين فيها الأطراف الطريق اللازم للإبحار فإذا لم يتضمن الاتفاق تحديد خط السير فإنه حينها لزم

اتباع السير المعتاد عرفاً ولا يجوز الانحراف بالسفينة عن الخط المعتاد والمتعارف عليه، ولا يعتاد بأي مبررات للقول باختصار الرحلة أو تغيير السفينة المسمى في العقد وموضوع مشاركة الإيجار بسفينة أخرى للإيجار لموانئ أخرى⁷¹ أو الانحراف بالسفينة بغية اختصار الزمن في الإبحار حتى ولو مرت السفينة على ميناء لا يقع على خط السير. وبالنظر إلى القانون الليبي فيجب إيضاح مسألة انتقال السفينة والسماح بانحرافها في حالتين:

الحالة الأولى/الميناء الآمن⁷² حالة متى كان الميناء المقصود غير آمن مما يهدد السفينة وطاقمها من الوصول، فالميناء لا يعد آمناً إلا إذا كان السفينة يمكنها أن تبحر إلى الميناء وتعود منه وذلك بدون تعرضها لأي خطر يصعب تفاديه.

والعبارة بكون السفينة آمنة غير ثابتة فهو عامل متغير لظروف متغيرة فقد يكون آمناً عند الرسو وغير آمن عند عودتها، كما قد يكون آمناً في فصل أو موسم ما وغير آمناً في موسم كتجمد المياه أو تعرض لعواصف موسمية، فالتأخير قد يكون راجعاً لكون الميناء لمخاطر ظاهرة فقد يكون الميناء غير آمناً إذا امتد لمدة طويلة يؤدي إلى تعطيل غير العادي بالنظر إلى طبيعة الرحلة أو العقد⁷³.

الحالة الثانية/حالة النقل المتعاقب: حالة ضرورة انتقال السفينة لموضع آخر غير المتفق عليه، مع التزامه بعدم الانحراف بالسفينة، حيث أدت هذه الحالة بالمشروع أن يسمح له بنقل البضاعة على سفينة أخرى تحت ما يسمى بعملية (النقل المتعاقب)⁷⁴، حيث أنه من حيث الأصل قد يتم الاتفاق بين الشاحن و الناقل (المستأجر) يوقع التزاماً على الأخير بعدم تغيير السفينة أثناء الرحلة البحرية وأن يتم نقل البضاعة على السفينة التي شحنت عليها من ميناء القيام، إذ أن تغيير السفينة أثناء الرحلة وبدون أية مبررات قد يهدد البضاعة بالتلف، ومع ذلك فهناك فرضيتين قد يسمح للناقل بتغييرها متى أصبحت السفينة التي تم الشحن عليها غير صالحة للملاحة:

الفرضية الأولى/حالة صعوبة إصلاحها: فإذا ثبت أنه ليس من الممكن إصلاح السفينة، فيجوز للشاحن التمسك بتغيير السفينة متى تعذر على الربان إصلاحها.

الفرضية الثانية/اضطر لتغيير السفينة: قد يحتفظ عقد النقل بحق الناقل في تغيير السفينة أثناء النقل مما يستلزم بذل العناية اللازمة لتكون السفينة الاخرى صالحة للملاحة البحرية. ولا صعوبة في هذه الحالة متى كانت السفينة الأخرى تابعة لنفس الناقل، إذ يظل عقد النقل سارياً بنفس الشروط، ويحق للشاحن في حالة تعطل السفينة لقوة قاهرة طرأت أثناء الرحلة، وفي أثناء توقف السفينة أن تفرغ له بضاعته على نفقته بشرط أن يعيد شحنها، أو يلتزم بمصاريف الشحن متى قام به الربان 75 وإذا وصلت السفينة لميناء المتفق عليه استحق الأجرة⁷⁶.

فمتى كان من حق الناقل تغيير السفينة أثناء الرحلة فإن الأمر لا يثير صعوبة خاصة متى كانت السفينة الأخرى تابعة لنفس الناقل إلا أنه يلاحظ أن الموانئ المختلفة التي يرغب المستأجر الإبحار إليها ولكن يصعب لابتعادها عن خط السير ضمن الرحلة البحرية للمستأجر، الأمر الذي قد يدعو إلى تعاقب أكثر من ناقل لنقل البضاعة لميناء الوصول⁷⁷، بواسطة عدة سفن لا يعرف اسمها عند التعاقد، يصدر بمقتضى هذا النقل سند شحن يعبر عنه بمسمى سند الشحن المباشر والذي يعكس عن عقد مركب لعدة ناقلين، إذ يتضمن عقد نقل بالنسبة للمرحلة التي يقوم فيها الناقل الأول بالنقل على سفينة مملوكة له، ويعد وكالة بالعمولة للنقل عن المراحل التي يقوم فيها الناقلون الآخرون بنقل البضاعة، وهو عقد واحد لأن الناقل الأول يلتزم بإيصال البضاعة إلى ميناء الوصول ويكون الناقل الأول هو المسئول مباشرة في مواجهة الشاحن عن أفعال الناقلين المتعاقبين، على أن يتولى بنفسه الرجوع على الناقل الذي وقع الضرر بسبب خطئه، في المرحلة التي تولى النقل فيها، وقد تضمنت المادة 204 من القانون البحري الليبي أحكام سند الشحن المباشر، عندما قضت بأن (وثيقة الشحن المباشرة، وهي التي يسلمها ناقل أول يتعهد بإرسال البضاعة إلى المكان المقصود على دفعات متتابعة، تلزم صاحبها حتى نهاية الرحلة بكل الالتزامات الناجمة عنها، فهو ملزم خاصة بضمان أفعال الناقلين المتعاقبين الذين يتسلمون البضاعة. ولا يسأل كل من هؤلاء إلا عما يحدث في رحلته الخاصة من ضياع وخسارة وتأخير) يتبين من هذا النص أن الناقل الأول يظل مسئولاً عن أفعال الناقلين المتعاقبين حتى نهاية الرحلة وبوصول البضاعة إلى المكان المقصود. أما مسئولية كل ناقل تعاقب على

نقل البضاعة فهي تقتصر على ما يحدث في رحلته الخاصة من ضرر، وذلك في مواجهة الناقل الأول إلا أن العمل قد جرى على أن يقوم الناقل بإدراج شرط في سند الشحن المباشر⁷⁸، بمقتضاه لا يكون مسئولاً عن أفعال الناقلين المتعاقبين. في حين يرى القانون البحري الليبي عدم جواز إدراج هذا الشرط، حيث يعد الناقل الأول ملزماً في مواجهة الشاحن بضمان أفعال الناقلين المتعاقبين، دون أن تمنحه الحق في التخلص من هذا الضمان⁷⁹. وبذلك يتضح مما سبق أن المستأجر كناقل في مشاركة إيجار السفينة لا يمكنه أن ينحرف بالسفينة عن الطريق المعتاد بل يجب أن يبرم اتفاقات متعددة بسند شحن مباشر تحت مسمى النقل المتعاقب.

وبالنظر إلى القانون الانجليزي يتضح جلياً اهتمامه بخطورة انحراف السفينة، حيث تظهر أهمية السفينة في النقل المستخدم بواسطة مشاركة الإيجار بالرحلة معتمدة على التزام أصيل على المستأجر في نقل البضاعة إلى ميناء الوصول، بإتباع الطريق المعتاد إذا انحرف عنه ويعد مسؤول عن أي ضرر تحقق جراء ذلك الانحراف أو التأخير غير المبرر أو المعقول⁸⁰، بينما نرى أن إطلاق مسألة الانحراف لمعيار المعقولة تجعل من الانحراف المبرر مؤسساً على معيار غير واضح ويشوبه الغموض، ولذلك جرت العادة على تحديد المعنى الحقيقي للمعقولة مبنى على النظام العقدي نفسه أي قيام أطراف المشاركة بإدراج شرط في العقد متعلق بحالتين -بشكل حصري- تبرر الانحراف⁸¹ هاتان الحالتان وفق القانون الانجليزي هما حالة الحرب أو حالة الجليد (war clause and ice clause)، علاوة على الحالة الطبيعية التي تحدث أثناء الرحلة البحرية متى أقدم الناقل على تغيير مسار السفينة إذا رأى أن السفينة والبضاعة في خطورة إذا اتبع الطريق المتفق عليه. في حين يختلف الحكم تماماً في انعدام أي خطورة تتعلق بانحراف السفينة في حالة السفينة المؤجرة بالمدة الزمنية، بل أنه يتمتع لناقل بالحرية التامة في مباشرة انحراف السفينة، نظراً لوجود التزام أصيل على المستأجر في إيجار السفينة بالمدة الزمنية يتمثل في إرجاع السفينة بالحالة التي كانت عليها وتؤهّلها لتقبل الشحن عند انتهاء المدة المتفق عليها⁸³، لذلك تأخر وصول السفينة يستحيل حدوثه بسبب الانحراف في نوع مشاركة إيجار

السفينة بالمدة، شريطة أن لا يترتب على هذا الانحراف التأخر في إرجاع السفينة للمؤجر عند إنتهاء المدة المتفق عليها، فإن المستأجر في موضع مختلف حيث إن الإدارة الفنية والملاحية تقع تحت يده وبكامل تصرفه⁸⁴، باعتبار تبعية الناقل هنا مباشرة للمستأجر - على عكس ايجار السفينة بالرحلة- حيث يقوم المستأجر بتعيين الربان والبحارة وتكون له حيازة السفينة وإدارتها البحرية والتجارية حيث إن الايجار لا يقع على السفينة فقط فحسب بل يشمل أيضاً خدمات الربان والبحارة، وكما أن المستأجر في هذه الحالة قد تكون له الإدارة التجارية للسفينة فقط دون الإدارة البحرية، وذلك متى رأى المؤجر التنازل له عن الادارة التجارية⁸⁵، ولذلك جاء القانون الانجليزي ليقرر بأحقية حيازة المستأجر بإدارته للسفينة على غرار المشرع الليبي وأن جميع الطاقم يخضع تحت توجيهه وإشرافه حيث بنود نموذج مشارطة⁸⁶ **Baltim** الزمنية لا تعترض الأصل احتفاظ المجهز بإدارة السفينة ولكنها تقتصر على القول أن الربان يخضع لأوامر المستأجر في خصوص استخدام السفينة⁸⁷، وأن على المستأجر في نهاية العقد يقوم بإعادة السفينة للمؤجر **Redelivery**، فقد اعتمد القانون الانجليزي الأخذ بأحد نماذج مشارطة المدة شيلتايم (SHELTIME4) والتي أكدت نص المادة 13 منه فقرة A بأن الناقل ملزم أن يتبع تعليمات المستأجر وألا يتعرض للمسؤولية الواردة في الفقرة B وبذلك إذا تتبع الناقل - وقد يكون هنا مالك السفينة أي المؤجر - للتعليمات الموجّه له من المستأجر حينها يتحمل الأخير جميع العواقب الناجمة متى ثبت أن تعليماته التي وجّهها إلى الطاقم والخاضعين تحت إدارته كانت السبب الرئيسي في انحراف السفينة⁸⁸، مالم يثبت المستأجر أن المؤجر لا يمكنه الرجوع عليه بأي تعويض بسبب التأخر في إرجاع السفينة متى كان الانحراف من ضمن حالات شرط عدم الدفع **Off-Hire**، بغية التخفيف من حدة المسؤولية عليه⁸⁹. وبذلك فإن ما يهم المؤجر هو إعادة السفينة له في المدة المتفق عليها في العقد، بدون النظر في مسألة انحراف السفينة من عدمها أثناء مدة العقد، ولكن يختلف الأمر متى كان فشل المستأجر في إرجاع السفينة عند انتهاء مدة الإيجار راجعاً لانحراف السفينة وغيابها أمداً طويلاً، والذي قد يعرض المستأجر للمسؤولية نظراً لأن السفينة تحت إدارته وحيازته، أما حالة التأخر البسيط بأيام معدودة رأى القضاء الانجليزي بعدم اعتباره تأخراً في

حقيقته وأنه من طبيعة سوق العمل لصعوبة احتساب الزمن بدقة يوم رد السفينة للمؤجر، ففي قضية *Alma Shipping Corp of Monrovia v Mantovani, The Dione*⁹⁰ رأى المستشار *Denning* أنه من الصعب احتساب اليوم الأخير للرحلة النهائية التي سينجزها المستأجر والتي قد يتجاوزها بعدة أيام بسبب طبيعة الرحلة لذا يجب أن تفترض مدة سماح *Allowance* أو مدة الهامش *Margin* يمكن فيها المستأجر بإرجاع السفينة بمدة معقولة، ما لم يكن هذا التجاوز حدث أثناء ارتفاع في أجرة السفن في سوق العمل حينها يلتزم المستأجر بتعويض المؤجر في حدود هذا الارتفاع بينما ذهب الفقه إلى أن هناك حالات لا يعتد بحالات السماح والهامش متى تم تحديد مدة المشاركة في إيجار السفينة بحد أدنى وحد أقصى فالعبرة بالعقد فلا يمكن الاحتجاج بأي مدة بعد الحد الأقصى ولا تفترض مدة سماح أو مدة الهامش⁹¹.

الخاتمة:

يتضح من خلال البحث أن المخاطر الناجمة من مشاركة الإيجار تختلف باختلاف نوع المشاركة نفسها، ففي المبحث الأول قد بين القانون الانجليزي سلطان إرادة الأفراد في كلا نوعي المشاركة على الرغم أن المشرع الليبي اقتصر فقط في تنظيم هذه الأحكام بصورة أكثر حياء، ولم يوضح نوع الأجرة وخطورة استحقاقها والتي تختلف بحسب شكل المشاركة.

من ناحية أخرى، في المبحث الثاني تناولنا وصول السفينة والمخاطر المترتبة على أطرافها قد يثير إشكاليات بسبب اختلاف المشاركة، فالقانون الانجليزي مسألة خطورة تأخر وصول السفينة بميناء الوصول والتي غاب عن القانون الليبي تنظيمها لعدم وضع أحكام تخص تنظيم مرحلة ما قبل الشحن، كما إن حالة انحراف السفينة وأثرها على أطراف المشاركة اهتم بها كلا من القانون الليبي والقانون الانجليزي، فهي حالة تتمثل فقط في مشاركة الإيجار بالرحلة وهو أمر غير متصور في الإيجار بالمدة لأن انحراف السفينة لا يؤثر على مالك السفينة إلى حين ارجاعه له، أيضا يتضح اتفاق القانون

الانجليزي مع القانون الليبي في عدم السماح للناقل بالانحراف بالسفينة ألا أن الأخير اقتصر على جواز الانحراف بالسفينة فقط على حالة كون الميناء غير آمن أو النقل المتعاقب بينما القانون الانجليزي ترك الأمر لإرادة الأطراف -تنظيم عقدي- حيث إذا ورد (شرط الحرب أو شرط الجليد) حينها يسمح للناقل الانحراف بالسفينة.

التوصيات:

التوسع في مسؤولية الناقل البحري ليشمل ما قبل الشحن وتنتقل على ما بعد التفريغ من الباب إلى الباب (From door to door).

انضمام الدولة الليبية للمعاهدات الدولية بشأن النقل متعدد الوسائط وتنظيم أحكام النقل المتعاقب أكثر دقة ونقل المسؤولية.

الاهتمام بالطبيعة العقدية لتنوع مشارطات إيجار السفن مما يستلزم النظر في القوانين النظرية ومواكبة التطور الحديث.

الهوامش

- ¹ فقرة (ب) المادة الأولى من معاهدة بروكسل 1924.
- ² استهدفت الاتفاقية فلسفة جعلت التزامات الناقل من النظام العام فلا يجوز الاتفاق على مخالفتها. انظر: محمد عبدالفتاح ترك، **عقد النقل البحري**، دار الجامعة العربية للنشر، الإسكندرية، 2005، ص 36.
- ³ محمود سمير الشرقاوي، القانون البحري، دار النهضة العربية، القاهرة، 2011، ص 376.
- ⁴ المادة 177 القانون البحري الليبي.
- ⁵ قد يحتاط المؤجر بأن يضع بجانب التاريخ المحدد في المشاركة مصطلح (About) والذي يعني (تقريباً) والذي قد يستفيد منها المؤجر في حالة التأخر في وضع السفينة بين يدي المستأجر.
- انظر: كمال حمدي، القانون البحري (السفينة-أشخاص الملاحة-النقل-البيوع-التأمين)، مكتبة دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 1998م، ص 444-445.
- ⁶ المادة 178 القانون البحري الليبي.
- ⁷ المادة 179 فقرة 1 القانون البحري الليبي.
- ⁸ ويندرج في عداد الالتزام العام بجعل السفينة في حالة صالحة للملاحة، تجهيزها بالآلات والادوات الضرورية للملاحة كالخرايط والبوصلة والآلات الرافعة، وتطعيمها بربان وطاقم كاف ذي خبرة، وتموينها بالأغذية والوقود وكل ما يلزم لملاحتها، واعداد العنابر والغرف الباردة والمبردة وجعلها في حالة صالحة لحفظ البضائع. ويجب على المؤجر ان يحتفظ بالسفينة في حالة صالحة للملاحة طوال مدة الرحلة او الرحلات المتتقة عليها.
- انظر: مصطفى كمال طه، **القانون البحري**، المكتبة القانونية، 1998م، ص 232.
- ⁹ حيث يستوجب صلاحية السفينة أن يكون هيكلها ومعداتها غير متضررة والمحرك يعمل بشكل طبيعي وأن الطاقم ذو كفاءة لازمة للبحار وكل ما يلزم لمواجهة الأخطار البحرية العادية، مع ذلك فإن مسألة صلاحية السفينة معيار متغير بحيث يتناسب مع البضائع المشحونة، فقد تكون السفينة

صالحة لنوع معين من البضائع وغير صالحة لأنواع أخرى، مما قد يتطلب قيام الناقل بنوع خاص من الرعاية، بمعنى أن الناقل عند نقله لنوع خاص من بضائع الشاحنين فإن عليه التأكد من أن سفينته مؤهلة وصالحة لهذه البضائع. انظر Gabriel EB Iyang, Nkassi I Ofem. The carrier strict liability in the carriage of goods by sea : Instituting the carrier liability regime under Hague and Hague –Visby rules. 2019. Volume5, Issue 5, September 'Intenational Journal of Law' <https://www.lawjournals.org/archives/2019/vol5/issue5/5-4-45>, accessed on 87/9/2023. P 74.

¹⁰ اتجهت التشريعات في جميع الدول قديما إلى اعتبار التزام المؤجر بتقديم سفينة صالحة للملاحة البحرية التزاما بتحقيق نتيجة، ثم عدلت عن هذا التوجه واعتبرت التزامه بذل العناية. أحمد حسني، مرجع سابق، ص50.
¹¹ محمود سمير الشرقاوي، القانون البحري الليبي، المكتب المصري الحديث، الاسكندرية. 1970، ص296.

¹² مع بيان أن استئجار السفينة بأكملها لا يشمل الغرف والأماكن المخصصة لريان والطاقم، انظر المادة 1/179 القانون البحري الليبي.
¹³ هاني دويدار، القانون البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، 1999م، ص229

¹⁴ Wilson, John F. 'Carriage of goods by sea'. (Pearson Education, 2010).p50.

¹⁵ Baughen, Simon. 'Shipping law'. (Routledge, London 2012).p208.

¹⁶ وقد قضى القانون الانجليزي بمبدأ تم إرساءه في سائر العقود أن أحد أطراف العقد غير مسؤول عن أي إخلال بالعقد متى تبين

أن الطرف الآخر تسبب في منعه من تنفيذ هذا الالتزام وبدون مسوغ قانوني. انظر Budgett & Co v Binnington & Co [1891] 1 QB

35. [1891]، كما أكد الفقه العربي على أن أساس الدفع بعدم التنفيذ لأحد المتعاقدين يرجع أساسه لعدم وفاء أو تنفيذ الطرف الآخر

لالتزاماته العقدية. انظر أيضاً ندرس العبودي، جليلي حسن الساعدي، التنفيذ المعيب لالتزام العقدي، المركز القومي للإصدارات

القانونية. القاهرة. 2022. ص209.

¹⁷ المادة 180 القانون البحري الليبي.

¹⁸ حيث لا تقتصر حالة خطأ المستأجر أو خلفائه المسوغ القانوني للمطالبة باستحقاقه للأجرة وإن لم تصل لبضاعة للمكان المتفق عليه

بل يمتد الحكم ليشمل حتى منح المستأجر والمطالبة بالحد من المسؤولية اتجاه الغير، فعند النظر إلى اتفاقية تحديد المسؤولية عام

1979 والمعدلة باتفاقية 1996 بتنظيم معين يبدو أنها سمحت لمالك السفينة بأن يدفع بتحديد مسؤوليته، إلا أن المفارقة تظهر عند

النظر في المادة 1/فقرة 2 منه حيث عرفت مالك السفينة (المالك والمستأجر والمدير والمشغل..). فهذه الفقرة وضحت بأن مالك السفينة

والمستأجر والمشغل للسفينة كلا منهم له الحق في تحديد مسؤوليته اتجاه أي ضرر قد يصيب الغير خلال الرحلة البحرية، بل تطورت

أحكام تحديد المسؤولية أمام الاجتهادات القضائية لتواكب التكنولوجيا والتقدم التقني، حيث جاء القضاء ليوسع من مفهوم المشغل

ليمتد تطبيقه في مجال الذكاء الاصطناعي محاولاً اعتبار من يقوم بقيادة السفينة عن بعد مشغلاً لها، ومن ثم تضمينه في تعريف

الاتفاقية السابق وذلك بغية أن يشمل تحديد المسؤولية لمشغل السفن ذات القيادة الذاتية عن بعد سواء كان مشغلاً فقط أو

مستأجراً ومشغلاً لها والمسؤول عن قيادتها. انظر قضية Splitt Chartering APS and Others v Saga Shipholding Norway AS

and Others (The Stema Barge II) (CA) [2021] EWCA Civ 1880; [2022] Lloyd's Rep Plus 10 انظر كذلك.

Johanna Hjalmarsson, . Maritime law in 2021: a review of developments in case law. (Informa Law 2021).

¹⁹ Matheos v Dreyfus [1925] AC [1925] 655, p 667.

²⁰ (2008) 1 Lloyd's Rep 597.

²¹ The Caspian Sea. [1980] 1 Lloyds Rep, [1980] 91.

²² Ibid, p50

²³ حيث يرى المستشار Brett أنه في سياق العمل يتم اللجوء لهذه الحالة متى اشترط المؤجر دفع الأجرة مقدماً في مشاركة إيجار السفينة، نظراً لحاجته إلى الأموال اللازمة لتساهم في إيجار الرحلة البحرية والتي لا تتحقق إلا بالأجرة المتفق على دفعها مقدماً في المشاركة، كما أنه يصعب قبول المؤجر التعهد بهذه الأجرة كضمانة لدى طرف ثالث كالبنك، لذلك فالمستأجر ملزم بدفع لأجرة هو أساساً ملزم بها في جميع الأحوال، ولا سيما أنها تعد ضمانة في حالة تراخيه في سداد الأجرة عند إتمام الرحلة. انظر القضية Allison v Bristol HL Marine Insurance (1876) 1 App Cas 209

²⁴ Baughen, Simon. 'Shipping law', (Routledge, London 2012), p209

²⁵ Ibid, p210

²⁶ إن كتابة عقد إيجار السفن يكون شرط إثبات وليس شرط لصحة للعقد حيث أن الفقه أكد على أن عقد الإيجار من العقود الرضائية والذي ينقذ بمجرد تراضي الطرفين أو من يمثلهم. محمد عبد الفتاح ترك، التحكيم البحري- النطاق الشخصي لاتفاق التحكيم في عقد النقل البحري- دار الجامعة الجديدة، 2003، ص 44.

²⁷ وبعد الفسخ مقرر هنا لأن مشاركة السفينة مبنية على القواعد العامة في العقود الملزمة لجانبين حيث تمكن الدائن الحق المطالبة بفسخ العقد، والمطالبة بالتعويض. وإعادة المتعاقدين للحالة التي كان عليها قبل التعاقد. د. عبد الودود يحي، الموجز في النظرية العامة للالتزام، دار النهضة العربية، القاهرة، 1984، ص 198.

²⁸ حيث أنه بالنظر إلى القضية 13 Lloyd's Rep [1982] 1 CA, In Sarma Navigation v Sidermar، تم سرد وقائع القضية لنقل نوعين من البضائع steel coil/ bars تحت مشاركة الإيجار بالمدة الزمنية بنموذج عقدي نوع (GENCON) لدولة فنزويلا، تجاوز فيها المستأجر مدة التفريغ مما سبب في تأخير في إرجاع السفينة للمؤجروقت انتهاء مدة العقد أطلقت عليها المحكمة مصطلح (overlap)

followed by the bars: there was an overlap of a few hours during which time both cargoes were being discharged concurrently.....)

²⁹ أضاف قانون التجارة البحرية المصري المادة 177 أن المؤجر يسترد حقه في التصرف في السفينة إذا لم يستوف الأجرة المستحقة له خلال 3 أيام من تاريخ إخطار المستأجر وفي هذه الحالة يلتزم المؤجر بنقل بضائع المستأجر المشحونة في السفينة إلى ميناء الوصول مقابل أجرة المثل مع عدم الإخلال بحقه في طلب التعويض.

³⁰ قضى القانون الإنجليزي على أن المستأجر يظل ملزماً بدفع الأجرة ولو كانت هناك عراقيل تمنع وصول السفينة في موعدها، وذلك متى أدرج في مشاركة الإيجار شرط يفيد بأن التزامه بالدفع يظل قائماً بصرف النظر عن طبيعة المعوقات 'Whatever the nature of the impediments، وتطبيقاً لذلك لا يعفي المستأجر من التزامه بدفع الأجرة بسبب ازدحام الموانئ انظر قضية Randall v Lynch [1810] 352 Camp, 2 أو بسبب الجليد [1815] 333 Camp, Barret v Dutton [1815] 4 Camp أو بسبب سوء الأحوال الجوية حالت دون الوصول للسفينة. [1876] 244 QB, Thiis v Byers [1876] 1 QB, أو اضطراب عمال الميناء Budgett & Co v Binnington & Co [1891] 35 QB, [1891] 1 QB أو أن السفينة وجهت لها تعليمات بالابتعاد بفعل من السلطات السيادية Cantieri Navale Triestina v Soviet Naptha [1925] 2 KB, ويستثنى مما سبق حالة أن المستأجر يستطيع التنصل من أي التزام عقدي يجبره على الدفع متى أثبت أن القانون لا يسمح بالشحن أو تفريغ في الميناء التي رست به السفينة انظر Budgett & Co v Binnington & Co [1891] 1 QB. [1891] 35

³¹ لا يعد من قبيل القوة القاهرة الظواهر الطبيعية التي تحدث بانتظام، والتي يمكن للناقل توقعها كمسؤولية الناقل التي تحدث نتيجة جراء تجميد الميناء، طالما يقع التجمد بشكل دوري في موسم معين. انظر: طالب حسن موسى، القانون البحري، ط1، دار الثقافة للنشر والتوزيع، ص 148-149.

³² يرى الفقه بأنه إذا كان هناك توقف مؤقت للسفينة بسبب القوة القاهرة مع إمكانية استئناف الرحلة البحرية في أجل معقول، فإنه يعد المستأجر في حل من أي التزام عقدي، وبإمكانه إنزال البضاعة من على ظهر السفينة لحين إيجاد الحل الذي يراه مناسباً كتحميلها على سفينة أخرى، بينما لو قام بإخراج البضاعة لميناء التحميل لحين زوال القوة القاهرة، ثم تبين أن السفينة محل المشاركة على أهبة الاستعداد للرحلة غلّت يد المستأجر عن الدخول بأي مشاركة مع سفينة أخرى باعتبار أن عقد السفينة المستأجرة للسفينة الأولى لازال نافذاً. انظر: عبد الحميد المنشاوي، قانون التجارة البحرية في ضوء الفقه والقضاء، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2005، ص 213.

³³ s 199, 82 LI L Rep (1948) p 199

³⁴ إن الاهتمام الدولي بتوحيد أحكام استئجار السفن يظهر من خلال الأمم المتحدة التي ساهمت بوضع نماذج معدة بشكل حديث ومتطور وصل عددها لأكثر من ثمانين نموذج. محمد بن عمار، الإطار القانوني لاستغلال السفن، المجلة الجزائرية للعلوم القانونية، ع 01، 1998، ص 90.

35 هناك انواع من النماذج المطبوعة من هذه المشارطات وضعت لغرض جمع الشروط الأكثر ملائمة لعملية الإيجار بالمدة مثال NYPE BALTIME form، 1946form

³⁶ Cl15 of the NYPE 1946 form.

³⁷ Cl11 of the BALTIME form.

³⁸ The Aquacharm [1982] 1 WLR 119, [1982] 1 Lloyd's Rep 7.

³⁹ حيث جاءت المادة 48 من القانون البحري الليبي ونظمت مسألة التعويض الواجب أدائه من المالك لمستأجر السفينة والذي يعد من الامتيازات البحرية المقررة لصالح الدائنين.

⁴⁰ د. محمود سمير الشرقاوي، (القانون البحري الليبي)، مرجع سابق، صفحة 52.

⁴¹ The Hill Harmony، [2001] 1 Lloyd's Rep 147, [2001] 1 AC 638.

⁴² ولقد جاء المشرع الليبي موضحاً أنه يجوز للمجهز أو الریان أن يطرد البحار من الخدمة لسوء سلوكه ولا يحق للأخير أي تعويض في هذه الحالة. كما أن الریان ليس له إلا أن يتخلص من البحار بأن ينزله من سفينته لسوء سلوكه الخطير في ميناء غير ليبي إلا بإذن من القنصل الليبي أو بإذن من السلطات الميناء، كما أورد المشرع جملة من الاجراءات المطلوبة كإثبات أسباب الطرد وتاريخه في دفتر البحارة، وإذا تم الإخلال بهذا الإجراء كان الطرد غير مشروع. انظر المادة 161 القانون البحري الليبي. انظر أيضاً محمد مصطفى الهوني، القانون البحري الليبي، الفضيل للطباعة والنشر والتوزيع، ليبيا، 2019. ص ص 183.

⁴³ وطبيعة هذه التبعية تكون تبعية قانونية والتي تبرر خضوع العامل والأجير الى السلطة القانونية والفعالية لصاحب العمل فيما يخص العمل الذي يتم تحت رقبته وتوجيهه سواء بشكل مباشرة او بوساطة. انظر زكية الصافي، قانون الشغل- عقد الشغل، مركز النشر الجامعي، تونس 2014. ص 122.

⁴⁴ لقد شدد القانون الانجليزي على عدم صلاحية وثيقة الاستعداد الصادرة من الریان متى تبين لاحقاً أن سلطات الميناء قررت اتخاذ اجراءات تفتيش احترازية للصحة والسلامة داخل السفينة، انظر قضية 12 [1919]، KB 2 [1920] Ralli v Compania Naviera WLUK 150 وانظر أيضاً 247 [1973] 2 Lloyd's Rep. 247 The Tres Flores [1974] QB 264 ، أيضاً انظر قضية Sociedad The Aello [1961] 1 Financiera de Bienes Raices SA v Agrimpex Hungarian Trading Co for Agricultural Products Shipping Developments Corporation v V/O Sojuzneftexport (The Llyod's Rep. 23. [1961] AC 135 وانظر قضية Delian Spirit) [1972] 1 QB, [1972] 103.

⁴⁵ د. محمود سمير الشرقاوي، القانون البحري الليبي، مرجع سابق، ص 325.

⁴⁶ وهو ميناء التحميل للبضائع.

⁴⁷ أكد القانون الانجليزي على أن المستأجر ملزم باختيار ميناء شاغر وغير مزدحم بالسفن بحيث لا يفترض فيه اختيار ميناء لا يتصور فيه سهولة الرسو وتصطف به السفن في منطقة الانتظار. على جمال الدين عوض، مشارطات إيجار السفن، دار النهضة العربية، القاهرة، 1987، ص 439-522.

⁴⁸ هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، الاسكندرية، 2004. ص 255

⁴⁹ The Aello [1961] AC 135.

⁵⁰ على جمال الدين عوض، النقل البحري للبضائع، دار النهضة العربية، القاهرة، 1992. ص 369.

⁵¹ هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، مرجع سابق، ص 255.

⁵² المادة 191 القانون البحري الليبي.

⁵³ تنور الإشكالية في مسألة لم ينظمها المشرع الليبي حالة احتساب العطل الرسمية التي تتخلل مدة الانتظار تبدأ من وقت وصول السفينة وارسال اشعار الاستعداد لحين رسو السفينة والشحن، قد ذهب القانون الانجليزي إلى أنه تحسب أيام مهلة الانتظار بدون توقف بأس سبب كان، بحيث تغل يد المستأجر الاحتجاج بمد أجل مهلة الانتظار بسبب العطل الرسمية. صلاح محمد المقدم، تنازع القوانين في سندات الشحن ومشارطات إيجار السفين-دراسة مقارنة في القانون البحري، الدار الجامعية للطباعة و النشر، بيروت، 1983، ص 460.

⁵⁴ Christine Padayachee, Laytime and demurrage implications in voyage charterparties for chemical tanker. 2021, Vol15. Issue Jan. 'international Journal of Innovation and sustainable Development' https://www.researchgate.net/publication/353109520_Laytime_and_demurrage_implications_in_voyage_charterparties_for_chemical_tankers. Accessed on 8/9/2023.p501.

⁵⁵ قضى القانون الانجليزي على جواز اتفاق الأطراف على ما يسمى Demurrage clause أي شرط التأخير، والذي يسمح لكلا الطرفين أن يتفقان على سعر معين لكل يوم تأخير، ويمنع المؤجر أي مالك السفينة بالمطالبة بأي تعويض آخر أو مبلغ يزيد عما تم الاتفاق عليه ولو كان التأخير كان بشكل متعمد، (Suisse Atlantique v NV Rotterdamsche Kolen Centrale [1966] 2 W.L.R. 944 (H.L.)), (Inverkip Steamship Co Ltd v Bunge & Co [1917] 2 KB, [1917] 12 All E.R. 61. 200 (CA), 193. أو بسبب توفير بضاعة بخلاف النوع المتفق عليه انظر قضية Chandris v Isbrandtsen-Moller [1951] 1 KB 385. 83 L.L.Rep. (1949)، ومع ذلك في بعض الأحوال اتجه القضاء الانجليزي في حكم له للقول بأحقية مالك السفينة بالمطالبة بالتعويض ناهيك عن القيمة المقررة والمدرجة في شرط التأخير إما حالة أن المالك أثبت أن الخسارة التي حدثت له ناجمة عن انتهاك المستأجر الالتزام آخر واقع على عاتقه علاوة على اخلاله لميعاد وصول السفينة وتحقق شرط التأخير انظر قضية K Line Pte Ltd v Priminds Shipping (HK) Ltd; The Eternal Bliss [2021] EWCA [2021] Civ 1712 ثبت أن إخلال المستأجر بالمشاركة يرجع بسبب عدم شحنه للكمية المتفق عليها للبضاعة والذي سبب للمؤجر خسارة الأجرة التي تم احتسابها بناء على الكمية المشحونة. Deadfreight.

انظر قضية AS Reidar .v Arcos [1927] 1 KB, 25 L.L.Rep. 513. (1926)،
⁵⁶ بمقتضى أحكام (المادتان 192 و 193) القانون البحري الليبي.

⁵⁷ (المادة 3/192) القانون البحري الليبي.

⁵⁸ د. محمود سمير الشرفاوي، القانون البحري الليبي، مرجع سابق، ص 289-295.

⁵⁹ يجوز الاتفاق بين الناقل و المرسل إليه مسبقاً بالزام الأخير بالحضور وذلك عن طريق وضع شرط التسليم تحت الروافع. د. محمد عبدالفتاح ترك، عقد النقل البحري، دار الجامعة العربية للنشر، 2005، الإسكندرية، ص 229.

⁶⁰ Hill, C. 'Maritime law' (LLP, 1998), P 228.

⁶¹ Ibid, p288

⁶² Baughen, Simon. 'Shipping law', (Routledge, London 2012), p219.

⁶³ المقصود laytime هي الأيام الأصلية التي تنتظر فيها السفينة الشاحن لشحن البضائع والتي تحدد مدتها إما اتفاقاً أو عرفاً.

⁶⁴ لذلك نرى بأن المشرع الليبي وضع مسألة الأجرة المستحق في التأخير والتي اطلق فيها مسألة أحقية التعويض عن التأخير في وصول السفينة، بينما أن التأخير يعد أمر جوهري في ايجار السفينة بالرحلة في سواء في laytime or dummarge حيث أنه لم يكن دقيقاً في مسألة مشاركة الإيجار بالمدة والتي تتعدد فيها الرحلات خلال المدة الواحدة و تتداخل فيها ولا يتصور فهن مطالبة المستأجر فهن بالتأخير نظراً بأن جميع هذه الرحلات وقعت ضمن المدة التي يستغل فيها سفينة المؤجر. نص المادة 192-191 بحري ليبي.

⁶⁵ see Inverkip Steamship Co Ltd v Bunge & Co [1917] 2 KB, [1917] 193 (CA).

⁶⁶ تشمل الإدارة الملاحية تزويد السفينة بالمؤن والأدوات وصيانتها وتسييرها وكل ما يتعلق بملاحتها، أما الإدارة التجارية فتشمل إبرام عقود النقل وتنفيذها من إستلام للبضائع في ميناء القيام و شحنها ورصها والمحافظة عليها وتسليمها في ميناء الوصول و تحصيل الأجرة - محمد السيد الفقي، القانون البحري، دار الجامعة الجديدة، الاسكندرية، 2007، ص 281.

⁶⁷ د. محمود سمير الشرفاوي، (القانون البحري الليبي)، مرجع سابق، صفحة 326.

⁶⁸ قد اعتبر القانون الانجليزي احتساب ميعاد الشحن سارياً ولو ترتب على ذلك اجبار السفينة على مغادرة الميناء لوهلة مثلاً حالة التصادم البحري ولو كان بسبب خارج إرادة المؤجر وبدون أي خطأ صادر منه 267 [1905], 2 KB, [1905] Houlder v Weir وانظر

قضية [1958] 2 QB [1972] 2 Lloyd's Compania Crystal de Vapores of Panama v Herman and Mohatta (India) Ltd Rep 384. ولو تبين سبب عدم رسو السفينة يرجع لعدم صلاحية الرصيف المتفق عليه وسبب له خسارة فادحة، حينها يحق لمالك السفينة الرجوع على سلطات الميناء بالتعويض انظر قضية Robertson and Another v Bembridge Harbour Improvements Co Ltd (The Tangent) (QBD (Comm Ct)) [2021] EWHC 1025 (Comm); [2022] Lloyd's Rep Plus 3

⁶⁹ فهنا يتفق الطرفان على أن العقد مفسوخا من تلقاء نفسه، أو يصل لأعلى درجاته وهو فسخ العقد بدون اعداء أو حكم قضائي. د. عبد الودود يحي، مرجع سابق، ص 214.

⁷⁰ د. محمود سمير الشرفاوي، (القانون البحري الليبي)، مرجع سابق، صفحة 356.

⁷¹ إذا عينت السفينة المستأجرة في المشاركة باسمها، فلا يملك المستأجر أن يضع تحت يد المستأجر سفينة غيرها، وإلا كان للمستأجر طلب فسخ العقد مالم يشترط في العقد صراحة غير ذلك. أحمد حسني، عقود إيجار السفن، منشأة المعارف الاسكندرية، سنة 1985، ص 37. إلا أن معاهدة هامبورج قضت بإبطال شرط تغيير السفينة متى ثبت أن الناقل الموقع على سند الشحن لا يملك السفينة المتفق

عليها. عبد القادر العطير، "اتفاقية الأمم المتحدة حول النقل الدولي متعدد الوسائل للبضائع 1980"، مجلة الحقوق الكويتية، ع 8، سنة 8. ص 173.

⁷² In The Eastern City [1958] 2 Lloyd's Rep ,[1958] 2LI LR, 127.Sellers LJ gave us, what has become a classic definition of safe port: A port will not be safe unless, in the relevant period of time, the particular ship can reach it, use it and return from it without, in the absence of some abnormal occurrence, being exposed to danger which cannot be avoided by good navigation and seamanship.

⁷³ علي جمال الدين عوض، النقل البحري للبضائع، مرجع سابق، ص 322. وقد أكد المشرع الليبي المادة 189 القانون البحري الليبي أنه إذا تعذر على السفينة الدخول إلى الميناء المقصود بسبب الحصار أو أية قوة قاهرة أخرى أطلقت يد الربان في العمل على ما فيه منفعة الواسق (الشاحن) مالم يكن مزودا بتعليمات لمواجهة مثل هذه الحالة، حيث أنه إذا كان مزود بتعليمات محددة سلفاً قام بالعمل بها دون الحاجة للرجوع للشاحن أي المستأجر سلفاً.

⁷⁴ وقد تضمنت المادة 208 من التقنين البحري الليبي أحكاماً أحكام النقل المتعاقب تحت ما يسمى سند الشحن المباشر.

⁷⁵ المادة 2/187

⁷⁶ مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص 267.

⁷⁷ محمود سمير الشرقاوي، القانون البحري الليبي، مرجع سابق، ص 330-331.

⁷⁸ نظراً لأن الناقل له سلطة ادراج شروط التي يراها في سند الشحن، ذهب الفقه العربي إلى اعتبار أن عقد النقل الذي يتم بموجب سند شحن يكون بمثابة عقد إذعان بين كلا من الناقل والشاحن /مما يستلزم حماية الأخير والذي يكون في مركز الطرف الضعيف. انظر

سامي الجريبي، تفسير العقد، مركز النشر الجامعي، تونس 2014. ص 544

⁷⁹ المادة 208 القانون البحري الليبي.

⁸⁰ Cooke, j.Young, t.Taylor, A.Kimball, J. Martowski, D.Lambert, L.(Voyage charters). Lloyd's of London Press, 2007.p256

⁸¹ Lopez, Norman. "Master's Role in Charter Performance" Austl. & NZ Mar. LJ 8 (1991) p12.

⁸² BIMCO. Clause 3 of Voywar 1950 demonstrate that the carrier has a full right of freedom during the navigation, also cluse4 grants him to vary his route- after consents of the charterer and the shipowner- if the passengers and the cargo are threaten by risk of war.

⁸³ المادة 1/176 القانون البحري الليبي.

⁸⁴ The 1946 NYPE form states clearly that in clause 9:

... the Captain shall prosecute his voyages with the utmost despatch, and shall render all customary assistance with ship'screw and boats. The Captain (although appointed by the Owners), shall be under the orders and directions of theCharterers as regards employment and agency..).

⁸⁵ محمود سمير الشرقاوي، القانون البحري الليبي، مرجع سابق، ص 290.

⁸⁶ Baltime 1939 revised 2001.

⁸⁷ علي جمال الدين عوض، مرجع سابق، ص 216.

⁸⁸ also clause 9 of Baltime adopt such principle.

⁸⁹ Cluase3 of Gencon 1994.

⁹⁰ [1975] 1 Lloyd' s Rep 115, CA

⁹¹ علي جمال الدين عوض، مرجع سابق، ص 246-247.