مجلة جامعة الزيتونة الدولية – مجلة علمية محكمة تصدر عن جامعة الزيتونة الدولية
https://journal.ziu-university.net
28/02/2024
العدد التاسع عشر : ص.ص 267-305 ISSN: 2958-8537 Issue: N19
Al-Zaytoonah University International Journal for Scientific Publishing

تنوع مشارطات إيجار السفن وأثرها على توزيع المخاطر بيــن الأطراف المتعاقدة.

دراسة مقارنة بين القانون الليبي والقانون الانجليزي

The charterparties diversity and its effect upon risks allocation between conracting parties.

Comparative study between Liby Law and English law

عبد القادر صالح عون الله

محاضر القانون القانون التجاري والبحري –جامعة بنغازي-ليبيا

Az_az880@yahoo.com

مجلة جامعة الزيتونة الدولية – مجلة علمية محكمة تصدر عن جامعة الزيتونة الدولية
https://journal.ziu-university.net
28/02/2024
ISSN: 2958-8537 Issue: N19 العدد التاسع عشر : ص.ص 267-305
Al-Zaytoonah University International Journal for Scientific Publishing

الملخص:

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.

منهج البحث: المنهج المتبع في هذه الدراسة هو المنهج التحليلي المقارن.

إن النتائج التي انتهى إليها البحث تتمثل في أن القانون الليبي نظّم على غرار القانون الانجليزي ايجار السفينة سواء بالرحلة أو بالمدة الزمنية موضحاً التبعات التي تنتجها مشارطات الايجار في مواجهة الأطراف المتعاقدة إلا أن النصوص التشريعية متواضعة ومقتضبة، حيث اقتصر التنظيم التشريعي على الرحلة البحرية من الشحن إلى التفريغ متجاهلا المرحلة البحرية سابقة عن الشحن لحين تسليم البضاعة، مما يظهر جليا انعكاس هذا القصور على عدم مواكبته للمشارطات المتنوعة لكل نوع من أنواع الايجار 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

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

مجلة جامعة الزيتونة الدولية – مجلة علمية محكمة تصدر عن جامعة الزيتونة الدولية
https://journal.ziu-university.net
28/02/2024
العدد التاسع عشر : ص.ص 267-305 ISSN: 2958-8537 Issue: N19
Al-Zaytoonah University International Journal for Scientific Publishing

it organized the provisions of charteraty 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 in1924 . However most countries abandoned such convention and searched for issuing new treaties for organizing such matter .

Research method: The method followed in this study is the comparative analytical approach.

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

تقسيم البحث:

المقدمة

المبحث الأول: أجرة السفينة:

المطلب الأول: الرحلات غير المنجزة بالسفينة المؤجرة بالرحلة

المطلب الثاني: المدة غير المستغلة بحريا في السفينة المؤجرة بالمدة

المبحث الثاني: وصول السفينة

مجلة جامعة الزيتونة الدولية – مجلة علمية محكمة تصدر عن جامعة الزيتونة الدولية
https://journal.ziu-university.net
28/02/2024
ISSN: 2958-8537 Issue: N19 العدد التاسع عشر : ص.ص 267-305
Al-Zaytoonah University International Journal for Scientific Publishing

المطلب الأول: التأخير في وصول السفينة

المطلب الثاني: انحراف السفينة

الخاتمة

المقدمة:

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 وايجار السفن ترجع في تنظيمها وتطورها لبعد تاريخي بين الدول، ولازال ليومنا هذا يعد النقل البحري الشريان الحيوي في معظم الدول المعتمدة على التجارة البحرية خاصةً 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 ايجار السفينة أو تنفيذه قد يرتبط عادة بموجب سند شحن[1] 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 انجلترا بالانضمام إلى اتفاقيات دولية ومنها معاهدة بروكسل 21924 بخصوص سندات الشحن والذي استسقى القانون البحري الليبي منها أحكامه، إلا أنه لم يواكب التطور الملاحي والمتسارع في الاتفاقيات الاحقة الخاصة بالنقل البحري.

[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.

مجلة جامعة الزيتونة الدولية – مجلة علمية محكمة تصدر عن جامعة الزيتونة الدولية
https://journal.ziu-university.net
28/02/2024
ISSN: 2958-8537 Issue: N19 العدد التاسع عشر : ص.ص 267-305
Al-Zaytoonah University International Journal for Scientific Publishing

أهمية البحث: تهتم هذه الدراسة بتنوع عقود إيجار السفن والتي تتفاوت فيها المخاطر بين أطرافها بحسب طبيعة الرحلة البحرية، ونظرا لأن عقود ايجار السفن متنوعة فقد تتباين هذه الالتزامات وتختلط على النظام السليم لتوزيع المخاطرفي حالة وجود أية ضرر وقع خلال الرحلة البحرية. فهذه الدراسة أهميتها بيان التنظيم القانوني المتبع والذي سار عليه القانون الانجليزي متماشيا 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، إلاّ أنه وضع تنظيما عاما للعمل البحري جملةً، والذي انعكس سلباً على الرحلة البحرية، حيث أنه 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 حداثة 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:

مجلة جامعة الزيتونة الدولية – مجلة علمية محكمة تصدر عن جامعة الزيتونة الدولية
https://journal.ziu-university.net
28/02/2024
ISSN: 2958-8537 Issue: N19 العدد التاسع عشر : ص.ص 267-305
Al-Zaytoonah University International Journal for Scientific Publishing

تعد مشارطة 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 أداءها (الأجرة) يتم الرجوع عادة للعرف الجاري3. لذا تختلف التزامات أطراف المشارطة 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 مؤجرا 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:

[3] محمود سمير الشرقاوي، القانون البحري، دار النهضة العربية، القاهرة، 2011، ص376.

[4] المادة 177 القانون البحري الليبي.

مجلة جامعة الزيتونة الدولية – مجلة علمية محكمة تصدر عن جامعة الزيتونة الدولية
https://journal.ziu-university.net
28/02/2024
ISSN: 2958-8537 Issue: N19 العدد التاسع عشر : ص.ص 267-305
Al-Zaytoonah University International Journal for Scientific Publishing

1-**أن يضع تحت تصرف المستأجر** في الزمان والمكان المتفق عليهما في مشارطة الايجار السفينة المعينة في حالة صالحة للملاحة ومجهزة بما يلزم لتنفيذ الرحلة أو الرحلات المنصوص عليها في عقد الايجار5، كما يلتزم بإبقاء السفينة علي هذه الحالة طوال مدة الرحلة أو الرحلات المتفق عليها6.

2- يجب علي 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 ، فإنّه 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 أخري غير خاصة بالمستأجر إلا بموافقة المستأجر نفسه، وفي حالة المخالفة فإن الأجرة عن البضائع المنقولة بدون وجه حق تعود الي 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

---

[5] قد يحتاط المؤجر بأن يضع بجانب التاريخ المحدد في المشارطة 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، ص444-445.

[6] المادة 178القانون 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 كالخرائط والبوصلة والآلات الرافعة، وتطقيمها بربان وطاقم كاف ذي خبرة، وتموينها بالأغذية والوقود وكل ما يلزم لملاحتها، واعداد العنابر والغرف الباردة والمبردة وجعلها في حالة صالحة لحفظ البضائع. ويجب علي المؤجر ان يحتفظ بالسفينة في حالة صالحة للملاحة طوال مدة الرحلة او الرحلات المتفق عليها. انظر :مصطفى كمال طه،القانون البحري، المكتبة القانونية، 1998م ، ص232.

مجلة جامعة الزيتونة الدولية – مجلة علمية محكمة تصدر عن جامعة الزيتونة الدولية
https://journal.ziu-university.net
28/02/2024
العدد التاسع عشر : ص.ص 267-305 ISSN: 2958-8537 Issue: N19
Al-Zaytoonah University International Journal for Scientific Publishing

لمواجهة الأخطار البحرية العادية9، مع مراعاة ما قد يطرأ عليها من الشدائد، وما قد تتعرض له من الأخطار وذلك قبل بدء الرحلة10، أما مايحدث من خلل خلال السفر قد يؤدي لفقدان السفينة صلاحيتها البحرية لا تجعل من المؤجر مسؤولاً أمام المستأجر في الاخلال بالتزامه، طالما أثبت المؤجر أنه قدم سفينة تتمتع بالصلاحية قبل السفر.11

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 فى 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

---

[9] حيث يستوجب صلاحية السفينة أن يكون هيكلها ومعداتها غير متضررة والمحرك يعمل بشكل طبيعي وأن الطاقم ذو كفاءة لازمة للابحار وكل مايلزم 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 see : 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 لربان والطاقم، انظر المادة 1/179 القانون البحري الليبي.

مجلة جامعة الزيتونة الدولية – مجلة علمية محكمة تصدر عن جامعة الزيتونة الدولية
https://journal.ziu-university.net
28/02/2024
ISSN: 2958-8537 Issue: N19 العدد التاسع عشر : ص.ص 267-305
Al-Zaytoonah University International Journal for Scientific Publishing

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 مسؤولا عن كل مايلحق البضائع من هلاك وضرر17.

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

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:

---

[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 ,[1891] 35. ، كما أكد الفقه العربي على أن أساس الدفع بعدم التنفيذ لأحد.المتعاقدين يرجع أساسه لعدم وفاء أو تنفيذ الطرف الآخر لالتزاماته العقدية. انظر أيضاً نورس العبودي، جليلي حسن الساعدي، التنفيذ المعيب لالتزام العقدي، المركز القومي للاصدارات القانونية. القاهرة. 2022. ص209.

[17] المادة 180 القانون البحري الليبي

مجلة جامعة الزيتونة الدولية – مجلة علمية محكمة تصدر عن جامعة الزيتونة الدولية
https://journal.ziu-university.net
28/02/2024
ISSN: 2958-8537 Issue: N19 العدد التاسع عشر : ص.ص 267-305
Al-Zaytoonah University International Journal for Scientific Publishing

1-إذا كان عدم التسليم ناتجا عن إهمال أو خطأ من المستأجرين الواسقين أو من خلفائهم[18].

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 هلكت البضائع بسبب عيب فيها[19].

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

---

[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 المادة1/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 التكنولوجية 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 مشغلا فقط أو مستأجرا 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.

مجلة جامعة الزيتونة الدولية – مجلة علمية محكمة تصدر عن جامعة الزيتونة الدولية
https://journal.ziu-university.net
28/02/2024
ISSN: 2958-8537 Issue: N19 العدد التاسع عشر : ص.ص 267-305
Al-Zaytoonah University International Journal for Scientific Publishing

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 موحّداً 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 أحكام 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 هلكت 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 وباشر 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 باقي 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 يسمي (dead freight)، قضت المحكمة بصحة ادعاءه بشأنأن استحقاق أجرة النقل، طالما نفّذ المالك التزامه بنقل البضاعة بشكل صحيح و حقيقي right and true delivery‘، والتي تعكس حسن أداءه في تنفيذ التزامه والمتمثل في إيصال البضاعة في

[20](2008) 1 Lloyd،s Rep 597.

مجلة جامعة الزيتونة الدولية – مجلة علمية محكمة تصدر عن جامعة الزيتونة الدولية
https://journal.ziu-university.net
28/02/2024
ISSN: 2958-8537 Issue: N19 العدد التاسع عشر : ص.ص 267-305
Al-Zaytoonah University International Journal for Scientific Publishing

الوقت والمكان المحددين، بينما لو كان تقصيره أو خطأه بوصول بضاعة متضررة او بهيأة تالفة عن الحالة التي تم نقلها او وصفها فى 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 مشارطة إيجار السفينة بالرحلة قد تسمح بكون أجرة النقل مستحقة بمجرد وصول البضاعة بل قد يتم الاتفاق في المشارطة 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 نظرا لإخلال المؤجر بالتزامه التعاقدي24 وذلك نظراً لعدم نقل البضاعة على النحو الذي تم الاتفاق عليه، ويستوي الأمر أيضا 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 تقريبا 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 بعنى آخر أنه حينها يكون مسؤولاً و واقعا على عاتقه فقط وصول البضاعة سليمة غير تالفة و تنفيذ التزامه التعاقد بدون التقيد بعدد أو حساب الكمية المشحونة منها طالما تم احتسابها في العقد جزافيا ، وفى هذه الحالة لا يعاقب المؤجر بحرمان الحصول على

---

[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 مشارطة إيجار السفينة، نظراً لحاجته إلى الأموال اللازمة لتساهم في إنجار الرحلة البحرية والتي لا تتحقق إلا بالأجرة المتفق على دفعها مقدما في المشارطة، كما أنه يصعب قبول المؤجر التعهد بهذه الأجرة كضمانة لدى طرف ثالث كالبنك، لذلك فالمستأجر ملزم بددفع لاجرة هو أساساً ملزم بها في جميع الأحوال، ولاسيما أنها تعد ضمانة في حالة تراخيه في سداد الأجرة عند إتمام الرحلة. انظر القضية Allison v Bristol Marine Insurance (1876) 1 App Cas HL،209

[24] Baughen، Simon. '*Shipping law*،.(Routledge، London 2012).p209

مجلة جامعة الزيتونة الدولية – مجلة علمية محكمة تصدر عن جامعة الزيتونة الدولية
https://journal.ziu-university.net
28/02/2024
ISSN: 2958-8537 Issue: N19 العدد التاسع عشر : ص.ص 267-305
Al-Zaytoonah University International Journal for Scientific Publishing

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، لذلكً يملك المستأجر في هذه الحالة فقط الرجوع بالتعويض عما لحقه من ضرر أذا أثبت أن المؤجر قد أخل بالعقد.

المطلب الثاني: المدة غير المستغلة بحريا في السفينة المؤجرة بالمدة

Time Charterparty

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

وهنا في حالة استئجار السفينة بالمدة الزمنية هناك ملامح مختلفة لالتزامات أطراف مشارطة 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 الجوهري في هذا النوع من الإيجار بحيث يرتبط فيها بالأجرة، بحيث ملزم المستأجر

---

[25] *Ibid*،p210

[26] إن كتابة عقد ايجار السفن يكون شرط إثبات وليس شرط لصحة للعقد حيث أن الفقه أكد على أن عقد الايجار من العقود الرضائية والذي ينعقد بمجرد تلاقي إرادة الطرفين أو من يمثلهم. محمد عبد الفتاح ترك، التحكيم البحري- النطاق الشخصي لاتفاق التحكيم في عقد النقل البحري-دار الجامعة الجديدة،2003،ص44.

مجلة جامعة الزيتونة الدولية – مجلة علمية محكمة تصدر عن جامعة الزيتونة الدولية
https://journal.ziu-university.net
28/02/2024
ISSN: 2958-8537 Issue: N19 العدد التاسع عشر : ص.ص 267-305
Al-Zaytoonah University International Journal for Scientific Publishing

بإرجاع السفينة فى الموعد المحدد في العقد وألا يفسخ العقد ولا يعد مخلا بالتزامه.[27] 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 تعنّت أو ماطل في الدفع فمن حقه سحب السفينة (withdraw) من العمل وذالك من خلال إدراج شرط سحب السفينة في العقد (withdrew clause) و هو شرط يمكن مالك السفينة –المؤجر– من إيقاف المستأجر من المضي في الاستغلال السفينة بالنقل والشحن و وضع 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 العائمة، 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، ولاسيما 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 منعته من استخدامها الاستخدام الأمثل،مع بيان أن هذا الانتظار لا يؤثر في سريان المدة المتفق عليها في المشارطة. وبالنظر إلى المشرع الليبي قد حدّد بنص المادة 176 بحري ليبي مسألة حق المستأجر فى عدم دفع الأجرة إذا لم يستفد المستأجر من المدة التي استهدفها المستأجر في مشارطة الإيجار بالمدة الزمنية، ولكن قصور نص المادة

---

[27] ويعد الفسخ مقرر هنا لأن مشارطة السفينة مبنية على القواعد العامة في العقود الملزمة لجانين 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 القضية13 CA،In Sarma Navigation v Sidermar [1982] 1 Lloyd's Rep ، تم سرد وقائع القضية لنقل نوعين من البضائع steel coil/ bars تحت مشارطة الايجار بالمدة الزمنية بنموذج عقدي نوع (GENCON) لدولة فنزويلا، تجاوز فيها المستأجر مدة التفريغ مما سبب في تأخير في إرجاع السفينة للمؤجر وقت انتهاء مدة العقد أطلقت عليها المحكمة مصطلح (overlap)

followed by the bars: there was an،(The steel coils were discharged first

overlap of a few hours during which time both cargoes were being discharged concurrently……)

مجلة جامعة الزيتونة الدولية – مجلة علمية محكمة تصدر عن جامعة الزيتونة الدولية
https://journal.ziu-university.net
28/02/2024
ISSN: 2958-8537 Issue: N19 العدد التاسع عشر : ص.ص 267-305
Al-Zaytoonah University International Journal for Scientific Publishing

بيّن بشكل جلي أن المشرع لم يضع معياراً واضحاً للحالات التي تبيّن 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 قانونا 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 ملزما بسداد ماتم الاتفاق عليه من أجور لحين تواريخ هذه الحوادث. ومانراه أن ما ذكره المشرع من (ضبط السفينة أو توقيفها أو هلاكها) يعد تصنيفاً لهذه الحوادث السابقة لتكون من قبيل القوة القاهرة30 والتي وردت

---

[29] أضاف قانون التجارة البحرية المصري المادة 177 ان المؤجر يسترد حقه في التصرف في السفينة إذا لم يستوف الاجرة المستحقة له خلال 3 أيام من تاريخ إخطار المستأجر وفي هذه الحالة يلتزم المؤجر بنقل بضائع المستأجر المشحونة في السفينة الي ميناء الوصول مقابل اجرة المثل مع عدم الاخلال بحقه في طلب التعويض.

[30] قضى القانون الانجليزي على أن المستأجر يظل ملزما بدفع الأجرة ولو كانت هناك عراقيل تمنع وصول السفينة في موعدها، وذلك متى أدرج في مشارطة الايجار شرط يفيد بأن التزامه بالدفع يظل قائما بصرف النظر عن طبيعة المعوقات ‘Whatever the nature of the impediments ، وتطبيقا لذلك لا يعفي المستأجر من التزامه بدفع الأجرة بسبب ازدحام الموانئ انظر قضية Randall v Lynch [1810] 2 Camp ,[1810] 352 أو بسبب الجليد 333 [1815], Barret v Dutton [1815] 4 Camp أو بسبب سوء الأحوال الجوية حالت دون الوصول للسفينة Thiis v Budgett & Co v Binnington & Co [1891] 1 QB ,[1891] أو اضراب عمال الميناء ،Byers [1876] 1 QBD ,[1876] 244 QB. 35أو أن السفينة وجهت لها تعليمات بالابتعاد بفعل من السلطات السيادية Cantiere Navale Triestina v Soviet Naptha [1925] 2 KB 185 .Ll.L.Rep 21 (1925), ، 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 انظر35 [1891]. Budgett & Co v Binnington & Co [1891] 1 QB

مجلة جامعة الزيتونة الدولية – مجلة علمية محكمة تصدر عن جامعة الزيتونة الدولية
https://journal.ziu-university.net
28/02/2024
العدد التاسع عشر : ص.ص 267-305 ISSN: 2958-8537 Issue: N19
Al-Zaytoonah University International Journal for Scientific Publishing

على سبيل الحصر ولم يطلق المشرع الليبي مصطلح القوة القاهرة وإنما صرح بها كحالات محددة ولا تمتد لغيرها [31] ، فلا يعفى المستأجر بعدم سداد الأجرة في حالات أخرى كالاضراب أو قفل ميناء الوصول[32].

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 يمكّن 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 تقيد بحالات يحددها القانون –كما فعل المشرع الليبي– بل لهما وضع مايشاءان من حالات تعفي المستأجر من سداد الأجرة متى تحققت، حيث الظروف والأحوال المذكورة ضمن شرط الاعفاء من الأجرة والمدرج في المشارطة 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 تماما أن عقد ايجار السفينة بالمدة الزمنية يعتمد على الزمن كعنصر أساسي في احتساب الاجرة واستحقاقها– أن يعتمد على مشارطة الايجار نفسها للتعامل مع الزمن بحالات تدرج تتسم بالاتقان في الصياغة وجلية في العبارات وتشير إلى إعفاء المستأجر من دفع لأجرة لأن أية غموض أو لبس في العبارات قد تثير النزاع بين الأطراف، و نظراً 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

[31] لايعد من قبيل القوة القاهرة الظواهر الطبيعة 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، ص148-149.

[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 مناسبا كتحميلها على سفينة أخرى، بينما لو قام بإخراج البضاعة لميناء التحميل لحين زوال القوة القاهرة، ثم تبين أن السفينة محل المشارطة على أهبّت الاستعداد للرحلة غلّت يد المستأجر عن الدخول بأي مشارطة مع سفينة أخرى باعتبار أن عقد السفينة المستأجرة للسفينة الأولى لازال نافذاً. انظر: عبدالحميد المنشاوي، قانون التجارة البحرية في ضوء الفقه والقضاء، منشأة المعارف، الاسكندرية،2005،ص213.

مجلة جامعة الزيتونة الدولية – مجلة علمية محكمة تصدر عن جامعة الزيتونة الدولية
https://journal.ziu-university.net
28/02/2024
ISSN: 2958-8537 Issue: N19 العدد التاسع عشر : ص.ص 267-305
Al-Zaytoonah University International Journal for Scientific Publishing

بدقة وببيان الحالات بشكل لا يؤدي إلى لبس أو سوء في الفهم و بشكل لا يعتريه الشك والغموض وإلا كان يفسر لمصلحة المؤجر، فقد أكد المستشار Bucknill في القضية المشهورة Royal Greek Govt v Minister of Transport, The Ilissos33 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 وجلية لكل حالة على حدة.

كما جاءت النماذج الدولية34 لعقد الايجار الزمني للسفن موضحة أن شرط الإعفاء من الأجرة يتطلب عنصرين لتحققه:

العنصر الأول/ أن المستأجر لم يكن له يد في أي حدوث عيب في السفينة أوبعطب أصابها: بينت النماذج العقدية لمشارطة الإيجار بالمدة35 ، أن المستأجر يظل مرتبط ببذل العناية المطلوبة بمقتضى العمل التام (full working)36.وتقديم الصيانة الآنية 37 وحفظها وألا يسبب بعمله أو طاقمه تفاقم الوضع سوءا، وهو ما رآه القضاء الانجليزي38 بأن المستأجر لن يستفيد من شرط Off- Hire clause نظرا لأن ربان السفينة والذي يخضع تحت رقابته كان مهملا في أداء عمله ومقصر بشكل ملحوظ مما جعل تفريغ السفينة من البضائع يأخذ وقت أكثر مما يلزم،

---

[33] s (1948) 82 Ll L Rep 196، p 199

[34] إن الاهتمام الدولي بتوحيد أحكم 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، ص90.

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

[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.

مجلة جامعة الزيتونة الدولية – مجلة علمية محكمة تصدر عن جامعة الزيتونة الدولية
https://journal.ziu-university.net
28/02/2024
ISSN: 2958-8537 Issue: N19 العدد التاسع عشر : ص.ص 267-305
Al-Zaytoonah University International Journal for Scientific Publishing

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 الابحار: 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 ابتداءا، ولا سيما إذا كان المستأجر له بضائع تم شحنها على ظهر السفينة ثم تعرضت للتلف جرّاء عيب في سفينة المؤجر، فيكون المستأجر ليس فقط في حل من دفع أجرة النقل، بل أيضا يرجع بالتعويض عليه بسبب تلف البضاعة، وأيضا يعد هذا المستأجر دائناً في مواجهة المالك ومن ذوي الامتيازات البحرية على سفينة المجهز، نظرا لعجز الأخير عن أداء التزامه بتقديم سفينة قادرة على الملاحة[39]. وعلى الرغم من ذالك يستطيع المؤجر أو المالك الخروج من هذا المأزق إذا أثبت أنه قد وفّر سفينة صالحة للملاحة البحرية مؤيداً صدق دعواه بمستند صادر من هيئة الإشراف[40] تشير لجودة العالية للسفينة تجعلها تتمتع بالمتانة اللازمة للابحار 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 الانجليزي[41] إلى أنه إذا احتوت المشارطة على شرط العمل (Employment clause)، بمقتضى هذا الشرط تنشأ علاقة عمالية بين الطاقم والمستأجر، يجعل جميع طاقم السفينة يؤدّون أعمالهم مباشرة أثناء

---

[39] حيث جاءت المادة 48 من القانون البحري الليبي ونظمت مسألة التعويض الواجب أداءه 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 .

مجلة جامعة الزيتونة الدولية – مجلة علمية محكمة تصدر عن جامعة الزيتونة الدولية
https://journal.ziu-university.net
28/02/2024
ISSN: 2958-8537 Issue: N19 العدد التاسع عشر : ص.ص 267-305
Al-Zaytoonah University International Journal for Scientific Publishing

الرحلة البحرية تحت إشراف وتوجيه المستأجر، وأن الأخير مخول بأن يصدر التعليمات لجميع الطاقم بدون استثناء وأن ينصاعوا لهذه الآوامر 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 جرّاء 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 المشارطة المبرمة بينه وبين المالك، بغية أن يخضع الجميع تحت تصرف المستأجر، فإنه لا يستقيم معه طلب إعفاءه 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 ولايستطيع 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 مشارطة الايجارأدرج فيها شرط العمل أي تبعية الطاقم وكل من على ظهر السفينة للمستأجر.

الثاني–أن وقوع فعلاً أحدى حالات المدرجة ضمن شرط الإعفاء من الأجرة، وكان سبب حدوثها يرجع أساسا لخطأ من الطاقم نفسه والذ يتبع تعليمات المستأجر بمقتضى شرط Employment clause.

---

[42] ولقد جاء المشرع الليبي موضحا أنه يجوز للمجهز أو الربان أن يطرد البحار من الخدمة لسوء سلوكه ولا يحق للأخير أي تعويض في هذه الحالة ،كما أن الربان 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 ايضا محمد مصطفى الهوني، القانون البحري الليبي، الفضيل للطباعة وللنشر والتوزيع، ليبيا، 2019. ص ص183.

[43] وطبيعة هذه التبعية تكون تبعية قانونية والتي تبرر خضوع العامل والأجير الى السلطة القانونية والفعلية لصاحب العمل فيما يخص العمل الذي يتم تحت رقابته وتوجيهه سواء بشكل مباشرة او بوساطة. انظر زكية الصافي، قانون الشغل– عقد الشغل، مركز النشر الجامعي، تونس 2014.ص122.

مجلة جامعة الزيتونة الدولية – مجلة علمية محكمة تصدر عن جامعة الزيتونة الدولية
https://journal.ziu-university.net
28/02/2024
ISSN: 2958-8537 Issue: N19 العدد التاسع عشر : ص.ص 267-305
Al-Zaytoonah University International Journal for Scientific Publishing

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 فى مشارطة الإيجار بالرحلة، نظرا لأن الرحلة المزمع قيامها قائمة على حضور السفينة لميناء الوصول في الوقت المحدد و وصولها لميناء القيام في الوقت المحدد ، وأن أي تأخير أو انحراف للسفينة قد يترتب عليه اخلالاً بالعقد ومسألة وصول السفينة أمر يختلف بين نوعي المشارطة محل البحث أي أن الايجار خلال المدة الزمنية والايجار بالرحلة تتفاوت بشأنها أحكام مسؤولية المؤجر في ترتيب الأثارتعاقدية ، 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 المشارطة 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

---

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

مجلة جامعة الزيتونة الدولية – مجلة علمية محكمة تصدر عن جامعة الزيتونة الدولية
https://journal.ziu-university.net
28/02/2024
ISSN: 2958-8537 Issue: N19 العدد التاسع عشر : ص.ص 267-305
Al-Zaytoonah University International Journal for Scientific Publishing

اعتبر المشرع الليبي أن المدة الذي يلتزم المؤجر تقديم السفينة فيها إلى المستأجر لا تحتسب ضمن الرحلة محل الاتفاق45، حيث تبدأ الرحلة البحرية من وقت شحن البضائع على ظهر السفينة في ميناء القيام46 و في 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 قائما على شحن البضاعة والمرتبط بوصول السفينة في الميعاد المحدد واحتساب مواعيد الشحن بمقتضى ذلك، حيث تناول تنظيم القانون البحري الليبي الرحلة من مرحلة رسو وشحن البضاعة وفق المسائل الأتية:

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 يمكّن الشاحن الناقل من استلام البضاعة محل النقل- فقد يتضمن عقد النقل شرطا 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 إلتزام بتقديم البضاعة المراد نقلها وإلا تعذر على المؤجر تنفيذ التزامه ولم

---

[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 ايجار السفن، دار النهضة العربية، القاهرة،1987، ص439-522.

[48] هاني دويدار،الوجيز في القانون البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، الاسكندرية،2004. ص255

[49] The Aello [1961] AC 135.

مجلة جامعة الزيتونة الدولية – مجلة علمية محكمة تصدر عن جامعة الزيتونة الدولية
https://journal.ziu-university.net
28/02/2024
ISSN: 2958-8537 Issue: N19 العدد التاسع عشر : ص.ص 267-305
Al-Zaytoonah University International Journal for Scientific Publishing

يكن ثمة سبيل إلى تنفيذ المشارطة50،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 مابعد وصول السفينة بحيث فصّل مسألة احتساب ميعاد الشحن، مبيناً أن ميعاد الشحن هو العملية اللازمة لاتمام الشحن بمواعيد منظمة قانونا، حيث جاء موضحا المهلة الأصلية لميعاد الشحن 52، 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 منظّماً لمرحلة أخرى يطلق عليها المدة اللاحقة في حالة إذا لم يقم 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 ، فان لم تحدد هذه المهلة اتفاقا ، بدأت المهلة اللاحقة عادة مساوية للمدة الاصلية ويلتزم المستأجر كشاحن بأن يؤدى خلال

---

[50] على جمال الدين عوض، النقل البحري للبضائع، دار النهضة العربية، القاهرة،1992ص369.

[51] هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، مرجع سابق، ص255.

[52] المادة 191 القانون البحري الليبي.

[53] تثور الاشكالية 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 و مشارطات إيجار السفين-.دراسة مقارنة في القانون البحري، الدار الجامعية للطباعة و النشر، بيروت،1983، ص460.

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

مجلة جامعة الزيتونة الدولية – مجلة علمية محكمة تصدر عن جامعة الزيتونة الدولية
https://journal.ziu-university.net
28/02/2024
ISSN: 2958-8537 Issue: N19 العدد التاسع عشر : ص.ص 267-305
Al-Zaytoonah University International Journal for Scientific Publishing

المهلة اللاحقة مبلغ مالي للمؤجر كناقل ويسمى هذا المبلغ بمقابل التأخير Demurrage وتحسب القيمة عن كل يوم من أيام التأخير التي أخل فيها الشاحن بالتزامه، ومعيار احتساب التأخير على أساس مبلغ معين محدد سلفا عن كل طن من حمولة السفينة55 ،كما يثار مسألة أن يدخل في عدد أيام المدة اللاحقة أيام العمل وأيام العطلات والقوة القاهرة ، والمقرر قانونا أنها تحتسب ضمن المدة بخلاف الأحكام المقررة للمدة الأصلية56. ويعبر عن هذه القاعدة بأنه (متى كان مقابل التأخير مستحقا ، 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 الأجازات 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 ، فان الشاحن يلتزم بدفع مقابل تأخير مرة أخرى ولكن كتعويض عن كل يوم إضافي بعد انتهاء المهلة اللاحقة ، ويكون هذا التعويض مساويا لقدر المبلغ اللازم عن كل يوم من أيام المهلة اللاحقة57.

---

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.), [1966] 12 All E.R. 61. أو بسبب الاخفاق في توفير البضاعة Inverkip Steamship Co Ltd v Bunge & Co [1917] 2 KB ,[1917] 193 (CA), 200 . أو بسبب توفير بضاعة بخلاف النوع المتفق عليه انظر قضية Chandris v Isbrandtsen-Moller [1951] 1 KB 83 Ll.L.Rep. 385. (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 التاخيرانظر قضية K Line Pte Ltd v Priminds Shipping (HK) Ltd; The Eternal Bliss [2021] EWCA [2021] Civ 1712 بالاضافة قد تتوفر حالة أخرى تتمثل في متى ثبت أن إخلال المستأجر بالمشارطة 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 ,(1926) 25 Ll.L.Rep. 513.

56 بمقتضى أحكام (المادتان 192 و193) القانون البحري الليبي.

57 (المادة 3/192) القانون البحري الليبي.

مجلة جامعة الزيتونة الدولية – مجلة علمية محكمة تصدر عن جامعة الزيتونة الدولية
https://journal.ziu-university.net
28/02/2024
ISSN: 2958-8537 Issue: N19 العدد التاسع عشر : ص.ص 267-305
Al-Zaytoonah University International Journal for Scientific Publishing

ولعل المشرع راعى مصلحة المؤجر في حالة خلق توازن بين التزامه بنقل البضاعة وبين التزام المستأجر بتمكين المؤجر كناقل بالشحن، وقد اختلف الرأى حول طبيعة مقابل التأخير ما إذا كان يعد تعويضاً أو مقابل تأخير، وقد أخذ المشرع الليبي بهذا الرأى 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 الأيام الاضافية. ولكن يظل الجدل قائما 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 التأخيرعلى المستأجر من تنفيذه التزاماته في مواجهة الشاحنين أي مرحلة ماقبل الشحن.

لذا نجد أن المشرع الليبي بسبب إغفاله تنظيم مرحلة ماقبل الشحن (تأخر وصول السفينة) و في إطار تنظيمه لايجار السفينة بالرحلة وايجار 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 مشارطة الايجار بالمدة أو ايجار السفينة بالرحلة58،بحيث نجد أن ميعاد الشحن في القانون الانجليزي له تنظيم معين بحسب طبيعة المشارطة الايجار، لاشك أنه بمجرد أبرام مشارطة الإيجار بالرحلة فأن الالتزام الأصيل الذي يقع على عاتق مالك السفينة–المؤجر– تقديم السفينة فى الموعد المقرر والمتفق عليه، وفى 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 انتهي تماماً60 وأصبح الزمن يمضى والمستأجر معرض للضرر جراء تأخر السفينة للشحن من ميناء القيام ، بينما المستأجر يتحمل تبعا للمخاطر إذا كان الاتفاق على وصول السفينة يحسب من وقت دخولها

[58] د. محمود سمير الشرقاوي ،القانون البحري الليبي، مرجع سابق،ص289-295.

[59] يجوز الاتفاق بين الناقل و المرسل إليه مسبقا بالزام الاخير 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.

مجلة جامعة الزيتونة الدولية – مجلة علمية محكمة تصدر عن جامعة الزيتونة الدولية
https://journal.ziu-university.net
28/02/2024
ISSN: 2958-8537 Issue: N19 العدد التاسع عشر : ص.ص 267-305
Al-Zaytoonah University International Journal for Scientific Publishing

لمنطقة الانتظار (Waiting Area) فى نطاق الميناء نفسه ولكن لم تقم بالرسو بعد، والذي تجعل المؤجر غير مسئول عن التأخير في رسوها داخل الميناء والذي يرجع عادة للازدحام داخل المرفأ[61].

وبذلك تكون العبرة بالعقد نفسه حيث توزع الأعباء على الأطراف المتعاقدة بمجرد أداء كل طرف بما عليه من التزام، فالمستأجر 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 المقرر[62]. حيث نرى أن المشرع الليبي وضح فى نصى المادة 191 –192 من القانون البحري مسألة مقابل التأخر متى لم يقم الشاحن باتمام عملية الشحن في الميعاد المتفق عليه أو الذي يقضي العرف فمتى انتهى تبدء أيام السقائف Laytime[63] حينها تبدءالأيام اللاحقة– كما وضحنا سلفاً –بدون بيان نوع المشارطة المرتبط بها[64]، بينما القانون الانجليزى يرى أن هذه الأعباء الواقعة على عاتق هؤلاء الأطراف في المشارطة الإيجار بالرحلة غير متصورة في المشارطة 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 المشارطة نفسها أما بشرط عدم الدفع (Off– Hire clause) وكذلك شرط سحب السفينة (Withdraw clause).

فمسؤولية كل طرف في مشارطة ايجار السفينة تظهر غالباً في مرحلة ماقبل الشحن (مرحلة وصول السفينة)، والتي لها تنظيما خاصا غفل عنها المشرع الليبي، حيث أن مسألة وصول السفينة تختلف أحكامها باختلاف نوع مشارطة الايجار نفسها ، ففي حالة مشارطة الإيجار بالرحلة فأن التأخير فى وصول السفينة للشحن له أثر سلبي خلال المدة

---

[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 أوعرفا.

[64] لذلك نرى بأن المشرع الليبي وضح مسألة الأجرة المستحق فى التأخير والتى 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 دقيقا في مسألة مشارطة الإيجار بالمدة والتي تتعدد فيها الرحلات خلال المدة الواحدة و تتداخل فيها ولا يتصور فيهن مطالبة المستأجر فيهن بالتأخير نظرا بأن جميع هذه الرحلات وقعت ضمن المدة التي يستغل فيها سفينة المؤجر. نص المادة 191–192 بحري ليبي.

مجلة جامعة الزيتونة الدولية – مجلة علمية محكمة تصدر عن جامعة الزيتونة الدولية
https://journal.ziu-university.net
28/02/2024
العدد التاسع عشر : ص.ص 267-305 ISSN: 2958-8537 Issue: N19
Al-Zaytoonah University International Journal for Scientific Publishing

المتفق عليها فى التعاقد، بحيث وصول السفينة لميناء القيام لشحن البضاعة مرهونة بوقت محدد تعاقديا يسمي (Laytime)، ولاشك أن أطراف المشارطة لهم كاملة الحرية في تحديد وقت وصول السفينة وشحن الضاعة بغية درء أي مخاطر تحدث بسبب تأخر وصول السفينة للشحن والتفريغ بموجب مشارطة الإيجار بالرحلة، بحيث يقضى القانون الانجليزي 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. وبذالك فكرة الأيام الأصلية لرسو ووصول السفينة (Laytime) تفترض السفينة وصلت فى الوقت المناسب ليطلق عليها لفظ السفينة القادمة 68(Arrival ship) ، بحيث أن السفينة قامت بالرسو في رصيف الميناء ، ففى 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 و إيصال البضاعة متأخرة إلى ميناء القيام، فيتعرض لمخاطر فسخ العقد والتحلل من أي التزام اتجاه المؤجر بسبب التقصير في وصول السفينة، وذالك بناء على شرط يدرج في العقد يسمي فسخ العقد

---

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

[66] تشمل الإدارة الملاحية تزويد السفينة بالمؤن و الأدوات و صيانتها و تسييرها و كل ما يتعلق بملاحتها، أما الإدارة التجارية فتشمل إبرام عقود النقل و تنفيذها من إستلام للبضائع في ميناء القيام و شحنها ورصها و المحافظة عليها و تسليمها في ميناء الوصول و تحصيل الأجرة – .محمد السيد الفقي، القانون البحري، دار الجامعة الجديدة ، الاسكندرية ، ،2007، ص281.

[67] د. محمود سمير الشرقاوي، (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 Houlder v Weir [1905] 2 KB ,[1905] 267 وانظر قضية Compania Crystal de Vapores of Panama v Herman and Mohatta (India) Ltd [1972] 2 Lloyd’s Rep 384 [1958] 2 QB . 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

مجلة جامعة الزيتونة الدولية – مجلة علمية محكمة تصدر عن جامعة الزيتونة الدولية
https://journal.ziu-university.net
28/02/2024
ISSN: 2958-8537 Issue: N19 العدد التاسع عشر : ص.ص 267-305
Al-Zaytoonah University International Journal for Scientific Publishing

(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 ايجار 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 ألا 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 مشارطة لأخرى، حيث أنه في إيجار السفينة بالرحلة يلتزم الناقل باتباع السير المعتاد والمتفق عليه عند القيام بالرحلة

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

[70] د. محمود سمير الشرقاوي، (القانون البحري الليبي)، مرجع سابق ، صفحة 356.

مجلة جامعة الزيتونة الدولية – مجلة علمية محكمة تصدر عن جامعة الزيتونة الدولية
https://journal.ziu-university.net
28/02/2024
العدد التاسع عشر : ص.ص 267-305 ISSN: 2958-8537 Issue: N19
Al-Zaytoonah University International Journal for Scientific Publishing

والتي يبين فيها الأطراف الطريق اللازم للابحار فإذا لم يتضمن الاتفاق تحديد خط السير فإنه حينها لزم اتباع السير المعتاد عرفا ولا يجوز الانحراف بالسفينة عن الخط المعتاد والمتعارف عليه، ولا يعتاد بأي مبررات للقول باختصار الرحلة أو تغيير السفينة المسمى في العقد وموضوع مشارطة الإيجار بسفينة أخرى للابحار لموانئ أخرى[71] أو الانحراف بالسفينة بغية اختصار الزمن في الابحار 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 الآمن[72]: حالة متى كان الميناء المقصود غير آمن مما يهدد السفينة وطاقمها من الوصول، فالميناء لا يعد آمنا إلا إذا كان السفينة يمكنها أن تبحر ألى الميناء وتعود منه وذلك بدون تعرضها لأي خطر يصعب تفاديه.

والعبرة بكون السفينة آمنة غير ثابتة فهو عامل متغير لظروف متغيرة فقد يكون آمنا عند الرسو وغير آمن عند عودتها، كما قد يكون آمنا في فصل أو موسم ما وغير أمنا في موسم كتجمد المياه أو تعرض لعواصف موسمية، فالتأخير قد

[71] إذا عينت السفينة المستأجرة في المشارطة 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 المعراف الاسكندرية،سنة 1985، ص37. 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 للبضائع1980 "، مجلة الحقوق الكويتية، ع 8 ،سنة 8. ص173.

[72] In The Eastern City [1958] 2 Lloyd's Rep ,[1958] 2Ll 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.

مجلة جامعة الزيتونة الدولية – مجلة علمية محكمة تصدر عن جامعة الزيتونة الدولية
https://journal.ziu-university.net
28/02/2024
ISSN: 2958-8537 Issue: N19 العدد التاسع عشر : ص.ص 267-305
Al-Zaytoonah University International Journal for Scientific Publishing

يكون راجعا لكون الميناء لمخاطر ظاهرة فقد يكون الميناء غير آمنا 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 بالمشرع أن يسمح له بنقل البضاعة على سفينة أخرى تحت مايسمى 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:. فاذا ثبت أنه ليس من الممكن اصلاح السفينة ، فيجوز للشاحن التمسك بتغيير السفينة متى تعذر على الربان اصلاحها.

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 ساريا بنفس الشروط، ويحق للشاحن في حالة تعطل السفينة لقوة قاهرة طرأت

---

[73] علي جمال الدين عوض، النقل البحري للبضائع، مرجع سابق، ص 322. وقد أكد المشرع الليبي المادة189 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 مافيه 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 أحكام أحكامم النقل المتعاقب تحث ما يسمى سند الشحن المباشر.

مجلة جامعة الزيتونة الدولية – مجلة علمية محكمة تصدر عن جامعة الزيتونة الدولية
https://journal.ziu-university.net
28/02/2024
ISSN: 2958-8537 Issue: N19 العدد التاسع عشر : ص.ص 267-305
Al-Zaytoonah University International Journal for Scientific Publishing

أثناء الرحلة ، وفى أثناء توقف السفينة أن تفرغ له بضاعته على نفقته بشرط أن يعيد شحنها ، أو يلتزم بمصاريف الشحن متى قام به الربان75واذا 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 الموانيء المختلفة التي يرغب المستأجر الابحار إليها ولكن يصعب لابتعادها عن خط السير ضمن الرحلة البحرية للمستأجر ، الأمر الذي قد يدعو الى 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 بايصال البضاعة الى 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 بارسال البضاعة الى 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 الا عما يحدث في رحلته الخاصة من ضياع وخسارة وتأخير) يتبين من هذا النص أن الناقل الأول يظل مسئولا عن أفعال الناقلين المتعاقبين حتى نهاية الرحلة وبوصول البضاعة الى المكان المقصود . أما مسئولية كل ناقل تعاقب على نقل البضاعة فهى تقتصر على ما يحدث في رحلته الخاصة من ضرر ، وذلك في مواجهة الناقل الأول إلا أن العمل قد جرى على أن

---

[75] المادة 2/187

[76] مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص267.

[77] محمود سمير الشرقاوي،القانون البحري الليبي، مرجع سابق، ص330-331.

مجلة جامعة الزيتونة الدولية – مجلة علمية محكمة تصدر عن جامعة الزيتونة الدولية
https://journal.ziu-university.net
28/02/2024
العدد التاسع عشر : ص.ص 267-305 ISSN: 2958-8537 Issue: N19
Al-Zaytoonah University International Journal for Scientific Publishing

يقوم الناقل بادراج شرط في سند الشحن المباشر78 ، بمقتضاه لا يكون مسئولا عن أفعال الناقلين المتعاقبين . في حين يرى القانون البحرى 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 مشارطة 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 مشارطة الايجار بالرحلة معتمدة على التزام أصيل على المستأجر في نقل البضاعة إلي ميناء الوصول، بإتباع الطريق المعتاد إذا انحرف عنه و يعد مسؤول عن أي ضرر تحقق جراء ذلك الانحراف أو التأخير غير المبرر أو المعقول80، بينما نرى أن إطلاق مسألة الانحراف لمعيار المعقولية تجعل من الانحراف المبرر مؤسسا على معيار غير واضح ويشوبه الغموض، ولذالك جرت العادة على تحديد المعنى الحقيقي للمعقولية مبنى على النظام العقدي نفسه أي قيام أطراف المشارطة بإدراج شرط في العقد متعلق بحالتين –بشكل حصري– تبرر الانحراف81، هاتان الحالتان وفق القانون الانجليزي هما حالة الحرب أو حالة الجليد (war clause82 and ice clause)، علاوة على الحالة الطبيعة التي تحدث أثناء الرحلة البحرية متى أقدم الناقل على تغيير مسار السفينة إذا رأي أن السفينة

---

[78] نظرا لأن الناقل له سلطة ادراج شروط التي يراها في سند الشحن ، ذهب الفقه العربي إلى اعتبار أن عقد النقل الذييتم 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.

مجلة جامعة الزيتونة الدولية – مجلة علمية محكمة تصدر عن جامعة الزيتونة الدولية
https://journal.ziu-university.net
28/02/2024
ISSN: 2958-8537 Issue: N19 العدد التاسع عشر : ص.ص 267-305
Al-Zaytoonah University International Journal for Scientific Publishing

والبضاعة في خطورة إذا اتبع الطريق المتفق عليه. في حين يختلف الحكم تماما 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 ايجار السفينة بالمدة الزمنية يتمثل في إرجاع السفينة بالحالة التي كانت عليها وتؤهلها لتقبل الشحن عند انتهاء المدة المتفق عليها[83]، لذلك تأخر وصول السفينة يستحيل حدوثه بسبب الانحراف في نوع مشارطة إيجار السفينة بالمدة، شريطة أن لا يترتب على هذا الانحراف التأخر في ارجاع السفينة للمؤجر عند إنتهاء المدة المتفق عليها، فإن المستأجر في موضع مختلف حيث إن الإدارة الفنية والملاحية تقع تحت يده وبكامل تصرفه[84]، 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 التجارية[85]، ولذلك جاء القانون الانجليزي ليقرر بأحقية حيازة المستأجر بإدارته للسفينة على غرار المشرع الليبي وأن جميع الطاقم يخضع تحت توجيهه وإشرافه حيث بنود نموذج مشارطة Baltime 86 الزمنية لا تعترض الأصل احتفاظ المجهز بإدارة السفينة ولكنها تقتصر على القول أن الربان يخضع لأوامر المستأجر في خصوص استخدام السفينة[87]، 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 فقرةِ A بأن الناقل ملزم أن يتبع تعليمات المستأجر وألا يتعرض للمسؤولية الواردة فى

---

[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،ص290.

[86] Baltime 1939 revised 2001.

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

مجلة جامعة الزيتونة الدولية – مجلة علمية محكمة تصدر عن جامعة الزيتونة الدولية
https://journal.ziu-university.net
28/02/2024
العدد التاسع عشر : ص.ص 267-305 ISSN: 2958-8537 Issue: N19
Al-Zaytoonah University International Journal for Scientific Publishing

الفقرة B و بذالك 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 فى إرجاع السفينة متى كان الانحراف من ضمن حالات شرط عدم الدفع Off-Hire، بغية التخفيف من حدة المسؤولية عليه89. وبذلك فإن مايهم 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 أمدا طويلاً، والذي قد يعرض المستأجر للمسؤولية نظراً لأن السفينة تحت إدارته وحيازته، أما حالة التأخر البسيط بأيام معدودة رأى القضاء الانجليزي بعدم اعتباره تأخرا 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 Dionee90رأى 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 بارجاع السفينة بمدة معقولة ، مالم يكن هذا التجاوز حدث أثناءه 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 المشارطة في إيجار السفينة بحد أدنى وحد أقصى فالعبرة بالعقد فلا يمكن الاحتجاج بأي مدة بعد الحد الأقصى ولا تفترض مدة سماح أو مدة الهامش91.

---

[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،ص246-247.

مجلة جامعة الزيتونة الدولية – مجلة علمية محكمة تصدر عن جامعة الزيتونة الدولية
https://journal.ziu-university.net
28/02/2024
ISSN: 2958-8537 Issue: N19 العدد التاسع عشر : ص.ص 267-305
Al-Zaytoonah University International Journal for Scientific Publishing

الخاتمة:

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

من ناحية أخرى، في لاالمبحث الثاني تناولنا وصول السفينة والمخاطر المترتبة على أطرافها قد يثير إشكاليات بسبب اختلاف المشارطة، فالقانون الانجليزي مسألة خطورة تأخر وصول السفينة بميناء الوصول والتي غاب عن القانون الليبي تنظيمها لعدم وضع أحكام تخص تنظيم مرحلة ماقبل الشحن، كما إن حالة انحراف السفينة وأثرها على أطراف المشارطة اهتم بها كلا من القانون الليبي والقانون الانجليزي، فهي حالة تتمثل فقط في مشارطة الإيجار بالرحلة وهو أمر غير متصور فى 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 لأرادة الأطراف –تنظيم عقدي– حيث إذا ورد (شرط الحرب أوشرط الجليد) حينها يسمح للناقل الانحراف بالسفينة.

التوصيات:

التوسع في مسؤولية الناقل البحري ليشمل ماقبل الشحن وتنتقل على مابعد التفريغ من الباب إلى الباب(From door to door).

مجلة جامعة الزيتونة الدولية – مجلة علمية محكمة تصدر عن جامعة الزيتونة الدولية
https://journal.ziu-university.net
28/02/2024
ISSN: 2958-8537 Issue: N19 العدد التاسع عشر : ص.ص 267-305
Al-Zaytoonah University International Journal for Scientific Publishing

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 النظيرة ومواكبة التطور الحديث.

مجلة جامعة الزيتونة الدولية – مجلة علمية محكمة تصدر عن جامعة الزيتونة الدولية
https://journal.ziu-university.net
28/02/2024
ISSN: 2958-8537 Issue: N19 العدد التاسع عشر : ص.ص 267-305
Al-Zaytoonah University International Journal for Scientific Publishing

المراجع

أولا:الكتب العربية:

ترك، محمد عبد الفتاح .التحكيم البحري- النطاق الشخصي لاتفاق التحكيم في عقد النقل البحري.-دار الجامعة الجديدة،2003.

ترك، محمد عبدالفتاح .عقد النقل البحري. دار الجامعة العربية للنشر، الإسكندرية،2005.

حسن موسى، طالب. القانون البحري. دار الثقافة للنشر والتوزيع، ط1، الاصدار الثاني.

حسني، أحمد . عقود إيجار السفن. منشأة المعارف، الاسكندرية،1985.

حمدي، كمال. القانون البحري(السفينة-أشخاص الملاحة-النقل-البيوع-التأمين). مكتبة دار الثقافة للنشر والتوزيع،عمان،1998.

دويدار، هاني . القانون البحري.دار الجامعة الجديدة للنشر،1999م.

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

الشرقاوي، محمود سمير. القانون البحري الليبي. المكتب المصري الحديث،الاسكندرية..1970.

الشرقاوي، محمود سمير. القانون البحري. دار النهضة العربية، القاهرة، 2011.

الصافي،زكية. قانون الشغل- عقد الشغل.مركز النشر الجامعي، تونس، 2014.

طه، مصطفى كمال. القانون البحري. المكتبة القانونية, 1998م.

العبودي ،نورس . الساعدي، جليلي حسن . التنفيذ المعيب لالتزام العقدي. المركز القومي للاصدارات القانونية،القاهرة،2022.

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

عوض، على جمال الدين .مشارطات ايجار السفن. دار النهضة العربية، القاهرة.1987

الفقي، محمد السيد . القانون البحري. دار الجامعة الجديدة ، الاسكندرية ، ،2007.

مجلة جامعة الزيتونة الدولية – مجلة علمية محكمة تصدر عن جامعة الزيتونة الدولية
https://journal.ziu-university.net
28/02/2024
ISSN: 2958-8537 Issue: N19 العدد التاسع عشر : ص.ص 267-305
Al-Zaytoonah University International Journal for Scientific Publishing

المقدم، صلاح محمد. تنازع القوانين في سندات الشحن و مشارطات إيجار السفين.–دراسة مقارنة في القانون البحري. الدار الجامعية للطباعة و النشر، بيروت.1983.

المنشاوي، عبدالحميد . قانون التجارة البحرية في ضوء الفقه والقضاء.منشأة المعارف، الاسكندرية،2005.

الهوني، محمد مصطفى . القانون البحري الليبي. الفضيل للطباعة وللنشر والتوزيع، ليبيا، 2019.

يحي، عبد الودود. الموجز في النظرية العامة للالتزام، دار النهضة العربية، القاهرة،1984.

المقالات:

بن عمار، محمد . الإطار القانوني لاستغلال السفن.المجلة الجزائرية للعلوم القانونية،ع01 ،(1998).

عبد القادر، العطير .اتفاقية الأمم المتحدة حول النقل الدولي متعدد الوسائل للبضائع 1980. مجلة الحقوق الكويتية، مجّلد عدد 8 ،سنة 8.

القوانين:

القانون البحري الليبي 1953م.

قانون التجارة البحرية المصري رقم 8 لسنة 1990م.

المعاهدات:

معاهدة بروكسل 1924.

معاهدة هامبورج 1978

ثانيا: المؤلفات لاجنبية:

Baughen، Simon. Shipping law.(Routledge، London 2012).

مجلة جامعة الزيتونة الدولية – مجلة علمية محكمة تصدر عن جامعة الزيتونة الدولية
https://journal.ziu-university.net
28/02/2024
العدد التاسع عشر : ص.ص 267-305 ISSN: 2958-8537 Issue: N19
Al-Zaytoonah University International Journal for Scientific Publishing

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

Gabriel EB Iyang, Nkassi I Ofem. 'The carrier strict liability in the carriage of goods by see : 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.

Hill، C. Maritime law .(LLP، 1998).

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

Lopez، Norman. Master's Role in Charter Performance(Austl. & NZ Mar. LJ 8 .1991)

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

Wilson، John F. 'Carriage of goods by sea'. (Pearson Education، 2010).

الأحكام الأجنبية:

Alma Shipping Corp of Monrovia v Mantovani, The Dionee [1975] 1 Lloyd' s Rep ,[1975] 115 CA.

Archimidis [2008] [2008] EWCA Civ 175, [2008] 1 Lloyd's Rep. 597.

AS Reidar v Arcos [1927] 1 KB ,(1926) 25 Ll.L.Rep. 513.

Barret v Dutton [1815] 4 Camp ,[1815] 333.

Budgett & Co v Binnington & Co [1891] 1 QB ,[1891] 35.

Cantiere Navale Triestina v Soviet Naptha [1925] 2 KB ,(1925) 21 Ll.L.Rep. 185.

Chandris v Isbrandtsen-Moller [1951] 1 KB ,(1949) 83 Ll.L.Rep. 385.

Compania Crystal de Vapores of Panama v Herman and Mohatta (India) Ltd [1958] 2 QB [1972] 2 Lloyd's Rep 384.

Houlder v Weir [1905] 2 KB ,[1905] 267.

Inverkip Steamship Co Ltd v Bunge & Co [1917] 2 KB ,[1917] 193 (CA), 200 .

K Line Pte Ltd v Priminds Shipping (HK) Ltd; The Eternal Bliss [2021] EWCA [2021] Civ 1712.

مجلة جامعة الزيتونة الدولية – مجلة علمية محكمة تصدر عن جامعة الزيتونة الدولية
https://journal.ziu-university.net
28/02/2024
العدد التاسع عشر : ص.ص 267-305 ISSN: 2958-8537 Issue: N19
Al-Zaytoonah University International Journal for Scientific Publishing

Matheos v Dreyfus [1925] AC [1925] 655.

Ralli v Compania Naviera [1920] 2 KB ,[1919] 12 WLUK 150.

Randall v Lynch [1810] 2 Camp ,[1810] 352.

Robertson and Another v Bembridge Harbour Improvements Co Ltd (The Tangent) (QBD (Comm Ct)) [2021] EWHC 1025 (Comm); [2022] Lloyd's Rep Plus 32

Shipping Developments Corporation v V/O Sojuzneftexport (The Delian Spirit) [1972] 1 QB, [1972] 103.

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 .

Suisse Atlantique v NV Rotterdamsche Kolen Centrale [1966]2 W.L.R. 944 (H.L.), [1966] 12 All E.R. 61.

The Aello [1960] 1 Llyod's Rep. 23, [1961] A.C 135.

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

The Caspian Sea.[1980] 1 LIoyds Rep,[1980] 91.

The Eastern City [1958] 2 Lloyd's Rep ,[1958] 2Ll LR, 127.

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

The Tres Flores [1974] QB 264 [1973] 2 Lloyd's Rep. 247

Thiis v Byers [1876] 1 QBD ,[1876] 244 QB.