

MODERN LAW





<mark>استثمار السفينة بموجب القانون البحري</mark> القطري رقم (15) لسنة 1980 (مشارطة الايجار)

WWW.ESLAA.COM



المحتويات

رقم الصفحة	المحتويات	
I	مقدمة	•
Т	أنواع الملاحة البحرية	•
٢	أقسام الملاحة البحرية	•
٣	استغلال السفينة (مشارطات الإيجار)	•
٤	إيجار السفينة الغير مجهزة	•
0	إيجار السفينة المجهزة	•
1	عقد السفينة المجهزة	•
V	مدة الشحن والتفريغ	•
٨	متى تبدأ مدة الشحن والتفريغ	•
٩	أجرة السفينة	•
1.	حق الحبس	•
1.	حق الامتياز	•
П	إدارة السفينة	•
٦١	إعادة تسليم السفينة	•
١٣	التقادم	•
1 ٤	سند الشحن ومشارطة الإيجار	•
١٦	الخاتمة	•





استثمار السفينة بموجب القانون البحري القطري رقم (١٥) لسنة ١٩٨٠ (مشارطة الديجار)

مقدمة

يعرف القانون البحري تعريفاً عاماً بأنه «القانون الخي يدكم العلاقات القانونية المترتبة على استخدام البحار» وهو بهذا المعنى تعريف شامل يجمع تحته كل العلاقات الناشئة عن استخدام البحر، ومن ثم يدخل في نطاقه القانون البحري العام والقانون التجاري البحري، وهو مجموعة القواعد المنظمة للعلاقات الخاصة التي تنشأ عن استغلال السفن في التجارة البحرية، كاستغلالها عن طريق تأجيرها لنقل الأشخاص أو البضائع وما يرتبط بهذا الاستغلال من قواعد خاصة بالحوادث البحرية والتأمين البحري.

وقد تم إبرام العديد من الاتفاقيات الدولية المتعلقة بالنقل البحري للبضائع منها اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع (إتفاقية هامبورج ١٩٧٨) والتي أرست نظاماً قانونياً موحداً ينظم العلاقة بين الشاحنين والناقلين والمرسل إليهم من حقوق وما عليهم من التزامات بمقتضى عقود النقل البحري للبضائع.

وأيضاً اتفاقية الأملم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كلياً أو جزئياً (نيويورك، ٨. . ٢)، المعروفة أيضاً بقواعد روتردام، إلى جملة صكوك منها قواعد هامبورغ لكي ترسلي نظاماً قانونياً موحداً ومتطوراً ينظم ما للشاحنين والناقلين والمرسل إليهم من حقوق وما عليهم من التزامات بمقتضى عقود النقل

من الباب إلى الباب التي تشتمل على جزء بحري دولى.

وتوفر قواعد روتردام إطاراً قانونياً يراعي التطورات التكنولوجية والتجارية العديدة التي شهدها مجال النقل البحري منذ اعتماد اتفاقيات النقل البحري السابقة بما في ذلك نمو النقل باستخدام الحاويات، والرغبة في النقل من الباب إلى الباب بموجب عقد واحد، واستحداث وثائق النقل الإلكترونية وتكفل الاتفاقية للشاحنين والناقلين نظاماً عالمياً ملزماً ومتوازناً يدعم تنفيذ عقود النقل البحري التي يمكن أن تشمل وسائط نقل أخرى.

وطبقاً لتلك الاتفاقيات وتماشياً مع القواعد الدولية للنقل البحري للبضائع تبنت دولة قطر إصدار قانون بحري حديث متماشياً مع القواعد الدولية لتكون دولة قطر في طليعة الدول التي اهتمت بالتجارة البحرية ومدى أهميتها وتم إصدار القانون رقم قانون رقم (١٥) لسنة ١٩٨٠ بإصدار القانون البحري وتعديلاته وسوف نتناول بداية أنواع وأقسام الملاحة البحرية وبعد ذلك سوف نتناول موضوع من موضوعات القانون البحري وهو (مشارطات الإيجار) وهو إحدى طرق استغلال السفينة التجارية نظراً لأن السفينة تعد محوراً رئيسياً من محاور النقل التجارى البحرى.



أنواع الملاحة البحرية

تنقسـم الملاحة البحريـة مـن حيـث أهميتهـا إلـى ملاحة رئيسـية وملاحة مساعدة، ومـن حيث مسـافة الرحلـة إلـى ملاحـة لأعالـي البحـار وملاحـة سـاحلية ومـن حيـث الغـرض منهـا تنقسـم إلـى ملاحـة تجاريـة وملاحـة صيـد وملاحـة النزهـة.

أقسام الملاحة البحرية من حيث أهميتها:

أ. الملاحة الرئيسية وتندرج تحتها جميع أنواع الملاحة البحرية بحسب الغرض عنها ومن ثم هي الملاحة التي تقوم بها السفن لنقل الأشخاص والبضائع أو للصيد أو للنزهة.

ب. الملاحة المساعدة وهـي الملاحة التي تقـوم بهـا سـفن مخصصـة لعمليـات الإرشـاد البحـري أو القطـر البحـري ولا تقـوم بتحقيـق أي غـرض مـن الأغـراض الرئيسـية للملاحـة كالنقـل أو الصيـد أو النزهـة.

أقســام الملاحــة البحريــة مــن حيــث مســافة الرحلــة:

الملاحة لأعالى البحار والملاحة الساحلية:

الملاحة لأعالى البحار هـي أهـم أنـواع الملاحة البحرية وأكثرهـا تعرضاً للمخاطـر البحريـة ولذلك تشـترط مؤهـلات خاصـة فـي ربابنـة هـذه السـفن ومهندسـيها والعامليـن عليهـا تزيـد عـن الشـروط المطلوبـة فـي مـن يعملـون بالملاحـة السـاحلية لكونهـا تتـم بالقـرب مـن الشـواطـئ ولا تتعـرض لمخاطـر بحريـة كالتـي تتعـرض لهـا الملاحـة لأعالـي البحـار وجـري العـرف علـى تحديـد الملاحـة لأعالـي البحـار بأنهـا التـي تتـم بيـن موانـي وموانـي دولـة أخـرى مهمـا قربـت أو بعـدت المسـافة بينهمـا.

والملاحة السـاحلية تتـم بيـن موانـي دولـة واحـدة كالملاحة مـن ميناء حمـد إلـى ميناء الرويس أو مـن ميناء الدوحة إلـى محطـة إدارة الحاويات والملاحة إما

أن تكون ملاحة ساحلية صغرى عندما يكون كلا من الميناءيـن يقعـان علـى بحـر واحـد أو ملاحـة سـاحلية كبـرى عندما تكون بيـن ميناءيـن يقـع كلا منهما علـى بحـر غيـر الآخـر وتحتفـظ الـدول عادة لسـفنها الوطنيـة بالقيـام بالملاحـة السـاحلية تشـجيعاً لهـا وحتـى لا تنافسـها السـفن الأجنبيـة.

أقسام الملاحة البحرية بحسب الغرض منها:

اً. الملاحة التجارية: وهي الملاحة التي يقصد منها تحقيق ربح من نقـل المسـافرين والبضاعـة وهـي أهـم أنـواع الملاحـة البحريـة وقـد وضـع التشـريع البحـرى أصـلاً تنظيـم هــذه الملاحـة.

ب. ملاحة الصيد: وهي الملاحة التي تقوم بها السفن بقصد الصيد في البحار وهي تخضع لأحكام القانون البحري لأنها تتعرض لمخاطر البحار كما أنها تطورت بحيث أصبحت تقوم بالصيد وتثليج الأسماك وتنظيفها وأحياناً تعليبها فوق سفينة الصيد وكل هذه الأعمال أعمال مضاربة تدخل في نطاق الأعمال الصناعية وهي أعمال تجارية بطبيعة الحال.

ت. ملاحة النزهة: وهي الملاحة التي تقوم بها سفن مخصصة للنزهة في البحر ويطلق على هذه السفن (اليخوت البحرية).

وسـوف نتنـاول بالشـرح مشـارطة الإيجـار باعتبارهـا إحـدى طـرق الاسـتغلال التجـاري للسـفن.

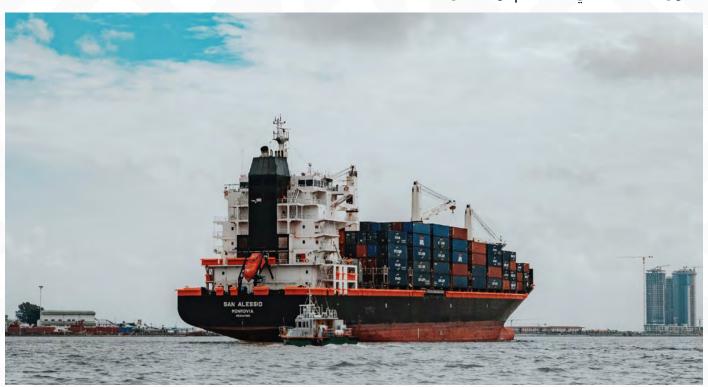


استغلال السفينة (مشارطة الإيجار)

هنـاك أربعـة طـرق لاســتغلال الســفينة التجاريـة وهــي:

- النقـل الخاص وتعريف أن يستعملها مالكها في نقـل البضائع المملوكة كما هـو متعارف عليه في شـركات البترول الكبـرى، ولكـن هـذه الطريقة تستخدم فـي نطـاق ضيـق.
- ايجار السفينة غير المجهزة وتعريفها أن يقوم مالك السفينة بتأجيرها للغير دون تزويدها بالمؤن أو البحارة.
- ايجار السفينة المجهزة وتعريفها أن يقوم مالك السفينة بتأجيرها للغير وضعها بحالة صالحة للملاحة ويوجد عدة أشكال قانونية لهذا النوع تكون مختلفة تبعاً للمحة المحددة للإيجار سواء بالرحلة أو بالزمن.
- ٤. قيام مالك السفينة باستغلالها لنقل البضائع المختلفة لعدة شاحنين مختلفين ويستوي أن يكون خط ملاحى منتظم أو عارض.

وقـد نظـم القانـون البحري القطـري مـن المادة ١١٤ إلى المادة ١٤٢ كيفيـة اسـتثمار السـفينة بصورهـا المختلفـة ســواء مجهـزة او الغيــر مجهـزة حيـِث ان استغلال السفينة في نقل البضائع بحرا يتم بطريقتيـن، سـواء بإبـرامُ عقـود النقـل البحـري مـع الناقل والتى يكون محلها إيصال البضاعة سالمة إلى وجهتها المقصودة مقابل اجرة، او عن الطريق اللجوء إلى مشارطات الإيجار، حيث بموجب هـذه العقود يتفق مؤجر السفينة على تقديم سفينة إلى المستأجر قصد استغلالها في نقل بضاعته، و قد ينصب هـذا العقـد على سـفينة مجهزة لمـدة زمنية معينة او لعدد من الِرحلات، كما قد تؤجر من دون تجهيـز (عاريـة)، و نظـرا للـدور الاقتصادي الـذي يلعبه هـذا النـوع مـن العقـود فقـد خصـه المشـرع البحرى القطرى بنظام قانونى خاص، هذا بالإضافة للقواعد العامة التى تنظم عقود الإيجار ونبدا هنا بعرض الصور المختلفة لمشارطات الإيجار.



أولاً: إيجار السفينة الغير مجهزة

نظمت المواد من ١١٤ إلى المادة ١١٨ تأجير السفينة الغير مجهزة ونعرض هنا التزامات المؤجر والمستأجر.

فقـد نصـت المـادة ١١٤ بأنـه «تأجيـر السـفينة غيـر مجهـزة عقـد يلتـزم بمقتضـاه المالـك بتمكيـن المسـتأجر مـن الانتفـاع بسـفينته دون أن يجهزهـا بمـؤن أو لـوازم أو بحارة. ويثبـت هـذا العقـد بالكتابـة، وتســري عليـه أحـكام عقـد الإيجـار المقــررة فــي القانــون والأحـكام التاليــة».

حيث يكون المؤجر ملتزم بموجب هذا العقد بأن يقدم السفينة للمستأجر صالحة للملاحة مع الوثائق الخاصة بذلك من شهادة التسجيل وشهادة الصلاحية للملاحة وشهادات التفتيش الدورية كما يكون مسؤولاً عن الأضرار الناشئة عن الاستهلاك الناشئ عن الاستعمال العادي كما جاء بنص المادة ١١٥.

ويكون ملتزماً بكافة ما ورد بالعقد المبرم طبقاً لشروطه ولا تكون السفينة في هذا النوع مجهزة سواءً بالمؤن أو الطاقم.

أما سلطات المستأجر فيكون له كافة أنواع السلطات الممنوحة للمالك فله حق استعمال السفينة وإدارتها من الناحية الملاحية والتجارية فيحدد خط سيرها ويمدها بالمؤن وطاقم البحارة والربان ويعتبروا جميعاً تابعين له ويسأل عن الضرر الذي يترتب على تسليم السفينة وهي غير صالحة للملاحة إلا إذا أثبت أن الضرر ناشئ عن عيب خفي طبقاً لما حاء أيضاً بالمادة ١١٥.

كما يكون ملزماً باستعمال السفينة في الغرض المتفق عليه والمذكور في ترخيصها الملاحي ولا يجوز له تأجير السفينة ما لم يكن مرخصاً له في ذلك بموجب العقد المبرم بينه وبين المالك وكذلك يلتزم عند تسليم السفينة أن يسلمها في ذات الميناء الذي تسلمها منه وبالحالة التي كانت عليها مع مراعاة الاستهلاك الناشئ عن الاستعمال العادى ورتب جزاء في حالة التأخير عن

التسليم بأداء ضعف الأجرة المتفق عليها وقـد نـص علـى ذلـك بمقتضـى المادة ١١٦.

وحدد القانون أن عقد إيجار السفينة لا يجدد تلقائياً وإنما ينتهي بانتهاء مدته طبقاً للمادة ١١٧ وحددت المادة ١١٨ مدة الحقوق الناشئة عن إيجار السفينة الغير مجهزة بمضي سنة من تاريخ ردها للمالك أو من تاريخ شطب سجلها الملاحي في حالة الهلاك.



ثانياً: تأجير السفينة المجهزة

حيث نظم القانون رقم ١٩٨./١٥ من المادة ١١٩ إلى المادة ١٤٢ حيث جاءت تلك المواد لتنظيم كافة ما يتعلق بمشارطة إيجار السفينة المجهزة.

تعريف تأجير السفينة المجهزة

كما ورد بنص المادة ١١٩ بأنه «تأجير السفينة مجهزة عقد يلتزم المؤجر بمقتضاه تقديم السفينة أو جزء منها للقيام برحلة أو عدة رحلات معينة أو القيام بالرحلات التي يطلبها المستأجر خلال المدة المتفق عليها في العقد وبالشروط المذكورة فيه أو التي يقضي بها العرف. وإذا كانت السفينة مؤجرة بكاملها فلا يشمل الإيجار الغرف والأماكن المخصصة للربان والبحارة.»

ويتضح من نص المادة أن مالك السفينة ملزم

بوضع السفينة تحت تصرف المستأجر مجهـزة بطاقمهـا ومعداتهـا الملاحيـة.

عقد السفينة المجهزة (مشارطة الإيجار) أنواعها:

نصت المادة . ١٢ على أنه: «يثبت إيجار السفينة المجهـزة بوثيقـة تسـمى «مشـارطة الإيجـار» يذكـر فيهـا اسـم المؤجـر والمسـتأجر وموطنهمـا واسـم السفينة وجنسـيتها وحمولتهـا والجـزء المؤجـر منهـا واسـم الربـان ونـوع الشـحنة ومقدارهـا وأوصافهـا والمـكان والمـدة المتفـق عليهـا للشـحن والتفريـغ ومقدار الأجرة وطريقـة حسـابها ومـدة العقـد وبيـان الرحـلات المتفـق علـى القيـام بهـا».

وعليه فهناك شكلين للتأجير وهما





الأول: التأجير الزمني – مشارطة الإيجار الزمنية

تنتقـل الإدارة التجاريـة إلـى المسـتأجر فـي حيـن يحتفـظ المؤجـر بـالإدارة الملاحيـة بواسـطة الربـان وهـذا هـو الأصـل إلا أنه قـد يتفق علـى نقـل الإدارة الملاحيـة والتجاريـة إلـى المسـتأجر ومحـدد ذلـك هـو مـن يتحمـل المسـؤولية عـن الأضـرار التـي تقـع للسـفينة أو للغيـر أثنـاء تنفيـذ المشـارطة.

الثاني: التأجير بالرحلة – مشارطة الإيجار بالرحلة

لا يكون للمستأجر أية سلطة على السفينة لا الإدارة الملاحية ولا الإدارة التجارية وكل ما يلتزم به المؤجر هو وضع السفينة صالحة وجاهزة ومجهزة تحت تصرف المستأجر لرحلة أو رحلات محددة.

كما يجب على المؤجر وضع السفينة في المكان والزمان المتفق عليه وإلا كان عقد الإيجار مفسوخاً لصالح المستأجر بشرط أن يقوم بالإخطار كتابة ويكون له طلب التعويض دون حاجة إلى أعذار المؤجر.

لا يجوز للمستأجر إعادة إجار السفينة المؤجرة أو يتنازل عن الحقوق الناشئة عن مشارطة الإيجار ما لم يكن مرخصاً له بذلك ويكون المستأجر الأصلي مسؤولاً قبـل المؤجر عـن الالتزامـات الناشـئة عـن المشـارطة طبقـاً لمـا نصـت عليـه المـادة ١٢٧.

ويسأل المستأجر عن الأضرار التي تلحق بالسفينة أو البضائع المشحونة فيها إذا كانت الأضرار ناشئة عن فعله أو فعل تابعيه أم من ينوب عنه إن كانت ناشئة عن عيب في بضائعه.

كما لا يجوز للمؤجر القيام بأي رحلات من شأنها تعريض السفينة المؤجرة للخطر أو تعريض البحارة لخطر غير عادي إذا عرف الخطر بعد إبرام مشارطة الإيجار وهذا ما نص عليه بالمادة ١٢٤ من القانون.

كما يلتزم المؤجر أن يبذل قبل السفر العناية اللازمة لتكون السفينة صالحة للملاحة ويقوم بتجهيزها بما يلزم من مواد ومؤن وبحارة واعداد أقسام السفينة المخصصة لحفظ البضائع ونقلها ويكون مسؤولاً عن الضرر المترتب على عدم صلاحية السفينة للملاحة إلا إذا أثبت أن هذا التقصير لم ينتج عن تقصيره أو كان ناشئ عن سبب خفي أو لم يكن في استطاعته كشفه وعبء إثبات ذلك يقع على المؤجر أو من يتمسك بذلك.

ويقع الالتزام على المستأجر بتزويد السفينة بالوقود والزيوت والشحوم ودفع رسوم المواني والإرشاد وغيرها وأية مصاريف أخرى وأداء أجور الساعات الإضافية عن العمل الذي قام به البحارة وذلك في حال تأجير السفينة بالمدة كما جاء بنص المادة ١٢٥ من القانون.

كما لا يجوز للمؤجر أن يشحن على السفينة أو الجزء المؤجر منها بضائع غير خاصة بالمستأجر دون إذن منه كما نـص بالمـادة ١٢٦.

وقد نظمت العديد من المؤتمرات الملاحية الدولية المعنية بالتجارة البحرية الدولية لوضع مشارطات نموذجية يتم الاستعانة بها في صياغة مشارطات الايجار ومن هذه المؤتمرات مؤتمر اتحاد وكلاء بحر البلطيق والبحر الأبيض – مؤتمر اتحاد وكلاء وسماسرة السفن – الولايات المتحدة الامريكية ونذكر على سبيل المثال (– Russwood) وهي مشارطات عامة وتوجد أيضاً المشارطات المتخصصة ونذكر منها على سبيل المثال (Norgrain) وهي خاصة بالحبوب –Sovcoal وهي خاصة للقل الزيت).



مدة الشحن والتفريغ

وعالجت المـادة ١٢١ مـن القانــون مــدة الشــدن للبضائـع وتفريغهـا حيـث نصــت علـــ أنــه:

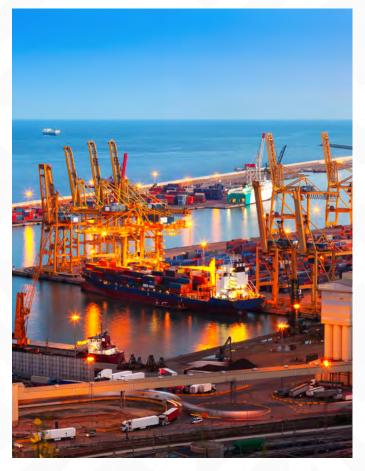
«إذا لم يتفق الطرفان على مدة لشحن البضائع أو تفريغها وجب الرجوع إلى ما يقضي به العرف. وإذا لم يتم الشحن أو التفريغ في المهلة الأصلية التي يحددها الاتفاق أو العرف، سرت مهلة إضافية لا تجاوز المهلة الأصلية ويستحق المؤجر عليها بحكم القانون تعويضاً يومياً يحدده الاتفاق أو العرف. وإذا لم يتم الشحن أو التفريغ خلال المهلة الإضافية المذكورة سرت مدة إضافية ثانية لا تجاوز المهلة الأولى ويستحق المؤجر عليها تعويضاً يومياً يعادل التعويض اليومي المقرر للمهلة الإضافية الأولى زائداً النصف وذلك دون إخلال بما قد يستحق من تعويضات أخرى.

ويعتبـر التعويـض اليومـي المسـتحق عـن المهـلات الإضافية من ملحقـات الأجرة وتسـري عليه أحكامها»

حيث يقوم المستأجر عادة بوضع البضاعة بجانب السفينة وأن يقوم برفعها حتى حاجز السفينة ليقوم المؤجر بتلقيها ويقوم برصها وتستيفها بالعنابر وهذا هو الأصل إلا أن العمل أحيانًا يجري على خلاف ذلك مثل ما جاء بمشارطة «جنكون» حيث يقوم المستأجر بوضع البضاعة بطريقة تمكن روافع السفينة من تلقيها ويقوم بتوفير العمال اللازمين لذلك ويقتصر دور السفينة في إنزال البضائع عن ظهرها.

وينظم الاتفاق بين كلا من المالك والمستأجر على من يتحمل نفقات ومخاطر الشحن والتفريغ حيث لا يوجد ما يمنع من تحمل إي طرف من الأطراف نفقات ذلك أما المسؤولية عن ما ينشأ من أضرار ناتجه عن عمليات الشحن والتفريغ فيتحملها من يتولاها بالفعل.

تحدد مشارطات الإيجار عدداً من الأيام للقيام بعمليات الشحن والتفريغ التي يجب أن تتم خلالها وفي حال عدم تحديدها يرجع للعرف السائد في هـذا الخصـوص وذلـك يكـون تبعـاً لنوعيـة البضائع



التي يتم شحنها أو تفريغها وهنا جرى العمل على
تحدد المدة بعدد من الأيام أو الأيام المتتابعة
وهي التي تتكون من أربعة وعشرين ساعة والتي
تحسب من منتصف الليل وحتى الساعة الثانية
عشر ليلاً أما النص على أن تكون الأيام أيام عمل
فلا يشترط أن يتم العمل طوال الأربعة وعشرين
ساعة يومياً وتكون في تلك الحالة أيام الإجازات
والعطلات مستثناه من فترة الشحن والتفريغ
وهناك عدة مصطلحات أخرى لتحديد معيار المدة
مثل الأيام التي يسمح بها الطقس وقد لا تحدد
الايام بطريق مباشرة في المشارطة وإنما ممكن
الاتفاق على الرجوع إلى معدل شحن يومي مقدراً
بوحدة وزن أو قياس أو كمية.

وقد نص القانون على إعطاء مهلة إضافية للشحن أو التفريغ لا تجاوز المدة الاصلية مع إعطاء المؤجر تعويضاً يومياً يحدده العقد أو العرف ويمكن إعطاء مهلة اضافية أخرى مع التعويض مرة ونصف لقيمة التعويض في المرة الأولى.



متى تبدأ مدة الشحن والتفريغ

نصت المادة ۱۲۲ على أنه «تبـدأ المهلـة الأصليـة للشـحن والتفريغ مـن اليـوم الـذي يلـي تبليغ الربـان ذوي الشـأن اسـتعداد السـفينة لشـحن البضائـع أو تفريغهـا. وتحسـب المهلـة باليـوم وتحسـب أجـزاء اليـوم بالسـاعة.

وإذا تـم الشـحن قبـل انتهـاء المـدة المعينـة فـلا تضـاف الأيـام الباقيـة منهـا إلـى مهلـة التفريـغ مـا لـم يتفـق علـى غيـر ذلك. ويجـوز الاتفـاق علـى منح المسـتأجر مكافـأة عـن الإسـراع فـي إنجـاز الشـحن أو التفريـغ.

ولا تحسب في المهلة الأصلية أيام العطلة الرسمية أو أيام العطلة التي يقضي بها العرف ما لم تكن قد قضيت فعلاً في الشحن أو التفريغ. ويقف سريان المهلة في حالة القوة القاهرة.

اما المهلات الإضافية فتحسب فيها ايام العطلة ولا تقف بسبب القـوة القاهـرة. ومع ذلـك يجـوز الحكـم بتخفيـض التعويـض عـن المهلـة الإضافيـة الأولـى فقـط فـى حالـة اسـتمرار المانـع.

تبدأ مدة الشحن والتفريغ عندما تكون البضائع قد وضعت تحت تصرف المرسل اليهم وأن يكون الربان قد قام بجميع الاجراءات اللازمة فيما يتعلق بالإجراءات القانونية التي يفرضها الجمارك وسلطات الميناء وتفادياً لذلك فإن تحديد نقطة الشحن والتفريغ تحدد في اللحظة التي يعطي فيها الربان إخطار الاستعداد لشحن البضائع أو تفريغها وهنا يجب ذكر أن هناك نوعان من مشارطات الإيجار وهما مشارطة الميناء والتي تعتبر السفينة قد وصلت بمجرد دخول الميناء على عكس مشارطة المرسى والتي تحدد مكان الرصيف حيث أن ذلك له أهمية في تحديد ميعاد الرصيف حيث أن ذلك له أهمية في تحديد ميعاد بدء مدة الشحن والتفريغ.

كما وقد نصت المادة ١٢٢ على جواز منح المستأجر مكافأة الإسـراع فـي الشـحن أو التفريـغ وهـو مـال يدفعه المالك للمسـتأجر وذلك مكافأة علـى أنه أتم الشـحن او التفريغ قبـل الميعاد المحـدد بحيـث يكـون

للمالـك أن ينتفع بالسـفينة بصـورة أسـرع عمـا كان المسـتأجر قـد التـزم بالمـدة المحـددة بالمشـارطة.

وأيضًا ذكرت المادة أن مـده المهلـة يتـم إيقافهـا فـي حـال القـوة القاهـرة وذلـك بالنسـبة للمهلـة الاصليـة دون المهلـة الإضافيـة حيـث يجـوز وقـف مهلـة الشـحن أو التفريـغ.

كما يجوز للربان في حال انتهاء مدة التفريغ الحق في إنزال البضائع على نفقة المستأجر ومسئوليته كما جاء بنص المادة ١٢٣ من القانون.

كما ونصت المادة ١٣٩ على أنه «إذا تعهد المستأجر بشحن البضائع على السفينة ولـم يبـدأ عمليـة الشحن في الميعاد المتفق عليه كان للمؤجر اعتبار العقـد مفسـوخاً بشـرط إخطـار المسـتأجر بذلـك كتابـة. وإذا انتهـى الميعـاد المتفـق عليـه للشـحن قبـل انقضـاء المهلـة الأصليـة التـي يقضـي بهـا العـرف امتـد الميعـاد إلـى نهايـة المهلـة.

وللمؤجر في الحالة المنصوص عليها في الفقرة السابقة طلب التعويض دون حاجة إلى أعذار إلا إذا أثبت المستأجر أن عدم تنفيذ الالتزام ناشئ عن قوة قاهرة.»



أجرة السفينة

مسؤولية المستأجر عن دفع الأجرة بموجب المشارطة الزمنية هـي مسـؤولية مسـتمرة لـذا فتتضمـن المشـارطة شـروطاً معينـة ومحـددة لوقـف الأجرة ووينتج عـن ذلـك إعفـاء المسـتأجر من مسـؤوليته المسـتمرة عـن دفع الأجرة ولذلـك تتضمـن معظـم مشـارطات الإيجار الزمنيـة شـروطاً واضحـة تنـص علـى وقـف الأجـرة بشـرط أن يكـون الحادث المسـب للتأخيـر واضحاً ضمـن بنـود المشـارطة.

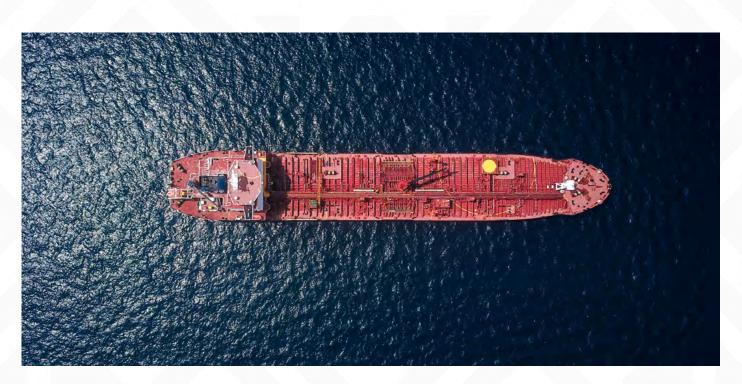
نصت المادة ۱۲۹ يلتـزم المسـتأجر بدفـع الأجـرة المتفق عليها والتي تحـدد طبقاً للسـائد فـي هـذا المجـال وتقـدر بالنظـر إلـى الحمولـة ومـدة العقـد وقـد نصـت المادة ۱۲۹ علـى أنـه «لا تسـتحق أجـرة السـفينة إذا لـم تسـلم البضائـع المشـحونة فيهـا للمرسـل إليـه أو لـم توضع تحـت تصرفـه فـي ميناء الوصـول إلا إذا اشـترط اسـتحقاق الأجـرة فـي جميع الأحـوال.»

وعليه فإن القانون يقضي بأن يلتزم المستأجر

بدفع الأجرة كاملة عن المدة التي تكون فيها السفينة تحت تصرفه ولو توقفت بسبب حوادث الملاحة. وقد نصت المادة ١٢٩ ايضا بأنه «مع ذلك تستحق الأجرة إذا كان عدم التسليم ناشئاً عن خطأ المستأجر أو إذا هلكت البضائع لعيب فيها أو بسبب طبيعتها الخاصة أو إذا اضطر الربان لبيعها أثناء السفر بسبب العيب أو التلف أو إذا أمر الربان بإتلافها بسبب خطورتها أو ضررها أو خطر نقلها ولم يكن المؤجر يعلم بذلك عند وضعها في السفينة.

وكذلك تستحق الأجرة عن الحيوانات التي تنفق أثناء السفر بسبب لا يرجع إلى فعل الناقل. وإذا كانت السفينة مؤجرة للذهاب والإياب وحالت قوة قاهرة بعد إبدارها دون الوصول إلى الميناء الذي تقصده فلا يستحق المؤجر إلا أجرة الذهاب ما لم يوجد شرط بخلاف ذلك.

وفي جميع الأحوال يجب رد الأجرة التي تكون قد دفعت كلها أو بعضها مقدماً بغير وجه حق.»



حق الحبس

لقد تصدت المادة . ١٣ لدالة ما إذا تم إيقاف السفينة المستأجرة مؤقتاً أثناء السفر بسبب لا يرجع لفعل المؤجر او الربان وكيفية التصرف في الاجرة حيث جاء نصها بأنه «تبقى مشارطة إيجار السفينة نافذة دون زيادة الأجرة أو التعويض إذا أوقفت السفينة مؤقتاً أثناء السفر بسبب لا يرجع إلى فعل المؤجر أو الربان، وفي هذه الدالة يجوز للمستأجر أن يطلب تفريغ بضائعه على نفقته وله يعد ذلك أن يعيد شحنها في السفينة على نفقته أيضاً وأن يدفع الأجرة كاملة وللمستأجر في أي أيضاً وأن يطلب تسليم البضائع قبل وصولها إلى وقت أن يطلب تسليم البضائع قبل وصولها إلى المكان المتفق عليه بشرط أن يدفع الأجرة كاملة»

كما وتصدت المادة ١٣١ لدالة ما إذا كان إيجار السفينة بالمدة حيث نصت على «في حالة تأجير السفينة بالمدة يلتزم المستأجر بدفع كامل الأجرة عن المدة التي تكون فيها السفينة تحت تصرفه ولو توقفت بسبب حوادث الملاحة. ومع ذلك لا تستحق الأجرة إذا هلكت السفينة أو توقفت بسبب قوة قاهرة أو فعل المؤجر. وإذا انقطعت الخبار السفينة ثم ثبت أنها هلكت، استحقت الأجرة كاملة إلى تاريخ آخر أخبار عنها. وبالإضافة إلى ذلك تستحق الأجرة عن النصف الباقي من المدة التي كانت مقدرة لإتمام الرحلة».

كما ونصت المادة ١٢٣ على استرداد المؤجر لحقه في التصرف في السفينة المؤجرة إذا لـم يقـم المستأجر بسـداد الأجرة المستحقة لـه بعـد إنـذاره بضـرورة سـداد الأجـرة مـع التـزام المؤجـر بتوصيـل البضاعـة المشـحونة إلـى مينـاء الوصـول مقابـل أجـر المثـل مـع الاحتفـاظ بحقـه فـى التعويـض.

كما وتعرضت المادة ١٢٣ لحالة عدم قيام المستأجر بشحن كافة البضائع المتفق عليها فإنه بالرغم من ذلك يلتـزم بدفع كامـل الأجـرة بالإضافـة إلـى كافـة النفقـات المترتبة علـى ذلك.

أما المادة ١٣٤ تعرضت لدالة قيام المستأجر بترك البضائع أو تلفها ونقص قمتها أو مقدارها أثناء السفر فإن ذلك لا يبرئ ذمته من دفع الأجرة.

تتضمن مشارطات الإيجار الزمنية شـرط حق حبس البضائع لمؤجر وذلـك نظيـر اسـتيفاء الأجـرة أو أي مبالـغ تكـون مسـتحقة لـه بموجـب مشـارطة الإيجـار وقـد نصـت المادة . ١٤ «للمؤجـر حق حبس البضائع فـي مينـاء الوصـول لاسـتيفاء الأجـرة مـا لـم تقـدم لـه كفالـة تقدرهـا المحكمـة المختصـة. وللمحكمـة أن تأمـر ببيـع البضائع بالمـزاد العلنـي بمـا يعـادل قيمـة الخـرة، بالثمـن الأساسـي الـذي يقـدره القاضـي، ولـه أن يأمـر بلصـق إعلانـات ودرجهـا فـي الصحف إذا اقتضـى الحـال ذلـك.»

وكافة أنواع مشارطات الإيجار تعطي المؤجر حق الحبس حتى على أجور الشحن من الباطن ويمنح هذا الحق في حالة أن تكون أجرة الشحن مستحقة للمستأجر وليس للمؤجر وهذا الحق يخول للمؤجر الحق في تسلم أجرة الشحن قبل دفعها إلى المستأجر أو وكيله.

حق الامتياز

للمؤجر حق الامتياز على البضائع المشحونة لاستيفاء الأجرة وذلك ما لم يكن هناك حق عيني للغير حسن النية على البضائع المشحونة على السفينة، وقد نصت المادة ١٤١ على أنه «للمؤجر امتياز على البضائع المشحونة على السفينة. ويضمن هذا الامتياز دفع الأجرة وملحقاتها، ويستمر هذا الامتياز لمدة خمسة عشر يوماً بعد تسليم البضائع ما لم يكن قد ترتب عليها حق عيني للغير حسن النية، ويبقى الامتياز قائماً ولو اختلطت البضائع بأخرى من نوعها.»



إدارة السفينة

تنقسم إدارة السفينة إلى:

 ادارة ملاحية: وهـي تشـمل النواحي الفنية مثل صيانـة الماكينـات أجهـزة السـفينة والبـدن (جسـم السـفينة) وتشـمل أيضـاً تزويـد السـفينة بالوقـود والمـؤن وأيضـاً تشـمل قيـادة السـفينة وتشـغيلها.

7. إدارة تجارية: تختلف حسب ما إذا كانت السفينة مجهـزة أو غيـر مجهـزة ومـا يترتـب عليـه ذلـك مـن اختـلاف سـلطات كلا مـن المؤجـر والمسـتأجر مـن حيـث صـدور التعليمـات للربـان مـن ناحيـة الإدارة التجارية للسـفينة وعليه سـوف نعرف الإدارة التجارية للسـفينة وهـى كالتالـى:

هـي الإدارة المتعلقـة بالعمليـات التجاريـة للسـفينة وتتوقـف هـذه الإدارة علـى السـفينة وظـروف تأجيرهـا، فمثـلاً السـفينة المخصصـة لنقـل البضائع تتضمـن الإدارة التجاريـة لهـا إبـرام عقـود إيجار سـواء مـن الباطـن أو عقـود نقـل (سـندات شـحن) عمليـات اسـتلام وتسـليم البضائع والمناولـة والمحافظـة عليهـا وعمليـات الـرص.

وعليه فإن المؤجر في المشارطة الزمنية يحتفظ بالإدارة التجارية للسفينة المؤجرة، ولكن هـذا لا يمنع من الاتفاق على إسـناد الإدارة التجارية إلى المسـتأجر وما يترتب عليها مـن مسـؤوليته عن المطالبات الخاصة بالبضائع المشـحونة أو الناشـئة عنا أو عـن تصرفات الربـان وقـد جـرت أحـكام المادة على ذلـك.

ويقع ضمن إدارة السفينة توجيه الربان لاختيار أقرب ميناء وصول إذا تعذر الوصول إلى الميناء المتفق عليه حيث جاءت أحكام المادة ١٣٦ بما نصه «إذا تعذر على السفينة الوصول إلى الميناء المتفق على تسليم البضائع فيه وجب على المؤجر أن يوجهها إلى أقرب ميناء من الميناء المذكور. وفي هـذه الحالة يتحمل المؤجر مصاريف نقل البضائع إلى ميناء الوصول، وإذا كان تعذر الوصول إلى الميناء المتفق عليه ناشئاً عن قوة قاهرة التزم المستأجر بهـذه المصاريف وإذا احتفظ المستأجر بالحق في اختيار ميناء الوصول بعد بدء السفر ثم

اختيار ميناء يتعذر على السـفينة الوصـول إليه دون أن تتعـرض للخطـر تحمـل المسـتأجر الآثـار المترتبـة علـى ذلـك»

ويستفاد من نص المادة سالفة الذكر أن حق التوجيهة هـو حق يمكن أن يكون للمؤجر او للمستأجر حسب ما تم الاتفاق عليه بالمشارطة، ولكن هناك تفصيل بشأن تحمل مصاريف نقل البضائع فـي حال تعـذر الوصـول للميناء المتفق عليه وتوجيه السفينة إلى أقرب ميناء وصول حيث إنه إذا كان تعـذر الوصـول إلى الميناء ناتج عن قوة قاهـرة التزم المستأجر بالمصاريف الناتجة عن نقل البضائع لأقـرب ميناء وصـول حتى ولـو كان المؤجر هـو مـن لـه الحـق فـى توجيـه السـفينة.



حالة بيع السفينة

إعادة تسليم السفينة المؤجرة

تظل مشارطة الإيجار سارية وذلك، حتى لو قام مالك السفينة ببيعها ومع ذلك يجوز للمشتري فسخ المشارطة إن كان عالماً بها وقت إبرام العقد، ولكن بشرط أن يثبت إصابته بالضرر إذا تم الاستمرار بسريان المشارطة إلى نهاية مدتها ونصت على ذلك المادة ١٣٧ بما نصة «لا يترتب على بيع السفينة فسخ مشارطة الإيجار التي أبرمها البائع قبل البيع ومع ذلك يجوز للمشتري طلب الفسخ إذا أثبت أنه لم يكن عالماً بعقد الإيجار وقت البيع وأن في استمرار الإيجار لنهاية مدته ضرراً عليه»

تتضمن المشارطات عادة نصوصاً خاصة لإعادة تسليم السفينة بعد انتهاء مدة المشارطة فقد تتضمن أن تستمر الأجرة ساريه حتى ساعة ويوم تسليمها أو أن يعاد تسليم السفينة بنفس الحالة التي تم استلامها بها وعلى كل حال فإن التزام المستأجر بإعادة السفينة بنفس الحالة التي تسلمها بها ما عادا ما يصيب السفينة من جراء الاستعمال العادى.

وهناك دالة اخرى هـي دالة تسـليم السـفينة بعـد الميعـاد المحـدد لتسـليمها فـي المشـارطة وتثـور هنـا عـدة تسـاؤلات حيـث إن مقـدار الأجرة عـن هـذه الفتـرة كيـف يحـدد هـل يحـدد حسـب مـا تـم الاتفـاق



التقادم

عليه عند إبرام المشارطة حتى تاريخ التسليم الفعلي أم تدفع طبقاً لتاريخ التسليم المحدد بالمشارطة أم سعر السوق السائد وقت التسليم إن كان أعلى من ما هو محدد بالمشارطة وفي كل الأحوال لا يجوز تخفيض الأجرة إذا أعيدت السفينة قبل الميعاد المتفق عليه بالمشارطة.

وقـد حسـمت المـادة ۱۳۸ ذلـك حيـث نصـت علـى «فـي حالـة تأجيـر السـفينة بالمـدة يلتـزم المسـتأجر عنـد انقضـاء مشـارطة الإيجـار بإعـادة السـفينة إلـى المينـاء الـذى وضعـت فيـه تحـت تصرفـه.

وإذا انقضت مدة الإيجار أثناء السفر امتدت المشارطة بحكم القانون إلى نهاية الرحلة واستحق المؤجر الأجرة المنصوص عليها في المشارطة عن الأيام الزائدة، ولا يجوز تخفيض الأجرة إذا أعيدت السفينة قبل الميعاد المتفق عليه».

حدد القانون فترة السنة كمدة للتقادم لجميع الحقوق الناشئة عن مشارطة الإيجار للسفن المجهزة وحدد تلك بداية سريان تلك الفترة من تاريخ تسليم البضائع أو من التاريخ الذي يجب فيه تسليمها أما بالنسبة للالتزامات الأخرى فيبدأ سريانها من تاريخ انتهاء الرحلة أو الرحلات أو من تاريخ انتهاء مدة المشارطة وقد نصت المادة ١٤٢ على أنه «تنقضي بالتقادم جميع الحقوق الناشئة عن مشارطة إيجار السفينة مجهزة بمضي سنة ويبدأ سريان هذه المدة فيما يتعلق بالالتزامات الخاصة بتسليم البضائع والمسؤولية الناشئة عن هلاكها أو تلفها أو تأخير وصولها من تاريخ التسليم أو من التاريخ التسليم.

وفيما يتعلق بالالتزامات الأخرى يبدأ سريان المدة من تاريخ انتهاء الرحلة إذا كانت السفينة مؤجرة لرحلة واحدة أو من تاريخ انتهاء كل رحلة في حال تأجير السفينة لعدة رحلات أو من تاريخ انقضاء المشارطة إذا كانت السفينة مؤجرة لأجل معين وفي هذه الحالة الأخيرة تبدأ المدة من نهاية الرحلة الأخيرة إذا امتدت هذه الرحلة طبقاً للمادة المحدة من يوم وقوع الحادث الذي جعل تنفيذ المشارطة أو استمرار تنفيذها مستحيلاً. وفي المادة من المراطة أو استمرار تنفيذها مستحيلاً. وفي حالة افتراض هلاك السفينة تسري المدة من التاريخ الذي شطبت فيه من سجل السفن. وفي حالة استرداد ما دفع بغير حق تسري المدة من يوم نشوء الحق في الاسترداد».



سند الشحن ومشارطة الإيجار

نتناول هنا بإيجاز العلاقة ما بين سند الشحن ومشارطة الإيجار وعليه سوف نتعرض إلى ما هـو سند الشـدن.

سند الشحن هـو اداة لإثبات شـحن البضاعة وهـو يعـد إثباتاً لعقـد النقـل البحـري فـي حـال التاجيـر بمشـارطة الرحلـة وأيضاً يمثـل البضاعـة المشـحونة حكمـاً ويقـوم مقامها أثنـاء الرحلـة البحريـة أي أنـه يمثـل الوجـود الحكمـي للبضاعـة.

ويتم إصدار سند الشحن موقع من المؤجر وهـو في هذه الحالة يعد اثباتاً لاستلام الربان للبضاعة وكميتها وهـو بمثابـة الإثبـات فــى مينـاء الوصـول الذي بموجبه يتم تسليم البضاعة به لصاحب الحق في تسلمها وهو وسند الشحن في حال إصداره بناء على مشارطة الإيجار بالرحلـة لا يتضمـن كافـة الشـروط والبيانـات المعتـادة فـــى ســند الشــدن المستعمل فـــ عقــود النقــل علــــ الخطــوط الملاحية المنتظمة وإنما تفيد الشروط الموجودة في سند الشحن في هذه الحالة إلى الإحالة إلى مشارطة الإيجار وعليه فإصدار سند الشحن فـــى هـذه الحالـة لا يخـل بأصـل التعاقـد وهـو مشـارطة الإيجار وقـد ابـرم المؤتمـر الدولــى (بمكـو) نمـوذج لسندات الشحن المتعلق بمشارطات الإيجار بالرحلـة يسـمي «Congenbill» ومـنِ المتعـارف عليه أن سندات الشحن الصادرة تبعا لمشارطات الإيجار تتضمـن شـروطا خمسـة وهـــى:

- الإحالة إلى شروط مشارطة الإيجار التي صدر
 تنفيذاً لها وعدم مسؤولية الناقل عن الهلاك أو
 التلف الحاصل للشحنة قبل الشحن أو بعد التفريغ.
- شرط بارامونت (قواعد معاهدة لاهاي لتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن) (تطبيق قواعد لاهاي).
- ٣. تسوية الخسارات المشتركة طبقاً لقواعد يورك وانفرس على أن تتم التسوية في لندن والتي تنص على أن تدفع مساهمات الشحنة في الخسارة إلى الناقل حتى ولو كانت ناتجه عن خطاً،



أو إهمـال الربــان، أو المرشـــد، أو الطاقــم.

- شرط جاسون وهو متعلق بالخسارات المشتركة ومكافئات الإنقاذ.
- هـ وهـو الشـرط الخـاص بحـوادث التصـادم وتحديـد المسـؤول عـن التعويـض.

إلا أن هـذا النمـوذج لا يمنع المؤجر مـن اسـتعمال سـندات الشـدن العاديـة التـي تسـتعمل فـي الخطـوط المنتظمة، ولكن هـذا ينطـوي على تعارض بيـن المشـارطة وسـند الشـدن إلا أن الاحتكام الاخير يكـون للشـروط الـواردة بمشـارطة الإيجـار.



ويجب التفرقة هنا بين حالتين:

الحالـة الأولـى: اتحاد حامـل سـند الشــدن و المســتأجر .

ففـي هـذه الحالـة فـإن المسـتأجر يسـتمد حقوقـه مـن المشـارطة أمـا سـند الشـحن لا يعـدو إلا أن يكـون مجـرد إيصـال يفيـد تحميـل السـفينة للبضاعـة وإنهـا فـى عهدتهـا.

الحالة الثانية: الغير حامل سند الشحن

يعد الغير حامل سند الشحن غير مرتبط بالناقل إلا بمجرد عقد نقل البضائع وهو سند الشحن وعليه يستفيد من كافة أشكال الحماية المنصوص عليها في معاهدة بروكسل لسندات الشحن التي تضفيها على سند الشحن دون أن يكون لمشارطة

الإيجار أي تأثير على سند الشحن وشروطه.

وهنا يجب التفرقة بين من يصدر سند الشحن:

سند الشحن صادر من المجهز وعليه فالغير حامل سند الشحن في حال حدوث تلف أو عجز لبضاعته يرفع دعوى المسئولية ضد المجهز استنادا الى سند الشحن.

سند الشحن صادر من المستأجر الغير حامل سند الشحن لايرتبط إلا بالمستأجر الذي سلمه سند الشحن وارتبط في مواجهته كناقل للبضائع ومسؤول عن تسليمها في ميناء الوصول وعليه في حال وجود عجز أو تلف فإن المرسل إليه يرجع على المستأجر طبقاً للقواعد العامة المنصوص عليها بمعاهدة بروكسل.



الخاتمة

استعرضنا في هذا المقال لجانب من الجوانب العدة والتي شملها قانـون رقـم ١٩٨٠/١٥ الخـاص بإصـدار القانـون البحـري والـذي يشـكل الركـن الأساسـي في التجارة البحرية وتناولنا مشارطات الإيجار طبقاً لما جـاء بالقانـون القطـري مع الإشـارة للمعاهـدات الدوليـة المنظمـة لمشـارطات الإيجـار والتـي نأمـل بـأن تلقـى الضـوء علـى هـذا المجـال المهـم والـذي

يعد ركيزة من الركائز المهمة المتعلقة بالاقتصاد وحركة التجارة حيث تتمتع دولة قطر بالعديد من المزايا في مجال النقل البحري بما تملكه من بنية أساسية متطورة ومواني حديثة وخطط طموحة وأسطول نقل حديث يواكب أحدث التطورات في هذا المجال مما تطلب الاهتمام بإبراز الجانب القانوني في هذا المجال.



إعداد



السيد/ عيسى محمد السليطي المؤسس والرئيس



السيد / صفوت ابراهيم محمد مستشار قانوني

للتواصل معنا

هاتف : ۹۷٤٤٤٤۷۱٥٥٥ +

+9V8 887187.7

ايميل : INFO@ESLAA.COM الموقع : WWW.ESLAA.COM



