



ماهية عقد إيجار السفينة المخصصة لنقل النفط

The essence of Lease Contract if the Ship designate for carriage of Oil

أ. فاروق ابراهيم جاسم – الجامعة المستنصرية - العراق

أ. نهى عزيز حسون – الجامعة المستنصرية - العراق

تاريخ ارسال المقال: 2022/05/01. تاريخ قبول المقال: 2022/09/21. تاريخ النشر: 2022/10/03

الملخص:

يتناول هذا البحث ماهية عقد إيجار السفينة المخصصة لنقل النفط، وذلك من خلال التعريف بعقد إيجار السفينة بوجه عام في ضوء ما قررته القوانين وآراء الفقه. ثم بيان صور عقد إيجار السفينة وهي إيجار السفينة غير مجهزة وإيجارها مجهزة سواء بالمدة أم بالرحلة، ثم نبين بعد ذلك التعريف بعقد إيجار السفينة المخصصة لنقل النفط وخصائصه، ثم التمييز بينه وبين عقد النقل البحري بسند شحن. ومن ثم سيقسم البحث على مبحثين وبالشكل الآتي:

المبحث الأول: التعريف بعقد إيجار السفينة بوجه عام وصوره

المبحث الثاني: التعريف بعقد إيجار السفينة المخصصة لنقل النفط وخصائصه والتمييز بينه وبين عقد النقل البحري

الكلمات المفتاحية: سفينة- عقد – نفط – نقل - إيجار

Abstract:

This Research deal with the Concept of the Lease Contract of the designate for Carrige of oil, First we explain the Lease Contract of Ship " charter Party " in general, Then we will indicate the types of the Lease Contract of the Ship, which is the Charter of un equipped Ship, and the Charter of equipped Ship. Time Charter, Voyage Charter. Then we definie the Lease Contract of the Ship designate for

Carrige Oil, and the we distinguish between the lease Contract of the Ship designate for Carrige of Oil and the transport Contract of good by Bill of Lading.

Keywords: ship, contract, oil, transport, rent.

مقدمة:

يمثل نقل النفط - بعد استخراجِه وشحنه من منصات التحميل البحرية الموجودة في ميناء القيام لنقله بواسطة سفينة مستأجرة إلى ميناء الوصول - إحدى أهم الوسائل التي يتم بمقتضاها نقل كميات كبيرة جداً من النفط من مناطق استخراجِه إلى مناطق تصديره.

إذ تتم عملية نقل النفط بواسطة سفينة مخصصة لنقل النفط، تتوافر فيها كافة المواصفات والخصائص الفنية والملاحية التي تؤمن تنفيذ عملية النقل وفقاً للشروط الواردة في عقد إيجار هذه السفينة وتكفل في الوقت ذاته إيصال كميات من النفط بالسفينة التي تم استئجارها لنقله في ميعاد التسليم المحدد مع المحافظة عليها أثناء نقلها .

وقد جرى العمل على ان يتم نقل النفط بواسطة سفينة مستأجره وفقاً لتصرف قانوني يطلق عليه بوجه عام بـ"عقد إيجار السفينة" أو "مشارطة إيجار السفينة" "Charter Party" حيث تمثل هذه المشارطة عقداً نموذجياً "Model Contract" يتضمن كافة البيانات اللازمة لتحديد مضمون العقد، وبالأخص حقوق والتزامات أطراف العقد.

أما فيما يتعلق بنقل النفط فقد أعدت بعض المؤسسات وشركات النفط الكبرى عقوداً أو مشارطات لنقل النفط بواسطة سفينة مستأجرة، تتضمن بيانات تحدد العقد وشروطه، سيما المتعلقة بالتزامات وحقوق كل من مؤجر السفينة ومستأجرها، والمسؤولية الناشئة عن الإخلال بشروط العقد أو المشارطة، ومن أبرز المشارطات المعروفة فيما يخص نقل النفط مشارطة "Asbatank Voy" و"Bpvoy4" و"Bpvoy5" و"shellvoy5" و"shellvoy" و"Exonmobil voy" وغيرها.

أما في العراق فتوجد كذلك عقود نموذجية لاستئجار السفن المخصصة لنقل النفط تتولى اعدادها بعض الجهات الرسمية ، كشركة ناقلات النفط العراقية والتابعة لوزارة النفط، وكما سيتم الإشارة إلى هذه النماذج في الرسالة.

وبقصد الوقوف على ماهية عقد إيجار السفينة المخصصة لنقل النفط، فإنه لا بُدَّ من الإشارة أولاً إلى التعريف بعقد إيجار السفينة بوجه عام، وبيان الصور التي يرد فيها هذا العقد، ثم نبين بعد ذلك التعريف بعقد إيجار السفينة المخصصة لنقل النفط وخصائصه، ثم التمييز بينه وبين عقد النقل البحري بسند شحن.

وبناءً على ما تقدم سنقسم البحث على مبحثين وبالشكل الآتي:

المبحث الأول: التعريف بعقد إيجار السفينة بوجه عام وصوره

المبحث الثاني: التعريف بعقد إيجار السفينة المخصصة لنقل النفط وتمييزه عن عقد النقل البحري بسند الشحن.

المبحث الأول: التعريف بعقد إيجار السفينة بوجه عام وصوره

تبنت بعض القوانين، كالقانون الفرنسي وبعض القوانين العربية، تعريفاً لعقد إيجار السفينة، وكذلك أشارت آراء الفقه إلى تعاريف عدة حددت المقصود بهذا العقد لذا لا بُدَّ من بيان هذه التعاريف. هذا من جهة ومن جهة أخرى، فقد أشرنا إلى أن عقد إيجار السفينة يرد في ثلاث صور، ولذا لا بُدَّ من الإشارة إلى هذه الصور.

ولذا سنقسم هذا المبحث على مطلبين وبالشكل الآتي:

المطلب الأول: التعريف بعقد إيجار السفينة.

المطلب الثاني: صور عقد إيجار السفينة.

المطلب الأول: التعريف بعقد إيجار السفينة وخصائصه

تبنت بعض القوانين تعريفاً لعقد إيجار السفينة، وذلك بقصد تحديد مضمون هذا العقد وطبيعة الالتزامات الناشئة عنه، ومن ثم تمييزه عن عقود الإيجار التي تتم بوسائط أخرى، كالطائرة مثلاً. وكذلك أشارت آراء الفقه إلى تعاريف عدة حددت مضمون عقد إيجار السفينة.

ففيما يتعلق بالقوانين التي نظمت الأحكام المتعلقة بالتجارة البحرية فقد تبنت تعريفاً لعقد إيجار السفينة ومن ذلك ما أشارت إليه المادة "152" من قانون التجارة البحرية المصري رقم 8 لسنة 1990 التي نصت على أنه "عقد يلتزم بمقتضاه المؤجر بان يضع تحت



تصرف المستأجر سفينة معينة أو جزء منها مقابل أجره وذلك لمدة محددة (التأجير بالمدة) أو للقيام برحلة أو رحلات معينة (التأجير بالرحلة) ".
كما عرّفته المادة "216" من القانون الاتحادي رقم 26 لسنة 1981 بشأن القانون التجاري البحري لدولة الامارات العربية المتحدة بأنه " عقد بمقتضاه يلتزم المؤجر نظير أجر بأن يضع تحت تصرف المستأجر سفينة أو جزءاً منها لمدة أو للقيام برحلة أو رحلات معينة".
وكذلك بينت المادة "145" من قانون التجارة البحرية الكويتي رقم 28 لسنة 1980 بأن إيجار السفينة "عقد يلتزم المؤجر بمقتضاه أن يضع تحت تصرف المستأجر نظير أجر سفينه أو جزءاً منها بقصد الاستغلال البحري لمدة محددة أو للقيام برحلة أو رحلات معينة".
أما في القانون الفرنسي فقد عرف تقنين النقل "Code de transports" الصادر بالأمر رقم "1307-2010" في 2010/10/28⁽¹⁾ وفي الكتاب الخامس المخصص للتجارة البحرية والأنشطة المتصلة بها ، وضمن الأحكام المتعلقة باستغلال السفينة الواردة في الفصل "111" عقد إيجار السفينة "L'affrètement" في المادة "1-5423" بأنه "عقد يتعهد فيه المؤجر - مقابل أجره - أن يضع تحت تصرف المستأجر سفينة معينة"⁽²⁾ ثم نظم هذا التقنين الأحكام العامة لعقد إيجار السفينة وصور هذا العقد في الفقرات "14-2" من المادة "5423".

1 ويضم هذا التقنين جميع القواعد المتعلقة بالنقل التي كانت تنظمها قوانين مختلفة، ومن هذه الأحكام ما يتعلق بالأحكام العامة لعقد النقل، والأحكام الخاصة بكل نوع من أنواع النقل، كالنقل البري بمختلف الوسائط، والنقل الجوي والنقل البحري. وفي أحكام هذا التقنين ينظر الموقع الإلكتروني الرسمي للجمهورية الفرنسية.

Leg france.gouv.fr

2 Article "5423-1".."par le contrat d'affrètement le fréteur s,engage Moyennant rémunération ,a mettre un navire á la disposition d,un affréteur...."

وهذا هو ذات تعريف المادة (1) من قانون رقم 66-420 بشأن عقود إيجار السفن والنقل البحري.

Sur les contrats d'affrètement et de transport maritimes'

الصادر في 1966/6/18 . وقبل صدور هذا القانون كانت المواد "273-280" من قانون التجارة لعام 1807 تنظم الاحكام المتعلقة بعقد تأجير السفن ينظر :

Rene Rodiér et Emmanuel pontavice, Droit maritime , DALLOz, 11é édition,1991,p 216.

أما موقف القانون العراقي فلم يتضمن قانون التجارة البحرية العثماني الصادر في 1863/8/10⁽¹⁾ الذي لا زالت بعض احكامه نافذة - تعريفاً لعقد إيجار السفينة - إلا أن هذا القانون نظم أحكام هذا العقد في الفصل السادس منه، المواد من "92-100" والخاصة بإيجار السفن واستئجارها.

ولم يتضمن كذلك مشروع القانون البحري العراقي⁽²⁾ لعامي 1974 و1987 تعريف لعقد إيجار السفينة، إلا أنه تضمن تعريف لعقد إيجار السفينة غير المجهزة وعقد إيجار السفينة المجهزة والذي سنبينهما لاحقاً .

أما آراء الفقه فقد أشارت إلى تعاريف عدة لعقد إيجار السفينة تبدو متقاربة بوجه عام ومن هذه التعاريف ما أشارت إليه آراء الفقه الانجلو أمريكي من أن عقد إيجار السفينة "Charter party"⁽³⁾ هو عقد يتم بين مالك السفينة "Ship owner" وبين شخص اخر يطلق عليه بـ "Charterer" أي المستأجر، وذلك لاستخدام سفينة لنقل بضائع أو أشخاص إما لمدة محددة أو لرحلة من أو رحلات معينة⁽⁴⁾ وكذلك عرف البعض الآخر عقد إيجار السفينة بأنه محرر وفقاً لنموذج معين يتضمن التزامات لشخص يطلق عليه بالمستأجر يستأجر بمقتضاه سفينة بأكملها أو جزء منها لأجل استخدامها، وذلك من قبل شخص آخر هو مالك

1 وقد صدر هذا القانون في ربيع الأول لعام 1280 هجرية ، وقد استمدت أحكامه من الكتاب الثاني من قانون التجارة الفرنسي لعام 1807 المأخوذة أحكامه عن الامر الخاص بالتجارة لعام 1683 الذي أصدره لويس الرابع عشر. ومن ثم فان أحكام قانون التجارة البحرية العثماني - النافذ بعض أحكامه لحد الآن- ترجع إلى القرن السابع عشر، ولعل من نافلة القول إن هذا القانون لم يتفق مع التطور الكبير في الملاحة البحرية والشحن البحري وصناعة السفن.

2 وقد شكلت الحكومة العراقية لجنة في وزارة العدل لوضع مشروعاً للقانون البحري، كما قامت الوزارة المذكورة بتشكيل لجنة لمراجعة هذا المشروع بموجب كتابها الصادر في 1966/9/9. ينظر: الدكتور ثروت عبد الرحيم علي، القانون البحري العراقي، مطبعة حداد، البصرة ، الطبعة الأولى ، سنة 1969، ص 03.

3 وقد استمد مصطلح "Charter party" من المصطلح اللاتيني "Carta partia" الذي كان يشير إلى الممارسات السائدة في القرون الوسطى التي جرت على تحرير عقد إيجار السفينة على ورقه يدون فيها شروط العقد مرتين ويتم قطعها إلى جزئين يحتفظ كل من المالك (المؤجر) والمستأجر بنسخة منها. ينظر:

David martin clark, the IMLI manual on international maritime Law, OXFORD university press , volume11 shipping Law, first edition, 2014, p 267.

Chorley & Giles, shipping Law, pitman, London, seventh edition, 1981, p 122.

4 David martin clark, Op., Cit. p. 267. Chorley , Giles, Op. Cit., p. 120 .

السفينة⁽¹⁾ أما الفقه الفرنسي فقد عرف عقد إيجار السفينة بأنه عقد يتم بمقتضاه وضع سفينة ما تحت تصرف المستأجر "L'affrètement"⁽²⁾.

أو أنه عقد ينصب على استئجار سفينة "d'un navire" بقصد نقل بضائع "Marchandises" من ميناء إلى ميناء آخر⁽³⁾.

أما آراء الفقه المصري فقد عرفت عقد إيجار السفينة تعريف يماثل ما قرره المادة "152" من قانون التجارة البحرية المصري رقم 8 لسنة 1990 والتي تقدم ذكرها حيث عرف هؤلاء عقد إيجار السفينة بأنه عقد يلتزم فيه المؤجر بان يضع تحت تصرف المستأجر سفينة ما - بكاملها أو بجزء منها - وذلك لمدة محددة أو لرحلة أو رحلات معينه مقابل أجره⁽⁴⁾.

كما أشار البعض الآخر إلى أن عقد إيجار السفينة هو العقد الذي يتعهد فيه المؤجر بوضع سفينة تحت تصرف المستأجر، أو يتعهد بتنفيذ الرحلات التي يطلبها هذا الأخير⁽⁵⁾.

أما في العراق فقد ذهب الشراح إلى أن عقد إيجار السفينة هو عقد يقصد به تمكين مستأجرها من الانتفاع بها في مقابل أجره يدفعها إلى مؤجرها⁽⁶⁾، أو أنه عقد يتعهد فيه المؤجر بتمكين المستأجر من الانتفاع بالسفينة لقاء أجره أما لمدة محددة أو لرحلة أو رحلات معينة⁽⁷⁾.

وبعد بيان التعاريف التي قدمت لأجل تحديد المقصود بعقد إيجار السفينة بوجه عام فإنه لا بُدَّ أن نبين بأن لعقد إيجار السفينة خصائص معينة تتمثل بكونه عقداً رضائياً

1 Robert force ,Admiralty and maritime Law ,federal judicial center,Washington, 2004, p 42.

Simon Baughen, shipping Law, Routledge-tylor and francis group, New york, sixth edition, 2015, p 188.

2 Paul chauveau,Traite de droit maritime, LibrairiesTechniques,paris,1958,p 428.

3 Pierre Bonassies et Christian scapel, Droit Maritime, DELTA, L.G.D ,2006, No. 743, P. 478.

4 ينظر: الدكتور مصطفى كمال طه ، القانون البحري ، مكتبة الوفاء القانونية ، القاهرة ، ط1، سنة 2010، ص357. الدكتور محمود مختار أحمد بربري ، قانون التجارة البحرية ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، دون ذكر تاريخ النشر ، ص 277.الدكتور محمد بهجت أمين قايد، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، الجزء الثاني، دار النهضة العربية، القاهرة ، ط 1، 2004 -2005، ص 5. الدكتور عاطف الفقي ، قانون التجارة البحرية ، دار الفكر الجامعي ، الاسكندرية ، ط 1 ، سنة 2007، ص 430 . الدكتور محمد السيد الفقي ، القانون البحري ، دار الجامعة الجديدة ، الإسكندرية ، ط 1 ، 2007، ص 2850 . الدكتور فايز نعيم رضوان، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية ، دون ذكر دار نشر، ط1، 1998، ص 270.

5 ينظر: الدكتور علي جمال الدين عوض، النقل البحري للبضائع ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، 1992، ص 119.

6 ينظر: الدكتور مجيد العنبيكي ، القانون البحري العراقي ، منشورات بيت الحكمة ، بغداد ، سنة 2002 ، ص 127 .

7 ينظر: الدكتور فاروق ابراهيم جاسم ، مبادئ القانون البحري ، المكتبة القانونية ، بغداد ، ط1 ، 2021 ، ص 150 .

وملزماً للجانبين ومن عقود المعاوضات وغير ذلك، إلا أنه ويقصد تجنب التكرار فسوف نبين هذه الخصائص عندما نبين خصائص عقد إيجار السفينة المخصصة لنقل النفط.

المطلب الثاني: صور عقد إيجار السفينة

إنَّ عقد إيجار السفينة قد اتخذ صوراً عدّة نتيجة تطور الحياة الاقتصادية فقد يحتاج التاجر إلى سفينة في نقل بضاعته، أو قد يحتاج إلى سفن عدة في نقلها، كما في شركات النفط او شركات المناجم أو أن يستلزم نقلها جزءاً من السفينة.

وقد جرى العرف على ان لعقد إيجار السفينة صورتين أساسيتين هما إيجار السفينة غير مجهزة أو "عارية" وإيجار السفينة مجهزة، وهذه الصورة الأخيرة تكون على صورتين هما إيجار السفينة بالمدة وإيجار السفينة بالرحلة.

وفضلاً عن ذلك فإن هنالك صور أخرى هي المشاركة الهجينة التي تتضمن صورتين من الصور المتقدمة. ونبين هذه الصور تباعاً.

أولاً: إيجار السفينة غير مجهزة

يمثل عقد إيجار السفينة غير المجهزة⁽¹⁾ إحدى صور استغلال السفينة، وإحدى صور إجارتها. إذ قد يفضل مستأجر السفينة في بعض الظروف إجارة السفينة بدون تجهيزها، لكي يتولى تجهيزها بنفسه بالطاقم والمؤن اللازمة. كما أن مالك السفينة يجد أحياناً أن من مصلحته أن يؤجر سفينته عارية لكي يتخلص من أعباء تجهيزها، ويترك ذلك إلى مستأجرها.

وقد وضعت بعض القوانين تعريفاً لعقد إيجار السفينة غير المجهزة، ومن ذلك ما قرره المادة (161) من قانون التجارة البحرية المصري رقم 8 لسنة 1990 التي عرفته بأنه "عقد يلتزم بمقتضاه المؤجر بوضع السفينة تحت تصرف المستأجر لمدة محددة دون تجهيزها بمؤن أو بحارة أو تجهيزها تجهيزاً غير كامل".

1 ويطلق عليه بالإنكليزية "Bareboat charter" أو "demise charter" وهو عقد تستأجر فيه السفينة لمدة طويلة ويتولى المستأجر تجهيزها بالمؤن والطاقم مقابل أجرة يتقاضاه المؤجر. يُنظر:

Eric Sullivans, Marine encyclopedia Dictionary, in Farma Law, routed, sixth edition, 2015, P. 45.

أما في اللغة الفرنسية فيطلق عليه "Affrètement coque nue"

وكذلك بينت المادة (149) من قانون التجارة البحرية الكويتي بالمرسوم بقانون رقم 28 لسنة 1980 بأن "1- تأجير السفينة غير المجهزة عقد يلتزم بمقتضاه المالك بتمكين المستأجر من الانتفاع بسفينة معينة دون أن يجهزها بمؤن أو لوازم أو بحارة".
وكذلك نصت المادة (252) من القانون الاتحادي الإماراتي بشأن القانون التجاري البحري بأن "تأجير السفينة غير المجهزة عقد يلتزم بمقتضاه المؤجر نظير أجر بأن يضع تحت تصرف المستأجر لمدة محددة سفينة معينة بدون طاقم وبدون أي تجهيز مادي أو تجهيز غير تام".

أما مشروع القانون العراقي لعام 1974 فقد عرف في المادة (148) تأجير السفينة غير المجهزة بأنه "عقد يلتزم بمقتضاه المالك بتمكين المستأجر من الانتفاع بسفينة دون أن يجهزها بمؤن أو لوازم أو بحارة".

أما في القانون الفرنسي فقد عرفت المادة (15) من القانون (66-420) بشأن إيجار السفينة والنقل البحري الصادر في 18/6/1966 بأنه "عقد يلتزم بموجبه المؤجر أن يضع تحت تصرف المستأجر لمدة محددة، ومقابل أجر، سفينة معينة دون تجهيز أو إعداد أو بتجهيز أو إعداد غير كاملين" وهذا ما قننته المادة (8-5423) من تقنين النقل بالأمر (-1307/2010) الصادر في 28/10/2010، إذ نصت على أن "بموجب عقد إيجار السفينة غير المجهزة يتعهد المؤجر، مقابل أجر، بوضع سفينة، تحت تصرف المستأجر بدون تجهيزات أو معدات أو بتجهيزات أو معدات غير مكتملة لمدة معينة"⁽¹⁾.

أما الفقه فقد عرف عقد إيجار السفينة غير المجهزة بأنه عقد يتعهد فيه مالك السفينة بأن يضع تحت تصرف المتعاقد معه المستأجر "charterer" سفينة عارية أو غير مجهزة على أن يقوم المستأجر بتزويدها بالطاقم والمؤن اللازمة لإبحارها"⁽²⁾.

1 Articlel (5423-8) "par le contrat d'affrètement coque nue, lefréteur s'engage, contre paiement d,nu loyer, á mettréa la disposition d,un affréteur un navire détermine, sans armenet ni équipement ou avec un équipement et un ar mement incomplets pour un temps définie".

2 Robert force ,op.cit.,p.43. Davide martin clark ,op.cit.,p.268.

وقد ذكر القاموس القانوني لجامعة أكسفورد "Oxford dictionary of Law" بأن عقد إيجار السفينة غير المجهزة "bareboat charter" هو "....." aform of boat or ship hire in wich the hirer assumes full control and possession of the vessel



ماهية عقد إيجار السفينة المخصصة لنقل النفط

ويتضح من التعاريف المتقدمة من أن عقد إيجار السفينة غير المجهزة أو العارية هو عقد يرد أما على استئجار سفينة غير مجهزة (إلا بالحد الأدنى من الأجهزة اللازمة لتسييرها) حيث يقوم المستأجر بتجهيزها بطاقم من ربان وبحارة والمؤن اللازمة من غذاء أو وقود أو زيوت وغير ذلك من تجهيزات. أو أن يرد العقد على سفينة مجهزة بشكل جزئي، إذ يقوم المستأجر بتجهيزها تجهيزاً كاملاً بالمؤن اللازمة للرحلة البحرية⁽¹⁾.

ويتميز عقد إيجار السفينة غير المجهزة بميزة أساسية تميزه عن غيره عن عقود إيجار السفن الأخرى، وتتمثل بأن لمستأجر السفينة حق حيازتها والسيطرة عليها او الرقابة عليها " The possession and control"⁽²⁾ حيث يمتلك المستأجر الإدارة الملاحية والإدارة التجارية للسفينة، أي أن مستأجر السفينة يملك سلطة قيادة السفينة وتوجيهها، حيث يباشر هذه السلطة بواسطة ربان السفينة، ويكون مسؤول عن الأعمال المتعلقة بإدارتها، وبضمنها ما يصدر عن ربانها وطاقمها وبحارتها من أفعال.

كما أن مستأجر السفينة يملك الإدارة التجارية للسفينة، ومباشرة جميع الأعمال المتصلة باستغلالها من الناحية التجارية⁽³⁾ كاستغلالها في نقل بضائعه أو بضائع الغير. وإزاء السلطات الواسعة التي يمتلكها المستأجر في هذا العقد. لذا وصف البعض من الفقه مركزه بأنه يعد بمثابة مالكاً فعلياً للسفينة "The defacto owner of the ship"⁽⁴⁾.

= " أي صيغة يتم بمقتضاها استئجار سفينة أو مركب ويكون لمستأجرها كامل حيازتها والسيطرة عليها" ينظر:

Dictionary of Law ,edited by jonthan Law, oxford university press, fifth edition ,2015,p61.

1 ينظر: الدكتور أحمد حسني ، عقود إيجار السفن، مشارطات الإيجار، منشأة المعارف، الإسكندرية ، ص 71. الدكتور مجيد العنبيكي ، مصدر سبق ذكره ، ص 130 . الدكتور فاروق ابراهيم جاسم ، مصدر سبق ذكره ، ص 160 .

2 Chorley & G ILES ,Op.Cit.,P 120 . Robert force,op.cit., p43.

ويرى الأستاذان "Chorley & GILES" بأن حيازة المستأجر للسفينة وإن كانت تمثل حيازة كاملة "full possession" إلا أنها تعد حيازة مؤقتة "Temporary possession" ومن مظاهر الحيازة التي يباشرها المستأجر هو سلطته في تعيين ربان السفينة وطاقمها وعدم السماح للمالك بالتدخل في إدارة السفينة ص 121.

3 David martin clarck,Op.Cit.,p.268.

4 Ibid.,p 268.

ولما كانت حيازة السفينة اثناء مدة إجارتها هي لمستأجرها. لذا يعد مسؤولاً عن صيانتها "maintenance" وإصلاح كافة العيوب الناشئة عن استعمالها، وكذلك مسؤولاً عن الأضرار التي تلحق بالغير (الطرف الثالث) بسبب أعمال ربانها أو طاقمها⁽¹⁾.

أما بشأن الطبيعة القانونية لعقد إيجار السفينة غير المجهزة فقد ذهب بعض آراء الفقه الفرنسي إلى أن هذا العقد ما هو في الحقيقة إلا عقد إجارة اشياء "du louage de choses"⁽²⁾ أي يتماثل مع عقود الإيجار التي ترد على أموال أخرى .

ويذهب بعض الفقه بأن التعامل في الوقت الحالي يكشف عن قلة اللجوء إلى إجارة السفينة غير المجهزة مقارنة مع عقدي إدارة السفينة بالمدة أو الرحلة، حيث أنه من الممكن أن تلجأ إليه شركات الملاحة لكي تسد بصفة مؤقتة حاجتها الطارئة أترعطل سفينة أو بعض سفنها ، فتلجأ إلى إجارة سفينة عارية لتنفيذ عمليات النقل التي ارتبطت بها⁽³⁾ ، وهذه الملاحظة تنطبق على عقود إيجار السفن المخصصة لنقل النفط، حيث تبين لنا بعد الاطلاع على المشاركات الخاصة باستئجار السفن المخصصة لنقل النفط بأنها ترد إما على استئجار سفينة بالمدة، أو استئجارها بالرحلة. وليس على استئجارها غير مجهزة، ذلك لأن عمليات نقل النفط تتطلب وجود سفينة مجهزة بالمعدات والأجهزة اللازمة لشحن النفط إلى السفينة وتفريغها منه، الأمر الذي يحتم بالضرورة استئجار سفينة مجهزة سواء لرحلة أو رحلات معينة أو لمدة معينة.

ثانياً: إيجار السفينة بالمدة

قد يستأجر البعض سفينة ما لاستغلالها في نقل البضائع وذلك لمدة معينة يتم الاتفاق عليها صراحة مع مالكيها وفقاً لما يعرف بعقد إيجار السفينة بالمدة أو الوقت⁽⁴⁾ ، وقد تضمنت بعض القوانين تعريفاً لهذا العقد، إذ عرفته المادة (168) من قانون التجارة البحرية المصري رقم 8 لسنة 1990 بأنه "عقد يلتزم بمقتضاه المؤجر بوضع سفينة كاملة

1 Robert force, Op.Cit., p.43.

2 Paul chauveau, Op.Cit., No. 662, p.446.

3 ينظر: الدكتور أحمد حسني، مصدر سبق ذكره ، ص 73.

4 ويطلق عليه باللغة الإنكليزية "Time charter" أما في اللغة الفرنسية فيطلق عليه "L'affretement a temps".

التجهيز تحت تصرف المستأجر وذلك لمدة محددة. "وكذلك أشارت المادة (154) من قانون التجارة البحرية الكويتي بالمرسوم بقانون رقم 28 لسنة 1980 وضمن الأحكام المتعلقة بتأجير السفينة إلى أن "تأجير السفينة مجهزة عقد يلتزم المؤجر بمقتضاه بوضع سفينة معينة كاملة التجهيز تحت تصرف المستأجر للقيام برحلة أو رحلات معينة أو خلال المدة المتفق عليها في العقد وبالشروط المذكورة فيه أو التي يقضي بها العرف. " وكذلك عرفت المادة (244) من القانون الاتحادي رقم 26 لسنة 1981 بشأن القانون التجاري البحري لدولة الإمارات العربية المتحدة تحت عنوان (التأجير الزمني للسفينة) إيجار السفينة بالمدة بأنه "عقد بمقتضاه يلتزم المؤجر بأن يضع سفينة مجهزة تحت تصرف المستأجر لمدة معينة".

أما مشروع القانون البحري العراقي لعام 1974 فلم يتضمن تعريفاً لإيجار السفينة بالمدة وإنما عرف هذا العقد ضمن التعريف الذي تبناه لإجارة السفينة مجهزة، والذي يضم إجارتها بالرحلة أو إجارتها بالمدة، حيث نصت المادة (152) من هذا المشروع بأن "تأجير السفينة مجهزة، عقد يلتزم بمقتضاه المالك أو المجهز بصفته مؤجراً بأن يضع تحت تصرف المستأجر مقابل أجره كلاً أو جزءاً من السفينة لمدة محددة (التأجير المحدد المدة) أو لرحلة أو رحلات محددة (التأجير المحدد للرحلة) وذلك بالشروط المنصوص عليها في العقد أو التي يقتضي بها العرف " أما في القانون الفرنسي فقد بين تقنين النقل الفرنسي الصادر بمقتضى الأمر (1307-2010) في 2010/10/28 وفي المادة (10-5423) بأنه "في عقد الإيجار بالمدة يتعهد المؤجر بتزويد المستأجر بسفينة مجهزة لمدة زمنية محددة"⁽¹⁾.

أما آراء الفقه فقد عرف البعض منها إيجار السفينة بالمدة بأنه "عقد يلتزم فيه مالك السفينة بأن يقدم للمتعاقد معه "charterer" أي المستأجر، سفينة لمدة محددة، كسنة أو ستة أشهر أو أية مدة أخرى يتم الاتفاق عليها، ويتولى مالك السفينة تزويدها بالطاقم والمؤن اللازمة للرحلة مقابل مكافأة يطلق عليها "Hire"⁽²⁾ وكذلك عرفه آخرون بأنه عقد يتعهد فيه

1 Article "5423-10"...par le contrat d'affretement a temps,le freteur s,engage a mettre a ia disposition de l'affreteur un navire arme pour un temps defin.

2 Robert Force,op.cit.,p.42-43 .David martin clarck,op.cit.,p.268. Chorley &Giles, ,Op.Cit.,p.120.

مالك السفينة بأن يسلم للمستأجر سفينة لنقل حمولات لمدة محددة وملكان أو أمكنة محددة⁽¹⁾.

ويتضح مما تقدم أن عقد إيجار السفينة بالمدة يتميز عن عقد إيجار السفينة غير المجهزة بأن مالك السفينة يتولى تجهيز السفينة بما تحتاجه لتنفيذ الرحلة البحرية المتفق عليها، من طاقم ومؤون ومعدات⁽²⁾، أي أن مالك السفينة (المؤجر) يلتزم بتسليم السفينة جاهزة للاستغلال البحري⁽³⁾ لكي يتمكن المستأجر من الانتفاع بها. وكذلك يتميز عقد إيجار السفينة بالمدة بأن مالكيها أو مؤجرها) هو يحتفظ بالإدارة الفنية والملاحية للسفينة⁽⁴⁾ أي الحق في إدارتها وتوجيهها، ومن ثم يعد مسؤولاً عن صيانتها، وكذلك مسؤولاً عن الأضرار التي تلحق بالغير (الطرف الثالث) وذلك عما يصدر من طاقمها من أفعال أو إهمال.⁽⁵⁾

وتشير آراء الفقه الانجلو امريكي بأن مستأجر السفينة "charterer" يكون ملزماً مقابل انتفاعه بالسفينة بدفع مقابل أو على وجه الدقة مكافأة "Remuneration" يطلق عليها بـ "hire" وهي تمثل بدل استئجار أو أجره أو مقابل يدفع نظير استعمال شيء أو إجارته⁽⁶⁾. ويتم احتسابه في بعض الأحيان على أساس عدد الأيام أو الشهور التي يستغرق فيها تنفيذ الرحلة، وتدفع مقدماً، ويبدأ استحقاقها منذ الوقت الذي يتمكن فيه المستأجر من استغلال السفينة.⁽⁷⁾

أما بشأن الطبيعة القانونية لعقد إيجار السفينة بالمدة فقد ذهب بعض الفقه الفرنسي إلى تكييف هذا العقد بأنه مزيج من عقد إجارة وعقد خدمات "le services" تتمثل بتلك

1 Terence coghlin, John Kimball, Andrew Baker, Thomas Belknap, Julian Kenny, Time charters Routledge, New York, seventh edition, 2014, p. 1.

2 Robert Force, op.cit., p. 43.

3 ينظر: الدكتور فايز نعيم رضوان، مصدر سبق ذكره، ص 277. الدكتور محمد السيد الفقي، مصدر سبق ذكره، ص 290.

4 David martin clarck, Op.Cit., p. 286. Robert Force, Op.Cit., p. 43.

5 Robert Force, op.cit., p. 43.

6 في معنى "hire" ينظر: حارث سليمان فاروقي، المعجم القانوني، مكتبة لبنان، بيروت، الطبعة الثالثة، 1980، ص 337.

7 Simon Baughien, Op.Cit., p. 189.

التي يقدمها المؤجر للمستأجر أثناء الرحلة⁽¹⁾ كالخدمات التي يقدمها الطاقم، فضلاً عن تزويد السفينة بما تحتاجه من مؤن.

إلا أن بعض الفقه الأنجلو أمريكي يرى بأن مشاركة إيجار السفينة بالمدة لا تُعدُّ إيجاراً بالمعنى الدقيق وذلك لأن المستأجر في هذا النوع من المشاركات لا يُعدُّ حائزاً للسفينة، أي لا يملك أي حق آخر عليها.

"The charterer do not acquire possession of the ship or any other right "

حيث تبقى السفينة المستأجرة في حيازة مالكها، ويبقى سيدها، ويخضع طاقمها لسلطته، أما المستأجر فهو لا يملك سوى استغلالها بقصد الربح⁽²⁾

"The right to exploit the earning capacity of vessel"

ثالثاً: إيجار السفينة بالرحلة

قد تستأجر السفينة مجهزة بقصد القيام برحلة أو رحلات معينة بكاملها أو جزء منها، أما لنقل بضائع أو اشخاص وفقاً لما يطلق عليه بعقد إيجار السفينة بالرحلة⁽³⁾ أو السفرة⁽⁴⁾.

وقد بينت بعض القوانين المقصود بهذا العقد من خلال إيراد تعريف له، ومن هذه التعاريف ما أشارت إليه المادة (168) من قانون التجارة البحرية المصري رقم 8 لسنة 1990 التي بينت أن إيجار السفينة بالرحلة هو "عقد يلتزم بمقتضاه المؤجر بوضع سفينة كاملة التجهيز تحت تصرف المستأجر للقيام برحلة أو رحلات معينة" وكذلك ما نصت عليه المادة (225) من القانون التجاري البحري الإماراتي رقم 26 لسنة 1981 التي بينت بأن "تأجير السفينة بالرحلة عقد يلتزم المؤجر بمقتضاه بوضع سفينة معينة أو جزء منها تحت تصرف المستأجر للقيام برحلة أو عدة رحلات معينة".

1 Paul chauveau, Op.Cit., No. 666.p.449.

2 Terence coghlin and others, Op.Cit., p 1-2.

3 ويطلق عليه باللغة الإنكليزية "Voyage charter" أما في اللغة الفرنسية فيطلق عليه "L'affrètement ou voyage".

4 وهذا هو اللفظ الذي استخدمه قانون التجارة البحري اللبناني الصادر في 1947/2/18 حيث ورد هذا اللفظ في المادة (74) التي نصت على أن عقد إيجار السفينة بالسفرة هو عقد يكون فيه كامل السفينة أو بعضها مؤجراً لسفرة أو سفرة عدة

أما في القانون الفرنسي فقد أشارتقنين النقل الفرنسي الصادر بالأمر (1307-2010) بتاريخ 2010/10/28 في المادة (13-5423) إلى أن "في عقد إيجار السفينة بالرحلة يتعهد المؤجر أن يقدم للمستأجر سفينة بكاملها أو بجزء منها بهدف القيام برحلة أو رحلات معينة"⁽¹⁾.

وكذلك أشارت آراء الفقه إلى تعاريف عدة لعقد إيجار السفينة بالرحلة ومن ذلك بأنه "عقد يلتزم فيه مالك السفينة بأن يضع تحت تصرف المتعاقد معه "charterer" أي المستأجر، سفينة لنقل بضائع أو اشخاص لرحلة أو رحلات معينة من ميناء إلى آخر، ويتقاضى مالك السفينة مقابلاً يطلق عليه بالأجرة "Freight"⁽²⁾. وكذلك عرفه البعض الآخر بأنه "عقد توضع فيه السفينة تحت تصرف المستأجر لرحلة معينة أو عدة رحلات مقابل أجرة "Freight"⁽³⁾.

ويبدو من هذه التعاريف أن عقد إيجار السفينة بالرحلة يتفق مع عقد إيجار السفينة بالمدة في أن مالك السفينة (المؤجر) هو الذي يتولى تجهيز السفينة بالطاقم والمؤن والمعدات اللازمة للرحلة .

إلا أن عقد إيجار السفينة بالرحلة يختلف عن إيجارها بالمدة في أن هذا العقد الأخير يرد على السفينة بكاملها، بينما يرد عقد إيجار السفينة بالرحلة على كامل السفينة أو جزء منها⁽⁴⁾.

كما أن المؤجر في عقد إيجار السفينة بالرحلة يحتفظ بالإدارة الملاحية للسفينة، أما الإدارة التجارية فيتولاها المستأجر حيث يكون له استغلال السفينة وفقاً للطريقة التي يراها

1 Article "5423-13"...par le contrat d, affretement au voyage le Fréteur met à la disposition d,un affréteur en tout ou en partie navire en vue d,accomplir un ou plusieurs voyage".

2 Robert Force,Op.Cit.,p. 42 . . David martin clarck,Op.Cit.,p.286 .

3 Simon Baughien ,Op.Cit.,p. 188.

4 Chorley & G ILES ,Op.Cit.,P 120.

وهم يرون بان الرحلة التي تقوم بها السفينة أحياناً قد تكون رحلة دائرية "Round voyage" وذلك اذا كان العقد يتضمن بعودة السفينة إلى ميناء القيام الذي بدأت فيه رحلتهاp.120 .

ملائمة ووفقاً للبضائع التي تحملها السفينة، وهو يتحمل كافة المخاطر والنفقات الناشئة عن استغلال السفينة⁽¹⁾.

ولا بُدَّ من الإشارة بأن المقابل الذي يتقاضاه مالك السفينة في عقد إيجار السفينة بالرحلة يطلق عليه في الفقه الأنجلو أمريكي بـ "Freight"⁽²⁾ وهذا اللفظ يختلف عن المقابل الذي يتقاضاه مالك السفينة في إيجار السفينة بالمدة الذي يطلق عليه بـ "hire" حيث ان لفظ "Freight" يدل على الأجرة التي يتقاضاها المالك في عقد إيجار السفينة بالرحلة وهو يشمل جميع النفقات التي يبذلها مالك السفينة ك شراء الوقود وأجرة الطاقم وغير ذلك من نفقات، فضلاً عن الربح الذي يأمل المؤجر تحقيقه. ويتم احتسابها على أساس الأبعاد الجغرافية للرحلة أو الرحلات التي تكلف السفينة المستأجرة بالقيام بها⁽³⁾.

المبحث الثاني: التعريف بعقد إيجار السفينة المخصصة لنقل النفط وتمييزه عن عقد

النقل البحري بسند شحن

إذا كان الأصل أن عقد إيجار السفينة المخصصة لنقل النفط يُعدُّ نوعاً من عقود إيجار السفن بوجه عام، إلا أن هذا العقد يتميز عن عقود إيجار السفن التي تستأجر لنقل البضائع بوجود أن تكون السفينة المستأجرة هي مصممة ومخصصة لنقل النفط ومشتقاته ومزودة بالمعدات اللازمة لنقل هذه المادة.

ولهذا فإن التعريف بعقد إيجار السفينة المخصصة لنقل النفط يتطلب أولاً البحث في مفهوم السفينة المخصصة لنقل النفط، والمادة التي تستأجر لنقلها، أي النفط.

ثم نقدم بعد ذلك تعريفاً لعقد إيجار السفينة المخصصة لنقل النفط مع الإشارة إلى خصائصه. هذا من جهة ومن جهة أخرى فلما كان نقل البضائع، ومنها النفط، يتم إما بمقتضى سفينة تستأجر لنقله من ميناء إلى آخر. أو بمقتضى عقد نقل بحري بسند شحن، لذا ينبغي البحث في أوجه التمييز بين عقد إيجار السفينة المخصصة لنقل النفط، وبين عقد النقل البحري بسند الشحن والذي يكون موضوعه نقل النفط أو مشتقاته.

5 Terence coghlin and others, Op.Cit.,p.2.

1 ويقصد بهذا اللفظ أجرة النقل أو أجرة الشحن. ينظر: حارث سليمان فاروقي، مصدر سبق ذكره، ص.306

2 Simon Baughien ,Op.Cit.,p. 188.

وبناءً على ما تقدم سيقسم المبحث الثاني على مطلبين وفقاً للاتي:

المطلب الأول: التعريف بعقد إيجار السفينة المخصصة لنقل النفط.

المطلب الثاني: التمييز بين عقد إيجار السفينة المخصصة لنقل النفط وبين عقد النقل البحري بسند الشحن.

المطلب الأول: التعريف بعقد إيجار السفينة المخصصة لنقل النفط

ذكرنا فيما سبق أن عقد إيجار السفينة المخصصة لنقل النفط - (وان كان نوعاً من أنواع إيجار السفن) - إلا أنه يتميز عنها بوجود أن تكون السفينة المستأجرة هي مصممة ومخصصة لنقل النفط. ولذا سنبحث أولاً في مفهوم السفينة المذكورة، والمادة التي تتولى نقلها، أي النفط.

ففيما يتعلق بمفهوم السفينة المخصصة لنقل النفط فإن البحث في هذا المفهوم يتطلب أمرين هما وجوب توافر وصف السفينة في الأداة المستأجرة لنقل النفط. ووجوب أن تكون هذه السفينة مخصصة لنقل النفط وسنبحث في ذلك تباعاً:
أولاً: وجوب توافر وصف السفينة في الأداة المستأجرة لنقل النفط

لما كان نقل النفط أو مشتقاته من الممكن أن يتم بوسائط عدة، كالشاحنات أو الأنابيب، إلا أن الوضع الغالب أن نقل النفط يتم في العادة بسفن لها القدرة على نقل كميات كبيرة منه من ميناء إلى آخر. ولذا يجب أن تتوافر في الأداة التي تستأجر لنقل النفط وصف السفينة فما هو المقصود بالسفينة؟

تبنّت العديد من القوانين تعريفاً للسفينة حيث بين قانون السفن التجارية الانجليزي في القسم (742) بأن السفينة هي "كل مركب يستخدم للملاحة دون استخدام مجاذيف"⁽¹⁾ وكذلك قررت المادة (2-5000) من تقنين النقل الفرنسي الصادر بالأمر (1307-2010) بأن

1 Section 742: "Any vessel used in navigation not propelled oras".

وقد انتقد الفقه هذا التعريف لأنه يبدو تعريفاً واسعاً ينظر:

Christopher Hill, maritime Law, pitman, London, first edition, 1981, p16.

السفينة "كل جهاز عائم مبنّي ومجهز للاستخدام التجاري أو الصيد أو الملاحة البحرية الترفيهية"⁽¹⁾.

أما في القوانين العربية فقد عرف قانون التجارة البحرية المصري رقم 8 لسنة 1990 في المادة (1) السفينة بأنها "كل منشأة تعمل عادة أو تكون معدة للعمل في الملاحة البحرية ولو لم تهدف الى الريح ... " وكذلك عرف قانون التجارة البحرية الكويتي بالمرسوم بقانون 28 لسنة 1980 في المادة (1) السفينة بأنها "كل منشأة صالحة بذاتها للملاحة تعمل عادة أو تكون معدة للعمل في الملاحة البحرية ولو لم تستهدف الريح".

أما في القانون العراقي فقد عرف قانون الموانئ رقم 21 لسنة 1999 في الفقرة عاشرًا من المادة (1) السفينة بأنها "الوحدة العائمة التي تُعدُّ أصلاً أو تخصص للملاحة البحرية على وجه الاعتياد ، وتعتبر ملحقات السفينة اللازمة لها جزء منها".

ويبدو من التعاريف المتقدمة وجوب توافر ثلاث أوصاف في الأداة التي تُعدُّ سفينة وهي :

أ - وجوب أن يكون لها القدرة على الملاحة البحرية:

فيجب أولاً أن تكون الأداة التي تكتسب وصف السفينة أن يكون لها القدرة على الملاحة البحرية ، أي عبور البحر وتحمل المخاطر ، فإذا لم تكن كذلك فلا تُعدُّ سفينة ، كما هو الحال في المنشآت الطافية على سطح البحر، كالرافعات أو الأرصفة العائمة⁽²⁾.

ب- أن تخصص للملاحة البحرية:

ويجب أن تكون الأداة أو المنشأة التي تكتسب وصف السفينة أن تخصص للملاحة البحرية، فإذا كانت مخصصة أصلاً للملاحة في الأنهار أو القنوات، فهي لا تُعدُّ سفينة، وإنما مركب حتى لو كانت بحكم بناءها لديها القدرة على الملاحة البحرية⁽³⁾.

ج- أن تخصص للملاحة البحرية على وجه الاعتياد:

2 Article 5000-2 "Tout engin flottant construits et équipé pour la navigation maritime ,affectés a des services publie á caractere administra if industriel et commercial.

1 ينظر: الدكتور طالب حسن موسى، القانون البحري، دار الثقافة للنشر، عمان، ط1، 2012، ص 43 . الدكتور مجيد العنبيكي، مصدر سبق ذكره ، ص 10 . الدكتور محمد السيد الفقي ، مصدر سبق ذكره ، ص 32.

2 ينظر: الدكتور محمد بهجت عبدالله قايد ، مصدر سبق ذكره ، ص 10.

ويجب كذلك أن تكون المنشأة أو الأداة التي تكتسب وصف السفينة مخصصة للملاحة البحرية على وجه الاعتياد، بمعنى أن تخصص للملاحة البحرية على وجه التكرار والدوام، وعليه لا تُعدُّ سفينة تلك التي تقوم برحلات بحرية متفرقة وتزاول أعمالها في المياه الداخلية⁽¹⁾.

وجوب أن تكون السفينة المستأجره مخصصة لنقل النفط⁽²⁾:

لا يكفي مجرد استئجار سفينه لنقل النفط بل يجب أن تكون هذه السفينة عند بناءها قد صممت من الناحية الفنية لنقل النفط أو مشتقاته، وذلك بأن تتوافر فيها الخصائص

1 ينظر: الدكتور مجيد العنبي، مصدر سبق ذكره، ص 14.

2 إذ إنه من الناحية التاريخية فإن السفينة - وهي كما معروف وسيلة نقل قديمة بناها الإنسان منذ العصور القديمة لاستغلالها في نقل البضائع - كانت وظلت لمدة طويلة تصمم وتبنى وفقاً لنموذج بسيط لديه القدرة على نقل البضائع بكميات محدودة، إلا أنه مع التطور الصناعي الذي أدى إلى زيادة كميات البضائع المنتجة، والذي صاحبه التطور الكبير في صناعة السفن فقد برزت الحاجة إلى ضرورة بناء السفن المتخصصة بنوع معين من البضائع، ومن ثم ظهرت أنواع عدة للسفن متخصصة بنقل نوع معين من البضائع ومنها:

أولاً: سفن نقل البضائع

وهذه السفن تصمم من حيث بناءها ووظائفها وطرازها على أنواع عدة هي:

أ- سفن نقل البضائع العامة:

وتتميز هذه السفن بأنها مزودة بسطح واحد أو عدة أسطح تتضمن عدد من العنابر وتكون مزودة بروافع لنقل الشحنات وتفريغها وهي تكون مخصصة لنقل البضائع العامة، كالالات أو الأدوات أو الأجهزة أو السيارات وغير ذلك.

ب - سفن بضائع الصب:

وتخصص هذه السفن لنقل البضائع الصب كالحبوب، ومنها القمح والشعير والذرة وخامات الحديد حيث تصمم لاستقبال هذا النوع من البضائع، وتكون ذات سطح واحد ومزودة بقماعة بقصد تسهيل عمليات الشحن التي تتم بأسلوب الشفط الآلي.

ج - سفن نقل السوائل:

وهي سفن متخصصة بنقل السوائل على اختلاف أنواعها، كالنفط الخام أو مشتقاته والزيوت، وتكون مصممة على شكل صهاريج لنقل السوائل.

ثانياً: السفن المتخصصة

وهي سفن متخصصة بنقل نوع واحد من البضائع، ومنها سفن الثلجات أو نقل الحيوانات الحية كالمواشي والأبقار، أو السفن المخصصة لنقل الغاز أو الغازات وسفن نقل الأخشاب.

ثالثاً: سفن الدرجة

وهي سفن يكون سطحها العلوي منبسطة بدون عوائق وعريضاً بشكل يسمح بدخول الوحدات المستخدمة في نقل البضائع إلى داخل السفينة من دون استخدام معدات الشحن والتفريغ.

رابعاً: سفن العبوات النمطية (الحاويات).

وهي سفن تصمم عنابرها لشحن عبوات متجانسة ونمطية يطلق عليها الحاويات خامساً: سفن نقل الركاب.

وهي سفن مخصصة لنقل الركاب. يُنظر: الدكتور أيمن النمراوي، اقتصاديات وسياسات النقل البحري، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، ط1، 2014، ص 29.



ماهية عقد إيجار السفينة المخصصة لنقل النفط

والمواصفات التي تجعلها قادرة على نقل النفط من الموانئ القريبة من مناطق استخراجها إلى موانئ الجهات التي تعاقدت على شراؤه ومن الناحية الفنية فإن السفينة المخصصة لنقل النفط تصمم على شكل على عنابر، ويضم كل عنبر قسمين أو أقسام عدة يتم الفصل بينهما بقواطع طولية للحد من حركة السوائل أثناء الرحلة البحرية بحيث يقسم بدن السفينة على ثلاث أو أربع أقسام طولية ومع القواطع العرضية تكون السفينة مزودة بأعداد من الصهاريج⁽¹⁾ وتسمى هذه السفن بـ (الناقلات).

واستكمالاً للبحث في مفهوم السفينة المخصصة لنقل النفط فإنه لا بد من بيان مفهوم المادة التي تتولى هذه السفينة نقلها وهي النفط . والنفط أو كما يطلق عليه البترول⁽²⁾ (هو وقود احفوري تكون من بقايا الأحياء القديمة أو الأشجار منذ ملايين السنين في باطن الأرض ويكون لونه أسود في العادة أو أصفر أو أخضر بحسب تركيبته الكيميائية).

وقد أشار المشرع العراقي إلى النفط بوصفه جزء من الثروة الهيدروكربونية وذلك في قانون الحفاظ على الثروة الهيدروكربونية رقم 84 لسنة 1985، حيث عرفه في (الفقرة 2 من المادة 1) بأنه "يقصد بالثروة الهيدروكربونية النفط الخام والغاز المصاحب والحر ومشتقاته".

كما عرفه مشروع قانون النفط والغاز المقدم من مجلس الوزراء العراقي إلى مجلس النواب عام 2011 وفي (الفقرة 8 من المادة 1) البترول بأنه "النفط الخام أو الغاز أو الزيت الصخري أو الرمال القيرية وأية هايدروكربون منتج أو يمكن إنتاجها منها" وبينت الفقرة (الفقرة 8 من المادة 1) من المشروع بأن "النفط الخام : جميع الهيدروكربونات وبغض النظر عن الوزن النوعي والتي يتم إنتاجها من الحقل بحالة سائلة عند الحرارة والضغط في الممكن بما في ذلك الأسفلت والقار والسوائل الهيدروكربونية المعروفة".

وتتميز السفينة المخصصة لنقل النفط الخام او مشتقاته بالآتي :

1 ينظر: محمد غريب عبد العزيز، النظام القانوني للنقل البحري والحاويات، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، ط1 ، 2006 ، ص 69 وما بعدها .

2 "petroleum" وهي لفظة أو كلمة لاتينية تعني زيت الصخر، وهي مادة مركبة من عنصرين هو الهيدروجين والكاربون. ينظر: حسين عبد الله، اقتصاديات البترول، القاهرة ، 1971، ص 3-4. الدكتور محمد أحمد الدوري، مبادئ اقتصاد البترول، الجامعة المستنصرية ، كلية الإدارة والاقتصاد، مطبعة الإرشاد، بغداد، 1988، ص21 وما بعدها.

أولاً: إنها تصمم على شكل صهاريج تفصل بينها قواطع طولية وأخرى عرضية وذلك لتجنب ميلان السفينة أو جنوحها أثناء سيرها بفعل حركة السوائل داخل العنابر أو الصهاريج⁽¹⁾.
ثانياً: إن عمليات الشحن إليها والتفريغ منها تتم عن طريق المضخات، حيث أنها تزود بأجهزة شفت وضخ لشحن النفط داخل العنابر أو الصهاريج وتفريغه منها.
ثالثاً: إنها مزودة بأجهزة لتسخين العنابر والانايب وذلك للمحافظة على سيولة الشحنات في الطقس البارد.

رابعاً: إن عمرها الإنتاجي أقصر عادة من أعمار باقي السفن نظراً لتأثير شحناتها أو شحناتها على الصلب المصنوعة منه وما ينشأ عنه من تآكل⁽²⁾.
التعريف بعقد إيجار السفينة المخصصة لنقل النفط:

استكمالاً للبحث، وبعد بيان جميع العناصر المتصلة بعقد إيجار السفينة المخصصة لنقل النفط يمكن أن نعرف هذا العقد بأنه "عقد يلتزم فيه المؤجربأن يقدم أو أن يضع تحت تصرف المستأجر سفينة مجهزة ومخصصة لنقل النفط أو مشتقاته وذلك في مقابل أجر إما لمدة معينة أو لرحلة أو رحلات معينة يتم الاتفاق عليها من قبل أطراف العقد".

ويبدو من هذا التعريف أن عقد إيجار السفينة المخصصة لنقل النفط يتفق في طبيعته مع باقي صور عقد الإيجار في كونه ينصب على الانتفاع بالعين المؤجرة حيث ينشئ، كباقي عقود الإيجار التزاماً بتمكين المستأجر من الانتفاع بالعين المؤجرة، إلا أنه يختلف عن باقي عقود الإيجار الأخرى في العين المؤجرة (السفينة) ويترتب على ذلك اختلافاً بطبيعته ومضمون الالتزامات الناشئة عنه.

أما عن خصائص عقد إيجار السفينة المخصصة لنقل النفط، فإن لهذا العقد خصائص عقود إيجار السفينة بوجه عام، فضلاً عن أن له بعض الخصائص التي تميزه عن تلك العقود.

فعقد إيجار السفينة المخصصة لنقل النفط يشترك مع عقود إيجار السفن بالخصائص الآتية:

1 ينظر: الدكتور أيمن النحراوي، مصدر سبق ذكره، ص 41.

2 المرجع نفسه، 42.

أولاً: الرضائية

الأصل ان عقد إيجار السفينة المخصصة لنقل النفط يتمثل مع عقود إيجار السفن الأخرى بوصفه من العقود الرضائية التي تنعقد بمجرد التراضي، أي ارتباط الإيجاب بالقبول⁽¹⁾. ومن دون الحاجة إلى اتخاذ شكل معين⁽²⁾ إلا أن الأعراف قد استقرت على وجوب تحرير عقد إيجار السفينة كتابةً⁽³⁾ وهذا ما قرره العديد من القوانين، ومن ذلك المادة (92) من قانون التجارة البحرية العثماني رقم 1863 (النافذ لحد الآن) التي نصت على " كل مقاوله يعبر عنها (بقونتراتونولون) تختص بإيجار احدى السفن واستئجارها ينبغي ان تكون خطية ويثبت فيها " .

ثم يشير النص الى وجوب أن يتضمن العقد لبيانات محددة. وكذلك ما قرره العديد من القوانين التجارية البحرية كالمادة (153) من قانون التجارة البحرية المصري رقم 8 لسنة 1990 التي نصت على " لا يثبت عقد إيجار السفينة إلا بالكتابة عدا تأجير السفن التي لا تزيد حمولتها عن عشرين طناً" وكذلك المادة (2-5423) من تقنين النقل الفرنسي الصادر بمقتضى الأمر (1307-2010) في 2010/10/28، التي نصت على أن " عقد إيجار السفينة بالمدة او تأجير السفينة غير مجهزة لمدة تزيد على عام يجب ان يكون مكتوباً" .

وقد ذهب أغلب آراء الفقه إلى أن كتابة عقد إيجار السفينة ما هي إلا وسيلة لإثبات

العقد⁽⁴⁾، أما في القانون العراقي فقد ذهب بعض آراء الفقه إلى تفسير نص المادة (92) من قانون التجارة البحرية العثماني بأنها تدل على الالتزام بضرورة كتابة المشاركة حيث أن عبارة النص تشير إلى أن مشاركة إيجار السفينة " ينبغي أن تكون خطية " وهذا يدل على الطبيعة الآمرة للنص⁽⁵⁾ .

1 ينظر: الدكتور علي جمال الدين عوض، النقل البحري للبضائع، مصدر سبق ذكره، ص 116. الدكتور محمود مختار بري، مصدر سبق ذكره، ص 287. الدكتور أحمد حسني، مصدر سبق ذكره، ص 27. الدكتور مجيد العنبي، مصدر سبق ذكره، ص 128.

2 ينظر: الدكتور محمد بهجت قايد، مصدر سبق ذكره، ص 8. الدكتور عاطف الفقي، مصدر سبق ذكره، ص 434.

3 ينظر: الدكتور مجيد العنبي، مصدر سبق ذكره، ص 128. وقد ذكرنا سابقاً في هذه الرسالة بأن مصطلح " charter party " أي عقد إيجار السفينة أو مشاركة إيجار السفينة قد استمد من تحرير هذا العقد مرتين على الورقة ثم تقطع الى جزئين، واحتفاظ كل متعاقد بجزء منها.

4 ينظر: الدكتور محمد بهجت قايد، مصدر سبق ذكره، ص 8. الدكتور محمود مختار بري، مصدر سبق ذكره، ص 278. الدكتور محمد هلالية، مصدر سبق ذكره، ص 267.

5 ينظر: الدكتور مجيد العنبي، مصدر سبق ذكره، ص 129.

وبدورنا نرى أن عقد إيجار السفينة (ومن هنا المخصصة لنقل النفط) يجب تحريره كتابة ليس لحسم المنازعات الناشئة عن هذا العقد في حال حدوثها فحسب، وإنما لأن هذا العقد يتضمن شروطاً كثيرة تتعلق بنوع السفينة ونوع الإيجار فيما إذا كان بالمدة أو الرحلة ومقدار الأجرة وطبيعة المادة أو البضاعة التي تنقلها السفينة وميعاد بدء الرحلة وانتهاءها ومواعيد الشحن والتفريغ وشروط الإعفاء من المسؤولية. وغير ذلك من المسائل التفصيلية، وهذه المسائل يجب أن يتم الاتفاق عليها كتابة في محرر، وهذا ما جرى العمل به حيث تحرر مشاركة إيجار السفينة المخصصة لنقل النفط كتابة، وتتضمن البيانات الخاصة بهذا العقد، وكما سنبين ذلك لاحقاً.

ثانياً: الدور المهم لإرادة أطراف العقد في إبرامه وتحديد شروطه

يتميز عقد إيجار السفينة بأن لإرادة أطراف العقد أهمية كبيرة وواضحة في إبرامه وتحديد شروطه⁽¹⁾، حيث يتسع مبدأ حرية التعاقد إلى حد كبير، وتكون لإرادة أطرافه " la volonté de parties" الدور المهم في تحديد شروط العقد، وهذا ما أكده المشرع الفرنسي سواء في ظل تطبيق أحكام قانون التجارة العام لعام 1807⁽²⁾ أو ما قرره المادة (1-5423) من تقنين النقل العام لعام 2010 التي أشارت في خاتمتها بأن "النصوص الواردة في هذا الفصل هي مكملة لإرادة الأطراف ..."⁽³⁾.

فعقد إيجار السفينة - (كما وصفه البعض من الفقه) - هو "النتاج الحر لإرادتي المؤجر والمستأجر، ولا يلجأ القاضي إلى نصوص القانون إلا في حال سكوتهما، أو وجود ثغرات في اتفاقهما"⁽⁴⁾ وهكذا يبدو بأن الأحكام التي قررها المشرع بشأن عقد إيجار السفينة بوجه عام تدخل في عداد القواعد المفسرة أو المكملة التي تتيح الفرصة لإرادة المتعاقدين أن تضع

1 ينظر: الدكتور محمد بهجت قايد، مصدر سبق ذكره، ص 6.

2 Rene Rodiér et Emmanuel pontavice, op.cit.,No 284,p 217.

3 Article "5423-1" ...les dispositions du present chapitre sont supple tives de lavolonte des parties".

4 ينظر: جان بيار بوربيه، المطول في القانون البحري، ترجمة د.سليم حداد، منشورات ألفا، توزيع المؤسسة الحديثة للكتاب، بيروت، ط 1، 2018، الجزء الأول، ص 522-523.

ما تشاء من شروط على نحو يتلائم مع مصالحهم⁽¹⁾ وسنبن لاحقاً أن هذه الخاصية هي التي تميز عقد إيجار السفينة عن عقد النقل البحري بسند شحن.

إلا أن حرية أطراف عقد إيجار السفينة في وضع شروطه - ومهما اتسعت - إلا أنها حرية غير مطلقة، إذ لا يجوز لهؤلاء الخروج عن الأحكام ذات الصلة بالنظام العام. فيكون عقد إيجار السفينة باطلاً في حالة مخالفته التشريع الوطني سواء التشريع الجمركي أو الخاص بالتجارة البحرية، كما في نقل بضائع إلى دولة يمنع التعامل معها أو إخراج بضائع يمنع القانون إخراجها⁽²⁾.

ثالثاً: انتفاء صفة الإذعان

يتميز عقد إيجار السفينة بانتفاء صفة الإذعان حيث أن طرفيه يقفان على المساواة أو ذات المستوى من القوة الاقتصادية، الأمر الذي يسمح لهما بالمناقشة الحرة لشروط العقد⁽³⁾.

رابعاً: من العقود الملزمة للجانبين

ويتميز عقد إيجار السفينة في مختلف صورته بأنه من العقود الملزمة للجانبين بما يربته من التزامات تختلف باختلاف نوع العقد، فعلى سبيل المثال ففي عقد إيجار السفينة بالرحلة يتعهد المؤجر بأن يضع تحت تصرف المستأجر سفينة صالحة للملاحة لتنفيذ الرحلة التي تعاقد عليها، وكذلك الحال بالنسبة لعقد إيجار السفينة بالمدة حيث يلتزم المؤجر بوضع السفينة تحت تصرف المستأجر للمدة المحددة في العقد. وبالتالي يلتزم المستأجر بدفع الأجرة المتفق عليها، فضلاً عن التزامات أخرى.

خامساً: من عقود المعاوضات

ويُعدُّ عقد إيجار السفينة بمختلف صورته من عقود المعاوضات، إذ اكدت مختلف القوانين التي نظمت عقد إيجار السفينة على وجوب قيام المستأجر بدفع الأجرة المتفق عليها مقابل التزام المؤجر بتمكين المستأجر من الانتفاع بالسفينة وفقاً لما تم الاتفاق عليه.

1 ينظر: الدكتور محمد السيد الفقي، مصدر سبق ذكره، ص 285.

2 ينظر: الدكتور أحمد حسني، مصدر سبق ذكره، ص 41.

3 ينظر: الدكتور أحمد حسني، مصدر سبق ذكره، ص 27. الدكتور محمد السيد الفقي، مصدر سبق ذكره، ص 285. الدكتور عاطف

الفقي، مصدر سبق ذكره، ص 434.

سادساً: من العقود التجارية

الأصل أن عقد إيجار السفينة بمختلف صورته يُعدُّ من قبيل العقود التجارية لأنه يبرم لسد حاجات الأنشطة التجارية⁽¹⁾ فضلاً عن بناء السفينة واستثمارها عن طريق إيجارها هو أمر يتطلب إمكانات مادية كبيرة لا يقوم المستثمر بها إلا إذا كانت غايته تحقيق الربح . إلا أن بعض الآراء ذهب إلى إيجار السفينة قد يكون أحياناً عملاً مدنياً وذلك إذا أبرم من غير تاجر ولأغراض لا تنطوي على الربح⁽²⁾ .

أما في القانون العراقي فلم يتضمن قانون التجارة رقم 30 لسنة 1984 حكماً صريحاً يقرر الصفة التجارية لعقد إيجار السفينة⁽³⁾ ، إلا أن ذلك لا يمنع من الإقرار بالصفة التجارية لعقد إيجار السفينة وفقاً لما قرره الفقرة أولاً من المادة (5) من قانون التجارة النافذ التي قررت بأن "شراء أو استئجار الاموال منقولة كانت أم عقاراً لأجل بيعها أو إيجارها " يعد عملاً تجارياً إذا كان بقصد الربح .

ومن ثم فإن عقد إيجار السفينة، يُعدُّ وفقاً للنص المتقدم من قبيل العقود التجارية طالما كانت الغاية من تحقيق الربح . أما إذا كانت الغاية منه غير ذلك، كاستئجار السفينة للزهوة فلا يُعدُّ هذا العقد بالنسبة للمستأجر عملاً تجارياً وذلك لانتهاء قصد تحقيق الربح. أما فيما يتعلق بعقد إيجار السفن المخصصة لنقل النفط، فمما لا شك فيه أن هذا العقد يُعدُّ من قبيل العقود التجارية ذلك لأن شركات الملاحة التي تتولى تأجير السفن هي لا تسعى إلا لتحقيق الربح الناشئ عن استغلالها.

أما فيما يتعلق بالخصائص الخاصة بعقد إيجار السفينة المخصصة لنقل النفط، والتي تميزه عن عقود إيجار السفن الأخرى، فإن هذا العقد يرد على استئجار سفينة مخصصة لنقل مادة معينه هي النفط أو مشتقاته . وقد فرضت الطبيعة الخطرة لهذه المادة ليس بناء سفينة تتوافر فيها خصائص تجعلها قادرة على نقل النفط فحسب، وإنما وجوب بذل عناية

1 ينظر: الدكتور محمد بهجت قايد ، مصدر سبق ذكره ، ص 7.

2 المصدر نفسه ، ص 7.

3 بينما كانت (14) من قانون التجارة العراقي رقم 60 لسنة 1943 والمادة (5) من قانون التجارة رقم 149 لسنة 1970 الملغين تُعدُّ من الأعمال المتعلقة باستئجار السفينة أو أي تصرف يرد عليها من قبيل الأعمال التجارية .

خاصة في عمليات الشحن والنقل والتفريغ⁽¹⁾ وذلك لتفادي الآثار الضارة الناشئة عن عمليات تسريب النفط الخام أو مشتقاته إلى البحر .

فضلاً عن وجوب التأمين على الشحنات التي يتم نقلها على وجه الإلزام وبما لا يدع مجالاً لطرفي العقد من استبعاد التأمين على الشحنات التي تتولى السفينة نقلها. وكما سنبين ذلك تفصيلاً عند البحث في التزامات المؤجر والمستأجر في عقد إيجار السفينة المخصصة لنقل النفط.

المطلب الثاني: التمييز بين عقد إيجار السفينة المخصصة لنقل النفط وبين عقد النقل البحري بسند الشحن.

قد يختلط على البعض التمييز بين عقد إيجار السفينة المخصصة لنقل النفط وبين عقد النقل البحري بسند شحن⁽²⁾ الذي يتعهد فيه الناقل بنقل كميات من النفط من ميناء إلى آخر، سيّما أن هنالك مسائل مشتركة بين العقدين وهو وجود سفينة، وهذه السفينة تتولى نقل نفس المادة وهي النفط ، فضلاً عن وجود مسائل مشتركة أخرى، ومنها التزام المؤجر في عقد إيجار السفينة بتقديم سفينة صالحة للملاحة وقادرة على تحقيق الغرض الذي استأجرت من أجله وهو نقل النفط من مكان إلى آخر، والذي يقابله التزام الناقل بجعل سفينته صالحة للملاحة في مختلف مراحل الرحلة البحرية وقادرة على تسليم كميات النفط التي تنقلها فيها في ميناء الوصول. وكذلك وجود بعض الأحكام المشتركة المتعلقة بدفع الأجرة سواء في عقد إيجار السفينة وعقد النقل البحري الذي يتعهد فيه الناقل بنقل النفط.

إلا أنه على الرغم من ذلك فإن عقد إيجار السفينة المخصصة لنقل النفط يختلف عن عقد النقل البحري بسند الشحن والذي يتعهد فيه الناقل بنقل كميات من النفط في العديد من المسائل ومنها:

1 حيث تشير مشارطات الإيجار الخاصة بنقل النفط إلى بعض الأحكام الخاصة ومنها وجوب بذل العناية لتنظيف صهاريج السفينة من بقايا النفط الخام بعد تفريغه ، ووجوب أن يكون ميناء التفريغ ذا رصيف أو أرضه آمنه تسمح بتفريغ النفط بشكل صحيح وأمن .
2 وهذا الخلط ينشأ أحياناً، إذ إن شركات النفط الكبرى تمتلك في العادة أسطولاً لنقل النفط الذي تنتجه إلى أماكن الاستهلاك وفي الوقت ذاته تستأجر سفناً لنقل النفط الذي ليس لها القدرة على نقله بسفنها الخاصة.



ماهية عقد إيجار السفينة المخصصة لنقل النفط

أولاً: إن عقد إيجار السفينة بوجه عام أقدم في الظهور من عقد النقل بسند شحن حيث أن التاجر منذ عصور مضت يلجأ إلى استئجار سفينة لنقل بضائعه التي لا يملك سفناً لنقلها⁽¹⁾ وقد ظل هذا الحال قائماً حتى منتصف القرن التاسع عشر حيث كان كل نقل البضائع يقتصر بعقد إيجار سفينة⁽²⁾، إلا أن الأمر تغير فيما بعد بظهور عقد النقل البحري بمفهومه الحديث الذي يتميز عن عقد إيجار السفينة .

ثانياً: إنَّ عقد إيجار السفينة يختلف بوجه عام عن عقد النقل البحري للبضائع بسند شحن في طبيعته ومضمونه، وما ينشأ عنه من التزامات . حيث أن عقد إيجار السفينة ينصب على تمكين المستأجر من الانتفاع بالسفينة. بينما ينصب عقد النقل البحري على تغيير المكان، أي مكان البضائع وذلك باستخدام واسطة النقل⁽³⁾، ومن ثم فإن الناقل لا يلتزم بتقديم سفينة صالحة للملاحة تحت تصرف المستأجر، وإنما يلتزم بنقل بضاعته من ميناء القيام إلى ميناء الوصول⁽⁴⁾ .

ثالثاً: سبق أن ذكرنا بأن أطراف عقد إيجار السفينة وهما المؤجر والمستأجر يتمتعان في الغالب بمركز اقتصادي متكافئ ويقفان على قدم المساواة ، ولذا فإن لإرادتهما دور كبير وواسع في تضمين العقد مختلف الشروط حيث يملك المستأجر التفاوض بكل حرية مع المؤجر في وضع شروط العقد⁵، لذا اكتفى المشرع في وضع بعض الأحكام المنظمة لهذا العقد تتميز غالبيتها بأنها من قبيل القواعد المفسرة أو المكملة. ومن ثم فإنه لا ضرورة لتدخل

1 ينظر: الدكتور محمد بهجت قايد ، مصدر سبق ذكره ، ص 4.

2 ينظر: الدكتور محمد مختار بريري ، مصدر سبق ذكره ، ص 274 .

3 في طبيعة عقد النقل بوصفه عقداً ينصب على تغيير مكان الأشخاص أو البضائع ينظر:

Francois collart Dutilleul et philippe delebecque, contrat civils et commerciaux ,DALLOZ-Delta,paris, 3é édition, 1996,No. 764.

Barthelemy Mercadal ,Droit des transports terrestres et aeriens ,DALLOZ-Delta ,paris, 1996,No 1.

الدكتور عزيز العكيلي، الوسيط في شرح القانون التجاري، الجزء الأول ، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان ، ط1، 2008 ، ص 249. الدكتور فاروق إبراهيم جاسم ، القانون التجاري ، الجزء الثاني، العقود التجارية وعمليات المصارف، منشورات الحلبي الحقوقية ، بيروت ، ط1 ، 2018 ، ص 16-17 .

4 ينظر: الدكتور أحمد حسني ، مصدر سبق ذكره ، ص 10 .

Roman T: Keenan ,charter parties and Bill of lading ,Marquette Law Review,volume 42,1959, P. 346.

5 Victor H. Chaconn, The due Diligence in Maritime Transportation, Hamburg, 2016, P. 4.

المشروع في حماية المستأجر طالما له القدرة على الدفاع عن مصالحه، إلا أن الأمر يختلف في عقد النقل البحري للبضائع، إذا لا يوجد تكافؤ اقتصادي بين الناقل والشاحن وذلك لأن الشاحن بمركز اقتصادي ضعيف في مواجهة طرف قوي اقتصادياً وهو الناقل حيث يملك هذا الأخير فرض شروط على الشاحن⁽¹⁾. ولذا كان من الواجب أن يتدخل المشروع لحماية الشاحن من الشروط التعسفية التي قد يفرضها الناقل⁽²⁾، وهذا ما عملت عليه القوانين الوطنية والاتفاقيات الدولية المنظمة للنقل البحري للبضائع وهي معاهدة سندات الشحن أو الاتفاقية الدولية بشأن توحيد بعض الأحكام الخاصة بسندات الشحن الموقعة في بروكسل عام 1924. ثم اتفاقية الأمم المتحدة الخاصة بنقل البضائع عن طريق البحر لعام 1978 المعروفة بقواعد هامبورغ. وأخيراً اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كلياً أو جزئياً والمعروفة بقواعد روتردام لعام 2008. وقد تضمنت هذه الاتفاقيات أحكاماً عملت بوجه عام على تحقيق التوازن بين مصلحة الشاحن ومصلحة الناقل. وبالمقابل قررت بعدم تطبيق أحكامها على عقود إيجار السفن أو مشاركات إيجار السفن بنصوص صريحة⁽³⁾ وذلك لأن أطراف هذا العقد يتمتعون بمراكز اقتصادية متكافئة في أغلب الأحوال الأمر الذي يستبعد معه الحاجة إلى حماية المستأجر.

رابعاً: إن مشاركة إيجار السفينة هي تحرر أو تنظم قبل شحن البضاعة في السفين المستأجرة. بينما يصدر سند الشحن في النقل البحري بعد شحن البضاعة إلى السفينة "issued after the loading of goods".

1 ينظر: الدكتور كمال حمدي، مصدر سبق ذكره، ص 420.

2 وقد تمثل هذا الاتجاه منذ مدة بعيدة بصور " قانون هارتر " " Harter act " الذي أصدره الكونجرس الأمريكي في 1893/2/13 بناءً على اقتراح عضو الكونجرس " Michel Harter " حيث يُعدُّ هذا القانون من أهم القوانين التي تناولت بالتنظيم شرط الإعفاء من المسؤولية وقررت ابطاله. ينظر: الدكتور محمد السيد الفقي، مصدر سبق ذكره، ص 306-307. الدكتور فاروق إبراهيم جاسم، مبادئ القانون البحري، مصدر سبق ذكره، ص 143.

3 حيث أشارت (الفقرة ب المادة 1) من معاهدة بروكسل لعام 1924 عند تعريفها لعقد النقل الذي تحكمه الاتفاقية بأنه " ينطبق فقط على عقود النقل المثبتة بسند الشحن أو بأية وثيقة مماثلة تكون سند نقل البضائع بحراً. وكذلك ينطبق على كل سند شحن أو وثيقة مماثلة صادرة بسبب مشاركة إيجار السفينة ابتداءً من الوقت الذي ينظم فيه هذا السند العلاقات بين الناقل وحامل سند الشحن.

كما ان سند الشحن - (كما جرت العادات التجارية) - له القدرة على تمثيل البضاعة مما يُمكن مالك البضاعة من نقل ملكيتها إلى شخص آخر عن طريق تظهير سند الشحن، بينما لا تتمتع مشاركة إيجار السفينة يمثل هذه الوظيفة⁽¹⁾.

خامساً: تذهب بعض الآراء إلى أن هناك فارقاً في الأهمية الاقتصادية بين عقد إيجار السفينة وعقد النقل البحري، حيث أن إجارة السفينة تمثل مشروعاً كبيراً يرد على كامل السفينة أو جزء منها. بينما يمثل النقل بموجب سند شحن عملية قليلة الأهمية حيث يكفي الشاحن بأن يعهد إلى إحدى سفن الخطوط المنتظمة بنقل بضاعته مع غيرها من بضائع لشاحنين آخرين إلى الموانئ المتفق عليها⁽²⁾.

وهكذا نستنتج أن عقد إيجار السفينة بوجه عام، وعقد إيجار السفينة المخصصة لنقل النفط، يحكمه نظام قانون خاص يختلف عن عقد النقل البحري بسند الشحن.

خاتمة:

تناولنا في هذا البحث موضوع ماهية عقد إيجار السفينة المخصصة لنقل النفط حيث أشرنا إلى أن هذا العقد يتمتع بأهمية خاصة لاعتبارات عدّة، أهمها الأهمية الاقتصادية لمادة النفط وضرورتها لديمومة مختلف الأنشطة التي يزاولها الإنسان المعاصر. وقد خلصنا إلى أنه لا يوجد تعريف محدد لعقد إيجار السفينة المخصصة لنقل النفط سواء على صعيد التشريع أو الفقه. ومن ثم فإنّ هذا العقد لا يعدو سوى أن يكون صورة خاصة من عقد إيجار السفينة. ويمكن أن يتخذ إحدى الصور التي يتخذها عقد إيجار السفينة وهي إيجار السفينة غير مجهزة وإيجارها مجهزة سواء بالمدة أم بالرحلة. إلا أن ذلك لا ينفي بطبيعة الحال وجود خصائص خاصة لعقد إيجار السفينة المخصصة لنقل النفط. هذا من جهة أخرى، فإن تحديد مفهوم عقد إيجار السفينة المخصصة لنقل النفط يتطلب تمييزه عن عقد النقل البحري - الذي يمكن أن يرد على نقل النفط - ويتم بمقتضى سند شحن. إذ أشرنا إلى أن هناك بعض أوجه التشابه بين عقد إيجار السفينة وبين عقد النقل البحري الذي يتم بسند شحن، ومقابل ذلك هنالك العديد من أوجه الاختلاف بينهما، مما يجعل من

1 Chorley & Giles, Op.Cit.,P. 123.

2 Rene Rodiér et Emmanuel pontavice, Op.Cit.,No. 284,p 217.



عقد إيجار السفينة - وبضمنه المخصصة لنقل النفط - يخضع إلى نظام قانوني يختلف عن عقد النقل البحري الذي يتم بمقتضى سند شحن.

المصادر والمراجع

أولاً: باللغة العربية

1. أحمد حسني، عقود إيجار السفن، مشارطات الإيجار، منشأة المعارف، الإسكندرية.
2. أيمن النحراوي، اقتصاديات وسياسات النقل البحري، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، ط1، 2014.
3. ثروت عبد الرحيم علي، القانون البحري العراقي، مطبعة حداد، البصرة، ط1، 1969.
4. جان بيار بوربيه، المطول في القانون البحري، ترجمة: د. سليم حداد، منشورات ألفا، توزيع المؤسسة الحديثة للكتاب، بيروت، ط1، 2018.
5. طالب حسن موسى، القانون البحري، دار الثقافة، عمان، ط1، 2012.
6. عاطف الفقي، قانون التجارة البحرية، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، ط1، 2007.
7. علي جمال الدين عوض، النقل البحري للبضائع، دار النهضة العربية، القاهرة، 1992.
8. فاروق إبراهيم جاسم، مبادئ القانون البحري، المكتبة القانونية، بغداد، ط1، 2021.
9. فايز نعيم رضوان، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، دون ذكر تاريخ النشر، ط3، 1998.
10. كمال حمدي، القانون البحري، منشأة المعارف، الإسكندرية، ط3، 2007.
11. مجيد حميد العنبيكي، القانون البحري العراقي، بيت الحكمة، بغداد، 2002.
12. محمد السيد الفقي، القانون البحري، دار الجامعة الجديدة، ط1، 2007.
13. محمد بهجت قايد، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، الجزء الثاني، دار النهضة العربية، القاهرة، ط1، 2004-2005.
14. محمد غريب عبد العزيز، النظام القانوني للنقل البحري والحاويات، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، ط1، 2006.
15. محمود مختار أحمد بري، قانون التجارة البحرية، دار النهضة العربية، القاهرة، دون ذكر تاريخ النشر.



16. مصطفى كمال طه، القانون البحري، مكتبة الوفاء القانونية، القاهرة، ط1، 2010.

ثانياً: باللغات الأجنبية

1. Chorley & Gilles, Shipping Law, Pitman, London, Seventh edition, 1981.
2. Christopher Hill, Maritime Law, London, First editioin, 1981.
3. David Martin Clarck, IMLI manual on international Maritime Law, Oxford University Press, Volume 11, First edition, 2014.
4. Eric Sullivans, Marine encyclopedia Dictionary, in forma Law, Routledge, Six edition, 2015.
5. Paul Chauveau, Traité de droit Maritime, Librairies Techinquesm Paris, 1958.
6. Pierre Bonassis et Christian Scapel, Droit Maritime, DELTAp L.G.D.J, 2006.
7. Rene Rodiér et Emmanuel Pontavice, Droit Maritime, Dalloz. Llé edition, 1991.
8. Robert Force, Admiralty and Maritime Law, Federal dudicial center, Washington, 2004.
9. Simon Bughen, Shipping Law, Routledge- tylor and Francis group, New York, Sixth edition, 2015.