

TD

DIVISION LINGUISTIQUE
Section arabe de traduction

الأمم المتحدة

COPIE D'ARCHIVES

Prière de retourner
au bureau E. 4123

مؤتمر الأمم المتحدة
للتجارة والتنمية



Distr.
GENERAL

TD/B/C.4/ISL/55
27 June 1990
ARABIC
Original : ENGLISH

مجلس التجارة والتنمية

لجنة النقل البحري

الفريق العامل المعني بالتشريع

البحري الدولي

الدورة الثانية عشرة

جنيف ٢٢ تشرين الأول/أكتوبر ١٩٩٠

البند ٣ من جدول الأعمال المؤقت

مشارطات الإيجار

تحليل مقارن

تقرير من إعداد أمانة الأونكتاد

المحتويات

<u>الصفحة</u>	<u>الفقرات</u>	<u>الفصل</u>
١	٤ - ١	مقدمة
٢	٨ - ٥	الملخص والاستنتاجات
٤	٣٦ - ٩	الأول - مشارطات الايجار - النماذج القياسية
٥	٢٩ - ١٨	ألف - مشارطات الايجار بالرحلة
٩	٣٦ - ٣٠	باء - مشارطات الايجار الزمنية
١٢	٢٠٦ - ٣٧	الثاني - تحليل لبعض الشروط في المشارطات الزمنية
١٢	٥١ - ٤٠	ألف - الشروط المتعلقة بالسرعة وبالاستهلاك
١٦	٥٨ - ٥٢	باء - شروط الموائئ المأمونة
١٩	٦٦ - ٥٩	جيم - شروط التسليم
٢٢	٧٢ - ٦٧	دال - شروط الإلغاء
٢٣	٧٤ - ٧٣	هاء - شروط الصيانة
		واو - المسؤولية المتعلقة بتحميل البضائع وتستيفها وتغريفها
٢٤	٨٥ - ٧٥	زاي - الاتفاق المشترك بين النوادي
٢٧	٩٠ - ٨٦	حاء - شروط المسؤولية المتعلقة بالبضائع
٢٨	١٠١ - ٩١	طاء - الشرط المهيمن
٣٢	١١٢ - ١٠٢	يباء - شروط التعويض
٣٧	١١٩ - ١١٢	كاف - سندات الشحن التي تصدر بموجب المشارطات الزمنية لتأجير السفن
٣٩	١٢٧ - ١٢٠	لام - شروط دفع الإيجار والانسحاب
٤٢	١٦١ - ١٢٨	١ - الدفع نقدا
٤٢	١٣٨ - ١٣٠	٢ - الدفع مقدما
٤٥	١٤١ - ١٣٩	٣ - الاقتطاعات من الإيجار
٤٦	١٤٦ - ١٤٢	٤ - السحب
٤٧	١٦١ - ١٤٧	ميم - شروط وقف الإيجار
٥٣	١٨٤ - ١٦٢	نون - شروط الوقود المحلي
٥٨	١٨٦ - ١٨٥	سين - شروط إعادة التسليم
٥٩	١٩٥ - ١٨٧	عين - شروط الامتياز
٦٢	٢٠٦ - ١٩٦	

المحتويات

<u>المصفحة</u>	<u>الفقرات</u>	<u>الفصل</u>
٦٧	٢٠٧ - ٢٢٨	الثالث - تحليل بعض شروط مشارطات الاستئجار بالرحلة
		ألف - شروط مهلة الشحن والتفريغ وغراممة
٦٧	٢١٠ - ٢٦٧	التأخير
٦٩	٢١٦ - ٢٣٢	١ - بداية مهلة الشحن والتفريغ
٧٥	٢٣٣ - ٢٤٢	٢ - حساب مهلة الشحن والتفريغ
		٣ - شروط مهلة الشحن والتفريغ فسي
٧٨	٢٤٣ - ٢٤٥	مشارطات استئجار ناقلات النفط
٨٠	٢٤٦ - ٢٤٩	٤ - حالات توقف مهلة الشحن والتفريغ
٨١	٢٥٠ - ٢٦١	٥ - غرامة التأخير
٨٦	٢٦٢ - ٢٦٧	٦ - مكافأة كسب الوقت
٨٨	٢٦٨ - ٢٧٩	باء - شروط أجرة الشحن
٩٢	٢٨٠ - ٢٨٧	جيم - شروط حوالة المسؤولية
٩٤	٢٨٨ - ٣٠١	دال - شروط تغيير المسار
٩٩	٣٠٢ - ٣١٥	هاء - شروط المسؤولية عن البضائع
١٠٤	٣١٦ - ٣١٨	واو - شروط العوارية العامة
١٠٥	٣١٩ - ٣٢٤	زاي - شروط التحكيم
١٠٧	٣٢٥ - ٣٢٨	حاء - شروط التعويض
		الرابع - أثر شروط مشاركة الإيجار على الأطراف الثالثة
١٠٩	٣٢٩ - ٣٥٤	الحاملة لسندات الشحن
١١٨	٣٥٥ - ٣٩٢	الخامس - مشارطات الإيجار والتشريع المُلزم
		ألف - تطبيق القواعد على سندات الشحن الصادرة
١٢١	٣٦٤ - ٣٧١	بموجب مشارطات الإيجار
		باء - محاولات ادراج القواعد في مشارطات الإيجار
١٢٤	٣٧٢ - ٣٧٧	تعاقديا
		جيم - تفسير مشارطات الإيجار المدرجة فيها
١٢٦	٣٧٨ - ٣٨٦	القواعد أو المحذوفة منها
		دال - المطالبات بالتعويض فيما بين مستأجري
١٢٩	٣٨٧ - ٣٩١	السفن ومالكها بموجب مشارطات الإيجار ...
١٣٢	٣٩٢	امتنتاج

المحتويات

<u>الصفحة</u>	<u>الفقرات</u>	<u>الفصل</u>
١٣٣	٤٣٤ - ٣٩٣	السادس - الاستنتاجات والتوصيات
		ألف - توحيد أو تنسيق أو تحسين بنود مشارطات
١٣٤	٤٠٧ - ٣٩٨	الايجار
١٣٧	٤١٧ - ٤٠٨	باء - ضرورة الاجراء التشريعي الدولي
		جيم - تعاريف المصطلحات الاساسية المستخدمة
١٤٠	٤٣٤ - ٤١٨	في مشارطات الايجار

المرفقات

المرفق

- I Uniform Time-Charter 1939 (Baltim)
- II New York Produce Exchange Time Charter 1946 (NYPE)
- III New York Produce Exchange Time Charter 1981 (Asbatime)
- IV Deep Sea Time Charter (Box Layout 1974) (Linertime)
- V Uniform General Charter, as revised 1922 and 1976 (Gencon)
- VI North American Grain Charterparty 1973 (Amended 1989) (Norgrain 89)
- VII Multi-Purpose Charter Party 1982 (Revised 1986) (Multiform)
- VIII Mediterranean Iron Ore Charter Party C. (Ore) 7
- IX Americanized Welsh Coal Charter 1953 (Amended 1979)

مسح لنوعية وجدوى منشورات الاونكتاد

ولمستخدميها النهائيين

تسمى امانة الاونكتاد ، في سياق أنشطة تقييم البرامج لديها واستجابة لطلب حكومي دولي ، إلى معرفة آراء المستخدمين النهائيين كيما تتوفر لها بيانات أساسية لتقييم نوعية وجدوى وفعالية أشياء منها تقارير البحوث والمنشورات لديها . ولما كان نجاح هذه العملية يتوقف بصفة حاسمة على نسبة وافية من الردود ، فسوف نكون لكم ممتنين لو اتسع وقتكم للجابة على الاسئلة الواردة ادناه وتقديم ما يعن لكم من تعليقات بشأن الوثيقة الراهنة .

- ١ - عنوان أو رقم الوثيقة الرمزي
- ٢ - متى استلمتم الوثيقة ؟
- ٣ - كيف استلمتم الوثيقة ؟ (يرجى وضع اشارة في مربع أو أكثر)
[] عن طريق بعثة دائمة لدى الامم المتحدة [] من متاجر بيع كتب الامم المتحدة
[] من مكتب وزاري أو حكومي [] عن طريق المكتبات الجامعية
[] من امانة الاونكتاد مباشرة [] بطلب منكم
[] بالاشتراك في اجتماع حكومي دولي للأمم [] بمبادرة من الاونكتاد
المتحدة/ الاونكتاد [] عن طريق آخر (يرجى التحديد)
[] بالاشتراك في دورة تدريبية أو حلقة
دراسية تحت رعاية الامم المتحدة/
الاونكتاد
- ٤ - ما هي الاغراض الرئيسية التي تستخدمون فيها الوثيقة ؟ (يرجى وضع اشارة في مربع أو أكثر)
[] إعداد السياسة العامة [] التعليم والتدريب
[] التحليل والبحث [] الادارة
[] التشريع [] أغراض أخرى (يرجى التحديد)
[] المعلومات المرجعية
- ٥ - ما هي الدرجة التي تقدرونها للوثيقة من حيث :
جدواها في عملكم (يرجى وضع اشارة في مربع واحد)
[] مفيدة للغاية ؛ [] مفيدة جدا ؛ [] مفيدة ؛
[] فائدة هامشية ؛ [] غير مفيدة .



نوعيتها من حيث الجوانب التالية (يرجى وضع اشارة في كل حالة)

<u>هزيلة</u>	<u>ملائمة</u>	<u>جيدة</u>	<u>ممتازة</u>	<u>فائقة</u>
				المعرض وسهولة
[]	[]	[]	[]	القراءة
[]	[]	[]	[]	أصالة الأفكار
[]	[]	[]	[]	غزارة المعلومات
[]	[]	[]	[]	حدثة المعلومات
[]	[]	[]	[]	الدقة التقنية
				نوعية التحليل ،
				بما في ذلك
[]	[]	[]	[]	الموضوعية
[]	[]	[]	[]	صحة الاستنتاجات
[]	[]	[]	[]	وضوح التوصيات
[]	[]	[]	[]	شمول التغطية

- 6

ملاحظات أخرى (ان كانت لديكم).....
.....
.....
.....

وأخيرا نكون لكم ممتنين لو تفضلتم بتزويدنا بالمعلومات التالية عنكم :

الاسم المهنة/اللقب الوظيفي
العنوان

ولن تخرج اجابتم عن دائرة الاستعمال الداخلي وستعامل بسرية . ونشكركم على

تعاونكم .

ويرجى ارسال الاستبيان على العنوان التالي :

PROGRAMME CO-ORDINATION AND EVALUATION UNIT
EXECUTIVE DIRECTION AND MANAGEMENT
UNITED NATIONS CONFERENCE ON TRADE AND DEVELOPMENT
PALAIS DES NATIONS
CH-1211 GENEVA 10

مقدمة

١ - أنشأت لجنة النقل البحري في دورتها الثالثة ، بموجب القرار ٧(د-٣) ، الفريق العامل المعني بالتشريع البحري الدولي وأوصت بأن يدرج الفريق العامل في برنامج عمله ، في جملة أمور ، موضوع مشاركات الإيجار (١) .

٢ - وفي الدورة الأولى لهذا الفريق العامل ، المعقودة في عام ١٩٦٩ ، اعتمد برنامج عمل تضمن مشاركات الإيجار باعتبارها من مواضيع الأولوية (٢) . كذلك تضمن قرار لجنة النقل البحري ٤٩(د-١٠) الذي عدل برنامج عمل الفريق العامل ، موضوع مشاركات الإيجار (٣) . ونظر هذا الفريق العامل في دورته الرابعة في عام ١٩٧٥ في هذا الموضوع (٤) ، وطلب إلى أمانة الاونكتاد أن تعد الدراسات التالية بغية تمكين الفريق العامل من البت في الإجراءات الأخرى التي يراها ضرورية:

١١" بشأن مشاركات الإيجار الزمنية: إجراء تحليل مقارنة للصور الثلاث الرئيسية لمشاركات الإيجار الزمنية ، المشاركة الزمنية الموحدة (Baltim) ، والمشاركة الزمنية لبورصة حاملات نيويورك (NYPE) والمشاركة الزمنية لأعماق البحار (Linertime) ، مع التركيز على الشروط التالية التي تشمل الإضافات والتعديلات عليها المستخدمة عموماً: الشروط المتعلقة بالمسؤولية عن هلاك وتلف البضائع وشروط العوارية العامة وشروط الإلغاء وشروط التحكيم وشروط التعويض وشروط الإخطار .

١٢" بشأن مشاركة الإيجار بالرحلة: إجراء تحليل مقارنة للشروط الأساسية بما فيها الشروط المذكورة في ١١" أعلاه وشروط الانحراف والشروط المهيمن وذلك فيما يتعلق بالشحنات ذات الأهمية الأساسية للبلدان النامية ، مثل الحبوب والصويا والأرز والمخيمات والفوسفات والركازات والأخشاب والاسمنت والسكر ولباب جوز الهند المجفف والماشية والزيوت .

١٣" إجراء استعراض لتلك الشروط في إطار الدراسات المبينة أعلاه بغية تحديد تأثيراتها النسبية على مختلف الأطراف ."

٣ - وقد طلب إلى الأمانة ، وإلى جانب الدراسات المذكورة أعلاه ، أن تقدم إلى الفريق العامل في دورته السابعة بيانات إضافية تمكّنه من البت فيما إذا كان شمة:

١١" شروط قابلة للتوحيد أو المواممة أو التحسين بقصد إحداث توازن منصف بين حقوق وواجبات هتي الأطراف ؛

١٣" جوانب في مشاركات الإيجار يناسبها اتخاذ إجراءات تشريعية دولية ؛

١٣" إمكانية للتوصل إلى تعاريف متفق عليها للمصطلحات الأساسية المستخدمة في مشاركات الإيجار . (٥)

٤ - ومع هذا فقد أرجع النظر في الموضوع في الوقت الذي جرت دراسة مواضيع التامين البحري والامتيازات والرهون البحرية من قبل الفريق العامل المعني بالتشريع البحري الدولي وفريق الخبراء الحكومي الدولي المشترك بين الاونكتاد والمفوضية العالمية للأرصاد الجوية والمعني بالامتيازات والرهون البحرية والمواضيع المتعلقة بها . ونظراً إلى أن العمل بشأن التامين البحري قد اكتمل وكان من المقرر أن تكتمل مداولات فريق الخبراء الحكومي الدولي بشأن الامتيازات والرهون البحرية فهي عام ١٩٨٩^(٦) فقد اعتمدت لجنة النقل البحري في دورتها الثالثة عشرة القرار ١١(د-١٣)^(٧) الذي وافق على عقد الدورة الثانية عشرة للفريق العامل فهي السنف الاخير من عام ١٩٨٩ لدراسة موضوع مشاركات الإيجار . غير أنه كان لا بد من تأجيل الخاتمة عشرة للفريق العامل حتى تشرين الاول/اكتوبر ١٩٩٠ كي يتاح للامانة إعداد الوثائق اللازمة .

الملخص والاستنتاجات

٥ - أعد هذا التقرير استناداً إلى الولاية التي منحتها الدورة الرابعة للفريق العامل المعني بالتشريع البحري الدولي . وهو محاولة لإجراء تحليل مقارن للشروط المستخدمة في هتي نماذج مشاركات الإيجار ولتوضيح بعض المشاكل القائمة فيها يتعلق بتنفيذ بعض النماذج والشروط القياسية للمشارطات ولبيان الافتقار الراهن إلى التوحيد على النطاق الدولي في مجال تفسيراتها بقصد إقرار الحاجة إلى مزيد من العمل فيما يتعلق بهذا الموضوع .

٦ - وللحصول على البيانات اللازمة لإعداد هذا التقرير أرسلت استبيانات إلى الحكومات والمنظمات المعنية عقب الدورة الرابعة للفريق العامل في عام ١٩٧٥ وفيها بعد إلى المعنيين بممارسات المشارطات ومنهم أصحاب السفن والمستأجرين ومسائرة السفن ، في عام ١٩٨٨ . وعند إعداد هذا التقرير أخذت في الحسبان المعلومات التي قدمها من ردوا على الاستبيان الذي أرسلته الامانة .

٧ - وينقسم التقرير إلى ستة فصول . ويتناول الفصل الأول ، بعد تقديم وصف موجز للانواع الرئيسية للمشارطة ، بعض النماذج المعتيقة والتي عفا عليها الزمن وما زالت تستخدم في المشارطات حتى الآن ، بما في ذلك بعض التعليقات والانتقادات التي تعرضت لها هذه النماذج . ويقتصر الفصلان الثاني والثالث على التحليل المقارن لبعض المواد في نماذج المشارطة الزمنية والمشارطة بالرحلة على التوالي . وقد بذلت محاولة فهي هذين الفصلين لتحديد المشاكل وأوجه التناقض وعدم اليقين القائمة فيما يتعلق بتفسيرات وتطبيقات الشروط الواردة في المشارطات . أما الفصل الرابع فيجيبه ليوضح أن أحكام مشارطة الإيجار قد يكون لها أثر على حاملي سندات الشحن من الغير من عدة

جوانب هامة ، وأن هؤلاء الغير ، وهم غرباء عن المشاركة ، ربما تكون أحكامها ملزمة لهم ولو لم يروا المشاركة . ويناقد الفصل الخامس ، في جملة أمور ، أوجه الصعوبة وعدم اليقين التي تنشأ عن انطباق نظم مسؤولية مختلفة على المشاركات وسندات الشحن وعن التنظيم التعاقدى لقواعد لاهاي/لاهاي - فسبي في مشارطات ما واستبعادها في مشارطات أخرى . والمقترح أنه يمكن التغلب على هذه الصعوبات عن طريق الانطباق الإلزامي في المشاركات لنظام مسؤولية عن البضائع يماثل قواعد لاهاي/لاهاي - فسبي ولكنه يماغ تحديدا للتطبيق على المشاركات . ويضم الفصل السادس الاستنتاجات والتوصيات التي يمكن إيجازها على النحو التالي:

(ف) يحدد التقرير (في الفقرة ٤٠٦) للمشاركات الزمنية والمشارطات بالرحلة ، عددا من الشروط يرى أنها قادرة على إحداث المواءمة و/أو التحسين . كما يقترح أن يطلب إلى الامانة ، بالتشاور مع المنظمات التجارية والدولية تقرير أي الشروط التي تحددت يلائم جوهر شروط مشارطات التأجير ؛ ثم تعد بعد ذلك مشروع الشروط الجوهرية بمساعدة وتعاون من هذه المنظمات كيما ينظر فيها الفريق العامل المعني بالتشريع البحري الدولي ؛

(ب) ويخلص التقرير كذلك إلى أنه لكي يتم ، بصورة فعالة ، تضمين مشارطات الإيجار نظاما للمسؤولية عن البضائع يماثل ما ورد في قواعد لاهاي أو قواعد لاهاي - فسبي ، يحتاج الأمر إلى مجموعة من القواعد "المفصلة" تنطبق إلزاميا على المشاركات بغية تغطية المجالات الرئيسية للمسؤولية . بيد أن من المقترح أنه ربما يستصوب إجراء دراسات أخرى لتحديد ما يلي: '١' تأثير هذه القواعد الإلزامية حين تطبق على المشاركات بالرحلة فقط ، أو حين تطبق على المشاركات بالرحلة والمشاركات الزمنية معا ؛ '٢' تأثير هذه القواعد الإلزامية حين يقتصر تطبيقها على العمليات المشار إليها في المادة الثانية من قواعد لاهاي ، أو حين تطبق على جميع الرحلات وجميع العمليات المندرجة في مشاركة إيجار ؛

(ج) ويقترح التقرير أيضا أن صياغة تعاريف متفق عليها لأحكام المشاركات أمر ينبغي أن ينظر إليه بالاقتران مع صياغة شروط المشاركات . وهو يحدد أحكام المشاركات الانسب للتعاريف المتفق عليها ، ويرى أن بالإمكان إعداد مشروع تعاريف ، بالتشاور مع المنظمات التجارية المعنية ، وبمساعدة من هذه المنظمات ، كيما ينظر فيه الفريق العامل المعني بالتشريع البحري الدولي .

٨ - وقد يرغب الفريق العامل المعني بالتشريع البحري الدولي في اتخاذ الإجراء المقترح في الفقرة أعلاه .

الفصل الاول

مشارطات الايجار - النماذج القياسية

٩ - مشارطات الإيجار هي عقود لاستخدام أو استئجار سفينة ما . وهي تستخدم لأغراض مختلفة . فقد يكون مقصد المستأجر أن ينقل البضائع لحسابه هو ، أو أنه ، بدلا من ذلك ، قد يؤجر السفينة من الباطن أو يستخدمها سفينة عامة . وفي كلتا الحالتين ، يصدر سند الشحن عموما عند شحن البضاعة . ويتضمن سند الشحن عادة نصوصا تتعلق بأحكام ، وشروط ، النقل بموجبه ، وكثيرا ما تتعارض أحكام المشارطات فتشير عددا من المشاكل^(٨) .

١٠ - وثمة نماذج ثلاثة رئيسية للمشارطات: المشاركة بالرحلة ، والمشاركة الزمنية ومشاركة تأجير السفينة عارية أو غير مجهزة .

١١ - وبمقتضى المشاركة بالرحلة يتعهد مالك السفينة بنقل بضائع معينة في سفينة مسماة في رحلة واحدة أو عدة رحلات . ويلتزم المستأجر بتقديم البضائع المتفق عليها ويدفع أجرة الشحن التي تحسب عادة وفقا لكمية البضاعة المشحونة أو المنقولة ، أو تدفع الأجرة أحيانا مبلغا مقطوعا^(٩) .

١٢ - وبمقتضى المشاركة الزمنية يتعهد مالك السفينة بتقديم خدمات لفترة زمنية محددة أو لمدة "رحلة" محددة بربانها وبحارتها لنقل بضائع يضعها على ظهر لسفينته المستأجر بالمدة وتوضع لحسابه^(١٠) . وفي العادة تسمى الاعتاب التي يدفعها المستأجر "أجرة" وهي تحسب بالتناسب مع الوقت الذي يحق للمستأجر فيه أن يستخدم السفينة .

١٣ - وفي حين أنه بمقتضى المشاركة بالرحلة والمشاركة الزمنية يبقى مالك السفينة حائزا للسفينة ويقدم الخدمات عن طريق ربانه وبحارته ، فبمقتضى مشاركة تأجير السفينة عارية أو غير مجهزة تنتقل حيازة السفينة وإدارتها إلى المستأجر الذي يعتبر من جميع الوجوه العملية مالكا للسفينة طوال مدة المشاركة . ويترتب على هذا أن يصبح الربان والبحارة عاملين في خدمة المستأجر الذي يتحمل جميع المسؤوليات عن إدارة السفينة وتشغيلها وملاحتها^(١١) .

١٤ - ومع أن المشارطات لا تكون إلا كتابية ، وفي معظم الحالات تكون على أساس النماذج القياسية المستعملة ، فإنه تستجاز المشاركة الشفوية في معظم الولايات القضائية^(١٢) . وهناك عدد كبير من نماذج المشارطات القياسية ، لا سيما فيما يتعلق

بالمشاركات بالرحلة ، وقد اعتمد مجلس ملاحه البلطيق والملاحه الدولية أكثر من خمسين مشاركة كانت في معظمها مشاركات بالرحلة شملت تجارات مختلفة . وتوجد أيضا نماذج قياسية لمشاركات تأجير الناقلات بسبب الخصائص المميزة لهذا النوع من الحمولات من ناحية ، ولأنها تعكس قوة المساومة الأقوى نسبيا لدى مستأجري الناقلات (١٣) من ناحية أخرى .

١٥- وبالإضافة إلى العدد الكبير من النماذج القياسية المستخدمة في المشاركات فإن هناك عددا هائلا من المشاركات الخاصة (المشاركات "الداخلية") . ولبعض كبار المستأجرين نماذج للمشاركات خاصة بهم (١٤) ، وبالمثل فإن بعض كبريات شركات النقل البحري لا تستخدم إلا نماذجها القياسية . وتستكمل نماذج المشاركات القياسية منها والخاصة بأعداد لا حصر لها من الشروط الإضافية (ما يسمى "بالشروط الملحقة") يحتفظ بعضها بالصياغة القياسية ذاتها ويصاغ أكثرها على أساس مخصص .

١٦- وظلت بعض النماذج القياسية قائمة منذ أواخر القرن التاسع عشر أو مطلع القرن العشرين دون أن تخضع على البال بادرة حقيقية لتكييفها وفق مقتضيات الحياة التجارية العصرية . وعلى هذا فما زال يستعمل إلى اليوم كثيرا من النماذج القياسية العتيقة والتي عفا عليها الزمن ، والتي تتضمن ألفاظا غامضة ومبهمه . ومجرد الاحتياج في كل حالة إلى إدخال عدد كبير من الشروط "الملحقة" دليل على أن النموذج القياسي للمشاركة الذي تلحق به هذه الشروط في حاجة إلى استكمال . وهذا هو الحال بوجه خاص فيما يتعلق ببعض المشاركات العتيقة لنقل البضائع الجافة . ومن الملامح المميزة للنماذج العتيقة للمشاركات القياسية لنقل البضائع الجافة أنها تميل إلى محاباة مالكي السفن بينما تميل الصياغة الحديثة للنماذج إلى محاباة المستأجرين .

١٧- وقيل أن ندرست حتى نماذج المشاركات بالتفصيل ، قد يكون من المفيد أن نستعرض بإيجاز بعضا من أقدم نماذج المشاركات وأكثرها تعرضا للنقد ، وملاحظات بعض الهيئات القضائية الرائدة فيما يتعلق بهذه النماذج والشروط الواردة فيها .

١٨- يتبين من الاستفسارات التي أجرتها أمانة الأونكتاد مؤخرا أن النماذج التالية من بين النماذج القديمة لمشاركات الإيجار بالرحلة الأكثر تعرضا للنقد ، هي التي ظلت تستخدم بوجه عام إلى الآن: المشاركة العامة الموحدة لمؤتمر الملاحه في البلطيق والملاحه الدولية (Gencon) ومشاركة بالتيمور لنقل الحبوب إلى المراسي (Baltimore Form C) ومشاركة غرفة النقل البحري لنهر بلات (Centrocon) ومشاركة فحم ويلسنز المؤمركة (Amwelsh) .

١٩ - ومشاركة فحم ويلز المؤمركة هي في أصلها أقدم هذه المشاركات . فهي مقتبسة في عام ١٩٥٢ من مشاركة غرفة النقل البحري لفحم ويلز لعام ١٨٩٦ . ومنذ أكثر من ٦٠ عاماً ، وفي القضية الانكليزية Miquel de Larrinaga Steamship Co. ضد D.L. Flak & Son (١٥) ، قال مستشار محكمة الاستئناف ، آتكن عن الشروط الواردة على نحو جوهري في نموذج Anweish في عام ١٩٥٢ ثم في النموذج المعدل في عام ١٩٧٩ مايلي:

"إن هذه القضية تنشأ من مشاركة غرفة النقل البحري لفحم ويلز لعام ١٨٩٦ التي ثبت أن شروط غرامات التأخير بها كانت منجم ذهب لأرباب المهنة القانونية فيما مضى ويبدو أن من المحتمل أن تصبح مصدر ربح لأرباب المهنة القانونية في المستقبل . وقد عرضت بالتأكيد الشروط الواردة في هذا النموذج أو أمثاله مرة على مجلس اللوردات كما نظرت مرات كثيرة أمام المحكمة التجارية ومرات أخرى أمام محكمة الاستئناف ؛ ولعل الموقرين العاملين في قطاع الصناعة وفي النقل البحري المتصل بها لا يزالون يعتقدون أن من الأنسب اتخاذ خطوات لجعل هذه الشروط أوضح مما هي عليه في الوقت الراهن" .

٢٠ - وفي عام ١٩٨٥ ، وفي قضية The Mozart (١٦) ، وجدت المحكمة التجارية الانكليزية الفرصة لدى تفسيرها لإحدى المواد الواردة في مشاركة Anweish لأن تعلق بها يلي:

"اللغة التي صيغت بها هذه المادة تنقصها الدقة ؛ فقد أشارت مشاكل في الماضي وليس غريباً أن تتباين الآراء في الوقت الراهن بين من يحاولون تفسيرها ... والحقيقة أن هذه المادة مضطربة وغير دقيقة لدرجة تجعل التحليل اللغوي التقليدي لها لا يستقيم له طريق" .

٢١ - أما مشاركة Centrocon فقد اعتمدت في عام ١٩١٤ ، وعدلت في عامي ١٩٥٠ و١٩٧٤ . وفي عام ١٩٢٤ لاحظ المستشار سكروتون في محكمة الاستئناف الانكليزية ، في قضية H.A. Brightman & Co. ضد Bunge Y Born مايلي (١٧) :

"هذه المشاركة قائمة على النموذج المعروف باسم مشاركة غرفة النقل البحري لنهر بلات لسنة ١٩١٤ التي اتفق عليها بين غرفة النقل البحري والهيئة الممثلة لأصحاب السفن بالارجنتين . وهي تتضمن عبارات يتعذر تفسيرها كما هو الحال غالباً حين يعتمد الأطراف المتضاربي المصالح نموذجاً غامضاً لا يجرؤ أي جانب منهم أن يحدده خشية ألا يتفق معه الطرف الآخر على المعنى إذا جاء محددًا" .

٢٢ - وفي القضية المشار إليها أعلاه كانت المحكمة تنظر في شرط الإضراب الوارد في مشاركة Centrocon . وبعد ذلك بخمسة وثلاثين عاماً طلب إلى المحاكم الانكليزية أن

تنظر في معنى هذا الشرط نفسه (الذي ترك بلا تنقيح في تعديل المشاركة عام ١٩٥٠) في سياق مختلف ؛ وذلك في قضية Union of India ضد Compania Naviera Aeolus S.A ("Spalmatori")^(١٨) . وقرر قاضي المحكمة التجارية أن شرط الاضراب لا يسقط في ملابسات هذه القضية مطالبة المالك بالتعويض عن التأخير . واختلف ثلاثة قضاة في محكمة الاستئناف بشأن هذا الاستنتاج ، وإن كانوا جميعا قد اتفقوا ، ومعهم الاطراف في الدعوى ، على أنه "من المستحيل أن تفسر الالفاظ المستعملة هنا بمعناها الحرفي" . وخالف مجلس اللوردات بدوره ، بأغلبية ثلاثة أصوات مقابل صوتين رأي محكمة الاستئناف ، وعلق واحد من الاغلبية بقوله:

"لا يوجد ثمة تفسير أو شرح مرض تماما للجزء الثالث من هذا الشرط وعلى المرء أن يختار بين استنتاجين كلاهما بنفس القدر غير مرضٍ تقريبا" .

٢٣ - وكان شرط الإضراب ذاته موضع استئناف أمام محكمة الاستئناف الانكليزية في عام ١٩٦١ في قضية N.V. Reedrij Amserdam ضد رئيس الهند ("Amstemolen")^(١٩) ومرة أخرى بعد ذلك بعشر سنوات في قضية Ionian Navigation Co.Inc. ضد Atlantic Shipping Co.S.A ("Loucas N")^(٢٠) ، وما يزال شرط الإضراب في نموذج مشاركة Centrocon بلا تعديل وإن كان هناك اليوم تعديل "موصى به" لهذا الشرط كيما يستعمل في المشاركات الأخرى . ولاحظ قاضي المحكمة التجارية الانكليزية في قضية Navico A.G. ضد Vrontadas Naftiki Etairia P.E. ("Costis")^(٢١) أن مشاركة Centrocon ، وشرط الاضراب فيها بالذات ، قد "شغلت المحامين لعدة سنوات في عمل يستهويهم" .

٢٤ - وأكثر النماذج استخداما في مشاركات التاجير بالرحلة عامة الاغراض هو نموذج مشاركة Gencon الذي يعود تاريخه إلى ما قبل عام ١٩٢٢ حين جرى تنقيحه لأول مرة . ثم أعيد تنقيحه في عام ١٩٧٦ . وأشارت شروطه كثيرا من النزاعات . ففي قضية Louis Dreyfus & Cie ضد Parnaso Cia. Naviera S.A. ("Dominador")^(٢٢) لاحظ قاضي المحكمة التجارية الانكليزية أن شرط الاستثناءات في نموذج Gencon لم يسبق عرضه على المحاكم وأنه: "من سوء حظي الآن فيما يبدو أن أضطر لمحاولة فهم مغزاه" . وارتأى أن هذا الشرط مبهم فلجأ إلى تأويله بقاعدة التفسير ضد منشئ النص "Contra Proferentem" .

٢٥ - وفي قضية Edm. Van Neerbeek & Co. S.A. ضد Salamis Shipping (Panama) S.A. (The "Onisilos")^(٢٣) ، وصفت أحكام "نصف غرامة التأخير" الواردة في شرط الاضراب في نموذج Gencon ، في محكمة الاستئناف الإنكليزية بأنها "غامضة" وقادرة في حد ذاتها على أن تحمل أيا من المعاني التي يفسرها بها ملاك السفن أو مستأجروها . ومرة أخرى ، وفي قضية Superfos Chartering A/S ضد N.B.R.(London) Limited ("Saturnia")^(٢٤) ، طلب إلى المحكمة أن تنظر في شرط الاضراب في نموذج Gencon بالنسبة إلى نقطة اختلف

بشأنها المحكمون ، ولم توافق المحكمة بدورها على تفسير محكم المحكمين . وقال القاضي: "إنني لا أجد (في الجزء المعني من الشرط) ولا في الشرط ككل ولا في المشاركة بأسرها إشارة واحدة قاطعة إلى الحل الصحيح لهذه المشكلة" .

٢٦ - ومن الانتقادات الرئيسية لمشاركة Gencon أنها ليست شاملة بالقدر الكافي وأنها تتطلب إضافة عدد لا مبرر له من الشروط الإضافية في كل قضية تقريبا . وهكذا ففي قضية Overseas Transportation Co. ضد Mineralimportexport ("Sinoe") (٢٥) ، علق قاضي المحكمة التجارية الإنكليزية بقوله:

"إن المشاركة ذاتها مبنية على أساس نموذج Gencon ولكنها خضعت لتعديلات وإضافات مستفيضة . والواقع أن جميع المشاكل في هذه القضية تنشأ عن هذه الإضافات التي صيغت بأسوأ ما يمكن" .

٢٧ - ومرة أخرى وأمام التحكيم في نيويورك في قضية Trans-pacific Shipping Co. ضد Mitsui & Co. (USA) Inc. (٢٦) ، لاحظ المحكم أن المشاركة المدونة في نموذج Gencon "الاتكاد تعتبر نموذجا للوضوح وهو أمر معهود في النماذج القديمة التي كيّفت بغية استخدامها في العصر الحديث" .

٢٨ - واعتمد نموذج مشاركة بالتيمور لنقل الحبوب Baltimore Form C في عام ١٩١٣ ، وقد أشار هو أيضا العديد من قضايا التحكيم وكثيرا من الدعاوى أمام المحاكم . ففي قضية J.C. Carras & Sons (Shipbrokers) Limited ضد رئيس الهند "The Arqobeam" (٢٧) ، علق قاضي المحكمة التجارية الإنكليزية على "نموذج مشاركة بالتيمور لنقل الحبوب العتيق بغض الشيء والمحير في أحيان كثيرة" . واستطرد قائلا:
"إنه لما يدعو إلى الدهشة أن ذوي الاختصاص من المحامين في الولايات المتحدة أو كندا أو هذا البلد لم يطلب إليهم حتى الآن صياغة بديل حديث ، وأيسر فهما . ولن تكون تلك بالمهمة الصعبة ، ولو جاءت نتيجتها مقبولة وأبرئت ذمة النموذج الحالي ، فإن النفقات الضئيلة التي تنفق في هذا الغرض ستجد مبررها فيما يترتب من وفورات في التكاليف القانونية لمالحي الشاحنين والمستأجرين ومالكي السفن ومصدري الحبوب ومستورديها" (٢٨) .

٢٩ - وفيما يتعلق بمشارطات التأجير بالرحلة بالنسبة للناقلات فإن أقدم نموذج قياسي لا يزال يستعمل لأن بصفة عامة هو مشاركة Asbatankvoy (الذي كان فيما مضى نموذج Exxonvoy 69) والذي اقتبس من نموذج مشاركة Warshipoilvoy المعتمد في عام ١٩٤٢ والمنقح في عام ١٩٥٠ . وقد ورد التعليق التالي فيما يتعلق بهذه المشاركة:

"يستند نموذج Asbatankvoy (وهو أيضا Texacovoy) استناداً وثيقاً إلى نموذج مشاركة Warshipoilvoy العتيق وبالتالي فهو أولى بأن يكون غير ملائم للعصر . وتتناول بعض شروطه أنماطاً وممارسات تجارية عتيقة ولم يرد فيه كثير من المتطلبات الحالية . وما زال نموذج Asbatankvoy يستخدم على نطاق واسع إلا أن الأطراف تستخدمه على مسؤوليتها . ولا تعالج الشروط الإضافية العديدة التي يلزم إدخالها على هذه المشاركة جميع نواقص النموذج المطبوع وهي في مجموعها توسع من نطاق الخلاف . ومن المستبعد أن تقضي إضافة شروط أخرى لسد الثغرات قضاء تاماً على جميع المنازعات والدعاوى التي يمكن أن تنشأ من استخدام هذا النموذج البالي"^(٢٩) .

باء - مشارطات الإيجار الزمنية

٢٠ - من بين النماذج القياسية للمشارطات الزمنية لا يوجد سوى نموذجين فقط يتصفان بالقدم وهما المشارطتان الزمنيتان الأكثر شيوعاً لنقل البضائع الجافة: المشاركة الزمنية الموحدة لمؤتمر الملاحة في البلطيق والملاحة الدولية (Baltime) والمشاركة الزمنية لبورصة حاصلات نيويورك (NYPE) .

٢١ - وقد صدر نموذج Baltime أصلاً في عام ١٩٠٩ ، وعدل في أعوام ١٩١١ و ١٩١٢ و ١٩٢٠ و ١٩٢٩ و ١٩٥٠ . وفي تلك السنة أدخل عليه تعديل طفيف آخر لتضمينه إشارة إلى قواعد يورك انتورب لعام ١٩٧٤ . وخضعت شروط كثيرة من نموذج Baltime للتحكيم وإقامة دعاوى غير أن الشرط الذي اشتهر به نموذج Baltime (كما جاء في الردود على استفسارات أمانة الاونكتاد) هو شرط المسؤولية والإعفاء منها (الشرط ١٢ في النموذج الحالي) . وفي عام ١٩٨٤ قررت هيئة المستشارين الانكليزية أن ما فهم من الشرط الذي ظل مقبولاً لما لا يقل عن الأربعة والعشرين عاماً السابقة كان غير صحيح . والقضية في هذا السياق هي قضية Tor Line A.B. ضد Alltrans Group of Canada Limited ("TFL Prosperity")^(٣٠) ، التي عارضت هيئة المستشارين فيها قرار المحكمة العليا في نيو ساوث ويلز ، استراليا في قضية Westfal-Larsen & Co. A/S ضد Colonial Sugar Refining Co. Limited^(٣١) ، وانتقدت حكماً سابقاً للمحكمة التجارية الانكليزية في قضية Gesellschaft Bürgerlichen Rechts ضد Stockholms Rederiaktiebolag Svea ("Brabant")^(٣٢) ، وحكماً لمحكمة الاستئناف في قضية Nippon Yusen Kaisha ضد Acme Shipping Corporation ("Charalambos N. Pateras")^(٣٣) .

٢٢ - واضطلعت هيئة المستشارين في قضية "TFL Prosperity" بإجراء تحليل مفصل للجمل الأربع الواردة في المادة ١٢ من نموذج Baltime وذكرت في تقديمها لهذا التحليل ما يلي:

"إن النموذج المطبوع لهذه المشاركة الزمنية قد رأى النور لأول مرة منذ مدة طويلة ترجع إلى شباط/فبراير ١٩٠٩ . وهكذا يسمح عمره الآن ثلاثة أرباع القرن . . . فالقول بأن قواعد النخو في هذه الجمل الأربع ، بل والميثاق في الواقع ، جاءت في مواضع كثيرة معيبة بدرجة مؤلمة ، وبأن فيها أيا كان الرأي شيئاً من التزيد في نقاط مختلفة من الشرط ، قول لا يحل مشكلة التراكيب وإنما يغيف فقط إلى تعقيدات بمورة نظيرة . ومن المؤسف أن سوء تطبيق قواعد النخو وسوء الميثاق والتزيد اللغظي ملامح عامة في ميثاقه نموسه المشارطه"^(٣٤) .

٣٣ - أما نموذج المشاركة الزمنية ليورصة حاملات نيويورك للبيجانج الجافة (NYPE) الذي يشيع استعماله على أوسع نطاق في مجال نقل البجانج الجافة فقد صدر في عام ١٩١٣ وعُدل في الاعوام ١٩٢١ و١٩٣١ و١٩٤٦ . واستحدث نس جديد لنموذج NYPE في عام ١٩٨١ باسم رمزي هو "Asba time" لكنه لا يستخدم إلا قليلا إذا قورن باستخدام نموذج NYPE لعام ١٩٤٦ .

٣٤ - وبعض أجزاء النموذج NYPE غامق والبعض الاخر عتيق . ففي قضيعة Summit Investment Inc. ضد ("Sounion") British Steel Corporation^(٣٥) ، طلب إلى محكمة الاستئناف الانكليزية أن تغس المادة ٢٠ من هذه المشاركة التي تنص على ما يلي:

"الوقود الذي تستخدمه السفينة خارجا عن مدة الإيجار وكذلك المستخدم في الطبخ وتكثيف المياه أو في المُصنّعات والمواقد ، مما يتفق على كميته وتكاليف استبداله التي يسمح بها المالك" .

٣٥ - وكان تفسير هذه المادة موضوعا لآراء متباينة لعدد من السنوات . وفي هذه القضية اختلفت آراء هيئة مكونة من ثلاثة محكمين حيث فصلت الاغلبية تفسيراً متعسراً . وكانت المحكمة الابتدائية قد فصلت ، في استئناف ، تفسيراً للمحكم الاقلية أكثر صرامة . وأعدت محكمة الاستئناف رأي الاغلبية وجاء التعليق التالي في مقدمة الحكم كما يلي:

"في عام ١٩١٣ الذي شهد مولد نموذج المشاركة الزمنية ليورصة حاملات نيويورك المستخدم على نطاق واسع ، كانت المحركات الرئيسية في السفن تسيير بالبخار والفلايات توقد بالفحم . وتوأمسا مع هذه الحالة كانت أماكن البحارة تزود "بُصنّعات" لإشعال الفحم للبخار المكشوفة و"مواقد" للبخار في الأماكن المغلقة . أما اليوم فالكثير من السفن يسيير بمحركات آلية ، وحتى لو لم تكن هكذا فإن توليد البخار يكون من زيت الوقود بدلا من الفحم . وبترتب على هذا أن يندر جدا وجود سفينة مجهزة "بمصنعات" أو "مواقد" . ومع هذا ، ورغم

تنقيح نموذج بورصة حاصلات نيويورك في الاعوام ١٩٢١ و١٩٣١ و١٩٤٦ فإنه ظل يشير بعناد إلى "المصعبات والمواقف" وطلبنا نستمدى لتفسير هذه العبارة".

٣١ - وفيما يتعلق بالانواع الاقدم من نماذج المشارطات الزمنية ، يقال إن هذه المشارطات "التي صيغت في معظمها وفق مصالح مالكي السفن فإنها تتحين إلى حد ما إلى مالكي السفن ؛ وهذا ينطبق بمقمة خاصة على نموذج NYPR إلى حد الإبهام ... وكثير من هذه اغلب الاحوال فمقافة قد تصل حتى في نموذج NYPR إلى حد الإبهام ... وكثير من هذه الظنيات والتناقضات وصور الغيب غير ملائم لخصائص النقل البحري الدولي (تغارب القواربين وأخطار البحر) وإنما في أغلب الاحوال يكون نتيجة لها في العقود الأساسية المستخدمة حيث الاقفاط المقفافة وعموم المفاهيم والترات العتيق من عمس الشراع . وإن هذه النماذج حين برزت إلى الوجود قبل أكثر من ثلاثين عاماً حققت آنذاك غرضاً شافعاً ؛ ولكن من الواضح الآن أنها لا تحدد بالدقة الكافية الحقوق والواجبات التي كان في مقصد الاطراف الاعتراف بها الواحد للآخر عند التعاقد . وهذا يترك الباب مفتوحاً على مصراعيه أمام التقاضي حين لا تيسر الامور على ما يرام ؛ ونظراً إلى أن معظم القضايا تحال إلى التحكيم أو إلى المحاكم في البلدان الانجلوسكسونية التي يستند القانون فيها إلى السوابق ، وإن كانت السوابق لا تلزم المحكمين دائماً ، فإن الخطأ لا يمكن تحاشيه . والرجل العملي في ميدان النقل البحري لا يحصل دائماً على التدريب والخبرات القانونية التي تعينه على تجنب الشراك الكثيرة التي تترصد خطواته في حقل المشارطات ، ولا يكون لديه الوقت الذي يوازن فيه بينها حين يتطلب الأمر قراراً فورياً منه "والنتيجة التي أنتهي إليها هي أنه يتحقق خير كثير ممن وراء ظهور نموذج عقد محسن ، ومنصف ، وأكثر وضوحاً ، يتكيف على نحو أفضل مع الاساليب التجارية الحديثة ، ويخلو من وجوه الإبهام التي يلوذ بها أطراف لا وازع لهم ، ومن وراء تميم استخدام هذا النموذج من جانب أغلبية كبيرة من رجال النقل البحري" (٣١) .

الفصل الثاني

تحليل لبعض الشروط في المشاركات الزمنية

٣٧ - يركز هذا الفصل على استعراض بعض الشروط الواردة في المشاركات الزمنية بغية التعرف على بعض المشاكل التي تنشأ فيما يتعلق بصياغتها وتطبيقها . فهو يتناول أولا الشروط المنصوص عليها في الطلب الصادر عن الدورة الرابعة للغريق العامل المعني بالتشريع البحري الدولي^(٣٧) . كما أنه يتناول بصورة إضافية الشروط موضع القلق الذي أعرب عنه من ردوا على استفسارات أمانة الاونكتاد ، فضلا عن عدد من الشرائط التي اعتبرت مبهمه أو عتيقة أو محلا لتفسيرات متباينة في مختلف الولايات القضائية .

٣٨ - ويرتكز التحليل أساسا على النصوص الواردة في النموذجين القياسيين المستعملين على أوسع نطاق في المشاركات الزمنية للبضائع الجافة ، ألا وهما نموذج Baltimore لعام ١٩٧٤ ونموذج بورصة حاصلات نيويورك (NYPE) لعام ١٩٤٦ وكذلك تنقيح هذا النموذج في عام ١٩٨١ ، والاسم الرمزي له Asbatime ، والمشاركة الزمنية لاعمق البحار ١٩٧٤ التي وضعها مجلس ملاحه البلطيق والملاحه الدولية BIMCO ، والاسم الرمزي له هو Linertime . كما يشار هنا إلى مشروع المشاركة الزمنية ذي الاسم الرمزي "Fontime" الذي أعده اتحاد الرابطات الوطنية للمسامرة والوكلاء البحريين ، وإلى بعض نماذج المشاركة الزمنية لتأجير الناقلات .

٣٩ - وتتم تسوية معظم المنازعات بشأن المشاركات الزمنية في لندن أو نيويورك ، لذلك فإن الإشارات إلى القضايا في هذه الدراسة هي أساساً إلى قرارات محاكم انكليزية (عادة بشأن استئناف لقرارات تحكيم) وإلى قرارات محاكم أمريكية وقرارات هيئة تحكيم نيويورك (وهي التي لا تخضع عادة للاستئناف)^(٣٨) .

الف - الشروط المتعلقة بالسرعة وبالاستهلاك

٤٠ - يشمل وصف السفينة في المشاركات الزمنية ، في جملة أمور ، اسم السفينة وعلمها وملكيته ونوعها وسعتها للحمولة الساكنة وحمولتها المسجلة (بالاطنجان) وسرعتها واستهلاكها للوقود . ولوصف السفينة ، خاصة فيما يتعلق ببيانات السرعة واستهلاك الوقود ، أهمية خاصة في المشاركات الزمنية ، نظرا إلى أن المستأجر يتولى التشغيل التجاري للسفينة ويتحمل تكاليف معينة تتعلق بتشغيلها^(٣٩) . والمستأجر بالمدة هو المسؤول عن التزود بالوقود ، ونتيجة لذلك فإن استهلاك السفينة يؤثر تأثيرا رئيسيا على أعباء المستأجر المالية . فضلا عن ذلك فنظرا إلى أن المستأجر

يدفع القيمة الإيجارية بالتناسب مع مدة استئجار السفينة بغض النظر عن عدد الرحلات التي قد تقوم بها فإن سرعة السفينة تصبح جزءا هاما من الاتفاق .

٤١ - ويتضمن كل من نماذج Linertime و Asbatime و NYPE و Baltime ديباجة متماثلة تفسح المجال لتدوين وصف السفينة . وبصورة نمطية ، فإن نموذج Baltime ينص على أنه يتعين أن تكون السفينة "قادرة على قطع مسافة ... عقدة تقريبا في الأحوال الجوية الحسنة والمياه الهادئة باستهلاك ما يقرب من ... طنّاً من أجود أنواع الفحم ويلبّز أو ما يقرب من ... طنّاً من زيت الوقود" . وتتضمن نماذج NYPE و Asbatime و Linertime نصوص مماثلة وإن كان نموذجا NYPE و Asbatime أقل تقييدا من حيث قصر الإشارة على "حسن الأحوال الجوية" .

٤٢ - وكثيرا ما تعرضت هذه النصوص لانتقادات الذين ردوا على استفسارات الأمانة . فقد اعتبرت مجالا ظهرت فيه مشكلة حقيقية . وقيل إن مصدر المشكلة يكمن في أن إقامة الدليل على نوع الأحوال الجوية التي صودفت أمر لا يستطيعه إلا الربان ، وإن كان ممن المسلم به أن شركات التنبؤات الجوية للطرق الملاحية وبيانات الأرصاد الجوية التي تقدمها مصادر رسمية ، تخفف من حدة المشكلة . وقد اعتبرت المصطلحات "تقريبا" و"في الأحوال الجوية الحسنة والمياه الهادئة" و"في أحوال جوية حسنة" مصطلحات غامضة وتشير الخلافات حول معانيها" . وتتباين آراء المحكمين والسوق إزاء ما إذا كان مصطلح "الطقس الحسن" يعني الأحوال التي تصل إلى ٤ أو ٥ أو ٦ درجات بمقياس بوفورت لقوة الرياح . أما "المياه الهادئة" بالنسبة إلى جميع النوايا والأغراض فلم يصادفها أحد على الإطلاق أو يندر أن يصادفها أحد . وهذا يتطلب في نهاية المطاف أحوالا جوية هادئة تماما ، ولو فسر ذلك حرفيا فإنه يجعل من ضمان السرعة والاستهلاك أمرا لا مغزى له (٤٠) .

٤٣ - وقد ورد التعليق التالي فيما يتعلق بالحكم الوارد في مشاركة Baltime :
"تنص جميع المشاركات الزمنية تقريبا على تقديم ضمان من مالكي السفن للسرعة والاستهلاك ، مع الإعفاء من هذا الشرط أحيانا إذا كانت مدة المشاركة قصيرة للغاية أو لو حدث مثلا أن كانت المشاركة لرحلات ساحلية قصيرة . والسرعة والاستهلاك يتساويان في الأهمية مع سعة التحميل ، ويزيدان عليها من حيث احتدام التقاضي" .

وإذا كنت حريصا واطلعت على ديباجة نموذج Baltime فستجد أن هذا الوعد يستند إلى أحوال جوية مواتية تماما - ليست متوسطة بآية حال ، وكأنها رحلة لاختبار السرعة . والمفهوم بصفة عامة أن "الجو الحسن والمياه الهادئة" يعني ما قوته ٣ درجات بمقياس بوفورت أو أقل من ذلك ، بغض النظر عن حالة

البحر . وما لم تكن هناك أمواج عالية فإن حالة البحر لا تحدث فارقا كبيرا . ولا يذكر شيء عن السرعة التي جرت بها السفينة بالفعل طوال الرحلة بأكملها . فيكفي بالنسبة للمالك أن تكون السفينة قد سارت ليوم أو نحو ذلك بالسرعة الموعود بها .

فماذا لو لم تستغل السفينة كامل طاقتها؟ صحيح أن المادة ٩ تنص على أن ربان السفينة ملزم بالقيام بالرحلات "بأقصى سرعة" ولكن ما الذي تعنيه كلمة أقصى؟ وماذا يحدث إذا لم يتم الربان بذلك؟ إن المادة ١٢ تستعيد صراحة المسؤولية عن التأخير حتى لو كان سببه تقصيرا أو إهمالا من جانب موظفي مالكي السفينة .

مع هذا النوع من شرط Baltimore ... يصب جدا على المستأجر أن يثبت قصورا في أداء السفينة . والمصدر الرئيسي للمعلومات بالنسبة للقدررة هو سجل سلخ السفينة . وقد تتخذ المسافات المرصودة بين نقطة وأخرى أداة للمراقبة ، وبالمثل ما أدرج في سجل المحرك بالنسبة لعدد الدورات في الدقيقة (٤١) " .

٤٤ - بيد أن الأمر كما أوضحه أحد المحكمين في نيويورك (٤٦) فيما يمكن أن يظن أنه تعبير مخفف " ... من المعروف أن الأرقام المستقاة من السجلات تكون موضع شك إلى حد ما ... " .

٤٥ - كذلك قيل إن "الخانة ١٢ في نموذج Baltimore لا تعطي سوى أرقام تقريريبيئية ... و... [من] الجزء ثانيا يتضح أن أية بيانات تقتبس على 'الملقح الحسن والمياه الهادئة' . ومن ثم فإن المالك لا يقدم ضمانا بالأداء الفعلي طوال مدة الاتفاق ، ومن العسير على المستأجر أن يبين أي إخلال بهذه الضمانة (وإن لم يكن ذلك مستحيلا: انظر (The Apollonius) . وليس في هذا غرابة إذا عرفنا أن صياغة نموذج Baltimore تناخذ في الاعتبار أسماء مملحة مالكي السفن : ونموذج NYPE مماثل لنموذج Baltimore . والشيء نفسه ينطبق على نموذج "Liner time" (٤٣) .

٤٦ - أما البيان المتعلق بسرعة السفينة فإنه ، بخلاف غيره من التفاصيل الوصفية ، يفسر على أنه ينطبق على وقت تسليم السفينة . وفي قضية The Apollonius (٤٥) ، قرر قاضي المحكمة التجارية الانكليزية ، الذي عارض الرأي المعرب عنه في قضية سابقة (٤٥) ، أنه يتفح من وجهة النظر التجارية أن الاعتبارات التجارية تتطلب تقديم وصف لسرعة السفينة ينطبق على تاريخ تسليمها ، انطبق أو لم ينطبق على تاريخ المشاركة . ولذلك اعتبر أن من حق المستأجر أن يسترد تعويضا عن الأضرار (بمقتضى نموذج Baltimore) مادامت السفينة وصفت بانها قادرة على قطع نحو ١٤ ١/٢ عقدة ولكنها لم تستطيع بالفعل سوى قطع ١٠.٦١ عقدة عند الاستلام بسبب قذارة سطحها السفلي .

٤٧ - ويبدو أن الموقع في القانون الأمريكي مماثل لهذا (٤٦) .

٤٨ - وقدم أحد المحكمين في لندن (٤٧) ، وصفاً للمعلومات الناشئة عن استخدام كلمة "تقريباً" في هذه المشاركات في وصف سرعة السفينة واستهلاكها للوقود ، بما يلي:
"يشتمل نموذجاً Baltimore و NYPE المستخدمان حالياً على ألفاظ مستقاة من عهد سابق للحرب العالمية الأولى كانت حمولة السفن فيه أساساً ٨٠٠ طن وسرعتها ٩ - ١٠ عقدهات وكانت تعمل باحتراق الفحم وترددية البخار . ويعمد إقلاعها لم يكن شمة شيء يسمعه الريان أو يسمع منه مما يمكن أن يؤثر في تشغيل السفينة ما لم يصل إلى ميناء يمكن الاتصال به فيه عن طريق البرق . ولم يكن لدى الريان جهاز لاسلكي أو رادار أو معلومات عن الطقس ؛ وكانت أنواع الفحم مختلفة فكان للفرق بين الميناء قبل بدء الرحلة وبعدها مغزاه ؛ ولم يكن هناك اتصال هاتفي بالمالك ولا إرسال للمراقبين أو قطع الغيار بالطائرات ، وكان يقال في تلك الأيام بحق إن السفن ليست لساعات ؛ ومن ثم فإن عقود التاجير - فيما عدا اسم السفينة وعلومها ونوعها وغاطسها - كانت تشتمل تحوطاً في معظم دقائقها بكلمة "تقريباً" ، صراحة أو ضمناً .

وباستثناء شركات النفط التي انسلخت عن هذا الماهي ، ... فإن إعادة تشكيل العقود بحيث تقارب بين الاداء وتقييم الرحلة بقدر الإمكان جعلت المستاجر بالمدّة الذي يتفاوض هذه الأيام بشأن شروط التاجير الواردة في نموذج Baltimore أو نموذج NYPE أو الذي يقوم بنفسه بتقييم الرحلة ، يواجه حتى الآن مشكلة الرقم الذي يفني به حاسيته الالكترونية فيما يتعلق بالحمولة والسرعة والتمويل بالوقود ، وغير ذلك .

وما زال تفسير المحاكم لكلمة "تقريباً" الذي وضع في تلك الأيام السحيقة يستشهد به اليوم ويطبق في ظروف مختلفة تماماً . ويقال إن استخدام عبارات مثل "نحو" أو "قرباً" في عام ١٩٧٩ يختلف بشكل ملحوظ عما كان عليه قبل عام ١٩١٤ . وما كان يعتبر بالضرورة هامشاً واسعاً للسماح ينبغي أن يفسر الآن في نطاق ضيق ، ما لم ينص صراحة أو ضمناً على ذلك" .

٤٩ - بيد أن هذا المحكم خلس إلى أنه حتى لو فسّر مدى السماح الوارد في مشارطات مثل Baltimore و NYPE في نطاق ضيق "فإن النموذج بالشكل المطبوع به لا يزال يحمل المستأجرين أخطار الرحلة "بحدّ من تحميلها" المالكين حيث يجب أن تقع بالفعل ، لأنهم وحدهم هم الذين يعرفون السفينة وبشؤونها" .

٥٠ - وكانت كلمة "تقريباً" موضع تفسير في إحدى قضايا التحكيم في لندن مؤخرًا ، حيث كان السؤال المطروح هو ، ما الذي يسمح به ، إن سمح بشيء ، فيما يتعلق بكلمة

"تقريباً" . وقيل إنه ما دام المالك يعرف (أو ينبغي أن يكون قد عرف) الاتفاقية لاداء سفينته ، فإن في ذلك ما يفرض بعدم السماح بشيء في كلمة "تقريباً" . بيد أن المحكمة أحست بانها لا يمكن أن تتجاهل الكلمات التي سبق الاتفاق عليها -صراحة بين الاطراف والتي وردت في المشاركة بحيث يتحتم أن يكون لكلمة "تقريباً" مضمون . وفي ظروف تلك القضية اعتبر أن السماح في حدود ربح المتقدمة بدلا من النصف المعتاد سابقا أن تمنحه هيئة الممكنين البحرية في لندن في كثير من الاحوال ، يعهد سماحا منمفا في كلمة "تقريباً"^(٤٨) . كما أن فكرة أن السماح ، في كلمة "تقريباً" ينبغي دائما أن يكون نمف عقدة أو خمسة في المائة ، قد رفضت في محكمة الاستئناف الانكليزية في قضية Luxor Trading Corp. ضد Arab Maritime Petroleum Transport Co. ^(٤٩) ("البيضاء") ، حيث حكمت بأنه يتعين أن يكون السماح مفعلا وفق هيئة السفينة وجمعتها وغاطسها وتوازنها ، إلخ . لذا يعمد على المالك أو المستاجر أن يتجنب مسبقاً بالسماح الذي يتقرر .

٥١ - ولتلافي هذه الصعوبات يحتوي معظم نماذج المشاركات الزمنية لتأجير الناقلات على شرط للاداء ، يقضي بأن يكفل المالك حداً أدنى لمتوسط السرعة في الاحوال الجوية التي تحدد بالإشارة إلى القوة القموى من درجات بوفورت لقوة الرياح . والشرط A من مشاركة تأجير الناقلات STB ينص على أنه يتعين أن تحافظ السفينة طوال مدة المشاركة على متوسط مكفول لسرعة واستهلاك الوقود في جميع الاحوال الجوية . وتنص بعض مشارطات تأجير الناقلات على تعديل قيمة الإيجار في حالة حدوث نقص في الاداء^(٥٠) في حين أن التقليل منها ، مثل مشاركة 80 Intertanktime ، ينص على إجراء استعراض لسرعة السفينة واستهلاكها للوقود كل ١٢ شهرا وتعديل قيمة الإيجار (معمودا أو هيوطا) تبعاً لذلك^(٥١) .

باء - شروط الهوانع المأمونة

٥٢ - تتضمن معظم مشارطات التأجير ، سواء أكانت زمنية أم بالرحلة ، تعهدات صريحة بأن يستخدم المستاجر السفينة بين موانع مأمونة . وعلى سبيل المثال فإن مشارطة Lineritime ينص في الشرط ٣ على "أن تستخدم السفينة في التجارة المشروعة لنقل بضائع مباحة وأن يقتصر ذلك على الموانع أو الاماكن الجيدة والمأمونة . . . " . ويتفهمون الشرط ٢ من مشاركة Baltimore نمّاً مشابهاً . وإذا فسرت هذه الالفاظ حرفياً فإنها تبدو وكأنها تفرغ مسؤولية مطلقاً على المستاجر إذا اتضح أن الميناء الذي كلفت السفينة بالتوجه إليه لم يكن مأموناً .

٥٢ - وعرف القاضي المستشار سيلرز (Sellers) المبيعا المأمون ، في القضية الانكليزية Leeds Shipping ضد ("Eastern City") Société Francaise Bunge (٥٢) بما يلي:

" ... لا يكون المبيعا مأموناً ما لم تكن السفينة المعنية ، في الفترة الزمنية المحددة ، قادرة على أن تبلغه وتستخدمه وتعود منه ، ما لم تحدث أشياء غير عادية ، دون أن تتعرض للخطر الذي لا يمكن تجنبه بالتباعد الاصول الصحيحة للملاحه والإبحار ..."

٥٣ - وظل هذا التعريف مقبولاً على نطاق واسع باعتباره ومفاً صحيحاً لها يمكن أن يكون "مبيعا مأموناً" (٥٢) . واعتبر أن هذا التعريف يغطي السلامة الجغرافية Empresa Cubana de Kodros Shipping Corporation ضد الانكليزية هذا الالتزام بأنه لا يفتني سوى أن يكون المبيعا وقت تسميته مأموناً متوقفاً . غير أن القرار يتترك أسئلة بلا جواب منها أنه هل يكفي أن يمارس المستاجر الدقة المعقولة عند تسميته مبيعا ما وهل يتحمل مسؤولية أي نقص في الاهتمام من قبل الوكلاء أو المقاولين المستقلين الذين يطلب مشورتهم فيما يتعلق بمأمونية الموانع .

٥٥ - وفي القضية "The Evia No.2" كانت السفينة موضع المشاركة بموجب نموذج Baltimore قد أمرت بأن تبحر إلى البصرة ، لكنها لم تتمكن من مغادرة الميناء بسبب اندلاع الحرب بين إيران والعراق . وادعى مالك السفينة بأن المستاجر قد أدخل بالالتزام المبيعا المأمون الذي يلتزم به نص الشرط ٢ من مشاركة الإيجار . وقررت هيئة المستعاقبين أنه لم يحدث إخلال بالشرط ٢ من جانب المستاجر لأن البصرة كانت مأمونة توتقاً وقت التسمية ، ونشأ عدم المأمونية بعد وصول السفينة إليها وكان راجعاً إلى أحداث غير متوقعة وغير عادية . وذكر المستشار روسكيل (Roskill) أن وعد المستاجر تعاقدياً يرتبط بخصائص الميناء أو المكان موضع الخلاف وهذا يعني أنه عند صدور الأمر كان الميناء أو المكان مأموناً توقعاً بالنسبة لوصول السفينة إليه وبقاتها به بالقدر اللازم ومقادرته في الوقت المناسب . أما أن أحداثاً وقعت فجأة بعد ذلك وكانت غير متوقعة وغير عادية ونشأت عنها أوضاع عدم المأمونية بينما كانت أوضاع المأمونية هي القائمة قبل ذلك ، ونجم عن هذا أن السفينة تأخرت أو اتلفت أو دمرت فإن هذا الوعد التعاقدي لا يمتد إلى جعل المستاجر مسؤولاً عما ينتج من خسائر أو أضرار ، مادية أو مالية . وإلا كان المستاجر ضامناً لهذه الاخطار غير المتوقعة وغير العادية وهي التي ينبغي أن تقع ، بالذات ، على مؤمنتي السفينة (٥٢)

٥٦ - وليس واضحاً ما إذا كان القانوني الأمريكي ينهج النهج الذي اتبع في قضية The "Evia No.2" بالحكم بأن السلامة المتوقعة وقت تسمية الميناء تعد كافية . أما الواضح فهو أن ثمة اختلافاً كبيراً بين القانون الانكليزي والقانون الأمريكي بشأن الاضرار التي يعرض عنها في قضايا الموانئ غير المأمونة . وكثيراً ما يحدث أن تتعرض السفينة لأضرار نتيجة لعدم مأمونية الميناء الذي طلب المستأجر من السفينة التوجه إليه وإهمال الربان (أو غيره ممن يتحمل مالك السفينة المسؤولية عنهم) في اتخاذ قرار دخول الميناء ، أو في تسيير السفينة وهي في الميناء ، أو في معجزه عن المغادرة عند ظهور الخطر في الأفق . ويبدو من المستقر في القانون الأمريكي الآن ، أن الأضرار التي تتعرض لها السفينة في هذه الظروف يمكن أن توزع بالتناسب بين مالك السفينة ومستأجرها على أساس درجة "الخطأ" في كل جانب ، وذلك وفقاً للمبادئ التي وضعتها المحكمة العليا في قضية الولايات المتحدة ضد Reliable Transfer Co. (٥٧) . وقد اعتمد هذا النهج في عدد من قضايا عقود المأمونة والرسو Inc. (٥٧) .

المأمون وما شابهها بما في ذلك قنابيا "The "Oceanic First" ، و "American" (٥٩) .

"Challenger" (١١) Board of Commissioners و "Space King" M/V و "maplebank" (١١) .

٥٧ - أما تقسيم الأضرار هذا ذاته وفقاً لدرجة الخطأ فلن تسمح به المحاكم الانكليزية في الحالات المشابهة التي يرد النص فيها صراحة على كفاية مأمونية الموانئ من النوع الموجود في نماذج مشاركات NYPE و Balmite و Linertime وقد حكمت محكمة الاستئناف مؤخرًا في قضية Fosikringsaktieselskapet Vesta ضد Butcher (١٣) بأن تقسيم الأضرار بالتناسب وفقاً لدرجة الخطأ بمقتضى قانون الإصلاح القانوني (الإهمال المساعد على الخطأ) لسنة ١٩٤٥ لا ينطبق على فعل من أفعال العقد ما لم تكن مسؤولية المدعى عليه في العقد مماثلة تماماً لمسؤوليته الشخصية عن الإهمال . وواضح أن الومع ليس هكذا حين يكفل المستأجر صراحة في مشاركة التاجر سلامة الموانئ التي يسميها . وطبقاً للقانون الانكليزي فإن المحك هو ما إذا كان إخلال المستأجر بالعقد ، المتمثل في إصدار الأمر للسفينة بالتوجه إلى ميناء غير مأمون هو السبب الفعلي للأضرار ، ففي هذه الحالة لا يقلل من مسؤوليته إهمال ربان السفينة وبحارتها ، أو ما إذا كان هذا الإهمال قد قطع سلسلة التداعي ، ففي هذه الحالة لا يتحمل المستأجر المسؤولية على الإطلاق (١٣) .

وينتج عن هذه الفوارق أنه حتى وإن كان ربان السفينة قد يلام بقدر كبير بسبب الأضرار التي جلبتها سفينته وكان اللوم يقل عن ٥٠ في المائة ، فإن مالك السفينة في انكلترا قد يفلح في استرداد ١٠٠ في المائة من الأضرار ، أما في نيويورك وفي الظروف ذاتها فإن تعويض المالك يخفض إلى الحد الذي أسهم به خطأ ربانه ففي الأضرار (١٤) . وعلى النقيض من ذلك ، لا يسترد المالك شيئاً في انكلترا إذا كان ربانه هو المتسبب أساساً حتى وإن كان المستأجر يستحق اللوم بقدر كبير أيضاً على الخطأ ، في حين أنه في هذه الحالة تتسم الأضرار في نيويورك أيضاً بالتناسب .

5A - ومن المستبعد أن يكون نهج القانون الأمريكي في تقسيم الأضرار بالتناصب مقبولاً في بعض البلدان التي تطبق القانون المدني والتي تعامل التزام المستأجر ، فيما يتعلق بتسمية الميناء المأمون ، على أنه التزام بالحماية الواجبة . ويبدو أنه بمقتضى القانون الاسكتلندي⁽¹⁶⁾ وقانون جمهورية ألمانيا الاتحادية⁽¹⁷⁾ وكذلك قانون الجمهورية الديمقراطية الألمانية⁽¹⁷⁾ ، إذا ثبت أن الميناء المسمى قد أصبح غير مأمون فإن المستأجر (بذاته أو من خلال رجاله ووكلائه) لا يتحمل المسؤولية إلا عن الأضرار الناجمة إذا كان قد قُسم أو لم يتخذ الاحتياطات الواجبة في تسميته للميناء المأمون .

جيم - شروط التسليم

59 - ينص الشرط 1 في مشاركة Baltime ومشاركة Linerite على ما يلي: "يؤجر المالك ويستأجر المستأجر هذه السفينة لمدة ... تبدأ من وقت تسليم السفينة ...". وتنص مشاركة NYPE بالمعل على ما يلي: "يوافق المالك المذكور على أن يؤجر ، ويوافق المستأجر المذكور على أن يستأجر السفينة المذكورة من وقت تسليمها ..."⁽¹⁸⁾ . وتحدد هذه الشروط الفترة التي يوافق المالك في بدايتها على وضع خدمات سفينته ، عن طريق رباته وبحارته ، تحت تصرف المستأجر بحيث يمكنه إصدار أوامره فيما يتعلق باستغلالها⁽¹⁹⁾ .

60 - بيد أن مشاركات الإيجار العلانية جميعاً تستعمل على نحو مغل مطلقاً "التسليم" و"يؤجر" (وكذلك مطلحات مثل "إعادة التسليم" و"الإيجار من الباطن") مما يناسب تاجير سفينة أو استئجارها ولكنه لا يناسب المشارطة الزمنية التي لا تعدو في جميع الولايات القمعية تقريباً ، كونها عقداً للنقل البحري لا ينطوي على تاجير السفينة . وبمفة عامة فإن المستأجر لا يكتسب حقوق حيالة للسفينة بمقتضى نمادج المعارضات هذه . وفي قمية Sea & Land Securities Ltd. ضد Williams Deckinson⁽²⁰⁾ وصف القاضي المستشار ماكينون (Mackinnon) المشارطة الزمنية بأنها وثيقة اعتبرت في بدء ظهورها عقد تاجير فعلي ؛ ورأى أنها:

"... وثيقة مغللة ، حيث أن الطابع الحقيقي لها يتعهد به مالك السفينة يستتر وراء استخدام لغة يرجع تاريخها إلى ما قبل قرن أو يزيد ، وكانت في وقتها تلائم عقوداً ذات طابع مختلف جرت العادة على استخدامها ... أما النمودج الحديث للمشارطة الزمنية فهو في أساسه ميفة يتفق فيها مالك السفينة مع المستأجر على أنه في خلال مدة معينة محددة يقدم خدمات بوساطة رجاله وبحارته لنقل البضائع التي تحمل على ظهر سفينته بمقتضى المشارطة الزمنية . إلا أن بعض العبارات التي لا تزال باقية في النمادج المطبوعة

المستخدمة اليوم لا صلة لها إلا بالنمذاج القديمة لمشارطات التاجير . وبين ان هذه العبارات ... ايوافق المالك على تاجير ا و ايوافق المستاجر على استئجار السفينة . ولم يكن ثمة تاجير ولا استئجار لهذه الباخرة" .

حالة السفينة عند التسليم - الملاحة للملاحة

٦١ - تتضمن المشارطات الزمنية القياسية ، بشكل ثابت ، امكاما تتعلق بتعهد مالكة السفينة بتسليم السفينة في حالة صالحة للملاحة (٧١) . ويشترط نموذج Baltimore في الشرط ١ ان تكون السفينة "عند التسليم" "مجهزة من جميع النواحي لخدمة نقل البضائع" . ويشترط نموذج NYPE ان تكون السفينة "مهيئة لاستقبال البضاعة وذات عنابر نظيفة وان تكون محكمة وقوية ويعمل عليها ومجهزة تماما للخدمة ، ومزودة بمصارورة المياه والمرافع والغلايات المساعدة ذات القوة البخارية الكافية ... بها يكفى لتشغيل جميع المرافع في وقت واحد (مع ما تحتاجه تماما من ضباط وبحارة ومهندسين ورجال إطفاء بما يلزم لسفينة لها هذه الحمولة من الاطمان)" (٧٢) . أما نص نموذج Liner time في المادة ١ فهو ان تكون السفينة "ملائمة من جميع النواحي للخدمة المعتادة لنقل البضائع الجافة ، وذات عنابر نظيفة تماما مهيئة لاستقبال البضائع" . وبمقتضى القانون الانكليزي ، فيما يتعلق بمياغة مشاركة NYPE على الاقل ، في القانون الامريكى ، تشكل هذه المتطلبات كفالة مطلقة - للملاحة السفينة للملاحة عند التسليم - وهي كفالة تكون ضمنية في كل الاحوال ان لم ترد صراحة في النص (٧٣) . لذلك فبان تعبيرى "ملائمة" و "مهيئة" يفسران بتوسع في هذا السياق . غير ان من المحيىر ان الكفالة المطلقة للملاحة للسفينة عند التسليم قد تفيد بمقتضى شروط اخرى في المشارطة لتصبح كفالة تقتصر على ممارسة الحيطة الواجبة من جانب مالك السفينة لان تكون السفينة صالحة للملاحة عند التسليم او قبله .

٦٢ - وبمقتضى نموذج NYPE فان النص المبهم في الشرط ٢٤ (الشرط المبهم -ن) ، استنادا الى هيئة المستشارين الانكليزية وفي قفينة Adamastos Shipping ضد "Saxon Star" (Anglo-Saxon Petroleum Co. (٧٤) ، كما طبقته محكمة الاستئناف على مشارطات NYPE في عدد من القضايا بعد ذلك ، ترتب عليه ادماج قانون الولايات المتحدة لنقل البضائع بالبحر ، في مشاركة التاجير . وترتب على هذا ان انخفض التزام مالك السفينة من تعهد مطلق الى تعهد بممارسة الحيطة الواجبة لان تكون السفينة صالحة للملاحة قبل وفي بداية كل رحلة تتم بمقتضى المشاركة . بيد ان هذا يعنى انه لا يجب على مالك السفينة وحده ان يمارس الحيطة الواجبة وانها يجب ذلك ايضا على موظفيه ووكلائه والمقاولين المستقلين . وفي نموذج Asbatime نص شبيه بهذا الموجود في ديباجة نموذج NYPE إلا ان الشرط المبهم فيه لا يضمن سوى قانون الولايات المتحدة لنقل البضائع بالبحر أو قواعد لاهاي/لاهاي - فسبى حسبما ينطبق ، في سندات الشحن

الصادرة بمقتضى المشاركة وليس في المشاركة ذاتها . ونظرا إلى أن نموذج Asbatime لا يتضمن نصا آخر يحد من التزام المالك الصارم بأن يقدم سفينة صالحة للملاحة فإن المسؤولية المفروضة على مالك السفينة بمقتضاه فيما يتعلق بالصلاحية للملاحة أولا تصبح من ثم أعلى من تلك الواردة في قواعد لاهاي/لاهاي - فسبي . وثمة نهج مشابه يعتمده مشروع Fontime ؛ وإن كان الالتزام المفروض على المالك أقوى من ذلك لأنه يشترط أن تكون الكفالة مستمرة .

٦٣ - وبمقتضى نموذج Baltime فإن الشرط ١٣ يخفف التزام مالك السفينة الصارم بتسليم سفينة صالحة للملاحة ، إلى ما يسمى "الحيطة الشخصية الواجبة" . وبعبارة أخرى فإن مالك السفينة لا يتحمل سوى المسؤولية عن أية خسارة مادية أو تلف للبضائع أو عن التأخير الناجم عن "عدم الحيطة الواجبة من المالك أو المديرين لديه لجعل السفينة صالحة للملاحة ومجهزة للرحلة" (٧٥) . ونتيجة لهذا يتقرر عموما بموجب هذا الشرط عدم الإعفاء من الصلاحية للملاحة الناجم عن إهمال البحارة أو المقاولين المستقلين (٧٦) .

٦٤ - وعندما تناول الشرط ١٢(ج) من نموذج Linertime مسؤولية مالك السفينة اعتمد المفهوم الوارد في قواعد لاهاي/لاهاي - فسبي الذي يشترط ممارسة "الحيطة الواجبة من جانب (المالك) قبل وعند بداية كل رحلة لأن يجعل السفينة صالحة للملاحة" .

٦٥ - وهكذا ، فعلى الرغم من أن نماذج NYPE و Baltime و Linertime تعطي انطبعا أوليا بتعهد المالك المطلق بتسليم سفينة صالحة للملاحة ، يتضح من الشروط اللاحقة أن مسؤولية المالك فيما يتعلق بالصلاحية للملاحة محدودة بممارسة الحيطة الواجبة لجعل السفينة صالحة للملاحة (٧٧) .

٦٦ - ويتمثل الالتزام بتقديم سفينة صالحة للملاحة في معظم المشاركات الزمنية ببداية مدة المشاركة وبعد ذلك يتعهد المالك بالحفاظ على السفينة في حالة من الكفاءة طوال مدة تقديم الخدمة (٧٨) . وثمة تغير كبير في النهج الوطنية في هذا الصدد . فبينما تستوفى الكفالة الضمنية بالصلاحية للملاحة في القانون العام الانكليزي إذا كانت السفينة عند بدء فترة المشاركة في حالة صالحة للملاحة (٧٩) ، يشترط على المالك في القانون الأمريكي أن يجعل السفينة صالحة للملاحة عند بداية كل رحلة تتم أثناء مدة المشاركة (٨٠) . أما القوانين السارية في جمهورية ألمانيا الاتحادية (٨١) والجمهورية الديمقراطية الألمانية (٨٢) فتلزم المالك بممارسة الحيطة الواجبة لجعل السفينة صالحة للملاحة عند بداية كل رحلة .

شروط الإلغاء

٦٧ - تتضمن مشارطات الإيجار عادة شروطا للإلغاء يعطى بمقتضاها للمستأجر الحق في إلغاء المشاركة ، إذا رغب في ذلك ، إذا لم تسلم له السفينة في تاريخ محدد .

٦٨ - وييس الشرط ٢ من نموذج Limerime والشرط ٢٢ من نموذج Baltime على أنه "إذا لم تسلم السفينة بحلول يوم من شهر من عام يكون للمستأجر الخيار في الإلغاء . وإذا تعذر تسليم السفينة في تاريخ الإلغاء يكون للمستأجر ، إذا طلب منه ذلك ، أن يعلن خلال ٤٨ ساعة (باستثناء أيام الأحد والعطلات) من تلقيه إخطارا بذلك عما إذا كان سيلقي المشاركة أو يتسلم السفينة" . وفي نموذج NYPE نس مشابه للجملة الأولى في نموذجي Baltime و Limerime غير أنه يخلو من نس يقابل الجملة المعنية . فهو ينس على أنه " . . . إذا لم تكن السفينة قد قدمت إخطارا خطيا بالاستعداد" (٨٣) .

٦٩ - والآخر المترتب على شرط الإلغاء هو أنه ، وإن كان إعماله لا يتوقف على أي خرق للمشاركة من جانب المالك فإن من حق المستأجر ، مع هذا ، أن يلقي المشاركة إذا لم تسلم السفينة بالحالة الموصوفة في المشاركة^(٨٤) ، بمعنى أن تكون في حالة صالحة للملاحة وملائمة من جميع النواحي لأداء الخدمة^(٨٥) .

٧٠ - أما المشكلة المتعلقة بشروط الإلغاء ، لا سيما فيما يتعلق بالشرط الوارد في نموذج NYPE فقد وصفت بما يلي:

"حيثما ورد شرط إلغاء ولم تتمكن السفينة من الوصول إلى ميناء التحميل بحلول تاريخ الإلغاء يظل عليها أن توامل الرحلة وذلك ما لم يكن التأخير الناجم عن مخاطر متوقعة قد بلغ حدا تنتهي به المشاركة . ولا يمكن لمالك السفينة ، إذا انعق تاريخ الإلغاء ، أن يطالب المستأجر بالإعلان عما إذا كان سيتولى تحميل السفينة أم لا . وعمليا ، يرفض المستأجر عادة أن يرد ، حيث تكون اجرة النقل قد سقطت وذلك على أمل المساومة من جديد مع مالك السفينة بممارسة المقط . ويمكن للمالك أن يحبط هذه المناورة إذا رفض الاستمرار فيعجز المستأجر ، في كل الاحتمالات ، عن إثبات أي ضرر ولا يحق للمستأجر أن يلقي (الظاهر بمقتضى هذا الشرط ، استقلا عن أي حق قد يكون له في الإلغاء يرد في القانون العام) قبل التاريخ المحدد للإلغاء ، حتى لو كان واضحا أن المالك لن يستطيع تجهيز السفينة في الوقت المحدد"^(٨٦)

٧١ - وتؤكد هذه الفقرة على الانتقادات الموجهة إلى أحكام الإلغاء في المشاركات الزمنية والمشارطات بالرحلة على حد سواء ، مما ورد في الردود على استفسارات الامانة . فالإلزام المطلق للمستأجر بأن يقبل الاستلام إذا كانت السفينة بالحالة

المطلوبة ، أو أن يحتمل البمضاعة بمقتضى مشاركة بالرحلة ، يمكن أن يتعارض مع عدم وجود أي الزام مطلق على السفينة بموجب شروط الإلغاء هذه بأن تصل بحلول تاريخ الإلغاء . فالإلتزام الوحيد على السفينة ، الذي جاء ضمنيا في القانون الانكليزي ، هو السرعة المعقولة (٨٧) . والحال هو الحال في الولايات المتحدة (٨٨)

٧٢ - وثمة محاولة في الجملة الثانية من شرط الإلغاء في نموذجي Baltime و Linertime لتخفيف المشكلة حيث يشترط على المستأجر أن يعلن ما إذا كان سيلقى خلال ٤٨ ساعة من إخطار مالك السفينة له بعدم إمكانية تسليم السفينة بحلول الموعد المحدد للإلغاء . غير أن هذا قد يفرض بمصلحة المستأجر والمالك معا . فلو حدث بعد هذا الإخطار أن أعلن المستأجر أنه سيتسلم السفينة فإنه سيلتزم عادة بالإعلان حتى لو تأخرت السفينة أكثر من ذلك . كذلك فإن معنى "عدم إمكانية تسليم السفينة" غامض . وليس واضحا ما إذا كان يكفي أن يقدر المالك ، على أسس معقولة ، أن السفينة لن تتمكن من الوصول إلى ميناء التسليم بحلول تاريخ الإلغاء أم إذا كان بوسع المستأجر أن يطلب إلى السفينة - مالكها أن يعيث في ظل الوضع الفعلي للسفينة في تاريخ الإخطار ، أنه لم يكن بالإمكان تسليم السفينة بحلول تاريخ الإلغاء (٨٩)

هاء - شروط الميانية

٧٣ - لا يخلو نموذج مشاركة تاجير من شرط يسمى "شرط الميانية" يثس ، في حالة نموذج بورصة حاملات نيويورك (NYPE) ، على أن يتحمل مالكو السفن بعض نفقات تشغيل السفينة وعلى "الحفاظ على مستوى السفينة وعلى كفاءتها التامة ، هيكلها وآلاتها ومعداتاتها ، طوال الخدمة وأثناءها" (٩٠) . ويختلف تفسير هذا الحكم على ما يبدو في القانونيين الأمريكي والانكليزي . فموجب القانون الأمريكي ، يعتبر شرط الميانية شرطا مكتملا للميانية المربحة المتعلقة بصلاحية السفينة للملاحة في بداية مدة تاجيرها وشرطا يفرض على مالك السفينة التزاما يجعلها صالحة للملاحة في بداية كل رحلة تؤديها خلال فترة التاجير . وهو فيما يتعلق بنموذج NYPE ، يفرض واجب ممارسة العناية اللازمة كيما تكون السفينة صالحة للملاحة في بداية كل رحلة تؤديها خلال فترة سريان المشاركة الزمنية (٩١) . ففي قضية Luckenbach Sugar Co. ضد McCahan احتج بأن الميانية الاصلية لصاحبة السفينة للملاحة تنقضي بتسليمها للمستأجر وأن شرط الميانية النهائي استند اليه لا يعني ضمان صلاحيتها للملاحة في بداية كل رحلة بموجب مشاركة زمنية وانما يعني مجرد الإلتزام بدفع نفقات املاح هيكلها وآلاتها طوال الخدمة . على أن المحكمة العليا دحمت هذه الحجة بقولها "ليس في نص الشرط ولا في طابع المشاركات الزمنية سند يظهر هذا الادعاء" .

٧٤- وعلى الجانب الآخر ، فسّرت المحاكم الانكليزية شروط الصيانة على أنها شروط تفرض فقط على مالك السفينة التزامات محدودة أكثر تتمثل في اصلاح الشوايب التي تعترى ملاحية السفينة للملاحة بعد ظهورها ، لا على أنها تفرض عليه (طالما لم تُدمج قواعد لاهاي/لاهاي - فسبي في مشاركة التأجير) ضمان ملاحية السفينة للملاحة في كل رحلة على حدة . وفي قضية Giertsen ضد George V. Turnbull & Co. (٩٣) ، قررت المحكمة المدنية العليا في اسكتلندا بأن شرط الصيانة يفرض على مالك السفينة تحمّل النفقات التي يقتضيها الحفاظ على كفاءة السفينة ولكنه لا يلزمه بالحفاظ على كفاءتها . وفضلا عن ذلك ، تقرر في قضية Snia Societa di Navigazione ضد Suzuki & Co. (٩٣) أن التزام مالك السفينة بالحفاظ على كفاءة السفينة "لا يعني دوام كفاءتها في كل لحظة من لحظات الخدمة ، وانما يعني اتخاذها ، حين تصل حالتها دون الكفاءة التامة في هيكلها وآلاتها ، خطوات معقولة في غضون فترة زمنية معقولة لاستعادة هذه الكفاءة" (٩٤) .

واو - المسؤولية المتعلقة بتحميل البضائع وتستيفها وتفريغها

٧٥- إن عملية تحميل البضائع وتستيفها ، في غياب وجود نصوص صريحة بشأنها ، هي مسؤولية مالك السفينة . وتنص مشارطات Balttime ، NYPE ، Asbatime ، Linertime على نقل هذه المسؤولية الى المستأجر الزماني . فالشرط ٤ من نموذج Balttime ينص على أن يتولى المستأجر ترتيب ودفع نفقات تحميل البضائع وترتيبها وتستيفها وتفريغها . وينص الشرط ٩ على أن المالك غير مسؤول عن "تلف البضائع أو دعاواها نتيجة سوء تستيفها أو خلاف ذلك" . ويعني الشرط ١٣ المالك من مسؤولية أي تلف ما لم يكن سببه "فعل شخصي أو إهمال أو تقصير من جانب المالك أو مديره" .

٧٦- وفي حين أن نص مشاركة Balttime واضح تماما في نقل جميع المسؤوليات المتعلقة بعمليات التحميل والتستيف والتفريغ الى المستأجر ، فان مشاركة NYPE تتضمن في هذا الشأن حكما غامضا بعض الشيء .

٧٧- ففي مشاركة NYPE ، ينص الشرط ٨ "على المستأجر تحميل البضائع وتستيفها وترتيبها على حسابه تحت اشراف الربان" . "هذا الحكم غير واضح على الاطلاق . إذ لا يتضح من النظرة الاولى ما اذا كانت مسؤولية التستيف تقع على عاتق المستأجر ، أم هي ، بحكم نص عبارة "تحت اشراف الربان" على عاتق المالك . هذا الغموض الملازم للنص دفع المحاكم على كلا جانبي الاطلنطي إلى النظر في المسألة . ولحسن الحظ ، توصلت المحاكم هنا وهناك الى نفس النتيجة ، ألا وهي أن مسؤولية التستيف مسؤولية يتحملها المستأجر" (٩٥) علما بأن نطاق مسؤولية الربان ، ومن ثم المالك ، لا تزال موضع نزاع شائع .

٧٨- ففي القضية الامريكية Nichimen Company ضد "Farland" (٩٦) قيل بأن الشرط ٨ من مشاركة NYPE قد نقل مسؤولية التستيف الاولية من المالك الى المستأجر (٩٧).

٧٩- وأصدر مجلس اللوردات في انكلترا قرارا مماثلا في قضية Court Line ضد Canadian Transport Co. (٩٨). فقد قال اللورد رأيت ما يلي:

"... يقضي الشرط ٨ من مشاركة التاجير هذه بأنه على المستأجر تحميل البضائع وتستيفها وترتيبها على حسابه . وأعتقد أن هذه العبارة تعني بالضرورة أن يبذل المستأجر بعملية تحميل البضائع وتستيفها . ويترتب على ذلك بالضرورة أنه لا يعفى السفينة من مهمة التحميل والتستيف فحسب ، بل وفيما بينه وبين المالك يعفيه (أي يعفى مالك السفينة) من مسؤولية سوء التستيف باستثناء ما تنص عليه عبارة 'تحت اشراف الربان'..."

٨٠- ويختلف أثر الحكم الوارد في نموذج NYPE (وأیضا Asbatime) من حيث وجوب اجراء التحميل والترتيب والتستيف 'تحت اشراف الربان' في القانونين الانكليزي والامريكي . فالموقف الذي تبناه القانون الانكليزي يقضي بتقييد مسؤولية المالك بقدر ما يتدخل الربان في العمليات المشمولة بالشرط ٨ - ولهذا التدخل صلة خاصة بعملية التستيف - وبقدر ما يكون التلف ناتجا عن تدخل الربان وموظفيه . ففي قضية Court Line ضد Canadian Transport Co. ، مضى اللورد رأيت يتناول مسألة تفسير العبارات حيث قال:

"ان هذه العبارات تعطي الربان صراحة حقا ، أعتقد أنه لا بد أن يتمتع به في كل حال ، في الاشراف على عمليات التحميل والتستيف التي يقوم بها المستأجر . فالربان مسؤول عن صلاحية السفينة للملاحة وكذلك عن تأمين تحميل البضائع على نحو لا يعرضها للتلف نتيجة انعدام الحشيات والفواصل اللازمة لوقايتها وبسبب وضعها بالقرب من سلع أخرى أو من أجزاء في السفينة يحتمل أن تسبب التلف أو بسبب تحميلها بطرق أخرى ... ولكنني أعتقد أن هذا الحق منصوص عليه صراحة لا توخيا للدقة فحسب وانما للحد بوجه خاص من سيطرة المستأجر على عملية التستيف . ويستفاد من ذلك أنه بقدر ما يمارس الربان مهمة الاشراف ويحد من سيطرة المستأجر على عملية التستيف ، تكون مسؤولية المستأجر محدودة بدرجة مناظرة" .

٨١- والقانون الامريكي يفسر من جهة أخرى عبارة 'تحت اشراف الربان' تفسيراً مختلفاً مستمداً من مفهوم كون ربان السفينة في المشاركة الزمنية ، بحسب الوظيفة التي يؤديها ، من أتباع مالك السفينة أو من أتباع المستأجر . كما جرى التعبير عن هذا في قضية "Santona" (٩٩) :

"إن السفينة ملك لصاحبها وربان السفينة وطاقمها أتباعه في كافة تفاصيل ملاحه السفينة ورعايتها ؛ أما بالنسبة لجميع المسائل المتعلقة باستلام البضائع وتسليمها وبإيرادات السفينة التي تدخل جيب المستاجر ، فإن ربان السفينة وطاقمها أتباع المستاجر" .

٨٢- وفي قضية Nichimen Company ضد "Farland" The ، أبدت المحكمة رأيها بالعبارات التالية في مفهوم تقاسم المسؤولية عن أعمال ربان السفينة:
" . . . نعتقد أن مسؤولية مالك السفينة عن تلف البضائع بسبب سوء تستيفها تقتصر على الحالات التي يتدخل فيها الربان في عملية التستيف لحماية سلامة السفينة وقدرتها على مواجهة مخاطر البحر ؛ وتكون المسؤولية مسؤولة المستاجر بقدر ما يتخذه من عمل يبريد به فحسب حماية البضائع" (١٠٠) .

٨٣- وكما يتسبب كذلك في نشوء التعقيدات اضافة عبارة 'والمسؤولية' في حالات كثيرة بعد كلمة 'الاشراف' مما يجعل نص الشرط كالاتي: "يتولى المستاجر عملية التحميل تحت اشراف ومسؤولية الربان" . ففي القضية The Shinjitsu Maru No.5 (١٠١) فسرت عبارة 'والمسؤولية' على انها تنقل بالفعل في المقام الاول مسؤولية سوء التستيف من المستاجر الى المالك ، ولكن رأي انه اذا أمكن في أية قضية بعينها اثبات ان المستاجر حين يعطي مغلًا بعض التوجيهات خلال عملية التستيف فهو يتسبب في الهلاك او التلف ذي الصلة ، فإنه يمكن في هذه الحالة اعفاء المالك من هذا القدر من المسؤولية . وقد استشهد بالقران الصادر في هذه القضية في قضيتين لاحقتين هما قضية The Argonaut (١٠٢) وقضية The Alexandros P. (١٠٣) . ففي القضية الاخيرة ، شدد القاضي ستين على أن عبارة "والمسؤولية" الواردة في الشرط ٨ ونقل الخطر المشمول به انما يتناولان كامل عملية تحميل البضائع وتستيفها وترتيبها وتفريغها . كما أن هذا الشرط لا يغطي فقط العملية الميكانيكية المحتملة في محاولة معدمات السفينة وبضائعها وانما يغطي كذلك المسائل المتعلقة باهمال المناولة في التخطيط الاستراتيجي لتحميل البضائع وتفريغها .

٨٤- هذه القضايا العلات احدثت تحولا في التزامات كل من المالك والمستاجر التي درجة لم تقدرها حق قدرها بعد سوق مشاركة تاجير السفن ولا تعكس الواقع العملي . إذ كثيرا ما يكون المستاجر الزمني هو المالك ، أو المشغل على الاقل ، لشركة مراسمي ومناولة التحميل ولديه المعرفة والخبرة بالمقتمعات الخاصة بمعاينة ما ، لا سيما اذا كانت من نوع غير مالوف . بل وحتى تكون له على عملية التحميل برمتها الرقابة والادارة ، فإن القرارات الصادرة مؤخرا عن المحاكم الانكليزية تلقي على عاتق الربان المسؤولية الناتجة مثلا عن اهمال القائمين بعمليات المناولة حتى ولو لم تكن لدييه في الواقع سيطرة حقيقية عليها .

٨٥- وما يزيد من غموض معنى الشرط ٨ من مشاركة NYPE انه لا يتضمن أية إشارة الى 'تفريغ' البضائع . وأبدي رأي مفاده (١٠٤) انه حتى إذا لم تتم الاطراف باعقاف عبارة 'والتفريغ' (كما هو الحال غالباً) فإن الحكم المنصوص عليه في القانون الانكليزي سيكون واحداً على الأرجح حتى إذا قامت الاطراف باعقافها إليه . غير أن الوضع في ظل القانون الامريكي يختلف ها هنا أيضاً على ما يبدو (١٠٥)

زاي - الاتفاق المشترك بين النوادي

٨٦- كان من شأن المعونة الكاملة في تحديد المسؤولية النهائية المتعلقة بمطالبات البضائع بموجب مشاركة NYPE أن دفعت بكبرى الربطات التي تقوم بتوفير الحماية والتعويض والتأمين على أساس متبادل (نوادي الحماية والتعويض) في عام ١٩٧٠ الى أن تبرم فيما بينها الاتفاق المشترك بين النوادي بشأن نموذج بورصة حاسمات نيويورك ، المنتق في عام ١٩٨٤ ليشمل ، حداً زمنيًا مقداره عامان يجري خلاله تقاسم أنواع معينة من مطالبات البضائع بواقع النصف وتوزيع أنواع أخرى بنسبة ١٠٠ ٪ على المستأجر أو بنسبة ١٠٠ ٪ على مالك السفينة تبعاً لسبب الهلاك أو التلف .

٨٧- والاتفاق المشترك بين النوادي اتفاق لا يرتب التزاماً لا على المالك ولا على المستأجر ما لم يكن مدرجاً في مشاركة التاجير (١٠٦) . وكان أثر إدماج صيغة الاتفاق المشترك بين النوادي لعام ١٩٧٠ في مشاركة التاجير تخضع لقواعد لاهاي. أما نظرت فيه محكمة الاستئناف الانكليزية في قضية The Strathewton (١٠٧) . وقد أرست هذه القضية أن الاتفاق ينص على تقاسم المسؤولية المالية تقاسمًا آلياً بين المالك والمستأجر وأنه تعاضى تخصيص الوظائف والمسؤوليات التي تقوم على أساسها قواعد لاهاي . فقد رُئي أن تفادي مثل هذا التخصيص إنما يمثل بالفعل الهدف المتوخى بالخط من الاتفاق (١٠٨) . مما أسفر من ثم عن عدم انطباق المهدة الزمنية القموى المحددة بمسالم واحد لتقديم المطالبات بموجب قانون الولايات المتحدة لنقل البضائع بحراً ، المدمج في مشاركة التاجير بالشرط ٢٤ ، وإتاح تقديم المطالبات الداخلة في نطاق الاتفاق خلال فترة زمنية قموى مدتها ستة أعوام بموجب القانون الانكليزي . وقد نقح الاتفاق في عام ١٩٨٤ للنص على وجوب الإبلاغ خطياً عن جميع المطالبات في ظرف عامين من تاريخ التفريغ .

٨٨- وليس الاتفاق المشترك بين النوادي اتفاقاً ينطبق على كل حالة . "ذلك ان انطباقه إنما يقتضي عدم تنقيح شروط المسؤولية المتعلقة بالبضائع ، المنصوص عليها في مشاركة NYPE ، تنقيحاً مادياً . فالتنقيح المادي تنقيح يوضح بجلاء المسؤولية الواقعة على المالك والمستأجر بخصوص مطالبات البضائع . فإعقاف عبارة "والمسؤولية"

الإشارة إلى عبارة "تحت إشراف" إلى الشرط ٨ ، إلى جانب اضافة عبارة "مطالبات البضائع" في الجملة الثانية من الشرط ٢١ من هاتينها أن يبطلا مفعول الاتفاق" (١٠٩) .

٨٩ وقد كان الاتفاق في حد ذاته سببا للمنازعات . "مما يؤسف ملاحظته أن الاتفاق الذي يستهدف تشجيع تسوية المطالبات الروتينية المتعلقة بالبضائع تسوية وديعة وعادلة لا يخلو في حد ذاته من نقاط غموض" (١١٠) . لذلك رُئي أن الاتفاق يحتوي على ثغرة . وهذا ما أبرزته وقائع قضية رفعت أمام هيئة التحكيم في لندن حيث ثبت فيها أن البضائع التي تم نقلها بموجب مشاركة NYPE قد تلفت أثناء الرحلة بفعل سوء التهوية . . . بالرغم من أن الحكم قد أثبت أن التلف ناتج عن سوء التهوية ، ولم يتمكن المستأجر من الاعتماد على الاتفاق المشترك بين الواردى لأن التلف لم ينشأ بفعل 'التكدس' . فيبدو واضحا . . . أن الاتفاق كان يستهدف في الواقع تغطية نوع التلف الذي نشأ في هذه الحالة ، على أن سريانه سيقترن ، فيما يبدو ، على الحالة التي ينشأ فيها تلف 'التكدس' بسبب 'سوء التهوية' . وأنه لن يغطي الحالات التي ينشأ فيها تلف 'شبيه بالتكدس' بسبب سوء التهوية ولا تلك التي ينشأ فيها ضرر آخر بسبب سوء التهوية" (١١١) .

٩٠ ومن ثم ، فإن الهدف الذي كان هذا الشرط يتوخاه لتسوية المشاكل الناشئة عن الحالة غير المرضية للشرط التي تتناول المسؤولية الخامة بمطالبات البضائع والمنصوص عليها في صيغة مشاركة NYPE قد أثبت أنه يشكل في حد ذاته مصدرا للمنازعات (١١٢) .

حاء - شروط المسؤولية المتعلقة بالبضائع

٩١ يتوقف عموما تقاسم المسؤولية المتعلقة بمطالبات البضائع ، في كل حالة ، على نس شروط المسؤولية الواردة بمدد كل منها في مشاركة التاجير . فالأساس الذي تقوم عليه مسؤولية المالك عن هلاك البضائع أو تلفها يتفاوت بموجب صيغ المشارطات الأربع لتأجير السفن بين فرق مسؤولية صارمة "مشاركة Asbatime" وفرق مسؤولية محدودة جدا (مشاركة Baltimore) ونظام قواعد لاهاي (مشاركة NYPE ومشاركة Liner time) . ففي الشرط ٢٤ (الشرط المهيمن) تدمج مشاركة NYPE قانون الولايات المتحدة لقواعد لاهاي في مشاركة التاجير . ومن ثم ، تكون شركة النقل مطالبة بممارسة الحيلة الواجبة قبل كل رحلة وفي بدايتها كيما تكون السفينة صالحة للملاحة ، وبإيلاء البضائع المعنية رعاية ، مع مراعاة استثناءات كبيرة على الأرجح (١١٣) . ويتناول فرع تال من هذا التقرير (١١٤) المشاكل الناشئة عن تفسير الشرط ٢٤ من المشاركة الزمنية ليورمه حاملات نيويورك ومن إدماج قواعد لاهاي فهي مشاركة تأجير السفن .

٩٢- ومن جهة أخرى ، فإن مشاركة Asbatime (وهي تنديق عام ١٩٨١ المشارطة NYPE) تندمج فقط قواعد لاهاي/لاهاي - فسبي ، بشرط مهيمن (الشرط ٢٣) ، في سندات هغن المصادرة بموجب المشارطة ، ولكنها لا تندمجها في المشارطة ذاتها . ومن ثم ، فإن مشارطة Asbatime لا تتضمن أي حكم يتناول بالتحديد المسؤولية المتعلقة بمطالبات البضائع ، فيما عدا شرطا استثنائيا عاما جدا (الجملة الثانية من الشرط ١٦) ينص على ما يلي: "يستثنى على الدوام وبشكل متبادل فعل القفاه والقدر والاعتداء ، والحريق ، وتقييد حرية الملوك والحكام والأفراد ، وجميع مظاهر وحوادث البحار والانهار والآلات والفلايات والملاحة البخارية ، وانظاء الملاحة طوال مدة هذه المشارطة" .

٩٣- ويرد كذلك نص مماثل في مشارطة NYPE^(١١٥) . فهذا الشرط ينص على منح كل من المالك والمستاجر حماية محدودة جدا ولا يشمل استثناء الالهال . وقد فسرت المحاكم الانكليزية الاستثناءات الواردة في هذا الشرط على أنها تحمي المالك أو المستاجر شريطة أن لا يكون الهلاك أو التلف ناشئا عن اهمالها أو اهمال موظفيها أو وكلاهما . فقد قررت المحكمة مغلا ، في قضية شركة Re Polemis and Furness, Withy & Co. (١١٦) أن استثناء "الحريق" لا يشمل الحريق الذي سببه الالهال . وفي القضية المنزوعة مؤخرًا من The Emmanuel C. (١١٧) و "The Satya Kailash" ، تقر أن استثناء "انظاء الملاحة" الوارد في الشرط ١٦ من مشارطة NYPE يغطي فقط الانظاء التي لا يكون سببها الالهال إذ أنه رئي أن الشرط أضيف من أن يغطي الانظاء التي سببها الالهال .

٩٤- ويستنتج من ثم أن المسؤولية المفروضة على المالك بموجب مشارطة Asbatime ومشارطة NYPE ، في الحالات التي كثيرا ما يحدث فيها حذف الشرط ٢٤ (الشرط المهيمن) ومن ثم بموجب قانون الولايات المتحدة لنقل البضائع بحرا ، أكبر كثيرا من تلك التي تعرضها قواعد لاهاي أو قواعد لاهاي - فسبي . ومشروع مشارطة Fontime ينص على وضع مماثل بالنسبة للمسؤولية . فالاستثناءات الواردة مثلا في المادة ٤ ، الحكم ٢ من قواعد لاهاي ، أوسع نطاقا من تلك المنصوص عليها في الشرط ١٦ من مشارطة Asbatime ومشارطة NYPE وفي الشرط ٢١ من مشروع مشارطة Fontime . فالمادة ٤ ، الحكم ٢ (١) من قواعد لاهاي تنص بوجه خاص على استثناء بصد "فعل أو إهمال أو تقصير من جانب ربان السفينة أو بحارها أو قاطعها أو من يعملون لدى شركة النقل في ملاحه السفينة أو ادارتها" في حين أن الشرط ١٦ يغطي فقط خطأ الملاحة الذي لا يكون سببه الالهال . وبمدد استثناء "الحريق" فإن الحماية الممنوحة لشركة النقل قواعد لاهاي تمتد لتشمل "الحريق ما لم يكن سببه ناشئا عن خطأ تكون شركة النقل قد ارتكبتة بالفعل أو عن تواطئها فيه"^(١١٩) بينما يغطي الشرط ١٦ مرة أخرى الحريق الذي لا يكون سببه الالهال .

٩٥- فبموجب مشارطة Asbatime ومشارطة NYPE ، في الحالة التي يحدث فيها الشرط ٢٤ ، وبموجب مشروع مشارطة Fontime ، يكون المالك مسؤولاً عن هلاك البضائع أو تلفها ما لم يكن منشأ ذلك أحد الاستثناءات المحدودة المدرجة في الشرط ١٦ . ومما تجدر ملاحظته كذلك أن تلك المسؤولية الكبيرة الملقاة على عاتق المالك لا تغطيها عموماً نوادي حماية وتعويض المالكين لأن قواعد النادي تقصر مسؤوليتها بمدد البضائع على المستوى الذي تنص عليه قواعد لاهاي أو قواعد لاهاي - فسبي ، إلا إذا أخطرت النادي بهذه المسؤولية وغطاها بتأمين بتكلفة إضافية على حساب مالك السفينة (١٢٠) .

٩٦- فالشرط ١٣ من مشارطة Baltime ينص على مسؤولية المالك فقط عن التأخير في تسليم السفينة أو عن التأخير أثناء التداول على مشارطة التأجير وعن هلاك البضائع أو تلفها شريطة أن يكون ذلك سببه تقصير شخصي من جانب المالك أو مديره في ممارسة العناية الواجبة لجعل السفينة سالحة للملاحة أو بسبب فعل شخصي آخر أو إهمال من جانبها . فالشرط ١٣ ينص على ما يلي:

"يكون المالك مسؤولاً فقط عن التأخير في تسليم السفينة أو عن التأخير أثناء التداول على مشارطة التأجير وعن هلاك البضائع على متن السفينة أو تلفها ، إذا كان سبب هذا التأخير أو الهلاك ناتجاً عن تقصير المالك أو مديره في ممارسة العناية الواجبة كما تكون السفينة سالحة للملاحة ومهيأة للقيام بالرحلة ، أو عن أي فعل شخصي آخر أو إهمال أو تقصير من جانب المالك أو مديره . ولا يكون المالك مسؤولاً في أية حالة أخرى لا عن التلف أو التأخير أياً كان سببه وكيفما حدث حتى إذا نتج عن إهمال أو تقصير من جانب موظفيه . ولا يكون المالك مسؤولاً عن الهلاك أو التلف الناشئ أو الناتج عن حالات الاضراب عن العمل أو وقفه أو توقيفه أو الحد منه (التي تشمل ربان السفينة أو موظفيها أو طاقمها) سواء كانت هذه الحالات جزئية أو عامة . ويكون المستأجر مسؤولاً عما يسببه هلاك البضائع أو تلفها للسفينة أو لمالكها نتيجة تحميلها على نحو يخالف شروط مشارطة التأجير أو بفعل تخزينها أو تحميلها أو تسيبها أو تغريفها بشكل غير ملائم أو فيه إهمال أو نتيجة قيامه أو قيام موظفيه بأي فعل آخر غير ملائم أو يتصف بالإهمال" .

٩٧- وارتأى مجلس اللوردات في انكلترا وهو يفسر الشرط ١٣ في قضية Tor Line A.B. ضد Alltrans Group of Canada Limited (The TFL Prosperity) (١٢١) وصفه بأنه "شرط معيب بشكل مؤسف" إذ أنه ينطوي على حشو لغوي "لا يفعل إلا أن يزيد من شدة تعقدها" (١٢٢) .

٩٨- ففي هذه القضية ، وردت موامفات السفينة المستأجرة بموجب نموذج Baltimore في شرط ائتماني يصف سطحها الرئيسي بان ارتفاعه ١,١٠ امتار في حين ان ارتفاعه كان يبلغ في الواقع ١,٠٥ امتار . ونتيجة لذلك ، عجز المستأجر عن تحميل مقطورات بحاويات تستيف مزدوجة . وفي مطالبة بالخسائر المالية التي تكبدها المستأجر بفعل انتهاك المالك لشرط الموامفات ، مرح مجلس اللوردات بان الشرط ١٣ لا يعفي مالك السفن ممن مسؤوليه انتهاك شرط الموامفات ولا من مسؤولية الخسارة المالية المتعلقة بالبيعاكع (خلافا لهلاكها او تلفها المادي) إلا إذا امكن تصنيفها على انها خسارة حدثت بفعل التناخير . غير ان هذا القرار لم يحل المسائل الصعبة المتمثلة في معرفة أنواع الخسارة المالية المتعلقة بالبيعاكع التي يمكن ان تكون مسؤولية المستأجر . هذا وقد قرر مجلس اللوردات كذلك ان الجملة الاولى من الشرط ١٣ لا تغطي سوى التناخير في تسليم السفينة والتناخير اثناء التداول على مشاركة التاجير وهلاك البيعاكع او تلفها المادي على متن السفينة اذا كان ذلك سببه تقصير من جانب المالك او مديره في ممارسة العناية الواجبة لجعل السفينة سالحة للملاحة او بسبب اي فعل شخصي آخر او إهمال او تقصير من أي منهما . وقد فسرت الجملة الثانية على انها ترتبط بالجملة الاولى وتتعل من ثم بنفس الموضوع الرئيسي الا وهو التناخير والهلاك او التلف المادي الناشء عن احد الاسباب المشار اليها في كلتا الجملتين .

٩٩- وعليه ، لم يقر مجلس اللوردات بمحة قرار المحكمة العليا في نيو ساوس ويلز في قضية Westfal - Larsen ضد Colonial Sugar Refining والتي طالب فيها المالك بمساهمة في العواريات العامة من المستأجر الذي دفع بحجة عدم صلاحية السفينة للملاحة . وتقررت احقية المالك المستند إلى الشرط ١٣ ، في دعواه بالرغم من ان "المطالبة لم تكن تتعلق بهلاك البيعاكع او تلفها ، وإنما نشأت عن عجز السفينة عن امتداد البخار الملائم بفعل خلل في مخزن الوقود نتج على ما يبدو عن خطأ ارتكبهه ركيس المهندسين" (١٢٤) . واعتبر القرار الصادر في قضية Westfal-Larsen قرارا صحيحا في القضيتين The Brabant (١٢٥) و The Apollonius . وانتقد مجلس اللوردات الاسم المنطقي الذي استندت إليه هذه القرارات المادرة في قضية "The Prosperity" ورثتها في قضية Nippon Yusen Kaisha ضد Pateros (Charalambos N. Pateros Acme Shipping Corp) التي قضت فيها محكمة الاستئناف بان الشرط ١٣ يحمي المالك بالفعل من الممالبات بالخسائر المالية ، ان القرار الصادر بشأنها قرار خاطء .

١٠٠- غير ان القرار الذي أصدره مجلس اللوردات في قضية "The Prosperity" قد ترك مسائل أخرى تتعلق بتفسير شروط مشاركة Baltimore في حالة غموق تام . هذا وينطوي تقييم المسؤولية المنموس عليها في الشرط ١٣ على غموق آخر بفعل قصر المسؤولية

على تقصير "شخصي" من جانب المالك أو مديره في ممارسة العناية الواجبة لجعل السفينة سالحة للملاحة . لأن قصر مسؤولية المالك على هذا النحو هو الذي أثار الانتقادات التي ابدتها عدد من الذين ردوا على أسئلة الأمانة لكون الشرط متحيّزاً تماماً لصالح المالك . وإلى جانب ذلك ، فإن قصر المسؤولية على تقصير "شخصي" في ممارسة العناية الواجبة ينطوي بالضرورة على إجراء تحقيق معقد مع أفراد بعينهم في مؤسسات مالكي السفن يحتمل أن يكونوا مسؤولين عن أي خلل ، وفي الصفات التي تصرف بها هؤلاء الأفراد بالذات لمعرفة ما إذا كانوا قد تصرفوا بوصفهم أعضاء في مجلس إدارة الشركة المالكة أو نيابة عنه أو بصفات أخرى ، وهي معلومات تكون حتماً لدى مالكي السفن دون سواهم .

١٠١- والشرط ١٢ المنصوص عليه في مشاركة Linertime لا يخلو هو الآخر من الصعوبات أو من نقاط الغموض . فهو لا يشمل قواعد لاهاي . وإنما يفرض ما تنص عليه من مسؤولية على مالكي السفن بصدد مطالبات البضائع الناتجة عن عدم صلاحية السفينة للملاحة وعن عدم رعاية البضائع وهي على متن السفينة ، ولكن مع بعض التحفظات . فالمستأجرون مطالبون "بالمحافظة على البضائع ورعايتها في موانئ التحميل والتفريغ" وعليهم "تحميل البضائع وتستيفها وتفريغها على حسابهم الخاص تحت إشراف الربان" . كما أن المسؤولية ملقاة صراحة على عاتقهم بصدد المطالبات الناشئة عن "سوء إعداد العنابر و/أو صهاريج السفينة أو عن سوء تستيف البضائع على نحو لا يمس حمولة أو ثبات السفينة المبحرة" . غير أن تقاسم المسؤولية المنصوص عليه في هذه الشروط لا يتضح في الحالات التي يتدخل فيها بالفعل ربان السفينة أو موظفوه في تستيف أو إعداد العنابر أو الصهاريج أو في عمليات التحميل والتفريغ التي تتم على الشاطئ .

طاء - الشرط المهيمن

١٠٢- لا تنطبق الاتفاقية الدولية لتوحيد بعض قواعد القانون المتعلقة بسندات الشحن ، و(بقواعد لاهاي) لعام ١٩٢٤ أو بقواعد لاهاي على نحو ما نقحها البروتوكول الصادر في عام ١٩٦٨ (قواعد لاهاي - فسبي) على مشارطات تأجير السفن (١٢٨) . غير أنه كثيراً ما تدمج هذه القواعد في كل من المشارطات الزمنية لتأجير السفن ومشارطات الأيجار بالرحلة بما يسمى "الشرط المهيمن" . ولهذا الشرط صيغ متنوعة . يهدف البعض منها إلى ادماج قواعد لاهاي أو قواعد لاهاي - فسبي بأكملها ، أو الأحكام ذات الصلة من تشريع وطني معين لسن هذه القواعد (١٢٩) . وتدمج صيغ أخرى أجزاء فحسب من قواعد لاهاي أو قواعد لاهاي - فسبي أو ما يعادلها في تشريع وطني معين (١٣٠) . غير أن هناك بعض الصيغ التي تدمج فقط قواعد لاهاي في سندات شحن يتم إصدارها بموجب مشاركة تأجير السفن بينما تتيح صيغ أخرى تطبيق هذه القواعد على كل من مشاركة تأجير السفن

وسندات الشحن التي تصدر بموجبها . ومن الممارسات الشائعة كذلك ادراج شرط مهيمن في مشاركة عادية لتأجير السفن بوصفه شرطا اضافيا "ملحقا" بها .

١٠٣- والهدف الاساسي من الشرط المهيمن هو تطبيقه على سندات الشحن ، وهو في هذا الصدد "يعني شرطا يتم بموجبه ادماج قواعد لاهاي في العقد كما يشهد على ذلك سند الشحن الصادر بموجبيه ، وشرطا يلغي أي اعفاء أو شرطا صريحا لا يتمشى معه" (١٣١) . وقد تسبب تطبيق هذا الشرط على مشارطات تأجير السفن في ظهور بعض المشاكل (١٣٢) . إذ أشيرت تساؤلات حول مدى ادماج أحكام قواعد لاهاي - فسبي في مشاركة التأجير ترتيبا على الشرط المهيمن ، وحول مدى سيادة الاحكام المدمجة على هذا النحو على بقية شروط مشاركة التأجير .

١٠٤- ويحتمل أن تنشأ تعقيدات أخرى بسبب نص الشرط المهيمن ذاته . "إذ أحيانا ما يكون شرط الادماج مصاغا على نحو غير دقيق: انظر بصفة خاصة شرط الولايات المتحدة المهيمن الذي يبدأ هكذا "يسري مفعول سند الشحن هذا ... " ، والذي كثيرا ما يكون ملحقا بمشارطات التأجير يتبين بوضوح أنه لم يكن يستهدفها أصلا" (١٣٣) . فعلى خلاف مشاركة Baltimore ومشاركة Linertime ، تتضمن مشاركة NYPE ، في الشرط ٢٤ ، أحكاما تنص على اخضاع مشاركة التأجير لقانون هارتر الصادر في عام ١٨٩٣ بينما تنص الجملة التالية على اخضاع المشاركة "لشرط الولايات المتحدة المهيمن" (١٣٤) .

١٠٥- الا أن الشرط ٢٤ من نموذج NYPE غير مصاغ على نحو مرض تماما إذ أنه لا ينص صراحة على ما إذا كان الشرط المهيمن ينطبق فقط على سندات الشحن أو ما إذا كان ينبغي ادماجه كذلك في مشاركة التأجير . كما أنه لا ينص صراحة على ما إذا كان الشرط المهيمن ينطبق في الحالات التي لا تبدأ فيها الرحلات من الولايات المتحدة أو تنتهي فيها . وأخيرا ، فإنه لا ينص بوضوح على ما إذا كان الشرط المهيمن ينطبق على الرحلات التي لا يتم فيها نقل البضائع (١٣٥) . وقد سويت بعض هذه المسائل في انكلترا بالقرار الذي أصدره مجلس اللوردات في قضية Adamastos Shipping ضد Anglo-Sakon Petroleum (The Saxon Star) (١٣٦) ، وطبقته محكمة الاستئناف على مشارطات التأجير بموجب نموذج NYPE في قضية Aliakmon Maritime Corp ضد Aliakmon (The "Aliakmon" Transocean Shipping) (١٣٧) وفي قضية Actis Co ضد The Sanko Steamship Co (The "Progress") (١٣٨) وفي قضية Seven Seas Transportation ضد Pacific Union Marine (The "Aguacharm") (١٣٩) . ففي قضية The Adamastos Corp ، استؤجرت السفينة للقيام بأكبر عدد من الرحلات المتعاقبة التي يمكن أن تؤديها خلال فترة ١٨ شهرا . وتضمنت مشاركة التأجير ضمانا صريحا ومطلقة بصلاحيه السفينة للملاحة ، واتفق بشرط طبع على الآلة الكاتبة على وجوب ادماج الشرط المهيمن ، بصيغته المرافقة ، في

مشاركة التأجير . وكان الشرط المهيمن المرافق مطابقا لشرط الولايات المتحدة المهيمن الوارد في الشرط ٢٤ من مشاركة NYPE . وفي اجراءات التحكيم ، وصف الحكم الغيصل هذا الشرط بأنه يخلو من أي معنى إذ أنه لم يستطع تفسير عبارة "سند الشحن هذا" على أنها تعني "مشاركة التأجير هذه" . وارتأى قاضي المحكمة التجارية الذي نقض هذا التفسير أن الشرط يدمج قواعد لاهاي في مشاركة التأجير بالقدر الذي يمكن ادماجها فيها . وتبنت محكمة الاستئناف نفس رأي الحكم الغيصل . غير أن مجلس اللوردات الذي أكد بالاجماع قرار المحكمة التجارية بشأن هذا البند قد قرر: '١١' أن الأطراف كانت تستهدف ادماج قواعد لاهاي في مشاركة التأجير مما يتحتم معه ضرورة قراءة عبارة "سند الشحن هذا" الواردة في الشرط المهيمن على أنها "مشاركة التأجير هذه" ؛ '١٢' أن العبارة الواردة في المادة ٥ من قانون الولايات المتحدة والتي تنص "على أن أحكام القانون لا تنطبق على مشاركات التأجير" يجب طرحها جانبا لكونها تخلو من أي معنى ؛ وقرر بأغلبية الاصوات أنه '١٣' ينبغي التغاضي عن المادة ١٣ من القانون ، التي تقصر مفعوله على الرحلات المتجهة إلى الولايات المتحدة ومنها ، وأن الرحلات يجب أن تخضع للقانون بصرف النظر عن المكان الذي تبدأ منه الرحلات أو تنتهي فيه ؛ '١٤' أن أحكام القانون تنطبق على جميع الرحلات سواء كانت السفينة على الصابورة أو محملة .

١٠٦- وبإدماج أحكام قانون الولايات المتحدة/قواعد لاهاي في مشاركة التأجير ، اعتمد مجلس اللوردات القاعدة المنصوص عليها في قضية سابقة بصدد ادماج شروط مشاركة التأجير في سند الشحن (١٤٠) والتي تقضي: "بضرورة قراءة شروط مشاركة التأجير قراءة حرفية في سند الشحن كما لو كانت مستنسخة فيه بالكامل . وإذا رئي بعد ذلك أن أي من شروط مشاركة التأجير لا يتمشى بهذه القراءة مع سند الشحن ، فيجب اعتبار أنه لا ينطبق عليه وينبغي من ثم التغاضي عنه" . وبتطبيق هذه القاعدة ، اكتشف مجلس اللوردات أن جزءا كبيرا من القانون لا ينطبق على مشاركة التأجير وأنه ينبغي من ثم التغاضي عنه (١٤١) . ومن ثم رئي أنه لا يبقى ذا صلة سوى المادتين ٤(١) و(٢) من القانون (المادة الرابعة ، الحكمان ١ و٢ من قواعد لاهاي) (١٤٢)

١٠٧ - والمبادئ المطبقة في قضية Adamastos على مشاركة الرحلات المتعاقبة تنطبق كذلك على المشاركات الزمنية بموجب القانون الانكليزي وعلى مشاركات التأجير بموجب نموذج NYPE (١٤٣) . والقضايا الانكليزية الاخيرة التي اتبعت الاساس المنطقي في قضية The Adamastos (١٤٤) اعتبرت أن الشرط ٢٤ من مشاركة NYPE شرط يدمج قواعد لاهاي في مشاركة التأجير . ولكن بالنظر الى بعض الفوارق الهامة القائمة بين مشاركة الايجار الزمنية ومشاركة الايجار بالرحلة ، منها على سبيل المثال ما يتعلق بصلاحيات السفينة للملاحة ، تظل امكانية تطبيق المبادئ المنصوص عليها في قضية The Adamastos على

مشاركات الإيجار الزمنية من جميع جوانبها أمرا مشكوكا فيه . فقد صرح المحكمة التجارية الانكليزية في قضية Chilean Nitrate Sales v. Marine ضد Marine ("Hermosa") Transportation Co. Ltd (١٤٥) بما يلي:

"... أن المحاكم لم تسو بعد المعوقات الناشئة عن ادراج قواعد لاهاي في مشاركة زمنية . ومقارنة هذه المشاركة بمشارطة الرحلات المتعاقبة مقارنثة غير صحيحة . من ذلك مثلا أن المستاجر يدفع فورا نفقات تأجير السفينة طوال مدة استئجارها ، بما في ذلك رحلاتها على المابورة . وتتضمن معظم المشاركات الزمنية شروطا مريحة فيها يتعلق بملاحية السفينة للملاحه في أول الامر وبمبيلانتها اللاحقة ، وهي شروط يعمب التوفيق بينها وبين مخطط قواعد لاهاي ، الذي يعرفه التزام ممارسة العناية الواجبة في كل رحلة على حدة . فلا يجوز التسليم بأن التفسير الذي أعتمد في قضية Adamastos Shipping ضد Anglo-Saxon Petroleum بمدد مشارطات الإيجار بالرحلة ينطبق على جميع جوانب المشاركات الزمنية التي تدمج قواعد لاهاي" .

١٠٨- وتنشأ مع ذلك معوقات أخرى بمدد طريقة ادماج قواعد لاهاي/لاهاي - فسيبي في مشارطات التأجير ، ومدد مغزى هذه القواعد في سياق مشارطة التأجير ، وبشأن العلاقة القائمة بين القواعد المدمجة وشروط المشاركة . وتقدم قفيسة Nea Agrex ضد السفينة بموجب نموذج Genccon الذي اشتمل في جملة الشروط المرافقة الشرط ٣١ الذي نص على: "... وكذا الشرط المهيمن أيضا هي شروط مدمجة في هذه المشاركة" . وفي مطالبية موجهة من المستاجر الى المالك بشأن تلف البضائع ، احتج المالك بتقادم المطالبة لأن المشاركة تضمنت الشرط المهيمن ومن ثم أحكام قواعد لاهاي التي ينص فيها الحكم ٦ من المادة الثالثة على اعفاء شركة النقل من تحمل جميع المسؤوليات المتعلقة بالهلاك أو التلف ما لم ترفع الدعوى في غضون عام واحد من تاريخ تسليم البضائع . وقرر قاضيه المحكمة التجارية الانكليزية أن الجملة "وكذا الشرط المهيمن" الواردة في الشرط ٣١ عديدة المفعول إذ أنه تعذر عليه ، ازاء تعدد الشروط المهيمنة واختلافها ، تحدييد الشرط المهيمن الواجب ادماجه فيها ، وقرر من ثم عدم انطباق أي من قواعد لاهاي وعدم تقادم المطالبة بناء على ذلك . ومحكمة الاستئناف التي نقضت حكمه رأت أن الاطراف وقد ذكرت صراحة أن "الشرط المهيمن" شرط مدمج في مشارطة التأجير ، عليها أن تعمل على إنفاذ الادماج لا على تجزيده من معناه . لذلك قررت أن ما يقصد بادماج "الشرط المهيمن" دون أية مواصفات هو ادماج جميع قواعد لاهاي ، بما في ذلك قاعدة التقادم التي مدتها عام واحد (الحكم ٦ من المادة الثالثة) (١٤٧)

١٠٩ - وفي هذه القضية ، صرح اللورد دينينج ، رئيس محكمة الاستئناف الانكليزية ، لدى التدقيق في معنى "الشرط المهيمن" في سياق المشاركة المعبئة بأن "هذا الشرط يدمج قواهد لاهاي في مشاركة التاجير بحيث تكون الرحلة أو الرحلات خاضعة لقواعد لاهاي بقدر انطباقها عليها ؛ وبأنه يعطي لهذه القواعد السيادة على أي من الاستثناءات الواردة في مشاركة التاجير"^(١٤٨) . ويستفاد من ذلك أن في حالة تعارض قواعد لاهاي المدمجة مع شروط أخرى (على الأقل الشروط الأخرى المستنسخة) في مشاركة التاجير ، تكون أحكام شروط لاهاي هي الأحكام المساعدة^(١٤٩) . أما إذا لم يكن هناك أي تعارض بينها ، فإن شروط العقد المعين تنهض في شروط قواعد لاهاي . لأن الشروط الموحدة هي شروط متفاعلة ، بمعنى أنه لا يوجد فاصل أو فارق لا من حيث النوعية ولا من حيث المفعول إلا إذا حدث أن كان الشرط المدمج شرطا مهيما أيضا ، وفي هذه الحالة لا تكون قواعد لاهاي قواعد مكملة للعقد المعين فحسب وإنما تعمل كذلك على تعديل أي شرط لا يتفق معها"^(١٥٠) .

١١٠ - ومع ذلك ، لا يتفجع دائما ما إذا كان أثر الإدماج على أحكام أخرى من مشاركة التاجير واحدا في حالات ادراج الشرط المهيمن في نموذج مشاركة عادية بشرط مستنسخ ، كما هو الحال في مشاركة NYPE ، أو بشرط اضافي "مراقتي" ، كما هو الحال في قضية The Agios Lazaros . فإذا كان الشرط المهيمن شرطا مستنسخا والحكم الآخر المتعارض معه مطبوعا على الآلة الكاتبة ، فمن المرجح أن تكون السيادة للحكم الأخير^(١٥١) .

١١١ - ومما يتسبب في ظهور حالات أخرى من عدم اليقين احتمال عدم تفسير أحكام قواعد لاهاي/لاهاي - فسببها بنفس الطريقة حين تدمج في مشاركات التاجير كما يتم على نحو ما تفسر به حال ادماجها في سندات الشحن . ففي القضية الاسترالية المرفوعة من Miller (E.W.) & Co. ضد Australian Oil Refining^(١٥٢) ، تضمنت مشاركة التاجير شرطا (الشرط ١٥) لاعفاء المالك من مسؤولية "الهلاك" أو التلف الناتج أو الناشئ عن فعل أو إهمال أو تقصير من جانب ربان السفينة أو بحارها أو قائدها أو من جانب موظفي المالك في ملاحاة السفينة أو ادارتها "... . وكان هناك شرط آخر نس على "التمتع المالك بـ"الحقوق والحصانات" المتاحة لشركة النقل أو للسفينة مما يرد في قانون بلد شحن السفينة المنفذ لقواعد لاهاي "... . وكان الهدف من هذا الشرط هو ادماج الحكم ٣ (١) من المادة الرابعة من قواعد لاهاي (وهو نس مطابق للشرط ١٥) في مشاركة التاجير. وحدث أن اصطلحت السفينة برصيف المستاجر وأصبح السؤال يتهمل في معرفة من المسؤول عن الضرر الناتج عن هذا التصادم . وكان على المحكمة أن تقر ما إذا كان معنى العبارة المستخدمة في الشرط ١٥ هو نفس معنى العبارة المستخدمة في قواعد لاهاي لأن انطباقها في هذه الحالة سوف يقتصر على هلاك البضائع أو تلفها ولن تشمل الفسور الذي لحق بالرصيف . وقررت المحكمة العليا في نيو ساوس ويلز أن الشرط يجب أن يفسر

بنفس تفسير العبارة المستخدمة في قواعد لاهاي مما يلقي من ثم على عاتق المالك مسؤولية الضرر الناتج عن التصادم . وقد نقضت المحكمة العليا في استراليا هذا القرار قائلة بأن إدراج قواعد لاهاي في مشاركة التأجير لا يعني أن العبارة ذات الصلة الواردة في الشرط ١٥ يجب أن تفسر بنفس الطريقة التي يجب أن تفسر بها نفس العبارة الواردة في سند الشحن . فالشرط يغطي اذا الضرر الذي لحق بالرصيف ويمنح المالك الحماية المنصوص عليها فيه (١٥٣) . بل وفي قضية The Satya Kailash تم توسيع نطاق معنى عبارة "الهالك أو التلف" في سياق المشاركة الزمنية بموجب نموذج NYPE .

١١٢ - هذا فضلا عن أن ادماج قواعد لاهاي/لاهاي - فسيبي في مشارطات تأجير السفن يمكن أن يرتب أيضا نتائج مختلفة في سياق القوانين الوطنية المختلفة بصدد مشارطات التأجير . فمثلا في حالات ادماج قواعد لاهاي في مشاركة زمنية ، كما تم ادماج قانون الولايات المتحدة لنقل البضائع بحرا في نموذج NYPE ، يختلف القانون في الولايات المتحدة الأمريكية عنه في انكلترا بصدد أثر ادماج على الضمانة الصريحة والمطلقة المتعلقة بصلاحيات السفينة للملاحة في بداية مدة المشاركة . ففي الولايات المتحدة ، تقرر في قضية Iligan International Corporation ضد John Weyerhaeuser (١٥٤) أن ادماج قانون الولايات المتحدة لنقل البضائع بحرا لعام ١٩٣٦ في مشاركة على نموذج NYPE وإن كان يقصر الضمانة الضمنية المطلقة المتعلقة بصلاحيات السفينة للملاحة على التزام ممارسة العناية الواجبة كما تكون السفينة صالحة للملاحة ، فإنه لا يمس الضمانة الصريحة المطلقة التي تقضي بأن السفينة الواجب تسليمها يجب أن تكون في وضع "سليم ومتين وقوي ومهيأة من جميع النواحي لأداء الخدمة" . وعلى عكس ذلك ، يبدو من الوضع في ظل القانون الانكليزي أن ادماج قواعد لاهاي في مشاركة زمنية يجب أن يحل محل كل من الضمانة الصريحة المطلقة المتعلقة بصلاحيات السفينة للملاحة والضمانة الضمنية المطلقة المتعلقة بصلاحياتها للملاحة . وهذا هو ما تقرر في قضية Adamastos Shipping Co ضد Anglo-Saxon Petroleum Co (The "Saxon Star") (١٥٥) في حالة مشاركة ايجار السفينة للقيام برحلات متعاقبة . ويبدو أن المبادئ التي طبقت في قضية The Adamastos Shipping ، على مشاركة ايجار السفينة للقيام برحلات متعاقبة تنطبق في هذا الصدد أيضا على المشارطات الزمنية في ظل القانون الانكليزي (١٥٦) .

باء - شروط التعويض

١١٣ - تتضمن عادة المشارطات الزمنية لتأجير السفن شرطا يتعلق بالتعويض يخول مالك السفينة حق مطالبة المستأجر بأية خسارة تحدث نتيجة امتثال ربان السفينة لأوامر المستأجر . فالشرط ٩ من نموذج Baltim ينص على ما يلي: "يخضع ربان السفينة لأوامر المستأجر فيما يتعلق بالعمالة والوكالة أو غير ذلك من الترتيبات . وعلى المستأجر

أن يعرض المالك عن جميع التبعات أو المسؤوليات الناشئة عن ربان السفينة أو موظفيه أو وكلائه الموقعين على سندات الشحن أو على سند آخر أو عن امتثالهم خلافاً لذلك لمثل هذه الأوامر...". وقد تبنت مشاركة Linertime ، في الشرط ١٢ ، موقفاً مختلفاً حيث أنها نصت على أنه "إذا تعين على المالك أو المستأجر لأي سبب كان دفع أي تعويض أو رسوم جمركية أو غرامات أو عقوبات أخرى يتحمل الطرف الآخر مسؤوليتها ، فعلى الطرف الآخر أن يوافق بموجب هذا على تعويض المالك أو المستأجر ، حسب الحالة ، عن جميع الخسائر أو الأضرار أو النفقات الناتجة أو الناشئة عن هذه المطالبات...". غير أن نموذج NYPE لا يشمل شرطاً صريحاً خاصاً بالتعويض (١٥٧) . وهذا ما اعتبره عدد من الذين ردوا على أسئلة الأمانة سبباً في ظهور حالات عدم التيقن . ففي الحالات التي لا تتضمن فيها مشاركة التأجير أحكاماً صريحة ، تتم تسوية مسألة التعويض وفقاً للقوانين الوطنية التي كثيراً ما تنتهج نهجاً مختلفة بصدده هذه القضية .

١١٤ - وفي بعض الولايات القضائية التي لا تنص فيها مشاركة التأجير صراحة على أي تعويض ، يجوز بموجب القانون تعويض المالك عن المسؤولية التي تتحملها أطراف أخرى نتيجة امتثال ربان السفينة لأوامر المستأجر . فيجوز مثلاً ، بموجب القانون الانكليزي ، منح التعويض شريطة أن لا يكون ربان السفينة عند امتثاله لأوامر المستأجر قد تصرف على نحو يتبين معه بجلاء أنه تصرف غير مشروع (١٥٨) .

١١٥ - ففي قضية Telfair Shipping Corporation ضد Inersea Carriers (١٥٩) ، استؤجرت السفينة بموجب نموذج NYPE واعتبر المالك مسؤولاً إزاء "Caroline P" متلقي البضائع بموجب سندات الشحن عن هلاك البضائع وتلفها بسبب سوء التستيف الذي لم يكن المالك مسؤولاً عنه بموجب مشاركة التأجير . وفي دعوى رفعت على المستأجر للحصول على التعويض ، قررت المحكمة التجارية الانكليزية بأن سندات الشحن تفرض على المالك التزامات أكثر كلفة من تلك المنصوص عليها في مشاركة التأجير ، وبالرغم من أن المشاركة لم تكن تتضمن صراحة أي تعويض ، فمن حق المالك الحصول على تعويض ضمني يعرضه عن الأضرار التي ترتبت على توقيع ربان السفينة على سندات الشحن ، ولم يتسن انفاذ هذا التعويض قضاء إلا بمجرد تأييد المحكمة مسؤولية المالك إزاء متلقي البضائع .

١١٦ - ويتبين من ثم أن للمالك ، بموجب ما ينص عليه القانون الانكليزي من تعويض ضمني وتعويض صريح ، الحق في المطالبة بتعويض من المستأجر الذي يقدم سندات الشحن إلى ربان السفينة للتوقيع عليها ، وهي سندات تفرض على المالك مسؤولية أكبر من تلك التي يتحملها بموجب مشاركة التأجير ، إذا ما ثبتت مسؤوليتهم بموجب سندات الشحن إزاء حاملها (١٦٠) . غير أن بعض الولايات القضائية لا تجيز هذا التعويض في الحالة التي ينص فيها القانون ذاته على زيادة تلك المسؤولية . وعليه "... إذا ألقى المتلقي على شركة النقل المسؤولية بموجب القواعد الإلزامية التي تنطبق على سندات

الشحن ، فلا يكون من حقها مطالبة المستأجر بتعويض حتى إذا كانت مسؤوليتها قد استبعدت قانونا بموجب أحكام مشاركة التأجير" (١٦١) .

١١٧- وفي قضية Ben Shipping Co. ضد ("C. Joyce") An-Board Baine (١٦٢) ، وأنكرت كذلك محكمة انكليزية حق التعويض في الحالة التي تنص فيها مشاركة Gencon بشرط إضافي يطبع على الآلة الكاتبة ، على أن جميع سندات الشحن التي تصدر بموجب المشاركة يجب أن تتضمن شرطا مهيمنا تترتب عليه زيادة مسؤولية المالك بموجب سند الشحن . وقد قال قاضي المحكمة التجارية الإنكليزية ما يلي: "هل ينبغي بالضرورة استخلامه ضمنا من هذه الشروط أن يكون من حق المالك في حالة تحميله مسؤولية ما إزاء حامل سند الشحن على أسس لا يكون معها مسؤولا إزاء المستأجر بموجب الشرط ٢ (شروط مسؤولية المالك) ، الحصول على تعويض من المستأجر بصدد هذه المسؤولية؟ لا أعتقد ذلك . إذ قد نص صراحة على أن جميع سندات الشحن الموقع عليها بموجب مشاركة التأجير يجب أن تتضمن الشرط المهيم . فهذا الشرط يلقي بالضرورة على عاتق المالك ما تفرضه قواعد لاهاي من مسؤولية إزاء الموقع على سندات الشحن . وكان يجب أن يكون ذلك واضحا أو ينبغي أن يكون واضحا . ولو أراد المالك الحصول على تعويض من المستأجر في هذه الحالة ، لكان الاجراء البديهي أن يطالب به" (١٦٣) .

١١٨- ومع أن الشروط الصريحة المتعلقة بالتعويض تبدو في ظاهرها شروطا واسعة النطاق ، كالشرط الوارد في مشاركة Baltim ، فإن ما يحد من نطاق الحماية التي يمنحها هذا الشرط هو ضرورة أن تكون أوامر المستأجر السبب المباشر في الخسارة التي يتكبدها المالك . لذلك ، فسرت المحاكم الانكليزية شروط التعويض على أنها تغطي فقط الخسائر الناشئة مباشرة عن توجيهات المستأجر لأنه "إذا وقع أي فعل من أفعال الإهمال أو حدثت أية إصابة بحرية فإن ذلك من شأنه أن يقضي على تسلسل علاقة السببية وأن يلغي التعويض" (١٦٤) . فالشرط لا يحمي إذن المالك في كل حادثة تقع على أثر أمر يعطيه المستأجر يترتب عليه ايقاعهما في المسؤولية (١٦٥) .

١١٩- وأحكام المحاكم لم تسو تماما بعد مسألة نطاق الحماية التي تتيحها هذه الشروط للمالك (١٦٦) . فالغموض ما زال قائما بصدد التعويض الصريح والتعويض الضمني المنصوص عليهما في مشارطات الزمنية .

كاف - سندات الشحن التي تصدر بموجب المشارطات الزمنية لتأجير السفن

١٢٠- تنص مشارطات التأجير الاربع جميعها على أن ربان السفينة "يخضع لاوامر المستأجر فيما يتعلق بالعمالة والوكالة وغير ذلك من الترتيبات" أو على عبارات مماثلة لها (١٦٧) . وعلاوة على ذلك ، تقضي صراحة مشاركة NYPE ومشاركة Asbatime ومشاركة Linertime من ربان السفينة "التوقيع على سندات الشحن كما تقدم إليه" ،

على أنه يجوز للمستأجرين ، سواء كانت هذه العبارات الإضافية مدرجة في المشاركة أو غير مدرجة فيها ، أن يطلبوا من ربان السفينة التوقيع على سندات الشحن بالنسبة للبضائع التي سجلوها أو يجوز لهم التوقيع على السندات بأنفسهم (١٦٨) .

١٢١ - وطالما ظلت سندات الشحن في يد المستأجرين ، فإنها تعتبر فقط بمثابة إيصالات بالبضائع وتظل مشاركة التأجير هي الصك الذي يحكم العلاقة التعاقدية بين المالك والمستأجر (١٦٩) حتى وإن أصبح المستأجر الموقع على سند الشحن الصادر أصلا إلى شاحن غير المستأجر نفسه (١٧٠) . أما في الحالات التي ينقل فيها المستأجر سندات الشحن إلى أطراف أخرى لا علاقة لها بمشاركة التأجير ، أو في الحالات التي لا يشحن فيها المستأجر البضائع بنفسه وتصدر من ثم سندات الشحن لشاحنين غير المستأجر نفسه ، فإن سندات الشحن هي التي تنظم العلاقة بين حاملي سندات الشحن هذه . غير أن السؤال الذي يطرح نفسه في هذه الحالة يتمثل في معرفة ما إذا كان العقد الوارد في سند الشحن لدى مالك السفينة أو لدى المستأجر . والرد على هذا السؤال يتحدد مع ذلك وفقا لظروف كل حالة . وبوجه عام ، تكون عادة سندات الشحن التي وقع عليها ربان السفينة في الحالة التي لا تكون فيها المشاركة مشاركة تأجير سفينة عارية أو مشاركة تأجير سفينة غير مجهزة ، بمثابة عقود تبرم بين حاملي سند الشحن والمالكين (١٧١) وذلك حتى إذا كانت مشاركة التأجير تتضمن شرطا يقضي بأن يوقع ربان السفينة على سندات الشحن بوصفه وكيل للمستأجر شريطة أن لا يكون حامل سند الشحن على علم بهذا الشرط (١٧٢) . ومن جهة أخرى ، فإن توقيع ربان السفينة يمكن أن يلزم المستأجر إذا اتضح من الظروف المحيطة أن ربان السفينة يتصرف كوكيل للمستأجر لا كوكيل للمالك ، وإذا اعتقد حامل سند الشحن أنه يتعاقد مع المستأجرين في الحالات التي يديرون فيها مثلا شركة خطوط نظامية معروفة ويستخدمون فيها سندات شحن خاصة بهم (١٧٣) .

١٢٢ - ويشهد الوضع غموضا في الحالات التي يقوم فيها المستأجرون أو وكلاؤهم بالتوقيع على سندات الشحن . فالشرط الوارد في مشاركة NYPE وفي مشاركة Asbatime ومشاركة Linertime والذي يقضي بأن يخضع ربان السفينة لأوامر المستأجر فيما يتعلق بالعمالة والوكالة و"بأن يوقع على سندات الشحن كما تقدم إليه" شرط فسره القانون الانكليزي على أنه يخول المستأجرين أو وكلاءهم التوقيع على سندات الشحن نيابة عن ربان السفينة . وعليه "يجوز للمستأجرين ، بدلا من تقديم سندات الشحن هذه إلى ربان السفينة للتوقيع عليها نيابة عن المالكين ، أن يوقعوا عليها بأنفسهم نيابة عن هؤلاء . والتوقيع في كلتا الحالتين ، أي في الحالة التي يوقع فيها ربان السفينة على سندات الشحن بناء على توجيهات المستأجرين ، أو في الحالة التي يتجاوز فيها المستأجرون ربان السفينة ويوقعون بأنفسهم عليها ، توقيع يلزم مالك السفينة بوصفه طرفا أصليا في العقد الوارد في سند الشحن أو الذي يدل عليه سند الشحن" (١٧٤) .

١٢٣- وفي قضية Tillmanns & Co. ضد S.S. "Knutsford" (١٧٥) والتي لم تكن مشارطة تأجير السفن تتضمن عبارات محددة تقتضي من ربان السفينة التوقيع على سندات الشحن كما تقدم إليه والتي قام فيها المستأجرون بتوقيع سند الشحن "نيابة عن قبطان السفينة والمالكين" ، قال القاضي ل . كندي في محكمة الاستئناف ما يلي:
"لا يجوز (للمالكين) انكار حجية التوقيع بوصفه قد تم نيابة عن المالكين وربان السفينة لانهم قد وافقوا بأنفسهم ، بموجب العقد ، على أن يتصرف ربان السفينة وفقا لتوجيهات المستأجرين ، وأعتقد من ثم أنه لا يجوز لهم التنصل من التوقيع الذي قام به المستأجرون نيابة عن المالكين وربان السفينة حين ترفع عليهم دعوى من جانب الشاحن الذي شحن بضائعهم على متن السفينة لانهم قد أعطوا للمستأجرين ، بالشروط الصريحة المنصوص عليها في العقد المبرم بينهما ، حق التوقيع على السند ، وهو حق يستفاد منه ضمنا أنه خول المستأجرين ، إزاء ربان السفينة وإزاء المالكين أنفسهم ، سلطة التوقيع نيابة عن أي منهما أو نيابة عن كليهما" .
وقد أيد مجلس اللوردات (١٧٦) القرار الذي يقضي بأن سندات الشحن ترتب التزامات على مالكي السفن .

١٢٤- ومن جهة أخرى ، وبموجب القانون الأمريكي ، فإن سند الشحن الذي وقع عليه المستأجر "نيابة عن ربان السفينة" لا يلزم المالك شخصيا بوصفه طرفا متعاقدا ، وإنما يعتبر عقدا أبرم مع المستأجر ما لم يكن ربان السفينة أو المالك قد أذن للمستأجر بالفعل في التوقيع على سند الشحن (١٧٧) .

١٢٥- وفي قضية Yeramex International ضد S.S. "Tendo" (١٧٨) ، شرحت المحكمة مبدأ ازدواج سلطة ربان السفينة بموجب القانون الأمريكي بالعبارات التالية:
".... إن نصوص المشاركات الزمنية لتأجير السفن تخول ربان السفينة سلطة مزدوجة للتصرف بشكل مستقل كوكلاء للمالك وكوكلاء للمستأجر في المسائل التي ترتب مسؤوليات منفصلة ، عن السفينة يتحملها المالك ، وعن البضائع يتحملها المستأجر" .

١٢٦- وتقرر في هذه القضية أن سند شحن المستأجرين وإن كان موقعا عليه "نيابة عن ربان السفينة" ، لا يرتب مسؤولية شخصية على مالك السفينة بوصفه طرفا متعاقدا بموجب سند الشحن (١٧٩) .

١٢٧- هذا فضلا عن أن النص في مشارطة NYPE وفي مشارطة Asbatime وفي مشارطة Linertime ، الذي يقتضي من ربان السفينة "التوقيع على سندات الشحن كما تقدم إليه" لا يخول المستأجر التوقيع على سندات الشحن بغرض إلزام المالكين بوصفهم طرفا متعاقدا فيها . ومن ثم "يجوز لربان السفينة ، بمقتضى القانون الأمريكي ، التوقيع

على سندات الشحن التي يقدمها إليه المستأجر بوصفه وكيلًا له فقط لا بوصفه وكيلًا للمالك كما كان عليه الوضع تقليديًا بموجب القانون البحري العام" (١٨٠) .

لام - شروط دفع الإيجار والانسحاب

١٢٨ - تتضمن النماذج القياسية لمشارطات الإيجار الزمنية ، على نحو ثابت ، أحكامًا تتعلق بدفع الإيجار عن الوقت الذي توضع فيه السفينة تحت تصرف المستأجرين . ويتطلب الأمر في العادة دفع الإيجار مقدمًا عن كل شهر تقويمي (أو فترة مناسبة أخرى) ونقداً دون أي حسم ، وإلا كان للمالكين إنهاء مشاركة الإيجار برمتها . ويتطلب الشرط ٦ من نموذج Baltimore: "أن يدفع المستأجرون إيجارًا بمعدل ... عن كل ٣٠ يومًا تبدأ وفقًا للشرط ١ [من وقت تسليم السفينة ووضعها تحت تصرف المستأجرين بين الساعة ٠٩/٠٠ والساعة ١٨/٠٠ ، أو بين الساعة ٠٩/٠٠ والساعة ١٤/٠٠ إذا كان ذلك يوم السبت ...]" إلى حين إعادة تسليمها إلى المالكين . ويجب دفع الإيجار نقدًا ، ... دون حسم ، كل ٣٠ يومًا ، مقدمًا ... وفي حالة عدم الدفع ، يكون للمالكين الحق في سحب السفينة من خدمة المستأجرين دون الإخطار بأي احتجاج ودون التدخل عن طريق أي محكمة أو أي شكلية أخرى مهما كانت ، ودون الإخلال بأي مطالبة قد توجد ، بخلاف ذلك ، للمالكين على المستأجرين بمقتضى المشاركة" . وتتضمن مشاركة Linertime أيضًا ، في الشرط ٧ ، صياغة مماثلة وحكما آخر ينص على دفع آخر قسط من الإيجار . أما نموذج NYPE (الشرط ٥) فهو مختلف إلى حد ما . إذ ، ينص على أن يكون الإيجار "نقداً ... وكل نصف شهر مقدمًا ، وأن يُدفع بالنسبة إلى آخر نصف شهر أو جزء منه مبلغ الإيجار التقريبي ، أما إذا لم يغط الجزء من نصف الشهر الوقت الفعلي ، فيجب أن يُدفع الإيجار عن الفرق يومًا بيوم ، عندما يصبح مستحق الدفع ، إذا طلب المالكون ذلك ، إلا إذا قدم المستأجرون ضمانًا مصرفية أو وديعة مصرفية ، وإلا ففي حالة عدم دفع الإيجار فورًا وبيانتظام أو تقديم ضمانة مصرفية أو لدى حدوث أي انتهاك لمشاركة الإيجار هذه تكون للمالكين الحرية في سحب السفينة من خدمة المستأجرين دون أن يخل ذلك بأي مطالبة قد توجد لهم (للمالكين) على المستأجرين . ويجب حساب الوقت من الساعة ٠٧/٠٠ من يوم العمل الذي يلي اليوم الذي يقدم فيه إلى المستأجرين أو إلى وكلائهم قبل الساعة ١٦/٠٠ إخطار مكتوب بالاستعداد ..."

١٢٩ - وقد أشارت بنية هذه الشروط عدداً من النزاعات في السنوات الأخيرة . وما فتئت موضع تفسيرات شتى من جانب المحاكم ومن قبل محاكم التحكيم الإنكليزية والأمريكية: وتعرضت لانتقاد عدد كبير من الذين ردوا على استفسارات الأمانة .

١ - الدفع نقداً

١٣٠ - تنص مشارطات Baltimore و NYPE و Linertime على وجوب دفع الإيجار "نقداً" . وتفسر عبارة "الدفع نقداً" من منطلق الممارسة التجارية الحديثة . وبناءً على هذا التفسير ، أعطيت "معنى أوسع يشمل أي طريقة معترف بها تجارياً لتحويل أموال تكون نتيجته إعطاء المحوّل الحق غير المشروط في الاستفادة الفورية من الأموال المحولة" (١٨١) . وعلى هذا ، فإن "قسائم الدفع المصرفية" (١٨٢) ، و"الحوالة

المصرفية" (١٨٣) ، والتحويلات ما بين البنوك (١٨٤) ، و"أوامر الدفع" التي تتم بمقتضى مخطط لندن لتسوية العملات (١٨٥) ، تعامل في هذا السياق بوصفها مساوية للدفع نقدا .

١٢١ - ويمكن أن يكون شرط الدفع "نقدا" هزكا للمستأجرين المتهورين كما حدث فعلا في قضية "The "Chikuma" (١٨٦) ، التي ارتتقت فيها مجلس اللوردات بإنكلترا أن للمالكين الحق في القبض نقدا أو ما يساوي النقدا ، ولا يتحقق هذا بأقل من الاستفادة غير المشروطة من الأموال (١٨٧) . ففي قضية "The "Chikuma" استؤجرت السفينة بمقتضى مشاركة NYPE ، ودفع الإيجار إلى مصرف المالكين في جنوا في الموعد المحدد لاستحقاقه ولكن المصرف الدافع ، في جنوا أيضا ، أدرج في التحويل بالتاكس 'تاريخ استحقاق' بخبره بعد ذلك بأربعة أيام . وكان من أثر ذلك ، بمقتضى الممارسة المصرفية الإيطالية ، أن المالكين لم يتمكنوا من سحب المال دون الاضطرار إلى دفع الفائدة حتى تاريخ الاستحقاق . ولذلك عمد المالكون ، محاولة منهم الخروج من المشارطة في ظل سوق مساعدة ، إلى سحب السفينة .

١٢٢ - ووجد المحكّم أن المالكين توفرت لهم الاستفادة الفورية من المال على الرغم من أن الفائدة على المبلغ لم تكن ستبدأ في السريان لصالح المالكين إلا بعد ذلك بأربعة أيام ، ولو قاموا بسحب المبلغ لكان عليهم دفع فائدة أربعة أيام إلى مصرفهم . وقرر قاضي المحكمة التجارية ، من جهة أخرى ، أنه لم يكن هناك أي دفع بالتسديد نقدا أو ما يعادل التسديد نقدا لأن التحويل بالتاكس كان مشروطا بعدم سريان الفائدة عن المبلغ لصالح المحول إلا بعد يوم واحد من الموعد المستحق المحدد ، ولذلك فإنه لا يعطي المحول الحق غير المشروط في الاستفادة الفورية من الأموال المحولة . أما محكمة الاستئناف ، التي قلبت القرار إلى العكس ، فقررت أن المالكين ، في موعد استحقاق الإيجار ، كانوا يتمتعون بالاستفادة من المال على الوجه الكامل . لأنه لم يكن مشروطا ولأن مجرد تحميله برسم مصرفي زهيد لا يجعله مشروطا .

١٢٣ - ولكن مجلس اللوردات ، الذي قلب بدوره قرار محكمة الاستئناف وعاد إلى الإنكس بحكم قاضي المحكمة التجارية ، ارتتقت أنه ليس ثمة أي دفع قام به المستأجرون نقدا للإيجار المستحق ، وعلى هذا يكون للمالكين الحق في سحب السفينة بمقتضى الشرط ه من مشارطة الاتجار . وأعلن اللورد بريدج أنه "عندما يتم الدفع إلى مصرف بطرق أخرى غير التسديد نقدا بالمعنى الحرفي ، أي ، بالدولارات الورقية أو أي عرق قانوني آخر (وهو ما لا يتوقعه أحد) ، فلا يكون هناك "دفع بالتسديد نقدا" في إطار الشرط ه إلا إذا كان ما يقبضه الدائن معادلا للتسديد نقدا ، أو مساويا في صلاحيته للتسديد نقدا . وإن القيد الدفئري الذي أجراه مصرف المالكين [تاريخ استحقاق الإيجار] في حساب المالكين هو بوضوح غير مساو للتسديد نقدا . . . فهو لا يمكن أن يستعمل في إدراك فوائده ، وعلى سبيل المثال ، التحويل الفوري إلى حساب ودائع . ولا يمكن سحبه إلا رهنا بالتزام (محمتمل) بدفع فوائده" (١٨٨) .

١٣٤ - أما في الولايات المتحدة ، فيبدو أنه توجد هناك ممارسة تجارية واسعة الانتشار في قبول الشيكات العادية أو أوامر الدفع أو التحويلات بالتلخيص بوصفها مساوية للتسديد نقدا رغم أن مصرف المالكين يتطلب يوما أو أكثر لتسديد الشيك أو التحويل ويعطي المالكين حق الاستفادة غير المقيدة من الأموال . غير أن هذه الممارسة كانت مجالا للتشكيك في قضية The Penta (١٨٩) ، حيث رشي أن دفع الإيجار بشيك عادي ، يُسوّى بعد التاريخ المحدد ، هو خرق للالتزام المستأجرين بالدفع "نقدا" : " ... إذا اختار [المستأجرون] الدفع بشيك ، ذلك أن الشيك يمكن تقديمه إما في شكل أموال اتحادية وإما مقدما بغترة تكفي للسماح بالوقت اللازم لتسوية الشيك" (١٩٠) .

١٣٥ - وهكذا ، فإن بعض مشارطات الإيجار الزمنية الحديثة لسفن البضائع الجافة والناقلات (١٩١) ، لا تتطلب على سبيل التحديد دفع الإيجار "نقدا" . إذ تنص مشاركة الاستئجار الزمنية الأمريكية STB للناقلات على أن يكون الدفع بشيكات .

١٣٦ - وتنشأ تعقيدات أخرى في تحديد الوقت الذي يتم فيه الدفع بالدقة . وإن تأكيد لحظة الدفع على سبيل الدقة له أهمية كبرى في البت بين الدفع الفوري والدفع الآجل . وحيث يكون الدفع بالشيكات طريقة مسموح بها فإن استلام الشيك من جانب المدفوع له يعامل بوصفه وفاء كافيا بالعقد ، على الرغم من أن الدفع بالشيكات يعتبر في العادة دفعا مشروطا إلى حين تسوية الشيك وإضافة المبلغ لحساب المدفوع له (١٩٢) .

١٣٧ - حين يكون الدفع "بحوالة مصرفية" أو بورقة تعادلها فإن إصدار مصرف المالكين هذه الورقة بشكل وقت الدفع ، وإن تضمن فترة معينة للتجهيز قبل اعتماده لحساب المالكين (١٩٣) . غير أن الحالة لا تكون واضحة فيما يتعلق بالدفع عن طريق "أمر الدفع" بمقتضى مخطط لندن لتسوية العملات . وقد طُرحت المسألة في قضية The "Laconia" (١٩٤) ، التي ارتأى فيها قاضي المحكمة التجارية أن الدفع لا يكون كاملا إلا بعد تجهيزه واعتماده لحساب المالكين . أما محكمة الاستئناف فقد اتخذت رأيا مختلفا . وهو أن دفع الإيجار قد تأثر عندما سُلّم أمر الدفع إلى مصرف المالكين . وفي مجلس اللوردات ، أعرب ثلاثة من أعضاء المجلس عن آراء بشأن الموضوع ، رغم أنه جرى البت في القضية على أسس أخرى . فقد أعلن اللورد سالمون أنه "ليس هناك فرق حقيقي بين الدفع بالدولارات الورقية والدفع بأوامر الدفع التي تعتبر وتقبل بوجهه عام في عالم المصارف بوصفها نقدا" (١٩٥) . وأعرب اللورد راسل عن رأي مماثل (١٩٦) . غير أن اللورد فريزر كان له رأي آخر . فقد كان رأيه "إن المستأجر يجب أن يدفع في غضون وقت يكفي لإتاحة فترة التجهيز اللازمة عادة لطريقة الدفع التي اختارها" (١٩٧) .

١٣٨ - وحين يكون الدفع عن طريق تعليمات يرسلها مصرف المستأجر بالتلخيص إلى مصرف المالك الذي يكون له حسابه الخاص لتحويل الإيجار إلى حساب المالك ، عندئذ يُطرح

السؤال حول متى تم الدفع؟ فهل استلام رسالة التاكس من المصرف يكون هو الدفع ؟ أم أنه مجرد جزء من عملية تؤدي إلى إجراء الدفع . وفي قضية The Brimes (١٩٨) ، ذهبت محكمة الاستئناف الإنكليزية إلى أن مجرد استلام وثيقة تتضمن التعليمات لا تمثل 'دفعاً' ، وأنه إلى أن يُتخذ قرار بتحويل الاموال من حساب المستأجر إلى حساب المالك 'لا يكون هناك أي دفع' . (١٩٩)

٢ - الدفع مقدما

١٢٩ - يشترط في كل الأحوال دفع الإيجار "مقدماً" . ويجب الامتناع بدقة للنمو الذي يتطلب الدفع "مقدماً" ، لأن انتهاكه يعطي المالكين الحق في سحب السفينة على الفور . وينطبق الشرط المتعلق بالدفع مقدما طيلة فترة المشاطرة ، حتى على دفع القسط الاول . وفي قضية Kawasaki Kisen v. Bentham S.S. CO. (٢٠٠) ، حاول المستأجرون إثبات أن حكم الدفع مقدما لا ينطبق على القسط الاول بسبب صعوبة الدفع مقدما حيث إن موعد وصول السفينة لا يكون واقعاً . إلا أنه رُئي أيضاً أن العقد ينص على الدفع مقدما بما في ذلك دفع القسط الاول . وتفهمت مشاطرة الإيجار حكماً مهاتلاً للحكم الوارد في الشرط ٥ من مشاطرة NYPE ونمت على "أن يعتبر التسليم اعتباراً من الساعة ٠٧/٠٠ من يوم العمل الذي يلي اليوم الذي قدم فيه إخطار مكتوب قبل الساعة ١١/٠٠" . وقرر القاضي أنه حين يقدم الإخطار وفقاً للشرط ، يجوز للدفع مقدما ما بين الساعة ١١/٠٠ من يوم ما إلى الساعة ٠٧/٠٠ من يوم العمل التالي . وقد تثار مشاكل منشؤها أن دفع الإيجار يتطلب أن يتم في مكان مختلف عن مكان تسليم السفينة ؛ وأن المصارف تفضل أبوأبها في بعض البلدان قبل الساعة ١١/٠٠ وتفتح أبوابها ثانية بعد الساعة ٠٧/٠٠ من اليوم التالي ، وأن المستأجرين لا تكون أعمالهم عملياً ساعات عمل مصرفية تتيح لهم إجراء الدفع مقدماً (٢٠١)

١٤٠ - وفيما يتعلق بدفع آخر قسط مسن الإيجار ، تتضمن مشاطرة NYPE ومشاطرة Linertime ، كلاًهما ، أحكاماً مريحة تسمح للمستأجر بدفع مبلغ يتناسب مع الإيجار وفقاً لتقدير معقول لموعد التسليم . وعندما لا تتضمن مشاطرة الإيجار نما مريحاً كهذا ، كما هو الأمر في مشاطرة Baltim ، فقد اعتبر المستأجرون مسؤولين عن دفع كامل القسط الأخير من الإيجار حتى ولو كان من المتوقع ، بموزة معقولة ، أن تسلم السفينة قبل نهاية الشهر ، بشرط أن يكون المالكون مسؤولين عن إعادة أي مبلغ قد يتبين أنه دفع زيادة عن المطلوب (٢٠٢) . وفي حالة كهذه ، يعتبر سداد إيجار غير مستحق أنه أصبح من حق المستأجرين وذلك بمقتضى الشرط الذي يعطي الحق في "الخذ امتياز على السفينة مقابل جمع الاموال التي دفعت مقدما دون أن تستحق" (٢٠٣) . والسؤال الذي يطرح هو فعالية هذا الامتياز ، إذ لها كانت مشاطرة الإيجار ليست مشاطرة إيجار ، سفينة عارية ، لذلك لا يكون للمستأجرين ملكية السفينة بحيث يمارسون امتيازاً عليها .

١٤١ - وهناك فرق واحد ملحوظ بين القانون الأمريكي والقانون الإنكليزي فيما يتعلق بمطلب الدفع "مقدما" عندما يقع استحقاق الدفع في يوم لا تفتح فيه المصارف أبوابها . إذ يجوز ، بمقتضى قانون التفسير العام في نيويورك ، للدفع المستحق يوم سبت أو يوم أحد أو يوم عطلة ، أن يتم قانونا في يوم العمل الذي يليه . وقد طبق هذا المبدأ على دفع إيجار بمقتضى مشاركة إيجار زمنية في The "Maria G. Culucundis" (٢٠٤) . ولكن القانون الإنكليزي ، وهذا ما يسبب الالتباس ، يتخذ الموقف المتمثل في أنه إذا كان يوم الاستحقاق سبتا أو أحدا أو عطلة فيجب حينئذ أن يتم الدفع في يوم العمل الذي يسبقه . وقد يكون هناك بعض الصعوبة . إذا تعين دفع الإيجار إلى مصرف إنكليزي بوساطة مصرف أمريكي قد لا يكون ملما بالقانون الإنكليزي (٢٠٦) .

٣ - الاقتطاعات من الإيجار

١٤٢ - فيما يتعلق بما يمح إجراؤه من اقتطاعات من الإيجار ، تتضمن مشارطات الإيجار الأربع كلها أحكاما تعطي المستأجرين حقا في إجراء بعض الاقتطاعات من الإيجار . وتنص مشارطات الإيجار الأربع كلها على أن "تقتطع من الإيجار" (٢٠٧) سلف المدفوعات الاعتيادية للسفينة . بل وتنص مشاركة NYPE ومشاركة Asbatime في الشرط ١٥ ، على الاقتطاع من الإيجار لقاء الوقت الضائع ، وأي وقود إضافي يستهلك ، وجميع النفقات المتكبدة نتيجة تخفيض في السرعة ناتج عن أي خلل أو عطل في جسم السفينة أو آلاتها أو معداتها . ويجوز أيضا ، بمقتضى الشرط ٢٠ من مشاركة NYPE ، اقتطاع تكاليف الوقود المستخدم للاستهلاك المحلي . ولئن كانت مشاركة NYPE ومشاركة Asbatime لا تتضمنان أي نص صريح ، فيما يتعلق بدعوى وقف الإيجار ، فإن مشاركة Baltime تنص في الشرط ١١ (الف) على "تسوية أي إيجار ، يدفع مقدما ، وفقا لذلك" ، كما أن مشاركة Linertime ، الشرط ١٤ ، تحصر ذلك في حالات تعطل الرافعات . وقد فسرت محكمة الاستئناف الإنكليزية صياغة مشاركة Baltime نيويورك ١٩٨١ على أنها تخول المستأجرين حق إجراء تخفيض فيما يتعلق بدعوى وقف الإيجار من مدفوعات إيجار لاحق (٢٠٨) .

١٤٣ - غير أنه ليس واضحا من هذه الشروط ما إذا كان مبلغ التخفيضات الذي ينسوي المستأجرون إجراؤه يقتضي الحصول على موافقة أو إقرار سابقين على إجراء التخفيضات . والمشكلة التي تطرح في هذا المجال هي أنه إذا كان من غير الممكن اقتطاع المطالبات المتنازع عليها ثم قام المستأجر بالاقتطاع بمقتضى هذا الشرط فإنه يجازف عندئذ بسحب السفينة . وقد طُرح السؤال في قضية The "Nanfri" (٢٠٩) . وارتأت المحكمة أن للمستأجرين أن يقتطعوا ، بمقتضى الشرط ١١ من مشاركة Baltime ، المطالبات الصحيحة ، أي المطالبات الصادرة عن حسن نية والمقدرة على أساس معقول ، دون موافقة المالكين . وقال اللورد دننغ رئيس محكمة الاستئناف الإنكليزية ، في محكمة الاستئناف أن للمستأجرين أن يقدرُوا قيمة خسارتهم تقديرا معقولا وبنية حسنة

وأن يقتطعوا المبلغ المقدر على هذا النحو من الإيجار . وعندها يمكن التأكد من الأرقام الفعلية فيما بعد: إما بالاتفاق بين الأطراف ؛ أو ، إذا لم يتم الاتفاق ، بالتحكيم . وقال إن الحق في الاقتطاع سيكون عديم النفع للمستأجر إذا كان عليه الانتظار حتى الاتفاق على الرقم أو إقراره ، لأن ذلك قد يؤجل عندئذ إلى أمد غير محدد (٢١٠) .

١٤٤ - وتجنباً لهذه الصعوبات ، تتضمن بعض مشارطات إيجار الناقلات أحكاماً صريحة فيما يتعلق بهذه القضية . مثال ذلك أن مشاركة الإيجار الزمنية للناقلات الأمريكية STB تسمح للمستأجرين ، في الشرط ٣(ب) ، باقتطاع "أي مدفوعات زائدة عن الحد من الإيجار قد يوجد بشأنها نزاع صادر عن حسن النية ، ولكن يكون على المستأجر [في هذه الحالة] أن يقدم ضماناً مصرفية مناسبة أو ضماناً آخر جيداً بناء على طلب المالك" . بل إن بعض مشارطات إيجار الناقلات لا تتطلب حتى ضماناً مصرفية أو ضماناً آخر (٢١١) .

١٤٥ - والسؤال الآخر الذي يطرح هو ما إذا كان للمستأجرين ، عند عدم وجود أحكام صريحة تنص على عكس ذلك ، اقتطاع المطالبات بالخسائر الناجمة عن انتهاك العقد عن طريق تسوية منصفة . ثمة قرارات متنازعة صادرة عن المحاكم الإنكليزية . بشأن هذا الموضوع ، ولكن الحجة الراجحة تميل إلى إجازة الحق في التسوية ولكن فقط عندما يقوم المالك ، عن خطأ وانتهاكاً للعقد ، بحرمان المستأجرين من استعمال السفينة كلياً أو جزئياً (٢١٢) . وذلك ، ما فتئ المستأجرون يحق لهم أن يقتطعوا ، من المطالبات بالإيجارات غير المدفوعة ، الخسائر المتعلقة بعجز المالكين عن شحن كامل الحمولة (٢١٣) ، والمتعلقة بانتهاك ضمان السرعة (٢١٤) . غير أن الحق في الاقتطاع لم يمتد نطاقه كي يشمل غير ذلك من انتهاكات المالكين أو إهمالهم ، كالخسارة التي تحيق بالبضائع من جراء إهمال الطاقم (٢١٥) .

١٤٦ - وعلى هذا ، فإن الأمر يتطلب أحكاماً واضحة بغية استبعاد الحق في المقاصة . ومجرد إدراج شرط يسمح بإجراء بعض الاقتطاعات لا يعتبر كافياً (٢١٦) . ويبدو أن مشروع مشاركة Fontime يستبعد أي حق في الاستقطاع باستثناء الحقوق التي تسمح بها على سبيل التحديد مشاركة الإيجار . وينص أيضاً ، في الشرط ١٦ ، على أن أي استقطاع غير مرخص به سيعتبر عجزاً عن دفع الإيجار في الموعد المحدد ويؤدي ، بالتالي ، إلى الحق في سحب السفينة .

٤ - السحب

١٤٧ - المقصود من شروط السحب إعطاء المالكين حق تسلم الإيجار بسرعة وفي الوقت المحدد ، ولحمايتهم فيما إذا تعرض المستأجرون إلى مصاعب مالية . وذلك بإعطائهم سلطة سحب السفينة دون أن يكون عليهم سلوك أي إجراء قانوني . وما فتئت هذه الشروط

في معظم الأحيان عاملة في سوق مساعدة حيث يتربح المالكون أذنى تأخير في إجراء الدفع كي يمارسوا حقهم بمقتضى هذا الشرط وينهون مشاركة الإيجار بأمل الحصول على سعر السوق؛ عارفين أن الدفع ينبغي، وفقا للسوابق القضاعية، أن يتم في الموعد المحدد على وجه الدقة، وأن أي دفع يتأخر ساعات أو حتى دقائق، ولو كان ذلك بسبب تأخر مصارف المستأجرين عن تحويل الإيجار إلى مصرف المالكين، سيخولهم حق ممارسة سلطةهم بمقتضى حق السحب (٢١٧). وقد وصف اللورد دننغ، رئيس محكمة الاستئناف الإنكليزية، ذلك في The "Nanfri" (٢١٨) بأنه "لعبة رياضية تمارسها سوق النقل البحري"، وفي Mardorf Peach & Co. Ltd. v. Atticasea Carrier Corporation of Liberia (٢١٩) وفي The "Laconia" (٢٢٠) بأنه "لعبة ذهنية تجري بين مالكي السفن والمستأجرين يدعمها المحامون وأصحاب المصارف... [والتي] قد يكون لها سحرها بالنسبة إلى اللاعبين ولكنها باهظة التكلفة وشديدة الاستهلاك للوقت ويبلغ حظها من انعدام التيقن ما لا يقل عن لعبة الرهان" (٢٢٠). وأما قاعلا: "إنك تأخذ مشاركة إيجار زمنية تنس على دفع الإيجار عن طريق أحد المصارف؛ والشرط المعتاد الذي يمكن ماله السفينة من سحب السفينة أنفي حال عدم الدفع أو 'المعجز عن دفع الإيجار بمسورة فورية ومنتهية'. ويرتفع سوق الشحن في غضون فترة المشاركة. ويكون مالك السفينة في وضع من يتربح حدوث إهمال. إنه يعرف، بناء على السوابق القضاعية في مجالس اللوردات، أن المستأجر يجب أن يدفع، على مسؤوليته، الإيجار في الموعد المحدد. وأن التأخر في الدفع يوما أو يومين - أو دقيقة أو دقيقتين، لن يكون مجديا. لذلك يقول مالك السفينة لنفسه: "لو أن المستأجر أخطأ وتأخر أقل تأخير، فسيكون في مقدوري سحب السفينة". ثم يحدث، بنوع من سوء الحظ، أن يخطئ المستأجر. قد يحدث أن يكون الإيجار مستحقا في يوم سبت أو أحد حيث تكون المصارف مغلقة. ويفكر المستأجر أنه سيكون كافيا لو دفع في يوم الاثنين، ولكن مالك السفينة يتسول: "إن ذلك لن يجدي. كان ينبغي أن تدفع يوم الجمعة الأخير". ثم يوجه إخطارا بالسحب. أو قد يحدث أن يتأخر محاسبو المستأجرين أو أصحاب المصارف التي يتعاملون معها في لندن ساعة في تحويل الإيجار إلى المصرف في نيويورك؛ أو العكس بالعكس. كل ذلك بسبب الساعات الست التي هي فارق التوقيت. وسرعان ما يظهر مالك السفينة إخطارا بالسحب وهو الذي لم تتأخر مصلحته قيد انملة. ويذهل المستأجر. لقد ارتبط يمنية ويسرة على أساس أنه سيملك حق استعمال السفينة؛ ولكن ها هو ذا محروم من استعمالها. إنه يسهل إلى العثور على طريق للتهرب. أحيانا يتحدى وقت الدفع. يقول إنه سيعالج الانتهاك في الوقت اللانم. وهو يعتمد على تنازل أو وقف. لا شيء إلا ليجد نفسه ضالعا في متاهة من المفاهيم التقنية لا في القانون فحسب ولكن أيضا في الممارسة العملية. وإذا لم يتمكن من الإفلات من قبضة مالك السفينة فقد يستدير إلى أصحاب مصرفه ويقول إن الخطأ خطأهم. وبذلك تستمر اللعبة ماضية في طريقها.

١٤٨ - وهكذا ، فإن الشرط الذي يجري تعميمه لأغراض مختلفة تماما "يعمل في اتجاه واحد فقط ، وعندئذ فقط في سوق صاعدة . أما في السوق الهابطة فليس للمستأجرين ما يخشونه . ومن النادر جدا أن ترى مالكا يتمسك - حال حادث أو خطأ - بالسحب في ظل سوق هابطة بل المؤلف ألا يسحب المالكون إلا في سوق هابطة يكون فيها المستأجرون غير قادرين أو غير عازمين على الدفع" (٢٢١) . وفي "The Nanfri" ، وبعد أن هبطت الأسواق بصورة مفاجئة ، لم يبذل المالكون أي محاولة لإنهاء المشاركة ، على الرغم من الاقتطاعات غير المسموح بها التي قيل إن المستأجرين اقتطعوها من الإيجار .

١٤٩ - وتختلف صياغة شروط السحب في مشاركة Baltime ومشاركة Linertime عن الصياغة الواردة في مشاركة NYPE ومشاركة Asbatime . فمشارطة الإيجار الأوليان تتضمنان شرطا متماثلا يرد فيه "عند عدم الدفع يكون للمالكين الحق في السحب ..." . بينما تنص مشارطتا الإيجار اللاحقتان على أن: " . . . عدم دفع الإيجار فوراً وبصورة منتظمة أو عدم تقديم ضمان مصرفي ، أو حدوث أي انتهاك لمشاركة الإيجار هذه ، يجعل للمالكين الحرية في سحب السفينة ..." . وقد تعرض تفسير هذه الشروط لبعض التناقض والالتباس في ظل القانون الإنكليزي . ففي قضية Empresa Cubana De Fletes v. Lagonisi Shipping Co. (The "Georgios C") (٢٢٢) . كانت المسألة التي يتعين البت فيها هي ما إذا كانت عبارة "في حال التقصير عن الدفع" ، الواردة في نموذج مشاركة Baltime تعني "إذا ما حدث هناك تقصير عن الدفع" ، أو "ما دام هناك تقصير عن الدفع" . لأن الدفع ، وإن جاء متأخرا ، قد تم قبل سحب السفينة . وارتأت محكمة الاستئناف ، مؤكدة قرار محكمة الدرجة الأولى ، أن العبارة تعني "في حال التقصير عن الدفع وطالما استمر هذا التقصير" ، ولذلك ، ولما كان المستأجرون قد تلافوا تقصيرهم عن طريق دفع القسط ، فليس للمالكين أي حق في سحب السفينة . وقد علق القاضي ، في المحكمة التجارية ، قائلا إنه إذا كان المالكون يريدون الحق الذي يطالبون به الآن فإن عبارة "مثل" في حال "التقصير عن الدفع الفوري" كان يمكن أن تكون أكثر ملاءمة .

١٥٠ - وقد أتبع القرار ، الذي اتخذ في "The Georgios C" ، في "The Zographia" (٢٢٣) في تفسير عبارة "في حال التقصير عن هذا الدفع" التي استعملت في نموذج مشاركة Shelltime . وقد تقرر أنه نظرا إلى أن المستأجر قد دفع الإيجار متأخرا ولكن قبل السحب ، فإن حق المالكين في تصفية مشاركة الإيجار بمقتضى البند لم يعد موجودا بعد أن عولج عدم الدفع بالدفع المتأخر . وقد ظلت عبارة "في حال التقصير عن هذا الدفع" موضوع تفسيرات في Tankexpress v. Compagnie Financière Belge des Pétroles (٢٢٤) ارتأى فيها مجلس اللوردات أن الشرط يعطي المالكين حقا في سحب السفينة إذا تم الدفع متأخرا . وذكر أن "التقصير عن الدفع ، أي ، في الوقت المحدد ، لا يعفي منه حادث أو إهمال . وإن واجب الدفع غير محدد بقدر ما تذهب إليه العبارات الصريحة في مشاركة الإيجار" . وقد اعتبر أن صفتي "منتظم وفوري" لا تضيفان

أي شيء من الصرامة إلى لغة بسيطة وغير محددة كاللغة المستعملة في مشاركة الإيجار المعروضة على المحكمة (٢٢٥).

١٥١ - وقد حذت محكمة الاستئناف في حالة "The Laconia" (٢٢٦) حذو القرار المتخذ في "The Georgios C". في تفسير الصياغة الواردة في نموذج مشاركة NYPE (أي "التقصير في الدفع الفوري والمنتظم").

١٥٢ - غير أنه عندما عرض تفسير الشرط الوارد في نموذج مشاركة NYPE على المحكمة في قضية "The Brimnes" (٢٢٧) دفع المستأجرون ، استنادا إلى سابقة "The Georgios C" (وكانت عندئذ سابقة ملزمة في الموضوع) بأنهم قاموا بالاداء قبل السحب وأن عبارة "الدفع المنتظم والفوري" لا تضيف شيئا إلى الدفع في الموعد المحدد ، وفقا للرأي المعرب عنه في قضية Tankexpress . وقررت محكمة الاستئناف أن حق المالكين في السحب بمقتضى البند يظل موجودا بالرغم من أي دفع متأخر يحدث بعد الموعد المستحق ولكن قبل السحب . ورات المحكمة أنه لئن أمكن القول إن الشخص الذي يدفع يكون قد عالج تقصيره عن الدفع فإنه لا يمكن القول إنه قد عالج تقصيره عن الدفع فورا . وإن صفتي "فوري" و"منتظم" تضيفان من الصرامة ما يجعل هناك تمييزا بين العبارتين المستعملتين في "The Georgios C" (أي "التقصير عن الدفع" في نموذج مشاركة (Baltim

١٥٣ - غير أن مجلس اللوردات ألقى صراحة في "The Laconia" (٢٢٨) ما ورد في "The Georgios C" على أساس أن عبارة "في حال التقصير عن الدفع" يجب أن تتمثل بالالتزام بدفع إيجار شهري مقدما وهو ما يفرضه شرط السحب . وقال إن التقصير عن الدفع مقدما هو الذي يكون التقصير ، وهذا ما لا يمكن معالجته بالدفع المتأخر ، لأن الحق في السحب يصبح شرعيا للمالكين بسبب التقصير ، ما لم يتنازل المالكون عن حقهم بقبول الدفع المتأخر أو بسبق تسامحهم في قبول المدفوعات المتأخرة .

١٥٤ - وفي حالة "The Laconia" أُجرت السفينة بمقتضى نموذج مشاركة NYPE . وأصبح القسط ذي الصلة من الإيجار مستحق الدفع يوم الأحد ، ولم يدفع حتى يوم الاثنين التالي ، حيث قام مصرف المستأجرين حوالي الساعة ١٥/١٥ بتسليم مصرف المالكين "أمرا بالدفع" . وسحب المالكون السفينة في الساعة ١٨/٥٥ من نفس اليوم . ورأى مجلس اللوردات ، عكس قرار محكمة الاستئناف ، أن السحب نافذ . وأن الأحكام التي تتطلب "الدفع الفوري" والدفع "مقدما" تفسر على نحو شديد التدقيق . ولما كان الدفع المتأخر يوما واحدا ليس هو الدفع مقدما فلا يمكن أن يكون هناك في الواقع أي فارق بين صياغة مشاركة Baltim وصياغة مشاركة NYPE . وبمجرد تقصير المستأجرين عن الدفع مقدما فليس هناك ما يمكنهم عمله لمعالجة الانتهاك .

١٥٥ - وهناك فوارق ، في هذا السياق أيضا ، بين القانون الأمريكي والإنكليزي فيما يتعلق بحق سحب السفينة بسبب التأخر في دفع الإيجار ، تنشأ أساسا من التفسير الأضيق لشرط السحب الذي يبدو أن المحاكم الإنكليزية تعتمد . فقد رُئي ، في عمليات التحكيم في نيويورك في عدد من القضايا ، أن الدفع المتأخر الذي يمكن أن يعزى إلى خطأ من جانب أحد المصارف لا يمكن أن يكون ذريعة لمالكي السفن في ممارسة حق السحب (٢٢٩) إذا لم يكن المستأجرون شخصا على خطأ . كما أُعرب عن الرأي في تحكيم نيويورك في أنه لا ينبغي أن يخول مالكو السفن ممارسة حقهم في السحب ما لم يسبق لهم توجيه إخطار بأنهم ينوون القيام بذلك (٢٣٠) . وكانت هناك ، من جهة أخرى ، عمليات تحكيم أُقر فيها السحب في غياب أي إخطار سابق . غير أنه يبدو ، بوجه عام ، أن محكمي نيويورك يتخذون إزاء الدفع المتأخر للإيجار نهجا أكثر تحمرا من النهج الذي تتخذه المحاكم الإنكليزية . وأن كون الدفع المتأخر للإيجار راجعا إلى الإهمال من جانب المصرف هو أمر خارج عن الموضوع في ظل القانون الإنكليزي إذا كان المصرف موضع البحث هو المصرف الخاص بالمستأجرين أو كان يتعين النظر إليه ، بخلاف ذلك ، بوصفه وكيل المستأجرين (٢٣١) . وقد أكد مجلس اللوردات في حالة Scandinavian Trader Tanker Co. v. Flota Petrolera Ecuatoriana (The "Scaptrade") (٢٣٢) أنه ليس شمة أي مجال ، في القانون الإنكليزي ، لممارسة تخفيف عادل في قضايا السحب بمقتضى مشارطات الإيجار الزمنية . وهكذا ، تكون هناك ، على صعيد دفع الإيجار والسحب ، فوارق هامة في القانون وفي التشديد على حد سواء ، بين القانون الأمريكي والقانون الإنكليزي .

١٥٦ - ولنموذجي مشاركة NYPE وAsbatime أساس إضافي يمكن بالاستناد إليه سحب السفينة إذ ينص الشرط ٥ من هاتين المشارطتين على أن للمالكين حرية السحب لا في حال التقصير عن الدفع الفوري والمنتظم للإيجار ولكن أيضا "في حال أي انتهاك لمشارطة الإيجار هذه" . وقد أُعرب عن آراء مختلفة حول ما إذا كان يتعين تفسير العبارة حرفيا - بحيث يخول المالكون حق السحب حتى بسبب انتهاك ثانوي لمشارطة الإيجار ، أو ما إذا كان يتعين تفسيرها بأنها تنحصر في الانتهاكات الخطيرة لمشارطة الإيجار وحسب (٢٣٣) . وعلى الرغم من أن مجلس اللوردات أشار ، في قضية أقرب عهدا (٢٣٤) إلى أن الانتهاكات الخطيرة هي وحدها التي تبرر السحب ، فما يزال يبقى هناك عدم تيقن بالنسبة إلى الظروف التي يجوز فيها لمالك السفينة سحب السفينة بموجب هذا الحكم .

١٥٧ - وقد انتقد شروط السحب عدد من الذين ردوا على استفسارات الأمانة . فقد أكدت مشارطة FONASBA أن أيا (من مشارطات الإيجار) الأربع لا يلتزم الأعداء للأخطاء المصرفية ولا يتطلب من المالكين توجيه إخطار بعدم تسلم الإيجار قبل السحب . وقد برهن هذا في الماضي على أنه كان بمثابة دعوة إلى المالكين للقيام "بالتلاعب" على خطأ تقني ، في محاولة فهم لإبطال مشارطة إيجار يتبين فيما بعد أنها غير موثوقة بسبب ظروف السوق . وأن أي شرط يمكن أن يؤدي إلى إلغاء العقد يجب أن يكون شاملا

وبالغ الإنصاف . لأنه ، برغم كل شيء ، صيغ لتوفير الحماية لمالكين يقعون ضحية مستأجرين موقفهم المالي غير سليم ، أو ممن لا وازع لهم ، ولكنه لا يشمل كذلك المستأجرين سيئي الحظ ، وإن توافرت الملاءة وحسن النية ، ممن يقعون هم أنفسهم ضحايا ظروف لا يملكون التحكم فيها . ونتيجة لذلك ، يتضمن كثير من نماذج المشاركات أعلاه شروطا "مخصصة" تتخفف من التقنية ، تضاف في ملاحق تستهدف وضع المسألة في وضعها الصحيح . وهكذا ، يتم أحيانا تخفيف وطأة شرط السحب بشروط إضافية "متخففة" من التقنية" تشتت على مالك السفينة توجيه إخطار قبل السحب ، ولكن هذه الشروط أفسحت المجال أيضا لقدر كبير من التنازع .

١٥٨ - وتتفاوت صياغة هذه الشروط ولكنها ، في الجزء الأعظم منها ، تشتت على المالكين توجيه إخطار إلى المستأجرين متبوع بعدد من أيام الإمهال قبل التمكن من سحب السفينة . وفي قضية "The Libyaville" (٢٢٥) ، لم يعتبر القاضي لغة الشرط الذي طرح أمام المحكمة لغة أنيقة الصياغة ، فقد علق بعد ذلك قائلا "إنه ، بصرف النظر عن بعض الصعوبات الناشئة عن ذلك ، يمكن للمرء أن يتصور كرجل قانون حدوث ظروف قد يكون من الصعب فيها على مالكي السفن معرفة ما إذا كان التقصير في الدفع الفوري والمنظم يقع ضمن أحكامها" (٢٢٦) .

١٥٩ - وقد برزت أيضا أوجه خلاف من حيث توقيت وصياغة الإخطار إلى المستأجرين بمقتضى شرط التخفف من التقنية . فقد نص الشرط في "The Afovos" (٢٢٧) على أنه "عندما يصبح الإيجار مستحقا ولا يتسلم يقوم المالكون ، قبل ممارسة خيار سحب السفينة من مشاركة الإيجار ، بإعطاء المستأجرين إخطارا مهلته ثمان وأربعون ساعة ، يستبعد منها أيام السبت والأحد والعطلات . ولا يسحبون السفينة إذا دفع الإيجار في غضون هذه الساعات الـ ٤٨" . ولم يُدفع الإيجار ، الذي كان مستحقا في ١٤ حزيران/يونيه ، فأرسل المالكون في الساعة ١٦/٤٠ من اليوم نفسه إخطارا إلى المستأجرين ، وعندما لم يتلقوا الإيجار بحلول الساعة ١٩/٠٠ من يوم ١٨ حزيران/يونيه ، سحبوا السفينة . وقرر قاضي المحكمة التجارية الإنكليزية أنه يجوز بمقتضى الشرط توجيه الإخطار في اليوم الذي يكون فيه الدفع مستحقا . ولذلك ، فإن الإخطار الذي قدم يوم ١٤ هو إخطار صحيح . ورأت محكمة الاستئناف ، التي نقضت القرار ، أنه لا يمكن توجيه الإخطار إلا بعد حدوث التقصير بمقتضى شرط السحب ، وأن المستأجرين انتهكوا التزامهم بدفع الإيجار بمقتضى مشاركة الإيجار . وأن أمام المستأجرين فرصة حتى نهاية الموعد المستحق ، أي منتصف ليلة ١٤ حزيران/يونيه كي يقوموا بالدفع ولا يمكن توجيه الإخطار مقدما قبل منتصف الليل ؛ ولذلك لم يكن للمالكين حق سحب السفينة (٢٢٨) .

١٦٠ - وعلاوة على ذلك ، فلكي يكون الإخطار بمقتضى شرط التخفف من التقنية صحيحا يجب أن يوضح أن المالكين يعطون إنذارا بأنه إذا لم يدفع الإيجار الصحيح في غضون فترة إمهال مدتها ٤٨ ساعة ، فإنهم سوف يسحبون السفينة (٢٢٩) .

١٦١ - وهكذا ، يتضح مما ورد أعلاه أن شروط دفع الإيجار والسحب ظلت في الماضي مصدرا لعدد كبير من المنازعات نتجت عنها في بعض المجالات قرارات متنازعة ضمن الاختصاص الواحد . وقد سبب التفسير الضيق لهذه البنود صعوبة لا لزوم لها بالنسبة إلى المستأجرين في ظروف تخرج عن سيطرتهم . وكما قال عن ذلك أحد المعلقين: "إن الشروط المالية ، إذا أخذت حرفيا ، قد تؤدي إلى خطأ يكلف ٢٠ دولارا أو تأخيرا مدته ٢٠ دقيقة من جانب المستأجرين ، ولكنه يعطي المالكين كسبا غير متوقع يقدر بالملايين" (٢٤٠) .

ميم - شروط وقف الإيجار

١٦٢ - إن مسؤولية المستأجرين عن دفع الإيجار بمقتضى مشاركة الإيجار الزمنية هي ، في معظم النظم القانونية ، مسؤولية مستمرة ، وما لم يكن هناك حكم صريح ينص على العكس يصبح الإيجار واجب الدفع طيلة فترة المشاركة حتى ولو لم تكن السفينة في حالة مناسبة لأداء الخدمات المتعاقد عليها (٢٤١) . ولا يتوقف الالتزام بدفع الإيجار لمجرد أن السفينة ، خلال سريان فترة المشاركة ، تحتاج إلى الإصلاحات ، حتى ولو تعهد المالكون صراحة بمواصلة إصلاحها (٢٤٢) .

١٦٣ - ولذلك تتضمن مشارطات الإيجار الزمنية ، دون استثناء ، شروطا تنص على وقف الإيجار في بعض الحوادث المحددة . ويُعفى الشرط المستأجر من مسؤوليته المستمرة عن دفع الإيجار بشرط أن يكون يرد الحادث المسبب للتأخير واقعا بوضوح ضمن الشرط . وعلى المستأجر عبء إثبات سريان الشرط ووقوع الحادث ضمن أحد الاستثناءات التي يحددها الشرط (٢٤٣) .

١٦٤ - وتتفاوت شروط وقف الإيجار في أحكامها . إذ ينص الشرط ١١ (ألف) من مشاركة Baltimore على أنه:

"في حال وجود السفينة في الحوض الجاف أو لدى أية تدابير ضرورية أخرى للاحتفاظ بكفاءة السفينة ، أو لدى نقص في الأفراد أو في مخازن المالكين ، أو عطل الآلات ، أو إصابة في جسم السفينة أو أي حادث آخر يعيق أو يمنع عمل السفينة ويستمر إلى أكثر من أربع وعشرين ساعة متعاقبة ، لا يحسب أي إيجار فيما يتعلق بأي وقت ضائع على هذا النحو ، تكون السفينة أثناءه غير قادرة على أداء الخدمة المقتضاة على الفور . ويتعين تسوية أي إيجار يكون قد دفع مقدما وفقا لذلك (٢٤٤) .

١٦٥ - وتتضمن مشاركة Linertime ، في الشرط ١٤ ، صياغة مماثلة ولكنها تتضمن أيضا "إضراب الربان والضباط والطاقم" كما أن فترة سماح الـ ٢٤ ساعة ، المنصوص عليها في Baltimore ، متروكة على بياض للتفاوض .

١٦٦ - وتشمل مشاركة NYPE "النقص في الأفراد أو في المخازن ، والحريق ، وتعطل أو إصابة جسم السفينة ، والآلات أو المعدات ، والشحوط ، والاحتجاز بفعل حوادث العواريات التي تقع على السفينة أو البضائع ، والوجود في الحوض الجاف ... أو أي سبب آخر يمنع التشغيل الكامل للسفينة ، ... وإذا ما حدث بُعيد الرحلة انخفاض في السرعة بسبب حدوث خلل أو عطل في أي جزء من جسمها أو آلاتها أو معداتها .." (٢٤٥)

١٦٧ - ولئن كانت مشاركة Baltimore ، وهي تعتبر مشاركة تشايغ مالكي السفن ، تنص على عدد جد محدود من الحوادث المبررة لوقف الإيجار ، فإن أحدث نماذج الشرط شديدة الاتساع وتشمل مجموعة واسعة جدا من الحوادث (٢٤٦) .

١٦٨ - وقد أدت شروط وقف الإيجار إلى حدوث عدد من منازعات ما فتئت موضوع تفسيرات متنوعة في شتى الولايات القضائية . "ولا مجال لأي شك في أن شروط وقف الإيجار في المشاركات الزمنية هي مصدر قدر كبير من الالتباس في أذهان رجال التجارة وكذلك رجال التحكيم ، قضاة ومحامين" (٢٤٧) . وقد قال قاض في محكمة تجارية إنكليزية ، معلقا على بند وقف الإيجار في مشاركة NYPE: "لا شك في أن هذا الشرط يمثل صعوبات في التأويل ويحتمل كثيرا أنه يتضمن بعض الحشو ، وعلى سبيل المثال ، في الإشارة إلى جسم السفينة وآلاتها ومعداتها متبوعة بحوادث العواريات التي تقع للسفينة" (٢٤٨) .

١٦٩ - وقد فسرت بعض أسباب الصعوبات التي تنشأ عن تطبيق شروط وقف الإيجار بالعبارات التالية:

"لئن كان [مبدأ شرط وقف الإيجار] واضح المعالم ، فيما يبدو ، إلا أنه ثبت لدى الممارسة أنه صعب التطبيق بدرجة تدعو إلى الدهشة . وهناك عدد من الأسباب التي تؤدي إلى ذلك . نبداً أولاً بأن شرط وقف الإيجار يتوقف على أحداث أو ظروف دون النظر إلى ما إذا كانت الأسباب قد نجمت عن إهمال المالكين أو عن جهة أخرى يقع عليها اللوم . أنه حكم من أحكام "اللاخطأ" (٢٤٩) . ويوقف الشرط فريداً في مشاركة الإيجار ، لا يتأثر بالأحكام الأخرى التي تلقي التبعة على طرف أو آخر ؛ ولا يتأثر أيضا بالاستثناءات أو بالقوة القاهرة التي تعفي الأطراف من التزاماتها . "وقد أدى تطبيق شروط خاصة لوقف الإيجار ، عمليا ، إلى حوادث مشوّشة مثل اعتبار السفينة موقوفة الإيجار بينما تستمر الالتزامات الأخرى للمستأجرين ، مثل المدفوعات لقاء الوقود وخدمات الميناء ، طيلة وقف فترة وقف الإيجار" (٢٥٠) .

"... وحينما تتعدد أسباب التأخير ، يكون الشرط النموذجي لوقف الإيجار مبعثا للإزعاج لأنه مسألة أسود أو أبيض - إما وقف إيجار السفينة ، أو لا . ولئن كانت بعض مشاركات الإيجار الحديثة تتخذ ترتيبات مسبقة عرضية لوقف الإيجار بالتناسب فإن أيا منها لا يتخذ أي ترتيبات مسبقة لتحديد وقف الإيجار بالتناسب عن طريق عزو بعض أسباب التأخير إلى المالك وبقي أسبابه إلى المستأجر .

"وفي شرط وقف الإيجار مصدر رئيسي لعدم التوفيق ، ينشأ حين يسعى المستأجرون إلى خصم توقف الإيجار بوصفه اقتطاعات من مدفوعات إيجار مقدم يحل في المستقبل..." (٢٥١)

١٧٠ - واختتم الكاتب قائلاً "إن شروط وقف الإيجار الواردة في نموذجين من أكثر نماذج مشارطات الإيجار الزمنية شهرة في الاستعمال ، ألا وهما نموذج Baltimore ونموذج NYPE ، كليهما ، واللذين لم ينقحا منذ أكثر من ربع قرن ، ليست شروطا ملائمة . ولذلك فقد رأى: "إن أفضل ما يمكننا عمله هو التعلم من التاريخ ومحاولة صياغة شروط جديدة تجنباً لتكرار الشعور بالامتعاض الذي قد يكون سببه أي حادث محدد من حوادث وقف الإيجار .

١٧١ - وثمة صعوبات أخرى تنشأ عن عدم وضوح الصياغة وتنوع التفسيرات في حوادث توقف الإيجار . وقد فسرت المحاكم الإنكليزية تعبير "نقص الأفراد" المستخدم في مشاركة Baltimore ومشاركة NYPE ومشاركة Linertime ، بأنه يشمل النقص الرقمي فحسب ولا يشمل عدم رغبة الطاقم في العمل أو عدم كفاءته البدنية . وهكذا ، ارتأت محكمة الاستئناف ، أثناء الحرب العالمية الثانية ، حيث رفض الطاقم الإبحار إلا ضمن قافلة ، أنه ليس هناك أي "نقص في الأفراد" بالمعنى الوارد في الشرط ، لأن العبارة تتناول نقصاً في المجموع بكامله ولا تتناول عدم رغبة المجموع الكامل في العمل (٢٥٢) . وقد اعتبر هذا التفسير أهدأ تفسير حرفي قدمته محكمة إنكليزية (٢٥٣) . أما في القضايا الأمريكية ، من الجهة الأخرى ، فقد تقرر أن عدم كفاءة مجموع طاقم بكامله للعمل يرد ضمن معنى عبارة "نقص الأفراد" (٢٥٤) . وتجنباً للصعوبة ، تنص مشاركة Asbatime على "نقص و/أو إهمال الضباط والطاقم" .

١٧٢ - وتدرج مشاركة Baltimore ومشاركة Linertime "النقص في الأفراد أو في مخازن المالكين" بوصف ذلك حوادث توقف إيجار ، وتنص مشاركة NYPE على "نقص الأفراد أو المخازن" . أما الصياغة الواردة في مشاركة Asbatime فهي "نقص المخازن" . غير أنه ليس من الواضح ما ينطوي عليه معنى مصطلح "مخازن" ، ولكن من المشبوت فيه أنه لا يتضمن الذخيرة (٢٥٥) .

١٧٣ - وفيما يتعلق "بتعطل الآلات" الذي تدرجه مشارطات الإيجار الأربع كلها بوصفه أحد حوادث وقف الإيجار ، فقد تقرر أن "التعطل" يحدث عندما يصبح من الضروري ذهاب السفينة إلى أحد الموانئ طلباً للملجأ أو للإصلاح ؛ وأن مجرد وجود خلل في "الآلات" لا يرقى إلى تعطل في الآلات بحيث يخول المستأجر اعتبار السفينة في حالة توقف الإيجار (٢٥٦) . وليس من الضروري على أي حال وجوب احتجاز السفينة لغرض الإصلاح . بل يكفي أن يعيق الخلل عمل السفينة (٢٥٧) .

١٧٤ - ولقد فسر مصطلح "التصادم" في سياق شرط وقف الإيجار بمعنى التصادم مع سفينة أخرى أو زورق آخر أو شيء آخر صالح للملاحة^(٢٥٨) ، حتى ولو حدث قبل تاريخ مشاركة الإيجار ، بشرط أن يكتشف الضرر بعد إيجار السفينة^(٢٥٩) .

١٧٥ - وتحدد مشاركة NYPE ومشاركة Asbatime "الاحتجاز عن طريق حوادث العواريات التي تقع للسفينة أو البضائع" بوصفه حادثة وقف للإيجار . ولا يعني مصطلح "احتجاز" ، وفقا للقرار الذي اتخذ في قضية The "Mareva A.S."^(٢٦٠) ، مجرد التأخير ، ولكن "القصده الإشارة إلى نوع من القيد المادي أو الجغرافي على تحركات السفينة فيما يتصل بخدماتها" . وأن "حادث عوارية" لا يعني حادث من حوادث العوارية العامة ، بل يعني مجرد حادث يسبب ضررا . ولكن "حادث العوارية" ، وفقا للقضية الأمريكية Barker v. Moore & McCormack Co.^(٢٦١) ، يحدث عندما يكون هناك تلف وظيفي غير متوقع في السفينة يمنع استعمالها تمام الاستعمال^(٢٦٢) .

١٧٦ - وتستعمل مشاركة NYPE ومشاركة Linertime الكلمات العامة "أو حادث آخر يعيق عمل السفينة أو يمنعه" . ولا تفسر كلمتا "حادث آخر" ، بمقتضى القانون الإنكليزي ، بالإشارة إلى الكلمات السابقة وفقا لقاعدة نفس النوع^(٢٦٣) . وفي قضية Magnhild v. McIntyre^(٢٦٤) تقرر أن كلمات "أو حادث آخر" لا تخضع لقاعدة نفس النوع لأنه لا يمكن إقرار^(٢٦٥) نوع مشترك للكلمات المحددة . غير أن كلمتي "حادث آخر" محددة بجملة "يعوق عمل السفينة أو يمنعه" . وعلى هذا ، فإذا حدث بعد أي "حادث" كالشحوط أن كانت السفينة قادرة على أداء الخدمات المطلوبة بعد تعويمها ثانية ، فإن المطالبة بوقف السفينة عن الإيجار سوف تسقط^(٢٦٦) .

١٧٧ - وتختلف الكلمات العامة في مشاركة NYPE إلى حد ما عن الكلمات الواردة في مشاركة Baltimore . إذ يرد فيها: "أو أي سبب آخر يمنع السفينة من العمل الكامل" . غير أنه ليس من الواضح ما إذا كان ينبغي تفسير كلمات "أو أي سبب آخر" بنفس طريقة تفسير "أو حادث آخر" أو أنه ينبغي أن تخضع لقاعدة نفس النوع . هناك بعض حالات تفترض انطباق القاعدة على كلمات "أو أي سبب آخر"^(٢٦٧) . وقد رثي أنه "ليس من المناسب الحرص على تقييد كلمات" أي سبب آخر ، احتجاجا بقاعدة نفس النوع . وحتى لو بذلت المحاولة ، على عكس الاقتراح ، لتطبيق القاعدة ... فإن هذه المحاولة قد تفشل نظرا إلى الحاجة إلى نوع يشمل الأسباب التي سبق سردها^(٢٦٨) . وتتبع القضايا الأمريكية ، من جهة أخرى ، القاعدة التفسيرية "نفس النوع" في تفسير هذا الحكم^(٢٦٩) . غير أن مشاركة Asbatime ، توضح المسألة باستعمال عبارة " ... أو أي سبب مماثل آخر يمنع كامل عمل السفينة" .

١٧٨ - إن كلمات "أي سبب آخر" ، شأنها شأن "أو حادث آخر" لن يكون لها مفعول إلا إذا امتنع كامل عمل السفينة (٢٧٠) . ويتطلب الأمر ، وفقا لقضية "The Rijn" (٢٧١) الإنكليزية ، وجود عنصر طارئ وغير متوقع إذا أريد انطباق الكلمات . وقد استخدم المستأجرون السفينة ، في هذه القضية ، بعد استئجارها بمقتضى نموذج NYPE ، في المياه الاستوائية التي سببت بالنماء البحري تعويقا كبيرا بجسمها ، مما أثر على سرعتها ، فطالب المستأجرون باعتبار السفينة في حالة وقف الإيجار خلال الوقت الضائع نتيجة لذلك . وقد رفض السيد جوستيس موستيل هذه المطالبة مبينا: "إن واضع الصيغة لا يحتمل أن يكون قد قصد وجوب وقف الإيجار في كل ظرف يمتنع فيه عمل السفينة كاملا وأن هذا الفهم للصيغة هو هراء تجاري وسوف يجعل النصف الثاني من الشرط زائدا عن الحاجة . وفي رأيي أن الأسباب التي تستحق النظر هي الأسباب العرضية وحدها ، والتي لا تكون نتيجة طبيعية لامتثال السفينة لأوامر المستأجرين (٢٧٢) .

١٧٩ - إن مجرد ظهور حادث ضمن شرط وقف الإيجار لا يخول المستأجرين وقف الإيجار إذا كانت السفينة قادرة على أداء الخدمة المطلوبة منها فورا دون إضاعة أي وقت من ثم (٢٧٣) . وإن الطريقة التي يحسب بها هدر الوقت تتوقف على صياغة الشرط وعلى ما إذا كان الشرط يجيء ضمن فصيلة ما يسمى شروط "الفترة" أو فصيلة بنود "الهدر الصافي للوقت" (٢٧٤) . أما شروط الفترة فهي الشروط التي تنص على وقف الإيجار لدى حدوث حادث ، ثم تستمر فترة وقف الإيجار ، بعد أن بدأت على هذا النحو ، حتى تنتهي بحدوث حادث آخر (٢٧٥) . وتجيء شروط وقف الإيجار الواردة في مشاركة NYPE ومشاركة ASbatime ومشاركة Baltime ومشاركة Linertime ضمن فصيلة شروط "الهدر الصافي للوقت" (٢٧٦) . وينص الشرط الوارد في مشاركة NYPE على أن "يتوقف دفع الإيجار لثناء الوقت الذي ضاع لهذا السبب ، وأن الوقت الذي ضاع بهذه الطريقة ... سوف يقتطع من الإيجار" . وتتضمن مشاركة ASbatime صياغة مماثلة . وتتضمن مشاركة Baltime ومشاركة Linertime أحكاما في هذا الصدد وتنص على أنه: "لا يدفع أي إيجار عن أي وقت يضيع نتيجة لذلك خلال الفترة التي تكون فيها السفينة غير قادرة على أداء الخدمات المطلوبة فورا" .

١٨٠ - وهكذا ، فإن الإيجار يخفض ، بمقتضى شروط "الهدر الصافي للوقت" في حالة انعدام الكفاءة الجزئي ، ولكن فقط إذا ضاع الوقت فعلا نتيجة انعدام الكفاءة هذا (٢٧٧) ؛ ولكن السفينة ، بمقتضى شرط "الفترة" تكون في حالة وقف الإيجار ، في حالة انعدام الكفاءة الجزئي حتى تصبح ثانية في حالة من الكفاءة تستأنف فيها الخدمة (٢٧٨) .

١٨١ - وعندما تصبح إحدى السفن منعدمة الكفاءة ، بحكم أحد الشروط المنصوص عليها ، بينما تكون في عرض البحر ، عندئذ تطرح مسألة ما إذا كان حساب الهدر الصافي للوقت يتوقف عندما تصبح السفينة سالحة للعمل مرة أخرى أو أنه يتوقف فقط عندما تعود مرة أخرى إلى الموقع من البحر الذي أصبحت فيه غير سالحة (أو موقعا مساويا له) . ولئن كانت مشاركة Linertime تنص صراحة على استمرار فترة وقف الإيجار "حتى تعود السفينة إلى نفس الموقع أو إلى موقع مساو له في المسافة عن المكان المقصود وإلى أن تستأنف الرحلة من هناك" ، فإن مشاركة NYPE ومشاركة Baltimore تلتزمان الصمت بشأن هذه المسألة .

١٨٢ - ووفقا لرأي مجموعة المحكمين في قضية The "Chris" (٢٨٠) ، فإن تأويل الشرط ١٥ من مشاركة NYPE المتبع كليا في نيويورك هو أن فترة وقف الإيجار تستمر إلى ما بعد الوقت الذي تستعيد فيه السفينة الكفاءة المادية وإلى الوقت الذي تبلغ فيه الموقع الذي توقف فيه الإيجار أصلا (٢٨١) . غير أن المحاكم البريطانية أولت الشرط ١٥ على نحو مختلف . وفي معرض تأويلها شرطا مماثلا للشرط ١٥ من مشاركة NYPE في Vogemann v. Zanzibar S.S Co. (٢٨٢) قالت محكمة الاستئناف:

"عندما لا يعود الحادث يمنع العمل الكامل للسفينة ، فإن الإيجار يصبح مستحق الدفع ثانية . وهذا هو التأويل الطبيعي للشرط ، وأن أي تأويل آخر سوف يقتضي إجراء حسابات معقدة للوقت الذي ضاع ."

١٨٣ - ورئي في Eastern Mediterranean Maritime v. Unimarine S.A. (The "Marika M") (٢٨٣) ، أن التأويل المعتمد في Vogemann v. Zanzibar S.S. Co قابل للانطباق أيضا على شرط وقف الإيجار الوارد في مشاركة NYPE كما جرى الخلوص إلى استنتاج مماثل في Western Sealanes Corporation v. Unimarine S.A. (٢٨٤)

١٨٤ - وهكذا ، حينما تنطلق السفينة خارج طريق سيرها الطبيعي للرحلة بغية الذهاب إلى مرفأ تلتجئ إليه لإجراء الإصلاحات فإن الإيجار ، وفقا لتأويل المحاكم البريطانية لشرط وقف الإيجار ، في مشاركة NYPE ، يصبح مستحق الدفع ثانية بمجرد أن يتم إصلاح السفينة وتصبح مستعدة للخدمات ؛ بينما تستمر فترة وقف الإيجار ، في القضايا الأمريكية ، حتى تعود السفينة إلى الموقع الذي أوقف في الإيجار .

نون - شروط الوقود المحلي

١٨٥ - إن مشاركة NYPE هي الوحيدة من بين المشاركات الأربع التي تنص على أن يدفع مالكو السفينة ثمن الوقود المستعمل لأغراض الطاقم . ولا تتضمن مشاركة Baltimore أي شرط بالتزام المستأجرين بدفع ثمن "الوقود كله" . والتحفظ الوحيد في مشاركة Linertime (الذي يدرج غالبا بصياغة إضافية في مشاركة Baltimore) هو أن يدفع

المستأجرون ثمن الوقود "عند الإبحار" وحسب . غير أن الشرط ٢٠ من مشاركة NYPE يدعو إلى "الاتفاق على كمية الوقود الذي تستعمله السفينة عندما تكون موقوفة الإبحار وكذلك الوقود اللازم للطبخ ولتكييف الماء أو للمضخات والمواقد ، وأن يقدم المالكون تكاليف استعواض ما ذكر . وقد فسر محكمو نيويورك هذا الحكم بأنه يخصص مسؤولية مالكي السفن من حيث تكاليف الوقود على تكلفة الوقود اللازم للطبخ والتدفئة المحلية (٢٨٥) . وقد قررت محكمة الاستئناف من جهة أخرى أنه ينبغي تفسير هذه المياغة التي عفا عليها الزمن تفسيراً متحرراً في ضوء ظروف اليوم وأن تؤول بحيث يصبح معناها أن تقع على حساب مالكي السفن جميع تكاليف الوقود المحلية سواء أكانت للطبخ أو التدفئة أو ما هو بخلاف ذلك - وكان تكييف الهواء نقطة هامة في المسألة - . وظل تفسير هذا البند موضع وجهات نظر مختلفة في إنكلترا لعدد من السنين . وفي القمبية المذكورة (The British Steel Corporation v. Summit Investment Inc. (٢٨٦) "Sounion" ، اختلفت مجموعة من ثلاثة محكمين فمكث أغلبيتها التأويل المتحسر . وفطت محكمة أول درجة ، لدى الاستئناف ، التفسير الأضيق الذي قال به المحكم السفني كان يشكل الاقلية . وأخذت محكمة الاستئناف جانب رأي الاغلبية ، مشددة على المشاكال التي تنجم عن عدم استبعاد المياغة التي عفا عليها الزمن أو تعقيها (٢٨٧) .

١٨٦ - ولا يشير تنقيح مشاركة Asbatime لمشاركة NYPE إلى "مضخات أو مواقد" ، ولكنها تذكر فقط في الشرط ٢ ، "عندما تكون السفينة موقوفة الإبحار ، يقدم المستأجرون ويدفعون ثمن كل الوقود باستثناء ما يتفق عليه بخلاف ذلك" . وكما سبقت الإشارة إلى ذلك ، "من المسير أن تكون المياغة الجديدة أكثر مدعاة إلى الارتياح ، ومع ذلك وافق المستأجرون على تقديم الوقود كله "باستثناء ما يتم الاتفاق عليه بخلاف ذلك" : مما يدفع إلى التفكير في أن مسألة وضع نموذج موحد برمتها هي جمل الاتفاقيات الغريدة النوع حول التفاسيل أمرا لا ضرورة له" (٢٨٨) .

سين - شروط إعادة التسليم

١٨٧ - تتضمن مشاركات الإبحار الزمنية في العادة أحكاما تمنع شروط إعادة تسليم السفينة في نهاية فترة مشاركة الإبحار . وتنص مشاركة NYPE ومشاركة Asbatime ، في الشرط ٤ ، على " . . . أن يستمر الإبحار حتى ساعة ويوم إعادة تسليمها إلى المالكين بمثل ما كانت عليه من سلامة الوضع والحالة باستثناء البلى والهالك العاديين . . . " وتنص مشاركة Baltimore في الشرط ٧ كما تنص مشاركة Liner time ، في الشرط ٨ على "أن يعاد تسليم السفينة لدى انتهاء المشاركة بنفس الوضع السليم الذي كانت عليه عند تسليمها إلى المستأجرين (مع قبول البلى والهالك المعقولين) . . . وأن يكون للمستأجرين ، في حال إرسال السفينة في رحلة قد تتجاوز فيها فترة المشاركة ، استعمال السفينة لتمكينهم من استعمال الرحلة بشرط أن يكون من الممكن بالحساب

المعقول تقدير أن الرحلة سوف تتيح إعادة التسليم حوالي الوقت المحدد لإنهاء المشاركة ، وعلى أن يدفع المستأجرون ، عن أي وقت يتجاوز موعد الإنهاء ، سعر السوق إذا كان أعلى من السعر المنصوص عليه في هذه المشاركة" .

١٨٨ - ويلزم المستأجرون ، بمقتضى مشاركات الإيجار الأربع ، بإعادة تسليم السفينة بنفس ما كانت عليه من سلامة الوضع والحالة ، باستثناء البلى والهالك العاديين . والسؤال الذي يطرح فيما يتعلق بالتزام المستأجرين هذا ، هو نوع الأضرار التي يعتبر المستأجرون مسؤولين عنها إذا ما أعيد تسليم السفينة وهي في حالة تضرر . ويجوز تفسير صياغة شروط إعادة التسليم بوصفها صياغة تضع إلزاما على المستأجر بدفع جميع الأضرار سواء كان سبب الضرر انتهاك التزام منصوص عليه بموجب مشاركة الإيجار أو لم يكن ، ما لم يعتبر الضرر من قبيل "البلى والتلف العاديين" . ويبدو ، لذلك ، أن الشرط غير متسق مع تعهد المالكين بالحفاظ على السفينة في حالة من الكفاءة الكاملة^(٢٨٩) ، ما لم يكن قد فسر بهذا الشكل لينطبق فقط على الأضرار التي سببتها مسائل يعتبر المستأجرون مسؤولين عنها^(٢٩٠) . ويلزم المالكون ، بمقتضى بنود الصيانة ، بإصلاح الأضرار التي تحدث خلال فترة المشاركة ، مع تحمل المستأجرين مسؤولية دفع تكلفة إصلاح الأضرار الناجمة عن انتهاك التزام منصوص عليه بمقتضى مشاركة الإيجار . "ويبدو من غير المنطقي أن يكون على المستأجرين مجرد تحمل تكلفة الإصلاحات التي تمت خلال سريان المشاركة إذا كانوا هم الذين سببوا الضرر ، وأن يكون عليهم مع ذلك تحمل تكلفة كل الضرر المتبقي في نهاية المشاركة سواء أكانوا هم الذين سببوه أم لا . ومع ذلك ، فهذا هو ما سيكون عليه الوضع إذا ما أريد تفسير التزام المستأجر بإعادة التسليم تفسيراً دقيقاً"^(٢٩١) .

١٨٩ - وقد فُسر شروط إعادة التسليم بمقتضى القانون الإنكليزي على أنها تخوّل المستأجر إجراء إعادة تسليم صحيحة للسفينة الموجودة في حالة من التضرر في نهاية فترة المشاركة حتى ولو كان الضرر ناجماً عن انتهاك المستأجر التزاماً بمقتضى مشاركة الإيجار . ويصبح الإيجار غير قابل للدفع إلا بتحمل المستأجر مسؤولية دفع الأضرار^(٢٩٢) . ويبدو أن الشرط قد فسر ، من جهة أخرى ، بمقتضى القانون الأمريكي ، على أنه يخول المالكين التأجير خلال وقت تنظيف^(٢٩٣) السفينة وتبخيرها^(٢٩٤) بغية إعادة تسليمها في مثل ما كانت عليه لدى التسليم من وضع وحالة جيدين .

١٩٠ - والسؤال الآخر الذي يُطرح فيما يتعلق بشروط إعادة التسليم هو ما إذا كان الإيجار قابلاً للدفع ، إذا أعيد تسليم السفينة بعد انتهاء فترة المشاركة ، بالسعر المنصوص عليه حتى موعد إعادة التسليم الفعلي أو ، إذا ارتفع سعر السوق ، بسعر المشاركة حتى انتهاء فترة المشاركة ، وبعد ذلك بسعر السوق حتى موعد إعادة التسليم . وفي حين أن مشاركة NYPE ومشاركة Asbatime هما وحدهما اللتان تنصان على

دفع الإيجار بسعر المشاركة حتى ساعة ويوم إعادة التسليم ، فإن مشاركة Baltimore ومشاركة Linertime تتضمنان حكما إضافيا يسمح للمستأجر باستكمال رحلة أخيرة بشرط أن تسمح الرحلة بإعادة التسليم حوالي الوقت المحدد لانتهاء المشاركة ولكن على أن يدفع ، لقاء أي وقت يتجاوز موعد الانتهاء ، بسعر السوق إذا كان يزيد على السعر المنصوص عليه .

١٩١ - أما مسألة موعد انتهاء فترة المشاركة فتتوقف على شروط مشاركة الإيجار . وعندما تكون مشاركة الإيجار لفترة مبنية مثل "سنة شهر" دون أي هامش أو فترة إمهال صريحين ، فإن المحاكم في إنكلترا^(٢٩٥) وأمريكا^(٢٩٦) ومعظم السلطات القضائية سوف تلمح إلى هامش معقول ، لأن من غير الممكن أن يحسب بدقة موعد انتهاء الرحلة الأخيرة . ومن المشروع ، لهذا السبب ، أن يرسل المستأجر السفينة في رحلة أخيرة قد تتجاوز الفترة المنصوص عليها بوقت قصير . وإذا كانت مشاركة الإيجار ، من جهة أخرى ، تنص ، بعبارة صريحة أو تنص ضمنا على ألا يكون هناك أي هامش أو فترة إمهال ، فيجب أن يكفل المستأجر إعادة تسليم السفينة في غضون الفترة المنصوص عليها^(٢٩٧) . وقد تنص مشاركة الإيجار صراحة على فترة الهامش أو فترة الإمهال ، مثل "سنة شهر وعشرون يوما تقريبا" . وفي حالة كهذه يجب أن يضمن المستأجر أيضا إعادة تسليم السفينة ضمن الهامش المسموح به^(٢٩٨) .

١٩٢ - وعلى هذا ، فإذا أرسلت السفينة في رحلة أخيرة مشروعة ، أي رحلة يمكن توقع انتهائها بصورة معقولة في نهاية مشاركة الإيجار ، وإذا حدث "أن تأخرت السفينة بعد ذلك لمسائل لا يكون مسؤولا عنها أي من الطرفين ، فيفترض أن تستمر المشاركة في سريانها حتى نهاية تلك الرحلة رغم امتدادها إلى ما يتعدى فترة المشاركة . ويكون الإيجار مستحق الدفع على المستأجر حتى إعادة التسليم على الرغم من أن سعر السوق قد يكون مضى في الارتفاع أو الانخفاض"^(٢٩٩) . وإذا قام المستأجر ، من جهة أخرى ، بإرسال السفينة في رحلة أخيرة غير مشروعة ، أي رحلة لا يمكن توقع استكمالها في غضون فترة المشاركة ، جاز حينئذ للمالك رفض الأمر وطلب أمر جديد من أجل رحلة أخيرة مشروعة . وإذا رفض المستأجر إعطاء هذا الأمر يمكن للمالك أخذ تصرفه على أنه انتهاك يمس جوهر العقد ، وأن يضع مشاركة جديدة للسفينة ويطلب بالأضرار . أما إذا قبل المالك هذا الاتجاه وتفاوض عن الرحلة الأخيرة غير المشروعة فيكون له تلقي الدفع بسعر المشاركة حتى نهاية فترة المشاركة ، ثم بسعر السوق عن الفترة الزائدة إذا كان سعر السوق قد ارتفع إلى أعلى من سعر المشاركة^(٣٠٠) .

١٩٣ - ولئن كانت مشاركة NYPE ومشاركة Asbatime لا تتضمنان أي حكم محدد يتناول الرحلة الأخيرة ، فإن مشاركة Baltimore ومشاركة Linertime تتيحان للمستأجرين استكمال الرحلة على أن يدفعوا بسعر السوق ، إذا كان أعلى من أسعار المشاركة ، عن أي وقت

يتجاوز موعد انتهاء مشاركة الإيجار (٢٠١) . ولا يبدو أنه تم البت في تفسير وتطبيق الحكم الوارد في مشاركة Baltimore ومشاركة LinerTime . ففي قضية The "Johnny" (٢٠٢) ، أعلن السيد جوستيس دونالسون أن الشرط قد أُدرج بغية تجنّب الممازعات حول ما إذا كانت الرحلة الأخيرة مشروعة أو حول التسامح فيها . ولكن اللورد دننغ رئيس محكمة الاستئناف رأى ، في محكمة الاستئناف ، أن الشرط ينطبق فقط على آخر رحلة مشروعة . وقال إن البند "لا ينطبق إلا إلى امتداد قصير . إذ يسمح للمستأجر بأن يأمر السفينة برحلة أخيرة إذا كان من الممكن بالحساب المعقول تقدير أن ذلك سيسمح بإعادة التسليم 'حوالي' نهاية (فترة المشاركة) . ولا بد لي من القول إن 'حوالي' ستكون مجرد يومين أو ثلاثة أيام . ولكن لا يسمح له بأن يأمر السفينة برحلة أخيرة إذا كان يرجح لها أن تتأخر بأكثر من يومين أو ثلاثة أيام" (٢٠٣) .

١٩٤ - وقد رُئي ، في قضية Sovfracht v. Hector S.S.Co (٢٠٤) ، من جهة أخرى ، أن الحكم الوارد في مشاركة Baltimore ومشاركة LinerTime ليس له تطبيق على أية رحلة أخيرة مشروعة . وفي هذه الحالة حذف الحكم الوارد في الفقرة الأخيرة من هذا الشرط في نموذج مشاركة Baltimore بحيث أصبح كما يلي:

"إذا أمرت السفينة برحلة تتجاوز فيها فترة المشاركة يكون للمستأجرين عندئذ استعمال السفينة لاستكمال الرحلة على أن يدفع هؤلاء المستأجرون عن أي وقت يتجاوز موعد الانتهاء بسعر السوق إذا كان أعلى من السعر المنصوص عليه فيها" .

١٩٥ - وذهب اتكنسون ، ج . إلى أن هذا الشرط "يتناول فقط شيئاً يجعل انتهاكها دون دواع ، ألا وهو الأمر برحلة لا يكون فيها للمستأجرين حق في الأمر بها" . ولذلك ، ولما كان قد تبين أن السفينة أرسلت في رحلة من المعقول توقع استكمالها في غضون فترة المشاركة ولكن ، وبسبب ظروف تبين أن المستأجرين لم يكونوا مسؤولين عنها ، أعيذ تسليم السفينة بعد وقت طويل من انتهاء فترة المشاركة ، رُئي أن المستأجرين لم ينتهكوا مشاركة الإيجار بأمرهم السفينة إجراء هذه الرحلة . وهكذا ، فإن الشرط لا ينطبق ، وإن المستأجرين مسؤولون فقط عن دفع السعر التعااقدي للإيجار إلى حين إعادة تسليم السفينة لا سعر السوق الأعلى عن الفترة الزائدة .

عين - شروط الامتياز

١٩٦ - تتضمن مشاركات الإيجار الزمنية عادة شرط امتياز يعطي مالك السفينة حقوق احتجاز البضاعة وأجرة الشحن من الباطن عن أي مبلغ مستحق بمقتضى المشاركة يكون قد بقي دون دفع . وينص الشرط ١٨ من مشاركة Baltimore والشرط ٢٠ من مشاركة LinerTime على "أن يأخذ المالكون امتيازاً على كل البضائع وأجور الشحن من الباطن التي تعود إلى المستأجرين الزمنيين وعلى أي أجور شحن مشمولة بسند شحن عن كل المطالبات

بمقتضى هذه المشاركة ...". ويذكر الشرط ١٨ من مشاركة NYPE ومشاركة Asbatime على أن يكون للمالكين امتياز على جميع البضائع وجميع أجور الشحن من الباطن عن أي مبالغ مستحقة بموجب هذه المشاركة ، بما في ذلك الاشتراكات في العواريات العامة ...".

١٩٧ - وما فتئت شروط الامتياز في مشاركات الإيجار موضوع انتقاد وتنازع معاً . ويقال إن الشرط ١٨ من مشاركة NYPE هو "شرط مربك: فهو لا يعبر فعلاً عن امتياز على الإيجار على الإطلاق رغم أن الإيجار ، إذا جاز الاقتراض ، مشمول بعبارة 'أي مبالغ مستحقة بمقتضى المشاركة'" (٣٠٥) كما يعتبر كذلك أن مثل هذا "الامتياز لا يعطي درجة كبيرة من الأمن لأجر الشحن وأقل من ذلك للإيجار . والأمر هو على هذا النحو ، لأن سندات الشحن تصدر ويتفاوض بشأنها بانتظام ، بينما لا يُذكر إيجار المشاركة الزمنية مطلقاً على سندات الشحن . ولحامل السند ، أن يستلم البضائع مقابل دفع ما لا يزيد عما هو مبين في السندات إذا كان حسن النية عندما حصل على هذه السندات . وأن الوعد باستلام البضائع لا يتوقف أبداً على استكمال دفع الإيجار . ولذلك كان الامتياز غير مؤثر بالنسبة إلى الإيجار ما لم يكن المستاجر الزمني يملك البضائع" (٣٠٦) .

١٩٨ - ولكن كان الشرط الوارد في مشاركة Baltimore وفي مشاركة Linertime يجعل بوضوح حق المالكين في أخذ الامتياز مقتصراً فقط على البضائع التي تعود إلى المستأجرين فإن مشاركة NYPE ومشاركة Asbatime تعطيان المالكين امتيازاً على "جميع البضائع" دون أي حدود . ولما كان امتياز المالكين تعاقدي الطابع ، لذلك تكون المسألة هي ما إذا كان يمكن ، لدى عدم وجود حكم في سند الشحن يُدمج شرط امتياز مشاركة الإيجار في سند الشحن ، أن يُستعمل هذا الامتياز إزاء حاملي سندات الشحن الذين ليسوا أطرافاً في مشاركات الإيجار ، وما إذا كان يمكن للمالكين ، إزاء المستأجرين ، أن يمارسوا أي امتياز على الشحنة التي لا تعود إلى المستأجرين . وبعبارة أخرى ، ما إذا كانت عبارة "جميع البضائع" الواردة في الشرط ١٨ من مشاركة NYPE ومشاركة Asbatime تعني جميع البضائع التي تعود إلى المستأجر أو جميع البضائع الموضوعية على ظهر السفينة سواء من جانب المستأجرين أو من جانب أشخاص آخرين ليسوا أطرافاً في مشاركة الإيجار . شمة قرارات متنازعة حول الموضوع بمقتضى القانون الإنكليزي .

١٩٩ - وفي قضية "The Agios Giorgis" (٣٠٧) ، حيث استؤجرت السفينة بمقتضى نموذج NYPE ، اقتطع المستأجر لدى التسديد الشهري مبلغاً يتعلق بانتهاء ضمان السرعة . وبناء على تعليمات المالكين احتجزت البضاعة ضد مالكي البضاعة الذين لم يكونوا أطرافاً في مشاركة الإيجار . وارتأى السيد جوستيس موكاتا أنه لا يمكن للمالكين الاعتماد على الشرط ١٨ لأن البضاعة ليست بضاعة المستأجر ؛ وقرر:

"أن الصعوبة التي تعترض المالكين هي ، في نظري ، أنهم يعتمدون على امتياز تعاقدية ، غير وارد في القانون العام ، مقابل مالكي البضاعة ، الذين لم يكونوا أطرافاً في المشاركة الزمنية . وقد ذكرت بأنه يوجد ، في نموذج Baltimore لمشاركة الإيجار تقييد فيما يتعلق بالامتياز مفاده أن مالك السفينة مفوض بموجبها بالتصرف في البضاعة التي تعود إلى المستأجر الزمني . وعلى الرغم من إغفال التقييد هنا ، فلست قادراً على أن أرى كيف يتسنى أن يعطي الشرط ١٨ المالكين حق احتجاز البضاعة التي لا تعود إلى المستأجرين والتي ليس عليها أي أجرة شحن تعود إلى المالكين وليس هناك أي شيء يبين أن سندات الشحن تتضمن أي بند يجعل البضاعة المشحونة بموجبها خاضعة لهذا الامتياز في مشاركة الإيجار" (٣٠٨) .

٣٠٠ - ولكن السيد جوستيس دونالدسون خلص في The "Aegnoussiotis" (٣٠٩) إلى استنتاج مختلف قال:

"يتمتعين تأويل الشرط ١٨ على أنه يعني القول ، على سبيل التحديد ، بأن المستأجرين الزمنيين يوافقون على أن يكون للمالكين الامتياز على كل البضائع . وطالما كانت هذه البضائع مملوكة لأطراف ثالثة ، فإن المستأجرين الزمنيين يقبلون الالتزام بإيجاد امتياز تعاقدية لصالح المالكين . وإذا لم يفعلوا ذلك وأكد المالكون وضع امتياز على هذه البضاعة ، يكون للأطراف الثالثة سبب للتصرف ضد المالكين . ولكن المستأجرين الزمنيين هم أنفسهم في وضع مختلف ؛ إذ لا يمكنهم تأكيد انتهاكهم بأنفسهم للعقد ثم الاستفادة من ذلك . وتكون ، مقابلهم ، الممارسة المزعومة للامتياز صحيحة" .

٣٠١ - وقد تردد القول إن للمالكين ، بمقتضى القانون الأمريكي ، من جهة أخرى وضع امتياز على البضاعة مقابل الإيجار المستحق بمقتضى مشاركة الإيجار بشرط أن تكون البضاعة عائدة إلى المستأجر لا إلى طرف ثالث (٣١٠) .

٣٠٢ - ويعطي هذا الشرط في مشاركات الإيجار الأربع كلها المالكين "امتيازاً" على "أجور الشحن من الباطن" . ويلزم هذا الامتياز بغية إعطاء المالكين امتيازاً في الحالات التي تكون فيها أجرة الشحن من الباطن مستحقة للمستأجرين لا للمالكين . والامتياز على "أجرة شحن من الباطن" ليس امتيازاً بالمعنى الضيق للكلمة ولكنه يعتبر "حقاً في تسلمه كأجرة شحن ووقف تلك الأجرة في أي وقت قبل دفعها إلى المستأجر أو وكيله ؛ ولكن هذا الامتياز لا يضيء الحق في تتبع المال المدفوع كأجرة شحن إلى جيوب الشخص الذي تلقاها ، والسبب هو ببساطة أن المال قد استلم فيما يتصل بدين كان مستحقاً لقاء أجرة الشحن" (٣١١) .

٢٠٣ - والسؤال الآخر الذي يُطرح هو ما إذا كانت أجرة الشحن من الباطن تتضمن إيجارا لمشاركة زمنية من الباطن . وقد رُئي في Care Shipping Corp. v. Latin American Shipping Corp. (The Cebu) (٣١٢) أن أجور الشحن من الباطن تتضمن أي مكافأة يكسبها المستأجرون من استخدام السفينة سواء بطريق أجرة الشحن بالرحلة أو الإيجار مشاركة زمنية من الباطن ، ولكن قاضيا آخر في The Cebu No. 2 (٣١٣) أبى أن يجاري الرأي الذي انتهج في The Cebu No. 1 والقائل بأن "أجرة الشحن من الباطن" تشمل إيجار المشاركة الزمنية من الباطن .

٢٠٤ - ويمنح الشرط الوارد في مشاركة Baltim ومشاركة Linertime المالكين صراحة أيضا امتيازاً على "أي سند شحن بضائع" . وقد تكون الحاجة إلى مثل هذا الحكم موضع تساؤل لأن مصطلح "أجرة شحن من الباطن يجوز أن تشمل أيضا أجرة الشحن المشمولة بسندات الشحن" . وعلاوة على ذلك ، فمتى كان المالكون أطرافاً في العقد الوارد في سندات الشحن ، كان لهم قبض أجرة الشحن المشمولة بسند الشحن دون أن يكون عليهم الاعتماد على حق في الامتياز . "يبدو أن من إساءة استعمال الكلمات القول بأن لمالك السفينة امتيازاً على الدين المستحق له بموجب العقد المبرم معه عن طريق سند الشحن . وأن شرط الامتياز لازم في مشاركة الإيجار لإعطاء المالك امتيازاً في الحالات التي تكون فيها أجرة الشحن من الباطن مستحقة للمستأجر لا للمالك" (٣١٤) . وهكذا ، يخول المالك في هذه الحالات بوضفه طرفاً في عقد السند الشحن بأن يطالب بأجرة الشحن من المرسل إليهم وإبقاء البضاعة حتى تدفع أجرة الشحن المشمولة بسند الشحن . وعندما تدفع أجرة الشحن المشمولة بسند الشحن فعلاً إلى وكيل السفينة ، فيجوز أن يطالب بأجرة الشحن الموجودة في حوزة الوكيل (٣١٥) . وإذا حدث أن استلم وكيل المستأجر أجرة الشحن المشمولة بسند الشحن ، فيجوز له أن يتدخل عندئذ ، في أي وقت قبل استلام الوكيل أجرة الشحن وأن يطلب ، عن طريق توجيه إخطار إلى الوكيل ، تحصيل أجرة الشحن المشمولة بسند الشحن نيابة عنه (٣١٦) . ويكون المالك ملزماً في هذه الحالات بأن يقيّد لحساب المستأجر الفائض المتبقي لديه بعد اقتطاع المبلغ المستحق بمقتضى مشاركة الإيجار (٣١٧) .

٢٠٥ - غير أن الشرط يخول المالكين أخذ امتياز على مبلغ الإيجار المتراكم بالفعل والمستحق وقت ممارسة الامتياز ولذلك لا يكون هناك أي حق في الامتياز على المبالغ المتراكمة المستحقة وقت ممارسة الامتياز على الرغم من أنها عندما تصبح مستحقة تكون أجرة الشحن المقبوضة ما تزال باقية في يد المالك أو وكيله (٣١٨) .

٢٠٦ - وتعطي مشاركات الإيجار الزمنية الأربع المستأجر "امتيازاً على السفينة عن جميع الأموال المدفوعة مقدماً وغير المستحقة" . وليس واضحاً معنى ما يدعى بالامتياز وأثره . وعلى نحو ما جرى التعليق على ذلك "قد يبدو هذا نصاً يعجب المستأجر ، ولكنه

خلو من أي أهمية حقيقية . فالسفينة ليست في حيازة المستأجرين بحيث يمكنهم وقفها إلا بالحجز مقابل مطالباتهم . ولكن هذا أمر يمكنهم دائما أن يفعلوه" (٣١٩) . وقد فسرت هذه العبارة في قضية إنكليزية (٣٢٠) على أنها تخول المستأجر "أن يؤجل تسليم السفينة إلى حين إعادة تسديد المدفوعات غير المستحقة" . وقد أشير إلى المعووبة الناجمة عن هذا التفسير في قضية لاحقة وهي أنه إذا أجل المستأجرون إعادة تسليم السفينة يفرض ممارسة امتيازهم ، فسوف يتحملون مسؤولية مستمرة عن دفع مزيد من الإيجار (٣٢١) . كما جاء في أحدث هاتين القضيتين أن بوسع المستأجرين إعادة تسليم السفينة وعندئذ يقيدون أيدي المالكين عن استئناف التحكم في استعمال السفينة والراجع إجراء هذا بإنذار قضائي (٣٢٢) .

الفصل الثالث

تحليل بعض شروط مشاركات الاستئجار بالرحلة

٢٠٧- يستعرض هذا الفصل بعض أهم الشروط الواردة في مشاركات الاستئجار بالرحلة ، ومن بينها الشروط التي تحددت في المطلب الصادر عن الدورة الرابعة للفرق العامـل المعني بالتشريع البحري الدولي (٢٢٣) . وكما هو الوضع بالنسبة إلى المشاركات الزمنية ، فقد تبين من الردود على الاستبيان الذي عممته الامانة ان هناك قلماً بشأن وجود شروط لم يُشر إليها بالتحديد في طلب الفريق العامل ، وأنه من المستمـسـوب ، فيما يبدو ، أن تشمل الدراسة أيضاً تعليقات على هذه الشروط .

٢٠٨- ومع ذلك ، تقتضي الضرورة في أي تحليل أولي أن يكون انتقائياً جداً ففي ميدان يُستخدم فيه حالياً على الراجح ما يزيد على ٥٠ نموذجاً قياسياً لمشاركات الاستئجار بالرحلة ، أقرتها مختلف المنظمات ، ويشمل بعض نماذج المشاركات هذه ما يزيد على ٤٥ شرطاً مطبوعاً (بخلاف الشروط المضافة ، وكثيراً ما تكون عديدة جداً) .

٢٠٩- ويستند هذا التحليل إلى أوسع المشاركات استعمالاً ، وهي مشاركة الاستئجار بالرحلة لنقل البضائع الجافة متعددة الأغراض ، والمشاركة العامة الموحدة بالرحلة (GENCON) ، والنموذج الأحدث لمشاركة الاستئجار متعددة الأغراض التي أنشأتها فوناسبا (FONASBA) ، أي مشاركة الاستئجار متعددة الأغراض لعام ١٩٨٢ ، والمنقحة عام ١٩٨٦ ، واسمها الرمزي "MultiForm 1982" (تنقيح ١٩٨٦) . وسوف يشار إلى مختلف مشاركات نقل السلع الأساسية ، بما في ذلك النماذج المستخدمة في تجارة ناقلات النفط .

الف - شروط مهلة الشحن والتفريغ وغرامة التأخير

٢١٠- ترتبط طريقة توزيع مخاطر التأخير في مشاركات التأخير ارتباطاً أساسياً بالعواقب الاقتصادية المترتبة على الدخول في مشاركة الاستئجار بالرحلة . ومن أبرز هذه المخاطر الاكتظاظ في ميناء التحميل أو التفريغ ، فتنمطر السفينة إلى التلبث به ريثما يخلو رصيف تستطيع تحميل أو تفريغ بضاعتها فيه .

٢١١- وتنس بعض النماذج القياسية الحديثة ، مثل مشاركة نقل الحبوب في أمريكا الشمالية لعام ١٩٧٣ (تنقيح ١٩٨٩) ، واسمها الرمزي Norgrain 89 (٢٢٤) ، بصورة دقيقة جداً ، كيفية توزيع هذه المخاطر . أما النماذج القديمة ، ولا سيما مشاركات السلع الجافة فهي تحتوي على صيغ عتيقة وغير دقيقة ، كثيراً ما تكون سبباً في إثارة المنازعات .

٢١٢- وهناك "متاهة قانونية في موضوع غرامة التأخير" (٢٢٥) . "ولان دعوى غرامة التأخير تتعلق في جميع الاحوال تقريباً بمسألة اثبات وجود اخلال بأحكام المشاركة ، ولانه يستفاد من التنوع المربك في صياغات العديد من نماذج المشاركات المستخدمة حالياً أو في السابق ، انه قلما تتماثل تماماً قضيتان اثنتان ، فمن المستحيل تماماً استخلاص نظام للأحكام في هذه الدعاوى" (٢٢٦)

٢١٣- وتشهد مؤلفات الاخصائيين في هذا الموضوع (٢٢٧) والتعليقات المستفيضة في المؤلفات الأقل تخصصاً (٢٢٨) بمدى تعدد شروط مهلة الشحن والتفريغ وغرامة التأخير ، ومدى تواتر الحالات التي كانت فيها هذه الشروط موضع نزاع . وكما قال اللورد دننغ في قضية Mosvolds Rederi A/S ضد Food Corporation of India (The "King Theras") : (٢٢٩) "ستكون الحياة أسهل كثيراً لو أن ملك السفن ومستأجريها (١) امتنعوا عن مساوماتهم المعقدة حول غرامة التأخير ، (ب) عبّروا عن مساوماتهم بصورة أوضح" .

٢١٤- وقد وصف الذين ردوا على استبيان الامانة شروط مهلة الشحن والتفريغ وغرامة التأخير بأنها تشير معظم النزاعات المتعلقة بمشاركات الاستئجار بالرحلة . وبالفعل ، فقد أدى ما تنطوي عليه مهلة الشحن والتفريغ وغرامة التأخير من تعقيدات إلى وضع مجموعة من التعاريف للكلمات والعبارات الأشيع استعمالاً في مشاركة استئجار السفن فيما يتعلق بمهلة الشحن والتفريغ . وسميت مجموعة التعاريف هذه "تعاريف مهلة الشحن والتفريغ في مشاركة استئجار السفن لعام ١٩٨٠" ، وقد شرعت في اعداد هذه المجموعة اللجنة الدولية للشؤون البحرية . واشترك في اصدارها كل من المجلس البحري الدولي والبلطقي واللجنة الدولية للشؤون البحرية وFONASBA والمجلس العام للنقل البحري البريطاني بغرض ادراجها طوعياً في عقود المشاركة ، من أجل تفادي أي نزاعات حول تفسير شروط مهلة الشحن والتفريغ . على أن المعلومات الواردة إلى الامانة تفيد بأن هذه التعاريف قلما تستخدم بالفعل .

٢١٥- ومهلة الشحن والتفريغ هي المهلة المحددة لمستأجر السفينة من أجل تحميل البضاعة أو تفريغها دون دفع أي مبلغ اضافي . فإذا تجاوز مستأجر السفينة المهلة المسموح بها لاغراض التحميل أو التفريغ ، جاز الزامه ، بموجب المشاركة ، بدفع غرامة التأخير التي تعني ، بمنهج القانون الانكليزي ، التعويضات المقررة (أي المتفق عليها) عن تجاوز مهلة الشحن والتفريغ . أما إذا انتهى مستأجر السفينة من تحميل بضاعته أو تفريغها قبل انقضاء المهلة المسموح بها ، فمن حقه عادة أن يحصل على مكافأة كسب الوقت ، إذا ما نصت المشاركة على ذلك (٢٣٠) .

١ - بداية مهلة الشحن والتفريغ

- ٢١٦- تتوقف الشروط المطلوبة لبدء مهلة الشحن والتفريغ على الأحكام المنصوص عليها في كل مشاركة بذاتها ، على أنه يجب عامة استيفاء الشرطين التاليين:
- وصول السفينة إلى مكان متفق عليه في المشاركة ، وحينئذ تعتبر "سفينة واصلت" ؛ و
- إخطار مالك السفينة بوصولها وباستعدادها للتحميل أو التفريغ (٢٣١)

"السفينة الواصلة"

٢١٧- تتوقف مسألة اعتبار السفينة "سفينة واصلت" على كون مشاركة الاستئجار مشاركة مرسى (أي مشاركة يحدد فيها مرسى ما ، بوصفه "جهة وصول" ، أو مرسى يحدده مستأجر السفينة لاحقاً) أو كونها مشاركة ميناء (أي مشاركة تقتضي توجه السفينة إلى ميناء مذكور ، أو إلى ميناء يحدده مستأجر السفينة لاحقاً) . ففي مشاركة المرسى ، لا تعتبر السفينة "سفينة واصلت" ما لم تكن في المرسى المحدد ، وتبدأ بالتالي مهلة الشحن والتفريغ متى أصبحت السفينة مستعدة للتحميل وفور إعطاء مستأجر السفينة إخطاراً صحيحاً باستعداد السفينة وفقاً لأحكام المشاركة (٢٣٢) . وعليه ، ففي مشاركة المرسى ، تقع على عاتق المالك المسؤولية عن أي وقت ضائع قبل أن تتمكن السفينة من بلوغ المرسى حيث يمكن تحميلها أو تفريغها ، ما لم تكن هناك أحكام تنص صراحة على خلاف ذلك . ومن جهة أخرى إذا وصلت السفينة إلى الميناء ، وفقاً لمشاركة الميناء ، فإن المسؤولية الناجمة عن أي تأخير لاحق في الإرساء تقع عادة على مستأجر السفينة .

٢١٨- ومسألة معرفة ما إذا كانت السفينة قد "وصلت" بحيث يمكنها أن تعطي إخطاراً صحيحاً بالاستعداد هي مسألة في غاية الأهمية . غير أن المحاكم وهيئات التحكيم في مختلف البلدان توصلت فيما يبدو إلى استنتاجات مختلفة بشأن مسألة معرفة ما إذا كانت السفينة قد "وصلت" في ظروف عادية . ومع أنه من السهل نسبياً تحديد ما إذا أصبحت سفينة ما "سفينة واصلت" بموجب مشاركة "مرسى" ، فإن المسألة تزداد تعقيداً إذا ما تعلقت بمشاركة "ميناء" . وقد أشارت مسألة تحديد مفهوم الميناء فيما يتعلق بشروط مهلة الشحن والتفريغ صعوبات جمة . وترجع أقدم القضايا الانكليزية المتعلقة بهذا الموضوع إلى أكثر من مائة سنة . وقد ارتئي أن أحد الأحكام التي أصدرتها محكمة الاستئناف عام ١٩٠٨ في قضية Leonis Steamship Co. Limited ضد Rank Limited (٢٣٣) قد أعطى اجابة ذات حجية في هذا الشأن ، على أن التغييرات في الممارسات التجارية ، والتي لم تواكبها تغييرات في نماذج مشاركات استئجار السفن ، أدت إلى صدور كميّة وافرة من الأحكام في هذا الموضوع ما بين عام ١٩٥٧ وعام ١٩٧٧ ، بما في ذلك ثلاث

قضايا نظر فيها مجلس اللوردات: قضية Sociedad Financiera de Bienes Raices S.A. ضد Agrimex Hungarian Trading Co. (The "Aello") (٢٣٤) ، وقضية E.L. Oldendorff ضد Tradax Export S.A. (The "Johanna Oldendorff") (٢٣٥) ، وقضية Federal Commerce ضد Tradax Export S.A. (The "Maratha Envoy") (٢٣٦) و Navigation Co. Limited

٢١٩- وقد أقر في قضية Leonis S.S. Co. ضد Rank Ltd أنه إذا كان مكان الوصول المتفق عليه هو ميناء فقط ، دون أي تحديد إضافي ، فإن السفينة تعتبر "سفينة واصله" إذا ما وجدت في المنطقة التجارية للميناء ووضعت تحت تصرف مستأجريها ، حتى وإن لم تكن في موضع يسمح بتحميل البضاعة عليها أو تفريغها منها في المكان الذي وصلت إليه . أما في قضية The Aello ، فقد فسّر مجلس اللوردات عبارة "المنطقة التجارية" للميناء على أنها "المنطقة التي يقع فيها مكان التحميل الفعلي ، وتوجه نحوها عادة السفن التي يراد تحميلها بالبضاعة الموصوفة في المشاركة ، والتي تمارس فيها عادة الأعمال المتعلقة بتحميل مثل هذه البضائع" .

٢٢٠- وألقى مجلس اللوردات ، في قضية The Johanna Oldendorff ، الحكم الصادر في قضية The Aello ، إذ رأى أنه حتى تعتبر السفينة قد وصلت يجب أن تكون قد بلغت مكانا في الميناء تقع فيه فوراً وفعلاً تحت تصرف مستأجرها ، إذا ما استحال عليها التوجه مباشرة إلى أحد المراسي . وإذا كانت السفينة في مكان تنتظر فيه السفن عادة ، فإنها تعتبر في حالة انتظار إلا في بعض الظروف الاستثنائية ، وتقع عندئذ مسؤولية اثبات ذلك على عاتق مستأجرها . أما إذا كانت السفينة تنتظر في مكان آخر من الميناء ، فعلى مالِكها عندئذ أن يثبت أنها تحت تصرف مستأجرها تماما كما لو كانت في جوار مرسى التحميل أو التفريغ (٢٣٧) .

٢٢١- وتنشأ مع ذلك صعوبات حين تضطر السفينة ، كما هو الحال في كثير من الأحيان ، إلى الانتظار في مرسى الجمارك الذي لا يقع داخل المنطقة القانونية والضريبية والإدارية للميناء . وقد نشأت هذه المسألة في قضية The "Maratha Envoy" . وقد استندت محكمة الاستئناف ، حين اعتبرت أنه ليس من الضروري أن تكون السفينة قد وصلت داخل الحدود القانونية أو الضريبية أو الإدارية للميناء ، إلى الحكم الذي أصدرته هيئة تحكيم نيويورك في قضية Maritime Bulk Carriers ضد Granac Grain Co. (٢٣٨) وفي قضية نيويورك ، كانت سفينة محملة تنوي تفريغ بضاعتها في روتردام قد أرسلت مراساتها وأخطرت بأنها مستعدة حين كانت في منطقة يطلق عليها "مرسى موسى به" للسفن التي تنتظر دخول ميناء روتردام . ورأى أغلبية أعضاء هيئة التحكيم أن الإخطار بالاستعداد كان صحيحاً .

٢٢٢- وقال اللورد دننغ في محكمة الاستئناف الانكليزية ، مؤيداً حكم نيوبيورك: "إنّ التجار والشاحنين على ضفتي المحيط الاطلسي قد استخدموا نماذج العقود ذاتها والكلمات والجمل ذاتها . وينبغي بالتالي تفسير ذلك بالطريقة ذاتها في أي مكان يصدر فيه الحكم . وينبغي أن تكون النتيجة ذاتها في لندن أو في نيويورك على السواء" . على أن مجلس اللوردات قد رد ، في قضية "Maratha Envoy" ، حكم محكمة الاستئناف مستنداً إلى الحكم السابق الذي أصدره مجلس اللوردات في قضية Johanna Oldendorff ، حيث استنتج أن السفينة يجب أن تكون قد وصلت إلى مكان "داخل الميناء" لكي تعتبر "سفينة واصله" . وفشلت بذلك محاولة التوفيق بين القانون الانكليزي والامريكي في هذه القضية . وفي هذا الصدد ، ذكر بنديكت في مؤلفه عن المحكمة البحرية (١٣٩) :

"ما فتق القضاء الامريكي عامة يأخذ باختبار الفهم التجاري الفطري فيهما يتعلق بموقع ارساء السفينة . وهو لا يولي إلا أهمية دنيا للاعتبارات الجغرافية . فيجوز اعتبار أي سفينة "واصله" إذا كانت في مرسى جمركي خارج الحدود الجغرافية والمادية للميناء ، لا سيما إذا كانت تحركات السفينة لا تزال خاضعة لمراقبة السلطات المحلية ، مثل تعيين دور شغل المرسى . على أن قضاء انكليزيا ، يُجل السوابق أكثر من مراعاته الجانب العملي ، أصدر مؤخراً على أن أي سفينة لا تعتبر "واصله" إذا ما أرست خارج الحدود القانونية والضريبية والادارية للميناء المعين" .

٢٢٣- وفيما يخص البلدان التي تطبق القانون المدني ، فيبدو أن قانون جمهوريّة ألمانيا الاتحادية مشابه لقانون الولايات المتحدة في هذا الشأن (١٤٠) . فقد ذكر تايبيرغ في مؤلفه عن قانون غرامة التأخير (١٤١) عدداً من الاحكام التي أصدرتها المحكمة السويدية العليا ، وخلصت فيها إلى أن السفينة تعتبر "واصله" حتى وإن أمرتها سلطات الميناء أو الحوض بالانتظار خارج الميناء أو الحوض . وواصل قائلاً: "ونظراً إلى مرونة القاعدة الاسكنندنافية ، فنادرًا ما يحتاج الامر إلى تعريف منقطة الميناء لتحديد ما إذا كانت السفينة قد وصلت إلى مقصدها . وهناك مشكلة منقطة أهم تتعلق بالمكان الذي يجب أن تصل السفينة إليه قبل توجيه الإنذار الفعلي . وفي هذا الصدد ، ثمة تباين في نصوص المدونات البحرية . ففي حين ينص القانون السويدي على جواز توجيه الإنذار عند وصول السفينة إلى داخل 'المكان' (الميناء) الذي هو مقصدها ، فإن القوانين الدانمركية والفنلندية والنرويجية تشترط بلوغ السفينة الميناء ذاته . وينبغي أن تفهم كلمة "الميناء" ، وفقاً لتقارير اللجنة النرويجية ، بمعناها التجاري وليس بمعناها الاداري" .

٢٢٤- وتتضمن بعض مشارطات استئجار السفن الحديثة أحكاما تسمح بتفادي آثار قضية "Maratha Envoy" في القانون الانكليزي ، إذ تنص على امكانية إعطاء إخطار بالاستعداد فور وصول السفينة إلى مرسى الجمارك إذا ما كانت غير قادرة على الرسو فوراً . وتتضمن عادة مشارطات استئجار ناقلات النفط مثل هذه الاحكام (٢٤٢) مما جعل النزاعات المكلفة ، بشأن تحديد ما إذا كانت السفينة سفينة واصلة ، نزاعات نادرة جدا في صناعة الناقلات . وفيما يخص مشارطات استئجار السفن لنقل البضائع الجافة ، فإن المشارطات القديمة ، مثل النموذج جيم من مشاركة "Baltimore" ونموذج "Centrocon" ، تكتفي عامة بتحديد أن على السفينة أن "تتجه نحو" ميناء ("مشاركة ميناء") أو مرسى ("مشاركة مرسى") قبل أن يتسنى إعطاء إخطار بالاستعداد وبدء مهلة الشحن والتفريغ لمصلحة مالكي السفينة . على أن بعض النماذج الحديثة تبين بالتفصيل الظروف التي يجوز فيها إعطاء إخطار بالاستعداد إذا كانت السفينة لا تزال تنتظر خارج حدود الميناء للإرساء . وتنص مشاركة نورجرين (Norgrain 89) ، مثلا ، في الشرط ١٨(ب) على ما يلي:

"إذا مُنعت السفينة من دخول حدود ميناء (أو موانئ) التحميل أو التفريغ ، لأن أيّاً من المرسى الأول أو الوحيد للتحميل والتفريغ ، أو رصيف رُسو أو مخاطاف ، غير متاح داخل حدود الميناء ، أو منعت بأمر من مستأجري السفينة/متسلمي البضاعة ، أو أي هيئة أو سلطة رسمية مختصة ، وتعهد الربان بأن السفينة مستعدة ماديا ومن جميع النواحي للتحميل أو التفريغ ، جاز للربان أن يعطي اخطار استعداد السفينة بالراديو من المخطاف خارج حدود الميناء ، إن شاء ، وسواء كان في مناورة حرة أم لم يكن ، وسواء دُفعت الرسوم الجمركية أم لم تدفع . وإذا لم تستوف السفينة شروط التفتيش بموجب الشرط ١٨(هـ) ، بعد دخول حدود ميناء التحميل ، فإن أي وقت ضائع يترتب على ذلك لا يُحسب في مهلة الشحن والتفريغ أو في الوقت الذي تستحق عنه غرامة التأخير ، اعتبارا من الوقت الذي لا تستوفي فيه السفينة شروط التفتيش إلى أن تستوفيتها . ولكن ، إذا تجاوز هذا التأخير في استيفاء شروط التفتيش ٢٤ ساعة عمل متواصلة ، فإن كل الوقت المستغرق في الانتظار خارج حدود الميناء لا يحسب" .

اخطار الاستعداد

٢٢٥- لا يبدأ سريان مهلة التحميل إلى أن يُعطي مالك السفينة إخطاره بأن السفينة جاهزة للتحميل ، في الوقت وبالطريقة المقررين في مشاركة استئجار السفينة . ويجوز إعطاء هذا الاخطار شفويا ما لم تنص مشاركة استئجار السفينة على وجوب إعطائه كتابة ، (وهذا هو الحال عادة) . وعلى عكس الوضع في ميناء التحميل ، فإن القانون الانكليزي لا يقضي باعطاء الاخطار بالاستعداد في ميناء التفريغ (غيبة النص الصريح) (٢٤٢) . على أن هناك قوانين وطنية أخرى تقتضي ، فيما يبدو ، اعطاء الاخطار بالاستعداد في ميناء التحميل وميناء التفريغ على السواء (٢٤٤) .

٢٢١- وكثيراً ما تنمو المشاركات الحديثة ، بالتفصيل ، على ظروف اعطاء اخطار الاستعداد والطريقة التي يُعطى بها . ففي المشاركات متعددة الاطراف "MultiForm 82" (تنتج ١٩٨٦) ، ينص شرط الاخطار بالاستعداد (الشرط ٧) على ما يلي: "يجب أن يعطى الاخطار باستعداد السفينة للتحميل أو التفريغ في الميناء الاول أو الوحيد للتحميل أو التفريغ ، كتابياً ، إلى مكتب شاحني/متسلمي البضاعة أو وكلائهم ، ما بين الساعة ٠٩/٠٠ والساعة ١٧/٠٠ في أي يوم من أيام الاسبوع فيما عدا يوم الاحد (أو مساء يقابله في البلد المعني) وأيام العطلة ، وبين الساعة ٩/٠٠ والساعة ١٢/٠٠ من يوم السبت (أو ما يقابله في البلد المعني) . ويجب اعطاء الاخطار عندما تكون السفينة في مرسى التحميل أو التفريغ ، ومستعدة من جميع النواحي ، للتحميل أو التفريغ . أما إذا لم يكن هناك مرسى متاح للتحميل أو التفريغ ، فيجوز لربان السفينة أن يعطى الاخطار بالاستعداد فور وصول السفينة إلى الميناء أو إلى مكان انطلاق معهود خـارج حدود الميناء ، سواء أكان في مناورة حرة أو لم يكن ، وسواء دفعت الرسوم الجمركية أو لم تدفع . . . " ثم يمضي الشرط فينص على موعد بدء مهلة الشحن والتفريغ عقب اعطاء الاخطار بالاستعداد .

٢٢٧- وأما النماذج القديمة لمشاركات الاستعداد ، فهي أقل تحديداً فيما يتعلق بشروط اعطاء الاخطار بالاستعداد ، وهي بالتالي ، أكثر عرضة للترامعات في هذا الشأن . فتنص ، مثلا ، مشاركة 7٣ C Ore " على ما يلي "يبدأ حساب مهلة التحميل من الساعة ٠١/٠٠ ، بعد الابلاغ عن السفينة وبأنها مستعدة ، وفي مناورة حرة (سواء أكانت على المرسى أم لم تكن) ، ومهلة التفريغ من الساعة ٠١/٠٠ من الابلاغ عن السفينة وبأنها مستعدة من جميع الوجوه ، وفي مناورة حرة ، سواء أكانت على المرسى أم لم تكن . ويجب التبليغ عن البواخر في ساعات العمل الرسمية فقط" . وينص الشرط ٦ (ج) من مشاركة Gencon على ما يلي " تبدأ مهلة الشحن والتفريغ في الساعة ١٢/٠٠ ، إذا ما أعطى اخطار الاستعداد قبل الساعة ١٢/٠٠ ، وفي الساعة ٠١/٠٠ من يوم العمل التالي ، إذا ما أعطى اخطار الاستعداد في ساعات العمل المكتيبة بعد الساعة ١٢/٠٠ . . . " .

٢٢٨- وأحياناً تنمو المشاركات أيضا على الظروف التي يبدأ فيها مستاجر السفينة تحميل البضاعة قبل اعطاء الاخطار بالاستعداد . وإذا اقتضت مشاركة الاستعداد من احدى اعطاء الاخطار بالاستعداد كتابة وضرورة بدء مهلة الشحن والتفريغ في غضون عدد منصوص عليه من الساعات يلي اعطاء الاخطار بالاستعداد ، فإن كون مستاجر السفينة قد بدأ تحميلها أو تفريغها لا يمثل ، في حد ذاته ، تنازلا عن شرط الاخطار . ففي قضية مهلة الشحن والتفريغ "تبدأ في غضون أربع وعشرين ساعة . . . بعد أن تكون السفينة مهلة الشحن والتفريغ وبعد اعطاء الاخطار الكتابي" . والواقع أن السفينة رست ، وبمساعدة مستأجرها تفريغها قبل أن يعطى الربان الاخطار بالاستعداد ، فنشأ التساؤل عما إذا كانت مهلة الشحن والتفريغ تبدأ منذ يـُـدّ التفريغ ، أما أن بدء مهلة الشحن

والتفريغ لا يكون إلا وفقا لشرط الاخطار بالاستعداد . وارتئي أن مجرد بدء مستأجري السفينة بعملية التفريغ لا يشكل تنازلاً عن الاحكام التي تنص عليها المشاركة بشأن الاخطار وبدء مهلة الشحن والتفريغ .

٢٢٩- وقلما ينص في النماذج المطبوعة لمشاركة استئجار السفينة على مدى الاستعداد المطلوب ، ولو أن مشاركة (Amwelsh) تنص صراحة على اعطاء الاخطار "عن جميع السفن التي أُفرغت تماماً من حمولتها الداخلية وصابورتها في جميع عنابرها وأصبحت مستعدة للتحميل ...". على أن المحاكم الانكليزية استنتجت أنه "حتى تعتبر السفينة مستعدة للتحميل يجب أن تكون مستعدة تماماً في كل عنابرها ... بحيث تكون للتاجر سلطة تامة على كل جزء من أجزاء السفينة المتاحة للبضاعة" (٢٤٦) . ويجب أن تكون العنابر في حالة ملائمة لاستقبال البضائع . ولا يكفي أن يكون في الامكان جعلها كذلك في وقت وجيز جداً . ففي قضية Compania de Naviera Nedelka ضد Tradax International (The "Tres Flores") (٢٤٧) ، كانت عنابر احدى السفن ملوثة عندما أعطي اخطار الاستعداد ، ولم يكن التبخير ليستغرق أكثر من بضع ساعات ، ولكن المحكمة التجارية الانكليزية ومحكمة الاستئناف الانكليزية خلصتا إلى أن السفينة لم تكن مستعدة عندما أعطي اخطار الاستعداد . وهناك ، مع ذلك ، بعض القوانين الوطنية التي تسمح ، فيما يبدو ، باعطاء اخطار الاستعداد مسبقا . ويبدو أن المادة ٨٢ من القانون الاسكندنافي ، مثلا ، تخول حق اعطاء اخطار مسبق بعد وصول السفينة إلى ميناء التحميل (٢٤٨) .

٢٣٠- أما القانون الانكليزي ، فيبدو أنه يفرّق بين ضرورة كون عنابر السفينة مستعدة فوراً لاستقبال البضاعة وبين حالة استعداد المعدات غير اللازمة مباشرة في عملية التحميل . ففي قضية Noemijulia Steamship ضد Minister of Food (٢٤٩) ، استؤجرت سفينة بموجب نموذج Centrocon الذي ينص على منح مستأجري السفينة خيار الغاء المشاركة إذا لم تكن السفينة مستعدة بحلول موعد محدد . وأعطى الربان الاخطار بالاستعداد في ذلك الموعد ، لكن السفينة كان ينقصها عندئذ بعض معدات التحميل التي لم تكن ضرورية إلا في مرحلة لاحقة من عملية التحميل (ان لم تكن ضرورية قط) . ورأت المحكمة أن هذا النقص لا يمنع السفينة من أن تكون "سفينة مستعدة" بحيث تستطيع اعطاء اخطار صحيح بالاستعداد .

٢٣١- وكثيرا ما تصف ، بالتفصيل ، الشروط المضافة إلى مشارطات الإستئجار بالرحلة ، المعدات الواجب اتاحتها لأغراض التحميل أو التفريغ . أما وجوب تهيئة تلك المعدات وقت اخطار الاستعداد ، فيتوقف بالذات على صياغة الشرط (٢٥٠) .

٢٢٢- ومع ذلك ، يبدأ سريان مهلة الشحن والتفريغ ، ولو لم يعط أي اخطار أو أي اخطار صحيح ، إذا تنازل مستأجرو السفينة أو وكلاؤهم عن شرط اعطاء اخطار صحيح بالاستعداد . وفي حالات عديدة ، يعتبر بدء المستأجرين أو وكلائهم في مناولة البضاعة ، تنازلاً منهم عن شرط الاخطار بالاستعداد . واثبات حدوث التنازل مسألة واقع يبت فيه في كل قضية على حدة .

٢ - حساب مهلة الشحن والتفريغ

٢٢٣- تتضمن عادة مشارطات استئجار السفن لنقل البضائع الجافة وناقلات النفط أحكاماً تتعلق بحساب مهلة الشحن والتفريغ . فقد تتحدد مهلة الشحن والتفريغ بمقدار عدد من "الساعات" أو "الأيام" أو "أيام العمل المتصلة" أو "أيام العمل" أو "أيام العمل الرسمية معتدلة الجو" أو "الأيام ذوات ٢٤ ساعة" أو ٢٤ ساعة متتالية . وفي بعض الأحيان ، لا تحدد مهلة الشحن والتفريغ في مشارطات الاستئجار ، بل تحسب بمعدل يومي للتحميل أو التفريغ ، مثل "طن بضاعة عن كل يوم عمل معتدل الجو" . وأحياناً ينص على شروط أخرى من مثل "بمعدل متوسطه ... طن في كل فتحة عنبر يومياً" أو "طن في كل فتحة عنبر متاحة للاستعمال عن كل يوم عمل معتدل الجو" ، ويُتفقد أحياناً على مهلة الشحن والتفريغ بالاحالة إلى بعض العبارات الغامضة ، مثل "بمقدار سرعة الباخرة في استقبال البضاعة أو تسليمها" أو "بأسرع المستطاع عادة" أو "بأسرع ما تستطيعه الباخرة عادة" .

٢٢٤- وينص الشرط ٦ من مشاركة (GENCON) على تحميل البضاعة و/أو تفريغها "في غضون عدد من ساعات العمل المتصلة ، كما هو مبين في ... ، حسب الأحوال الجوية ، باستثناء الأحاد والعطلات ، ما لم تُستعمل . وفي هذه الحالة ، يُحسب الوقت المستعمل فعلاً" . وتتضمن مشاركة الاستئجار المتعددة الأغراض (Multiform) صياغات بديلة تسمح للأطراف بتحديد مهلة الشحن والتفريغ بالإشارة إما إلى "يوم عمل ذي ٢٤ ساعة متتالية ، حسب الأحوال الجوية ، باستثناء الأحاد (أو ما يقابلها في البلد المعني) والعطلات ، ما لم تُستعمل ... وإما إلى "معدل متوسطه قدره ... طن ذي ١٠٠٠ كغم عن كل يوم عمل من ٢٤ ساعة متتالية ، حسب الأحوال الجوية ، باستثناء الأحاد (أو ما يقابلها في البلد المعني) والعطلات ، ما لم تُستعمل ..." (٣٥١) وينص الشرط ٥ من مشاركة غرفة النقل البحري للاسمنت ١٩٢٢ (تنقيح ١٩٧٤) : "Cemenco" على وجوب تحميل البضاعة أو تفريغها في غضون عدد مُعين من "ساعات العمل المتصلة" ، على ألا تحسب في مهلة الشحن والتفريغ العطلات القانونية والفترة من ظهر يوم السبت حتى الساعة ٠٧/٠٠ من يوم الاثنين التالي . ويقتضي الشرط ١٤(ب) من مشاركة The North American Fertilizer (Fertivoy 88) على أن "تحسب جميع مهل الشحن والتفريغ بالاستناد إلى أيام عمل معتدلة الجو وذوات ٢٤ ساعة متتالية" . وينص النموذج جيم من مشاركة Baltimore على "أن تحمل الباخرة وفقاً لشروط المرسي ، بالسرعة المعتادة للمرسي ..."

٢٣٥- وقد أشارت الشروط والميافات المستخدمة بمدد حساب مهلة الشحن والتفريغ نزاعات عديدة . ويمدق هذا بصورة خاصة على الشروط التي لا تعدد مراحة مهلة الشحن والتفريغ وتكتفي باستخدام اشارات عامة من مثل "بقدر سرعة البياطرة في استقبال البضاعة أو تسلمها" أو "بأسرع المستطاع عادة" وما إلى ذلك . "وبالرغم من أن مهلة الشحن والتفريغ اللانهائية أخذت فيما يبدو تصبح أكثر شيوعا ، فليس من السهل تبیین أي ميزة فيها ، ذلك أن أي نقض في التعريف (في أي ناحية من نواحي مشارطات استئجار السفن) من شأنه أن يؤدي إلى نشوء نزاعات" (٢٥٢) وإلى تفسيرات متعارضة تبعاً لمختلف النظم القانونية (٢٥٣) .

٢٣٦- وعلاوة على ذلك ، فقد تفاوت تفسير المصطلحات والمعبارات المستخدمة في هذه الشروط . إذ أن عبارات من مثل "حسب الأحوال الجوية" و"يوم العمل معتدل الجو" ، أخذت في معظم النظم القانونية المسمى ذاته (٢٥٤) . غير أن القانون الانكليزي يفرق بين أمر كل عبارة من العبارتين . فقد ربي أن عبارة "حسب الأحوال الجوية" تفيهد الاستثناء ، أي أن مهلة الشحن والتفريغ لا تتوقف إلا اذا كان الجو يحول فعلاً دون مباشرة العمل (٢٥٥) . أما عبارة "يوم العمل معتدل الجو" ، فقد اعتبر أنها تصف طول المهلة ، أي أنها تمنع سريان المهلة إذا لم يسمح الجو بمباشرة العمل حتى وإن لم يكن من المزمع أو المخطط مباشرة أي عمل . "ان حالة اليوم بحسبانه يوم عمل معتدل الجو ، كلياً أو جزئياً أو لا هذا ولا ذلك ، انما تتحدد بحو اليوم ذاته ، لا بعوامل خارجية ، من مثل أفعال شخص ما أو نواياه أو خطئه" . (٢٥٦) ولذا فقد كان التعليق أن العبارات من مثل "حسب الأحوال الجوية" هي عبارات فامضة في هذا الصدد وينبغي استخدامها بحذر" (٢٥٧) .

٢٣٧- وترداد الأمور تعقيداً في الحالات التي تعدد فيها مشارطات الاستئجار مهلة الشحن والتفريغ بالاشارة إلى عدد فتحات العنابر المشغلة أو القابلة للتشغيل . وقد أشارت عبارة "عن كل فتحة عنبر قابلة للتشغيل" أو عبارة "عن كل فتحة عنبر مشغلة" بعض المصعوبات (٢٥٨) . وقد وصف المستشار اللورد سكروتن هذه العبارة ، في قضية The Sandgate (٢٥٩) ، بأنها "غامضة وتحتمل اللبس" . على أن المحاكم الانكليزية فسرت العبارتين السالفتين بأنهما متماثلتا الاثر ، أي أن فتحة العنبر يبطل اعتبارها فتحة مشغلة أو قابلة للتشغيل ما أن تصبح ممتلئة عند التحميل أو خالية عند التفريغ . وبترتب على ذلك أن معدل التحميل أو التفريغ المتوقع يتخفف ما دامت محاولة لمحاولة مستمرة ، لانه يبطل اعتبار فتحات العنابر مشغلة أو قابلة للتشغيل (٢٦٠) . وقد رفعت ، على مدى السنوات اعتبار فتحات العنابر مشغلة أو قابلة للتشغيل أمام المحاكم الانكليزية بشأن معنى الفتحات "القابلة للتشغيل" أو "المتاحة" في شروط مهلة الشحن والتفريغ . وكان آخرها موضع طعن أمام محكمة الاستئناف ومجلس اللوردات (٢٦١) ، بشأن أربعة نزاعات أخرى تحكمها مشارطات مختلفة .

٢٣٨- وتنطبق أحكام مهلة الشحن والتفريغ على التحميل والتفريغ كليهما . وفي حين أن بعض مشارطات الاستئجار تفرد أحكاما منفصلة لهذين ، فهناك مشارطات أخرى ، مثل GENCON ، Multiforme ، Norgrain ، تنص على حلول بديلة تسمح للأطراف باختيار مهلة اجمالية للتحميل والتفريغ معاً إن شئت ذلك .

"حساب الوقت الضائع في انتظار الرسو ضمن مهلة الشحن والتفريغ/التحميل"

٢٣٩- تتضمن بعض مشارطات الاستئجار أحكاما صريحة تلزم بتحميل المستأجر بعض وقت الانتظار ضمن مهلة الشحن والتفريغ ، ولو لم تكن السفينة قد بلغت مكان الوصول المتعاقد عليه ، ولم يعط الربان الاخطار بالاستعداد . فينص الشرط ٦ (ج) من مشارطة Gencon على "اعتبار الوقت الضائع في انتظار الرسو وقتا للتحميل أو التفريغ ، حسبما تكون الحال" . وقد أشار تطبيق هذا الشرط عددا من المشاكل ، وقيل "ان الشرط كان مقصودا في الاصل استخدامه في مشارطات "المرسى" . وأن عديدا من المشاكل التي أشارها انما تنبع من استخدامه في مشارطات "الميناء" (٣٦٣) .

٢٤٠- ويبدو ، مع ذلك ، أن القانون الانكليزي من جهة وقانون بعض البلدان الاوروبية التي تطبق القانون المدني من جهة أخرى يختلفان في تفسير هذا الشرط الشائع في نماذج المشارطات القديمة . وكان حكم فترة الانتظار في مشارطة Gencon ، على مدى سنوات عديدة ، موضع خصومة أمام المحاكم الانكليزية ، إلى أن أبطل مجلس اللوردات ، في قضية Aldebaran Compania Maritime S.A. ضد Aussenhandel A.G. (٣٦٣) (The "Darrah") ، التفسير المعتمد من السابق لهذا الشرط . وكانت المسألة هي مسألة ما إذا كانت فترة الانتظار ، وفقاً لهذا الحكم ، تخضع لاستثناءات مهلة الشحن والتفريغ العادية أم لا . وقد ارتأت محكمة الاستئناف في قضية North River Freighters ضد President of India (The "Radnor") (٣٦٤) ، أن حكم "الوقت الضائع" لا يمت بصلة لشرط مهلة الشحن والتفريغ . وترتب على هذا ، بعد عشر سنوات ، أن خلصت المحكمة التجارية ، في قضية Metals & Ropes Co. Limited ضد Filia Compania Limitada (The "Vastric") (٣٦٥) ، إلى أن كل الوقت الضائع في الانتظار يحسب ضمن مهلة الشحن والتفريغ ، بصرف النظر عن استثناءات هذه المهلة . وتم التوصل إلى استنتاج مماثل في قضية Ionian Navigation Co. Inc. ضد Atlantic Shipping Co (The "Loucas N") (٣٦٦) . ثم أبطل مجلس اللوردات ، في قضية The "Darrah" ، تفسير حكم "الوقت الضائع" ، الذي ظل سارياً أكثر من عشرين عاماً ، وقضى بانطباق أحكام مهلة الشحن والتفريغ على فترة الانتظار ، سواء كانت السفينة "سفينة واصلت" أم لم تكن . وهذا هو الامر ، على ما يبدو ، في القانون الأمريكي (٣٦٧) .

٢٤١- على أن الوضع في القانون الفرنسي وقانون جمهورية المانيا الاتحادية يبدو مختلفاً (٣٦٨) . ويعلق تراب على هذا الموضوع قائلاً إن "شرط الوقت الضائع"

" .. لا ينص على أن الوقت المبالغ في الانتظار 'يحسب' أو 'يجب أن يحسب' وقتًا للتحميل ، أي كما يحسب وقت التحميل . وان هذه الفترة من الزمن التي تقضيها السفينة في انتظار الرسو ، عاطلة عن العمل ، إذ هي 'وقت ضائع' ، شأنه أن 'يحسب' قطعاً ، على خلاف أيام الاحاد والعطلات ، مغلًا ، التي لا تحسب . ويترتب على ذلك أن الشرط ينص بالعبط على أن الوقت المبالغ ، أي الوقت المستغرق في الانتظار ، يسري كمهلة شحن وتفريغ ، وبعبارة أخرى ، يحسب كله كمهلة شحن وتفريغ ، بصرف النظر عما إذا كان انتظار السفينة يوم نهاية الاسبوع أو يوم عطلة" .

٢٤٢- ويتجلى هنا أيضًا التعارض بين التفسير الحرفي للحكم والتفسير الواسع ، وربما الأكثر اقتراباً من التفسير التجاري ، لكلمات تنقدها الدقة إلى حد يحول دون تحميلها معنى واحداً فقط .

٣- شروط مهلة الشحن والتفريغ في مشارطات استئجار ناقلات النفط

٢٤٣- ظلت شروط مهلة الشحن والتفريغ وقرامة التأخير في مشارطات استئجار السفن لنقل البضائع الجافة هي الشروط الرئيسية التي شغلت المحاكم وهيئات التحكيم حتى عهد قريب . ولكن ، نشأ ، على مدى السنوات العشرين الأخيرة ، عدد كبير من النزاعات بشأن شروط مهلة الشحن والتفريغ وقرامة التأخير في مشارطات استئجار ناقلات النفط ، ولا سيما في مشاركة Asbatankvoy وسليفتها مشاركة 1969 Exxonvoy .

٢٤٤- وكان مجال الخصومة الرئيسي هو النزاع الظاهر بين الحكم الوارد في الشرط ٩ من مشاركة Asbatankvoy ، الذي ينص على أن "تحمل السفينة بمفاعتها أو تفريغها في أي مكان أو رصيف ، مأمون ، أو بمحاذاة السفن أو المبادل التي تستطيع أن تبلغها عند وصولها ، على أن يعين مستأجر السفينة هذا المكان ويوفره .." وبين الجملة الأخيرة من الشرط ٦ الذي ينص على أنه "٠٠٠" إذا نجم تأخير في دخول السفينة إلى المرسى بعد اعطاء الاخطار بالاستعداد لسبب خارج عن ارادة مستأجر السفينة ، فلا يحسب هذا التأخير فمن مهلة الشحن والتفريغ" . ولم يسمح تفسير عبارة "التي يمكن بلوغها عند الوصول" الواردة في صياغات قديمة من صياغات المشاركين ، بتحديد القموض في ثلاث قضايا إنكليزية^(٣٦٩) . وطرح ، في آخر المطاف ، التنازع الظاهر بين احكام الشرط ٦ والشرط ٩ من مشاركة Exxonvoy لعام ١٩٦٩ على مجلس اللوردات

حين تناول قضية Nereide S.P.A. DI Navigazione ضد Bulk Oil International (The "Laura Prima") . وقضى المجلس بتفسير الشرطين ككل ، أي أن عبارة "التي

يمكن بلوغها عند الوصول" تعني تمامًا ما تقولهُ الكلمات . فإذا استحال بلوغ مرسى عند الوصول ، كان هناك اختلال بالامانة ، ما لم يُنص على استثناء وافي وعلى أنه يشترط في المرسى أن يكون مأمونًا وممكنًا بلوغه على السواء عند الوصول . ولا تنطبق هنا إلا الجملة الأخيرة من الشرط ٦ التي تمنع سريان مهلة الشحن والتفريغ إذا كان مستأجر السفينة قد عينوا ووفروا مكانًا مأمونًا تستطيع السفينة بلوغه عند

الوصول ، وكما لو وقع حدث طارئ بعد وصول السفينة تسبب في تأخير يقع خارج سيطرة المستأجر . ونتيجة لذلك ، نادراً ما ينطبق عملياً الاستثناء الوارد في الشرط ٦ . وقد أدى غموض صياغة مشاركة Asbatankvoy ، فيما يبدو ، إلى إصدار حكم لا يعكس مقاصد المستأجر والمالك عموماً . ويتجلى ذلك في قرارات تحكيم في قضايا لاحقة ، حيث جرى عند استئنافها أمام المحاكم ، تطبيق الحكم الصادر في قضية The "Laura Prima" على ظروف مختلفة . وفي قضية K/S Arnt J. Moerland ضد Kuwait Petroleum Corporation (The "Fjordaas") (٣٧١) ، رأت أغلبية أعضاء هيئة التحكيم أنه ينبغي قصر تطبيق الحكم الصادر في قضية The "Laura Prima" (أي أن مستأجر السفينة ملزمون بتعيين مرسى يمكن بلوغه مباشرة ، بصرف النظر عما إذا كان التأخير في بلوغه خارجاً عن إراداتهم) على قضايا اكتظاظ الموانئ . إذ قال أعضاء هيئة التحكيم : "من الحقائق الجوهرية والاساسية أن تقع صراحة المسؤولية عن المسائل الملاحية في مشاركة الاستئجار بالرحلة على عاتق مالكي السفينة لا مستأجريها . ولا نعرف أي حكم في مشاركات الاستئجار بالرحلة حاول نقل هذه المسؤولية عن المسائل الملاحية إلى عاتق المستأجر" . على أن المحكمة ، في قضية (The "Fjordaas") ، اعتبرت نفسها ملزمة بالحكم الصادر عن مجلس اللوردات في قضية The "Laura Prima" ، وقررت وجوب تطبيق ذلك الحكم على جميع حالات التأخير ، بما فيها التأخير الملاحي . وتم التوصل ، في قضية Palm Shipping Inc ضد Kuwait Petroleum Corporation (The "SeaQueen") (٣٧٢) ، إلى استنتاج مماثل ، يرد أيضاً رأي أعضاء هيئة التحكيم التجارية بشأن التوزيع التقليدي للمسؤولية المترتبة على مشاركة الاستئجار بالرحلة . وقيل في هيئة تحكيم أخرى (٣٧٣) : إن الحكم الصادر في قضية The "Laura Prima" كان حكماً قاسياً وأدى بلا شك (في رأي الأغلبية) إلى عواقب غير مناسبة من الناحية التجارية ولم تكن مقصودة البتة من قبل واضع النموذج المطبوع للمشاركة أو من قبل الأطراف التي اعتمدت ذلك النموذج ... ثم عقب على ذلك بأنه "إذا ترتب على الحكم الصادر في قضية The "Laura Prima" حرمان المستأجر من الاستفادة من الجملة الأخيرة من الشرط ٦ (من مشاركة Asbatankvoy) في الأحوال الجوية الرديئة ، فإن النتيجة تبدو غير معقولة تماماً . إذ بدلاً من أن ينتفع المستأجر بحماية واسعة النطاق يقررها استثناء حيلولة رداءة الجو دون دخول السفينة إلى المرسى قبل بدء مهلة الشحن والتفريغ ، إذا به لا يجد في حوزته إلا استثناء لا قيمة له عملياً" (٣٧٤) .

٣٤٥- وليست هذه الاحكام الواردة في الشرطين ٦ و ٩ من مشاركة Asbatankvoy بشأن مهلة الشحن والتفريغ ، هي وحدها التي ما فتئت تثير النزاع . فقد كان النص المتعلق باخطار 'الساعات الست' في الشرط ٦ موضع أحكام متنازعة أصدرتها هيئات التحكيم في الولايات المتحدة ، شأنها شأن النص المتعلق بوقت المناوبة في الشرط ٧ والنصوص المتعلقة بنصف غرامة التأخير في الشرط ٨ (٣٧٥) .

٤ - حالات توقيف مهلة الشحن والتفريغ

٢٤٦- تختلف أحياناً قوانين القارة الأوروبية عن القانونين الانكليزي والامريكي في تفسير أحكام مهلة الشحن والتفريغ . وهذه هي الحال في كثير من الاحيان ، في نهـمـالـجـالمـشارطات القديمة ، مثل مشاركة استـجـار السفن لنقل الحبوب ، ١٩٥٧ (Synacomex) أو مشاركة استـجـار السفن لنقل الفوسفات الافريقي ، ١٩٥٠ (Africanphos) ، حيث لا ينص بوضوح ، أو بالتفصيل ، على الظروف التي يجوز فيها توقيف مهلة الشحن والتفريغ ، فيختلف حسب مهلة الشحن والتفريغ باختلاف القعاء . وقد ذكر سكروتنن في مؤلفه عن مشارطات استـجـار السفن ، موقف القانون الانكليزي من مسألة توقيف مهلة الشحن والتفريغ (٣٧٦) كما يلي: "أذا وافق المستأجر ، وفقاً لأحكام المشاركة ، على التحميل أو التفريغ في غضون فترة محددة من الزمن ، فهو التزام مطلق وغير مشروط ، تقع عليه المسؤولية المترتبة على عدم تنفيذه ، مهما كانت طبيعة الموانئ التي منعه من الوفاء بالتزامه ، ما لم تكن هذه الموانئ مشمولة بالأحكام الاستثنائية الواردة في المشاركة ، أو ناهية عن كون التحميل أو التفريغ غير قانوني وفقاً لقانون المكان الذي يجب أن يبأشر فيه ، أو ناجمة عن خطأ ارتكبه مالك السفينة أو من هو مسؤول عنهم" .

٢٤٧- وقد نظر في مسألة ما يرقى إلى "خطأ" من قبل المالك في قميئة Total Transport Corporation of Panama ضد "The Altus" (Amoco Trading Co. (٣٧٧) ، حيث قيل إنه "يجوز تعليق مهلة الشحن والتفريغ أو وقفها بفعل من المالك يكون من أثره امتناع اتمام التحميل أو بدء الرحلة ، ولو لم يكن في ذلك اخلال بالعقد من جانبه ، إذا كان ذلك الفعل يمثل خطأ لا يمل إلى مرتبة الاخلال بالعقد ، أو كان يفتقر إلى عذر مشروع قانوناً" .

٢٤٨- وبالرغم من وجود تناقض كبير في القنانيا الأمريكية ، يبدو أن الاحكام المادرة مؤخرأً في هذا الشأن تتماشى بمورة عامة مع موقف القانون الانكليزي في هذا المـدـ (٣٧٨) . على أن قوانين معظم البلدان الاسكندنافية وجمهورية المانيا الاتحادية وربها القانون الهولندي والقانون الفرنسي أيضاً ، تنص على تقسيم أسباب التاخير إلى "مـجـالـتـ مسؤولة" بين المالك والمستأجر . ويذكر تايبيرغ ، في مؤلفه Law of Demurrage (٣٧٩) "أن التقسيم الاسكندنافي والالماني لمجالات المسؤولية ، المعمول به أيضاً في القانون الهولندي ، حين تكون مهلة الشحن والتفريغ محددة في العقد ، يتجاوز خطأ المالك الفعلي فيعفى المستأجر من أي تاخير يدخل في "حالات" مسؤوليته المالك ، أي حصته في العمل المخصصة له . والقانون الالماني القائم على فكرة التسليم على جانب السفينة ، يحمل السفينة مسؤولية تلقي البعاعة على متنها وتسليمها خارج السفينة في ميناء التفريغ . ويقضي القانون الهولندي الذي دخل حيز التنفيذ في الوقت الذي أصبحت فيه شروط "الشحن والتفريغ على حساب صاحب البعاعة"

أكثر شيوعاً ، بتعليق المهلة حال كون المالك مهملاً أو ممتنعاً عليه أداء واجبه . وتتحدث القوانين الاسكندنافية ، بصورة أشمل ، عن "العوائق من جانب السفينة" التي تعلق مهلة الشحن والتفريغ . وتسمح المياغة الاسكندنافية بمراجعة عوامل تدخل أخرى خلاف من يباشر العمل بالعمل".

٢٤٩- ويستخلص من ذلك أن القوانين الاسكندنافية والالمانية والهولندية تجيز توقف مهلة الشحن والتفريغ ، في حين لا يجوز هذا التوقف في القانون الأمريكي والانكليزي في أية ائحة المربح ، حيث العوائق:

"أولاً - ... تعتبر سبيل المالك في أداء العمل الواجب عليه أداءه ، ما لم يكن من الممكن اسنادها إلى خطأ من المستأجر أو إلى أسباب تدخل تحت سيطرته .

ثانياً - ... تنجم عن عدم سعة بنية السفينة لتلقي البعاجة ، أو تسليمها بالسرعة المتفق عليها ، أو عن عطل في آلات السفينة أو نقص في طاقمها ، أو فرض حظر أو قيد على السفينة أو الناقل .

ثالثاً - ... تحدث على متن السفينة بسبب طبيعة البعاجة موضوع العقد ، هريطة إلا يكون الوقف لمصلحة مالك البعاجة فحسب .

رابعاً - ... بسبب اصابة البعاجة بتلف وهي على متن السفينة ، ما لم يعن هذا التلف إلى خصائص ملازمة للبعاجة ذاتها" (٢٨٠)

٥ - غرامة التأخير

٢٥٠- إذا انقضت مهلة الشحن والتفريغ ولم يتم التحميل أو التفريغ بعد ، يلزم المستأجر بدفع غرامة تأخير لتعويض المالك عن تحمل أي تأخير اصابه . وقد قال قسطنطين انكليزي في هذا الشأن:

"تسري جميع العقوبات العارضة للسفينة وقدر كبير من مصروفاتها الجارية ولو كانت السفينة في الميناء . وبناء على ذلك ، يواجه مالك السفينة خسائر فادحة ، اذا استغرقت العمليات وقتاً يزيد على الوقت الذي اتفق عليه ويتأجل بدء سريان اجرة الشحن المتفق عليها في ارتباط السفينة التالي . ولاغراض تعويض هذه الخسائر تعويضاً متفقاً عليه ، يتعهد مستأجر السفينة عادة بدفع مبالغ ائتمانية ، تسمى غرامة تأخير ، يجعل يومي ، عن احتباس السفينة بعد انقضاء مهلة الشحن والتفريغ" (٢٨١)

٢٥١- وفيما يخص طبيعة غرامة التأخير ، انتهجت القوانين الوطنية نهجاً مختلفة ، ففي حين أن بعض النظم القانونية ، مثل القانون الانكليزي ، ترى أن غرامة التأخير هي مقابل الضرر الناجع عن انتهاك العقد بتأخير السفينة مدة تتجاوز مهلة الشحن

والتفريغ ، فإن بعض القوانين الأخرى يعتبر غرامة التأخير بمثابة أجرة شحن إضافية .
و"نظرية أجرة الشحن الإضافية نظرية تقليدية في فرنسا ، ويبدو أنها مقبولة عموماً في
المحاكم على أن بعض الكتاب القانونيين يميل إلى الرأي القائل بأن غرامة التأخير
هي مقابل ضرر ، وما فتىء بعضهم الآخر ، لا سيما في السنوات الأخيرة ، يتخلى عن
التمسك المذهبي بمثل هذه الأفكار المسبقة ويؤخذ عامة في بلجيكا بنظرية اعتبار أن
غرامة التأخير هي مقابل ضرر . أما في إيطاليا ، فإن عدد أنصار فكرة اعتبار غرامة
التأخير بمثابة تعويض فريد من نوعه أخذ يزداد كثيراً ، على ما يبدو ، نتيجة لأن
القانون يصف استئجار السفينة بأنه عقد من عقود النقل ؛ غير أن فكرة أجرة الشحن
الإضافية عادت إلى الظهور مؤخراً . ولا يصف الكتاب الجدد في القانون الهولندي غرامة
التأخير بأنها مقابل ضرر بل هي تعويض عن تمديد فترة الانتظار ... أما في القانون
الأمريكي ، فلم تناقش طبيعة غرامة التأخير ، بالرغم من كثرة البيانات الصريحة
والمتناقضة التي تقول بأجرة الشحن الإضافية أو بمقابل الضرر . وتوصف غرامة التأخير
أحياناً على أنها ببساطة شرط جزائي ... وفضل الكتاب الاسكندنافيون والألمان عموماً
اتباع نهج أكثر حياداً ، فاعتبروا غرامة التأخير تعويضاً فريداً من نوعه يدفع عن
تأخير يتجاوز مهلة الشحن والتفريغ (٢٨٢) .

٢٥٢- ومن شأن هذا التفاوت في النهج الوطنية أن يؤدي بالمحاكم وهيئات التحكيم
إلى إصدار أحكام متضاربة . وعقب تايبرغ على ذلك بقوله: "في هذا النقاش المضطرب
حول الطابع الأساسي لغرامة التأخير تستخدم في تبرير استنتاج ما النظريات الكامنة
وراءه ، بينما تستخدم في حالات أخرى نتائج ما انتهت إليه المحاكم أو الحلول
التشريعية لتبرير النظرية المعتمدة" (٢٨٣) . ففي قضية The Lips الانكليزية (٢٨٤) ،
استحال على مالك السفينة أن يحصل على تعويض عن الضرر الناشئ عن تأخير في دفع
الغرامة ، نظراً لأنه تكبد خسارة بسبب تقلبات سعر الصرف ما بين الجنيه الانكليزي
والدولار . وأعرب اللورد ماكاي في مجلس اللوردات عن الرأي القائل بأن هذه الخسارة
كان من الممكن التعويض عنها لو أن المشاركة نصت على موعد لدفع غرامة التأخير .
على أن اللورد براندون رأى أنه بما أن غرامة التأخير هي مقابل الضرر الناشئ عن
انتهاك العقد ، فإن مفهوم الموعد المنصوص عليه في العقد لتغطية هذه الأضرار ،
ومفهوم تغطية الأضرار الناجمة عن التأخير في دفع مقابل الضرر ، مفهومان لا أساس
لهما في القانون .

٢٥٣- ويتضمن معظم المشاركات أحكاماً تتعلق بغرامة التأخير . ومشاركة Gencon
واحدة من المشاركات القليلة التي تحدد مهلة لفترة التأخير . إذ تنص على "أن يسمح
للتجار ، جملة ، بعشرة أيام عمل متصلة غرامة تأخير بالمعدل المقرر ... يومياً
أو بالتناسب عن كل جزء من يوم ؛ وتدفع الغرامة يوماً بعد يوم ، في موانئ التحميل
والتفريغ" (٢٨٥) . على أن معظم المشاركات لا تحدد مهلة لفترة التأخير . فينص مثلاً

الشرط الوارد في مشاركة Multiform على أنه "إذا طالت مدة احتباس السفينة لأغراض التحميل أو التفريغ ، على مستأجري السفينة أن يدفعوا لمالكها غرامة تأخير بمعدل ... يومياً أو بالتناسب مع كل جزء من يوم" (٣٨٦) .

٢٥٤- وإذا كانت مشاركة الاستئجار لا تتضمن أحكاماً تتعلق بغرامة التأخير ، وانقضت مهلة الشحن والتفريغ ، أو إذا انقضت مهلة فترة التأخير المحددة في المشاركة قبل اتمام التحميل أو التفريغ ، فمن حق مالكي السفينة عندئذ أن يطالبوا بتعويضات عن احتباس السفينة . وتعد هذه التعويضات بمثابة تعويضات غير مقررة ، تحدد بموجب القوانين الوطنية التي تنهج هنا أيضاً نهجاً مختلفاً لحل المشكلة (٣٨٧) .

٢٥٥- وتسري غرامة التأخير دون انقطاع . والأحكام الاستثنائية (مثل الأحاد والعطلات ورداءة الجو والاضرابات الخ) التي تنطبق على مهلة الشحن والتفريغ لا تنطبق عادة على غرامة التأخير ما لم ينص حكم صريح على خلاف ذلك . وعبارة "ما أن تبدأ غرامة التأخير حتى تستمر غرامة التأخير" عبارة مقبولة عموماً في عالم النقل البحري . والسبب في ذلك هو أن المستأجر لو أتم التحميل أو التفريغ في مهلة الشحن والتفريغ المسموح بها لما احتسبت السفينة فترة لولا ذلك لاستثنيت .

٢٥٦- والتساؤل الذي ما فترء يشور هو ما إذا كانت القاعدة تنطبق أيضاً على الحالات التي تقع فيها السفينة تحت طائلة غرامة التأخير حين تصل إلى ميناء التفريغ ، بعد أن تكون قد استغرقت كل مهلة الشحن والتفريغ المسموح بها للتحميل والتفريغ في ميناء التحميل ، وما إذا كان من حق مستأجر السفينة أن ينتفع ، في هذه الحالة ، بمهلة الاخطار المنصوص عليها في المشاركة قبل أن تبدأ فترة غرامة تأخير جديد؟ وقد نشأت هذه الحالة في قضية Nippon Yusen Kaisha ضد Cociété Anonyme Marocaine de l'industrie du Raffinage (The Tsukuba Maru) (٣٨٨) ، حيث طبقت المحكمة القاعدة نظراً لأن مشاركة استئجار السفينة (مشاركة 69 Exxonvoy) لم تتضمن ما يشير إلى أن الأحكام الاستثنائية المتعلقة بمهلة الشحن والتفريغ تنطبق فور بدء مهلة غرامة تأخير السفينة . وفي حين أن النماذج القياسية لمشاركة نقل البضائع الجافة لا تتضمن أحكاماً صريحة في هذا الشأن ، فإن بعض مشاركات استئجار ناقلات النفط بالرحلة يذكر صراحة أن مهلة غرامة التأخير لا يبدأ سريانها خلال فترة الاخطار . وعلى سبيل المثال ، ينص الشرط ١٣(أ) من مشاركة 84 Exxonvoy على أن "تبدأ مهلة الشحن والتفريغ أو مهلة غرامة التأخير أو تستأنف ، كما هو منصوص عليه هنا ، فور انقضاء ست ساعات تلي تسلم مستأجر السفينة أو ممثله الإخطار بالاستعداد ... " .

٢٥٧- ومع ذلك ، فإن بعض مشاركات استئجار السفن ينص صراحة على تطبيق الأحكام الاستثنائية المتعلقة بمهلة الشحن والتفريغ على مهلة غرامة التأخير ، أو تخفيض

مبلغ غرامة التأخير إلى النصف حال وقوع بعض الاحداث . وتنص مثلاً مشارطة Tankervoy 87 على أنه "لا يحسب ضمن مهلة الشحن والتفريغ الوقت الضائع ، لأحد الأسباب التالية ، كما لا يحسب ضمن مهلة غرامة التأخير ، إذا كانت السفينة واقعة تحت طائلة غرامة التأخير ...". وتشمل قائمة الاحداث المذكورة أسباباً من مثل انتظار ساعة المد اللاحقة أو بزوغ الفجر للتوجه من مكان الانتظار نحو الممر الداخلي ، والتوقف بأمر السفينة ، وحدث عطل أو قصور في السفينة ، أو إهمال المالك أو وكلائه أو إخلالهم بواجبهم ، أو الاضراب ، أو وقف العمل أو أي تقييد آخر لعمل طاقم السفينة أو المرشد أو رجال القاطرة^(٣٨٩) . كما تنص المشارطة على تخفيض غرامة التأخير إلى النصف ، إذا ما نجم التأخير عن أحد الاحداث التالية: "(أ) حالة البحر الناجمة عن رداءة الجو ؛ (ب) نتائج الحريق أو الانفجار ، أو تعطل الآلات عند منشآت الشاطئ ، شريطة ألا ينجم ذلك عن إهمال من جانب المستأجر أو الشاحنين أو متسلمي البضاعة أو مستخدميهم أو وكلائهم ؛ (ج) القضاء والقدر ، وأعمال الحرب ؛ وأعمال العدو المعلن ؛ وقيود الحجر الصحي ؛ والاضراب ؛ وتوقف العمل ، وتقييد العمل ؛ والاطار ؛ والشغب الأهلي أو اعتقال أو تقييد حرية الحاكم أو الشعب . وفيما عدا ذلك ، تُدفع غرامة التأخير كاملة عن الوقت الضائع بسبب الاضراب أو التوقف عن العمل أو حالات التقييد ، التي كانت قائمة عند تعيين الميناء ..."^(٣٩٠) ووفقاً للشروط الواردة في مشارطة Exxonvoy 84 ، يجب أن يحسب الحريق أو الانفجار أو الاضراب أو توقف العمل أو وقفه أو تعطل الآلات أو المعدات في أو قرب منشآت الشاطئ ضمن مهلة الشحن والتفريغ ، أو ضمن مهلة غرامة التأخير إذا كانت السفينة واقعة تحت طائلة غرامة التأخير . ويجب أن تدفع أي غرامة تأخير متكبدة بقيمتها الكاملة . ومن شأن هذه الاحداث أن تؤدي إلى تخفيض غرامة التأخير إلى النصف ، وفقاً لمعظم مشارطات استئجار ناقلات النفط . وينص الشرط أيضاً على تخفيض غرامة التأخير إلى النصف ، إذا ما كان التأخير "خارجاً عن السيطرة المعقولة لمالك السفينة أو مستأجرها" ، ولم تكن محددة في مكان آخر من المشارطة العواقب الناشئة عن مهلة الشحن والتفريغ/التأخير^(٣٩١) . "والتجربة وحدها هي التي ستظهر الصعوبات التي قد تواجه في تفسير عبارة خارج السيطرة المعقولة للطرف المعني"^(٣٩٢) .

٢٥٨- وفيما يتعلق بالاستثناءات الواردة في مشارطة استئجار السفن بالرحلة لنقل البضائع الجافة ، كان شرط خطر الاضراب ، في مشارطة Gencon ومشارطة Centrocon مدعاة للنزاع بشكل ملحوظ بسبب صياغتها العتيقة والفامضة . إذ يسمح شرط خطر الاضراب في مشارطة Gencon (الشرطة ١٥) لمالكي السفينة بالغاء المشارطة في حالة قيام اضراب أو وقف العمل على نحو يؤثر في عملية تحميل البضاعة ، ما لم يوافق مستأجرو السفينة على "حساب أيام العمل كما لو لم يكن هناك اضراب أو توقف عن العمل" . وإذا تم تحميل بعض البضاعة قبل بدء الاضراب أو التوقف عن العمل ، فعلى مالكي السفينة أن يبحروا بالبضاعة المحملة وأن يقصروا اجرة الشحن على تلك البضاعة ، مع الاحتفاظ لهم بحرية استكمال تحميل السفينة ، على حسابهم ، ببضائع أخرى أثناء الرحلة . أما في حالة التفريغ:

"... إذا حدث اضراب أو توقف عن العمل يؤثر في عملية تفريغ البضاعة عند وصول السفينة أو بعد وصولها إلى ميناء التفريغ أو منه ولم تتم تسوية المشكلة في غضون ٤٨ ساعة ، فليمتسلم البضاعة الخيار في الإبقاء على السفينة في حالة انتظار ريثما ينتهي الاضراب أو التوقف عن العمل ، مقابل تسديد نصف غرامة التأخير بعد انقضاء مهلة التفريغ ، أو في امدار أمر للسفينة بالتوجه إلى ميناء مأمون حيث تستطيع تفريغ البضاعة بسلام دون التعرض لخطر الاحتجاز بسبب الاضراب أو التوقف عن العمل..."

٢٥٩- وكثيراً ما يُدرج شرط خطر الاضراب الوارد في مشاركة Genco في مشارطات أخرى . وأحياناً في النمذج المطبوع ، مثل مشاركة Riodoceore لركاز الحديد لعام ١٩٦٧ (مشاركة Riodoceore) . وإذا عمدت المحاكم الانكليزية إلى تفسير شرط خطر الاضراب الوارد في مشاركة Genco ، عند نظر قضية Salamis Shipping (Panama) S.A. (٢٩٣) ضد Superfos (٢٩٤) ثم قضية Edm. van Meerbeek & Co. S.A. (The "Onistilos") ضد Chartering A/S "Saturnia" (The N.B.R. (London) Limited) (٢٩٥) ، فقد وصفت هذا الشرط بأنه غامق ويحتمل اللبس .

٣٠- وقد أثار أيضاً شرط خطر الاضراب الوارد في مشاركة Centrocon نزاعات عديدة . ويرد أدناه نص الشرط (وقد وقع التعديل "الموصى به" بين قوسين):

"إذا استحال تحميل البضاعة بسبب حدوث اضرابات أو شغب أهلي أو بسبب اضراب أو توقف أي فئة من العمال لازمة لتحميل البضاعة عن العمل ، أو بسبب وقف العمل أو عرقلة ، [نتيجة لاضرابات أو شغب أهلي أو اضراب أو توقف عن العمل على السكك الحديدية أو في الحوض أو في أماكن التحميل الاخرى] دون أن يكون لمستأجري السفينة سيطرة على ذلك ، أو إذا استحال تفريغ البضاعة بسبب حدوث اضرابات أو شغب أهلي ، أو بسبب اضراب أو توقف أي فئة من العمال لازمة لتفريغ البضاعة عن العمل ، فإن الوقت اللازم للتحميل أو التفريغ ، حسبما تكون الحال ، لا يحسب ما دامت هذه الأسباب قائمة ، شريطة ألا يحول اضراب مستخدمي الشاحنين و/أو متسلمي البضاعة أو توقفهم عن العمل دون استحقاق غرامة التأخير ، إذا ما كان في مستطاعهم أن يحصلوا ، بقدر معقول من العناية الواجبة ، على يد عاملة مناسبة مقابل الاجور التي كانت سارية قبل حدوث الاضراب أو التوقف عن العمل . وفي حالة حدوث أي تأخير يعزى إلى الاسباب آتفة الذكر ، لا يجوز لمستأجري السفينة و/أو متسلمي البضاعة أو مالكيها الباغرة أن يطالبوا بتعويضات أو غرامة تأخير . ولكن ، من أجل تسوية الحسابات المتعلقة بمقابل كسب الوقت ، يحسب أي وقت تخسره الباغرة فسهي أي حالة من الحالات المذكورة أعلاه بمشابة وقت مستغرق في التحميل أو التفريغ ، حسبما تكون الحال" .

٣١١- وفسى قضيته Union of India ضد Compania Naviera Aeolus S.A. (٣٩٦) ، اعتبرت المحاكم الانكليزية ان شرط خطر الاضرار الوارد في مشاركة Gencon شرط غامض . فقد أشار أحد قضاة مجلس اللوردات إلى أنه "من البديهي تماماً ان الجزء الثالث ليس جزءاً أصلياً في الشرط ، لكنه إضافة لاحقة . ولا أستطيع ان أتعوم اطلاقاً ان يقوم أي مؤلف ذو تفكير قانوني بمياغة هذا الشرط ككل في شكله الحالي" . وأضاف إلى ذلك قاضياً : "ليس هناك أي تفسير أو شرح مرفق تماماً لهذا الشرط ، وعلى المرء ان يختار بين استنتاجين كلاهما غير مرفق على حد سواء" (٣٩٧) .

١ - مكافأة كسب الوقت

٣١٢- مكافأة كسب الوقت هي مبلغ من المال يدفعه مالكو السفينة إلى مستأجرها ، اذا اتم المستأجرون التحميل أو التفريغ قبل انقضاء مهلة الشحن والتفريغ ، بحيث تكون السفينة تحت تصرف مالكيها في وقت أبكر مما لو انتفع مستأجروها من حقهم في مهلة الشحن والتفريغ كاملة . وليس من شأن كسب الوقت في مهلة الشحن والتفريغ ان يخول مستأجر السفينة حق المطالبة بمكافأة عن كسب الوقت ، ما لم تنص مشارطة استئجار السفينة على شرط خاص يفيد ذلك . وغالباً ما يرد في مشارطات الاستئجار بالرحلة لنقل البضائع الجافة شرط ينص على دفع مكافأة عن كسب الوقت . فيسر ان مشارطة Gencon لا تتضمن مثل هذا الحكم .

٣١٣- ويتيسر الشرط ٩ من مشارطة Multiform على ان "يدفع مالك السفينة إلى مستأجرها مكافأة عن كسب الوقت تساوي نصف مبلغ غرامة التأخير يومياً أو بالتناسب عن كل جزء يوم ، عن الوقت المكتسب تحميلاً أو تفريغاً في مهلة الشحن والتفريغ" كما ينص الشرط الوارد في مشارطة Norangein 89 على ان: "يدفع مالك السفينة مكافأة عن كسب الوقت تساوي نصف غرامة التأخير عن كل الوقت المكتسب في مهلة الشحن والتفريغ في ميناء التحميل و/أو ميناء التفريغ" (٣٩٨) . وثمة عبارات أخرى مستخدمة في هذا المصدد ، منها "كل الوقت المكتسب" و"أي وقت مكتسب" و"كل وقت العمل المكتسب" و"الوقت المكتسب" .

٣١٤- وقد أشار تفسير شروط كسب الوقت نزاعات . وقال كارفر في هذا المصدد: "لقد ووجهت صعوبات جمة في تفسير الاحكام المتعلقة بدفع مكافأة كسب الوقت نظير الوقت "المكتسب" في التحميل أو التفريغ فهل يعني ذلك الوقت المكتسب لصالح المالك أو الوقت فيسر المستخدم من مهلة الشحن والتفريغ؟ واذ كانت مهلة الشحن والتفريغ لا تشمل أيام الأحد ، فهل يجب ان تؤخذ أيام الأحد بعين الاعتبار عند حساب الوقت "المكتسب" (٣٩٩)؟ ففي القضية الانكليزية Re Royal Mail Co. and River Plate SS. Co. (٤٠٠) ، نص الشرط الوارد في مشارطة الاستئجار على ان "يسمح للمستأجر...بعشرين يوم عمل متحمل لتحميل أو تفريغ البضاعة (باستثناء أيام العطلة

والوقت ما بين الساعة ١٢/٠٠ من أيام السبت والساعة ٧/٠٠ من أيام الاثنين) ...
ويدفع مالك السفينة ١٠ جنيهات يومياً كمكافأة لكسب الوقت ، عن كل يوم عمل مكتسب من أيام العمل المتملة^٤ . ورات المحكمة أنه يجب تفسير كلمة "المكتسب" بها معناها الوقت المكتسب لمبالغ المالك ، ويجب بالتالي دفع مكافأة كسب الوقت عن كل الوقت المكتسب دون انتقام أيام العطلة ونهاية الأسبوع التي تشملها تلك الفترة . وقد تتم التوصل إلى حكم مماثل في قضية Lainq ضد Holloway^(٤٠١) ، حيث نص الشرط على منسج "مكافأة كسب الوقت تساوي ١٠ شلنات في الساعة عن أي وقت مكتسب في التجميل و/أو التفريغ" . على أنه صدر حكم مختلف عن ذلك في قضية The Glendevon^(٤٠٢) حيث نسبت مشاركة الاستئجار على "تفريغ [السفينة] بالاعتماد" ، و"وإن تم التفريغ في موعد مبكر ، تدفع المكافأة بما يساوي ٨ شلنات أو ٤ ديمات بالساعة ، عن كل ساعة مكتسبة" . ونشأ نزاع حول ما إذا كان ينبغي أن يؤخذ يوم الأحد ويوم العيد الذي يقع ما بين نهايتي التعميل ونهاية مهلة الشحن والتفريغ في عين الاعتبار عند حساب "كل ساعة مكتسبة" لتحديد مكافأة كسب الوقت . واستنتجت المحكمة أن عبارة "كل ساعة مكتسبة" تعني كل ساعة مكتسبة من مهلة الشحن والتفريغ المسموح بها وليس كل ساعة مكتسبة من اتمام التفريغ في موعد مبكر . ووجب بالتالي ألا يؤخذ اليومان في عين الاعتبار عند حساب مكافأة الوقت المكتسب .

٢٦٥- وقد جرى تأييد الحكم الصادر في قضية The Glendevon في قضية Nelson ضد Nelson line^(٤٠٣) التي استخدمت فيها عبارة "كل يوم من الأيام صافية الجو المكتسبة في التعميل" . ونص الشرط الوارد في مشاركة الاستئجار على أن "يسمح مالكو السفينة لمستأجرها بسبعة أيام عمل معتدلة الجو (باستثناء أيام الأحد وأيام العطلة) من أجل تحميل البضاعة ... وعلى مستأجري السفينة أن يدفعوا لمالكها غرامة تأخير عن أي وقت يتجاوز المهل المنصوص عليها أعلاه ... وعلى مالكها السفينة أن يدفعوا لمستأجرها أو أن يضمنوا لهم ٢٠ جنيهاً عن كل يوم مكتسب في تحميل البضاعة" .

٢٦٦- وفي قضية Mawson SS. CO. ضد Bever^(٤٠٤) ، أوجز القاضي بيلهاش الاستنتاجات التي خلص إليها من هذه الأحكام على النحو التالي:
"١- ان القرينة الظاهرة هي أن الغرض والنية من شروط كسب الوقت أن يدفع مالكو السفينة لمستأجرها مكافأة عن كل الوقت الذي كسبته السفينة ، محسوباً بالطريقة التي تحسب بها ، في حالة العكس ، غرامة التأخير ؛ يعني دون مراعاة الاستثناء المتعلق بيوم العمل ...
٢- ويجوز رد القرينة الظاهرة ، بل هي مردودة ، حال تحقق أحد امرين هما: '١' تناول العمل وكسب الوقت بتسارع العمل في نفس الشرط ، وغرامة التأخير في شرط آخر ؛ '٢' تناول كل من أيام العمل ، والوقت المكتسب

بتسارع العمل ، وغرامة التأخير ، في نفس الشرط ، ولكن المحكمة رأيت ، عند تفسير ذلك الشرط ، استناداً إلى مجموع الكلمات ، أو لأسباب أخرى ، أن الأيام المكتسبة هي تستخدم ويشار إليها بنفس المعنى الموصوفة به أيام العمل في الشرط ، وليست مستخدمة بمعنى الأيام الضائعة وفقاً لحكم غرامة التأخير" .

٣٦٧- وعادة يحدد مبلغ مكافأة كسب الوقت بنصف غرامة التأخير: "لأن مالكي السفينة قد يواجهون صعوبات في الحصول على ارتباط آخر في مهلة قصيرة أو في تقديم موعد رحلة السفينة التالية . فهم يجدون أنفسهم في وضع يكون فيه الريح الذي يجنونه من عملية غير متوقعة في التحميل أو التفريغ أقل من الخسارة التي يتكبدها بسبب التأخير . لذلك ، تحسب عادة مكافأة كسب الوقت المستحقة بواقع نصف غرامة التأخير" (٤٠٥) .

باء - شروط أجرة الشحن

٣٦٨- تقضي القاعدة العامة في القانون العام ، في غيبة النص الصريح ، بدفع أجرة الشحن عند التسليم (٤٠٦) . وتعمل النماذج القديمة لعقود المشاركة بالرحلة هذه القاعدة كما هي الحال في الشرط ٤ من المشاركة العامة الموحدة (Gencon) أو في غرفة مشارطات النقل البحري للأسمدة ، ١٩٤٣ ("Ferticon") الشرط ١ .

٣٦٩- وتقضي المشاركة العامة الموحدة على سبيل المثال ، بأن تدفع أجرة الشحن "دون خصم عند تسليم البضائع ، وبمتوسط معدل سعر الصرف المعمول به في يوم أو أيام الدفع..." (٤٠٧) . وعليه ، إذا كانت أجرة الشحن تدفع عند التسليم تكون أخطار الشحن في العادة على مسؤولية مالك السفينة ؛ فإذا وصلت السفينة ناقصة البضائع أو بدون بضائع البتة لتسليمها ، لا تدفع أجرة الشحن فيما يتعلق بالبضائع التي لم تسلم . وبالمقابل إذا سلمت البضائع فإن أجرة الشحن تدفع بالكامل حتى ولو كانت البضائع في حالة تلف . ووفقاً للقانون الانكليزي يجوز لمستأجر السفينة أن يرفع دعوى منفصلة للمطالبة بالتعويض ، لكنه غير مَحُول في ظل عدم وجود حكم صريح ، بأن يخصم من أجرة الشحن أي مبلغ كمطالبة بالتعويض عن خرق مشاركة الايجار . وفي قضية Dakin ضد Oxley (٤٠٨) ، تخلّى مستأجر السفينة ، في مقابل أجرة الشحن ، عن شحنة الفحم الحجري الذي تعرض للتلف الشديد بسبب اهمال ربان السفينة وطاقمها ، بحيث باتت البضاعة أقل قيمة من أجرة الشحن . ورأت المحكمة وجوب دفع كامل أجرة الشحن ما دامت البضائع قد نقلت وسلمت على الرغم من أنها تعرضت للتلف ، أما انتصاف مستأجر السفينة فيكون عن طريق رفعه دعوى مقابلة .

٢٧٠- وفي قضية "Brede" (٤٠٩) و The Aries Tanker Corporation ضد Total Transport Ltd. (The "Aries") (٤١٠) ، طعن في صحة القاعدة من قبل مستأجري السفينة الذين كانوا ، بسبب حائل ضيق الفترة الزمنية ، نتيجة لإدراج المادة الشالشة ، القاعدة ٦ ، من قواعد لاهاي في مشاركة الايجار ، قد منعوا من رفع دعوى مضادة للدعوى التي رفعها مالكو السفينة للحصول على باقي أجرة الشحن الذي كان مستأجرو السفينة قد خصموه مقابل قيمة البضائع المسلمة ناقصة وتالفة .

٢٧١- ولذلك ، ففي قضية "The Brede" ، دعا مستأجرو السفينة القاضي "إلى اتخاذ خطوة جريئة إلى حد ما ، فيعتبر هذا الدفع القديم قدم أوائل القرن التاسع عشر دفعا عفا عليه الزمن وشكلا من أشكال البقايا المتحجرة لماض لا يمكن ايجاد التبريرات له في قانون معاصر متطور" (٤١١) . بيد أن السيد القاضي موكاتا رأى أنه سيكون من الخطأ لجوء قاض في محكمة الدرجة الاولى إلى الابتعاد عن خط المراجع القضائية الراسخة ، وترك بالتالي مسألة اتخاذ "الخطوة الجريئة" ، إذا كان هناك خطوة تتخذ ، إلى محكمة أعلى . غير أن محكمة الاستئناف لم تأخذ في الاعتبار الدعوة إلى اتخاذ "الخطوة الجريئة" ، التي اقترحها مستأجر السفينة لأنها لم تر ضرورة إلى تبرير القاعدة انطلاقا من الظروف الحديثة (٤١٣) ؛ كما رأت أنه ما دامت هذه القاعدة موجودة منذ ما لا يقل عن قرن ونصف القرن ، فهذا كاف بحد ذاته للقول بعدم تغييرها (٤١٤) . وعلى غرار ذلك رأى مجلس اللوردات في قضية "Aries" أنه لا ينبغي تغيير هذه القاعدة .

٢٧٢- وهكذا ، في القضية الحديثة العهد Colonial Bank ضد European Grain & Shipping Limited ("Dominique") (٤١٥) ، رأى مجلس اللوردات الانكليزي أنه حتى في حالة اعسار مالكي السفينة وتخلوا عن المشاركة بعد فترة وجيزة من الشحن ، فلا يحق لمستأجري السفينة أن يخصصوا من أجرة الشحن قيمة الخسائر التي تكبدوها بسبب العدول عن الرحلة . بل في هذه الحالة تدفع قيمة الشحن فعلا بعد خمسة أيام من التوقيع على سندات الشحن ، ولكنها "تعتبر مستحقة عند الشحن" .

٢٧٣- وتنص بعض المشاركات الحديثة (ولا سيما مشاركات ناقلات النفط) على امكانية الخصم . وقد نمت في شرط أجرة الشحن احدى مشاركات نقل البضاعة الجافة ، التي جرى الاتفاق عليها بين المجلس البحري الدولي والبلطريقي (BIMCO) وبرنامج الاغذية العالمي - نموذج المشاركة بالرحلة "Worldfood" - ، على خصم المطالبات عن خسارة البضاعة أو تلفها ، من أجرة الشحن وغرامة التأخير اللذين يدفعان بعد التسليم ، في غيبة ضمانات نادي الحماية والتعويض .

٢٧٤- بيد أن النماذج الحديثة لمشارطات نقل البضائع الجافة وشروط الشحن الإضافية ، تنص في العادة على استحقاق أجرة الشحن كاملة عند الشحن ، وعلى دفعها مباشرة بعد الشحن أو إثره بوقت قصير ، كما حدث مثلا في قضية مشاركة الاسمودة "Fertivoy 88" ، التي تنص في الشرط ٢٠ على دفع أجرة الشحن بعد اثنتين وسبعين ساعة من اتمام التحميل وتحرير سندات الشحن ، كما تنص على أنه "يشيغي اعتبار كامل أجرة الشحن مستحقة عند الشحن ، سواء هلكت السفينة و/أو البضاعة أم لا" . وتنص مشاركة استئجار السفن المتعددة الأغراض "Multiform 82" (تنقيح ١٩٨٦) في الشرط ٥ ، على أن "أجرة الشحن تدفع بمعدل ... عن الطن ... من الوزن الاجمالي المذكور في سند الشحن ... وتُستحق أجرة الشحن فور تحميل البضاعة على متن السفينة ، وتكون غير قابلة للخصم أو الرد ، سواء هلكت السفينة و/أو البضاعة أم لا" . وتتضمن مشاركة استئجار سفن نقل حبوب أمريكا الشمالية ١٩٨٩ أيضا نصوصا مماثلة ، في الشرط ٩ (أ) ؛ وهي مع ذلك تنص بوضوح على أن "أجرة الشحن تُدفع مسبقا بالكامل عند تسليم سندات الشحن موقعا عليها ...". وتضع هذه الشروط أخطار أجرة الشحن على عاتق مستأجر السفينة ، وذلك بجعل أجرة الشحن مستحقة وواجبة الدفع بصرف النظر عن نقل البضاعة وتسليمها .

٢٧٥- وقد وجه بعض الذين ردوا على استفسارات الأمانة ، انتقادات تقول بأن شروط أجرة الشحن مجحفة وغير مرضية ، وهي شروط يترتب عليها تخويل مالك السفينة الحق في اقتضاء أجرة الشحن كاملة ، ولو فقدت البضاعة أو ألغيت الرحلة . ولكن حتى في حالة عدم وجود حكم شبيه بالأحكام المذكورة ، فإن القانون الانكليزي لا يسمح باسترداد أجرة الشحن إذا كانت مدفوعة سلفا ولو هلكت السفينة والبضاعة بالكامل أثناء السفر ولم يُسلم أي شيء^(٤١٦) . وتعتبر هذه القاعدة "قاعدة غريبة في القانون الانكليزي"^(٤١٧) ، وقد كانت عرضة للانتقاد بما في ذلك من قبل بعض القضاة الانكليز . وفي قضية "Byrne" ضد "Schiller" ، صدر الحكم متفقا مع هذه القاعدة ، ذلك أن القضاة رأوا أنفسهم ملزمين بالسوابق القضائية ، بيد أنهم عبّروا عن رغبتهم في أن يكون القانون مختلفا وأن يتطابق مع قوانين بقية العالم . ورأى رئيس المحكمة Cockburn بأن القاعدة "بنيت على مبدأ خاطئ وهي غير مرضية البتة" ، ورأى في الوقت نفسه "أن المراجع القضائية بنت على سابقة في غير محلها ... ، وهي أقوى من أن تُغلب ، وإذا كان يتعين تغيير القانون فليكن ذلك بطريق التشريع لا بإصدار أحكام تخالفه"^(٤١٨)

٢٧٦- وفي قضية "Dominique"^(٤١٩) ، كانت المشاركة على نموذج Gencon ، مرفقة بها تغييرات مطبوعة وسلسلة من الشروط الإضافية المطبوعة التي تضمنت أحكاما بدفع أجرة الشحن مسبقا تنص على ما يلي: "تدفع أجرة الشحن مسبقا خلال الايام الخمسة التي تلي

التوقيع على سندات الشحن النهائية وتسليمها ، وتستحق أجرة الشحن كاملة عند التوقيع على سندات الشحن ولا تكون قابلة للخصم أو لإعادة ، سواء هلكت السفينة و/أو البضاعة أم لا ...". وحدث أن وقع مالكو السفينة في حالة إعسار ولم تتم الرحلة بعد أن كان قد تم التوقيع على سندات الشحن ولكن قبل دفع أجرة الشحن . واضطر مستأجرو السفينة من ثم أن يتدبروا نقل البضائع إلى جهة الوصول ، على سفينة أخرى مما أدى الى تكبدهم تكاليف ضخمة . ورأى مجلس اللوردات أن مستأجري السفينة لا يزالون ملزمين بدفع كامل أجرة الشحن ، لأن المقصود من الشرط هو أن حق مالكي السفينة ينشأ فور إتمام التوقيع على جميع سندات الشحن وان كان الدفع مؤجلا إلى الايام الخمسة التي تلي تسليم سندات الشحن بعد التوقيع عليها إلى الشاحنين . وعليه ، فقد نشأ حق مالكي السفينة في أجرة الشحن قبل انقضاء مشاركة الاستئجار . ومع ذلك فقد جرى التسليم بأن الشرط قد صيغ بطريقة غامضة مما جعله صعب التفسير . (٤٢٠)

٢٧٧- بيد أن نماذج مشارطات استئجار ناقلات النفط بالرحلة لا تنص في العادة على دفع أجرة الشحن مسبقا ، إذ إن معظم مشارطات استئجار ناقلات النفط تقتضي أن تحسب أجرة الشحن حسب الكمية المحملة وأن تدفع عند تسليم البضاعة أو بعد إتمام التفريغ . وينص الشرط ٢ من مشاركة "Asbatankvoy" على ما يلي: "تكون أجرة الشحن بالسعر المذكور ... وتحسب وفق الكمية المحملة (باستثناء النولون الضائع وفق ما هو منصوص عليه في الشرط ٣) كما هو مبين في شهادة التفتيش . وعلى مستأجر السفينة أن يدفع دون خصم أجرة الشحن عند تسليم البضاعة في جهة الوصول ، مستنظلا منها أي مصروفات إضافية أو سلف أعطيت لربان السفينة أو لوكلاء المالك ...". وللتغلب على المشاكل والمنازعات التي تنشأ عن عدم حيازة المستأجر شهادة التفتيش ينص بعض نماذج مشارطات ناقلات النفط على أن تدفع أجرة الشحن حسب الكمية الإجمالية المذكورة في سند الشحن (٤٢١) . ويترتب على ايجاب دفع أجرة الشحن عند إتمام التفريغ فقدان مالك السفينة حقه في حجز البضاعة لضمان دفع أجرة الشحن ، لكن ليس لهذا الأمر أهمية كبيرة فيما يبدو ، فالظاهر أن حق الحجز في تجارة ناقلات النفط أقل وزنا من حق الحجز في تجارة البضاعة الجافة بسبب الصعوبات الناشئة عن ممارسته . (٤٢٢)

٢٧٨- وقد طرحت مسألة تفسير الشرط في مشاركة "Exxonovoy 1969" (وهو مطابق للشرط المذكور آنفا في مشاركة Asbatankvoy) على محكمة الاستئناف الانكليزية في قضية Shell International Petroleum ضد Seabridge Shipping Ltd ("Metula") (٤٢٣) . والحاصل في هذه القضية أن جزءا من البضاعة قد هلك أثناء الرحلة فدفع مستأجرو السفينة أجرة الشحن حسب الكمية المسلمة ؛ ورأت المحكمة وجوب دفع أجرة الشحن بكاملها محسوبة وفق الكمية المحملة ، عند تسليم أي كمية محملة من البضائع . ورأت المحكمة أن احتساب أجرة الشحن وفق الكمية المحملة كان يرمي إلى وجوب ضمان الحصول

على هذه الأجرة حينذاك على الرغم من أنها تدفع لاحقا عند وصول السفينة إلى مقصدها . ومع أن العملية لم تكن تتعلق بالشحن بأسعار إجمالية حسب التعبير الصحيح للكلمة ، إلا أنها اتسمت بميزات عملية مبنية على الشحن بأسعار إجمالية بمعنى أن أجرة الشحن كانت محسوبة وفق الكمية المحملة وتدفع بناء على هذه الكمية حتى ولو حدث نقص .

٢٧٩- وغالبا ما تقيّد شروط أجرة الشحن في مشارطات استئجار ناقلات النفط بالرحلة ، بإدخال ما يسمى بشروط الخسارة عند التفريغ واحتجاز البضائع ، وهي شروط تجيز لمستأجر السفينة أن يخصم من أجرة الشحن قيمة البضاعة الناقصة عند التسليم ، بما في ذلك أجرة الشحن المستحقة عنها . "وقد باتت هذه الشروط شائعة في مشارطات استئجار ناقلات النفط ، وهي تنطوي ، ما لم تصغ بعناية فائقة ، على احتمالات كبيرة للنزاعات القانونية" (٤٢٤) .

جيم - شروط حوالة المسؤولية

٢٨٠- القصد من شروط حوالة المسؤولية هو انقطاع مسؤولية مستأجري السفينة وقت الشحن ونقل المسؤولية عن الوفاء بالمشاركة إلى عاتق متسلمي البضاعة . ويبدو أن هذه الشروط استحدثت في انكلترا في حوالي منتصف القرن الماضي حين كان مستأجرو السفن يعملون بوصفهم وكلاء فحسب (٤٢٥) . وكانت هذه الشروط "قد أدخلت أصلا لحماية السماسرة العاملين لحساب الغير ، إلا أنها باتت سمة ثابتة في معظم نماذج مشارطات استئجار السفن ، وقبلت على أنها شيء طبيعي يلزم الوثيقة المستخدمة في التجارة سواء دعت الحاجة إليها في حالة تعيينها أم لا" (٤٢٦) .

٢٨١- وتتفاوت كثيرا شروط حوالة المسؤولية . ففي النموذج جيم من مشاركة بلتيمور للحبوب ينص الشرط على ما يلي: "تتوقف مسؤولية مستأجري السفينة بموجب هذه المشاركة عند شحن البضاعة" (٤٢٧) . وفي مشاركة استئجار سفن ركاز الحديد V (الركاز) ينص الشرط ٢١ على ما يلي: "تتوقف جميع مسؤوليات مستأجري السفينة عند إتمام التحميل والدفع مسبقا ، إذا وجد ، ويكون لمالكي السفينة الحق في حجز البضائع لاستيفاء أجرة الشحن والنولون الضائع وغرامة التأخير" . وتتضمن مشاركة Africanphos ومشاركة Cemenco شروطا مماثلة ؛ وأبقى الشرط ٨ من مشاركة Gencon ، على مسؤولية مستأجري السفينة عن دفع النولون الضائع وغرامة التأخير والتعويض عن الاحتجاز في ميناء التحميل وأجرة الشحن ؛ ولا تشمل غرامة التأخير التعويض عن الاحتجاز الحادث في ميناء التفريغ "إلا بقدر عجز مالكي السفينة عن الحصول على المبالغ المستحقة عن طريق ممارستهم الحق في حجز البضاعة" . وبموجب الشرط ٣٥ من مشاركة "Norgrain 89" ، يبقى مستأجرو السفينة مسؤولين عن دفع أجرة الشحن والنولون الضائع وغرامة التأخير عند

التحميل وعن جميع المسائل الأخرى التي تحدد فيها مسؤولية المستاجر ، المنصوص عليها في مشاركة الاستئجار . وتنص مشاركة "MultiForm 82" (تنقيح 1٩٨٦) تحت عنوان "الحجز وحوالة المسؤولية" في الشرط ٢٤ ، على أن لمالكي السفينة الحق في حجز البضائع لاستيفاء أجرة الشحن والنولون الغائب وغيرامة التأخير والمساهمة في العوارية مما يستحق لهم بموجب مشاركة الاستئجار ، ولكنها تبقى على مسؤولية مستأجري السفينة عن دفع أجرة الشحن والنولون الغائب وغيرامة التأخير وجميع المسائل الأخرى المنصوص عليها في مشاركة استئجار السفينة والتي حددت فيها مسؤولية مستأجري السفينة .

٢٨٢- وقد أشارت شروط حوالة المسؤولية نزاعات كثيرة ، كما ورد في التعليق التالي:

"سيكون من المبالغ فيه القول بأنه يمكن استخلاص مجموعة قواعد بسيطة ومنطقية ، من القنناتيا العديدة التي قفت فيها المحاكم فيما يتعلق بشروط حوالة المسؤولية والحجز ؛ ذلك أن الطلب المتغير في المجتمع التجاري ، كما تدل عليه ، على سبيل المثال ، مسألة تغليه التدريجي عن تحديد عدد محدد من الأيام لفترة التأخير ؛ والتغيير المتدرج في وجهات نظر القضاة الذين تأثروا بدورهم برغبات التجار ، بالإضافة إلى مجرد تنوع شروط مهلة الشحن والتفريغ وحوالة المسؤولية وحق الحجز وغرامة التأخير ، وسوء صياغة هذه الشروط فهي كثيرة من الأحيان؛ كل هذه الأمور أسهمت على مدى فترة مائة سنة في إلقاء ظلال الشك الذي لا يزال موجودا إلى الآن ، على هذا الفرع من القانون" (٤٢٨)

٢٨٣- وكان من ضمن المشاكل التي برزت فيها يتعلق بتفسير هذه الشروط ، مسائل من مثل تلك المتعلقة بالمدى الذي تتوقف عنده مسؤولية مستأجري السفينة وما إذا كانت حوالة المسؤولية تشمل جميع المطالبات أو أنها تقتصر على المسؤولية اللاحقة . وكثيرا ما نمت التماذج الأولى للشروط صراحة على توقف مسؤولية مستأجري السفينة فيها يتصل بجميع المسائل سواء "كان ذلك قبل شحن البضائع أو خلاله أو بعده" (٤٢٩) . أما حيث لم يعف الشرط صراحة مستأجري السفينة من المسؤولية الواقعة قبل الشحن ، فقد تغاربت الآراء بشأن ما إذا كان يترتب على مثل هذا الشرط إعفاء مستأجر السفينة من المسؤولية الناشئة قبل التحميل . وقد أقرت المراجع القضائية اليوم بأن مسؤولية مستأجري السفينة تكون منتهية بشرط أن تتوفر وسيلة انتصاف بديلة ، عن طريق الحق في الحجز ، لمالكي السفينة فيما يتصل بالمسؤوليات المستحقة (٤٣٠) ، من مثل النولون الغائب أو غيرامة التأخير في مرسى التحميل ، وأن يكون هذا الحق في الحجز مدرجا في سند الشحن بحيث يتحول مالكي السفينة إعماله قد حاملي سند الشحن (٤٣١)

٢٨٤- وأقرّ أيضا بأن الشرط لا يعني مستأجر السفينة من مسؤوليته بموجب مشاركة استئجار السفينة ، إلا بالقدر المعاصر ، والمكافئ ، لحق الحجز الممنوح لمالكي السفينة . وفي قضية "The Sinoe" (٤٣٢) ، وصف القاضي دونالدسن شروط حوالة المسؤولية بأنها "حيوانات غريبة" لأنها "لا تعني بالفعل ما يبدو في الظاهر أنها تعنيه ، أي أن مسؤولية مستأجر السفينة تكون منتهية إذا كان لمالكي السفينة ، وبمقدار ما يكون لهم ، سبيل انتصاف بديل عن طريق الحق في الحجز على البضائع" (٤٣٣) .

٢٨٥- وقد اعتمدت المحاكم الأمريكية نهجا مماثلا . ففي قضية Crossman ضد Burriel (٤٣٤) ، قيل إن المبدأ الواجب اعتماده في تفسير شرط من شروط حوالة المسؤولية ، يقضي "بوجوب تفسير الشرط ، قدر الامكان ، بوصفه غير منطبق على مسؤولية لا تتكافأ مع الحق في الحجز" .

٢٨٦- ومن هنا ، فإن الحق في الحجز ينشأ بموجب مشاركة استئجار السفينة ويُدْرَج في سندات الشحن التي تعطى لمتسلمي البضائع والتي تنظم العلاقات التعاقدية بين مالكي السفينة وملتزمي البضائع . ومع ذلك ، لا يكون شرط حوالة المسؤولية نافذا ما لم يكن الحق في الحجز نافذا عند تفريغ البضاعة (٤٣٥) .

٢٨٧- وتستخدم شروط الإدراج بغية تضمين سندات الشحن الشروط الواردة في مشارطات استئجار السفن ؛ وقد أخذت صياغة شروط الإدراج من مثل "دفع كلفة الشحن والوفاء بجميع الشروط الأخرى طبقا لمشاركة استئجار السفينة" ، في الاعتبار لكي يدرج في سند الشحن حق مالكي السفينة في الحجز فيما يتصل بغرامة التأخير في مرسى التحميل والنولون الضائع (٤٣٦) ، فتلزم بالتالي المظهر له سند الشحن حسن النية (٤٣٧) .

دال - شروط تغيير المسار

٢٨٨- في البلدان التي تطبق القانون الانكليزي ، هناك شرط ضمني في مشارطات استئجار السفن بالرحلة ، وهو أن تتبع السفينة في رحلتها المسار المتفق عليه في العقد دون انحراف لا مبرر له أو تأخير خارج عن المعقول . ويمثل أي خروج عن مسار الرحلة المتفق عليه انحرافاً عن المسار ، يخوّل المستأجر في العادة معاملة مالك السفينة على أنه تنصل من المشاركة . وتعتبر بعض حالات الخروج عن المسار المباشر ، ممكنة التبديد ولا تشكل حالات انحراف ، من مثل الخروج عن المسار لإنقاذ أرواح (وان كان لا ينطبق على إنقاذ ممتلكات) أو لاغراض أخرى مثل ضرورة تجنب خطر ما أو القيام باصلاحات أساسية .

٢٨٩- أما الحق الذي يمنحه القانون الانكليزي ، بالانحراف عن المسار لإنقاذ أرواح ، فقد اتسع بموجب قواعد لاهاي/لاهاي-فسبي (Hague/Visby Rules) ليشمل الممتلكات ، وأدخل مفهوم المعقولة بوصفه معيارا عاما . وعليه تنص القاعدة ٤ من المادة الرابعة على ما يلي:

"لا يعتبر أي انحراف عن المسار لإنقاذ أو محاولة إنقاذ أرواح أو ممتلكات في البحر ، أو أي انحراف معقول ، انتهاكا أو خرقا لهذه القواعد أو لعقد النقل ، ولا يكون الناقل مسؤولا عن أي خسارة أو ضرر مترتب على ذلك" .

٢٩٠- ويتضمن قانون الولايات المتحدة لنقل السلع بحرا ، ١٩٣٦ ، شرطا إضافيا ينص على ما يلي: "على أنه إذا كان الانحراف عن المسار لأغراض تحميل بضاعة أو تفريغها ، وأخذ ركاب أو انزالهم ، فهذا يعتبر ابتداء ، أمرا غير معقول" .

٢٩١- وتتضمن مشارطات استئجار السفن عموما ، حتى حين تكون قواعد لاهاي/لاهاي-فسبي مدرجة فيها صراحة ، ما يسمى بـ "شروط تغيير المسار" أو "شروط حرية تغيير المسار" . وتتضمن بعض مشارطات استئجار السفن من مثل مشاركة "Worldfood" أو مشاركة "Nuvooy 84" ، أحكاما مشابهة بعض الشيء للقاعدة ٤ من المادة الرابعة .

٢٩٢- ومع ذلك ، تهدف مشارطات استئجار أخرى إلى منح مالكي السفينة حريات أكبر ، من خلال شروط تغيير المسار التي تتضمنها ، وهي حريات تتجاوز تلك الممنوحة في قواعد لاهاي . وقد قام بعض الذين ردوا على استفسارات الأمانة ، بانتقاد الشروط المتضمنة في النماذج القياسية لمشارطات استئجار السفن ، مثل المشاركة العامة الموحدة ومشارطات استئجار سفن ركاز الحديد ٧ ، والمتضمنة في مشاركة ("Nubaltwood") التي تمنح مالكي السفينة حريات واسعة جدا في تغيير المسار العادي للرحلة . وينص الشرط في مشاركة Gencon على ما يلي:

"للسفينة الحرية في أن ترسو في أي ميناء أو موانئ بأي ترتيب ولاي غرض ، وأن تبحر دون مرشدين وأن تقطر أو تساعد السفن الأخرى في جميع الحالات ، كما لها أن تغير مسارها لغرض انقاذ أرواح و/أو ممتلكات" (٤٣٨) .

٢٩٣- وتهدف غرفة مشاركة استئجار سفن لنقل الخشب البلطقي ١٩٧٣ ("Nubaltwood") إلى منح مالكي السفينة خيارات تكاد تكون غير محدودة فيما يتعلق بالمسار الواجب اتباعه والموانئ التي ينبغي الرسو فيها . وينص الشرط ١٣ على ما يلي:

"للسفينة الحرية في أن تبحر دون مرشدين وأن تتبع أي مسار ، وأن تتوجه إلى أي ميناء أو موانئ وتبقى فيه مهما كان ، وبأي ترتيب ، وسواء كان الميناء يقع على مسار الرحلة أو في اتجاه معاكس لميناء الوصول أو كان أبعد

من هذا الميناء ، مرة واحدة أو عدة مرات ، لغرض التزود بالوقود أو تحميل بضاعة أو تفريغها أو أخذ ركاب أو إنزالهم أو لأي أغراض أخرى مهما كانت ...".

٢٩٤- وقد تبدو صياغة هذه الشروط في الظاهر ، مطاطة بما فيه الكفاية بحيث تحمي مالكي السفينة من عواقب أي تغيير في مسار الرحلة ؛ بيد أن نطاق الحرية الممنوحة لمالكي السفينة من خلال شروط تغيير المسار ، أدى إلى إشارة نزعات عديدة . وقد فسرت المحاكم الانكليزية شروط تغيير المسار تفسيراً حصرياً جداً ، حتى في الحالات التي صيغت فيها هذه الشروط على نحو شديد الاتساع . وجزت الممارسة على السماح بوجود شروط تغيير المسار التي تقع في النطاق التجاري للعقد ، لكنها قامت على رفض أعمال الشرط الذي يؤدي ، إذا نفذ ، إلى القضاء على الغرض التجاري المقصود في العقد . وفي قضية Leduc ضد Ward (٤٣٩) ، قال اللورد إيشر: "كانت الحجة في أن الشرط [العبارات "حرية الرسو في أي ميناء من الموانئ وبأي ترتيب" ، المستخدمة أيضاً في مشاركة Gencon ومشاركة استئجار سفن ركاز الحديد ٧] يمنح السفينة حرية الرسو في أي ميناء من الموانئ في العالم . والمسألة هنا أيضاً هي مسألة تفسير عبارة تجارية مستخدمة في وثيقة تجارية ، وأظن أن العبارة بحد ذاتها لا تحتل إلا معنى واحداً ، أي ، أن الموانئ التي يقصد منح السفينة حرية الرسو فيها ، يجب أن تكون الموانئ التي سيتم المرور فيها بالفعل خلال الرحلة المذكورة" . وفي قضية Stag Line ضد Foscolo (٤٤٠) ، قال اللورد أتكينز: "إنه حتى ولو كان الرسو مقتصرًا على الميناء أو الموانئ الواقعة جغرافياً في مسار الرحلة ، واعتقادي أن الأمر كذلك دون ريب ، فالغرض من الرسو يجب أن يخضع لبعض القيود ؛ إذ لا يعقل أن يكون المقصود بالحرية منح الحق في دعوة أصدقاء مالكي السفينة أو أخذهم على متنها لأغراض القيام برحلة متعة ... وأرى شخصياً أن ما يقصد بالأغراض ، هو الأغراض التي تقتضيها الأعمال ، والتي قد يتوقع أطراف المشاركة نشوءها خلال الرحلة المزمع أن تقوم بها السفينة" (٤٤١) . ولكن إذا كان الشرط جيد الصياغة بما يكفي ، فقد لا تقدر المحاكم أو أعضاء هيئة التحكيم على تحديد نطاق الحريات الممنوحة لمالكي السفينة فيما يتصل بمسار الرحلة والموانئ التي يجب الرسو فيها ، عن طريق العودة إلى ما هو معقول: إذ ارتثي على سبيل المثال ، أنه في حالة استخدام عبارات من مثل "أي الموانئ مهما كانت" كما هو الأمر في الشرط المذكور آنفاً من مشاركة "Nubaltwood" ، قد يكون من الصعب التفسير على نحو حصري (٤٤٢) .

٢٩٥- وقد تنشأ المشاكل في مشاركة الاستئجار التي تتضمن في آن واحد ، شرط تغيير المسار وشرطاً مهيمناً يدرج قواعد لاهاي أو قواعد لاهاي-فسي في المشاركة . والسؤال المطروح هو ما إذا كان هناك تنازع بين الحكمين وإلى أي مدى ، ولأي منهما تكون

الغلبة في حال وجود هذا التنازع؟ ويزداد تعقد الوضع حين تكون مشاركة الاستئجار متضمنة أيضا شرط تغيير المسار للتزود بالوقود . والمثال على ذلك ، مشاركة استئجار السفن المتعددة الأغراض ٨٢ (تنقيح ١٩٨٦) ، التي كانت تتضمن شرطا مهيمنا (الشرط ٢٣) يدرج قواعد لاهاي-فسبي في المشاركة ، فقد تضمنت أيضا شرط تغيير المسار (الشرط ٢٥) وهو شرط أكثر تقييدا من المادة الرابعة في القاعدة ٤ من القواعد ، ذلك أنه لا يجوز تغيير المسار إلا لغرض انقاذ أرواح أو ممتلكات ، ولا يجوز أي تغيير معقول آخر على غرار ما تجيزه قواعد لاهاي-فسبي . وتتضمن المشاركة أيضا شرط نواحي الحماية والتعويض للتزود بالوقود (الشرط ٢٣) ، الذي يمنح السفينة ، باعتبار ذلك جزءا من عقد الرحلة ، حرية التوجه إلى أي ميناء من الموانئ سواء كانت هذه الموانئ واقعة على الطريق أو الطرق المباشرة و/أو المعهودة أو خارجها ، بين أي ميناء من موانئ التحميل أو التفريغ المذكورة في مشاركة الاستئجار ، لغرض التزود بالوقود أو تخزينه بأي كمية مرغوبة "سواء كانت هذه الكمية لازمة للرحلة المتعاقد عليها أو غير لازمة" .

٢٩٦- بيد أن ما يشك فيه هو إمكانية اعتبار تغيير المسار ، المسموح به بموجب الشرط لغرض تخزين الوقود لرحلة غير تلك المتفق عليها في المشاركة ، تغييرا معقولا بل تغييرا يجد تبريره في قواعد لاهاي-فسبي المدرجة في مشاركة استئجار السفن المتعددة الأغراض (Multiform) .

٢٩٧- وبالمقابل ، فإن مشاركة Norgrain 89 لا تعتمد قواعد لاهاي أو قواعد لاهاي-فسبي ، لكنها تتضمن شرط نواحي الحماية والتعويض للتزود بالوقود وشرط تغيير المسار ، المشتملين على حكم مماثل للحكم المتضمن في القانون الصادر في الولايات المتحدة لإعمال قواعد لاهاي ، الذي يحدد أن تغيير المسار لغرض التحميل أو التفريغ يعتبر ابتداءً أمرا غير معقول .

٢٩٨- أما أثر قواعد لاهاي أو قواعد لاهاي-فسبي ، المتعلقة بالشرط الصريح لتغيير المسار أو حرية تغييره ، والمتضمن في سند الشحن الذي تطبق عليه القواعد تطبيقا الزاميا ، فيبدو أنه يختلف من قضاء إلى قضاء ؛ ففي القانون الانكليزي قد تحدد صراحة شرط تغيير المسار بناء على مبادئ القانون الانكليزي القديم فحسب ، وتكون القواعد بالتالي غير سارية على هذا الشرط . وقد قيل إنه يجب قصر تفسير القواعد على أنها تمنح حماية إضافية لمالكي السفينة^(٤٤٣) . وبالمقابل ، يبدو أن معايير المعقولية الموضوعية وفق قواعد لاهاي مطبقة في الولايات المتحدة ، ذلك أن المحاكم كما يظهر ، أشارت إلى وجوب تفسير أو تحديد الحرية الواسعة أو "شرط الرحلة" بما يسمح بخروج معقول فحسب عن المسار العادي^(٤٤٤) . وقد اعتمد رأي مماثل على ما يبدو في جمهورية ألمانيا الاتحادية^(٤٤٥) .

٢٩٩- وليس من الواضح مع ذلك ، ما إذا كانت القواعد نفسها تنطبق على مشاركة الاستئجار التي تدرج ، من خلال تغطيتها شرطا مهيمنا ، أحكام قواعد لاهاي/لاهاي-فسبي (المادة الرابعة ، القاعدة ٤) والتي تتضمن صراحة شرط تغيير المسار ، ويكـون للقواعد بناء عليه انطباق تعاقدي دون أن يكون إلزاميا كما هي الحال بالنسبة لسندات الشحن . ولكن لا يبدو أن المحاكم قد أولت هذا الوضع اعتبارا خاصا ؛ ففي قضية "Aqios Lazaros" (٤٤٦) ، قال اللورد دينيغ بعد النظر في فحوى الشرط المهيمـن في إطار مشاركة الاستئجار ، إن الشرط يُدخل قواعد لاهاي في المشاركة ويجعلها بالتالي خاضعة لها ، بمقدار ما تنطبق ، وأنه في حالة التنازع بين قواعد لاهاي المدرجة في المشاركة وبين الشروط الأخرى فيها ، تكون الغلبة لأحكام قواعد لاهاي . وقد يكون الوضع مختلفا ، إذا كان الشرط الصريح بتغيير المسار متضمنا في شرط إضافي مطبوع وكان الشرط المهيمـن الذي أدرج قواعد لاهاي ، جزءا من الشروط المطبوعة للمشاركة القياسية ؛ ففي القضية الأنكليزية Seven Seas Transportation Ltd. ضد Pacifico Union Marina Corp. (The Satya Kailash) (٤٤٧) كانت المشاركة المعقودة على نموذج NYPE تتضمن شروطا إضافية مطبوعة تفرض وجود ضمان مطلق لصلاحيـة السفينة للملاحه ؛ وقد عقب قاضي الاستئناف على القضية بالقول "لما كانت هذه الشروط مطبوعة على الآلة الكاتبة فيمكن أن تكون لها الأسبقية على الشرط المهيمـن المطبوع في الشرط ٢٤ ، بحيث تجبُّ بهذا القدر أحكام المادة ٤(١) من قانون الولايات المتحدة ، المدرجة في المشاركة" .

٣٠٠- ولا تحدد شروط تغيير المسار العواقب المترتبة على حالات تغيير المسار غير القابلة للتبرير ؛ ويبدو أن القوانين الوطنية تنتهج سبلا مختلفة في النظر إلى هذه النقطة ؛ فبموجب القانون العام في انكلترا وأمريكا ، يحق للطرف المتأثر بتغيير المسار أن ينظر إلى هذا التغيير وكأنه تنصل يرضح حدا لعقد النقل سواء كان قائما بموجب مشاركة استئجار أو سند شحن (٤٤٨) . وتكون النتيجة بالتالي حرمان المالك/الناقل من الحقوق والدفع الممنوحة له بموجب العقد ، وتركه في وضع الناقل العام ، ليس له إلا الدفع بالقضاء والقدر وأفعال أعداء الدولة والعيب الكامن . ولكن يبدو أن البلدان التي تعتمد القانون المدني ، تنتهج سبلا آخر ؛ فبناء على قوانين الجمهورية الديمقراطية الألمانية وجمهورية ألمانيا الاتحادية ، يعتبر الانحراف غير القابل للتبرير ، إخلالا بالعقد يعطي مستأجري السفينة/مالك البضاعة وحدهم ، حق المطالبة بالتعويض (٤٤٩) .

٣٠١- وعلى الرغم من امكانية القول بأن قواعد لاهاي/لاهاي-فسبي في انكلترا ، لم تغير مبادئ القانون العام المنطبقة على حالات الانحراف التي تحتمل التبرير (٤٥٠) ، فإن الوضع في الولايات المتحدة يبدو مختلفا من حيث اعتبار أن قواعد لاهاي قد ألغت مبادئ القانون العام الصارمة التي كانت تضع الناقل في موضع المؤمن بعد الانحراف ، واستبدلت بها المسؤولية عن الأضرار المترتبة على الانحراف (٤٥١) .

هاء - شروط المسؤولية عن البضائع

٣٠٢- تتضمن مشارطات استئجار السفن بالرحلة في العادة ، على غرار المشارطات الزمنية ، أحكاما تتناول مسؤولية مالك السفينة عن أي خسارة أو تلف يلحق بالبضائع . وفي معظم مشارطات ناقلات النفط بالرحلة ، وأحدث مشارطات استئجار السفن لنقل البضائع الجافة بالرحلة ، تنبني هذه المسؤولية على قواعد لاهاي أو قواعد لاهاي-فسبي . ويتم هذا أما بإدراج هذه القواعد من خلال الشرط المهيمن ، ففي المشاركة ، أو عن طريق القوانين الوطنية المتعلقة بهذه القواعد في بلد الشحن أو بلد الوصول ، أو بتضمين المشاركة شرطا صريحا موضوعا على غرار بعض أحكام هذه القواعد .

٣٠٣- وتتضمن مشاركة استئجار السفن المتعددة الأغراض شرطا مهيما (الشرط ٣٣) يدرج قواعد لاهاي-فسبي في المشاركة وفي سندات الشحن الصادرة بموجبها . كما تتضمن شرط الحالات الاستثنائية العامة (الشرط ٢٨) ، الذي يعني "السفينة وربانها ومالكها ومستأجريها" من المسؤولية في حالة "هلاك البضاعة أو تلفها أو حصول تأخير أو تقصير فيما يتعلق بالإمداد بالبضاعة أو تحميلها أو تفريغها أو تسليمها" على أن يكون ذلك ناتجا عن أحداث معينة بما فيها "الحزائق" ، ما لم ينص على خلاف ذلك صراحة في مشاركة الاستئجار . والأرجح أن المقصود من شرط الحالات الاستثنائية العامة هذا ، هو أن يعالج بصورة رئيسية الأحداث الواقعة خارج نطاق قواعد لاهاي-فسبي .

٣٠٤- تنص مشاركة "Nuvoy 84" أيضا في الشرط ٤٣ على أحكام مستمدة من قواعد لاهاي بغية تطبيقها على مشاركة الاستئجار وأي سند شحن يصدر بموجبها . أما فيما يتعلق بحالات الشحن التي تسري عليها وجوب التشريعات الوطنية المتصلة بقواعد لاهاي ، فتكون الغلبة لأحكام هذه التشريعات ؛ كما تنص هذه المشاركة على سريان قواعد لاهاي-فسبي على مشارطات الاستئجار في العمليات التجارية التي تنطبق عليها القواعد المذكورة . وإذ ذاك يسعى الشرط إلى توضيح بعض المسائل المتصلة بتطبيق قواعد لاهاي أو قواعد لاهاي-فسبي على مشاركة الاستئجار ، من مثل توضيح فحوى العبارتين "الناقل" و"فترة المسؤولية" في سياق المشاركة . وينص الشرط كذلك على حالات استثنائية عامة شبيهة إلى حد ما بتلك التي تنص عليها مشاركة استئجار السفن المتعددة الأغراض ؛ بيد أن الشرط لا يجعل الحرائق من ضمن هذه الحالات (٤٥٢) .

٣٠٥- وبالمقابل ، فإن بعض مشارطات الاستئجار لا تدرج إلا أحكاما معينة من قواعد لاهاي أو قواعد لاهاي-فسبي أو التشريعات الوطنية المتعلقة بها . وينص الشرط ٤٠ من مشاركة "Beepevoy 2"83 على "أنه يجب اعتبار أحكام المواد الثالثة (باستثناء

القاعدة ٨) والرابعة والرابعة مكررا والشامنة من قانون جدول مواعيد نقل السلع بحرا ، الصادر في عام ١٩٧١ في المملكة المتحدة ، مدرجة في المشاركة إلى أقدمى مدى . كما يجب اعتبار هذه المشاركة عقدا لنقل السلع بحرا ، تنطبق عليه المواد المذكورة ، ويكون لهالكي السفينة الحق في الحماية التي توفرها هذه المواد فيهما يتعلق بأي مطالبة بموجبها" . ويفرد الجزء الثاني من الشرط لتناول مسألة حماية مستأجري السفينة من تحمل المسؤولية في بعض الاحداث المعينة . وبالتالي ، فإن مسؤولية مالكي السفينة خاضعة لاحكام قواعد لاهاي-فسبي فحسب ، كما نه تشريع المملكة المتحدة على ذلك ؛ وبخلاف معظم مشارطات استتجار السفن بالرحلة ، ليس هنالك حالات استثنائية إضافية لمالكي السفينة غير تلك المذكورة في قواعد لاهاي-فسبي (٤٥٣) .

٣٠٦- أما الشرط ٣٦ من مشاركة استتجار السفن لنقل أسمدة أمريكا الشمالية "Fertivooy 88" المستند إلى قواعد لاهاي-فسبي ، فهو فيما يتعلق بملاحية السفينة للملاحه ، يحيل المسؤولية عن هلاك السلع أو تلفها إلى التشريعات الوطنية الكندية أو الأمريكية المتعلقة بهذه القواعد . ويتنص الشرط أيضا على بعض الحالات الاستثنائية العامة ، لكنه يحدد على "وجوب ألا تتضمن مشاركة الاستتجار شيئا يعفي مالكي السفينة من المسؤولية في حال التقصير في أداء أي واجب من الواجبات التي يفرضها على الناقل القانون الكندي لنقل السلع بالطريق المائي ، ١٩٧٠ ، أو القانون الأمريكي لنقل السلع بحرا ، ١٩٣١ (٤٥٤) .

٣٠٧- وأحكام قواعد لاهاي ولاهاي-فسبي المتعلقة بالمسؤولية عن البضائع (وهي متماثلة في هذا الصدد) متضمنة بصورة رئيسية في المادة الثالثة في القاعدتين ١ و٢ منها في المادة الرابعة . وتقمي المادة الثالثة في القاعدة الاولى ، بأن من واجب الناقل أن يبذل العناية اللازمة لجعل السفينة صالحة للملاحه . فتتس تلك القاعدة على "أن ممن يبذل الناقل أن يبذل العناية اللازمة قبل الرحلة وعند بدتها (١) لجعل السفينة صالحة للملاحه و(ب) أن يطبقها ويعدها ويجهزها على النحو المناسب بالإضافة إلى (ج) أعداد العنابر وغرف التبريد والغرف المبردة وجميع الاجزاء الاخرى في السفينة ، التي تنقل فيها السلع ، بحيث تكون ملائمة وآمنة لتلقي السلع ونقلها وحفظها" . وتفسر العناية اللازمة المطلوبة في هذه المادة ، وفق القانون الانكليزي ، بأن سريانها لا يقتصر على الناقل بذاته فحسب بل يتعداه إلى جميع موظفيه بما في ذلك مستخدموه وكلاؤه والمقاولون المستقلون (٤٥٥) . أما فيما يتعلق بالعناية بالبعائج ، فتتس القاعدة ٣ من المادة الثالثة على "وجوب أن يقوم الناقل بتحميل السلع المنقولة ومناوولتها وتثبيتها ونقلها وحفظها والاهتمام بها وتفريقها بعناية وعلى نحو ملائم" . بيد أن هذا الشرط خاضع لاحكام المادة الرابعة ، التي تتضمن قائمه بالمخاطر المتوقعة . وتجدر الملاحظة أيضا بأن الاتزام المنصوص عليه في المادة

الخالصة في القاعدة الاولى والمتعلق ببذل العناية اللازمة لجعل السفينة صالحة للملاحة ، هو الالتزام مطلق ، وعليه فإن الناقل الذي يتخلف عن بذل العناية اللازمة لجعل السفينة صالحة للملاحة يتعرض للحرمان من الحماية الممنوحة في أي حالة ممن الحالات الاستثنائية المنصوص عليها في المادة الرابعة (باستثناء الحالات المنصوص عليها في القاعدة ٥ التي تستخدم عبارة "في أية حال") ، إذا كان هلاك البضاعة أو تلفها مترتباً على عدم صلاحية السفينة للملاحة^(٤٥١) .

٣٠٨- أما أثر إدراج قواعد لاهاي أو قواعد لاهاي-فسيه في مشاركات الاستتجار ، عن طريق الشرط المهمين أو غيره ، والمموليات الناشئة عن هذا الإدراج ، فهي أمور تتناولها فروع أخرى من هذا التقرير .^(٤٥٧)

٣٠٩- بيد أن عدداً من نماذج مشاركات الاستتجار القياسية المعمول بها ، لا يسدرج القواعد في صورة مطبوعة ، بل يتضمن شروطاً متنوعة تحد من مسؤولية مالكي السفينة عن هلاك البضاعة أو تلفها .

٣١٠- أما الشرط الأكثر عرضة للانتقاد فهو شرط مسؤولية مالكي السفينة في المشاركة العامة الموحدة ؛ وينص الشرط ٢ من هذه المشاركة على ما يلي:

"يكون مالكو السفينة مسؤولين عن هلاك السلع أو تلفها أو عن تأخير تسليمها ، فقط في حالة كون هلاك السلع أو تلفها أو تأخير تسليمها ناتجاً عن تسيئتها بإهمال أو على نحو غير ملائم (إلا إذا كان الشاحنون/المستأجرون أو متعهدوهم أو مستخدموهم ، هم الذين تولوا تسييف البضاعة) ، أو عن قصور شخصي في بذل العناية اللازمة ، من قبل مالكي السفينة أو مديريهم ، لجعل السفينة صالحة للملاحة من جميع النواحي ولضمان كونها مجهزة ومعدة ومجهزة كما ينبغي ، أو عن فعل أو تقصير صادريين عن شخص سواء كان المالك أو مديره .

ولا يكون مالكو السفينة مسؤولين عن أي هلاك أو تلف ، أو تأخير ينشئ عن أي سبب آخر ، حتى ولو كان السبب إهمالاً أو تقصيراً صادريين عن الربسان أو المطاقم أو أي شخص آخر استخدمه مالكو السفينة على متنها أو على الشاطئ يكونون ، لولا هذا الشرط ، مسؤولين عن أعماله ؛ أو كان السبب عدم صلاحية السفينة للملاحة عند تحميل البضاعة أو بدء الرحلة أو في أي وقت مهما كان . أما الضرر الناتج عن الاحتكاك ، أو التسرب أو الرطوبة أو التبخير ، بفعل سلع أخرى ، أو عن القابلية للاشتعال أو التفجير ، أو نقص التغليف ، للسلع الأخرى ، فلا يعتبر ناتجاً عن تسييف غير مناسب أو فيه إهمال ، حتى ولو كان في حقيقة الأمر ناتجاً عن ذلك ."

٣١٠(١)- وفي صياغة هذا الشرط ما يحمل على اللبس بنوع خاص ، ذلك أن اللفظة المستخدمة في مختلف أقسام الشرط تفتقر إلى التماسك ؛ فالجملة الأولى التي تكون الفقرة الأولى تشير إلى "هلاك السلع أو تلفها ، أو تأخير تسليمها" ؛ في حين تشير الجملة الثانية التي تستهل الفقرة الثانية ، على نحو أعم في ظاهره ، إلى "أي هلاك ، أو تلف ، أو تأخير ، ينشأ عن أي سبب آخر" . أما الجملة الثالثة فتكتفي بالإشارة إلى "التلف" في سياق يبدو أنه يتمل فحسب بالتلف المادي الذي يلحق بالسلع (٤٥٨) .

٣١١- وكان يفهم من الشرط عموماً أنه يعفي مالك السفينة من كامل المسؤولية فيما يتعلق بالمطالبات المتصلة بالبضائع ، إلا إذا كانت ناتجة عن سوء التستيف أو عن إهمال شخصي من جانب رئيس الشركة المالكة أو مديرها . بيد أن تحليلاً مفصلاً للتضارب الموجود في صياغة الشرط قامت به المحكمة التجارية الانكليزية في قضية Louis Dreyfus & Cie. ضد Parnaso Cia. Naviera S.A. (The "Dominator") ، أسفر عن الخلو إلى أن مالكي السفينة مَعْفُونَ بموجب الشرط من المسؤولية عن هلاك السلع أو تلفها مادياً ، دون اعفائهم من المسؤولية عن الخسارة المالية (وربما ما لم تكن الخسارة المالية ناتجة عن تأخير التسليم ، إلا أن هذه النقطة لم تكن مشمولة في الشرط) . ومع ذلك فقد ردت محكمة الاستئناف الحكم الصادر عن المحكمة التجارية ، لأسباب أخرى ، وبهذا بقي الحكم مرجعاً قضائياً مشكوكاً فيه . ومن ثم ، رأت محكمة الاستئناف في قضية Nippon Yusen Kaisha ضد Acme Shipping Corporation (The Charalambos N. Pateras) (٤٦٠) ، أن الشرط ١٣ المماثل إلى حد ما ، من مشاركة Baltim يشمل الخسارة المالية المتعلقة بالسلع كما يشمل الخسارة المادية ؛ بيد أن مجلس اللوردات رد هذا الحكم بدوره ، في قضية Tor Line A.B. ضد Alltrans Group of Canada Limited (The "TFL Prosperity") (٤٦١) ، التي حلت المحكمة فيها الشرط ١٣ من مشاركة Baltim ، جملة جملة وكلمة كلمة كي تخلص إلى استنتاجاتها ، مما حملها على انتقاد صياغة الشرط ، بوصفها "صياغة تعتورها للأسف العيوب" . وينطبق هذا التعليق كذلك على الشرط ٢ من مشاركة Gencon .

٣١٢- بيد أن شرطاً مثل الشرط ٢ من مشاركة Gencon ، قد لا يعود بنفع كبير في الواقع على مالك السفينة ، ذلك أن هذا الأخير لا يكون في العادة قادراً على الحد من مسؤوليته تجاه مالكي البضائع بموجب سندات الشحن على أي نحو يفيد ، كما قد يصعب عليه الحصول على تعويض من مستأجر السفينة (٤٦٢) . ولعل هذا السبب إلى حد ما ، هو ما أدى إلى أن تدرج في نماذج المشاركات القياسية الأحدث وجميع نماذج مشاركات ناقلات النفط قواعد لاهاي أو قواعد لاهاي-فسبي مباشرة ، لأن مالك السفينة يكون مسؤولاً تجاه مالك البضاعة (إلا إذا كان مستأجر السفينة هو ذاته مالك البضاعة) إلى هذا الحد على أي حال (٤٦٣) .

٣١٣- وفي قضية Ben shipping Co. مُسد The "C. Joyce" An-Braad Baine (٤٦٤) ، كانت المشاركة معقودة على نموذج Gencon المنقح ، وتنس على "وجوب اشتغال جميع سندات الشحن الموقع عليها بموجب هذه المشاركة ، على شرط مهمين" ؛ ورأت المحكمة أن مالكي السفينة مسؤولون تجاه مالكي البضاعة ، المُظهِر لهم سند الشحن الخافض لقواعد لاهاي ، على الرغم من أنهم لم يكونوا ليقعوا تحت طائلة المسؤولية بموجب الشرط ٢ من مشاركة Gencon . وقد ردت المحكمة التجارية الانجليزية مطالبة بالتعويض تقدم بها مالكو السفينة ضد مستأجريها (استنادا إلى شرط فمضي) ؛ وقد علق القاضى بنغام قائلًا: "كانت الحجة الرئيسية التي تمسك بها مالكو السفينة للطعن في هذا الاستنتاج ، هي التالية: يحدد الشرط ٢ نطاق مسؤولية مالكي السفينة بموجب مشاركة الاستتجار ، وإذا وقع الضرر خارج نطاق هذا الشرط فلا مسؤولية على مالكي السفينة . وعليه إذا صار هؤلاء مسؤولين تجاه شخص آخر حوّل مستأجرو السفينة سندات الشحن اليه ، فمن الواضح كل الوجود أن على مستأجري السفينة التعويض عن الخسارة . ولكنني أرى أن الحجة مبنية على أساس معيب ؛ فالشرط ٢ يحدد نطاق مسؤولية مالكي السفينة إزاء مستأجريها ، وشرط سند الشحن ينص على إمدار سندات بشكل يعرّف مالكي السفينة لمسؤوليات أوسع تجاه المُظهِر لهم السند . والواجب تفسير مشاركة الاستتجار ككل . وفي ظل الافتقار إلى اللغة المناسبة لا يجوز ترجيح حكم ما على حكم آخر ؛ وشرط سند الشحن هو جزء من مشاركة الاستتجار معمله مثل الشرط ٢ تماما" (٤٦٥)

٣١٤- أما الشروط الأخرى للمسؤولية عن البضائع فهي قديمة في تعابيرها وقد صيغت بأسلوب يتربك الغموض قائما حول الأسباب التي يعتبر بموجبها مالكو السفينة مسؤولين عن هلاك البضاعة أو تلفها . وما الشرط ٢٠ من مشاركة استتجار سفن ركاز الحديد في البحر المتوسط ٧ ، والشرط ١٩ من مشاركة "Synacomex" لنقل الحبوب - وهما لا يزالان شائعي الاستخدام - سوى مثالين على تلك الشروط القديمة . فمشاركة ركاز الحديد ٧ تنص على ما يلي:

"إن القضاة والقدر وأعمال أعداء المملكة والتوقيف و/أو تقييد حرية الحكام والأمرء والناس والحجز الصحي والحريق على متن السفينة أو في جوفها أو في جسمها أو على الشاطئ ، والجليد وخيانة الربان والطاقم ، والاتعاء والقرصنة واللموس برأً وبحراً ، والحوادث التي تقع للمراجل والأقمرار الناتجة عنها واحتباسها ، والأضرار في الآلات وحوادث التصادم والجنوح وإلقاء حمولة السفينة ، أو الأضرار الناتجة عن أي فعل أو إهمال أو تقصير أو خطأ في التقدير أيًا كان من قبل المرشد أو طاقم الربان أو غيرهم من مستخدمي مالكي السفينة في الإدارة و/أو ملاحه الباخزة ، وجميع وأي الاخطار والحوادث الأخرى ، التي تقع في البحر والانهيار والقنوات مهما كانت طبيعتها أو نوعها ، قبل الرحلة المذكورة أو أثناءها ، تكون حالات استثنائية دائما ... ولا تكون

السفينة مسؤولة عن الخسائر التي تقع من جراء الانفجارات ، وتعرض المراجـل وانكسار الصواري ، أو عن أي عيب خفي في الآلات أو في بدن السفينة ولا يكون ناتجا عن التقصير في توفير العناية اللازمة من قبل مالكي السفينة أو أي شخص منهم أو من قبل قيّم السفينة أو مديرها" .

٣١٥- ولعل مثل هذه المياغة كانت مناسبة في المشاركات في أوائل القرن عند استعمال مشاركة استئجار سفن ركاز الحديد ٧ للمرة الأولى ؛ بيد أنها لا تفيد اليوم إلا في اشاعة الغموض .

واو - شروط العوارية العامة

٣١٦- حين تكون السفينة والبضاعة على السواء معرضتين لخطر مشترك ، ويعمد إلى التفضية عن قصد بجزء من البضاعة أو السفينة ، أو حين يتم تكبد نفقات استثنائية لدرء الخطر ، فإن مثل هذه الخسائر أو النفقات تخضع لنظام مساهمة العوارية العامة ويجري تقسيمها بين السفينة والبضاعة وأجرة الشحن بنسبة القيمة المستفزة لكل. ويعود مبدأ العوارية العامة إلى عهد شديد القدم ، وهو مشتق من القانون الروماني ، وقد أخذت به جميع البلدان القائمة بالتجارة البحرية . بيد أن بلدانا عدة اعتمدت في تطبيقه قوانين مختلفة مما أدى ، بحلول منتصف القرن التاسع عشر ، إلى نشوء اختلافات كبيرة في قانون العوارية العامة وتطبيقاته ، بين شتّى أنحاء العالم . وقد بذلت محاولات متعددة لتحقيق وحدة دولية في هذا الشأن ، أدت إلى اعتماد مجموعة من القوانين المتعلقة بالعوارية العامة في عام ١٨٧٧ أطلق عليها اسم "قواعد يورك-أنتويرب York-Antwerp" ؛ وقد نجت هذه القواعد وعدلت في مناسبات عدة ، وكان آخر تعديل في مؤتمر اللجنة الدولية للشؤون البحرية في عام ١٩٧٤ (٤٦٦) .

٣١٧- وقواعد يورك-أنتويرب مدرجة اليوم بشكل عام في مشاركات استئجار السفن وسندات الشحن ووثائق التأمين البحري ، إذ ليس لها بعد ذاتها أي قوة قانونية خارج العقد . ومن هنا ، ينص الشرط ١١ من مشاركة Gencon على "أنه يجب تحديد العوارية العامة وفقا لقواعد يورك-أنتويرب ، ١٩٧٤ ؛ وأن على مالكي البضاعة دفع حصة البضاعة في النفقات العامة ، حتى ولو كان السبب في ذلك إهمال أو تقصير من جانب مستخدم مالكي السفينة" . وينص ببساطة الشرط ١٢ من مشاركة "Scancon" على "وجوب تحديد العوارية العامة وفقا لقواعد يورك-أنتويرب ١٩٧٤" . كما تقتضي المشاركات الأحدث ، من مثل مشاركة 89 Norgrain الشرط ٤٠ ومشاركة 82 MultiForm (تنقيح ٨٦) ، أن يحدد مكان تسوية العوارية العامة في مشاركات الاستئجار .

٣١٨- أما الانتقادات الرئيسية الواردة في الإجابات على استفسارات الأمانة، فهي أن شروط العوارية العامة في نماذج المشاركات القياسية لا تحدد في بعض الأحيان المكان الذي يجب أن تتم فيه التسوية، بالإضافة إلى الافتقار أحيانا إلى التنسيق بين مكان تسوية العوارية العامة ومكان التحكيم والقانون المنطبق. ويتجاوز أي تحليل للحجج المؤيدة لاعتماد مفهوم العوارية العامة في التجارة البحرية والحجج المناهضة له، نطاق هذا التقرير.

زاي - شروط التحكيم

٣١٩- يتضمن معظم مشاركات الاستئجار شرطا للتحكيم ينص على وجوب إحالة أي نزاع ناشئ عن المشاركة، إلى التحكيم. إلا أن هناك بعض نماذج المشاركات، التي لا تشمل على مثل هذا الشرط، وعليه وجه الانتقاد إلى نماذج المشاركات القياسية تلك، من مثل مشاركة Gencon ومشاركة استئجار سفن ركاز الحديد V، اللتين لا تتضمنان البتة أي شرط للتحكيم. وقد يفضي ذلك إلى ادراج شرط التحكيم في الإضافة الملحقة بالمشاركة، وهو أمر غير ملائم. "...عند التفاوض بشأن إبرام عقد، يكون النزاع في العادة آخر ما يرد على ذهن السمسار أو الأصيل، ويولى بالتالي اعتبار ضئيل لصياغة شرط التحكيم بحد ذاته، ناهيك أحيانا بالنظر في مكان التحكيم؛ مما يؤدي حتى في يومنا هذا، في الحالات التي لا يتضمن العقد فيها شرطا مطبوعا للتحكيم، إلى اعتماد شروط غامضة وغير مرضية مثل "تحكيم لندن" أو "تحكيم لندن بالطريقة المعتادة"، وهو أمر قد يفضي إلى نشوء تعقيدات لا يمكن تصورها" (٤٦٧).

٣٢٠- وليست جميع شروط التحكيم مطبوعة في نماذج المشاركات القياسية، واضحة تمام الوضوح من حيث فحواها، وقد أدى شرط التحكيم في مشاركة Centrocon إلى نشوء منازعات عديدة؛ وهو ينص في شكله الأصلي على مهلة ٣ أشهر ابتداء من "التفريغ النهائي"، للتقدم بمطالبة ما ولتعيين حكم. وقد ورد النص الأصلي للشرط الذي كثيرا ما يدرج في المشاركات الأخرى بوصفه شرطا إضافيا، كما يلي:

"يجب إحالة جميع النزاعات التي تنشأ من حين إلى آخر بسبب هذا العقد، وما لم تتفق الأطراف فورا على حكم واحد، إلى تحكيم نهائي يقوم به حكمان يديران الأعمال في لندن ويكونان أعضاء في غرفة مشاركة البلطيق ويمارسان النقل البحري و/أو تجارة الحبوب، يعين كل طرف واحدا منهما ويفوضان في تعيين الحكم الفيصل. ويتعين تقديم المطالبة كتابة، وتعيين حكم صاحب المطالبة خلال ثلاثة أشهر ابتداء من التفريغ النهائي؛ وحيث لا يراعى هذا الحكم، تعتبر المطالبة متنازلا عنها ومرفوضة تماما. ولا يجوز الاعتراض على حكم المحكمين أو الطعن في صحته بحجة أن أيًا من الحكمين لا تتوافر فيه الشروط المذكورة سابقا، إلا إذا كان الاعتراض على صفته سابقا على صدور الحكم".

٣٢١- ويشكل قصر المهل وتفاوت المدد في شروط التحكيم "المنقحة" في مشاركة "Centrocon" ، فحاليق فيه الغافلون . وعلاوة على ذلك ، ففي الحالات التي يكون فيها شرط التحكيم "Centrocon" مدرجا في المشاركات خلاف مشاركة الاستئجار بالرحلنة ، الموضوع لها الشرط ، تبرز الصعوبات في تحديد تاريخ "التفريغ النهائي" الواجب حسب المهلة الزمنية ابتداء منه . وكانت قضية Agro Company of Canada Limited ضد Richmond Shipping Limited (The "Simonburn") (٤٦٨) ، من قبيل القضايا القائمة على إدراج شرط التحكيم "Centrocon" في مشاركة الاستئجار لرحلات متتابعة ؛ وقد أبدى القاضي الملاحظة التالية: "إن عملية نقل شروط نموذجية شائعة برمتها ودون تكييف ، من عقود وضعت لاجلها إلى عقود أخرى لا يمكن تطبيقها عليها إلا بصعوبة ، هي من الأمور التي ما فتئت تحدث في مجال المشاركات وسندات الشحن ، وهو ما لا يُعد من مفاخر صناعة سماسة تأجير السفن" . وفي قضية أخرى هي Tradax Export S.A. ضد Italcarmo (٤٦٩) ، كان على المحكمة تحديد Societa di Navigazione S.p.A. (The "Sandalion") ، عند إدراجه في مشاركة استئجار زمنية معقودة على نموذج مشاركة NYPE ؛ وثانيا كانت عبارة "التفريغ النهائي" ماثرا للبي مرة أخرى .

٣٢٢- وقد أبدى الذين ردوا على استفسارات الأمانة ملاحظات أيضا بشأن الصعوبات الناشئة عن شروط التحكيم في مشاركات النماذج القياسية والشروط الإضافية التي لا تحدد القانون الموضوعي الواجب التطبيق من قبل المحكمين . وغالبا ما تقتصر شروط التحكيم في النماذج القديمة للمشاركات وشروط التحكيم المضافة ، على تحديد مكان التحكيم الذي قد لا يحسم مسألة تحديد القانون الواجب التطبيق . وهكذا ينص الشرط ١٧ مثلا ، من غرفة مشاركات النقل البحري للأسمدة ١٩٤٢ (Ferticon) على ما يلي:

"يسوى أي نزاع ينشأ عن هذه المشاركة ، وفقا لأحكام قانون التحكيم ١٩٥٠ في لندن ..."

٣٢٣- وينص الشرط ٢٤(أ) من المشاركة السوفياتية لنقل الأخشاب ١٩٦١ (Sovietwood) ، على ما يلي:

"يحال أي نزاع ينشأ عن هذه المشاركة ، إلى التحكيم في بلد المدعى عليه وفقا لقانون التحكيم وللإجراءات السائدة في ذلك البلد" .

٣٢٤- وليس في أي من الحالتين شرط ينص على القانون الذي يحكم النزاع استقلالا عن إجراءات التحكيم ؛ مما قد يؤدي إلى نشوء وضع لا يرضي المحكمين الذين يجدون أنفسهم مضطرين إلى تطبيق قانون يجهلون (٤٧٠) . ويمكن أن يحدث هذا في الحالات التي يقع فيها مكان التحكيم في بلد ما ، في حين يكون أطراف النزاع ومحل العقد أو وثق اتصالا بقانون بلد آخر ؛ ويستخلص من ذلك أن نية الأطراف كانت أن يحكم قانون البلد الأخير بصفه بصرف النظر عن مكان التحكيم .

حاء - شروط التعويض

٢٢٥- من غير المألوف أن نجد شروطا صريحة للتعويض في النماذج الحديثة لمشارطات استئجار السفن بالرحلة لنقل البضائع الجافة ، على الرغم من إدراج الاطراف أحيانا أحكاما صريحة بالتعويض في الإضافة الملحقة بالمشاركة . وتكون مثل هذه التعويضات في العادة ، مقابل المسؤوليات التي قد تقع على عاتق مالكي السفينة من جراء توقيع ربانهم على سندات الشحن بالشكل المطلوب من قبل مستأجري السفينة ؛ ففي قضية Milburn ضد Jamaica Co. (٤٧١) ، نصت المشاركة على أن مستأجري السفينة "ملزمون بالتعويض لمالكي السفينة عن أي نتائج قد تترتب على اتباع الربان لتعليمات مستأجري السفينة والتوقيع على سندات الشحن" . وكان مالكو السفينة ، بموجب الشروط الواردة في المشاركة ، مُعفين من المسؤولية عن إهمال الربان ، بيد أن سندات الشحن التي وقع عليها الربان نزولا على طلب مستأجري السفينة لم تكن تتضمن استثناء الأهمال هذا . ورأت المحكمة الانكليزية أن لمالكي السفينة الحق في التعويض من قبل مستأجريها ، مقابل المسؤولية الواقعة على عاتقهم من جراء حادثة التصادم التي تسبب فيها إهمال الربان .

٢٢٦- وفي حين أنه من غير المألوف أن نجد شروطا صريحة بالتعويض في النماذج الحديثة لمشارطات استئجار السفن بالرحلة لنقل البضائع الجافة ، فإن من المألوف أن نجدها في مشارطات استئجار ناقلات النفط بالرحلة . وعليه ، ينص نموذج مشاركة STB Voy على ما يلي: "على الربان التوقيع على سندات الشحن كما هي ... ويجب ألا يكون في أي من سندات الشحن ما يخل بهذه المشاركة ، كما يجب على مستأجر السفينة أن يعرض مالكيها عن جميع النتائج أو المسؤوليات التي قد تنشأ عن أي تنافر بين هذه المشاركة وأي سند من سندات الشحن أو غير ذلك من الوثائق التي وقعها مستأجر السفينة أو عملاؤه أو الربان بناء على طلبهم ؛ أو النتائج أو المسؤوليات التي قد تنشأ عن عيب في الاوراق التي قدمها مستأجر السفينة أو وكلاؤه" .

٢٢٧- وفي قضية Boukadoura Maritime Corporation ضد Société Anonyme Marocaine de l'Industrie et du Raffinage (٤٧٢) ، تلقى مالك السفينة تعويضا من مستأجرها بموجب هذا الشرط ، في ظروف كان فيها بيان الكمية المشحونة في سند الشحن الذي قدمه مستأجرو السفينة إلى الربان ليوقع عليه ، بيانا خاطئا ، واعتبر ذلك "عيبا" من حيث مفهوم شرط التعويض .

٣٢٨- وحتى في الحالة التي قد لا تتضمن فيها المشاركة شرطا صريحا بالتعويض ، فإنه قد يستدل على التعويض ضمنا من شرط وارد في المشاركة ، يسمى في العادة "شرط سندات الشحن" ؛ وينص الشرط ٢٢ من مشاركة استئجار السفن المتعددة الأغراض على ما يلي: "على الربان أن يوقع على سندات الشحن كما هي (ولكن بقدر ما تتفق مع إيضالات ضابط أول السفينة) ، دون الإخلال بالشروط والاشتراطات والاستثناءات الواردة في هذه المشاركة . وحين يكون من غير العملي بالنسبة للربان أن يوقع على سندات الشحن ، فيجوز له أن يمنح وكلاء الميناء تفويضا كتابيا بالتوقيع عليها نيابة عنه ووفقا لإيضالات ضابط أول السفينة" . وبصورة عامة ، كما في مشاركة بلتيمور لنقل الحبوب إلى المرسى ، النموذج "جيم" ، ينص الشرط على وجوب أن يوقع الربان على سندات الشحن "كما هي ، دون الإخلال بهذه المشاركة" . وتتضمن المشاركة العامة الموحدة والعييد غيرها من مشاركات استئجار السفن بالرحلة على أحكام مماثلة ؛ وفي الحالة التي تتضمن فيها المشاركة مثل هذا الحكم ، وتكون المسؤوليات التي تقع على عاتق مالكي السفينة بموجب سندات الشحن ، أكبر من تلك التي تقع على عاتقهم بموجب المشاركة ، يحق لهؤلاء المالكين أن ينالوا تعويضا بهذا القدر من مستأجري السفينة ، إذا كانت تترتب عليهم (على مالكي السفينة) مسؤولية ما بموجب سندات الشحن^(٤٧٣) . أما مسألة كون المطالبة المقدمة من مالك السفينة ضد مستأجرها في مثل هذه الظروف ، ناشئة بطبيعتها عن الحق في التعويض المتضمن في شرط سند الشحن ، أو كونها بطبيعتها مطالبة بتعويضات عن الإخلال بالمشاركة ، فهي مسألة لا تزال غير مبتوت فيها بوضوح في القانون الانكليزي . ومن غير المرضي أن تكون ظروف نشوء الحق في التعويض ، غير منصوص عليها بوضوح في معظم النماذج القياسية لمشاركات استئجار السفن لنقل البضائع الجافة .

الفصل الرابع أثر شروط مشاركة الإيجار على الأطراف الثالثة الحاملة لسندات الشحن

٣٢٩- يوصى باستعمال العديد من النماذج القياسية لمشاركة الإيجار بالرحلة مع النماذج القياسية لسند الشحن . على هذا النحو ، يوصى ، على سبيل المثال ، باستعمال "Congenbill" نموذج لسند الشحن مع مشاركة "Gencon" ، كما يوصى باستعمال سند شحن حبوب أمريكا الشمالية مع مشاركة "Norgrain" . والسبب في هذا القرار بين نماذج سندات الشحن ونماذج مشاركات الإيجار هو أن سندات الشحن تتضمن أحكاماً من مشاركة الإيجار . ولذا ففي حالة نموذج Congenbill ، ينص في وجه سند الشحن على أن "تدفع أجور الشحن حسبما ورد في مشاركة الإيجار المؤرخة ..." ، كما ينص الشرط ١ الوارد في ظهر السند على ما يلي: "جميع أحكام وشروط وامتنيازات واستثناءات مشاركة الإيجار ، المؤرخة خلفه ، متضمنة في هذا السند" .

٣٣٠- والفرق من هذا الشرط هو جعل أحكام مشاركة الإيجار منطبقة ، بقدر الإمكان ، على الأطراف ذوات المصلحة في الشحنة ولكنها غير مستأجرة للسفينة - أي على شاحني الشحنة غير المستأجرين للسفينة ، أو غير المظهر لهم سند الشحن ، سواء كانوا مسلمي الشحنة أو المصارف أو غيرهم . وحيث أن نسخ مشاركات الإيجار لا تصحب عادة مما يسمى بسندات الشحن الصادرة بموجب مشاركات الإيجار عند تداول وثائق النقل البحري أو تحويلها ، فإن المصارف لا تقبل أحياناً سندات الشحن الصادرة بموجب مشاركات الإيجار . غير أن المظهر له سند الشحن الصادر بموجب مشاركة الإيجار ملزم بأحكام مشاركة الإيجار المتضمنة بطريق الإشارة الى ذلك في سند الشحن ، حتى لو لم يطلع على مشاركة الإيجار (٤٧٤) . ومع ذلك ، فإن سندات الشحن الصادرة بموجب مشاركات الإيجار شائعة الاستعمال ، لا سيما في الخطوط البحرية التي يوصى فيها باستعمال النموذج القياسي لسندات الشحن الصادرة بموجب مشاركات الإيجار ، من مثل الخطوط البحرية لنقل الحبوب ، أو ركاز الحديد ، أو الأخشاب ، أو الخنثرات ، أو النفط أو المواد الكيميائية . كما يوصى باستعمال النماذج القياسية لسندات الشحن الصادرة بموجب مشاركات الإيجار في مشاركات الإيجار العامة مثل Nuvoy ، و Britcont ، و Scancon ، بالإضافة إلى مشاركة Gencon .

٣٣١ - وحتى لو كانت مشاركة الإيجار متاحة للمظهر له سند الشحن للاستعانة بها كمرجع ، فلن يكون من السهل على مثل هذا الطرف الثالث أن يحدد أيًا من مختلف الأحكام متضمن في سند الشحن ، بدون أن يحصل على مشورة قانونية في هذا الصدد . ومن الثابت

الآن في القانون الانكليزي أن البنود الواردة في سندات الشحن والتي تتضمن "جميع شروط" أو "جميع أحكام" مشاركة الإيجار غير جائز لها على الإطلاق أن تدرج في سند الشحن ، الشرط الخاص بالتحكيم الوارد في مشاركة الإيجار (٤٧٥) . ومن ثم ، فإن عددا من النماذج القياسية لسندات الشحن الصادرة بموجب مشاركات الإيجار ، بالإضافة إلى تضمنه لجميع "الأحكام" ، والشروط ، والامتيازات ، والاستثناءات" يتضمن إشارة على وجه التحديد إلى شرط التحكيم الوارد في مشاركات الإيجار . وتعد سندات الشحن Grainvoybill و Biscoilbill و Bimchemvoy و Orevoybill أمثلة على هذا النوع من السندات . وإذا كان سند الشحن يشير بعبارات عامة إلى الشرط الخاص بالتحكيم الوارد في مشاركة الإيجار ، بدون إشارة إلى رقم الشرط ، فإن المحاكم الانكليزية عادة ما تعتبر هذا كافياً (٤٧٦) . غير أنه يبدو أنه في القوانين المدنية لبعض البلدان ، لا تعترف المحاكم بالإشارة إلى الشرط الخاص بالتحكيم في سند الشحن ما لم يكن السند موقعا عليه من كلا الطرفين .

٣٢٢ - ولذا فيعتقد بأنه إذا لم ينطو البند التضميني على أية إشارة إلى الشرط الخاص بالتحكيم الوارد في مشاركة الإيجار ، فمن المحتمل ألا يضمن هذا الشرط في سند الشحن . لكن الحالة ليست دائما على هذا النحو . ففي The Merak (٤٧٧) ، قررت محكمة الاستئناف أن البند التضميني الوارد في سند الشحن الذي ينص على تضمين سند الشحن "جميع الأحكام" ، والنصوص ، والشروط ، ... "الواردة في مشاركة الإيجار" ، يجوز له تضمين سند الشحن الشرط الخاص بالتحكيم الوارد في مشاركة الإيجار وهو الشرط الذي يشير ، بدوره ، إلى المنازعات المتعلقة بسند الشحن . وينص الشرط الخاص بالتحكيم والوارد في مشاركة الإيجار على ما يلي: "يحال إلى التحكيم أي نزاع ينشأ عن مشاركة الإيجار هذه أو عن أي سند للشحن يصدر بموجبها" .

٣٢٣ - وفي The Annefield (٤٧٨) من ناحية أخرى ، رفضت المحاكم أن تدرج شرطا خاصا بالتحكيم وارداً في نموذج Centrocon يشير إلى "جميع المنازعات التي تنشأ من وقت إلى آخر عن هذا العقد ... " ورفض إدراجه أيضاً حين تضمن نموذج Centrocon لسند الشحن "جميع الأحكام" الواردة في مشاركة الإيجار "بما في ذلك شرط الإهمال" . وقال السيد المستشار براندون الذي صدقت محكمة الاستئناف على حكمه مايلي:

"يبدو لي في هذه القضية أنه يتعين على المرء أن يسأل نفسه عما يمكن أن يفكر فيه رجل أعمال عادي فيما يتعلق بجواز تطبيق شرط التحكيم الوارد في مشاركة الإيجار على المنازعات المتعلقة بسند الشحن ... يبدو لي أن رجل الأعمال المفترض سيشك أو قد يصبح عرضة للشك في هذه المسألة . ويبدو لي أن السبب الذي يجعل رجل الأعمال يشك أو يصبح عرضة للشك في هذه المسألة هو أنه لم تستعمل كلمات محددة لظهار القصد بوضوح" .

٣٢٤- وتوصلت المحكمة في قضية The Federal Bulker ، (أعلاه) الى استنتاج مماثل بشأن تفسير النموذج "جيم" Baltimore لسند الشحن ومشاركة الايجار .

٣٢٥- ولدى التوصل الى هذا الاستنتاج في قضية The Federal Bulker ، فإن محكمة الاستئناف ، وقد اعتبرت نفسها ملزمة بمرجع قضائي سابق ، أكدت مبادئ من المؤكد وفقها أنه لا يمكن اعتبار موقف "رجل الأعمال العادي" الذي يلقي نظرة على سند الشحن ومشاركة الايجار معاً ، وعلى الشروط ذات الصلة الواردة فيهما ، موقفاً معقولاً . وقد تضمن النموذج "جيم" لسند الشحن في مشاركة المرسي Baltimar لنقل الحبوب هذا الشرط: "تعتبر جميع الاحكام والشروط والاستثناءات على نحو ما وردت في مشاركة الايجار المؤرخة في ... متضمنة على نحو كامل في هذا السند كما لو كانت واردة فيه كتابية بشكل كامل" . ونص شرط التحكيم في النموذج "جيم" لمشاركة Baltimar على ما يلي: "جميع المنازعات التي تنشأ من وقت الى آخر نتيجة لهذا العقد ... ينبغي ان تحال الى التحكيم . ورات محكمة الاستئناف ، استنادا الى القراءة الصائبة لقرار مجلس اللوردات في قضية Thomas ضد Portsea Steamship Co. (٤٧٩) . ان كلمات التضمين الواردة في سند الشحن وهي "جميع الاحكام والشروط والاستثناءات ... غير كافية لتضمين سند الشحن شرطا للتحكيم وارداً في مشاركة الايجار وان كان هذا الشرط مصاغاً ووارداً في المشاركة . غير أن المحكمة اعترفت بأن اثر القرار السابق لمحكمة الاستئناف في قضية The Merak أعلاه ، هو أنه إذا كانت كلمة "شروط" واردة في الكلمات التضمينية الواردة في سند الشحن بدلاً من أو بالإضافة الى لفظي "الاحكام" أو "النصوص" ، فإن الشرط التضميني سيكون بدهاءة ، على قدر من الاتساع يكفي لتضمين السند الشرط الخاص بالتحكيم المصاغ صياغة ملائمة والوارد في مشاركة الايجار . وقال المستشار اللورد بنفهام ما يلي:

"لعل قضية The Merak قضية غير عادية حسبما وصفها المستشار اللورد فيليمور في The Annefield ... لكنها مرجع وسند لاقتراح أن الإشارة الى "الشروط" كافية في هذه المرحلة الأولى للسماح بادراج شرط خاص بالتحكيم مصاغ صياغة ملائمة . وقد اعتمد [محامي متسلم الشحنة] اعتماداً قويا ومفهوماً على هذا القرار ودفع بأنه مناف للتعلل أن تكون الإشارة الى "الشروط" كافية لادراج الشرط الخاص بالتحكيم ولا تكون الإشارة الى "الاحكام" كافية لادراجه . لدي بعض التعاطف مع هذا العرض غير أنه ، حسبما يبدو لي من الاضطلاع على قضية Thomas ضد Portsea وعلى قضية Merak معاً ، فإنه هنا وضع الخط الفاصل . ولا اعتقد انه متاح لنا ، بل لا اعتقد أنه من المستصوب في جميع الظروف أن نعطي للفظ "أحكام" معنى لم يسلم في قضية Thomas ضد Protsea ."

٣٣٦- ولذا يبدو لي حسبما يترتب القانون الانكليزي الآن ، ان الطرف الثالث الحائز لسند شحن لدى اطلاقه على سند شحن صادر بموجب مشاركة إيجار يشير الى ادراج جميع "الاحكام ونصوص" مشاركة الايجار في السند ، يمكنه أن يخلص الى أنه - إذا كان السند محكوما في القانون الانكليزي (وهو ما لا يستطيع بأي حال من الأحوال أن يحسده دون الاضطلاع على مشاركة الايجار) - فإنه لن يكون ملزما بأي شرط خاص بالتحكيم يرد في مشاركة الايجار . لكن اذا كان شرط الادراج يشير ايضا الى "شروط" مشاركة الايجار ، فإنه يمكن أن يكون ملزما بالشرط الخاص بالتحكيم ، وإن لم يكن محتما عليه ذلك .

٣٣٧- وحسبما توضح ، زادت من تعقيد الموقف الاعتبارات المتعلقة بالقانون المنطبق . فلعله لن يتسنى للطرف الثالث الحامل لسند الشحن أن يحدد القانون الذي يحكم سند الشحن دون اطلاق هذا الحامل على مشاركة الايجار وحصوله على مشورة قانونية . (ويجري أدناه تناول مسألة ما هو القانون المنطبق) . فإذا كان هذا القانون هو قانون الولايات المتحدة ، فيبدو أن مبادئ مختلفة عن مبادئ القانون الانكليزي هي التي ستطبق . ففي قضية Son Shipping ضد De Fosse and Tanqhe (٤٨٠) - الدائرة القضائية الثانية) تعين على محكمة الاستئناف النظر في اثر شرط وارد في سند الشحن نصه كما يلي:

"هذه الشحنة منقولة بموجب ، وعملا بأحكام ، مشاركة الايجار المؤرخة في ... وجميع أحكام مشاركة الايجار المذكورة ، أيا كانت ، باستثناء تلك المتعلقة بغئة ومدفوعات اجرة الشحن المحددة فيها تطبيق على حقوق الاطراف المعنية بهذه الشحنة وتنظم هذه الحقوق" .

٣٣٨- ورئي أن هذا الشرط يتضمن فعلا شرط تحكيم وارد في المشاركة يلزم حاملي سند الشحن .

٣٣٩- وبخلاف الشروط الخاصة بالتحكيم ، ليس من اليسير استناداً الى الكلمات التضمينية المستعملة تحديد أية أحكام أخرى من أحكام مشاركة الايجار متضمنة في سند الشحن . فادراج مجرد "النصوص الأخرى" فقط الواردة في مشاركة الايجار ، بخلاف مدفوعات اجرة الشحن ليس من شأنه ادراج الشروط الاستثنائية الواردة في مشاركة الايجار في سند الشحن (٤٨١) . وهذا الشرط التضميني لن يدرج سوى الشروط التي ستطبق مباشرة على الطرف الذي يتسلم الشحنة (٤٨٢) . ولن يدرج شرط حوالة المسؤولية (٤٨٣) . كما أن هذه الكلمات لن تدرج شرطا واضحا قاطعا وارداً في مشاركة الايجار (٤٨٤) ، لكنها تستطيع إدراج شروط الحجز (انظر أدناه) والاحكام التي تتعلق بغرامة التأخير في ميناء التفريغ (٤٨٥) .

٣٤٠ - ومن ناحية أخرى ، قد يكون للاشارات إلى "أحكام" مشاركة الإيجار أثر أوسع نطاقا ، لا سيما إذا اقترنت بالمعارك الشائعة في كثير من مشاركات الإيجار الحديثة مثل "جميع الأحكام ، والنصوص ، والامتيازات ، والاستثناءات" . وأعلن السيد المستشار غوف في قضية Garbis Maritime Corporation ضد Garbis National Oil Co (" The Garbis ")^(٤٨١) أنه من الشابت جيدا أن كلمات التضمين العامة يمكن أن يكون ممن نتيجتها إدراج أحكام المشاركة "التي تشمل بشحن ونقل وتفريغ الشحنة ودفع أجرة شحنها ، شريطة أن تكون أحكام مشاركة الإيجار متسقة بالطبع مع أحكام سند الشحن" . إلا أنه في قضية The Garbis ، نه سند الشحن على أنه ينبغي ادراج "جميع أحكام مشاركة الإيجار أيًا كانت" (التشديد مضاف) ، باستثناء فئة ومدفوعات أجرة الشحن . ورئي أن هذه الكلمات على قدر من الاتساع يكفي لإدراج شرط يتعلق بتحميل الشحنة ، وليس بمجرد نقل الشحنة وتسليمها .

٣٤١ - ويترتب على هذا ، أن أحكام مشاركة الإيجار المتعلقة بتحميل الشحنة وتسليمها وتفريغها يمكن أن تؤثر تأثيرا كبيرا على الأطراف الثالثة الحاملة لسندات الشحن الصادرة بموجب مشاركات الإيجار (حتى لو كان سند الشحن خاضعا لقواعد لاهاي وقواعد لاهاي - فسبي) عندما تكون الكلمات الواردة في سند الشحن التي تتضمن أحكام مشاركة مصاعلة بقدر كاف من الامتضاة ، فإن الطرف الثالث الحامل لسند الشحن قد يجد على سبيل المثال أنه لا يستطيع مطالبة مالك السفينة بمقتضى سند الشحن بالتعويض عن التلف الذي أصاب البضائع أثناء تحميلها أو تسليمها . وسيكون الأمر على هذا النحو أيضا لو كانت مشاركة الإيجار تتضمن أحكاما تعفي مالك السفينة من المسؤولية عن التحميل والتستيف . وإذا كان هناك شرط تضميني مستقيم ، فإن هذه الأحكام ستفسر على أنها جزء من العقد الخاتم بسند الشحن . ولا تلغى هذه الأحكام ، الاشتراطات الواردة في المادة الثانية ، القاعدة ٢ من قواعد لاهاي التي تنه على "أن يقوم الناقل ، بشكل سليم وبمناية ، بتحميل ومناولة وتستيف ونقل وحفظ وحماية وتفريغ السلع المنقولة" لأن هذه الكلمات لا تحدد وفقا للقانون الانكليزي نطاق الخدمات المتعلقة بالمعقد ، وإنما الشروط التي يتعين على أمامها أداء الخدمة المتفق عليها^(٤٨٧) .

٣٤٢ - وفيما يتعلق بالتحميل والتستيف أو التفريغ ، واستنادا الى هذه الأحكام ، لا تفرض قواعد لاهاي التزامات على مالك السفينة إلا إذا كان هذا المالك قد تعهد تعاقديا بأداء هذه الالتزامات . وإذا أعفى مالك السفينة بمقتضى أحكام مشاركة الإيجار الى هذا الحد من التزامات الأداء ، فإنه سيعفى أيضا من المسؤولية عن التحميل والتستيف أو التفريغ إزاء الطرف الثالث الحامل لسند الشحن ، شريطة أن

يتضمن سند الشحن ومشاركة الإيجار دائماً شروطاً مضافة بقدر كافٍ من الاستفاضة .
وسيكون الأمر على نفس هذا النحو حتى إذا كان سند الشحن خانصاً لقواعد لاهلي أو قواعد لاهلي - فسيبي ، وحتى لو لم يطلع الطرف الثالث الحامل لسند الشحن على مشاركة الإيجار المشار إليها ، أو لم يتلق أي إنظار مسبق بالشروط ذات الملة الواردة في مشاركة الإيجار .

٢٤٣ - وتتمثل الشروط الأخرى الواردة في مشاركة الإيجار التي يمكن أن تؤثر على الطرف الثالث الحامل لسند الشحن ، بوجه خاص في الشروط القانونية والشروط الخاملة باوقات الشحن والتفريغ وبفترات التأخير والشروط الخاصة بالحجز .

٢٤٤ - وفيما يتعلق بالشروط القانونية - التي يقدم بها الشروط التي تحدد القانون الذي يحكم العقد - فإن بعض النماذج القياسية لسندات الشحن الصادرة بموجب مشارطات الإيجار تدرج صراحة في سند الشحن الشرط القانوني الذي يرد في مشارطات الإيجار "المناظرة" . على هذا النحو ينص سند شحن شركة *Bimchenwoybill* على أن "جميع الأحكام والنصوص ، والامتيازات والاستثناءات الواردة في مشاركة الإيجار المؤرخة خلفه ، بها في ذلك الشرط الخاص بمخاطر الحرب (الشرط ٣٦) والشرط الخاص بالقانون والتحكيم (الشرط ٣٩) مدرجة صراحة ضمن هذا" . وينص الشرط ٣٩ من مشاركة إيجار *Bimchenwoybill* على تطبيق القانون الإنكليزي ، أو قانون الولايات المتحدة أو أي قانون آخر وفقاً للخيار الذي تقرره الأطراف في المشاركة على النحو المبين في "الغانة" المناسبة في الصفحة الأولى من المشاركة . كذلك فإن الشروط القانونية مدرجة صراحة في سند شحن *Biscovoy* (الزيت النباتية) وسند شحن *Orevoypill* .

٢٤٥ - ومع ذلك فيمكن لمشاركة الإيجار أن تفرض القانون الذي يحكم السند الشحن حتى مع عدم وجود إشارة محددة في سند الشحن إلى الشرط الخاص بالقانون الوارد في مشاركة الإيجار . "عندما يتضمن سند الشحن مختلف الشروط الواردة في مشاركة الإيجار ، فإن القانون الذي يحكم المشاركة هو بوجه عام الذي يحكم السند على أساس الغاية المفترضة للأطراف والملائمة التجارية على السواء" (EAM) . وفي قضية *The Njegos* شحنت البضائع في الأرجنتين بهقتضى مشاركة إيجار عقدت في انكلترا وتتضمن شرطا يتعلق بالتحكيم في لندن . وشحنت البضاعة على سفينة يوفوسلافية لنقلها إلى الدروبج والدانمرك . وفي دعوى رفعها في انكلترا حملة سندات شحن تضمنت الشروط الواردة في مشارطات الإيجار ، رُئي أنه لئن كان شرط التحكيم في لندن غير مدرج في السند ، فيتعين اعتبار سند الشحن محكوماً بنفس القانون الذي ينظم مشاركة الإيجار التي استقى منها الشرط .

٣٤٦ - وتدرج الشروط الخاصة بمهلة الشحن والتفريغ وبغرامات التأخير المتعلقة بميناء التفريغ في سندات الشحن ولو من خلال شرط تضميني محدود . ويمكن أيضا ادراج الشروط المتعلقة بمهلة الشحن والتفريغ وبغرامات التأخير في ميناء التحميل وميناء التفريغ من أجل جعل حامل سند الشحن مسؤولا شخصيا عن فترة التأخير الحادث في ميناء التحميل إذا كانت قد استعملت في سند الشحن كلمات على قدر كاف من الاستفاضة ، وإذا كان بالإمكان تفسير الشرط الوارد في مشارطات الايجار على أنه يفرض بوضوح مسؤولية قانونية على المرسل إليه وعلى المستأجر أيضا عن دفع غرامة التأخير الواجبة^(٤٨٩) . لكن الشرط الوارد في مشاركة الايجار الذي يشترط على "المستأجر" أن يدفع غرامة التأخير في ميناء التحميل لن يفسر على أنه يشير إلى "المرسل إليه" ، وذلك لجعل المرسل إليه مسؤولا شخصيا عن غرامة التأخير في ميناء التحميل حتى لو كان سند الشحن يتضمن "جميع الاحكام أيا كانت" الواردة في مشاركة الايجار^(٤٩٠) .

٣٤٧ - بل إن تأثير شرط الحجز الوارد في مشاركة الايجار قد يكون أكثر ارهاقا للأطراف الثالثة الحاملة لسند الشحن لأن هذا الشرط يمكن في الواقع أن يجبر حامل سند الشحن على تكبد دفع المبالغ المستحقة على بضاعة لا يتحمل ازاءها أية مسؤولية شخصية ، وقبل أن تكون له أية مصلحة فيها . ويمكن ، على سبيل المثال ، ألا يكون حامل سند الشحن مسؤولا تعاقديا ، بموجب عقد الشراء الذي وقع عليه ، عن دفع غرامات التأخير المستحقة في ميناء التحميل ، لكن الحجز على الشحنة لقاء غرامة تأخير في ميناء التحميل أو ميناء التفريغ سيكون مدرجا فعليا في سند الشحن الذي يشير فحسب إلى "النصوص الأخرى حسبما وردت في المشاركة"^(٤٩١) ، بحيث يتعين على المرسل إليه أن يدفع هذه المبالغ من أجل رفع الحجز عن بضاعته ، ولو لم يكن مسؤولا شخصيا عن التأخير^(٤٩٢) . ولنفس هذه الأسباب يتعين على الطرف الثالث الحامل لسند الشحن أن يفتك الحجز المفروض بسبب البضائع التي لم يتم شحنها ، وهو التزام سيدرج أيضا في سند الشحن نقلا عن مشاركة الايجار من خلال اشارة عامة إلى "النصوص الأخرى حسبما وردت في المشاركة"^(٤٩٣) .

٣٤٨ - وثمة مشكلة مرتبطة بمشكلة تأثير الشروط الواردة في مشاركة الايجار على الأطراف الثالثة الحاملة لسند الشحن ، هي الصعوبة التي كثيرا ما تنشأ في تحديد أي مشاركة ايجار يتعين إدراجها في سند الشحن .

٣٤٩ - وتشير بعض الشروط التضمينية الواردة في سندات الشحن فحسب إلى مجرد ادراج الاحكام أو النصوص "حسبما وردت في مشاركة الايجار" (أو كلمات ذات أثر مماثل) بدون تحديد فعلي لمشاركة الايجار المقصودة . وفي ظروف كهذه ، تعتبر المحاكم الانكليزية "أن المقصود هو أية مشاركة ايجار تنقل البضائع على أساسها"^(٤٩٤) . وأقر هذا النهج

في قضية K/S A/S Seateam ضد Iraq National Oil Co The Sevonia Team (٤٩٥) على أساس أن هذا هو الافتراض الواجب إذا كانت البضائع تنقل بموجب مشاركة ايجار بالرحلة . ولا يجوز طرح مثل هذا الافتراض إذا كانت المشاركة الوحيدة التي يجري بموجبها نقل البضائع هي مشاركة زمنية . لكن بخلاف هذا ، قد تكون النتيجة هي أن يكون الطرف الثالث الحامل لسند الشحن ملزما بأحكام مشاركة ايجار لم يشر في سند الشحن حتى الى تاريخها .

٣٥٠- ويغدو الموقف أكثر تعقيدا عندما تكون هناك أكثر من مشاركة ايجار واحدة يجري نقل الشحنة بموجبها . وهذه هي الحال في قضية Pacific Molasses ضد Entre Rios Compania Naviera (The San Nicholas) (٤٩٦) وفي هذه القضية كانت السفينة مؤجرة بالرحلة وكان المستأجرون بالرحلة مستأجرين من الباطن بحيث كانت هناك في الواقع مشاركتا ايجار بالرحلة . وكانت المشاركة الرئيسية للايجار بالرحلة خاضعة للقانون الانكليزي لكن المشاركة من الباطن لم تكن خاضعة له ، وفي هذه القضية كان حامل سند الشحن هو الذي دفع بأن سند الشحن مدرجة فيه مشاركة الايجار الرئيسية ، ومن ثم ، فإن السند يخضع أيضا للقانون الانكليزي . ورثي أنه حيثما يشير سند الشحن ، مثلما هو الأمر في هذه الحالة ، الى مشاركة ايجار لكنه يغفل أية اشارة الى تاريخها ، فيعتبر بوجه عام عندما تكون هناك أكثر من مشاركة واحدة بالرحلة ، أن المرجع هو المشاركة الرئيسية . والاساس الذي استند اليه هذا الحكم هو أن مشاركة الايجار الرئيسية هي المشاركة التي يكون مالك السفينة طرفا فيها ، وحيث أن سند الشحن في هذه الحالة صدر عن مالك السفينة أو بالنيابة عنه ، فيُفترض أنه يقصد الاشارة الى هذه المشاركة (٤٩٧) .

٣٥١- وتتمثل صعوبة هذا النهج بالنسبة للطرف الثالث الحامل لسند الشحن وفي الوقت نفسه المشتري للشحنة ، في أنه يكون ، على الأرجح ، على علم بأية مشاركة من الباطن سُحنت البضاعة على أساسها ، وأنه قد لا يكون من الواضح من مجرد القاء نظرة على سند الشحن ومشاركة الايجار أن مشاركة الايجار هي في الواقع مشاركة من الباطن ، وأن هناك أيضا مشاركة رئيسية بالرحلة .

٣٥٢- ويختلف الموقف عن ذلك إذا كان المستأجر هو الذي أصدر سند الشحن أو صدر السند نيابة عنه . ففي مثل هذه الحالة قد يُرى استنادا الى هذا التحليل ، أن الاشارة قصت المشاركة من الباطن . لكن من وجهة نظر الطرف الثالث الحامل لسند الشحن ، لا يترتب على هذا سوى اضافة عنصر لبس آخر في تحديد ما هي أحكام مشاركة الايجار المتضمنة على نحو سليم في سند الشحن الذي يحمله .

٣٥٣- وعلاوة على ذلك ، فقد يكون الموقف مختلفاً عن ذلك أيضاً عندما تكون المشاركة الرئيسية مشاركة ايجار زمنية . فلأن كثيراً من أحكام وشروط مشاركة الايجار الزمنية غير ملائم ادراجه في سند الشحن ، فإن المشاركة من الباطن هي التي ستدرج ، شريطة أن تكون في شكل مشاركة بالرحلة^(٤٩٨) .

استنتاج

٣٥٤- يمكن أن يتضح مما تقدم أن أحكام مشاركة الايجار يمكن أن تؤثر على الاطراف الثالثة الحاملة لسند الشحن من عدة وجوه هامة ، ويُقترح لدى النظر في أي تنميط أو تنسيق أو تحسين لاحكام مشارطات الايجار ، وفي ضرورة اتخاذ اجراء تشريعي دولي ، ينبغي ايلاء الاعتبار الواجب لمصالح الاطراف الثالثة الحاملة لسندات الشحن اسوة بمصالح مستأجري السفن ومالكيها .

الفصل الخامس

مشاركات الايجار والتشريع الملزم

٢٥٥- ثمة عدد ممن ردوا على استفسارات الامانة ايدوا بقوة تطبيق تشريع ملزم على مشاركات الايجار بغية تفادي المعوقات وأوجه عدم التيقن الناشئة ، في جملة أمور ، عن تطبيق نظم هتئ للمسؤولية على سندات الشحن ومشاركات الايجار .

٢٥٦- والواقع انه يطبق في بعض البلدان تشريع ملزم على مشاركات الايجار . ففي اتحاد الجمهوريات الاشتراكية السوفياتية ، تطبق أحكام الفصل الثامن من قانون النقل البحري التجاري لعام ١٩٦٨ التي تنظم عقد نقل السلع بحراً ، بشكل الزامي ، على سندات الشحن ومشاركات الايجار بالرحلة على السواء . وتنص المادة ١١٩ على انه "في العلاقات المتبادلة بين المؤسسات السوفياتية ، وفي الحالات التي ذُكرت صراحة في هذا الفصل ، ويقع باطلا أي اتفاق بين الاطراف لا يتسق مع مواد هذا الفصل" . ويبدو مع ذلك انه عندما يكون أحد اطراف مشاركة الايجار من الرعايا الاجانب ، يسمح تطبيق أحكام معينة من أحكام الفصل الثامن الزامياً . وتشمل هذه الاحكام المواد التالية:

٢٥٧- المادة ١٢٩ المتعلقة بملاحية السفينة للملاحه التي تنص على ما يلي:

"يقوم الناقل قبل بدء الرحلة بوقت مناسب يجعل السفينة صالحة للملاحه: فيؤمن ملاحية السفينة تقنيا للرحلة ، وتزويدها بشكل سليم بالمعدات والطاقم وبكل ما يلزمها ، ويجعل المنابر وجميع الخلايا الاخرى للسفينة التي توضع فيها البضائع مناسبة لتسلم البضائع ونقلها وحفظها بشكل سليم .

ولا تقع على كاهل الناقل أية مسؤولية اذا اثبت أن عدم صلاحية السفينة للملاحه سببه عيوب لم تُكتشف أثناء قيامه بعمليات الفحص اللازمة لها (عيوب كامنة) . ويقع باطلا أي اتفاق بين الاطراف لا يتفق مع أحكام الفقرة الاولى من هذه المادة" .

٢٥٨- وتنص المادة ١٦٠ التي تتناول المسؤولية عن الهلاك أو التلف الذي يلحق البضائع على ما يلي:

"يكون الناقل مسؤولاً عن أي هلاك أو نقص أو تلف يلحق البضائع التي تسلمها لنقلها ، ما لم يثبت أن هذا الهلاك أو النقص أو التلف لم يحدث نتيجة لغتأ منه ، وانما حدث بوجه خاص نتيجة لما يلي:

- (١) القوة القاهرة ،
- (٢) أخطار وحوادث البحر وغيرها من المسائل الملاحية ،
- (٣) انقاذ الارواح البشرية والسفينة والبضائع ،

- (٤) الحريق غير الناجم عن أي خطأ من الناقل ،
(٥) أفعال أو أوامر السلطات (الحبس ، أو الاعتقال ، أو الحجر
الصحي ، الخ) ،
(٦) أعمال الحرب أو الاحوال الشعبية ،
(٧) أعمال أو إغفال المرسل أو المرسل اليه ،
(٨) العيوب الكامنة في البضائع ، أو خصائصها ، أو هدرها
الطبيعي ،
(٩) العيوب التي لا يمكن اكتشافها من الخارج ، في الاوعية
الحاوية للبضائع أو في تعبئتها أو في خشب الأطواف ،
(١٠) عدم كفاية العلامات وعدم تمييزها ،
(١١) الاضرابات أو غيرها من الظروف التي تسبب التوقف عن العمل
أو تقييده سواء كانت اضرابات عامة أو جزئية .
وتنشأ المسؤولية بموجب هذه المادة من وقت تلقي البضائع لنقلها
وتستمر حتى وقت تسليمها .
وتقع باطلة الاشتراطات التي تختلف عن أحكام هذه المادة ، باستثناء
الاشتراطات المتعلقة بالمسؤولية في الفترة بين تلقي البضائع وتحميلها ،
والفترة بين تفريغها وتسليمها" .

٣٥٩ - كذلك فبمقتضى القوانين البحرية للبلدان الاسكندنافية ، تخضع مشارطات ايجار
الخاصة بالرحلات في البلدان الاسكندنافية ، وفيما بينها ، لتشريع الزامي فيما يتعلق
بالمسؤولية عن الشحنة . وتنص المادة ١٦٨ من القانون البحري النرويجي على "أن
الاحكام الواردة في المواد ١١٨ إلى ١٢٣ [التي تتناول مسؤولية الناقل عن البضائع]
... لا يجوز التنصل منها ، عندما يكون القانون النرويجي مطبقاً وفقاً للمادة ١٦٩ ،
بما يضير الشاحن أو المستأجر أو الوكيل ..." وبموجب الفقرة الأولى من المادة ١٦٩ ،
يخضع النقل للقواعد الملزمة حتى لو لم يصدر سند شحن ، وحتى لو كانت البضائع تنقل
بموجب مشاركة ايجار . وتنص هذه الفقرة على ما يلي: "يخضع النقل في الخطوط المحلية
في النرويج ، والدانمرك ، وفنلندا ، والسويد ، وفي الخطوط بين هذه الدول لقانون
الدولة التي يكون النقل منها . وينطبق هذا ولو لم يصدر سند شحن" .

٣٦٠ - واعترف المؤلفون في البلدان الأخرى بالمشاكل الناجمة عن وجود نظام ملزم
يطبق على الشحنات التي تنقل بمقتضى سندات شحن ، وعدم وجود نظام عالمي يطبق على
الشحنات التي تنقل بموجب مشارطات ايجار . قال الراحل لورد غرام رئيس مجلس الإدارة
السابق لـ Northern Shipowners' Defence Club ، في أوصلو ، ورئيس لجنة الوثائق فسي
Intertanko ، وقد ناقش هذه المسائل ، مايلي:

"فيما يتعلق بالنقل بحرا ، يقتصر التوحيد من خلال عقد اتفاقية اقليمية ووضع تشريع ملزم فيما يتعلق بالمسؤولية عن الشحنة على عمليات النقل بموجب سندات الشحن . إلا أن قواعد لاهاي غالبا ما تدرج صراحة في مشارطات الايجار من خلال "الشرط المهيمن" . ومن ثم ، فإن ميادين هلاك البضاعة أو تلفها أو تأخيرها مشمولة بهذا الادراج . وبعبارة أخرى ، فإنه منصوص على المسؤولية عن صلاحية السفينة للملاحة وعن حماية البضاعة ، والاداء في الوقت المناسب بدون انحراف غير معقول والميدان الوحيد الذي اقترح بالنسبة له تشريع دولي ملزم بالنسبة لمشارطات الايجار هو الميدان المشمول حتى الآن بهذا التشريع بالنسبة لسندات الشحن ، أي بالنسبة للمسؤولية عن الشحنة . ولن يشير هذا مشاكل صعبة إلا في مجال الوثائق : فأي أنواع من مشارطات الايجار ينبغي تغطيتها؟ أهى مشارطات الايجار بالرحلة؟ أم مشارطات ايجار الرحلات المتتابة؟ ليست هي بالطبع مشارطات الايجار الزمنية أو مشارطات ايجار السفن العارية؟ هذه القواعد ينبغي أن تطبق فقط على العقود التي تبين بجلاء وجود علاقة مباشرة بين الناقل /الشحنة ، مثل سند الشحن"^(٤٩٩) .

٣٦١ - وجرى كذلك تناول نطاق الانطباق المحتمل للتشريع الملزم في الاشارة التالية: "يمكن على الأقل تغطية سند الشحن على الخط غير النظامي منذ اصداره وليس فقط منذ بدء التفاوض عليه . والنظام الحالي الذي يمكن وفقه تغيير مسؤولية الناقل بموجب مشاركة Gencon 2 إلى المسؤولية التي تفرضها قواعد لاهاي ، عندما يقرر الشاحن و/أو المستأجر التفاوض بشأن السند ، نظام غريب ، ويؤدي إلى نشوء مسائل الطعن الصعبة . . . فإذا رثي من الضروري القيام ، من خلال نظام ملزم ، بإنفاذ ما يحققه الشرط المهيمن عالميا - أيا كانت امكانية تطبيق هذا جغرافيا - فيمكن أن يكون هناك حل بسيط هو تطبيق القواعد الالزامية على أي ناقل يصدر أي نوع من ايصالات استلام الشحنة ، سواء كانت في شكل سند شحن ، أو وثيقة شحن ، أو رسالة شحن مرافقة" ^(٥٠٠) .

٣٦٢ - ولعله يرى وجوب ادراج قواعد لاهاي أو قواعد لاهاي - فسبي في مشارطات الايجار "عالميا" ، لكن هذا لا يعني بأي حال أن تدرج في مشارطات الايجار بشكل ثابت . فمشاركة Gencon ، على سبيل المثال ، تستعمل كثيرا دون ادراج أي شرط مهيمن ، وفي كثير من مشارطات الايجار لا تدرج قواعد لاهاي أو قواعد لاهاي - فسبي إلا بشكل جزئي فقط . ومن ثم فهناك مؤلفون آخرون أكثر اقتناعا بضرورة وجود تشريع ملزم يغطي المسؤولية عن الشحنة التي تنقل في اطار مشاركة ايجار . وفي الولايات المتحدة ، على سبيل المثال ، أعلن غيلمور وبلاك بشأن قانون الاميرالية مايلي ^(٥٠١) :

"لا توجد أية نظم أساسية في هذا البلد (أو ، بوجه عام في مكان آخر) تنظم أحكام مشارطات الايجار ، مثلما ينظم قانون نقل البضائع بحرا أحكام

سندات الشحن . ومن الواضح أنه رئي تقليدياً أن القوة التفاوضية لمستأجري السفن ومالكها على قدر كاف من التكافؤ تقريباً بحيث ينبغي تركهم يتعاقدون بحرية ، وهو وضع يتناقض تناقضاً حاداً مع التفاوت الكبير بين خطوط النقل بالسفن وشاحني الشحنات الشاملة ... وفيما يتعلق بالآخرين ، يمكن أن تكون حرية التعاقد هذه متغيرة . وفي قضية Bisso ضد V.Inland Waterways, Corp ... استعملت المحكمة العليا لغة يمكن أن تنطبق ليشمل مشاركات الإيجار حيثما يظهر فعلياً أي تفاوت في القوة التفاوضية . وحتى الآن ، لم تفصل المحكمة في هذه المسألة ، وقرارات المحكمة الاتحادية الدنيا لا تخلو من الغموض . ومن الواضح ، أن المحكمة العليا وحدها هي التي تستطيع الفصل على نحو رسمي فيما إذا كان ينبغي سيادة قاعدة Bisso في حالات مشاركات الإيجار وإلى أي مدى ينبغي أن تسود هذه القاعدة فيها . ويبدو أن أي حل عملي فعلياً ينبغي أن يتأتى من اتفاقية دولية تماثل الاتفاقية التي يستند إليها COGSA ؛ والزم القوي بوجود "سياسة عامة" وطنية في هذا الميدان الذي هو أكثر الميادين الدولية ، إنما يشير اشكاليات كبيرة .." (التشديد مضاف)

٣٦٣ - ومرة أخرى ، أشار كتاب آخرون إلى الصعوبات القانونية القائمة حالياً بين مشاركات الإيجار وسندات الشحن فيما يتعلق بالمسؤولية عن الشحنة . هكذا أشير في مؤلف سكراتون عن مشاركات الإيجار إلى أن (٥٠٢) : "أحد أخطر الصعوبات التي تنشأ في إطار القواعد بشكلها الحالي وكذلك بشكلها الأصلي ، هو تحديد مركز سند الشحن الصادر بموجب مشاركة إيجار". وتنشأ المشاكل بهذا الصدد في أربع مجالات رئيسية: الأول هو نطاق تطبيق قواعد لاهاي أو قواعد لاهاي-فسبي على سندات الشحن الصادرة بموجب مشاركات الإيجار ؛ والثاني هو أثر محاولات إدراج القواعد في مشاركات الإيجار تعاقدياً عن طريق الشرط المهيمن ؛ والثالث هو بنية مشاركات الإيجار التي أدرجت فيها القواعد أو التي حذفت منها القواعد ؛ والرابع يتعلق بالمطالبات بالتعويضات التي تنشأ بين المستأجرين ومالكي السفن بموجب مشاركات الإيجار .

الف - تطبيق القواعد على سندات الشحن الصادرة بموجب مشاركات الإيجار

٣٦٤ - يفترض لأغراض هذه المناقشة ، أن مشاركة الإيجار التي تصدر سندات الشحن بموجبها لا تخضع ، بموجب أحكام المشاركة ، للقواعد أو لا تخضع كلية لها . ويجوز أن تكون سندات الشحن التي تصدر بموجب مشاركات الإيجار ، إما سندات خطوط منتظمة وإما سندات مشاركات ، بحسب طبيعة الطرق التجارية للمستأجرون . وعادة ما تحكم قواعد لاهاي أو قواعد لاهاي-فسبي كلا الشكلين من السندات ، بشكل الزامي ، إذا كان كل من السندين يشكل عقد نقل . غير أنه اعتماداً على هوية ومركز الطرف الذي صدر له سند الشحن ، أو الذي يحوز سند الشحن أو الذي يقدمه ، يجوز أو لا يجوز أن يشكل سند الشحن عقد نقل ، ومن ثم يجوز أو لا يجوز أن يخضع للقواعد .

٣٦٥ - ومن الراسخ تماما في إطار القانونين الانكليزي والامريكي على السواء أنه عندما يكون المستأجر هو الشاحن ، فإن سند الشحن الذي يصدر للمستأجر لا تكون له ، بدهاءة ، سوى صفة الايصال باستلام البضائع (٥٠٣) . وكون سند الشحن يستطيع ، بواسطة حكم صريح ، أن يتضمن القواعد أو كون السند صدر في دولة متعاقدة أو من أجل نقل البضائع بين دولتين متعاقدتين ، لا صلة له بهذا الوضع ، فقد أشير إلى أن ربان السفينة بتوقيعه على سند الشحن ، ليس لديه سلطة تعديل أو تغيير مشاركة الإيجار . ولذا فحتى على الرغم من أن مسؤولية مالكي السفن بموجب مشاركة الإيجار أكثر تقييدا من المسؤولية عن الشحنة بموجب قواعد لاهاي ، فإنه لا يحق للمستأجر أن يرتكن إلى القواعد .

٣٦٦ - إلا أنه إذا قام المستأجر الحامل لسند الشحن كإيصال فقط ، حسبما أشير إليه في الفصل السابق ، بتظهير السند لطرف ثالث ، يصبح السند بناء على ذلك عقدا بين الطرف الثالث ومالك السفينة (٥٠٤) . فكما لوحظ في مؤلف سكراتون عن مشاركات الإيجار: "ليس من السهل ، مع ذلك ، شرح هذا الرأي . فالمظهر له السند نقل إليه بمقتضى القانون (قانون سندات الشحن لعام ١٨٥٥) وبموجب التظهير ، جميع هذه الحقوق والمسؤوليات ، "كما لو أن العقد المتضمن في سند الشحن قد أبرم معه" . غير أنه في حالة تظهير المستأجر-الشاحن لسند شحن يختلف عن المشاركة ، فإنه ، على أساس المبدأ الذي وضعه لورد أيشر في قضية Rodocanachqui ضد Milburn ، "فإن سند الشحن لا يتضمن أي عقد وإنما يكون "مجرد إيصال" فقط . فكيف يمكن للتظهير أنئذ أن ينقل ما لا وجود له؟ وهل يترتب على التظهير نشوء عقد لم يكن له وجود من قبل؟" (٥٠٥) .

٣٦٧ - من غير الطبيعي في الواقع بالنسبة لرحلة ما ، أن تنقل البضائع لفترة معينة وفقا لنظام واحد للمسؤولية عن الشحنة ، ثم ، بناء على تظهير سند الشحن تصبح خاضعة لنظام قواعد لاهاي أو قواعد لاهاي-فسبي حسبما يكون عليه الحال ، بدون اخطار مالك السفينة ، أو بدون علم منه . والواقع أنه قد تحدث ظروف ، في إطار القانون الانكليزي ، تتم فيها الرحلة وتفرغ البضائع على نحو واضح في إطار نظام للمسؤولية تحكمه مشاركة الإيجار ، ثم تنقل البضائع إلى نظام تحكمه القواعد بناء على تقديم سند شحن يخضع لقواعد لاهاي وتسليم البضائع بناء على هذا السند . ورئي في قضية Brandt ضد Liverpool S.N Co. (٥٠٦) ، أنه يمكن استنباط وجود عقد بين مالك السفينة وحامل سند الشحن الذي يقدم هذا السند ، ويعرض دفع أجور الشحن وقبول تسليم البضائع ، عندما يقبل مالك السفينة هذا العقد .

٣٦٨ - ومرة أخرى ، حسبما شهدنا آنفا ، تنشأ حالة غير عادية مماثلة عندما يقوم مالك السفينة بإصدار سند شحن لطرف ثالث شاحن ، ثم يقوم الشاحن بتظهير سند الشحن

للمستأجر . فمتى صدر سند الشحن يكون له مفعول عقد النقل الذي يخضع في الظروف العادية لقواعد لاهاي أو قواعد لاهاي-فسبي . إلا أنه نتيجة لقيام الشاحن بتظهير السند للمستأجر ، يبطل العقد الذي يخضع للقواعد ، ويعود سند الشحن إلى وضع الايصال في يد المستأجر . ومن ثم ، تنقل البضائع وفقا لاحكام مشاركة الإيجار^(٥٠٧) . وتحديث نفس النتيجة إذا قام طرف ثالث بتظهير سند الشحن لطرف يعتبر من الناحية القانونية بمثابة وكيل للمستأجر^(٥٠٨) .

٣٦٩ - ويمكن مما ذكر أعلاه تبين أن التفاوت الحالي في معاملة سندات الشحن ومعاملة مشاركات الإيجار لا يؤدي فحسب إلى تغييرات في نظام المسؤولية عن الشحنة خلال الرحلة وإنما يمكن أن يؤدي أيضا إلى أن تخضع شحنة مماثلة تنقل على نفس السفينة وإلى نفس الجهة المقصودة لانظمة مختلفة فيما يتعلق بالمسؤولية عن الشحنة في نفس الوقت . ويحدث هذا على سبيل المثال عندما تصدر سفينة سندات الشحن بمقتضى مشاركة إيجار إلى طرف ثالث شاحن يقوم بعد ذلك بتظهير بعض سندات الشحن لأطراف ثالثة أخرى وبعض سندات الشحن للمستأجرين أنفسهم أو لأطراف تصنف على أنها وكلاء للمستأجرين .

٣٧٠ - كذلك قد تنشأ صعوبة أخرى عندما تكون سندات الشحن التي أصدرتها سفينة مؤجرة بموجب مشاركة إيجار ، صادرة أصلا إلى المستأجر الذي يظهر السندات عندئذ إلى طرف ثالث . وحسبما أوضح في مؤلف سكراتون عن مشاركات الإيجار:^(٥٠٩)

"تنص المادة الخامسة من القواعد (الفقرة الثانية) على أنه "لا يجوز تطبيق أحكام هذه القواعد على مشاركات الإيجار ، لكن إذا صدرت سندات شحن عن سفينة مؤجرة بموجب مشاركة إيجار ، فإن هذه السندات تمتثل لاحكام هذه القواعد" . ويبدو أن الإشارة هي إلى النموذج المحدد في المادة الثالثة ، القاعدة ٣ التي تنص على أنه "ينبغي للناقل" ، عند الطلب ، أن يصدر سند شحن يظهر فيه العلامات وعدد العبوات أو القطع أو نوعيتها أو وزنها ، ويبيّن فيه الترتيب الظاهر للبضائع وحالتها ، وإلى المادة الثالثة ، القاعدة ٧ التي تتناول سندات الشحن الصادرة عن "السفينة" . وعندما لا يكون الشاحن هو المستأجر ، قد لا تنشأ صعوبة ، لكن عندما يرغب المستأجر في استخدام السفينة لنقل بضائعه فمن المشكوك فيه تماما أن يكون من حقه أن يطلب إصدار سند شحن وفقا لاحكام هذه القواعد" .

٣٧١ - وكما أوضح أعلاه ، تظل الوثيقة ذات المفعول بين المستأجر ومالك السفينة هي مشاركة الإيجار ذاتها ، إذ لا يعتبر سند الشحن سوى مجرد إيصال . ولذا فليس هناك "عقد نقل" بين المستأجر ومالك السفينة بالمعنى الذي تقصده المادة ١ (ب) ، ولهذا السبب فإن مالك السفينة ليس "ناقلا" بالمعنى الذي تقصده المادة ١ (أ) . ولا تشترط

المادة الثالثة ، القاعدة ٣ على "الناقل" إلا الامتثال لاشتراطات المادة الثالثة ، القاعدة ٣ . فإذا كان سند الشحن الذي صدر عن السفينة في هذه الحالة يتفق وأحكام مشاركة الايجار ، فلا يوجد ، فيما يبدو ، في القواعد ما يجيز مالك السفينة على إصدار سند شحن بالشكل الذي تقتضيه المادة الثالثة ، القاعدة ٣ . ولذا يبدو هنسا أنه لا تغرض عقوبة في هذه الحالة على مالك السفينة الذي يحدد البيانات الواردة في سند الشحن والمتعلقة بالعلامات على البضائع أو كمياتها أو وزنها أو أحوالها على نحو من شأنه ابطال القيمة الواضحة للسند ، حتى لو حمل السند بعد ذلك طرف ظهر له السند وكان يمكنه ، لولا ذلك ، الاستفادة من القواعد .

باء - محاولات ادراج القواعد في مشارطات الايجار تعاقديا

٣٧٢ - تسمى كثير من الاستثمارات النمودجية لمشارطات الايجار إلى ادراج قواعد لاهلي أو قواعد لاهلي - فسبي ، أو أحكام معينة من هذه القواعد في الاستمارة المطبوعة . ومن الشائع في حالات أخرى ، السعي لادراج القواعد عن طريق ادراج ما يسمى بـ "الشروط المهمة" . وتتخذ الشروط المهمة أشكالاً مختلفة ، فأحياناً ما يعبر عن القصد منها بشكل تفصيلي ، وإن كان بدرجات متفاوتة من الوضوح ، غير أنه في حالات أخرى تجري الإشارة فحسب إلى "الشروط المهمة" دون تحديد ما هو المقصود بهذا الشرط .

٣٧٣ - والمصوبات التي تنشأ من ادراج قواعد لاهلي ، أو قواعد لاهلي فسبي في مشارطات الايجار عن طريق الشرط المهمين نوقشت في قسم سابق من هذا التقرير (٥١٠) . وحسبما أوضح ، تشمل المشاكل التي تنشأ في هذا الصدد ، مسألة ما هي القواعد التي تدرج في مشاركة الايجار بموجب الشرط المهمين ، وما هي الأحكام التي ينبغي أن تكون الاحكام الفاصلة في حالة نشوء نزاع بين أحكام مشاركة الايجار وأحكام القواعد حسيما أدرجت في مشاركة الايجار . لقد أثبتت هذه الأسئلة في عدد من الحالات شملت مرة أخرى أحدث القضايا وهي قضية Furness Withy (Australia) Pty Ltd. (The "Amazonia") (U.K.) (٥١١) . والسؤال المطروح في هذه الحالة هو ما إذا كان يترتب على صياغة الشرط المهمين في مشاركة الايجار (الشرط ٣٣) ادراج جميع أحكام وشروط القانون الاستثنائي لنقل البضائع بحرا لعام ١٩٢٤ بما في ذلك مادته ٩ (التي نمت على القانون الساري في مكان الشحن ، أي على تطبيق قانون جنوب استراليا وكومنولث استراليا) في مشاركة الايجار ، أم إدراج قواعد لاهلي فقط حسيما وردت في الملحق بالقانون الاستثنائي . وقد قررت محكمة الاستئناف الانكليزية أن القانون الملحق بالاستثنائي بأكمله ، بما في ذلك المادة ٩ منه ، مدرج في المشاركة بفعل الشرط المهمين ، ولذا فإن الشرط ٣٤ من مشاركة الايجار الذي يقضي بتسوية أي نزاع ينشأ في إطار المشاركة بالتحكيم وفقا للقانون الانكليزي شرط لآخ وباطل . ولذا ، فإن النتيجة حسيما وصفها المستشار اللورد ديبلون هي أن الشرط ٣٤ من مشاركة الايجار غير

قانوني ولاغٍ وباطل ولا مفعول له . وبدلاً من ذلك ، فإن قانون جنوب استراليا هو الذي نظم مشاركة الإيجار . فجنوب استراليا هو مكان الشحن ، كما يتعين بالنسبة لأيّة نزاعات تنشأ بين الأطراف أن تفصل فيها محاكم جنوب استراليا لا أن تسوّى بالتحكيم في لندن أو في أي مكان آخر غيرها (٥١٣) .

٣٧٤ - وحتى حين يكون واضحاً أن الغرض من الشرط المهيمن هو إدراج القواعد في المشاركة ، فليس من الواضح دائماً أن القصد هو أن تكون القواعد في الواقع "مهيمنة" من جميع النواحي . وفي قضية واحدة من هذا القبيل ، وهي قضية Marifortuna Naviera ضد حكومة سيلان (٥١٤) حيث أضيف شرط مهيمن إلى مشاركة إيجار Gencon كأحد الشروط الإضافية في النسخة المطبوعة على الآلة الكاتبة ، طرح سؤال حول ما إذا كان ينبغي اعتبار الشرط المهيمن في الواقع بمثابة شرط له الغلبة على الشروط الأخرى الواردة في النص المطبوع على الآلة الكاتبة . وأشار القاضي إلى ما يلي:

من الخطأ في رأيي إعطاء وزن كبير جداً للفظ "مهيمن" في عنوان الشرط ٢٩ فيما يتعلق بالمسألة المطروحة علي . فهذه اللفظة تستعمل ، في المحل الأول ، فيما يتعلق بقواعد لاهاي بمعنيين مختلفين تماماً . فهي تستعمل أحياناً كشكل من أشكال الاختصار لوصف شرط وارد في سند شحن أو في مشاركة إيجار يجعل كل أو جزء من قواعد لاهاي مطبقاً على هذه الوثائق لكن دون أية إضافة . وفي مناسبات أخرى ، كان لهذه اللفظة معنى أوسع نطاقاً لا يشير فقط إلى شرط يدرج قواعد لاهاي في سند شحن أو في مشاركة إيجار وإنما إلى شرط يتجاوز ذلك ، وينص صراحة على أنه حيث ينشأ أي تنازع مع أحكام سند الشحن أو مشاركة الإيجار ، فإن أحكام قواعد لاهاي هي التي ينبغي أن تسود ، أو بتعبير آخر ينبغي أن تكون مهيمنة" .

٣٧٥ - وبالمثل في القضية المرفوعة من Seven Seas Transportation Limited ضد Pacifico Union Marina Corporation The "Satya Kailash" (٥١٥) ، أوضحت محكمة الاستئناف أن بعض الشروط الإضافية الواردة في النسخة المطبوعة على الآلة الكاتبة يمكن أن يكون لها الغلبة تماماً على أحكام قانون الولايات المتحدة لنقل البضائع بحراً المدرجة في المشاركة من خلال شرط مهيمن .

٣٧٦ - إن محاولات إدراج القواعد في مشاركات الإيجار من خلال حكم تعاقدية صريح تشير الالتباس بشأن أية قواعد يقصد ادراجها - قواعد لاهاي أو قواعد لاهاي - فسبي - حين لا يشير الحكم التضميني إلا إلى "الشرط المهيمن" . وفي قضية Nea Agrex S.A ضد Baltic Shipping Co. Limited (٥١٦) ، حلت محكمة إنكليزية المسألة دون صعوبة كبيرة جداً على أساس أنه في تاريخ عقد مشاركة الإيجار ، لم تكن قواعد لاهاي - فسبي قد اعتمدت من جانب أي بلد ، ولذا فمن المنطقي افتراض أن الأطراف تقصد إدراج قواعد لاهاي في نموذجها الأصلي .

٣٧٧ - ولا ريب أن المسألة سوف تحل اليوم بشكل مختلف من جانب أية محكمة إنكليزية تنظر في عقد ينظمه القانون الإنكليزي بسبب ما حدث لاحقا من إدراج قواعد لاهاي - فسبي في قانون نقل البضائع بحرا لعام ١٩٧١ . لكن ما دامت هناك أنظمة مختلفة تطبق على سندات الشحن السارية ، فإن عدم التيقن الملازم للإدراج التعاقدى للقواعد في مشارطات الإيجار سيزيد أضعافا مضاعفة (٥١٧) .

جيم - تفسير مشارطات الإيجار المدرجة فيها القواعد أو المحذوفة منها

٣٧٨ - من البديهي أن الإدراج التعاقدى للقواعد في مشاركة الإيجار يَجِبُ الأحكام المتنازعة (٥١٨) . لكن من غير المحتم أن يكون هذا صحيحا بوجه عام . فقد تنشأ حالات لا تكون الغلبة فيها للقواعد على الأحكام الأخرى الواردة في مشاركة الإيجار ، لأنه إذا كانت القواعد أدرجت تعاقديا بدلا من إدراجها إلزاميا ، فينبغي أن تطبق مبادئ التفسير العادية (٥١٩) .

٣٧٩ - في قضية the Satya Kailash ، أدرجت قواعد لاهاي الواردة في قانون الولايات المتحدة لنقل البضائع بحرا لعام ١٩٣٦ في نموذج NYPE بمقتضى الشرط المطبوع ٢٤ ، لكن بالإضافة إلى المشاركة المطبوعة على الآلة الكاتبة تضمنت شروطا هي بمثابة ضمانات مطلقة لصلاحيه السفينة للملاحة . وأشير في حكم محكمة الاستئناف (مع أن المسألة لم يكن قد فصل فيها بعد) إلى أن هذه الأحكام التي تنص على الضمان المطلق لصلاحيه السفينة للملاحة ، بحكم كونها شروطا اضافية مطبوعة على الآلة الكاتبة ، قد تكون لها الغلبة على المادة ٤ (١) من قانون الولايات المتحدة (المادة ٤ ، القاعدة ١ من قواعد لاهاي) . كذلك ففي قضية أخرى (٥٢٠) ، تقرر أن استثناء "أعمال ، أو إهمال ، أو تقصير ربان السفينة ... في إدارة السفينة" الوارد في المادة ٤ ، القاعدة ٢ من قواعد لاهاي التي أدرجت تعاقديا في مشاركة الإيجار بفعل "شرط مهيمن" ، لا يبطل الشرط الخاص الوارد في مشاركة الإيجار فيما يتعلق بالإخطار بالاستعداد ، ومن ثم فإنه لا يعفي مالك السفينة من المسؤولية عن مخالفة هذا الشرط . ولدى تفسير مشاركة الإيجار التي أدرجت فيها قواعد لاهاي تعاقديا ، تمثل الطريقة التي أدرجت بها القواعد - والكلمات المعينة التي استعملت في إدراجها ، والكلمات التي استعملت في إيضاح الأثر المقصود منها - عنصرا هاما أيضا . وهكذا نجد في قضية Adamastos Shipping ضد Anglo Saxon Petroleum (The Saxon Star) (٥٢١) أن الشرط المهيمن يقضي على وجه التحديد بأنه متى تعارض أي حكم مع أحكام قانون الولايات المتحدة لنقل البضائع بحرا ، فقد وقع هذا الحكم باطلا . واسترعت المحكمة الانتباه في قضية Marifortuna Naviera SA ضد حكومة سيلان ، (أعلاه) إلى أنه لا يوجد حكم في الشرط المهيمن في هذه القضية مماثل للحكم المحدد الوارد في قضية The Adamastos .

٣٨٠- وثمة مثل آخر على الاختلاف المحتمل في المفعول بين الإدراج التعاقدية بالمقارنة مع التطبيق الإلزامي في مجال الانحراف عن المسار . فقد يكون لحكم الانحراف في قواعد لاهاي أثر مختلف ، تبعاً لما إذا كان هذا الحكم يطبق الزامياً أو تعاقدياً . وأشير إلى أنه يتعين في إطار القانون الإنكليزي تفسير شرط الانحراف الوارد في سند الشحن على أساس مبادئ القانون العام ، فإذا كان هذا الشرط سليماً وفقاً لهذه المبادئ فإنه لا يتأثر بالتطبيق الإلزامي للمادة ٤ ، القاعدة ٤ من قواعد لاهاي (٥٢٢) غير أنه إذا كانت قواعد لاهاي قد أدرجت تعاقدياً في مشاركة الإيجار ، فإنه ينبغي عندئذ قراءة القواعد (بما فيها المادة ٤ ، القاعدة ٤) جنباً إلى جنب مع الأحكام الأخرى لمشاركة الإيجار كما لو كانتا "مدمجتين معاً" (٥٢٣) مع ما يترتب على هذا من آثار مختلفة بالضرورة . كذلك فإن مبادئ القانون العام التي تستعمل في تفسير شروط الانحراف في سندات الشحن التي أرسيت بصفة رئيسية في القرن الماضي قد لا تكون صالحة لتفسير أحكام الانحراف في مشاركة إيجار اليوم . ويخلص المرء ، كما أشير من قبل في هذا التقرير ، في القسم الخاص بشروط الانحراف (٥٢٥) ، إلى أنه في إطار القانون الإنكليزي ، يعتبر أثر الانحراف في إطار مشاركة إيجار أدرجت فيها قواعد لاهاي تعاقدياً مسألة تنطوي على درجة كبيرة من عدم اليقين نادراً ما توفر المراجع القضائية الحديثة ، في وضعها الراهن ، أي توجيه بشأنها .

٣٨١- كما أن الأثر المختلف لأحكام قواعد لاهاي أو قواعد لاهاي - فسبي عندما تكون مدرجة تعاقدياً في مشاركات الإيجار ، يوضحه تفسير لفظتي "هالك أو تلف" في المقدمة الخاصة بالمادة ٤ ، القاعدة ٢ من قواعد لاهاي . فلفظتا "هالك أو تلف" حسبما فسرتهما المحاكم الإنكليزية في السياق المقصود الذي وضع فيه تعنيان الهالك أو التلف المادي أو المالي الناشئ عن عملية "تحميل ، أو مناولة ، أو تستيف ، أو نقل ، أو عهدة ، أو رعاية ، أو تفريغ" البضائع المنقولة بموجب سند شحن تنطبق عليه القواعد (٥٢٦) . وبعبارة أخرى فإن "الهالك أو التلف" الواردين في المادة ٤ من القواعد يتحددان بالأحالة إلى المادة ٢ والمادة (ب) . إلا أنه في إطار مشاركة الرحلات المتتابعة التي تدرج فيها قواعد لاهاي تعاقدياً ، ربي أن لفظتي "الهالك أو التلف" تشملان الخسائر في الأرباح التي يتكبدها المستأجرون من جراء خفض عدد الرحلات التي يمكن أن تقوم بها السفينة . كنتيجة لعدم صلاحيتها للملاحة: قضية Adamastos Shipping ضد Anglo Saxon Petroleum ، أعلاه . كذلك ففي قضية أخرى تتعلق بمشاركة إيجار بالرحلة ، ربي أن اللفظتين تغطيان المصرفيات التي يتكبدها المستأجرون نتيجة للتأخير الذي يسببه حادث تصادم (٥٢٧) .

٣٨٢- بل وفي إطار مشاركة زمنية أدرجت فيها قواعد لاهاي تعاقدياً بالأحالة إلى قانون الولايات المتحدة لنقل البضائع لعام ١٩٣٦ في الشرط ٢٤ من مشاركة NYPE ، ربي

أن للفظتي "هلاك أو تلف" معنى أوسع نطاقاً . وفي قضيته Sevens Seas Transportation (٥١٨) رُئي أن اللفظتين على قدر كاف من الاتساع بحيث يشمل التلف الذي نجم عن تصادم وقع لسفينة المستأجر المسماة "Satya Kailash" من جراء اهلاك في الملاحة من جانب سفينة المالك الموسومة "Ocean Amtly" ائحاء تفريغ حمولة السفينة الاولى . وذكرت محكمة الاستئناف انه يتعين على مالك السفينة بموجب مشاركة الايجار أن يقوم بمجموعة من الأنشطة التعاقدية أوسع نطاقاً مما يقوم به بموجب عقد سند الشحن ، ويمكن أن يكون من نتيجة إدراج قواعد لاهاي في مشاركة الايجار "منح المالك الحماية التي تكفلها الحصانات القانونية ليس فقط فيما يتعلق بالمسائل المحددة في (المادة ٢) ، وإنما أيضا فيما يتعلق بالأنشطة التعاقدية الأخرى التي يؤديها بموجب مشاركة الايجار" (٥٢٩) .

٢٨٢ - وقد يتساءل المرء فيما يتعلق بهذه الحالات ، عما إذا كانت نتيجة الادراج التعاقدى لقواعد لاهاي تعكس القصد الفعلي للاطراف . لكن سواء كان الامر على هذا النحو أو لم يكن ، فإنه من غير المرغبي تماما بالنسبة لمجموعة من القواعد التي صيغت لتطبيقها على عقود سندات الشحن أن تطبق بدون اجراء الموازنة المناسبة مع مشارطات الايجار التي هي عقود مختلفة اختلافا أساسيا عن عقود سندات الشحن .

٢٨٤ - كذلك فإن الاستبعاد التعاقدى لقواعد لاهاي من مشاركة الايجار يمكن أن يؤدي أيضا الى نتائج غير مقصودة . فمشاركة NYPE التي تدرج فيها تعاقديا بحكم الشرط ٢٤ من المشاركة ، قواعد لاهاي على الوجه الذي تنفذ به بموجب قانون الولايات المتحدة لنقل البضائع بحرا لعام ١٩٣٦ ، يجري تعديلها أحيانا بحذف الشرط ٢٤ . وينفذ هذا في النموذج المطبوع بميغة عام ١٩٨١ (وهي الميغة الاخيرة) من مشاركة NYPE (واسمها الرمزي "Asbatime") التي تستبعد الشرط ٢٤ من النموذج بحيث تصبح قواعد لاهاي غير مدرجة في النموذج القياسي . والنتيجة المباشرة لهذه لاهاي ، في إطار القانون الانكليزي ، هي أن الاتنزمات الأولية لمالكي السفن من حيث تحقيق صلاحية السفينة للملاحة منذ بدء المشاركة قد زادت من مجرد الالتزام بممارسة العناية الواجبة من أجل جعل السفينة صالحة للملاحة الى ضمانات مطلقة لملاحة السفينة للملاحة . كذلك فإن حذف أو استبعاد قواعد لاهاي من شأنه أن يفقد مالك السفينة حماية استثناء الالهال المكفولة له في الاستثناء الوارد في المادة ٤ (٢) (١) من القانون الامريكى (المادة الرابعة ، القاعدة ٢ (١) من القواعد) فد "اعمال ، أو اهلاك ، أو تقمير ربان السفينة ، أو البحار أو المرشد أو موظفي الحاقل ، في الملاحه أو وفي ادارة السفينة" . وسبب هذا هو أن الشرط الاستثنائي في صيغة مشاركة عام (١٩٨١ the Asbatime) الذي بقي دون تغيير عما كانت عليه صيغة عام ١٩٤٦ ، لم يمنع صياغة على قدر كاف من الاتساع بحيث تشكل استثناءً فعالا ضد الالهال بموجب القانون الانكليزي .

وفي قضية The Satya Kailash ، قررت محكمة الاستئناف أن مالك السفينة غير محمي بهذا الشرط الاستثنائي في حالة التلف الناجم عن تصادم تسبب فيه إهمال ربان سفينته ، لأن هذا الشرط غير مصاغ بقدر كاف من الاستفاضة بحيث يغطي هذا الإهمال .

٣٨٥ - وهذا المثل المذكور لتوضيح أن عمليات المواءمة التعاقدية لمشارطات الإيجار قد تسفر عن نتائج غير متوقعة وغير مرجوة ، ما لم ينظر إليها على ضوء جميع القوانين الوطنية ذات الصلة ، وما لم تخضع لتحليل النصوص ونقدها على نحو وثيق بقدر ما خضع تقليديا القانون الدولي الملزم في مجال مسؤولية الناقل عن الشحنة . ويمكن أيضا في هذه العملية تحقيق التوازن بين مصالح مالكي السفن ومصالح المستأجرين بأكبر درجة من الفعالية . وقد شكوا كثير ممن ردوا على استفسارات الأمانة من أن بعض النماذج القياسية لمشارطات الإيجار ، ومنها نموذج Baltimore ونموذج Gencon بوجه خاص ، تحابي مالكي السفن على نحو لا موجب له . ومن الأمثلة على محاولة وضع مشاركة إيجار زمنية عصرية مرضية للبضائع الجافة تحابي المستأجرين ، مشروع مشاركة "Fontime" لعام ١٩٧٦ . إلا أنه بتحليل هذا المشروع ، يبدو أنه مضى بعيدا في محاباة المستأجرين ، إذ أنه يفرض على مالك السفينة مسؤوليات عن الشحنة وتبعات أزاء المستأجر تعادل تبعات المؤمن ، بل وأكبر من تبعات الناقل العام .

٣٨٦ - وهكذا ينص الشرط ٩ من مشروع مشاركة "Fontime" وعلى ما يلي: "عند تسليم السفينة ، ينبغي أن تكون آلات جسم السفينة في حالة جيدة ، ومعداتها في حالة فعالية كاملة (وتحمل شهادات التفتيش السليمة اللازمة أو غيرها من الشهادات) ، وأن تكون محكمة الإغلاق ، لا ينفذ إليها الماء ، وقوية وملائمة من كل ناحية للاستغلال البحري التجاري - وأن تبقى هكذا طوال سريان هذه المشاركة" . ويبدو أن هذا الشرط يبلغ مبلغ الضمان المطلق المستمر لصلاحية السفينة للملاحة طوال فترة مشاركة الإيجار بكاملها . كذلك فإن شرط الاستثناءات الوارد في "Fontime" (الشرط ٢٦) نظرا لصياغته بنفس تعبيرات شرط الاستثناءات في مشاركة NYPE لعام ١٩٤٦ ومشاركة (Asbatime) لعام ١٩٨١ ، فإنه ينص ، حسبما أشير إليه أعلاه ، على أنه لا استثناء من الإهمال ، على الأقل في إطار القانون الانكليزي .

دال - المطالبات بالتعويض فيما بين مستأجري السفن ومالكيها بموجب مشارطات الإيجار

٣٨٧ - تنشأ المشاكل في هذا الصدد ، في الظروف التي تكون فيها المسؤولية عن الشحنة التي تنقل بموجب سند الشحن محكومة بقواعد لاهاي أو بقواعد لاهاي - فسبي ، بينما تكون المسؤولية عن الشحنة المنقولة بموجب مشاركة الإيجار غير محكومة بهذه القواعد ، كما تكون أقل (أو أكثر) تقييدا من القواعد . وحينما يكون سند الشحن

محكوما بالقانون الانكليزي يكون مالكو السفن عادة ، وإن لم يكن ذلك بشكل ثابت ، هم الطرف المسؤول عن الهلاك أو التلف الذي يلحق بالship التي تنقل بموجب سندات الشحن . وفي الولايات المتحدة ، كما في نظم قنصلية أخرى ، يكون المستأجرون في أكثر الأحيان عرضة للمسؤولية فيما يتعلق بالمطالبات بناء على سند الشحن . وإذا تقصر أن مالكي السفن أو مستأجريها هم المسؤولون عن هلاك أو تلف البضائع التي تنقل بموجب سندات شحن تخضع لقواعد لاهاي أو لقواعد لاهاي - فسبني ، فمن الواضح أنهم سيمرغون في المطالبة بتعويض من الطرف الآخر في مشاركة الأيجار ، إذا تبين بموجب عقد هذه المشاركة أن الطرف الآخر (مثلها هو الحال بين مستأجري السفن ومالكها) مسؤول عن الهلاك أو التلف المعينين اللذين ادبوا إلى المطالبة بالتعويض بناء على سند الشحن . ومع ذلك ، فإن الظروف التي يهنيح فيها حق المطالبة بتعويض في حالة كهذه ، غير محددة دائها بشكل واضح .

٢٨٨ - وفي قضية Naviera Mogor S.A ضد Société Métallurgique de Normandie (٥٣١) اعدت محكمة الاستئناف الانكليزية النظر في المراجع القضائية السابقة فيما يتعلق بحق المطالبة بالتعويض ، غير أنها لم تصل إلى أية نتيجة واضحة بشأن المبادئ التي يتعين تطبيقها: ووجهه خاص فيما يتعلق بمساهمة الظروف التي يمكن أن يكون التعويض فيها متضمنا بداهة حين لا يكون هناك حكم صريح بالتعويض في المشاركة .

٢٨٩ - إلا أن المحكمة حاولت تلخيص أثر المراجع القضائية ، وذكرت في هذا الصدد ما يلي: "إن القضايا التي ذكرت سابقا تبين أنه حينما يكون ملوبا من ربان السفينة بشكل واضح أن يوقع على السندات حسبها قدمت إليه ، وعندما يشترط العقد ألا يكون في هذا العمل مساس بالمشاركة ، فإن حق المستأجر في إصدار سندات تلائم مصلحته ينبغي أن تقتيد ضرورة عدم جعل أحكام العقد الجديد الذي يفرضه على هذا النحو على مالكة السفينة أكثر رهاقا من الأحكام التي تعاقدها مالك أصلا على الاضطلاع بها مقابل الشحن . " غير أن الحديث عن سندات شحن "تلائم" المستأجر في الوقت الذي تطبق فيه قواعد لاهاي أو قواعد لاهاي - فسبني تطبيقا للزاميا يبدو ، في معظم الحالات ، أمرا غير واقعي . وحسبها قال قاضي المحكمة التجارية عند نظر القضية نفسها ابتدائيا (٥٣٢) :

"في أكثر الأحيان تتضمن (سندات الشحن) أحكاما أكثر رهاقا من الأحكام الواردة في مشاركة الأيجار ، لسبب وحيد فقط هو أن قواعد لاهاي تطبق الزاميا في بلد الشحن . وسيكون باستطاعة ربان السفينة أو وكلائها أن يتحققوا من الأحكام الواردة في السند عن طريق مجرد إلقاء نظرة على السند ، زاعمين (وهو ما أشك فيه) أنهم غير مطلعين فعليا اطلاقاً جيداً عليها . في

هذه الظروف ، يبدو لي من الممطع ، الى حد ما ، القول بان المستاجر يرتكب مخالفة للمعد عندما يقدم سند هجن يتضمن أحكاما لاحكام مشارطة الايجار ، وبان المالك يستحق التعويض عن التلف . ومن الانسب القول بان هنالك حكما ضمنيا يلزم المستاجر بتعويض المالك . "

٢٩٠ - غير أنه في قضية Ben Shipping Co. (Pte.) Ltd ضد The "C. An-Bord Baine (٥٣٢) Joyce) ، رفعت المحكمة التجارية الانكليزية طلب مالك سفينة الحصول على تعويض بموجب مشارطة ايجار Gencon تتضمن شرط مسؤولية المالك (الشرط ٢) ، الذي يحد من مسؤولية المالك عن هلاك أو تلف البضائع الناجم عن عدم صلاحية السفينة للملاحة بحدود اذنيق كثيراً من الحدود التي تفرضها قواعد لاهاي . وقد حذف الاطراف الشرط ٩ من مشارطة Gencon التي تنص على أن يوقع ربان السفينة على سندات الشحن "دون مساس بهذه المشارطة" ، كما استبدلت شرطا مؤداه أن جميع سندات الشحن التي تخضع لقواعد لاهاي ينبغي أن يمدرها مالكو السفن الذين يتعين عليهم أن يقوموا بتسوية المطالبات المتعلقة بالشحنة بموجب هذه السندات ، وهي مطالبات ما كان يمكن أن يكونوا مسؤولين عنها لو كانت سندات الشحن محكومة بشروط المسؤولية الواردة في مشارطة الايجار . إلا أن المحكمة رفعت مطالبة مالك السفينة الحصول على تعويض من المستاجرين بموجب مشارطة الايجار على أساس أن المشارطة تنص صراحة على أن تصدر سندات الشحن خاضعة لشرط مهيمن ، وأن هذا الشرط يعرض مالك السفينة بالضرورة للمسؤولية التي تفرضها قواعد لاهاي بموجب سندات الشحن ، كما أنه لا توجد ضرورة (في فية حكم صريح) لتفويض حق لمالك السفينة في التعويض ، لمجرد أن مسؤولياته عن الشحنة بموجب مشارطة الايجار محدودة أكثر مما هي عليه في إطار سندات الشحن . ودل في هذه القضية على أن هذا الحل يفقد الى الحس التجاري . كما أن المستاجرين في قضية Ben Shipping اعتمدوا على فقرة وردت في أحد أحكام محكمة الاستئناف في قضية سابقة هي قضية Moel Tryvan Steam Ship Co ضد Kruger & Co. (٥٣٤) قيل فيها :

"حتى وقت الشحن ، يتعامل مالك السفينة مع الشاحن . ومنذ وقت الشحن يريد المالك أن يكون في نفس الوضع فيما يتعلق بنقل البضائع ، سواء ظلت هذه البضائع ملكا للشاحن أو اختار الشاحن أن يبيعها وأن ينقل ملكيتها الى مالك آخر . هذه مسألة بديهية . فمن المؤكد أن مالك السفينة لا يرغب - ولا أي مالك للسفينة يرغب - في أن يخضع لمجموعة من الالتزامات تجاه المستاجر ، ثم يخضع لالتزامات أثقل وطأة اذا اختار المستاجر أن يبيع بضاعته يتعين على أن يقول ، مستخدماً تعبيراً شائعاً ، ان هذا ليس عملاً تجارياً . "

٢٩١- واحد الاوجه غير العادية التي تنشا في حالات المطالبة بتعويض بموجب مشارطة ايجار في الظروف التي وصفت أعلاه هو أثر حكم المهلة الزمنية الوارد في المادة

الثالثة ، القاعدة ٦ من قواعد لاهاي . فعندما تقدم مطالبة بتعويض عن هلاك البضائع أو تلغها بموجب مشاركة ايجار تتضمن قواعد لاهاي صراحة ، يجوز لمالك السفينة ، بموجب القانون الانكليزي ، أن يستند الى حكم مهلة السنة الواحدة الوارد في المادة الثالثة ، القاعدة ٦ ، في الحالات التي يقدم فيها المستأجر طلب التعويض . وقد تنشأ مطالبة للمستأجر بتقديم تعويض عندما يكون المستأجر طرفا في عقد سند الشحن ، ويتعين عليه أن يفي بالمطالبات التي ينطوي عليها سند الشحن والتي تكون ، بموجب أحكام المشاركة ، هي المسؤولية الاساسية لمالك السفينة . إلا أنه حين يقدم مالك السفينة طلب الحصول على تعويض من المستأجر (لأن مالك السفينة هو الطرف في سندات الشحن ويتعين عليه أن يفي بالمطالبات المترتبة عليها) ، لا يجوز للمستأجر ، بموجب القانون الانكليزي ، أن يستند الى حكم مهلة السنة الواحدة الوارد في المادة الثالثة ، القاعدة ٦ (٥٣٥) . في مثل هذه الظروف أمام مالك السفينة مهلة تبلغ ٦ سنوات لتقديم مطالبته بالتعويض . وقد دلل المستأجر في قضية "The "Khian Zephyr" على أن المستأجر ينبغي أن يكون قادرا أيضا على الاستناد الى المادة الثالثة ، القاعدة ٦ ، لأن "الناقل" معرّف في المادة ١ من قواعد لاهاي على أنه يشمل المستأجر الذي يدخل في عقد نقل مع الشاحن . إلا أن المحكمة الانكليزية رفضت هذه الحجة على أساس أنه حيثما تكون قواعد لاهاي مدرجة تعاقديا في مشاركة ايجار ، فلا يمكن أن يكون هناك سوى "ناقل" واحد ينبغي أن يكون هو مالك السفينة . فالمستأجر لا يستطيع أن يكون هو الناقل بموجب مشاركة ايجار حتى لو كان في وضع الناقل بموجب عقد سند شحن منفصل . ويختلف قانون الولايات المتحدة عن القانون الانكليزي في هذا الصدد من ناحية عدم تطبيق حكم مهلة السنة الواحدة من أحكام قواعد لاهاي على المطالبات بتعويض بموجب مشاركات ايجار المقدمة سواء من مالك السفينة أو من المستأجر (٥٣٦) .

استنتاج

٣٩٢- تبين مما تقدم ، أن استبعاد قواعد لاهاي من مشاركات ايجار ، ومحاولات ادراج القواعد في مشاركات ايجار تعاقديا يخلقان على السواء صعوبات جدية وعدم تيقن . ويُقترح أن تُحل الصعوبات وأوجه عدم التيقن هذه عن طريق التطبيق الالزامي لنظام للمسؤولية عن الشحنة مماثل لنظام قواعد لاهاي و/أو قواعد لاهاي - فسبي على مشاركات ايجار ، على أن يماغ هذا النظام خصيصا لتطبيقه على مشاركات ايجار .

الفصل السادس

الاستنتاجات والتوصيات

٣٩٣- مضى ١٥ عاما منذ الدورة الرابعة للفریق العامل المعني بالتشريع الدولي للنقل البحري . وقد استُحدثت خلال هذه الفترة بعض النماذج الجديدة لمشارطات الايجار تمثل دون شك تحسیناً في الاتجاه نحو وضع مشارطات للايجار متوازنة توازننا جيدا . ويبدو أن بعض النماذج الأخرى لمشارطات الايجار التي استُحدثت تحابي مستأجري السفن الى حد كبير ، عن طريق فرض مسؤولية أكثر تشددا على مالكي السفن . ولكن يصعب التصديق بأن أي مالك لسفينة على وعي بالآثار المترتبة عليه يقبل بمثل هذه المشاركة ، بأكثر مما يمكن لمعظم مستأجري السفن أن يقبلوا طواعية مشارطات Balttime أو Gencon دون تعديل .

٣٩٤- وطبقا للمعلومات التي حصلت عليها الامانة ، فإن النماذج القديمة والبالية من مشارطات الايجار لا تزال مستخدمة على نطاق واسع ، على عكس النماذج الاحدث . وكما تبين على مدى هذا التقرير ، فإن الصياغة غير الواضحة والمعقدة والبالية لمشارطات الايجار هذه تظل تثير معظم المنازعات المتعلقة بمشارطات الايجار ، وتسفر ، في بعض الحالات ، عن قرارات متضاربة حتى في نطاق النظام القضائي الواحد .

٣٩٥- ويصعب أن يطرأ على الذهن أية صناعة أخرى ، باستثناء صناعة النقل البحري ، يكثر فيها أن يتفاوض على العقود في غضون أيام ، إن لم يكن ساعات ، قبل بدء نفاذ العقود دون أن يولى فيها سوى اهتمام ضئيل أثناء المفاوضات لصياغة الاحكام التعاقدية رغم أن مبالغ كبيرة من المال يحتمل أن تتوقف عليها . ولاسباب تجارية مفهومة ، يركز ملاك السفن ومستأجروها ووسطاؤهم على التفاوض على أهم العناصر تجاريا من قبيل أجور الشحن أو الايجار ، أو مناطق التفريغ أو أماكن التسليم ، وما الى ذلك ، دون أن يولوا في كثير من الأحيان اهتماما تفصيليا لبقية أحكام مشارطة الايجار . ويجري في بقية المهن والصناعات حل المصاعب المتمثلة في التفاوض على كل حكم من أحكام العقد عن طريق استخدام عدد محدود من العقود الموحدة النماذج ذات الصياغة الشاملة الاحاطة . أما في صناعة النقل البحري ، فإن مواصلة استخدام النماذج المطبوعة البالية والقاصرة أيضا عن الاحاطة الشاملة في ظروف الحاضر تعني ، دون مبالغة ، أنه لم تعد توجد في كثير من مهن صناعة النقل البحري عقود نموذجية موحدة . وطبقا للمعلومات التي حصلت عليها الامانة ، فليس من النادر في حالة مشارطات الايجار للبضائع الجافة بصفة خاصة ، سواء منها مشارطات الايجار الزمنية أو بالرحلة ، أن يرفق بالنموذج المطبوع لمشاركة الايجار أكثر من ٥٠ شرطا اضافيا مطبوعا على الآلة الكاتبة ، مع ادخال الحذف والتعديل على نطاق واسع على الشروط

الواردة في النموذج المطبوع ذاتها . ولا تكون هذه الشروط والتعديلات الإضافية للنماذج المطبوعة موضعا للتفاوض في كل حالة ، بل كثيرا ما تُقتبس برمتها من مشاركة ايجار سابقة معقودة بين الاطراف ، وفي بعض الحالات مع ادخال ذلك الشرط الغامض في المفاوضات بايراد عبارة "مع التعديلات المنطقية" . ويؤدي تكرار استخدام سلسلة الشروط الإضافية ، مع تطعيمها بشروط جديدة تتكرر هي ذاتها بعد ذلك في مشاركات الايجار اللاحقة ، الى نشوء تناقضات بين الشروط المطبوعة والاضافية بل وتناقضات فيما بين الشروط الاضافية ذاتها .

٣٩٦- ويضاف الى الخلط وعدم التيقن الناجمين عن مثل هذه التناقضات وعن الغموض في بعض نماذج المشاركات المطبوعة الاقدم عهدا للشذوذ المتمثل في أن القواعد الالزامية التي تنظم مسؤوليات مُلاك السفن عن البضاعة تنطبق على عقود سندات الشحن الاساسية ، ولكنها لا تنطبق على مشاركات الايجار التي تصدر في نطاقها هذه السندات الاساسية .

٣٩٧- وكان الفريق العامل المعني بالتشريع البحري الدولي ، قد رجا من الامانة أيضا ، في دورته الرابعة ، تقديم بيانات اضافية عما يلي:

(أ) ما إذا كانت هناك شروط لمشاركات الايجار قابلة للتوحيد أو التنسيق أو التحسين بغية تحقيق توازن منصف للحقوق والالتزامات بين مختلف الاطراف ؛

(ب) ما إذا كانت هناك جوانب لمشاركات الايجار مناسبة لاتخاذ اجراء تشريعي دولي ؛

(ج) ماهية امكانيات التوصل الى تعاريف متفق عليها للأحكام الاساسية المستخدمة في مشاركات الايجار .

ألف - توحيد أو تنسيق أو تحسين بنود مشاركات الايجار

٣٩٨- من الواضح أن فرض أية مشاركات ايجار نموذجية موحدة على صناعة النقل البحري العالمية لن يكون مقبولا ولا مستصوبا . ولكن يُرى أن توحيد شروط مشاركات الايجار وتنسيقها وتحسينها ليس مستصوبا فحسب بل هو ضروري . وهناك حاجة ، بصفة خاصة ، الى ترشيد ذلك الحشد من الشروط المختلفة المستخدمة اليوم والتي تشمل العناصر الاساسية ذاتها لمشاركات الايجار بالطريقة ذاتها من الناحية الاساسية . وهناك أيضا حاجة الى تحسين صياغة هذه الشروط بغية ايضاح الالتزامات المتعهد بها وللحد من المنازعات .

٣٩٩- والشروط التي تصاغ بشكل واضح وشامل لا يتهم أطراف مشاركة الايجار أنفسهم فحسب . إذ أن شروط مشاركة الايجار تؤثر أيضا على الاطراف الثالثة حملة سندات الشحن

من عدة جوانب مختلفة وهامة ، مثلها أشير من قبل في هذا التقرير . وينبغي أن يكون من حق الأطراف الثالثة التي لا سيطرة لها على محتويات مشاركة الإيجار ، وقد تفرغ أحكامها على تلك الأطراف التزامات خطيرة ، أن تتوقع من المياغة المعنية لكل من مندات شحن مشاركات الإيجار وشروط مشاركات الإيجار المدرجة فيها أن تحدد تحديدا واضحا حقوقها والتزاماتها .

٤٠٠- والرأي أن أي شرط يعينه يفيد مالك السفينة ، أو أي شرط يعينه يفيد مستأجرها ، ليس من شأنه حتما الإضرار بالتوازن المنصف لحقوق والتزامات مختلف الأطراف في أية مشاركة للإيجار ، ما لم يضر دون داع بأطراف شالطة ، ومتى كان مستطاعاً موازنة المنفعة ، التي تعود على أحد الأطراف ، بمعوض مالي ملائم لمبالغ الطرف الآخر . فلا يحدث اختلال التوازن إلا في حالة عدم موازنة هذه المنفعة ، أو عدم اعتبارها موازنةً ، بمعوض نقدي ملائم .

٤٠١- وتتضمن بعض مشاركات الإيجار الحديثة شروطا تنه على بدائل لاقتسام المخاطرة أو النفقات . ولكن الرأي يتجه الى أن هناك مجالا أكبر كثيرا لمثل هذه الأحكام البديلة . إذ أن النهى على الالتزامات البديلة بوضوح ، يتيح للأطراف في مشاركة الإيجار أن تقيم بمزيد من السهولة قيمة كل بديل لاقتسام الخطر أو التكلفة بمعايير آجرة الشحن أو الإيجار . وفي المقابل ، تزيد الشروط الغامضة المياغة من معوية تقييم الخطر أو التكلفة .

٤٠٢- ونتيجة عدم الوضوح في صياغة الشروط هي أن شرطاً ما ، أو تعبيرا في شرط ما ، قد يفيد معنى ما في ذهن عضو عادي في مجتمع النقل البحري ، في حين قد يرى أن له معنى مختلفاً تماما عندما يخضع للتحليل القانوني الدقيق من جانب المحاميين أو المحكمين أو المحاكم . وقد علق أحد الذين أجابوا على استفسارات الامانة بقوله: "نحن لا نجد مصاعب في استخدام (شروط مشاركة الإيجار) مع أصحاب الصناعة الذين يعرفون على وجه الدقة ما تعنيه بالضبط ، طبقا لتفسيرات محاكم التحكيم . " وقد يكون هذا هو الحال بالنسبة لأصحاب الصناعة في مراكز النقل البحري والمراكز القانونية الرئيسية ، ولكن ليس من المستصوب أن تحتاج نماذج مشاركات الإيجار الشائع استخدامها ، الى خبراء يفسرونها .

٤٠٣- وليس مما يساعد على سهولة التفسير تعدد نماذج مشاركات الإيجار المستخدمة حاليا . ويبدو من الدراسات التي أجرتها الامانة أن كثيرا من الشروط في مشاركات الإيجار المختلفة والعديدة لا تختلف في أحكامها باختلاف المتطلبات في تجارات خاصة ، ولا باختلاف تقسيم الخطر أو التكلفة بين مالك السفينة والمستأجر . انها هي تختلف

للمسباب التاريخية فحسب . ويبدو في كثير من الأحيان أن قلة فقط من الشروط في هذه المشارطات هي التي تتعلق بصفة محددة بتجارة خاصة ، والرأي أنه يمكن ترشيد أهم الشروط الجوهرية دون فقدان المرونة ، بالنس على بدائل لتقسيم الخطر أو البنفة استاء حسب الاقتضاء .

6-٤- ومن الواضح أيضا من الدراسات التي أجرتها الامانة أن المياغة الموجزة ، لدى وضع مشارطات الايجار ، لا تُفهم بالعزولة الى الوجود . وكثير من نماذج مشارطات الايجار الاقدم والتي أشرت معظم الخلق غالبا ما تستخدم كلمات قليلة جدا لكي تغطي بصورة كافية الظروف المعقدة المحتملة . ومما له مغزى أن مشارطات ناقلات النفط الزمنية الحديدية التي تكون مفصلة وعادة ما تكون شاملة المياغة تشير من المنازعات قدرا أقل كثيرا من النماذج التقليدية للمشارطات الزمنية للبنفاغ الجافة .

6-٥- ولا تزال نماذج مشارطات الايجار القديمة والسيئة المياغة قائمة في كثير من أنواع التجارة شأنها شأن النماذج العامة البالية للمشاركة بالرحلة والمشارطة الزمنية للبنفاغ الجافة . وكما يمكن أن يلاحظ من هذا التقرير ، ما زالت عدة نماذج أقدم عهدا من مشارطات الايجار التي تعرضت للنقد لعشرات السنين باعتبارها سيئة المياغة وغامضة وعرضة للنزاع ، تستخدم على نطاق واسع في الوقت الحاضر . ولا يبدو أن صناعة النقل البحري الدولي بصفة عامة قد طوّرت أية آليات فعالة بها في الكفاية لتبسيط استخدام النماذج البالية أو تشجيع استخدام النماذج الحديثة الافضل مياغة .

6-٦- ويُرى أن الشروط التالية بصفة خاصة ، قابلة للتنسيق و/أو التحسين:

التحكيم	في المشارطات الزمنية أو بالرحلة
سندات الشحن	في المشارطات الزمنية أو بالرحلة
الالغاء	في المشارطات الزمنية أو بالرحلة
حوالة المسؤولية	في المشارطات بالرحلة
الشروط التي تحدد مدة المشاركة	في المشارطات الزمنية
الشروط الواردة في سندات شحن مشاركة	في المشارطات الزمنية أو بالرحلة
الايچار المتضمنة لأحكام مشاركة الايجار	في المشارطات بالرحلة
حالة السفينة عند التسليم وعند اعادة التسليم	في المشارطات الزمنية
البنفاغ الخطرة	في المشارطات الزمنية أو بالرحلة
انحراف المسار	في المشارطات بالرحلة
اجرة الشحن	في المشارطات بالرحلة

العوارية العامة	في المشاركات الزمنية أو بالرحلة
التعويض	في المشاركات الزمنية أو بالرحلة
مهلة الشحن والتفريغ وغرامة التأخير	في المشاركات بالرحلة
الامتياز	في المشاركات الزمنية أو بالرحلة
شرط الصيانة	في المشاركات الزمنية
انقطاع التأجير	في المشاركات الزمنية
دفع مقابل التأجير والانسحاب	في المشاركات الزمنية
شروط المسؤولية والاستثناءات	في المشاركات الزمنية أو بالرحلة
الموانئ والمراسي المأمونة	في المشاركات الزمنية أو بالرحلة

٤٠٧- وبناء عليه يوصى بأن تحدد أمانة الاونكتاد ، بعد التشاور مع المنظمات التجارية والدولية المعنية ، أي الشروط المذكورة أعلاه يمثل شروطا جوهرية مناسبة لمشاركات الايجار . ويمكن ، في بعض الحالات ، اعتبار بعض الشروط الحالية في مشاركات الايجار الموحدة النماذج مناسبة لاستخدامها كشروط جوهرية . وسيكون من الضروري ، في حالات أخرى ، وضع شروط جديدة بعد النظر في الشروط المستخدمة حاليا . ويمكن بعد ذلك اعداد مشروع شروط جوهرية ، بالتعاون الوثيق مع المنظمات التجارية والدولية المعنية لتقديمها الى الفريق العامل المعني بالتشريع البحري الدولي .

باء - ضرورة الاجراء التشريعي الدولي

٤٠٨- تنظم قواعد لاهاي أو قواعد لاهاي - فسبي الغالبية العظمى من عقود سندات الشحن على نطاق العالم . ومن قبيل التناقض في حالة شحن البضاعة بموجب سند للشحن بمشاركة ايجار ضمنية ، ألا ينطبق نظام الزامي واحد بمدد مسؤولية الناقل عن البضاعة على العقدين كليهما .

٤٠٩- وكما سبق الشرح أعلاه ، فإنه في الوقت الحاضر ، اذا ما اختلفت المسؤوليات التعاقدية عن البضاعة بموجب مشاركة للايجار عن قواعد لاهاي أو قواعد لاهاي - فسبي المتعلقة بالبضاعة بموجب سند الشحن الصادر وفقا لمشاركة الايجار ، يمكن أن تتغير مسؤوليات الناقل خلال الرحلة ، ويتوقف هذا على ما اذا كانت سندات الشحن تتداول ، ومن الذي يتداولها ، ومع من . وهكذا ، فإذا ما صدرت سندات الشحن الخاضعة للقواعد باسم المستأجر ، ولم تتداول هذه السندات أو تحول ، تظل أحكام مشاركة الايجار هي التي تحكم نظام المسؤولية عن البضاعة . ولكن ، اذا جرى تداول سندات الشحن هذه ، أو البعض منها ، من جانب المستأجر مع أطراف ثالثة ، يتغير نظام المسؤولية عندئذ الى نظام قواعد لاهاي أو لاهاي - فسبي . ثم إنه اذا ما جرى تحويل سندات الشحن ،

التي كانت من قبل بأيدي أطراف شالطة ، الى مستأجر السفينة أو الى أطراف تعتبر من الناحية القانونية وكلاء للمستأجر ، فان نظام المسؤولية عن البضائع المنقولة بموجب سندات الشحن هذه تحكمه مرة أخرى أحكام مشاركة الايجار .

٤١٠- وعلاوة على ذلك ، يمكن لشاحني البضاعة في مسار تجارتهم العادية أن يقوموا بشحن البضاعة في بعض الحالات بموجب سندات شحن ، تخضع بصورة الزامية لقواعد لاهاي أو لاهاي - فسبي ، وفي حالات أخرى كمستأجرين للسفن بموجب مشارطات ايجار بالرحلة لا ينطبق عليها تشريع الزامي . ومن قبيل التناقض مرة أخرى الا تكون مسؤوليات الناقلين عن البضاعة متسقة .

٤١١- وفي كثير من مشارطات الايجار الحديثة تبذل محاولات للتخفيف من التناقضات عن طريق ادراج شرط (غالباً ما يكون "شرطاً مهيماً") يهدف الى جعل قواعد لاهاي أو لاهاي - فسبي منطبقة على مشاركة الايجار وعلى سندات الشحن الصادرة بموجبها سواء بسواء . وكما يتضح من الأفرع السابقة من هذا التقرير فإن هذه المحاولات التي تريد أن تندرج تعاقدياً في مشارطات الايجار مجموعة من القواعد تنطبق الزامياً على عقود سندات الشحن ، هي محاولات تشير الشك والنزاع في آن واحد . ومن أمثلة ذلك أنه:

١- قد لا يكون من الواضح ما اذا كان البند المدرج صالحاً على الاطلاق ، من الناحية القانونية ، لتضمين قواعد لاهاي أو لاهاي - فسبي في مشاركة الايجار ؛ واذا ما كان صالحاً من حيث المبدأ ، فما هي القواعد التي تنطبق وتلك التي لا تنطبق .
٢- قد لا يكون من الواضح ما اذا كان لأحكام معينة من قواعد لاهاي أو لاهاي - فسبي المعنى نفسه في السياق التعاقدى لمشاركة الايجار شأنها في سياق سند للشحن .

٣- قد تنشأ أسئلة ، تتوقف على كيفية الإدراج ، عما اذا كانت القواعد "مهيمنة" بالفعل ، في سياق مشاركة الايجار ، أو عما اذا كانت هناك شروط أخرى من مشاركة الايجار تبطل القواعد من جوانب معينة .

٤- تشير أوجه التباين في أنظمة المسؤولية عن البضاعة بين سندات الشحن ومشارطات الايجار وبين المشارطات الاساسية والمشارطات من الباطن شكوكاً ومنازعات بصدد حقوق التعويض ما بين مالكي السفن والمستأجرين فيما يتعلق بمطالبات التعويض عن البضاعة .

٥- قد تقدم القوانين الوطنية المختلفة اجابات مختلفة على كل هذه الاسئلة .

وكما يتضح أيضاً من أفرع سابقة من هذا التقرير ، فإن النسخ المجددة الحديثة من مشارطات الايجار الموحدة النماذج ونماذج مشارطات الايجار الموضوعة حديثاً لم تقدم حلاً ناجحة لهذه المشاكل .

٤١٢- وقد أعربت عدة بلدان متقدمة ردت على استفسارات أمانة الأونكتاد عن آراء جازمة مفادها أن تطبيق التشريع الالزامي على مشارطات الايجار يقضي على المرونة الاساسية الكامنة في نظام يتيح للاطراف حرية كاملة في صياغة العقد الذي تريده . ولكن مع وضع تشريع يشمل نفس المجال للمسائل التي تشملها قواعد لاهاي ولاهاي - فسبي ، تظل أطراف مشاركة الايجار حرة في التفاوض على الشروط الخاصة التي تلزمها لمشارطتها المعينة . وعلاوة على ذلك ، فإن القوانين الوطنية ، حتى مع انعدام التشريع الدولي الالزامي ، لا تترك الاطراف في أية مشاركة للايجار حرة كليا في تحديد عقدها . إذ يجري الغاء أية شروط فضفاضة لانحراف المسار أو تفسر تفسيراً ضيقاً ، وهناك الزام ضمني بالضمانات فيما يتعلق بالصلاحية للملاحة والمسائل الأخرى ، وتوضع قواعد لتحديد نطاق شروط الاستثناءات ، وتدرج معايير للحيطه المعقولة في مواضيع ربما لم تكن مقصودة . وفي جميع هذه المجالات ، قد تتخذ محاكم أحد البلدان نهجاً تختلف كليا عن محاكم بلد آخر . ورغم أن عقود مشارطات الايجار ليست عقود إذعان على غرار معظم عقود سندات الشحن ، إلا أن الحجج التي تبرر التطبيق الالزامي لقواعد لاهاي أو لاهاي - فسبي على سندات الشحن يصدق كثير منها على مشارطات الايجار؛ وبصفة خاصة ، ما يتعلق منها بزيادة التيقن ، وزيادة الوضوح وزيادة الاتساق .

٤١٣- وقد اشير أيضا ، كحجة ضد التشريع الالزامي ، الى أن الغالبية العظمى من مشارطات الايجار في الوقت الحاضر تدرج قواعد لاهاي أو لاهاي - فسبي إما بإشارة صريحة في النماذج المطبوعة أو عن طريق ادراج اضافات مطبوعة على الآلة الكاتبة . وحتى لو كانت هذه حجة ضد التشريع الالزامي - وقد يقال انها تدل على العكس - فإن الادراج التعاقدية في مشارطات الايجار لقواعد مصممة للانطباق على سندات الشحن لا يخلق فحسب مصاعب قانونية في مجال العلاقة بين مشارطات الايجار وسندات الشحن الصادرة بموجبها (وهي مسائل تُنَوِّلت أعلاه) ، بل وأيضا في مجال تفسير مشارطات الايجار ذاتها .

٤١٤- لذلك يرى أنه يلزم ، من أجل تضمين مشارطات الايجار بصورة فعالة مخططا للمسؤولية عن البضاعة مماثلا للمخطط الوارد في قواعد لاهاي أو لاهاي - فسبي ، أن تتوافر مجموعة من القواعد "المفصلة حسب الحالة" تنطبق على مشارطات الايجار .

٤١٥- ومن حيث المبدأ ينبغي أن تنطبق بصفة الزامية على مشارطات الايجار المعايير المماثلة للمسؤولية التي تنطبق بصفة الزامية على سندات الشحن بموجب قواعد لاهاي ولاهاي - فسبي . ومعنى ذلك أنه ينبغي صياغة قواعد ، فيما يتصل تحديدا بمشارطات الايجار ، لكي تشمل ما يلي من المجالات الرئيسية للمسؤولية:

الصلاحية للملاحة

رعاية البضائع

الاتزامات المتعلقة بسندات الشحن المصادرة بموجب مشاركات الايجار
تحديد الاجراءات
حقوق مالك السفينة وحصانته

٤١٦- على أنه يقترح أن تمتلح الامانة بمراسمك واستفسارات اخرى بيفية تحديد ما يلي:

١- الاثر المترتب على مثل هذه القواعد الالزامية ادا ما طبقت على مشاركات الايجار للرحلة وحدها أو ادا ما طبقت على كل من مشاركات الايجار بالرحلة ومشارطات الايجار الزمنية ؛

٢- الاثر المترتب على مثل هذه القواعد الالزامية ادا ما طبقت على العمليات المشار اليها في المادة الثانية فقط من قواعد لاهاي أو ادا ما طبقت على جميع الرحلات وجميع العمليات في نطاق اية مشاركة للايجار .

٤١٧- وعلى الامانة أن تقدم ، بعد ذلك ، تقريراً آخر الى الفريق العامل يتضمن توصيات عن المجال الدقيق للتشريع الالزامي الواجب تطبيقه على مشاركات الايجار .

جيم - تعاريف المصطلحات الاساسية المستخدمة في مشاركات الايجار

٤١٨- سعى المجلس التنفيذي للجنة البحرية الدولية في ايلول/سبتمبر ١٩٧٦ الى التيقن مما ادا كان من الممكن الحد من المنازعات في اطار مشاركات الايجار عن طريق وضع تعاريف للمصطلحات الشائعة الاستخدام . واتفق على أن أمحل حل هو أن تشتمل التعاريف جميع جوانب مشارطات الايجار ، ولكن تقرر أن يكون أول موضوع للبحث هو مهلة الشحن والتفريغ . وتم تشكيل فريق عامل تحت رعاية اللجنة البحرية الدولية والمجلس البحري البلطقي والدولي والمجلس العام للنقل البحري البريطاني . وجرى النظر في مجموعة من التعاريف المتعلقة بمهلة الشحن والتفريغ في جلسة عامة للجنة البحرية الدولية في عام ١٩٧٧ ، تم بعدها تشكيل فريق عامل دولي ضم ممثلين لاتحاد الرابطات الوطنية للمساهمة والوكلاء البحريين . وصدرت في نهاية المطاف بمورة مشتركة عن المجلس البحري البلطقي والدولي ، واللجنة البحرية الدولية ، واتحاد الرابطات الوطنية للمساهمة والوكلاء البحريين ، والمجلس العام للنقل البحري البريطاني ، مجموعة نهائية من التعاريف تحت عنوان "التعاريف المتعلقة بمهلة الشحن والتفريغ لمشارطات الايجار لعام ١٩٨٠" . وذلك في كانون الاول/ديسمبر ١٩٨٠ . والهدف من هذه التعاريف هو ادراجها تعاقدياً في مشارطات الايجار ، وتنس دياجة التعاريف على ما يلي:

"تسوي التعاريف التالية أدناه (عدا ما يستثنى منها صراحة عن طريق الحذف أو خلافه) على الكلمات والعبارات المستخدمة في مشاركة الايجار ، إلا

بقدر ما يتناقض أي تعريف أو جزء منه مع أي حكم صريح آخر في مشاركة الإيجار . والكلمات المستخدمة في هذه التعاريف تفسر هي نفسها وفقاً لأي تعريف يرد لها هنا . والكلمات أو العبارات التي لا تعدو أن تكون تنويحات أو بدائل لالفاظ عبارات ورد تعريفها هنا تفسر طبقاً للتعريف ، (مثل "الإشعار باستعداد السفينة" ، "الإخطار بالاستعداد") .

٤١٩- وعلى ذلك فإن التعاريف ليست "مهيمنة" . وعلى حد علم الأمانة ، لم تصدر المنظمات المذكورة أعلاه ولا أية منظمة وطنية أو دولية أخرى تعاريف متفقا عليها للمصطلحات الأخرى المستخدمة في مشاركات الإيجار . وقد يكون أحد أسباب ذلك ، بناء على الاستفسارات التي أجرتها الأمانة ، هو أن "التعاريف المتعلقة بوقت السماح بإجراء الشحن أو التفريغ في مشاركات الإيجار لعام ١٩٨٠" ليست مستخدمة في الممارسة بأية درجة مهمة من جانب مؤجري السفن ومالكها . وعلاوة على ذلك ، فلم تؤثر المنظمات المعنية باصدار وتعديل نماذج المشاركات الموحدة أن تدرج التعاريف المتفق عليها في أي من مشاركات الإيجار الموحدة النماذج التي تصدرها .

٤٢٠- ومن الواضح أن تعريف بعض مصطلحات مشاركات الإيجار يساعد على الحد من المنازعات . ولكن الظاهر أن هذا الهدف لن يتحقق إلا إذا ما أدرجت الأطراف في عقودها بصورة فعلية التعاريف المتفق عليها . ويقترح أن أنجع تشجيع لاستخدام التعاريف هو إدراج التعاريف المتفق عليها في النماذج المطبوعة لمشاركات الإيجار . ولن يمنع إدراج التعاريف في الأشكال المطبوعة الأطراف من أن تحذف التعاريف من النماذج المطبوعة إذا ما كانت تعترض عليها بصفة مؤكدة في عقدها الذاتي .

٤٢١- وبناء عليه ، فمن المقترح أن يجري النظر في التعاريف المتفق عليها لمصطلحات مشاركات الإيجار مقترنا بوضع شروط مشاركات الإيجار المشار إليها في نطاق ألف أعلاه .

٤٢٢- ويرى أن أنسب مصطلحات مشاركات الإيجار لوضع التعاريف الموحدة (بخلاف مهلة الشحن والتفريغ وغرامة التأخير) هي المصطلحات المستخدمة فيما يلي:

شروط الاستثناء

شروط الامتياز

الشروط المتعلقة بتستيف البضاعة وتحميلها وتفريغها

الشروط المتعلقة بدفع أجرة الشحن والإيجار

شروط انقطاع الإيجار

شروط تحديد مدة المشاركات الزمنية

٤٢٣- وعلى ذلك ، فمن المقترح القيام ، بعد التشاور مع المنظمات المعنية ، بتحديد مصطلحات مشارطات الايجار المناسبة لادراجها في تعاريف متفق عليها لمشارطات الايجار . وبعد ذلك ، يمكن اعداد مشاريع التعاريف ، بمساعدة من هذه المنظمات ، لكي ينظر فيها الفريق العامل المعني بالتشريع البحري الدولي .

٤٢٤- وتفضلع امانة الاونكتاد ، بعد ذلك ، بدراسات اخرى لتحديد افضل السبل للتشجيع على استخدام الشروط الجوهرية لمشارطات الايجار والتعاريف المتفق عليها ، على اوسع نطاق ، واتخاذ الاجراءات الاخرى التي تبدو ضرورية في هذا المجال .

الحواشي

- (١) الوثائق الرسمية لمجلس التجارة والتنمية ، الدورة التاسعة (TD/B/240-TD/B/C.4/55) ، المرفق ١ ، ص ٣٦ .
- (٢) تقرير الفريق العامل المعني بالتشريع البحري الدولي عن دورته الاولى (TD/B/189-TD/B/C.4/64) ، ص ٦ .
- (٣) الوثائق الرسمية لمجلس التجارة والتنمية ، الدورة الخامسة والعشرون (TD/B/921-TD/B/C.4/254) المرفق ١ ، ص ٦٦ .
- (٤) تقرير الفريق العامل المعني بالتشريع البحري الدولي عن دورته الرابعة (TD/B/126-TD/B/C.4/ISL/17) .
- (٥) المصدر نفسه ، ص ١٧-١٨ .
- (٦) عقدت الدورة الاخيرة للفريق العامل المعني بالتشريع البحري الدولي في ايلول/سبتمبر ١٩٨٩ في لندن .
- (٧) تقرير لجنة النقل البحري عن دورتها الثالثة عشرة ، المرفق ١ ، الفقرة ١٤ .
- (٨) انظر Scrutton, Charter Parties and Bills of Lading, 19th ed. (London, Sweet and Maxwell, 1984), p.3 .
- (٩) المرجع نفسه p.51 .
- (١٠) المرجع نفسه .
- (١١) المرجع نفسه p.49 . وانظر أيضا Carver, Carriage By Sea, 13th ed. (London, Stevens and Sons, 1982) الفقرات ٥٨٢-٥٨٨ .
- (١٢) انظر Scrutton, op.cit., p.3 بمقتضى قانون النقل التجاري البحري في الجمهورية الديمقراطية الالمانية الصادر في ٥ شباط/فبراير ١٩٧٦ ، المادتين ٤(٣) و٥(٤) يجوز للمستأجر أن يطلب إصدار المشاركة . ويوجد وضع مماثل بمقتضى قانون جمهورية ألمانيا الاتحادية ، انظر القانون التجاري الالمانى لسنة ١٨٩٧ (المعدل) ، الباب الخامس ، المادة ٥٥٧ .

الحواشي (تابع)

Paul Todd, Contracts for the carriage of Goods by Sea, (Bsp (١٣)
Professional Books 1988) p.19.

لشركات النفط الرئيسية ، على سبيل المثال ، نماذجها الخاصة بها (١٤)

مثل 5 Shellvoy و 2 Beepevoy

. (1925) 21 Ll.L.Rep.284, at p.288 (١٥)

. (1985) 1 Lloyd's Rep. 239, at pp.241-243 (١٦)

. (1924) 19 Ll.L.Rep. 384, at p.385 (١٧)

. (1960) 1.W.L.R. 297; (1962) 1 Q.B. 1; (1964) A.C. 868 (١٨)

. (1961) 2 Lloyd's Rep.1. (١٩)

. (1971) 1 Lloyd's Rep.215 (٢٠)

. (1968) 1 Lloyd's Rep. 379 at p.382 (٢١)

. (1959) 1 Lloyd's Rep.125 (٢٢)

. (1971) 2 Lloyd's Rep.29 (٢٣)

. (1984) 2 Lloyd's Rep. 366, affirmed (1987) 2 Lloyd's Rep.43 (٢٤)

. (1971) 1 Lloyd's Rep.514 (٢٥)

. S.M.A. No. 2505 (Arb. at N.Y. 1988) (٢٦)

. (1970) 1 Lloyd's Rep.282, at p.287 (٢٧)

ووفق فيما بعد على مشاركة نقل الحبوب لأمريكا الشمالية (Norgrain) (٢٨)

لعام ١٩٧٣ من جانب رابطة تصدير الحبوب في أمريكا الشمالية ومجلس ملاحه البلطيق
والملاحه الدولية وغرفة النقل البحري بالمملكة المتحدة واتحاد الرابطات الوطنيه
لمساره السفن ووكلائها (FONASBA) . ثم عدلت مرة أخرى في عام ١٩٨٩ . غير أن نموذج
Baltim C يستخدم على نطاق أوسع من نطاق نموذج Norgrain هذا .

Williams & Bonnick, Commentaries on Tanker Voyage Charter (٢٩)

Parties, (Intertanko 1989) p.2.

. (1984) 1 Lloyd's Rep.123 (٣٠)

. (1960) 2 Lloyd's Rep.206 (٣١)

. (1965) 2 Lloyd's Rep.546 (٣٢)

. (1972) 1 W.L.R. 74 (٣٣)

. (1984) 1 Lloyd's Rep.123 at p.126 (٣٤)

. (1987) 1 Lloyd's Rep.230 (٣٥)

الحواشي (تابع)

- J.E. Cassegrain, Responsibilities and Liabilities of the Time Charterer (٣٦) وهو بحث قدم إلى حلقة دراسية برعاية اتحاد الرابطة الوطنية للمسامرة والوكلاء البحريين بعنوان "المشاركات الزمنية - لاي شيء هذا التخليط؟" London, 24-25 March 1977. pp.2 and 9-10.
- (٣٧) أنظر الفقرة ٢ من هذا التقرير .
- (٣٨) أنظر Wilford, Coghlin and Kimball, Time Charters, 3rd ed., (Lloyd's of London Press, London, 1989), Introduction, page vii.
- (٣٩) جرت العادة في مشاركات الإيجار الزمنية على أن تقتسم التكاليف الناشئة عن تشغيل السفينة المؤجرة بين مالكي السفينة ومستأجريها: في حين أن مالكي السفينة يتحملون في العادة التكاليف الثابتة (مثل الأجر والتأمينات وغيرها) ويدفع المستأجرون التكاليف المتغيرة (مثل شمن الوقود والرسوم والضرائب المختلفة) . أنظر الشرطين ٤ و ٥ في Linertime؛ والشرطين ١ و ٢ في NYPE والشرطين ٣ و ٤ في Baltimore .
- (٤٠) طرح تقدم به اتحاد الرابطة الوطنية للمسامرة والوكلاء البحريين .
- (٤١) Bonnick, Gram on Chartering Documents, 2nd , Lloyd's of London press, 1988, p.59.
- (٤٢) Michael A. van Gelder ، في ورقة قدمت في المؤتمر الدولي الرابع للمحكمين البحريين في لندن في أيار/مايو ١٩٧٩ .
- (٤٣) P. Todd, op.cit., p.133
- (٤٤) (1978) 1 Lloyd's Rep. 53
- (٤٥) Lorentzen v. White Shipping (1943) 74 Ll.L.Rep.161
- (٤٦) أنظر Wilford ... Time Charters, op.cit., pp.82-83
- (٤٧) Selwyn, J. في ورقة قدمت إلى المؤتمر الدولي الرابع للمحكمين البحريين ، لندن ، أيار/مايو ١٩٧٩ .
- (٤٨) أنظر نشرة مجلس ملاحه البلطيق والملاحه الدولية ٨٨/٦ ، كانون الاول/ديسمبر ١٩٨٨ .
- (٤٩) (1987) 1 Lloyd's Rep. 124
- (٥٠) أنظر الشرط ٩ من النموذج STB لمشاركة تأجير الناقلات .
- (٥١) أنظر الشرط ٢٣ .
- (٥٢) (1958) 2 Lloyd's Rep. 127, at p.131
- (٥٣) أنظر Charterparty Laytime Definitions 1980 الصادر عن مجلس ملاحه البلطيق والملاحه الدولية BIMCO واللجنة البحرية الدولية (CMI) واتحاد الرابطة الوطنية للمسامرة والوكلاء البحريين FONASBA والمجلس العام للنقل البحري البريطاني (GCBS) ويستند تعريف "الميناء المأمون" في تعاريف Laytime استناداً وثيقاً إلى البيان الوارد في The Eastern City

الحواشي (تابع)

- (٥٤) أنظر قضية Ogden ضد Graham (١٩٦١) IB. & S. 773 و The Teutonia (١٩٧٢) L.R.4 p.c.171 . وبالنسبة لما إذا كان المستأجر يتحمل مسؤولية عدم سلامة ميناء ما ورد اسمه في المشاركة ، أنظر The Houston City ، 2 Lloyd's (1954) Rep.148 و The Stork ، 2 Lloyd's Rep.397 (1954) ؛ و The Helen Miller Lloyd's Rep.95-101 (1980) ؛ و The Mary Lou ، 2 Lloyd's Rep.272-280 (1981) ؛ و Wilford...Time Charters, op.cit., p.152 .
- (٥٥) 2 Lloyds Rep.307 (1982) .
- (٥٦) المرجع السابق P.315 . كما تقرر أن الشرط ٢ من نموذج Baltime يفرض التزاماً ثانوياً على المستأجر بأن يسمي ميناء آخر يكون في حد ذاته مأموناً في ذلك الوقت ، إذا كان الميناء الذي سبقت تسميته قد أصبح غير مأمون قبل وصول السفينة إليه ، وأن تفادر السفينة الميناء إذا أصبح غير مأمون والسفينة فيه بالفعل . وليس واضحاً ما إذا كان هذا الالتزام ينطبق أيضاً على مشارطات الإيجار بالرحلة .
- (٥٧) 421 U.S. 397 (1975) .
- (٥٨) S.M.A. No. 1054 (Arb. at N.Y. 1976) .
- (٥٩) 1977 AMC 318 .
- (٦٠) 1978 AMC 856 (E.D.la.1978) .
- (٦١) 1982 AMC 2564 (E.D.la.1981) .
- (٦٢) 1 Lloyd's Rep.19 (1988) .
- (٦٣) Wilford ... Time Charters, op.cit., pp.149-150 أنظر
- (٦٤) Nichols & Kuffler on "Breach of Charters and Apportionment of Damages in Safe Berth/Safe Port Disputes" في ورقة قدمت إلى المؤتمر الدولي الثامن للمحكمين البحريين ، مدريد ، ١٩٨٧ .
- (٦٥) أنظر H. Tiberg, The Law of Demurrage, 3rd ed. (London, Stevens & Sons, 1979) pp.289-290 .
- (٦٦) أنظر H. Prüssmann, Seehandelsrecht, (München, C.H. Beck'sche Verlagsbuchhandlung 1968) pp.401-404 .
- (٦٧) أنظر قانون النقل البحري التجاري للجمهورية الديمقراطية الألمانية لسنة ١٩٧٦ ، المواد ١٢(١) و ١٢(٢) و ٥٧(٣) .
- (٦٨) الديباجة ، السطر ١٣ .
- (٦٩) أنظر The "Madeleine" (1967) 2 Lloyd's Rep. 224 at p.238 و Wilford ... , Time Charters, op.cit, p.88 .
- (٧٠) 2 K.B.65 at p.69 (1942) .

الحواشي (تابع)

- (٧١) حتى تعتبر السفينة صالحة للملاحة يجب أن تكون ملائمة من حيث التصميم والهيكل والحالة والمعدات لمواجهة المخاطر المعتادة في الملاحة . كما يجب أن يكون لها ربان كفاء وعدد كاف من البحارة ذوي الكفاءة وتكون مناسبة لحمل البضائع . أنظر . Carver, op.cit., paras. 147-151
- (٧٢) الديباجة ، السطور ٢١-٢٤ .
- (٧٣) Giertsen v. Turnbull (1908) S.C. 1101
- (٧٤) . (1959) A.C. 133
- (٧٥) Tor Line A.B. v. Alltrans Group of Canada (The "TFL Prosperity") (1984) 1 Lloyd's Rep. 123.
- (٧٦) أنظر The "Brabant" (1967) 1 Q.B. 588
- (٧٧) أنظر Diamond A., "Owners responsibilities and the exception clauses relating to them" ، ورقة قدمت إلى حلقة دراسية نظمها اتحاد الرابطة الوطنية للممارسة والوكلاء البحريين بعنوان "المشارطات الزمنية - لأي شيء هذا التخليط" ، ٢٤-٢٥ آذار/مارس ١٩٧٧ ، لندن .
- (٧٨) أنظر شروط الصيانة ، الفقرات ... من هذا التقرير . ومع هذا ، فإن مشروع Fontime يفرض على المالك تعهدا مستمرا بأن اشترط أن تكون السفينة "محكمة ويعول عليها وقوية وملائمة من جميع النواحي للتجارة - وأن تظل هكذا طوال مدة هذه المشاركة" . وهذا الالتزام يفوق كثيرا الالتزام الوارد في قواعد لاهاي/لاهاي-فسبسي الذي ينص على ممارسة الحيطة الواجبة لجعل السفينة صالحة للملاحة قبل وعند بداية الرحلة .
- (٧٩) أنظر Giertsen v. Turnbull (1908) S.C.1101:Carver, op.cit., para.155.
- (٨٠) Clark, M., "Seaworthiness in time charters", Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly, 1977, pp.493-494
- (٨١) أنظر الفرع ٥٥٩ من القانون التجاري الألماني .
- (٨٢) أنظر الفرعين ٧٩ و ٨٠ (١) من قانون النقل البحري التجاري للجمهورية الديمقراطية الألمانية .
- (٨٣) تتضمن المادة ١٤ من نموذج Asbatime صياغة مماثلة .
- (٨٤) انظر الشرط ١ في نموذج Baltime والسطور ٢٢-٢٤ من ديباجة نموذج NYPE . ومع هذا فممارسة حق الإلغاء لا تحرم المستأجر من الانتصاف عن أي مخالفات أخرى لشروط العقد ، أنظر قضية Nelson & Son ضد Dundee East Coast Shipping ، (1907) S.C. 927.

الحواشي (تابع)

- (٨٥) أنظر The "Madeleine" ، 2 Lloyd's Rep. 224 (1967) ، و The Wilford ... ، Time charters ، 1 Lloyd's Rep. 149 (1976) ، و "Democritos" op.cit. ، pp.287-294.
- (٨٦) . Scrutton on Charter Parties, op.cit. ، at Page 123
- (٨٧) Nelson & Sons v. The Dundee East Coast Shipping Co. Limited (1907) 44 S.L.R. 661 and Marbienes Compania Naviera S.A. v. Ferrostaal A.G. (The "Democritos") (1976) 2 Lloyd's Rep. 149.
- (٨٨) United States Gypsum Transport Co. v. Dampskibs Aktieselskabet Karmoy (1930) 48 Fed. Rep. (2d) 376.
- (٨٩) أنظر الشرط ٤ من النموذج المتعدد لسنة ١٩٨٢ (المنقح في ١٩٨٦) الذي ينص على تخيير المستأجر في إلغاء المشاركة إذا حدث ، قبل تقديم الإخطار ، أن كان تاريخ الإلغاء من قبل السفينة قد انقضى ، أو .. بدأت السفينة رحلة الوصول وفي ضوء الأحداث العادية لن تتمكن من تقديم الإخطار قبل تاريخ الإلغاء ، وأعطى موعد منقح للاستعداد المتوقع للشحن ، قد يشترط على المستأجر أن يعلن ما إذا كان يختار إلغاء المشاركة ، وتعطى للمستأجر مهلة مدتها ٤٨ ساعة متصلة لتقديم هذا الإقرار . فإذا لم يختار المستأجر الإلغاء يمدد موعد الإلغاء لثلاثة أيام متتالية باستثناء أيام الأحد والعطلات ، من التاريخ المنقح المتوقع لتحميل السفينة " .
- (٩٠) الشرط ١ ، السطران ٢٧-٢٨ ؛ للاطلاع على شرط مماثل ، انظر Baltim ، الشرط ٣ ؛ و Linertime ، الشرط ٤ ، و Asbatime ، الشرط ١ ، السطران ٦٨-٦٩ .
- (٩١) انظر: Luckenbach v. McCahan Sugar Co. ، 248 U.S. 139 (1918) ؛ The "Fort Gaines" 21 F.2d 865, 1927 A.M.C. 1778 (D.Md.1927)؛ Strong v. United states ، 154 U.S. 632 (1878)؛ Mondella v. S.S. "Elie V." ، 223 F. Supp. 390 (S.D.N.Y. 1963)؛ The "Captain John" ، 1973 A.M.C. 2005, (Arb. at N.Y. 1973) .
- (٩٢) . (1908) S.C. 1101
- (٩٣) . (1924) 17 Ll.L. Rep. 78, at p.88
- (٩٤) انظر أيضا Tynedale Steam Shipping Co. v. Anglo-Sivuet Shipping Co. (1936) 41 Com.Cas. 106 .
- (٩٥) A. Diamond, Q.C., Owners' Responsibilities and the Exemption clauses Relating to them يبدو على نموذج Asbatime باعتبار أن النص الوارد فيها شبيه بذلك الوارد في نموذج NYPE . فالشرط ٨ ينص على أن: "على المستأجر القيام بجميع عمليات مناولة البضائع على حسابه تحت اشراف الربان" .

الحواشي (تابع)

- . 462 F 2d 319 (2d Cir.1972) (٩٦)
- Nissho-Iwai Co. v. M/T "Stolt Lion", 1980 617 F.2d انظر أيضا (٩٧)
907, 1980 A.M.C. 868 (2d Cir.) and Sequros Banvenez S.A. v. S/S "Oliver
Drescher", 1985 761 F. 2d 855 A.M.C. 1168 (2d Cir) .
- . (1940) A.C. 934 (٩٨)
- . 152 Fed. 516 (S.D.N.Y. 1907) (٩٩)
- . The "Robertina" S.M.A. No. 1151 (Arb. at N.Y. 1977) انظر أيضا (١٠٠)
- . (1985) 1 Lloyd's Rep. 568 (١٠١)
- . (1985) 2 Lloyd's Rep. 216 (١٠٢)
- . (1986) 1 Lloyd's Rep. 421 (١٠٣)
- . Wilford..., Time Charters, op.cit., 245 (١٠٤)
- Nissho-Iwai & Co Ltd. v. M/V "Stolt Lion", (1980 617 F. 2d انظر (١٠٥)
907, 1980 A.M.C. (2d Cir.) rev'g 1979 A.M.C. 2415 (S.D.N.Y. 1979).
- . The Ion (1980) 2 Lloyd's Rep. 245 (١٠٦)
- . (1983) 1 Lloyd's Rep. 219 (١٠٧)
- The انظر أيضا ؛ Per Lord Justice Kerr at pp. 223 and 225 انظر (١٠٨)
"Benlawers" (1989) 2 Lloyd's Rep. p.51
- (١٠٩) الشرط ١ "٣" (ب) من الاتفاق المشترك بين النوادي ؛ انظر كذلك الشرط
١ "٣" (ج) الذي ينص على تقاسم المسؤولية بشكل متفق عليه في الحالة التي يضيف فيها
فقط التنقيح المادي عبارة "والمسؤولية" بالاشارة الى عبارة "تحت اشراف" .
- D.Mead, The Inter-Club Agreement - a Lacuna ?, P.& I. (١١٠)
International, August 1989, p.7
- . المرجع ذاته ، صفحة ٨ (١١١)
- (١١٢) تنفيذ المعلومات بان نوادي الحماية والتعويض تقوم في الوقت الحاضر
باستعراض الاتفاق .
- (١١٣) للاطلاع على المناقشات المتعلقة بما تقضي به قواعد لاهاي/لاهاي -
فسيبي ، انظر الفقرات من هذا التقرير .
- (١١٤) انظر المناقشات المتعلقة بالشرط المهمين ، الفقرات
- (١١٥) انظر الجملة الثانية من الشرط ١٦ ؛ يرد كذلك شرط مماثل في مشروع
مشارطة Fontime هو الشرط ٣٦ .
- . (1921) 8 Ll.L.Rep.351; (1921) 3 K.B.560 (١١٦)
- . (1983) 1 Lloyds Rep.310 (١١٧)

الحواشي (تابع)

- (١١٨) 1 Lloyd's Rep.588 (1984) .
- (١١٩) انظر المادة ٤ الحكم ٢(ب) .
- (١٢٠) انظر المادة ٢٥ ، الفقرة ٢٣ (٢) من رابطة المملكة المتحدة للتأمين
التبادلي على البواخر .
- (١٢١) 1 Lloyd's Rep.123 (1984) .
- (١٢٢) انظر الفقرتين ٣١-٣٢ من هذا التقرير .
- (١٢٣) 2 Lloyd's Rep.206 (1960) .
- (١٢٤) The "TFL Prosperity" (1984) 1 Lloyd's Rep.123, Per Lord Roskill
at page 129 .
- (١٢٥) 2 Lloyd's Rep.546; (1967) 1 Q.B. 588 (1965) .
- (١٢٦) 1 Lloyd's Rep.53 (1978) .
- (١٢٧) 1 W.L.R.74 (1972) .
- (١٢٨) انظر المادة الخامسة من قواعد لاهاي .
- (١٢٩) انظر الشرط ٢٤ من نموذج NYPE ؛ الشرط ٣٣ من نموذج Multiform لعام
١٩٨٢ (المنقح في عام ١٩٨٦) ؛ المشاركة العالمية لايجار السفينة بالرحلة لعام ١٩٨٤
(المنقحة في عام ١٩٨٤ الى مشاركة ايجار بالرحلة) واسمها الرمزي 84 - Nuvoy ،
الشرط ٤٣ .
- (١٣٠) انظر "Beepeevooy 2 '83" ، الشرط ٤٠ .
- (١٣١) انظر 2 (1976) "Agios Lazaros" Per Lord Denning, M.R. in the
Lloyd's Rep. 47 at p.50 .
- (١٣٢) انظر Carver ، الطبعة الثالثة عشرة ، المرجع المذكور ، الفقرة
٤٧٤: "تنشأ صعوبات خاصة حين تدمج قواعد لاهاي في مشاركة التأجير لان انطباقها يسري
فقط على سندات الشحن والرحلات التي تتم بموجبها" .
- (١٣٣) Scrutton, 18th ed., p.405, note 12 .
- (١٣٤) ينص الشرط ٢٤ من المشاركة الزمنية لبورصة حاصلات نيويورك على ما

يلي:

"من المتفق عليه كذلك على أساس متبادل أن تخضع هذه المشاركة لجميع
الشروط والأحكام ولجميع الاعفاءات من المسؤولية الواردة في قانون مجلس شيوخ
الولايات المتحدة الذي تم اقراره في اليوم الثالث عشر من شهر شباط/فبراير
عام ١٩٨٣ والذي عنوانه "قانون يتعلق بملاحة السفن ؛ الى الآخر ، "بصدد جميع
البضائع التي يتم نقلها بموجب هذه المشاركة الى الولايات المتحدة الامريكية
أو منها . وهي تخضع كذلك للشرطين التاليين الواجب ادراجهما في جميع سندات
الشحن التي تصدر بموجبها:

الحواشي (تابع)

الحاشية ١٣٤ (تابع)

شرط الولايات المتحدة المهيم

يسري سند الشحن هذا مع مراعاة أحكام قانون الولايات المتحدة لنقل البضائع بحرا - الذي تم اقراره في ١٦ نيسان/ابريل عام ١٩٣٦ - باعتبار أنه مدمج فيه ، وليس في سند الشحن هذا ما يجب اعتباره على أنه تنازل من شركة النقل عن أي من حقوقها أو حصاناتها أو على أنه يزيد من مسؤولياتها أو التزاماتها بموجب هذا القانون . وفي حالة تعارض أي من شروط سند الشحن هذا مع ذلك القانون ، يلغى هذا الشرط بقدر تعارضه معه ، لا أكثر" .

Diamond, A., Owner's Responsibilities and the Exemption Clauses (١٣٥)

. Relating to them ، المرجع ذاته ، ص ٣٠ .

. (1958) 1 Lloyd's Rep.73 (١٣٦)

. (1978) 2 Lloyd's Rep.449 (١٣٧)

. (1982) 1 Lloyd's Rep.7 (١٣٨)

. (1984) 1 Lloyd's Rep.588 (١٣٩)

. Hamilton v. Mackie (1889) 5 T.L.R.677 (١٤٠)

(١٤١) قال فسكاونت سيمونز "من الجلي أن في هذا القانون أحكاما كثيرة لا

تتمشى مع مشاركة التأجير هذه أو لا تنطبق عليها بالأحرى في رأيي ولا بد من تجاهلها" .

(١٤٢) انظر Carver, op.cit., paras 476-477; Wilford ... , Time

Charters, op.cit., pp.425-426 .

. Wilford..., Time Charters, op.cit., p.426 (١٤٣)

(١٤٤) انظر قضية Aliakmon Maritime Corp. ضد Transocean Shipping

"Aliakmon Progress" (١٩٧٨) 2 Lloyd's Rep. 499-501 ، حيث قال اللورد ديننج ،

رئيس محكمة الاستئناف الانكليزية ، "يتضح من قرار مجلس اللوردات في قضية The

Adamastos أنه بالرغم من وجود شرط ينص على "سريان مفعول سند الشحن هذا" ، الى

الآخر ، فإنه يعني في الواقع "سريان مفعول مشاركة التأجير هذه" ، الى الآخر ، مما

يترتب عليه انطباق أحكام قواعد لاهاي على المشاركة الزمنية هذه" . انظر كذلك قضية

Actis Co. ضد "Aquacharm" (The Sanko Steamship Co. (1982) 1 Lloyd's

Rep.7 ؛ قضية Seven Seas Transportation ضد Pacifico Union Marina Corp.(The

. 1 Lloyd's Rep. 588 (١٩٨٤) (Satya Kailash

. (1980) 1 Lloyd's Rep. 638 at p.647 (١٤٥)

. (1976) 2 Lloyd's Rep. 47 (١٤٦)

(١٤٧) انظر كذلك Furness withy (Australia) PTY. Ltd. v. Metal

Distributors (U.K.) Ltd. (The "Amazonia") (1990) 1 Lloyd's Rep. 236.

الحواشي (تابع)

- (١٤٨) أنظر المرجع ذاته ، صفحة ٥٠ .
- (١٤٩) أنظر كذلك 53 p. Per Lord Justice Goff,
- (١٥٠) . Per Lord Justice Shaw ibid p. 59
- (١٥١) أنظر The Satya Kailash
- (١٥٢) . (1968) 1 Lloyd's Rep. 448
- (١٥٣) أنظر Carver ، المرجع المذكور ، الفقرة ٤٧٨ .
- (١٥٤) 1974 372 F.Supp.859, 1974 A.M.C. 1719 (S.D.N.Y.), aff'd 507
F.2d 68 (2d Cir. 1974), cert. denied 421 U.S. 956 .
- (١٥٥) . (1959) A.C. 133, restoring (1957) 1 Lloyd's Rep. 79
- (١٥٦) أنظر Aliakmon Maritime Corp. v. Transocean Shipping (The
"Aliakmon Progress") (1978) 2 Lloyd's Rep. 499; Actis Co. v. The Sanko
Steamship Co (The "Aguacharm") (1982) 1 W.L.R. 119 and Seven Seas
Transportation v. Pacifico Union Marina Corp. (The "Satya Kailash") (1984) 1
Lloyd's Rep. 588 .
- (١٥٧) ينص الشرط ٨ من مشاركة Asbatime صراحة على منح التعويض بمقتضى
العبارات التالية: "يخضع ربان السفينة (وان كان معيناً من قبل المالك) لأوامر
وتوجيهات المستأجر فيما يتعلق بالعمالة والوكالة: ... ويعوض المستأجر المالك عن
جميع النتائج أو المسؤوليات التي يحتمل أن تنشأ عن أي تعارض بين هذه المشاركة وأي
من سندات الشحن أو بيانات الشحن التي يوقع عليها المستأجر أو وكلاؤه أو ربان
السفينة بناء على طلبهم" .
- (١٥٨) Strathlorne Steamship v. Andrew Weir (1934) 50 Ll. L. Rep.185
- وانظر أيضاً A/S Hansen-Tangens Rederi III v. Total Transport Corp. (The
"Saqona") (1984) 1 Lloyd's Rep. 194 .
- (١٥٩) . (1984) 2 Lloyd's Rep. 466
- (١٦٠) . Kruqer v. Moel Tryvan, (1907) A.C. 272
- (١٦١) The "Vestkyst 1" 1961, Northern Maritime Cases, 325 مقتبسة من
P. Gram ، تعليقا على الفقرة الأخيرة من المادة ٩٥ من القانون البحري النرويجي
الصادر في تموز/يوليه عام ١٨٩٣ ، بصيغتها المنقحة ، التي تنص على أن: يعرض
المستأجر شركة النقل في حالة صدور سند شحن بموجب عقد تشترب عليه زيادة مسؤولية
شركة النقل" . وتقرر في القضية المشار إليها أعلاه أن هذه الفقرة لا تحمي شركة
النقل في الحالة التي ينص فيها القانون ذاته على زيادة مسؤوليتها . أنظر القانون
البحري النرويجي ، كما ترجمه وعلق عليه P. Gram ، (أوسلو ، ١٩٧٥) ، ص. ٢٢ .

الحواشي (تابع)

- (1986) 2 Lloyd's Rep. 285 (١٦٢)
المرجع ذاته ، القاضي بنفهام ، صفحة ٢٨٩ . (١٦٣)
- Larinaga S.S. Co. v. The King (1945) A.C. 246, Per Lord Porter, (١٦٤)
p.263 .
- The White Rose (1969) 2 Lloyd's Rep. 52; Royal Greek Government (١٦٥)
v. Minister of Transport (The Ann Stathatos) (1950) 83 Ll.L.R. 228
انظر كذلك Carver, op.cit., paras 680-681; Scrutton, op.cit., p.370; Wilford..., Charter
Parties, op.cit., p.199 .
- Per Mr. Justice McNair in Bosma v. Larsen (1966) 1 Lloyd's انظر (١٦٦)
Rep. 22, at p.27 .
- (١٦٧) انظر الشرط ٩ من مشاركة Baltimore ؛ والشرط ٨ من مشاركة NYPE ؛
والشرط ٨ من مشاركة Asbatime ؛ والشرط ١٠ من مشاركة Linertime .
- (١٦٨) Tillmans v. SS. Knutsford (1908) A.C. 406
- (١٦٩) انظر Carver, op.cit., paras 699-701; Scrutton, op.cit., pp.58-62
- (١٧٠) President of India v. Metcalfe Shipping Co. (1970) 1 Q.B.289
- (١٧١) Wehner v. Dene S.S. Co. (1905) 2 K.B. 92-98; The Venezuela
(1980) 1 Lloyd's Rep. 393 .
- (١٧٢) Manchester Trust v. Furness Whithy & Co. (1895) 2 Q.B. 539
- (١٧٣) Elder, Dempster v. Paterson, Zochonis (1924) A.C. 522; Samuel
v. West Hartlepool Steam Navigation (1906) 11 Com.Cas. 115 .
- (١٧٤) The Berkshire (1974) 1 Lloyd's Rep. 185-188
- (١٧٥) (1908) 2 K.B., p.385
- (١٧٦) (1908) A.C. 406
- (١٧٧) انظر Wilford ..., Time Charters, op.cit., p.276
- (١٧٨) 1979 595 F., 2d 943; 1979 A.M.C. 1282 (4th Cir.)
- (١٧٩) انظر كذلك Demsey & Associates v. S.S. "Sea Star", 1972 461 F.
2d 1009 (2d Cir.) and Ross Industries Inc. v. "Grdtke Oldendorff", 1980 483 F.
Supp. 195; 1980 A.M.C. 1397 .
- (١٨٠) Wilford ..., Time Charters ، المرجع المذكور ، صفحة ٢٧٦ . وتتضمن
مشاركة Asbatime وبعض المشاركات الزمنية لتأجير المصاريح شروطا محددة فيما يتعلق
بتوقيع المستأجرين على سندات الشحن . فتتضمن مشاركة Asbatime على: "... يوقع ربان
السفينة على سندات الشحن الخاصة بالبضائع كما تقدم اليه ... ويجوز مع ذلك
للمستأجر او وكلائه ، تبعا لاختيار المستأجر ، التوقيع على سندات الشحن نيابة عن
ربان السفينة ...": الشرط ٨ ، الاسطر ١٤٧-١٥٠ .

الحواشي (تابع)

- Per Brandon, J., in The Brimnes (1971) 2 Lloyd's Rep. 465-476. (١٨١)
وقد أقرت محكمة الاستئناف هذا البيان في القضية نفسها ، (1974) 2 Lloyd's Rep. ،
The "Laconia" (1976) 1 Lloyd's Rep. 241-248 ؛ كما تم اعتماده في قضايا لاحقة: انظر The "Chikuma" (1979) 1 Lloyd's Rep. 367-372; (1980) 2
Rep. 395, pp.402-404; The "Chikuma" (1979) 1 Lloyd's Rep. 367-372; (1980) 2
Rep. 395, pp.402-404; و Lloyd's Rep. 409-412 (C.A.)، (1981) 1 Lloyd's Rep. 371, pp.375-376 (H.L.)،
· The Georgios C. (1971) L Lloyd's Rep. 7-14 (١٨٢)
· The Brimnes (1974) 2 Lloyd's Rep. 241 (١٨٣)
· المرجع نفسه . (١٨٤)
· The "Laconia" (1977) 1 Lloyd's Rep. 315 (١٨٥)
· (1981) 1 Lloyd's Rep. 371 (١٨٦)
· P. Todd ، المرجع المذكور ، ص ١٤١ (١٨٧)
· (1981) 1 Lloyd's Rep. 371, at pp.375-376 (١٨٨)
· S.M.A. No.1603 (Arb. at N.Y. 1981) (١٨٩)
· Wilford...، Time Charters, op. cit., p.220 انظر (١٩٠)
(١٩١) على سبيل المثال Asbatime ، انظر الشرط ٥ ؛ Intertanktime 80 ،
الشرط ٣ ؛ Draft Fontime ، الشرط ١٦ ؛ و the American STB Tankertime ، الشرط ٣ (١)
Tankexpress v. Compagnie Financière Belge des Pétroles (1948) (١٩٢)
82 Ll.L.R.43, pp.54-59; The Brimnes (1974) 2 Lloyd's Rep. 241-257.
· The Brimnes (1974) 2 Lloyd's Rep. 241-248 (١٩٣)
· (1975) 1 Lloyd's Rep. 640 (١٩٤)
· (1977) 1 Lloyd's Rep. 315 في الصفحة ٢٢٧ (١٩٥)
· المرجع نفسه ، الصفحة ٢٢٣ (١٩٦)
· المرجع نفسه ، الصفحة ٢٣٠ (١٩٧)
· (1974) 2 Lloyd's Rep. 241 (١٩٨)
The "Zographia M" (1976) 2 Lloyd's Rep. 382; انظر أيضا (١٩٩)
The "Effy" (1972) 1 Lloyd's Rep. 18.
· (1938) 1 K.B. 805 (٢٠٠)
(٢٠١) ينص مشروع مشاركة Fontime ، لمواجهة هذه المصاعب ، على أن يتم أول
دفع للإيجار في موعد "لا يتأخر عن يوم مصرفي واحد بعد التسليم" . انظر الشرط ١٦ .
Tonnellier v. Smith (1897) 2 Com. Cas.258; Stewart v. van (٢٠٢)
Ommereh (1918) 2 K.B. 560.
· المرجع نفسه . انظر أيضا البند ١٨ من نموذج Baltime (٢٠٣)
· 1954 A.M.C. 325 (Arb. at N.Y. 1952) (٢٠٤)

الحواشي (تابع)

- Astro Amo Cia. Nav. v. Elf Union S.A. (The "Zographia M" انظر (٢٠٥)
(1976) 2 Lloyd's Rep. 382 and Mardorf Peach & Co. v. Attica Sea Carriers Corp.
(The "Laconia") (1977) A.C. 850.
- The "Effy" (1972) 1 Lloyd's Rep. 18 انظر (٢٠٦)
 - انظر مشاركة NYPE ، الشرط ٥ ، ومشاركة Baltimore ، الشرط ١٤ ؛
ومشاركة Linertime ، الشرط ١٦ .
 - The "Nanfri" (1978) 2 Lloyd's Rep. 132 (٢٠٨)
 - (1978) 2 Lloyd's Rep. 132 (٢٠٩)
 - انظر المرجع نفسه ، في الصفحتين ١٤١ - ١٤٢ .
 - انظر Beepetime ، الشرط ١٣ .
- The "Teno" (1977) 2 Lloyd's Rep. 289; The "Nanfri" (1978) 2 (٢١٢)
Sea and Land Securities v. Williams Dickinson انظر أيضا Lloyd's Rep. 132;
(1942) 1 K.B. 187-298; Halayon S.S Co. v. Continental Grain Co. (1943) 75 Ll.
L.R.80-84; Tankexpress v. Compagnie Financière des Pétroles (1946) 79 Ll.L. R.
451-457; The Charalambos N. Pateras (1971) 2 Lloyd's Rep. 42.
- The "Teno" (1977) 2 Lloyd's Rep. 289 (٢١٣)
 - The Chrysovalandou Dyo (1981) 1 Lloyd's Rep. 159 (٢١٤)
- The "Nanfri" (1978) 2 Lloyd's Report, 132-141; The انظر (٢١٥)
"Aliakmon Progress" (1978) 2 Lloyd's Rep. 499; The "Leon" (1985) 2 Lloyd's
Rep. 470.
- The "Teno" (1977) 2 Lloyd's Rep. 289, at p.293; The انظر (٢١٦)
"Nanfri" (1978) 2 Lloyd's Rep. 132, p.148.
- (٢١٧) في The "Zeographia M" (1976), 2 Lloyd's Rep. 382 ، حدث أنه نظرا
لارتفاع أسعار الإيجار ارتفاعا مفاجئا بعد تاريخ مشاركة الإيجار ، فقد أوعز المالكون
إلى وكلائهم كي يراقبوا الوضع بدقة من حيث دفع الإيجار من جانب المستأجر بأمل أن
يعطيهم أي إهمال في الدفع فرمة إنهاء مشاركة الإيجار والتفاوض عندئذ مع المستأجرين
بشأن عقد آخر بالأسعار الجارية الشديدة الارتفاع ، أو ، إذا لم يكن المستأجرون
مستعدين للموافقة ، تشغيل السفينة في مكان آخر بسعر السوق .
- (1978) 2 Lloyd's Rep. 132-134 (٢١٨)
 - (1976) 1 Lloyd's Rep. 395 (٢١٩)
 - المرجع نفسه ، الصفحة ٤٠١ . (٢٢٠)

الحواشي (تابع)

- Per Lloyd , J. in The "Afovos" (1980) 2 Lloyd's Rep. 469-479; (٢٢١)
The "Tropwind" (1982) 1 Lloyd's Rep. انظر أيضا (1982) 1 Lloyd's Rep. 262-263;
232-234; further The "Rio Sun" (1981) 2 Lloyd's Rep. 489-495.
 . (1971) 1 Lloyd's Rep. 7 (٢٢٢)
 . (1976) 2 Lloyd's Rep. 382 (٢٢٣)
 . (1949) 82 Ll.L.R. 43 (٢٢٤)
 . انظر المرجع نفسه ، في الصفحة ٥٣ (٢٢٥)
 . (1976) 1 Lloyd's Rep. 395 (٢٢٦)
 . (1974) 2 Lloyd's Rep. 241; (1972) 2 Lloyd's Rep. 465 (٢٢٧)
 . (1977) 1 Lloyd's Rep. 315 (٢٢٨)
The "Pandora" (No.2)" S.M.A. No. 755-A (1973); The "essi" انظر (٢٢٩)
The "Meltemi", S.M.A. No.491 (Arb. و Gina", S.M.A. No.534 (Arb. at N.Y. 1970);
at N.Y. 1970).
 . The "Noto", 1979 A.M.C. 116 (Arb. at N.Y. 1976) انظر (٢٣٠)
Afovos Shipping Co. v. R. Pagnan & F.Lli (The "Afovos") (1980) (٢٣١)
2 Lloyd's Rep. 469; (1982) 1 Lloyd's Rep. 562; (1983) 1 Lloyd's Rep. 335.
 . (1983) 2 Lloyd's Rep. 253 (٢٣٢)
Telfair Shipping Corporation v. Athos Shipping Co. S.A. انظر (٢٣٣)
(The "Athos") (1981) 2 Lloyd's Rep. 74; (1983) 1 Lloyd's Rep.127.
Antaios Compania Naviera S.A. v. Salen Rederierna A.B. (The (٢٣٤)
"Antaios" No.2) (1984) 2 Lloyd's Rep. 235.
 . (1975) 1 Lloyd's Rep. 537 (٢٣٥)
 . انظر المرجع نفسه ، Per Mr. Justice Mocatta في الصفحة ٥٥٤ (٢٣٦)
 . (1980) 2 Lloyd's Rep. 469 (٢٣٧)
 . The "Lutetian" (1982) 2 Lloyd's Rep. 140 انظر أيضا (٢٣٨)
 . The "Rio Sun" (1981) 1 Lloyd's Rep. 404 انظر (٢٣٩)
 . Per Gram, op.cit., p.67 (٢٤٠)
Havelock v. Geddes (1809) 10 East 555; Ripley v. Scarife (1826) (٢٤١)
5 B. & C. 167; Moorson v. Greaves (1911) 2 Canap. 626.
Ripley v. Scarife (1826) 5 B. & C. 167; Giertsen v. Turnbull (٢٤٢)
(1908) S.C. 1101.

الحواشي (تابع)

- The Royal Greek Government v. The Minister of Transport (1949) (٢٤٣)
1 K.B. 525-529; The Mareva A.S. (1977) 1 Lloyd's Rep. 368-381.
(٢٤٤) يرد في الجزء (باء) من الشرط الظروف التي تكون فيها السفينة قيد الإيجار ولو كان السبب هو إهمال المالكين .
(٢٤٥) الشرط ١٥ ، انظر أيضا الشرط ١٥ من مشاركة Asbatime الذي تسرد فيه أحداث مماثلة بوصفها مبررة لوقف الإيجار .
(٢٤٦) انظر الشرط ٢٠ من Tankertime 80 ؛ والشرط ١١ من النموذج STB للمشاركة الزمنية للناقلات ؛ والشرط ٢٣ من مشروع مشاركة Fontime .
(٢٤٧) Cohen, M.M., "Confusion in the drafting and application of off-hire clauses" a paper delivered at the FONASBA Seminar on "Time Charter: Why the confusion?" op.cit., p.1.
(٢٤٨) Per Kerr J. in The Mareva A.S. (1977) 1 Lloyd's Rep. 368
(٢٤٩) غير أن هناك بعض السوابق القضائية الإنكليزية التي تؤيد الرأي القائل بأنه يجوز ألا يكون للمستأجرين حق وقف إيجار السفينة إذا كان الحادث المؤدي إلى هدر الوقت ناجما عن انتهاكهم العقد: انظر Fraser v. Bee (1900) 17 T.L.R. 101; Board of Trade v. Temperly SS. Co. (1927) 17 Ll.L.R.230; Nourse v. Elder, 197 13 Ll. L.R. 197 Dempster (1922) . وتنص بعض نماذج مشارطات إيجار الناقلات على أن حدوث وقف الإيجار يجب "ألا يكون بسبب خطأ المستأجر" . انظر الشرط ١١ (أ) من نموذج STB ؛ انظر أيضا مشاركة Linertime ، الشرط ١٤ (الف) الذي ينص على ألا يكون عطل الروافع "بسبب إهمال عمال الشاطئ" .
(٢٥٠) لدى عدم وجود شرط صريح ينص على العكس ، فإن التزامات المستأجر الأخرى بموجب مشاركة الإيجار تظل مستمرة بمقتضى القانون الإنكليزي (انظر Giertsen v. Turnbull (1908) S.C.1101-1111; Vogemann v. Zanzibar (1902) 6 Com.Cas. 253-255; Arild v. Societe de Navigation (1923) 2 K.B. 141 وبمقتضى القانون الأمريكي Northern S.S Co. v. Earn Line, 175 F. 529 (2d Cir. 1910); Norwegian Shipping & Trade Mission v. Nitrate Corp. of Chile Ltd., 1942 A.M.C. 1523 (Arb. at N.Y. 1942) ، حتى خلال الفترة التي تتوقف فيها مسؤوليتهم عن دفع الإيجار بتطبيق شرط إيقاف الإيجار . وكما سبق التعليق على ذلك (P. Gram المرجع المذكور ، الصفحة ٧: "يبدو غريباً أن يكون في مقدور مالك السفينة حرق مخزن وقود لمستأجر في مشاركة زمنية لجلب السفينة إلى ورشة الإصلاح - ولكن يبدو أن ذلك هو ما ينص عليه القانون . وينص الشرط ٥ من مشاركة Linertime صراحة على "أن يوفر المستأجرون كل الوقود ويدفعوا ثمنه أثناء فترة الإيجار..." (انظر أيضا الشرط ٢٠ من مشاركة (NYPE) .

الحواشي (تابع)

- (٢٥١) Cohen, M.M. ، الالتباس في صياغة وتطبيق شروط توقف الإيجار ، المرجع المذكور ، الصفحات ١ - ٣ .
- (٢٥٢) انظر The Royal Greek Government v. The Minister of Transport (1949) K.B. 525.
- (٢٥٣) P. Gram ، المرجع المذكور ، الصفحة ٧٠ .
- (٢٥٤) انظر Clyde ، The Robertina, S.M.A. No.1151 (Arb. at N.Y. 1977); Commercial S.S. Co. v. West India S.S. Co., 169 F. 275 (2d Cir. 1909).
- (٢٥٥) انظر Radcliffe v. Compagnie Generale (1918), 24 Com.Cas. 40
- (٢٥٦) انظر Giertsen v. Turnbull (1908) S.C.1101
- (٢٥٧) The "Teno" (1977) 2 Lloyd's Rep. 289
- (٢٥٨) Hough v. Head (1885) 54 L.J.Q.B. 294, 55 L.J.Q.B. 43
- (٢٥٩) The Essen Envoy (1929) 35 Com. Cas. 61
- (٢٦٠) (1977) Lloyd's Rep. 368-382
- (٢٦١) 1930 40 F.2d 410, 1930 A.M.C. 779 (2d Cir.)
- (٢٦٢) انظر Wilford..., Time Charters ، الصفحة ٣١٤ .
- (٢٦٣) قاعدة ejusdem generis هي قاعدة من قواعد التفسير تحصر المعنى الواسع للكلمات العامة وتقتصره على نفس نوع الكلمات المحددة التي سبقتها .
- (٢٦٤) (1920) 3 K.B. 321, (1921) 2 K.B. 97-107
- (٢٦٥) انظر أيضا The "Apollonius" (1978) 1 Lloyd's Rep. 53-65
- (٢٦٦) Court Line v. Finchent (The Jevington Court) (1966) 1 Lloyd's Rep. 683.
- (٢٦٧) انظر The Adelaid S.S. Co. v. The King (1923) 20 Com.Cas.165; Court Line "Apollo" (1978) 1 Lloyd's Rep. 200 ؛ وللاطلاع على الرأي المضاد انظر v. Dant & Russell (1939) 44 Com.Cas. 345.
- (٢٦٨) Wilford..., Time Charters ، المرجع المذكور ، الصفحة ٣٠٦ .
- (٢٦٩) المرجع نفسه ، الصفحة ٢٦٢ ؛ Edison S.S. Corp. v. Eastern Minerals 167 F. Supp.601-605 (D.Mass.1958).
- (٢٧٠) انظر The "Mareva A.S." (1967) 1 Lloyd's Rep. 368-382
- (٢٧١) (1981) 2 Lloyd's Rep. 267
- (٢٧٢) المرجع نفسه ، الصفحة ٢٧٢ .
- (٢٧٣) Hogarth v. Miller (1981) A.C. 48
- (٢٧٤) انظر The "Pythia" (1982) 2 Lloyd's Rep. 160-168

الخواشي (تابع)

- (٢٧٥) H.R. Macmillan (1973) 1 Lloyd's Rep. 27-32 ؛ ويمكن الاطلاع على
Tynedale S.S. Co. v. Anglo-Soviet Shipping Co. (1936) 41 Com.Cas. 206 و Hogarth v. Miller (1891) A.C. 48 . ففي الحالة الاولى نص الشرط على
" ... وقف الإيجار من ابتداء هذه الإضاعة للوقت حتى تصبح السفينة ثانية في حالة من
الكفاءة لاستئناف خدماتها" .
- (٢٧٦) أما بالنسبة للشرط الوارد في مشاركة NYPE ، فانظر The "Pythia"
(1982) 2 Lloyd's Rep. 160; H.R. Macmillan (1974) 1 Lloyd's Rep. 311-314.
(٢٧٧) انظر H.R. Macmillan (1982) 2 Lloyd's Rep. 160-168; The "Pythia"
(1974) 1 Lloyd's Rep. 311-314.
(٢٧٨) Hogarth v. Miller (1891) A.C. 48; Tynedale v. Anglo-Soviet Shipping Co. (1936) 41 Com.Cas. 206.
(٢٧٩) الشرط ١٤ (ألف) . انظر أيضا الشرط ١٥ من مشاركة Asbatime
والشرط ٢٤ من مشروع مشاركة Fontime اللذين يتضمنان حكما مماثلا .
(٢٨٠) S.M.A. No. 199 (Arb. at N.Y. 1958)
(٢٨١) انظر أيضا The "Grace V", S.M.A. No. 1760 و The "Chrysanthi"
G.L.", S.M.A. No. 1417 (Arb. at N.Y. 1980).
(٢٨٢) (1902) 2 Com.Cas. 254
(٢٨٣) (1981) 2 Lloyd's Rep. 622
(٢٨٤) (1982) 2 Lloyd's Rep. 160
(٢٨٥) The "ming Autumn" S.M.A. No. 2189 (Arb. at N.Y. 1986)
(٢٨٦) (1987) 1 Lloyd's Rep. 230
(٢٨٧) للاطلاع على التعليقات التي ظهرت في الحكم الرئيسي فيما يتعلق
بالشرط ٢٠ ، انظر الفقرة ... من هذا التقرير .
(٢٨٨) P. Todd ، المرجع المذكور ، الصفحة ١٢٩ .
(٢٨٩) انظر البند ١ من مشاركة NYPE ومشاركة Asbatime ؛ والشرط ٣ من
مشاركة Baltimore والشرط ٤ من مشاركة Linertime .
(٢٩٠) انظر Per Scrutton, L.J. in Limerick v. Stott (1921) 2
K.B.613-621; Carver ، المرجع المذكور ، الفقرة ٦٩٧ ؛ Wilford...., Time Charters ،
المرجع المذكور ، الصفحات ١٨٨ - ١٨٩ .
(٢٩١) Wilford...., Time Charters ، المرجع المذكور ، الصفحات ١٨٨ - ١٨٩ .
(٢٩٢) Wye Shipping v. Compagnie du Chemin de Fer Paris-Orleans (1922)
1 K.B. 617.

الحواشي (تابع)

- . The Jaramar, (1969) A.M.C. 354 (Arb. at N.Y. 1969) (٢٩٣)
- . The Ellen Lautschke, S.M.A. No.362 (Arb. at N.Y., 1965) (٢٩٤)
- . Gray v. Christie (1889) ST.L.R. 577 انظر (٢٩٥)
- Straits of Dover SS.Co. v. Munson, 95 F. 690 (S.D. N.Y. 1899), (٢٩٦)
100 F.1055 (2nd Cir. 1900).
- . Watson v. Merryweather (1913) 18 Com.Cas. 294 (٢٩٧)
- . The "Dione" (1975) 1 Lloyd's Rep.115 (٢٩٨)
- Per Lord Denning, M.R., in The "Dione" (1975) 1 Lloyd's Rep. (٢٩٩)
115-117.
- . انظر المرجع نفسه ، في الصفحة ١١٨ (٣٠٠)
- . انظر الفقرة ١٨٧ من هذا التقرير . (٣٠١)
- . (1977) 1 Lloyd's Rep. 257-260 (٣٠٢)
- . (1977) 2 Lloyd's Rep. 1-2 (٣٠٣)
- . (1945) 1 K.B. 343 (٣٠٤)
- . Carver ، المرجع المذكور ، الفقرة ٣٠١٧ (٣٠٥)
- . P. Gram ، المرجع المذكور ، الصفحة ٦٨ (٣٠٦)
- . (1976) 2 Lloyd's Rep.192 (٣٠٧)
- The "Chrysovalandou" المرجع المذكور ، في الصفحة ٣٠٤ ؛ انظر أيضا (٣٠٨)
- Dyo (1981) 1 Lloyd's Rep. 159 التي أدمجت فيها سندات الشحن أحكام وشروط
مشاركة الإيجار . وقد رثي أن المالكين مخولون بممارسة الامتياز .
- . (1977) 1 Lloyd's Rep.268-276 (٣٠٩)
- Goodpasture Inc. v. M.V.Pollux, 602 F. 2d 84, 1979, A.M.C. (٣١٠)
- ، Wilford..., Time Charters، انظر أيضا ؛ 2515; 606 F.2d 321 (5th Cir.1979)
المرجع المذكور ، الصفحتان ٤٠٧ - ٤٠٨ .
- . Tagart, Beaton v. Fisher (1903) 1 K.B. 391-395 (٣١١)
- . (1983) 1 Lloyd's Rep.302 (٣١٢)
- . Lloyd's Maritime Newsletter, 21 April 1990 (٣١٣)
- Per Greer, J. in Molthes Rederi v. Ellerman's Wilson Line (٣١٤)
- ، المرجع المذكور ، (1926) 26 Ll.L.Rep. 259-262; Wilford..., Time Charters
الصفحة ٣٩٩ .
- . Wehner v. Dene (1905) 2 K.B. 92 (٣١٥)
- . Molthes Rederi v. Ellerman's Wilson Line (1927) 1 K.B.710 (٣١٦)

الحواشي (تابع)

- . Wehner v. Dene (1905) 2 K.B.92 (٣١٧)
- Wehner v. Dene (1905) 2 K.B.92; Samuel v. West Hartlepool (٣١٨)
- ، المرجع المذكور ، (1906) 11 Com.Cas.115, (1907) 12 Com.Cas.203; Carver
الفقرة ٢٠١٢ .
- . P. Gram ، المرجع المذكور . (٣١٩)
- Tonnelier & Bolckow, Vaughan v. Smith (1897) 2 Com.Cas.258, Per (٣٢٠)
Rigby, L.J.
- Per Lord Sumner in French Marine v. Compagnie Napolitaine انظر (٣٢١)
. (1921) 2 A.C. 494-516
- Per Robert Goff, J. in The Lancaster (1980) 2 Lloyd's Rep. انظر (٣٢٢)
- . 497; Wilford..., Time Charters ، الصفحة ٤٠٤ .
- (٣٢٣) انظر الفقرة ٢ من هذا التقرير .
- (٣٢٤) انظر الشروط ١٨ و١٩ و٢٠ .
- Steamship Rutherghlen Co . V . Howard Houlder & Partners , 203 F. (٣٢٥)
848-851 (2nd Cir.1913) .
- Gilmore & Black, The Law of Admiralty, 2nd edition, The Fondation (٣٢٦)
Press, New York, 1975, p.213 .
- Davies on The Commencement of Laytime, Schofield on مثل (٣٢٧)
Laytime and Demurrage (1986), Summerskill on Laytime (1989), 7iberg on The Law
of Demurrage (1979) .
- Scrutton on Charter Parties , Carver on Carriage by Sea, مثل (٣٢٨)
Gilmore and Black on The Law of Admiralty and Benedict on Admiralty .
- . (1984) 1 Lloyd's rep. 1. (٣٢٩)
- . Scrutton. op.cit., p.305 انظر (٣٣٠)
- (٣٣١) لا يشترط في بعض النظم القانونية ، ومنها القانون الانكليزي ، الإخطار
باستعداد السفينة للتفريغ .
- North River Freighters Ltd. v . President of India (1956) 1 Q B. (٣٣٢)
333-348 .
- . (1908)1 K.B. 499 (٣٣٣)
- . (1961) A.C. 135 (٣٣٤)
- . (1974) A.C. 479 (٣٣٥)
- . (1978) A.C.1 (٣٣٦)

الحواشي (تابع)

- (٣٣٧) انظر Per Lord Reid صفحة ٢٩١ .
- (٣٣٨) 1975 A.M.C. 1826 .
- (٣٣٩) (النشرة السادسة) ، المجلد ٢٨ ، الصفحات من ٢ إلى ١٤ .
- (٣٤٠) انظر الحكيمين اللذين اصدرتهما هيئة تحكيم هامبرغ في ١٩٧٤/٩/١٨
- و١٩٧٧/٦/٨ ، اللذين أشار اليهما Trappe (١٩٨٨) LMCLQ 251 ، الصفحة ٢٥٨ .
- (٣٤١) (الطبعة الثالثة) صفحة ٢٣١ .
- (٣٤٢) انظر مثلا الشرط ٨ من مشاركة 87 Tankervoy .
- (٣٤٣) قضية Dahl v Nelson (1879) 12 CH.D 583 .
- (٣٤٤) انظر H. Tiberg, The Law of Demurrage, op.cit., pp.208-213 .
- (٣٤٥) 1 Lloyd's Rep. 245 (1958) .
- (٣٤٦) Groves, Maclean v. Volkart (1884) C.& E.309 .
- (٣٤٧) 2 Lloyd's Rep. 247 (1973) .
- (٣٤٨) انظر H. Tiberg, The Law of Demurrage, op.cit., pp.211-214 .
- (٣٤٩) 83 Ll.L.Rep. 500 (1950) .
- (٣٥٠) انظر Gerani Compania Naviera v. General Organisation for Supply Goods (1982) 1 Lloyd's Rep. 275 .
- (٣٥١) الشرط ٨ ؛ انظر أيضاً مشاركة "Norgrain 89" .
- (٣٥٢) P. Todd, "Contracts for Carriage of Goods by Sea", op.cit., p.93 .
- (٣٥٣) انظر Tiberg, "The Law of Demurrage" op.cit., pp.343-382 .
- (٣٥٤) Ibid., pp. 411-412 .
- (٣٥٥) انظر Stephens V. Harris & Co (1887) 57 L.J. Q.B. 203 (C.A);
- Reardon Smith Line V. Ministry of Agriculture (1963) A. C. 691 (H.L) but
ولكن انظر The Glendevon (1893) p. 269 ؛ وانظر أيضاً Summerskill on Laytime
op.cit. pp.175-179. .
- (٣٥٦) Compania Naviera Aquero S.A V. British Oil and cake Nills (1957)
- 2 QB. 293, at p. 303 انظر أيضاً 44-46 pp. Summerskill, on Laytime, op.cit.,
- (٣٥٧) Carver, op.cit., para.1857 .
- (٣٥٨) J. Tiberg, The Law of Demurrage, op.cit., p.428 .
- (٣٥٩) (1930) p.30, at p.32 .
- (٣٦٠) انظر P. Todd, The Contracts for the Carriage of Goods by Sea,
op.cit., p.92; Summerskill on Laytim, op.cit., pp.37-44; The Sandgate (1930)
p.30 ; Compania de Naviacion zita v. Louis Dreyfus & Cie (The Zita) (1953) 2
Lloyd's Rep.472 .

الحواشي (تابع)

President of India v. Jebsens (U.K.) Ltd and Others (The General Capinpin) (1989) 1 Lloyd's Rep. 232 . (٣٦١)

. Scrutton, op.cit., p. 150, note 72 (٣٦٢)

. (1976) 2 Lloyd's Rep. 359 (٣٦٣)

. (1955) 2 Lloyd's Rep. 668 (٣٦٤)

. (1966) 2 Lloyd's Rep. 219 (٣٦٥)

. (1971) 1 Lloyd's Rep. 215 (٣٦٦)

. Benedict on Admiralty (6th edition) volume 28, at pp. 2-29 انظر (٣٦٧)

The French arbitration No.357, 6.5.1980, DMF 1980 695, and انظر (٣٦٨)

the Hamburg arbitration award in The "Ilse" , 18.9.1974, referred to by Trappe (1986) L.M.C.L.Q. 251 .

Sociedad Carqa Oceanica S.A. v. Idolinoele Vertriebsgesellschaft (٣٦٩)

(The "Angelos Lysis") (1964) 2 Lloyd's Rep. 28; Inca Cia Naviera S.A. and

Others v. Mofinol Inc. (The "President Brand") (1967) 2 Lloyd's Rep. 338 and

Shipping Development Corp. v. V/O Sojuzneftexport (The "Delian spirit") (1972)

1 Q.B.103.

. (1982) 1 Lloyd's Rep.1 (٣٧٠)

. (1988) 1 Lloyd's Rep.336 (٣٧١)

. 215 LMLN 30 January 1988 (٣٧٢)

. 151 LMLN of 15 August 1985 (٣٧٣)

Davies, "Commencement of Laytime, Lloyd's of London Press, 1987, (٣٧٤)

p.35 .

McCune on The "Asbatankvoy" Charter انظر بشأن هذه الشروط عامة ، (٣٧٥)

(1984) pp.26 to 54 .

. op cit., at page 317 (٣٧٦)

. (1985) 1 Lloyd's Rep. 423-430 (٣٧٧)

The "Malmohus" 1960 A.M.C. 1191; Compania Naviera Puerto انظر (٣٧٨)

Madrin v. Esso Standard Oil.Co. (S.D.M.Y. 1961) 1962 A.M.C. 147 ; Pennsylvania

R.R. Co. v. Moore McCormack Lines 1967 A.M.C. 5 .

. 3rd edition at page 496 (٣٧٩)

الحواشي (تابع)

- J. Tiberg, op.cit. pp.497-501; and see Vreede "Unexpected Extra (٢٨٠) Costs of Discharge and Demurrage" , a paper presented to VIIIth International Congress of Maritime Arbitrators, Madrid 1987, and Trappe (1986) L.M.C.L.Q. 251 . وقد يظهر من آخر المواد المذكورة أن القانون الفرنسي مماثل للقانون الألماني في هذه النقطة .
- Per Donaldson, J. in Navico A.G. v. Vrontados Naftiki Etairia P.E (٢٨١) (1968) 1 Lloyd's Rep. 379-383 .
- H. Tiberg, The Law of Demurrage, op cit., pp. 531-535 (٢٨٢)
• Ibid., p. 533 (٢٨٢)
• (1987) 3 All, ER 110 (٢٨٤)
- (٢٨٥) الشرط ٧ ، يبدو أن الشرط ٧ كثيراً ما يحذف في التطبيق . انظر أيضاً الشرط ١٠ من مشاركة SCANCON التي تتضمن حكماً مماثلاً .
- Morgrain 89 (٢٨٦) الشرط ٩ ؛ انظر أيضاً الشرط ٢٠ من مشاركة 89
- H. Tiberg, The Law of Demurrage, op.cit., pp.556-566 (٢٨٧)
• (1979) 1 Lloyd's Rep. 459 (٩٨٨)
• انظر الشرط ٩ (ب) .
- (٢٩٠) الشرط ١٠ ، انظر أيضاً الشرط ٨ من مشاركة Asbatankoy ، والشرط ٨ من مشاركة Asba II ، والشرطين ١٩ و ٢٠ من مشاركة '83' 2 Beepeevoy ، والشرطين ١٤ و ١٥ (٢) من مشاركة Shellvoy .
- (٢٩١) انظر الشرط ١٤ (٤) و (د) .
- H . Williams , Commentaries on Tanker Voyage Charterparties, op. cit., p.42 . (٢٩٢)
- (1971) 2 Lloyd's Rep. 29 (٢٩٣)
• (1987) 2 Lloyd's Rep. 366 (٢٩٤) ، وتأييد هذا الحكم في (1984) 2 Lloyd's Rep. 366 (٢٩٤) Rep.43 .
- (٢٩٥) انظر أيضاً الفقرة ٢٥ من هذا التقرير .
- (1960) 1 W.L.R. 297; (1962) 1 Q.B.1; (1964) A.C.868 (٢٩٦)
- (٢٩٧) قضية N.V. Reederij Amsterdam v. President of India (The "Amstelmolen") (1961) . انظر أيضاً الفقرتين ٢٢-٢٣ لمزيد من التعليق على شرط خطر الاضراب في مشاركة Centrocon .
- (٢٩٨) الشرط ٢٠ ؛ انظر أيضاً الشرط ٧ من مشاركة Synacomex ، والشرط ١٦ من مشاركة Fertivoy .

الحواشي (تابع)

- . Carver, op.cit., para. 1948 (٢٩٩)
. (1910) 1 K.B.600 (٤٠٠)
. (1878) 3 Q.B.P. 437 (٤٠١)
. (1893) p.269 (٤٠٢)
. (1907) 2 K.B.705 (٤٠٣)
. (1914) 1 K.B. 304-312 (٤٠٤)
Per Donaldson J. in Navico A.G. v. Vrontados Nafiki Etairia P. E (٤٠٥)
(1968) 1 Lloyd's Rep. 379 at p. 383 .
The "Harriman", 76 U.S. (9 Wall.) 161 (1870); London انظر (٤٠٦)
Transport Co. v. Trechmann (1904) 1 K.B. 635.
(٤٠٧) الشرط ١ ، انظر أيضا المشاركة الاسكندنافية بالرحلة BIMCO ١٩٥٦ ،
تنقيح ١٩٦٢ ، واسمها الرمزي Scancon ، الشرط ٢ ، الذي يقضي بوجوب دفع أجرة الشحن
"دون خصم على الحساب ، متزامنا مع تفريغ البضائع ، بمتوسط معدل بأدنى سعر الصرف
المعمول به في يوم أو أيام الدفع" . انظر أيضا عقد مشاركة نقل الحبوب في القارة ،
القانون ، واسمها الرمزي "Synacomex" ، التي اعتمدت عام ١٩٥٧ وعُدلت عامي ١٩٦٠
و١٩٧٤ ، الشرط ٤ ، الذي ينص على أنه "تستحق أجرة الشحن وتُدفع عند تسليم البضائع
تسليما صحيحا وحقيقيا" .
. (1864) 15 C.B. (N.S. 646) (٤٠٨)
. (1972) 2 Lloyd's Rep. 511 - (1973) 2 Lloyds Rep. 333 (٤٠٩)
. (1977) 1 Lloyd's Rep. 334 (٤١٠)
. (1972) 2 Lloyd's Rep. 511 - 523 (٤١١)
. المرجع ذاته في الصفحة ٥٢٥ (٤١٢)
. Per Cairns, L.J., (1973) 2 Lloyd's Rep. 333 - 341 انظر (٤١٣)
. Ibid., Per Roskill, L.J., at p.337 (٤١٤)
. (1989) 1 Lloyd's Rep. 431 (٤١٥)
De Silvale v. Kendall (1815) 4 M. & Ad.445; Byrne v. انظر (٤١٦)
Schiller (1871) L.R. 6 Ex 319.
. Allison v. Bristol Mar. Ins., (1876) 1 A.C. 209-253 انظر (٤١٧)
. (1871) 6 L.R. Ex. 319 ، في الصفحة ٣٢٥ ؛ انظر أيضا الصفحة ٣٢٧ (٤١٨)
. (1989) 1 Lloyd's Rep. 431 (٤١٩)
. Ibid., at p.435 (٤٢٠)
. انظر 84 Exxonovy ، الشرط ٦(أ) ؛ و 5 Shellvoy ، الشرط ٥ (٤٢١)

الحواشي (تابع)

- . P. Todd, op. cit., pp.70-71 (٤٢٢)
- . (1978) 2 Lloyd's Rep. 5 (٤٢٣)
- (٤٢٤) P. Todd ، المذكور سابقا ، الصفحات من ٧٨ إلى ٨٠ ؛ للاطلاع على مثل
من أمثلة شروط احتجاز البضائع ، انظر B.P. Shipping Revised and Additional
Clauses, Cl.12 ، وفيما يتعلق بتفسير شرط الخسارة عند التفريغ ، انظر The "Olympic"
Brilliance" (1981) 2 Lloyd's Rep. 176 وفيه قضي بأن الشرط يخول مستأجري السفينة
إجراء خصم نهائي من أجرة الشحن بقيمة البضاعة الناقصة عند التسليم ، لا أن يحتفظوا
بالخصم فحسب كوسيلة ضمان إزاء أي مطالبة محتملة في المستقبل .
- (٤٢٥) Francesco v. Massey (1873) L.R.8 Ex. 101 ؛ وللاطلاع على نموذج
مبكر للشرط ، انظر Milvain v. Perez (1861) 3 E. & E. 495; Oglesby v. Yglesias
(1858) E.B. & E. 390.
- (٤٢٦) H. Tiberg, The Law of Demurrage, op. cit., p.610
- (٤٢٧) الشرط ٦ ؛ ينص الشرط ٥ على حق احتجاز البضائع في جميع ما يتعلق
بأجرة الشحن والنولون الضائع وغرامة التأخير والعوارية .
- (٤٢٨) Summerskill on Laytime, op. cit., pp.311-312
- (٤٢٩) Milvain v. Perez (1861) 3 E. & E. 495; Oglesby v. Yglesias
(1858) E.B. & E. 390.
- (٤٣٠) انظر Fidelitas Shipping Co. v. V/o Emporchtelb (1963) 2 Lloyd's
Rep. 113; Francesco v. Massey (1873) L.R. 8 Ex. 101
- (٤٣١) انظر Kish v. Taylor (1912) A.C. 604
- (٤٣٢) . (1971) 1 Lloyd's Rep. at p.516
- (٤٣٣) انظر أيضا Hansen v. Harold (1894) 1 Q.B.D. 612-619; Clark v. Radford
(1891) 1 Q.B. 625.
- (٤٣٤) . (179 U.S. 1) , 21 S.Ct.38 (1990)
- (٤٣٥) The "Sinoe" (1972) 2 Lloyd's Rep. 201, The "Cunard Carrier"
(1977) 2 Lloyd's Rep. 261.
- (٤٣٦) ليس النولون الضائع بأجرة شحن بالمعنى الصحيح للعبارة ، ولكنه
تعويض يدفع لمالكي السفينة في حالة تقصير مستأجرها عن تحميل البضاعة كاملة وتامة
على متن السفينة بما يتفق ومشارطة الاستئجار . ويعتبر هذا النولون ديناً شخصياً
على المستأجر يتكبدته قبل إصدار سندات الشحن أو قبل أن يصبح للمظهر له أي حق يتمثل
بالبضائع ، المذكور في سند الشحن .

الحواشي (تابع)

- Kish v. Taylor (1912) A.C. 604; Fidelitas Shipping Co. v. انظر (٤٣٧)
الإدراج انظر الفصل الرابع من هذا التقرير .
V/o Exportchelb (1963) 2 Lloyd's Rep. 113 ؛ وللمزيد من المناقشات بشأن شروط
الشرط ٢ ؛ للاطلاع على شرط شبيه به إلى حد ما ، انظر مشاركة استتجار
سفن ركاز الحديد V ، الشرط ٢٠ .
(٤٣٩) 20 Q.B.D. 475-482 (1888) .
(٤٤٠) (1932) A.C. 328 ؛ وهذه القضايا هي قضايا متعلقة بسندات الشحن ،
إلا أن المبادئ ذاتها متعلقة أيضا بشروط تغيير المسار في المشاركات ؛ انظر أيضا
Glynn v. Margetson (1893) A.C. 35 .
(٤٤١) اعتمدت المحاكم الأمريكية نهجا مماثلا . انظر Gilmore and Black ،
The law of Admiralty مذكور سابقا ، الصفحات ١٧٨ و٢٠٩-٢١٠ .
(٤٤٢) Frenkel v. MacAndrews (1929) A.C. 545, 564 .
(٤٤٣) انظر Stag Line v. Foscolo Mango ، p.439; Scrutton, op. cit. ،
(1932) A.C. 328; Renton v. Palmyra 1 Q.B. 462.
(٤٤٤) Gilmore & Black ، مذكور سابقا ، الصفحة ١٧٨ .
(٤٤٥) انظر Abraham, H.J., Das Seerecht in der Bundesrepublik
Deutschland, Berlin (W) de Gryuter, 1978, p.734.
(٤٤٦) 2 Lloyd's Rep. 47-50 (1976) .
(٤٤٧) 1 Lloyd's Rep. 588 (1984) .
(٤٤٨) للاطلاع على القانون الانكليزي انظر Scrutton ، مذكور سابقا ،
الصفحات ٢٠٨-٢١٠ ؛ Carver مذكور سابقا ، الفقرات ١١٨٧-١٢٠٠ . وللاطلاع على الوضع
وفقا لقانون الأمريكي ، انظر Gilmore and Black ، مذكور سابقا ، الصفحات ١٨٠-١٨٢
والصفحات ٢٠٩-٢١٠ .
(٤٤٩) للاطلاع على قانون الجمهورية الديمقراطية الالمانية ، انظر
Richter-Hannes, D.; Richter, R.; Trotz, N. ؛ مذكور سابقا الصفحة ٢٠٠ . وللاطلاع
على قانون جمهورية ألمانيا الاتحادية انظر Abraham, H.J. ، مذكور سابقا
الصفحة ٤١٩ .
(٤٥٠) Scrutton, op. cit. ، p.440; Carver, op. cit. ، para.550 .
(٤٥١) انظر Gilmore and Black, op. cit. ، p.180-182

الحواشي (تابع)

(٤٥٢) الشرط ٤٣(ج) ؛ للاطلاع على شرط مماثل ، انظر الشرط ١٥ من مشاركة نقل الفحم الحجري ، المسماة رمزيا: "Nipponcoal" ، الصادرة عن لجنة التوثيق التابعة لبورصة النقل البحري اليابانية في عام ١٩٨٣ ؛ والشرط ٢١ من مشاركة ركاز الحديد القياسية BIMCO ، المسماة رمزيا: Orevoy (١٩٨٠) ؛ انظر أيضا المشاركة القياسية لاستئجار السفن بالرحلة لنقل المواد الكيماوية بالناقلات ، المسماة رمزيا "Bimchemvoy" ، الشرطين ٢٦ و ٣٧ ؛ ومشاركة استئجار ناقلات النفط بالرحلة - ASBA II ، الشرطين ٢٠(ب) و ٢٣ ؛ ومشاركة Exxonvoy 84 ، الشرطان ٢٧(ب) و ٢٩ ؛ انظر أيضا الشرط ٤ من مشاركة SCANCON (تنقيح ١٩٦٢) التي تنص على وجوب أن تطبق على المشاركة قواعد لاهاي ، كما تنص عليها قوانين بلد الوصول ؛ وإذا لم يكن معمولا بأي قوانين من هذا النوع في البلد المذكور ، يجب تطبيق التشريع المقابل في بلد الشحن ؛ أما إذا لم يكن معمولا بتشريع من هذا النوع في أي من البلدين ، فيطبق عندئذ القانون الانكليزي لنقل السلع بحرا ، الصادر عام ١٩٢٤ .

(٤٥٣) للاطلاع على شرط مماثل ، انظر أيضا مشاركة Intertankvoy 76 ،

الشرط ٢٥ .

(٤٥٤) انظر أيضا مشاركة Norgrain 89 الشرط ٣٦ ؛ انظر كذلك الشرط ١٢ من مشاركة "Nubaltwood" عام ١٩٧٣ المستندة إلى أحكام المادة الثالثة ، القاعدة ١ ، والمادة الرابعة ، القاعدة ٢ ، من قواعد لاهاي ولاهاي-فسبي .

(٤٥٥) انظر Riverstone Meat Co. v. Lancashire Shipping Co. (1961)

A.C. 807; Union of India v. N. V. Reederij Amsterdam (1962) 1 Lloyd's Rep. 539, (1963) 2 Lloyd's Rep. 223.

(٤٥٦) انظر Scrutton, op. cit., at p.448

(٤٥٧) انظر الفقرات ١٠٢-١١٢ .

(٤٥٨) انظر Tor Line A.B. v. Alltrans Group of Canada Ltd. (The T.F.L.)

(1984) 1 Lloyd's Ref. 123 ، والتعليقات الواردة في الاحكام المماثلة

في الشرط ١٣ من مشاركة Balttime .

(٤٥٩) 1 Q.B. 498 (1959) .

(٤٦٠) 1 W.R.L. 74 (1972) .

(٤٦١) 1 Lloyd's Rep. 123 (1984) .

(٤٦٢) انظر الفقرات ٢٢٥-٢٢٨ و ٢٨٧-٢٩١ من هذا التقرير .

(٤٦٣) P. Todd. op. cit., p.53

(٤٦٤) 2 Lloyd's Ref. 285 (1986) .

(٤٦٥) Ibid., p.289


الحواشي (تابع)

- (٤٦٦) للحصول على معلومات مفصلة عن الموضوع ، انظر ، Lowndes & Rudolf,
General Average and York-Antwerp Rules, British Shipping Laws, Vol. 7,
Ninth ed. 1975, Stevens & Sons, London.
- (٤٦٧) Chartererd Shipbrokers, The Shipbrokers' Manual ، جمعه معهد
Vol.1, Lloyd's of London Press, Ltd., London, 1983, p.114.
- (1972) 2 Lloyd's Rep. 355 (٤٦٨)
- (1983) 1 Lloyd's Rep. 514 (٤٦٩)
- (٤٧٠) انظر حكم مجلس اللوردات الانكليزي في قضية Compagnie d'Armement
Maritime S.A. v. Compagnie Tunisienne de Navigation S.A. (1971) A.C. 572.
- (1900) 2 Q.B. 540 (٤٧١)
- (1989) 1 Lloyd's Rep. 393 (٤٧٢)
- (٤٧٣) Jones v. Hough (1879) 5 EX.D.115, Hansen v. Harrold (1894)
1 Q.B. 612, Gulf Steel Co. v. Al Khalifa Shipping Co. (1980) 2 Lloyd's
Rep. 261 and Garbis maritime Corporation v. Philippine National Co. (1982)
2 Lloyd's Rep. 283.

ANNEX I

Adopted by
the Documentary Committee of the Chamber
of Shipping of the United Kingdom
and the Documentary Committee of The Japan
Shipping Exchange, Inc.

Issued 1/1/1909
Amended 1/1/1911
Amended 1/1/1912
Amended 1/1/1920
Amended 1/1/1939
Amended 1/1/1950
Amended 1/1/1974

1. Shipbroker		THE BALTIC AND INTERNATIONAL MARITIME CONFERENCE UNIFORM TIME-CHARTER (Box Layout 1974) CODE NAME: "BALTIME 1939"		
		2. Place and date		PART I
3. Owners/Place of business		4. Charterers/Place of business		
5. Vessel's name		6. GRT/NRT		
7. Class		8. Indicated horse power		
9. Total tons d.w. (abt.) on Board of Trade summer freeboard		10. Cubic feet grain/bale capacity		
11. Permanent bunkers (abt.)				
12. Speed capability in knots (abt.) on a consumption in tons (abt.) of				
13. Present position				
14. Period of hire (Cl. 1)		15. Port of delivery (Cl. 1)		
		16. Time of delivery (Cl. 1)		
17. (a) Trade limits (Cl. 2)				
(b) Cargo exclusions specially agreed				
18. Bunkers on re-delivery (state min. and max. quantity) (Cl. 5)				
19. Charter hire (Cl. 6)		20. Hire payment (state currency, method and place of payment; also beneficiary and bank account) (Cl. 5)		
21. Place or range of re-delivery (Cl. 7)		22. War (only to be filled in if Section (C) agreed) (Cl. 21)		
23. Cancelling date (Cl. 22)		24. Place of arbitration (only to be filled in if place other than London agreed) (Cl. 23)		
25. Brokerage commission and to whom payable (Cl. 25)		26. Numbers of additional clauses covering special provisions, if agreed		

It is mutually agreed that this Contract shall be performed subject to the conditions contained in this Charter which shall include Part I as well as Part II. In the event of a conflict of conditions, the provisions of Part I shall prevail over those of Part II to the extent of such conflict.

Signature (Owners)	Signature (Charterers)
--------------------	------------------------

Copyright, published by The Baltic
and International Maritime
Conference, Copenhagen

PART II
"BALTIME 1939" Uniform Time-Charter (Box Layout 1974)

It is agreed between the party mentioned in Box 3 as Owners of the Vessel named in Box 5 of the gross/net tonnage indicated in Box 6, classed as stated in Box 7 and of indicated horse power as stated in Box 8, carrying about the number of tons deadweight indicated in Box 9 on Board of Trade summer freightboard inclusive of bunkers, stores, provisions and boiler water, having as per builder's plan a cubic-feet grain-bale capacity as stated in Box 10, exclusive of permanent bunkers, which contain about the number of tons stated in Box 11, and fully loaded capable of steaming about the number of knots indicated in Box 12 in good weather and smooth water on a consumption of about the number of tons best Welsh coal or oil-fuel stated in Box 12, now in position as stated in Box 13 and the party mentioned as Charterers in Box 4, as follows:	1	131	258
	2	132	259
	3	133	260
	4	134	261
	5	135	262
	6	136	263
	7	137	264
	8	138	265
	9	139	266
	10	140	267
	11	141	268
	12	142	269
	13	143	270
	14	144	271
	15	145	272
	16	146	273
	17	147	274
	18	148	275
	19	149	276
	20	150	277
	21	151	278
	22	152	279
	23	153	280
	24	154	281
	25	155	282
	26	156	283
	27	157	284
	28	158	285
	29	159	286
	30	160	287
	31	161	288
	32	162	289
	33	163	290
	34	164	291
	35	165	292
	36	166	293
	37	167	294
	38	168	295
	39	169	296
	40	170	297
	41	171	298
	42	172	299
	43	173	300
	44	174	301
	45	175	302
	46	176	303
	47	177	304
	48	178	305
	49	179	306
	50	180	307
	51	181	308
	52	182	309
	53	183	310
	54	184	311
	55	185	312
	56	186	313
	57	187	314
	58	188	315
	59	189	316
	60	190	317
	61	191	318
	62	192	319
	63	193	320
	64	194	321
	65	195	322
	66	196	323
	67	197	324
	68	198	325
	69	199	326
	70	200	327
	71	201	328
	72	202	329
	73	203	330
	74	204	331
	75	205	332
	76	206	333
	77	207	334
	78	208	335
	79	209	336
	80	210	337
	81	211	338
	82	212	339
	83	213	340
	84	214	341
	85	215	342
	86	216	343
	87	217	344
	88	218	345
	89	219	346
	90	220	347
	91	221	348
	92	222	349
	93	223	350
	94	224	351
	95	225	352
	96	226	353
	97	227	354
	98	228	355
	99	229	356
	100	230	357
	101	231	358
	102	232	359
	103	233	360
	104	234	361
	105	235	362
	106	236	363
	107	237	364
	108	238	365
	109	239	366
	110	240	367
	111	241	368
	112	242	369
	113	243	370
	114	244	371
	115	245	372
	116	246	373
	117	247	374
	118	248	375
	119	249	376
	120	250	377
	121	251	378
	122	252	379
	123	253	380
	124	254	381
	125	255	382
	126	256	383
	127	257	384
	128	258	385
	129	259	386
	130	260	387
		261	388
		262	389
		263	390
		264	391
		265	392
		266	393
		267	394
		268	395
		269	396
		270	397
		271	398
		272	399
		273	400
		274	401
		275	402
		276	403
		277	404
		278	405
		279	406
		280	407
		281	408
		282	409
		283	410
		284	411
		285	412
		286	413
		287	414
		288	415
		289	416
		290	417
		291	418
		292	419
		293	420
		294	421
		295	422
		296	423
		297	424
		298	425
		299	426
		300	427
		301	428
		302	429
		303	430
		304	431
		305	432
		306	433
		307	434
		308	435
		309	436
		310	437
		311	438
		312	439
		313	440
		314	441
		315	442
		316	443
		317	444
		318	445
		319	446
		320	447
		321	448
		322	449
		323	450
		324	451
		325	452
		326	453
		327	454
		328	455
		329	456
		330	457
		331	458
		332	459
		333	460
		334	461
		335	462
		336	463
		337	464
		338	465
		339	466
		340	467
		341	468
		342	469
		343	470
		344	471
		345	472
		346	473
		347	474
		348	475
		349	476
		350	477
		351	478
		352	479
		353	480
		354	481
		355	482
		356	483
		357	484
		358	485
		359	486
		360	487
		361	488
		362	489
		363	490
		364	491
		365	492
		366	493
		367	494
		368	495
		369	496
		370	497
		371	498
		372	499
		373	500
		374	501
		375	502
		376	503
		377	504
		378	505
		379	506
		380	507
		381	508
		382	509
		383	510
		384	511
		385	512
		386	513
		387	514
		388	515
		389	516
		390	517
		391	518
		392	519
		393	520
		394	521
		395	522
		396	523
		397	524
		398	525
		399	526
		400	527

Time Charter

GOVERNMENT FORM

Approved by the New York Produce Exchange

November 6th, 1913—Amended October 20th, 1921; August 6th, 1931; October 3rd, 1946

1 This Charter Party, made and concluded in.....day of.....19.....

2 Between.....

3 Owners of the good..... } Steamship } of.....

4 of..... } Motorship } of.....

5 of..... tons gross register, and..... tons net register, having engines of..... indicated horse power

6 and with hull, machinery and equipment in a thoroughly efficient state, and classed.....

7 at..... of about..... cubic feet bale capacity, and about..... tons of 2240 lbs.

8 deadweight capacity (cargo and bunkers, including fresh water and stores not exceeding one and one-half percent of ship's deadweight capacity,

9 allowing a minimum of fifty tons) on a draft of.....feet.....inches on.....Summer freeboard, inclusive of permanent bunkers,

10 which are of the capacity of about..... tons of fuel, and capable of steaming, fully laden, under good weather

11 conditions about.....knots on a consumption of about..... tons of best Welsh coal—best grade fuel oil—best grade Diesel oil,

12 now.....

13and.....Charterers of the City of.....

14 **Witnesseth**, That the said Owners agree to let, and the said Charterers agree to hire the said vessel, from the time of delivery, for

15 about.....

16within below mentioned trading limits.

17 Charterers to have liberty to sublet the vessel for all or any part of the time covered by this Charter, but Charterers remaining responsible for the fulfillment of this Charter Party.

18 Vessel to be placed at the disposal of the Charterers, at.....

19

20 in such dock or at such wharf or place (where she may safely lie, always afloat, at all times of tide, except as otherwise provided in clause No. 6), as

21 the Charterers may direct. If such dock, wharf or place be not available time to count as provided for in clause No. 6. Vessel on her delivery to be

22 ready to receive cargo with clean-swept holds and tight, staunch, strong and in every way fitted for the service, having water ballast, winches and

23 donkey boiler with sufficient steam power, or if not equipped with donkey boiler, then other power sufficient to run all the winches at one and the same

24 time (and with full complement of officers, seamen, engineers and firemen for a vessel of her tonnage), to be employed, in carrying lawful merchan-

25 dise, including petroleum or its products, in proper containers, excluding.....

26 (vessel is not to be employed in the carriage of Live Stock, but Charterers are to have the privilege of shipping a small number on deck at their risk,

27 all necessary fittings and other requirements to be for account of Charterers), in such lawful trades, between safe port and/or ports in British North

28 America, and/or United States of America, and/or West Indies, and/or Central America, and/or Caribbean Sea, and/or Gulf of Mexico, and/or

29 Mexico, and/or South America.....and/or Europe

30 and/or Africa, and/or Asia, and/or Australia, and/or Tasmania, and/or New Zealand, but excluding Magdalena River, River St. Lawrence between

31 October 31st and May 16th, Hudson Bay and all unsafe ports; also excluding, when out of season, White Sea, Black Sea and the Baltic,

32

33

34

35 as the Charterers or their Agents shall direct, on the following conditions:

36 1. That the Owners shall provide and pay for all provisions, wages and consular shipping and discharging fees of the Crew; shall pay for the

37 insurance of the vessel, also for all the cabin, deck, engine-room and other necessary stores, including boiler water and maintain her class and keep

38 the vessel in a thoroughly efficient state in hull, machinery and equipment for and during the service.

39 2. That the Charterers shall provide and pay for all the fuel except as otherwise agreed, Port Charges, Pilotages, Agencies, Commissions,

40 Consular Charges (except those pertaining to the Crew), and all other usual expenses except those before stated, but when the vessel puts into

41 a port for causes for which vessel is responsible, then all such charges incurred shall be paid by the Owners. Fumigations ordered because of

42 illness of the crew to be for Owners account. Fumigations ordered because of cargoes carried or ports visited while vessel is employed under this

43 charter to be for Charterers account. All other fumigations to be for Charterers account after vessel has been on charter for a continuous period

44 of six months or more.

45 Charterers are to provide necessary dunnage and shifting boards, also any extra fittings requisite for a special trade or unusual cargo, but

46 Owners to allow them the use of any dunnage and shifting boards already aboard vessel. Charterers to have the privilege of using shifting boards

47 for dunnage, they making good any damage thereto.

48 3. That the Charterers, at the port of delivery, and the Owners, at the port of re-delivery, shall take over and pay for all fuel remaining on

49 board the vessel at the current prices in the respective ports, the vessel to be delivered with not less than.....tons and not more than

50tons and to be re-delivered with not less than.....tons and not more than.....tons.

51 4. That the Charterers shall pay for the use and hire of the said Vessel at the rate of.....

52United States Currency per ton on vessel's total deadweight carrying capacity, including bunkers and

53 stores, on.....summer freeboard, per Calendar Month, commencing on and from the day of her delivery, as aforesaid, and at

54 and after the same rate for any part of a month; hire to continue until the hour of the day of her re-delivery in like good order and condition, ordinary

55 wear and tear excepted, to the Owners (unless lost) at.....

56unless otherwise mutually agreed. Charterers are to give Owners not less than.....days

57 notice of vessels expected date of re-delivery, and probable port.

58 6. Payment of said hire to be made in New York in cash in United States Currency, semi-monthly in advance, and for the last half month or

59 part of same the approximate amount of hire, and should same not cover the actual time, hire is to be paid for the balance day by day, as it becomes

60 due, if so required by Owners, unless bank guarantee or deposit is made by the Charterers, otherwise failing the punctual and regular payment of the

61 hire, or bank guarantee, or on any breach of this Charter Party, the Owners shall be at liberty to withdraw the vessel from the service of the Char-

62 terers, without prejudice to any claim they (the Owners) may otherwise have on the Charterers. Time to count from 7 a.m. on the working day

63 following that on which written notice of readiness has been given to Charterers or their Agents before 4 p.m., but if required by Charterers, they

64 to have the privilege of using vessel at once, such time used to count as hire.

65 Cash for vessel's ordinary disbursements at any port may be advanced as required by the Captain, by the Charterers or their Agents, subject

66 to 2½% commission and such advances shall be deducted from the hire. The Charterers, however, shall in no way be responsible for the application

67 of such advances.

68 8. That the cargo or cargoes be laden and/or discharged in any dock or at any wharf or place that Charterers or their Agents may

69 direct, provided the vessel can safely lie always afloat at any time of tide, except at such places where it is customary for similar size vessels to safely

70 lie aground.

71 7. That the whole reach of the Vessel's Hold, Decks, and usual places of loading (not more than she can reasonably stow and carry), also

72 accommodations for Supercargo, if carried, shall be at the Charterers' disposal, reserving only proper and sufficient space for Ship's officers, crew,

73 tackle, apparel, furniture, provisions, stores and fuel. Charterers have the privilege of passengers as far as accommodations allow, Charterers

74 paying Owners.....per day per passenger for accommodations and meals. However, it is agreed that in case any fines or extra expenses are

75 incurred in the consequence of the carriage of passengers, Charterers are to bear such risk and expense.

76 8. That the Captain shall prosecute his voyages with the utmost despatch, and shall render all customary assistance with ship's crew and

77 boats. The Captain (although appointed by the Owners), shall be under the orders and directions of the Charterers as regards employment and

78 agency; and Charterers are to load, stow, and trim the cargo at their expense under the supervision of the Captain, who is to sign Bills of Lading for

79 cargo as presented, in conformity with Mate's or Tally Clerk's receipts.

80 9. That if the Charterers shall have reason to be dissatisfied with the conduct of the Captain, Officers, or Engineers, the Owners shall on

81 receiving particulars of the complaint, investigate the same, and, if necessary, make a change in the appointments.

82 10. That the Charterers shall have permission to appoint a Supercargo, who shall accompany the vessel and see that voyages are prosecuted

83 with the utmost despatch. He is to be furnished with free accommodation, and same fare as provided for Captain's table, Charterers paying at the

84 rate of \$1.00 per day. Owners to victual Pilots and Customs Officers, and also, when authorized by Charterers or their Agents, to victual Tally

85 Clerks, Stevedore's Foreman, etc., Charterers paying at the current rate per meal, for all such victualling.

86 11. That the Charterers shall furnish the Captain from time to time with all requisite instructions and sailing directions, in writing, and the

87 Captain shall keep a full and correct Log of the voyage or voyages, which are to be patent to the Charterers or their Agents, and furnish the Char-

88 terers, their Agents or Supercargo, when required, with a true copy of daily Logs, showing the course of the vessel and distance run and the con-

89 sumption of fuel.

90 12. That the Captain shall use diligence in caring for the ventilation of the cargo.

91 13. That the Charterers shall have the option of continuing this charter for a further period of.....

92

93 on giving written notice thereof to the Owners or their Agents.....days previous to the expiration of the first-named term, or any declared option.
94 14. That if required by Charterers, time not to commence before.....and should vessel
95 not have given written notice of readiness on or before.....but not later than 4 p.m. Charterers or
96 their Agents to have the option of cancelling this Charter at any time not later than the day of vessel's readiness.
97 16. That in the event of the loss of time from deficiency of men or stores, fire, breakdown or damages to hull, machinery or equipment,
98 grounding, detention by average accidents to ship or cargo, drydocking for the purpose of examination or painting bottom, or by any other cause
99 preventing the full working of the vessel, the payment of hire shall cease for the time thereby lost; and if upon the voyage the speed be reduced by
100 defect in or breakdown of any part of her hull, machinery or equipment, the time so lost, and the cost of any extra fuel consumed in consequence
101 thereof, and all extra expenses shall be deducted from the hire.
102 16. That should the Vessel be lost, money paid in advance and not earned (reckoning from the date of loss or being last heard of) shall be
103 returned to the Charterers at once. The act of God, enemies, fire, restraint of Princes, Rulers and People, and all dangers and accidents of the Seas,
104 Rivers, Machinery, Boilers and Steam Navigation, and errors of Navigation throughout this Charter Party, always mutually excepted.
105 The vessel shall have the liberty to sail with or without pilots, to tow and to be towed, to assist vessels in distress, and to deviate for the
106 purpose of saving life and property.
107 17. That should any dispute arise between Owners and the Charterers, the matter in dispute shall be referred to three persons at New York,
108 one to be appointed by each of the parties hereto, and the third by the two so chosen; their decision or that of any two of them, shall be final, and for
109 the purpose of enforcing any award, this agreement may be made a rule of the Court. The Arbitrators shall be commercial men.
110 18. That the Owners shall have a lien upon all cargoes, and all sub-freights for any amounts due under this Charter, including General Average
111 contributions, and the Charterers to have a lien on the Ship for all monies paid in advance and not earned, and any overpaid hire or excess
112 deposit to be returned at once. Charterers will not suffer, nor permit to be continued, any lien or encumbrance incurred by them or their agents, which
113 might have priority over the title and interest of the owners in the vessel.
114 19. That all derelicts and salvage shall be for Owners' and Charterers' equal benefit after deducting Owners' and Charterers' expenses and
115 Crew's proportion. General Average shall be adjusted, stated and settled, according to Rules 1 to 15, inclusive, 17 to 22, inclusive, and Rule F of
116 York-Antwerp Rules 1924, at such port or place in the United States as may be selected by the carrier, and as to matters not provided for by these
117 Rules, according to the laws and usages at the port of New York. In such adjustment disbursements in foreign currencies shall be exchanged into
118 United States money at the rate prevailing on the dates made and allowances for damage to cargo claimed in foreign currency shall be converted at
119 the rate prevailing on the last day of discharge at the port or place of final discharge of such damaged cargo from the ship. Average agreement or
120 bond and such additional security, as may be required by the carrier, must be furnished before delivery of the goods. Such cash deposit as the carrier
121 or his agents may deem sufficient as additional security for the contribution of the goods and for any salvage and special charges thereon, shall, if
122 required, be made by the goods, shippers, consignees or owners of the goods to the carrier before delivery. Such deposit shall, at the option of the
123 carrier, be payable in United States money and be remitted to the adjuster. When so remitted the deposit shall be held in a special account at the
124 place of adjustment in the name of the adjuster pending settlement of the General Average and refunds or credit balances, if any, shall be paid in
125 United States money.
126 In the event of accident, danger, damage, or disaster, before or after commencement of the voyage resulting from any cause whatsoever,
127 whether due to negligence or not, for which, or for the consequence of which, the carrier is not responsible, by statute, contract, or otherwise, the
128 goods, the shipper and the consignee, jointly and severally, shall contribute with the carrier in general average to the payment of any sacrifices,
129 losses, or expenses of a general average nature that may be made or incurred, and shall pay salvage and special charges incurred in respect of the
130 goods. If a salving ship is owned or operated by the carrier, salvage shall be paid for as fully and in the same manner as if such salving ship or
131 ships belonged to strangers.
132 Provisions as to General Average in accordance with the above are to be included in all bills of lading issued hereunder.
133 20. Fuel used by the vessel while off hire, also for cooking, condensing water, or for grates and stoves to be agreed to as to quantity, and the
134 cost of replacing same, to be allowed by Owners.
135 21. That as the vessel may be from time to time employed in tropical waters during the term of this Charter, Vessel is to be docked at a
136 convenient place, bottom cleaned and painted whenever Charterers and Captain think necessary, at least once in every six months, reckoning from
137 time of last painting, and payment of the hire to be suspended until she is again in proper state for the service.
138
139
140 22. Owners shall maintain the gear of the ship as fitted, providing gear (for all derricks) capable of handling lifts up to three tons, also
141 providing ropes, falls, slings and blocks. If vessel is fitted with derricks capable of handling heavier lifts, Owners are to provide necessary gear for
142 same, otherwise equipment and gear for heavier lifts shall be for Charterers' account. Owners also to provide on the vessel lanterns and oil for
143 night work, and vessel to give use of electric light when so fitted, but any additional lights over those on board to be at Charterers' expense. The
144 Charterers to have the use of any gear on board the vessel.
145 23. Vessel to work night and day, if required by Charterers, and all winches to be at Charterers' disposal during loading and discharging;
146 steamer to provide one winchman per hatch to work winches day and night, as required, Charterers agreeing to pay officers, engineers, winchmen,
147 deck hands and donkeymen for overtime work done in accordance with the working hours and rates stated in the ship's articles. If the rules of the
148 port, or labor unions, prevent crew from driving winches, shore Winchmen to be paid by Charterers. In the event of a disabled winch or winches, or
149 insufficient power to operate winches, Owners to pay for shore engine, or engines, in lieu thereof, if required, and pay any loss of time occasioned
150 thereby.
151 24. It is also mutually agreed that this Charter is subject to all the terms and provisions of and all the exemptions from liability contained
152 in the Act of Congress of the United States approved on the 13th day of February, 1893, and entitled "An Act relating to Navigation of Vessels;
153 etc.," in respect of all cargo shipped under this charter to or from the United States of America. It is further subject to the following clauses, both
154 of which are to be included in all bills of lading issued hereunder:
155 U. S. A. Clause Paramount
156 This bill of lading shall have effect subject to the provisions of the Carriage of Goods by Sea Act of the United States, approved April
157 16, 1936, which shall be deemed to be incorporated herein, and nothing herein contained shall be deemed a surrender by the carrier of
158 any of its rights or immunities or an increase of any of its responsibilities or liabilities under said Act. If any term of this bill of lading
159 be repugnant to said Act to any extent, such term shall be void to that extent, but no further.
160 Both-to-Blame Collision Clause
161 If the ship comes into collision with another ship as a result of the negligence of the other ship and any act, neglect or default of the
162 Master, mariner, pilot or the servants of the Carrier in the navigation or in the management of the ship, the owners of the goods carried
163 hereunder will indemnify the Carrier against all loss or liability to the other or non-carrying ship or her owners in so far as such loss
164 or liability represents loss of, or damage to, or any claim whatsoever of the owners of said goods, paid or payable by the other or non-
165 carrying ship or her owners to the owners of said goods and set off, recouped or recovered by the other or non-carrying ship or her
166 owners as part of their claim against the carrying ship or carrier.
167 25. The vessel shall not be required to enter any ice-bound port, or any port where lights or light-ships have been or are about to be with-
168 drawn by reason of ice, or where there is risk that in the ordinary course of things the vessel will not be able on account of ice to safely enter the
169 port or to get out after having completed loading or discharging.
170 26. Nothing herein stated is to be construed as a demise of the vessel to the Time Charterers. The owners to remain responsible for the
171 navigation of the vessel, insurance, crew, and all other matters, same as when trading for their own account.
172 27. A commission of 2½ per cent is payable by the Vessel and Owners to.....
173
174 on hire earned and paid under this Charter, and also upon any continuation or extension of this Charter.
175 28. An address commission of 2½ per cent payable to.....on the hire earned and paid under this Charter.



ANNEX III

Copyright © 1961 and Published by: The Association of Ship Brokers & Agents (U.S.A.), Inc. (ASBA), New York. This derivative work may not be copied without the permission of the copyright owners. Code Name: ASBATIME

TIME CHARTER

New York Produce Exchange Form

November 6th, 1913 — Amended October 20th, 1921; August 6th, 1931; October 3rd, 1946; June 12th, 1981

	THIS CHARTER PARTY, made and concluded in	1
	..... day of 19	2
Owners	between	3
	..... Owners of	4
	the good Steamship	5
	..... Motorship	6
Description of Vessel	of of tons gross register, and	7
	..... tons net register, having engines of	8
	horsepower and with hull, machinery and equipment in a thoroughly efficient state, and classed	9
	..... of about	10
	..... cubic feet grain/bale capacity	11
	..... and about	12
	..... long/metric tons deadweight capacity (cargo and bunkers, including fresh water and stores not exceeding	13
	..... long/metric tons) on a salt water draft of	14
	..... on summer freeboard, inclusive of permanent bunkers, which are of the capacity of about	15
	..... long/metric tons of	16
	..... fuel oil and	17
	..... long/metric tons of	18
	and capable of steaming, fully laden, under good weather conditions about	19
	..... knots on a consumption of about	20
	..... long/metric tons of	21
	.....	22
	now	23
	..... and	24
Charterers	.....	25
	..... Charterers of the City of	26
	The Owners agree to let and the Charterers agree to hire the vessel from the	27
Duration	time of delivery for about	28
	.....	29
	..... within below mentioned trading limits.	30
Sublet	Charterers shall have liberty to sublet the vessel for all or any part of the time covered by this Charter, but Charterers shall remain responsible for the fulfillment of this Charter.	31
	.....	32
	.....	33
Delivery	Vessel shall be placed at the disposal of the Charterers	34
	.....	35
	.....	36
	.....	37
	in such dock or at such berth or place (where she may safely lie, always afloat, at all times of tide, except as otherwise provided in Clause 6) as the Charterers may direct. If such dock, berth or place be not available, time shall count as provided in Clause 5. Vessel on her delivery shall be ready to receive cargo with clean-swept holds and tight, staunch, strong and in every way fitted for ordinary cargo service, having water ballast and with sufficient power to operate all cargo-handling gear simultaneously (and with full complement of officers and crew for a vessel of her tonnage), to be employed in carrying lawful merchandise excluding any goods of a dangerous, injurious, flammable or corrosive nature unless carried in accordance with the requirements or recommendations of the proper authorities of the state of the vessel's registry and of the states of ports of shipment and discharge and of any intermediate states or ports through whose waters the vessel must pass. Without prejudice to the generality of the foregoing, in addition the following are specifically excluded:	38
	.....	39
	.....	40
	.....	41
	.....	42
	.....	43
	.....	44
	.....	45
Dangerous Cargo	.....	46
	.....	47
	.....	48
	.....	49
	.....	50
Cargo Exclusions	.....	51
	livestock of any description, arms, ammunition, explosives	52
	.....	53
	.....	54
	.....	55
	.....	56
Trading Limits	The vessel shall be employed in such lawful trades between safe ports and places within	57
	.....	58
	..... excluding	59
	.....	60
	.....	61
	.....	62
	as the Charterers or their agents shall direct, on the following conditions:	63
Owners to Provide	1. The Owners shall provide and pay for the insurance of the vessel and for all provisions, cabin, deck, engine-room and other necessary stores, including boiler water; shall pay for wages, consular shipping and discharging fees of the crew and charges for port services pertaining to the crew; shall maintain vessel's class and keep her in a thoroughly efficient state in hull,	64
	.....	65
	.....	66
	.....	67
	.....	68

	machinery and equipment for and during the service.	69
Charterers to Provide	2. The Charterers, while the vessel is on hire, shall provide and pay for all the fuel except as otherwise agreed, port charges, pilotages, towages, agencies, commissions, consular charges (except those pertaining to individual crew members or flag of the vessel), and all other usual expenses except those stated in Clause 1, but when the vessel puts into a port for causes for which vessel is responsible, then all such charges incurred shall be paid by the Owners. Fumigations ordered because of illness of the crew shall be for Owners' account. Fumigations ordered because of cargoes carried or ports visited while vessel is employed under this Charter shall be for Charterers' account. All other fumigations shall be for Charterers' account after vessel has been on charter for a continuous period of six months or more.	70 71 72 73 74 75 76 77 78 79 80
	Charterers shall provide necessary dunnage and shifting boards, also any extra fittings requisite for a special trade or unusual cargo, but Owners shall allow them the use of any dunnage and shifting boards already aboard vessel.	81 82 83 84
Bunkers on Delivery and Redelivery	3. The Charterers on delivery, and the Owners on redelivery, shall take over and pay for all fuel and diesel oil remaining on board the vessel as hereunder. The vessel shall be delivered with: long/metric* tons of fuel oil at the price of per ton; tons of diesel oil at the price of per ton. The vessel shall be redelivered with: tons of fuel oil at the price of per ton; tons of diesel oil at the price of per ton	85 86 87 88 89 90 91 92 93 94
	(*Same tons apply throughout this clause)	95
Rate of Hire	4. The Charterers shall pay for the use and hire of the said vessel at the rate of daily, or United States Currency per ton on vessel's total deadweight carrying capacity, including bunkers and stores, on summer freeboard, per calendar month, commencing on and from the day of her delivery, as aforesaid, and at and after the same rate for any part of a month; hire shall continue until the hour of the day of her redelivery in like good order and condition, ordinary wear and tear excepted, to the Owners (unless vessel lost) at	96 97 98 99 100 101 102 103 104 105
Redelivery Areas and Notices	..... unless otherwise mutually agreed. Charterers shall give Owners not less than days notice of vessel's expected date of redelivery and probable port	106 107 108 109 110
Hire Payment and Commencement	5. Payment of hire shall be made so as to be received by Owners or their designated payee in New York, i.e.	111 112 113 114
	..... in United States Currency, in funds available to the Owners on the due date, semi-monthly in advance, and for the last half month or part of same the approximate amount of hire, and should same not cover the actual time, hire shall be paid for the balance day by day as it becomes due, if so required by Owners. Failing the punctual and regular payment of the hire, or on any breach of this Charter, the Owners shall be at liberty to withdraw the vessel from the service of the Charterers without prejudice to any claims they (the Owners) may otherwise have on the Charterers.	115 116 117 118 119 120 121 122
	Time shall count from 7 A.M. on the working day following that on which written notice of readiness has been given to Charterers or their agents before 4 P.M., but if required by Charterers, they shall have the privilege of using vessel at once, in which case the vessel will be on hire from the commencement of work.	123 124 125 126 127
Cash Advances	Cash for vessel's ordinary disbursements at any port may be advanced, as required by the Captain, by the Charterers or their agents, subject to 2½ percent commission and such advances shall be deducted from the hire. The Charterers, however, shall in no way be responsible for the application of such advances.	128 129 130 131 132
Berths	6. Vessel shall be loaded and discharged in any dock or at any berth or place that Charterers or their agents may direct, provided the vessel can safely lie always afloat at any time of tide, except at such places where it is customary for similar size vessels to safely lie aground.	133 134 135 136
Spaces Available	7. The whole reach of the vessel's holds, decks, and usual places of loading (not more than she can reasonably and safely stow and carry), also accommodations for supercargo, if carried, shall be at the Charterers' disposal, reserving only proper and sufficient space for ship's officers, crew, tackle, apparel, furniture, provisions, stores and fuel.	137 138 139 140 141
Prosecution of Voyages	8. The Captain shall prosecute his voyages with due despatch, and shall render all customary assistance with ship's crew and boats. The Captain (although appointed by the Owners) shall be under the orders and directions of the Charterers as regards employment and agency; and Charterers are to perform all cargo handling at their expense under the supervision of the	142 143 144 145 146



ANNEX IV

THE BALTIC AND INTERNATIONAL MARITIME CONFERENCE
Deep Sea Time Charter (Box Layout 1974)
CODE NAME: "LINERTIME"

PART I

1. Shipbroker		2. Place and date	
3. Owners/Place of business		4. Charterers/Place of business	
5. Vessel's name	6. GRT/NRT	7. Class	8. Indicated horse power
9. Total tons d.w. (abt.) on summer freeboard		10. Quantity of stores, provisions and fresh water not exceeding (tons)	
11. Cubic-feet grain/bale capacity available for cargo		12. Permanent bunkers (abt.)	
13. Speed capability in knots (abt.) on a consumption per 24 hours of (abt.)		14. Present position	
15. Period of hire (Cl. 1)		16. Port of delivery (also indicate alternative (a) or (b)) (Cl. 1)	
		17. Time for delivery (Cl. 1)	
18. Number of days' notice of expected date of delivery (Cl. 1)		19. Cancelling date (Cl. 2)	
20. Trade limits (also indicate alternative (a) or (b)) (Cl. 3)			
21. Injurious, inflammable or dangerous goods limited to (also state name of authorities concerned) (Cl. 3)		22. Vessel's cargo handling gear (Cl. 5)	
23. Fuel consumption in port per 24 hours (abt.) (Cl. 5)		24. Bunker price (indicate alternative (a) or (b) and fixed price if agreed) (Cl. 6)	
25. Bunkers on delivery (state min. and max. quantities) (Cl. 6)		26. Bunkers on re-delivery (state min. and max. quantities) (Cl. 6)	
27. Charter hire (also indicate alternative (a) or (b)) (Cl. 7)		28. Hire payment (state currency, mode and place of payment; also beneficiary and bank account) (Cl. 7)	
29. Place or range of re-delivery (Cl. 8)		30. Number of days' preliminary and final notice of port and date of re-delivery (Cl. 8)	
31. Suspension of hire etc. (indic. no. of consecutive hours) (Cl. 14 (A))		32. Cleaning of boilers etc. (indicate number of hours) (Cl. 15)	
33. Advances (only to be filled in if special agreement made) (Cl. 16)		34. Overtime (state lumpsum or if other special agreement made) (Cl. 19)	
35. War (only to be filled in if Section (C) agreed) (Cl. 23)		36. General average to be settled in (Cl. 24)	
37. Supercargo (state price agreed) (Cl. 27)		38. Meals (state price agreed) (Cl. 28)	
39. Brokerage commission and to whom payable (Cl. 33)			
40. Numbers of additional clauses covering special provisions, if agreed			

Copyright, published by The Baltic and International Maritime Conference, Copenhagen Issued September 1st, 1968

It is mutually agreed that this Contract shall be performed subject to the conditions contained in this Charter which shall include Part I as well as Part II. In the event of a conflict of conditions, the provisions of Part I shall prevail over those of Part II to the extent of such conflict.

Signature (for the Owners)	Signature (for the Charterers)
----------------------------	--------------------------------

It is agreed between the party mentioned in Box 3 as Owners of the Vessel named in Box 5 of the gross/net Register tons indicated in Box 6, classed as stated in Box 7 and of indicated horse power as stated in Box 8, carrying about the number of tons deadweight indicated in Box 9 on summer freeboard inclusive of bunkers, as well as stores, provisions and fresh water not exceeding the number of tons indicated in Box 10 having a cubic-foot grain/bale capacity available for cargo as stated in Box 11, exclusive of permanent bunkers, which contain about the number of tons stated in Box 12, and fully loaded capable of steaming about the number of knots indicated in Box 13 in good weather and smooth water on a consumption of about the number of tons stated in Box 13 per 24 hours, now in position as stated in Box 14, and the party mentioned as Charterers in Box 4, as follows:	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14		
1. Period and Port of Delivery	15		
The Owners let, and the Charterers hire the Vessel for a period of the number of calendar months indicated in Box 15 from the time (not a Sunday or a legal Holiday unless taken over) the Vessel is delivered and placed at the disposal of the Charterers between 7 a.m. and 10 p.m., or between 7 a.m. and noon if on Saturday, at the port stated in Box 16 in such ready berth where she can safely lie	16 17 18 19 20 21		
(a) always afloat*	22		
(b) always afloat or safely aground where it is customary for vessels of similar size and draught to be safe aground*	23 24		
as the Charterers may direct, she being in every way fitted for ordinary dry cargo service with cargo holds well swept, cleaned and ready to receive cargo before delivery under this Charter. (* state alternative agreed in Box 16).	25 26 27 28		
Time for Delivery	29		
The Vessel to be delivered not before the date indicated in Box 17. The Owners to give the Charterers not less than the number of days' notice stated in Box 18 of the date on which the Vessel is expected to be ready for delivery.	30 31 32 33 34		
The Owners to keep the Charterers closely advised of possible changes in Vessel's position.	35		
2. Cancelling	36		
Should the Vessel not be delivered by the date indicated in Box 19, the Charterers to have the option of cancelling.	37 38		
If the Vessel cannot be delivered by the cancelling date, the Charterers, if required, to declare within 48 hours (Sundays and Holidays excluded) after receiving notice thereof whether they cancel or will take delivery of the Vessel.	39 40 41 42		
3. Trade	43		
The Vessel to be employed in lawful trades for the carriage of lawful merchandise only between good and safe ports or places where she can safely lie	44 45 46		
(a) always afloat*	47		
(b) always afloat or safely aground where it is customary for vessels of similar size and draught to be safe aground*	48 49		
within the limits as stated in Box 20. (* state alternative agreed in Box 20).	50 51		
No live stock, sulphur and pitch in bulk to be shipped, injurious, inflammable or dangerous goods (such as acids, explosives, calcium carbide, ferro silicon, naphtha, motor spirit, tar, or any of their products) to be limited to the number of tons stated in Box 21 and same to be packed, loaded, stowed and discharged in accordance with the regulations of the local authorities and Board of Trade as specified in Box 21, and if any special measures have to be taken by reason of having this cargo aboard including cost of erection and dismantling magazines, etc., same to be at Charterers' expense and in Charterers' time.	52 53 54 55 56 57 58 59 60 61		
Nuclear Fuel	62		
Notwithstanding any other provisions contained in this Charter it is agreed that nuclear fuels or radioactive products or waste are specifically excluded from the cargo permitted to be loaded or carried under this Charter. This exclusion does not apply to radio-isotopes used or intended to be used for any industrial, commercial, agricultural, medical or scientific purposes provided the Owners' prior approval has been obtained to loading thereof.	63 64 65 66 67 68 69		
4. Owners to Provide	70		
The Owners to provide and pay for all provisions and wages, for insurance of the Vessel, for all deck and engine-room stores and maintain her in a thoroughly efficient state in hull and machinery during service.	71 72 73 74		
The Owners to provide one winchman per working hatch. In lieu of winchmen the Charterers are entitled to ask for two watchmen. If further winchmen or watchmen are required, or if the stevedores refuse or are not permitted to work with the Crew, the Charterers to provide and pay qualified men. The gangway watchman to be provided by the Owners but where compulsory to employ gangway watchmen from shore, the expenses to be for the Charterers' account.	75 76 77 78 79 80 81		
5. Charterers to Provide	82		
The Charterers to pay all dock, harbour, light and tonnage dues at the ports of delivery and re-delivery (unless incurred through cargo carried before delivery or after re-delivery).	83 84 85		
Whilst on hire the Charterers to provide and pay for all fuel, water for boilers, port charges, pilotages (whether compulsory or not), canal steersmen, boatage, lights, tug-assistance, consular charges (except those payable to the consulates of the country of the Vessel's flag) canal, dock and other dues and charges, including any foreign general municipality or state taxes, agencies, commissions, also to arrange and pay for loading, trimming, stowing (including dunnage and shifting boards, excepting any already on board), unloading, weighing, tallying and delivery of cargoes, surveys on hatches, any other survey on cargo, meals supplied to officials and men in their service at the rate per man per meal indicated in Boxes 37 and 38, respectively, and all other charges and expenses whatsoever.	86 87 88 89 90 91 92 93 94 95 96 97		
Cargo Gear	98		
All ropes, slings and special runners actually used for loading and discharging and any special gear, including special ropes, hawsers and chains required by the custom of the port for mooring to be for the Charterers' account unless already on board. The Vessel is fitted with cargo handling gear as specified in Box 22.	99 100 101 102		
This gear is to be kept in full working order for immediate use, the Charterers however to give sufficient notice of their intention to use heavy lift gear.	103 104 105 106		
Cargo Gear Certificate	107		
The Owners guarantee the Vessel possesses cargo gear register and certificates in compliance with requirement of International Labour Organization Convention No. 32.	108 109 110		
Fuel Consumption in Port	111		
The Vessel's normal fuel consumption whilst in port working all cargo gear is about the number of tons stated in Box 23 per 24 hours.	112 113		
6. Bunkers	114		
The Charterers at port of delivery and the Owners at port of re-delivery to take over and pay for all fuel remaining in the Vessel's bunkers at	115 116 117		
(a) current price, at the respective ports*	118		
(b) a fixed price per ton*	119		
(* state alternative agreed in Box 24)	120		
The Vessel to be delivered with no, less than the number of tons and not exceeding the number of tons stated in Box 25 in the Vessel's bunkers.	121 122 123		
The Vessel to be re-delivered with not less than the number of tons and not exceeding the number of tons stated in Box 25 in the Vessel's bunkers.	124 125 126		
7. Hire	127		
The Charterers to pay as hire the rate stated in Box 27	128		
(a) per 30 days*	129		
(b) per day*,	130		
commencing in accordance with Clause 1 until her re-delivery to the Owners.	131		
(* state alternative agreed in Box 27).	132 133		
Payment	134		
Payment of hire to be made in cash, in the currency stated in Box 28 without discount, every 30 days, in advance, and in the manner prescribed in Box 28.	135 136 137		
In default of payment the Owners to have the right of withdrawing the Vessel from the service of the Charterers, without noting any protest and without interference by any court or any other formality whatsoever and without prejudice to any claim the Owners may otherwise have on the Charterers under the Charter.	138 139 140 141 142		
Last Hire Payment	143		
Should the Vessel be on her voyage towards port of re-delivery at time a payment of hire is due, said payment to be made for such length of time as the Owners or their Agents and the Charterers or their Agents may agree upon as estimated time necessary to complete the voyage, taking into account bunkers to be taken over by the Vessel and estimated disbursements for the Owners' account before re-delivery and when the Vessel is re-delivered any difference to be refunded by the Owners or paid by the Charterers, as the case may require.	144 145 146 147 148 149 150 151 152		
8. Re-delivery	153		
The Vessel to be re-delivered on the expiration of the Charter in the same good order as when delivered to the Charterers (fair wear and tear excepted) at a safe and ice-free port in the Charterers' option in the place or within the range stated in Box 29 between 7 a.m. and 10 p.m., and 7 a.m. and noon on Saturday, but the day of re-delivery shall not be a Sunday or legal Holiday.	154 155 156 157 158 159		
Repairs for the Charterers' account as far as possible to be effected simultaneously with dry-docking or annual repairs, respectively; if any further repairs are required, for time occupied in effecting such repairs the Owners to receive compensation at the hire agreed in this Charter. The Charterers always to be properly notified of the time and place when and where repairs for their account will be performed.	160 161 162 163 164 165 166		
Notice	167		
The Charterers to give the Owners not less than the number of days' preliminary and the number of days' final notice as stated in Box 30 of the port of re-delivery and the date on which the Vessel is expected to be ready for re-delivery. The Charterers to keep the Owners closely advised of possible changes in the Vessel's position.	168 169 170 171 172		
Should the Vessel be ordered on a voyage by which the Charter period may be exceeded the Charterers to have the use of the Vessel to enable them to complete the voyage, provided it could be reasonably calculated that the voyage would allow re-delivery about the time fixed for the termination of the Charter, but for any time exceeding the termination date the Charterers to pay the market rate if higher than the rate stipulated herein.	173 174 175 176 177 178 179		
9. Cargo Space	180		
The whole reach and burden of the Vessel, including lawful deck-capacity to be at the Charterers' disposal, reserving proper and sufficient space for the Vessel's Master, Officers, Crew, tackle, apparel, furniture, provisions and stores.	181 182 183 184		
10. Master	185		
The Charterers to give the necessary sailing instructions, subject to the limits of the Charter.	186 187		
The Master to be under the orders of the Charterers as regards employment, agency, or other arrangements. The Master to prosecute all voyages with the utmost despatch and render customary assistance with the Vessel's Crew.	188 189 190 191		
The Master and Engineer to keep full and correct logs including scrap logs accessible to the Charterers or their Agents.	192 193		
If the Charterers have reason to be dissatisfied with the conduct of the Master, Officers, or Engineers, the Owners on receiving particulars of the complaint, promptly to investigate the matter, and, if necessary and practicable, to make a change in the appointments.	194 195 196 197		
11. Bills of Lading	198		
The Charterers to have the option of using their own regular Bill of Lading form. The Bill of Lading to contain Paramount Clause incorporating Hague Rules legislation, the Amended Jason Clause and the Both-to-Blame Collision Clause.	199 200 201 202		
12. Responsibility	203		
The Charterers shall keep and care for the cargo at loading and discharging ports, arrange for any transshipment, and deliver the cargo at destination.	204 205 206		

"LINERTIME" Deep Sea Time Charter

Page 3

The Charterers shall load, stow, trim and discharge the cargo at their expense under supervision of the Master who shall sign Bills of Lading as presented, in conformity with Mate's or tally clerk's receipts. The Charterers shall be responsible for the accuracy of all statements of fact in such Bills of Lading.	207 208 209 210 211	a) any place where fever or epidemics are prevalent or to which the Master, Officers and Crew by law are not bound to follow the Vessel;	315 316
The Owners shall be liable for claims in respect of cargo arising or resulting from:	212 213	Ice	317
a) Failure on their part properly and carefully to carry, keep and care for the cargo while on board.	214 215	b) any ice-bound place or any place where lights, lightships, marks and buoys are or are likely to be withdrawn by reason of ice on the Vessel's arrival or where there is risk that ordinarily the Vessel will not be able on account of ice to reach the place or to get out after having completed loading or discharging. The Vessel not to be obliged to force ice, nor to follow ice-breakers when inwards bound. If on account of ice the Master considers it dangerous to remain at the loading or discharging place for fear of the Vessel being frozen in and/or damaged, he has liberty to sail to a convenient open place and await the Charterers' fresh instructions.	318 319 320 321 322 323 324 325 326 327
b) Unreasonable deviation from the voyage described in the Bills of Lading unless such deviation is ordered or approved by the Charterers.	216 217 218	Detention through any of above causes to be for the Charterers' account.	328 329
c) Lack of due diligence on their part before and at the beginning of each voyage to make the Vessel seaworthy but claims arising or resulting from faulty preparation of the holds and/or tanks of the Vessel or from bad stowage of the cargo not affecting the trim or stability of the Vessel on sailing shall be the Charterers' liability. Except as aforesaid the Charterers shall be liable for all cargo claims.	219 220 221 222 223 224 225		
If the cargo is the property of the Charterers, the Owners shall have the same responsibility as they would have had under this Clause had the cargo been the property of a third party and carried under a Bill of Lading incorporating the Hague Rules.	226 227 228 229	18. Loss of Vessel	330
The Charterers shall be liable for Customs or other fines or penalties, whether or not lawfully levied or imposed, relating to the cargo or other property or persons carried with Charterers' approval or to the acts or omissions of the owners of the cargo.	230 231 232 233	Should the Vessel be lost or missing, hire to cease from the date when she was lost. If the date of loss cannot be ascertained half hire to be paid from the date the Vessel was last reported until the calculated date of arrival at the destination. Any hire paid in advance to be adjusted accordingly.	331 332 333 334 335
Claims for death and personal injury shall be borne by the Owners unless caused by the act, neglect or default of the Charterers, their servants or agents including stevedores and all others for whom Charterers are responsible under this Charter.	234 235 236 237	19. Overtime	336
If for any reason the Owners or the Charterers are obliged to pay any claims, Customs or other fines or penalties, for which the other party has assumed liability as above, that other party hereby agrees to indemnify the Owners or Charterers as the case may be against all loss, damage or expenses arising or resulting from such claims. However, the Owners' indemnity to the Charterers under this clause shall be restricted in that amount to which the Owners' liability would have been limited had they been sued directly.	238 239 240 241 242 243 244 245	The Vessel to work day and night if required. The Charterers to pay Owners a lumpsum per 30 days as indicated in Box 34 or pro rata for any overtime to Officers and Crew, unless other agreement is made according to Box 34.	337 338 339 340
13. Exceptions	246	20. Lien	341
As between the Charterers and the Owners, the responsibility for any loss, damage, delay or failure in performance of this Charter, not dealt with in Clause 12, to be subject to the following mutual exceptions:	247 248 249 250	The Owners to have a lien upon all cargoes and sub-freights belonging to the Time-Charterers and any Bill of Lading freight for all claims under this Charter, and the Charterers to have a lien on the Vessel for all moneys paid in advance and not earned. The Charterers will not suffer, nor permit to be continued any lien or encumbrance incurred by them or their Agents, which might have priority over the title and interest of the Owners in the Vessel.	342 343 344 345 346 347 348
Act of God, act of war, civil commotions, strikes, lock-outs, restraint of princes and rulers, quarantine restrictions.	251 252 253	21. Salvage	349
Further, such responsibility upon the Owners to be subject to the following exceptions:	254 255	All salvage and assistance to other vessels to be for the Owners' and the Charterers' equal benefit after deducting the Master's and Crew's proportion and all legal and other expenses including hire paid under the Charter for time lost in the salvage, also repairs of damage and fuel consumed. The Charterers to be bound by all measures taken by the Owners in order to secure payment of salvage and to fix its amount.	350 351 352 353 354 355 356
Any act or neglect by the Master, pilots or other servants of the Owners in the navigation or management of the Vessel, fire or explosion not due to the personal fault of the Owners or their Manager, collision or stranding, unforeseeable breakdown or any latent defect in the Vessel's hull, equipment or machinery.	256 257 258 259 260 261	22. Sublet	357
The above provisions in no way to affect the provisions as to suspension of hire in this Charter.	261	The Charterers to have the option of subletting the Vessel, giving due notice to the Owners, but the original Charterers always to remain responsible to the Owners for due performance of the Charter.	358 359 360 361
14. Suspension of Hire, etc.	262	23. War	362
(A) In the event of dry-docking or other necessary measures to maintain the efficiency of the Vessel, deficiency of man or Owners' stores, strike of Master, Officers and Crew, breakdown of machinery, damage to hull or other accident, either hindering or preventing the working of the Vessel and continuing for more than the number of consecutive hours indicated in Box 31, no hire to be paid in respect of any time lost thereby during the period in which the Vessel is unable to perform the service immediately required.	263 264 265 266 267 268 269 270	(A) The Vessel unless the consent of the Owners be first obtained not to be ordered nor continue to any place or on any voyage nor be used on any service which will bring her within a zone which is dangerous as the result of any actual or threatened act of war, war, hostilities, warlike operations, acts of piracy or of hostility or malicious damage against this or any other vessel or its cargo by any person, body or State whatsoever, revolution, civil war, civil commotion or the operation of international law, nor be exposed in any way to any risks or penalties whatsoever consequent upon the imposition of Sanctions, nor carry any goods that may in any way expose her to any risks of seizure, capture, penalties or any other interference of any kind whatsoever by the belligerent or fighting powers or parties or by any Government or Ruler.	363 364 365 366 367 368 369 370 371 372 373 374 375 376 377
Should the Vessel deviate or put back during a voyage, contrary to the orders or directions of the Charterers, for any reason other than accident to the Cargo, the hire to be suspended from the time of her deviating or putting back until she is again in the same or equidistant position from the destination and the voyage resumed therefrom.	271 272 273 274 275 276	(B) Should the Vessel approach or be brought or ordered within such zone, or be exposed in any way to the said risks, the Owners to be entitled from time to time to insure their interests in the Vessel and/or hire against any of the risks likely to be involved, thereby on such terms as they shall think fit, the Charterers to make a refund to the Owners of the premium on demand; and notwithstanding the terms of Clause 14 hire to be paid for all time lost including any lost owing to loss of or injury to the Master, Officers or Crew or to the action of the Crew in refusing to proceed to such zone or to be exposed to such risks.	378 379 380 381 382 383 384 385 386 387 388 389 390 391 392 393 394 395 396 397 398 399 400
Winch Breakdown	277	(C) In the event of the wages and/or war bonus of the Master, Officers and/or Crew or the cost of provisions and/or stores for deck and/or engine room and/or insurance and/or war risk insurance premiums being increased by reason of or during the existence of any of the matters mentioned in Section (A) the amount of any increase to be added to the hire and paid by the Charterers on production of the Owners' account therefor, such account being rendered monthly.	396 397 398 399 400 401 402 403 404 405
In the event of a breakdown of a winch or winches, not caused by carelessness of shore labourers, the time lost to be calculated pro rata for the period of such inefficiency in relation to the number of winches required for work, if the Charterers elect to continue work, the Owners are to pay for shore appliances in lieu of the winches, but in such cases the Charterers to pay full hire.	278 279 280 281 282 283	(D) The Vessel to have liberty to comply with any orders or directions as to departure, arrival, routes, ports of call, stoppages, destination, delivery or in any other wise whatsoever given by the Government of the nation under whose flag the Vessel sails or any other Government or any person (or body) acting or purporting to act with the authority of such Government or by any committee or person having under the terms of the war risks insurance on the Vessel the right to give any such orders or directions.	406 407 408 409 410 411 412 413 414 415 416 417 418 419 420 421 422
Any hire paid in advance to be adjusted accordingly.	284	(E) In the event of the outbreak of war (whether there be a declaration of war or not) between any two or more of the following countries: the United Kingdom, the United States of America, France, the Union of Soviet Socialist Republics, the People's Republic of China or in the event of the nation under whose flag the Vessel sails becoming involved in war (whether there be a declaration of war or not) either the Owners or the Charterers may cancel this Charter, whereupon the Charterers shall re-deliver the Vessel to the Owners in accordance with Clause 8, if she has cargo on board after discharge thereof at destination or if debarrred under this clause from reaching or entering it at a near open and safe port as directed by the Owners, or if she has no cargo on board, at the port at which she then is or if at sea at a near open and safe port as directed by the Owners. In all cases hire shall continue to be paid in accordance with Clause 7 and except as aforesaid all other provisions of this Charter shall apply until re-delivery.	418 419 420 421 422
Detention for Charterers' Account	285	(F) In compliance with the provisions of this clause anything is done or is not done, such not to be deemed a deviation, Section (C) is optional and should be considered deleted unless agreed according to Box 35.	423 424 425 426 427 428 429 430 431 432
(B) In the event of the Vessel being driven into port or to anchorage through stress of weather, trading to shallow harbours or to rivers or ports with bars or suffering an accident to her cargo, any detention of the Vessel and/or expenses resulting from such detention to be for the Charterers' account even if such detention and/or expenses, or the cause by reason of which either is incurred, be due to, or be contributed to by, the negligence of the Owners' servants.	286 287 288 289 290 291 292 293		
Dry-docking	294		
Owners to give the Charterers at least four weeks notice of their intention of dry-docking the ship for bottom painting and normal maintenance work and actual time and place for such dry-docking to be mutually agreed.	295 296 297 298		
15. Cleaning Boilers, etc.	299		
Cleaning of boilers or opening of pistons whenever possible to be done during service, but if impossible the Charterers to give the Owners necessary time for such work at an interval of not less than three months for this purpose. Should the Vessel be detained beyond the number of hours stated in Box 32 hire to cease until again ready. The Owners or the Master to give the Charterers reasonable notice of their intention to clean boilers or open pistons.	300 301 302 303 304 305 306		
16. Advances	307		
The Charterers or their Agents to advance to the Master, if required, necessary funds for ordinary disbursements for the Vessel's account at any port charging only one per cent. commission, such advances to be deducted from hire, unless other agreement is made according to Box 33.	308 309 310 311 312		
17. Excluded Ports	313		
The Vessel not to be ordered to nor bound to enter:	314		

24. General Average	423	30. Stevedoring Damage	453
General Average to be settled in the place stated in Box 38 according to York/Antwerp Rules, 1974. Hire not to contribute to General Average.	424 425 428	The Owners to instruct the Master to report in writing to the Super-cargo, if on board, and to the Charterers and/or their Agents at the port involved, about any stevedoring damage caused to the Vessel. Such reports to be made immediately after the damage is done unless the damage could not be detected at once in spite of close supervision of the stevedoring.	454 455 456 457 458 459
25. Fumigation	427	31. Ballast	460
Expenses in connection with fumigations and/or quarantine ordered because of cargoes carried or ports visited while the Vessel is employed under this Charter to be for the Charterers' account. Expenses in connection with all other fumigations and/or quarantine to be for the Owners' account.	428 429 430 431 432	If any ballast is required, all expenses for same, including time used in loading and discharging, to be for the Owners' account.	461 462
26. Funnel Mark	433	32. Arbitration	463
The Charterers to have the option of painting the Vessel's funnel in their own colours, but the Vessel to be re-delivered with the Owners' colours. Painting and repainting to be for the Charterers' account and time to count. The Charterers also to have the option of flying their house flag during the currency of this Charter.	434 435 436 437 438	Any dispute arising under the Charter to be referred to arbitration in London, one Arbitrator to be nominated by the Owners and the other by the Charterers, and in case the Arbitrators shall not agree then to the decision of an Umpire to be appointed by them, the award of the Arbitrators or the Umpire to be final and binding upon both parties. If either of the appointed Arbitrators refuses to act, or is incapable of acting, or dies, the party who appointed him may appoint a new Arbitrator in his place. If one party fails to appoint an Arbitrator, either originally, or by way of substitution as aforesaid, for seven clear days after the other party, having appointed his Arbitrator, has served the party making default with notice to make the appointment, the party who has appointed an Arbitrator may appoint that Arbitrator to act as sole Arbitrator in the reference and his award shall be binding on both parties as if he had been appointed by consent.	464 465 466 467 468 469 470 471 472 473 474 475 476 477 478 479
27. Supercargo	439	33. Commission	480
The Charterers to have the option of placing a Supercargo on board, they paying the price stated in Box 37 per day for lodging and victualling at the Master's table.	440 441 442	The Owners to pay a commission at the rate stated in Box 39 to the party mentioned in Box 39 on any hire paid under the Charter but in no case less than is necessary to cover the actual expenses of the Brokers and a reasonable fee for their work. If the full hire is not paid owing to breach of Charter by either of the parties the party liable therefor to indemnify the Brokers against their loss of commission. Should the parties agree to cancel the Charter, the Owners to indemnify the Brokers against any loss of commission but in such case the commission not to exceed the brokerage on one year's hire.	481 482 483 484 485 486 487 488 489 490 491
28. Meals	443		
The Owners to victual pilots and Customs officers and also, when authorised by Charterers or their Agents, to victual tally clerks, stevedores' foremen, Charterers' guests, etc., the Charterers paying the price stated in Box 38 per man per meal, for all such victualling.	444 445 446 447		
29. Light	448		
The Owners to supply light on deck and in holds, as on board at all times, free of expense to the Charterers, unless electrical clusters from shore are compulsory, in which case same to be for the Charterers' account.	449 450 451 452		

ANNEX V

19-0



Part I

Adopted by
the Documentary Committee of
the Council of British Shipping, Ltd.
and the Documentary Committee of The Japan
Shipping Exchange, Inc., Tokyo

1. Shipbroker	RECOMMENDED THE BALTIC AND INTERNATIONAL MARITIME CONFERENCE UNIFORM GENERAL CHARTER (AS REVISED 1922 and 1976) INCLUDING "F.I.O." ALTERNATIVE, ETC. (To be used for trades for which no approved form is in force) CODE NAME: "GENCON"
3. Owners/Place of business (Cl. 1)	2. Place and date
5. Vessel's name (Cl. 1)	4. Charterers/Place of business (Cl. 1)
7. Deadweight cargo carrying capacity in tons (abt.) (Cl. 1)	6. GRT/NRT (Cl. 1)
9. Expected ready to load (abt.) (Cl. 1)	8. Present position (Cl. 1)
10. Loading port or place (Cl. 1)	11. Discharging port or place (Cl. 1)
12. Cargo (also state quantity and margin in Owners' option, if agreed; if full and complete cargo not agreed state "part cargo") (Cl. 1)	
13. Freight rate (also state if payable on delivered or Intaken quantity) (Cl. 1)	14. Freight payment (state currency and method of payment; also beneficiary and bank account) (Cl. 4)
15. Loading and discharging costs (state alternative (a) or (b) of Cl. 5; also indicate if vessel is gearless)	16. Laytime (if separate laytime for load. and disch. is agreed, fill in a) and b). If total laytime for load. and disch., fill in c) only) (Cl. 6)
17. Shippers (state name and address) (Cl. 6)	a) Laytime for loading
18. Demurrage rate (loading and discharging) (Cl. 7)	b) Laytime for discharging
20. Brokerage commission and to whom payable (Cl. 14)	c) Total laytime for loading and discharging
19. Cancelling date (Cl. 10)	18. Demurrage rate (loading and discharging) (Cl. 7)
21. Additional clauses covering special provisions, if agreed.	

Copyright, published by The Baltic
and International Maritime
Conference (BIMCO), Copenhagen

It is mutually agreed that this Contract shall be performed subject to the conditions contained in this Charter which shall include Part I as well as Part II. In the event of a conflict of conditions, the provisions of Part I shall prevail over those of Part II to the extent of such conflict.

Signature (Owners)	Signature (Charterers)
--------------------	------------------------

PART II

"Gencon" Charter (As Revised 1922 and 1976)

Including "F.I.O." Alternative, etc.

1. It is agreed between the party mentioned in Box 3 as Owners of the steamer or motor-vessel named in Box 5, of the gross net Register tons indicated in Box 6 and carrying about the number of tons of deadweight cargo stated in Box 7, now in position as stated in Box 8 and expected ready to load under this Charter about the date indicated in Box 9, and the party mentioned as Charterers in Box 4 that: The said vessel shall proceed to the loading port or place stated in Box 10 or so near thereto as she may safely get and lie always afloat, and there load a full and complete cargo (if shipment of deck cargo agreed same to be at Charterers' risk) as stated in Box 12 (Charterers to provide all mats and/or wood for dunnage and any separations required, the Owners allowing the use of any dunnage wood on board if required) which the Charterers bind themselves to ship, and being so loaded the vessel shall proceed to the discharging port or place stated in Box 11 as ordered on signing Bills of Lading or so near thereto as she may safely get and lie always afloat and there deliver the cargo on being paid freight on delivered or intaken quantity as indicated in Box 13 at the rate stated in Box 13.	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20	8. Lien Clause Owners shall have a lien on the cargo for freight, dead-freight, demurrage and damages for detention. Charterers shall remain responsible for dead-freight and demurrage (including damages for detention) incurred at port of loading. Charterers shall also remain responsible for freight and demurrage (including damages for detention) incurred at port of discharge, but only to such extent as Owners have been unable to obtain payment thereof by exercising the lien on the cargo.	105 106 107 108 109 110 111 112 113
2. Owners' Responsibility Clause Owners are to be responsible for loss of or damage to the goods or for delay in delivery of the goods only in case the loss, damage or delay has been caused by the improper or negligent stowage of the goods (unless stowage performed by shippers/Charterers or their stevedores or servants) or by personal want of due diligence on the part of the Owners or their Manager to make the vessel in all respects seaworthy and to secure that she is properly manned, equipped and supplied or by the personal act or default of the Owners or their Manager. And the Owners are responsible for no loss or damage or delay arising from any other cause whatsoever, even from the neglect or default of the Captain or crew or some other person employed by the Owners on board or ashore for whose acts they would, but for this clause, be responsible, or from unseaworthiness of the vessel on loading or commencement of the voyage or at any time whatsoever. Damage caused by contact with or leakage, smell or evaporation from other goods or by the inflammable or explosive nature or insufficient package of other goods not to be considered as caused by improper or negligent stowage, even if in fact so caused.	21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31 32 33 34 35 36 37 38 39 40	9. Bills of Lading The Captain to sign Bills of Lading at such rate of freight as presented without prejudice to this Charterparty, but should the freight by Bills of Lading amount to less than the total chartered freight the difference to be paid to the Captain in cash on signing Bills of Lading.	114 115 116 117 118 119
3. Deviation Clause The vessel has liberty to call at any port or ports in any order, for any purpose, to sail without pilots, to tow and/or assist vessels in all situations, and also to deviate for the purpose of saving life and/or property.	41 42 43 44 45	10. Cancelling Clause Should the vessel not be ready to load (whether in berth or not) on or before the date indicated in Box 19, Charterers have the option of cancelling this contract, such option to be declared, if demanded, at least 48 hours before vessel's expected arrival at port of loading. Should the vessel be delayed on account of average or otherwise, Charterers to be informed as soon as possible, and if the vessel is delayed for more than 10 days after the day she is stated to be expected ready to load, Charterers have the option of cancelling this contract, unless a cancelling date has been agreed upon.	120 121 122 123 124 125 126 127 128 129
4. Payment of Freight The freight to be paid in the manner prescribed in Box 14 in cash without discount on delivery of the cargo at mean rate of exchange ruling on day of days of payment, the receivers of the cargo being bound to pay freight on account during delivery, if required by Captain or Owners. Cash for vessel's ordinary disbursements at port of loading to be advanced by Charterers if required at highest current rate of exchange, subject to two per cent. to cover insurance and other expenses.	46 47 48 49 50 51 52 53 54 55	11. General Average General average to be settled according to York-Antwerp Rules, 1974. Proprietors of cargo to pay the cargo's share in the general expenses even if same have been necessitated through neglect or default of the Owners' servants (see clause 2).	130 131 132 133 134
5. Loading/Discharging Costs <i>(a) Gross Terms</i> The cargo to be brought alongside in such a manner as to enable vessel to take the goods with her own tackle. Charterers to procure and pay the necessary men on shore or on board the lighters to do the work there, vessel only heaving the cargo on board. If the loading takes place by elevator, cargo to be put free in vessel's holds, Owners only paying trimming expenses. Any pieces and/or packages of cargo over two tons weight, shall be loaded, stowed and discharged by Charterers at their risk and expense. The cargo to be received by Merchants at their risk and expense alongside the vessel not beyond the reach of her tackle. <i>(b) F.i.o. and free stowed/trimmed</i> The cargo shall be brought into the holds, loaded, stowed and/or trimmed and taken from the holds and discharged by the Charterers or their Agents, free of any risk, liability and expense whatsoever to the Owners. The Owners shall provide winches, motive power and winchmen from the Crew if requested and permitted; if not, the Charterers shall provide and pay for winchmen from shore and or cranes, if any. (This provision shall not apply if vessel is gearless and stated as such in Box 15). <i>(c) indicate alternative (a) or (b), as agreed, in Box 15.</i>	56 57 58 59 60 61 62 63 64 65 66 67 68 69 70 71 72 73 74 75 76 77 78	12. Indemnity Indemnity for non-performance of this Charterparty, proved damages, not exceeding estimated amount of freight.	135 136 137
6. Laytime <i>(a) Separate laytime for loading and discharging</i> The cargo shall be loaded within the number of running hours as indicated in Box 16, weather permitting, Sundays and holidays excepted, unless used, in which event time actually used shall count. The cargo shall be discharged within the number of running hours as indicated in Box 16, weather permitting, Sundays and holidays excepted, unless used, in which event time actually used shall count. <i>(b) Total laytime for loading and discharging</i> The cargo shall be loaded and discharged within the number of total running hours as indicated in Box 16, weather permitting, Sundays and holidays excepted, unless used, in which event time actually used shall count. <i>(c) Commencement of laytime (loading and discharging)</i> Laytime for loading and discharging shall commence at 1 p.m. if notice of readiness is given before noon, and at 6 a.m. next working day if notice given during office hours after noon. Notice at loading port to be given to the Shippers named in Box 17. Time actually used before commencement of laytime shall count. Time lost in waiting for berth to count as loading or discharging time, as the case may be. <i>(d) indicate alternative (a) or (b) as agreed, in Box 16.</i>	79 80 81 82 83 84 85 86 87 88 89 90 91 92 93 94 95 96 97 98 99 100	13. Agency In every case the Owners shall appoint his own Broker or Agent both at the port of loading and the port of discharge.	138 139 140
7. Demurrage Ten running days on demurrage at the rate stated in Box 18 per day or pro rata for any part of a day, payable day by day, to be allowed Merchants altogether at ports of loading and discharging.	101 102 103 104	14. Brokerage A brokerage commission at the rate stated in Box 20 on the freight earned is due to the party mentioned in Box 20. In case of non-execution at least 1/3 of the brokerage on the estimated amount of freight and dead-freight to be paid by the Owners to the Brokers as indemnity for the latter's expenses and work. In case of more voyages the amount of indemnity to be mutually agreed.	141 142 143 144 145 146 147
		15. GENERAL STRIKE CLAUSE Neither Charterers nor Owners shall be responsible for the consequences of any strikes or lock-outs preventing or delaying the fulfilment of any obligations under this contract. If there is a strike or lock-out affecting the loading of the cargo, or any part of it, when vessel is ready to proceed from her last port or at any time during the voyage to the port or ports of loading or after her arrival there, Captain or Owners may ask Charterers to declare, that they agree to reckon the laydays as if there were no strike or lock-out. Unless Charterers have given such declaration in writing (by telegram, if necessary) within 24 hours, Owners shall have the option of cancelling this contract. If part cargo has already been loaded, Owners must proceed with same. (freight payable on loaded quantity only) having liberty to complete with other cargo on the way for their own account. If there is a strike or lock-out affecting the discharge of the cargo on or after vessel's arrival at or off port of discharge and same has not been settled within 48 hours, Receivers shall have the option of keeping vessel waiting until such strike or lock-out is at an end, against paying half demurrage after expiration of the time provided for discharging, or of ordering the vessel to a safe port where she can safely discharge without risk of being detained by strike or lock-out. Such orders to be given within 48 hours after Captain or Owners have given notice to Charterers of the strike or lock-out affecting the discharge. On delivery of the cargo at such port, all conditions of this Charterparty and of the Bill of Lading shall apply and vessel shall receive the same freight as if she had discharged at the original port of destination, except that if the distance of the substituted port exceeds 100 nautical miles, the freight on the cargo delivered at the substituted port to be increased in proportion.	148 149 150 151 152 153 154 155 156 157 158 159 160 161 162 163 164 165 166 167 168 169 170 171 172 173 174 175 176 177
		16. War Risks ("Voywar 1950") (1) In these clauses "War Risks" shall include any blockade or any action which is announced as a blockade by any Government or by any belligerent or by any organized body, sabotage, piracy, and any actual or threatened war, hostilities, warlike operations, civil war, civil commotion, or revolution. (2) If at any time before the Vessel commences loading, it appears that performance of the contract will subject the Vessel or her Master and crew or her cargo to war risks at any stage of the adventure, the Owners shall be entitled by letter or telegram despatched to the Charterers, to cancel this Charter. (3) The Master shall not be required to load cargo or to continue loading or to proceed on or to sign Bill(s) of Lading for any adventure on which or any port at which it appears that the Vessel, her Master and crew or her cargo will be subjected to war risks, in the event of the exercise by the Master of his right under this Clause after part or full cargo has been loaded, the Master shall be at liberty either to discharge such cargo at the loading port or to proceed therewith. In the latter case the Vessel shall have liberty to carry other cargo for Owners' benefit and accordingly to proceed to and load or discharge such other cargo at any other port or ports whatsoever, backwards or forwards, although in a contrary direction to or out of or beyond the ordinary route. In the event of the Master electing to proceed with part cargo under this Clause freight shall in any case be payable on the quantity delivered. (4) If at the time the Master elects to proceed with part or full cargo under Clause 3, or after the Vessel has left the loading port, or the	178 179 180 181 182 183 184 185 186 187 188 189 190 191 192 193 194 195 196 197 198 199 200 201 202 203 204

PART II

"Gencon" Charter (As Revised 1922 and 1976)

Including "F.I.O." Alternative, etc.

last of the loading ports, if more than one, it appears that further performance of the contract will subject the Vessel, her Master and crew or her cargo, to war risks, the cargo shall be discharged, or if the discharge has been commenced shall be completed, at any safe port in vicinity of the port of discharge as may be ordered by the Charterers. If no such orders shall be received from the Charterers within 48 hours after the Owners have despatched a request by telegram to the Charterers for the nomination of a substitute discharging port, the Owners shall be at liberty to discharge the cargo at any safe port which they may, in their discretion, decide on and such discharge shall be deemed to be due fulfilment of the contract of affreightment. In the event of cargo being discharged at any such other port, the Owners shall be entitled to freight as if the discharge had been effected at the port or ports named in the Bill(s) of Lading or to which the Vessel may have been ordered pursuant thereto.

(5) (a) The Vessel shall have liberty to comply with any directions or recommendations as to loading, departure, arrival, routes, ports of call, stoppages, destination, zones, waters, discharge, delivery or in any other wise whatsoever (including any direction or recommendation not to go to the port of destination or to delay proceeding thereto or to proceed to some other port) given by any Government or by any belligerent or by any organized body engaged in civil war, hostilities or warlike operations or by any person or body acting or purporting to act as or with the authority of any Government or belligerent or of any such organized body or by any committee or person having under the terms of the war risks insurance on the Vessel, the right to give any such directions or recommendations. If, by reason of or in compliance with any such direction or recommendation, anything is done or is not done, such shall not be deemed a deviation.

(b) If, by reason of or in compliance with any such directions or recommendations, the Vessel does not proceed to the port or ports named in the Bill(s) of Lading or to which she may have been ordered pursuant thereto, the Vessel may proceed to any port as directed or recommended or to any safe port which the Owners in their discretion may decide on and there discharge the cargo. Such discharge shall be deemed to be due fulfilment of the contract of affreightment and the Owners shall be entitled to freight as if discharge had been effected at the port or ports named in the Bill(s) of Lading or to which the Vessel may have been ordered pursuant thereto.

(6) All extra expenses (including insurance costs) involved in discharging cargo at the loading port or in reaching or discharging the cargo at any port as provided in Clauses 4 and 5 (b) hereof shall be paid by the Charterers and/or cargo owners, and the Owners shall have a lien on the cargo for all moneys due under these Clauses.

17. GENERAL ICE CLAUSE 251
Port of loading 252

(a) In the event of the loading port being inaccessible by reason of ice when vessel is ready to proceed from her last port or at any time during the voyage or on vessel's arrival or in case frost sets after vessel's arrival, the Captain for fear of being frozen in is at liberty to leave without cargo, and this Charter shall be null and void. 257

(b) If during loading the Captain, for fear of vessel being frozen in, deems it advisable to leave, he has liberty to do so with what cargo he has on board and to proceed to any other port or ports with option of completing cargo for Owners' benefit for any port or ports including port of discharge. Any part cargo thus loaded under this Charter to be forwarded to destination at vessel's expense but against payment of freight, provided that no extra expenses thereby caused to the Receivers, freight being paid on quantity delivered (in proportion if lumpsum), all other conditions as per Charter. 268

(c) In case of more than one loading port, and if one or more of the ports are closed by ice, the Captain or Owners to be at liberty either to load the part cargo at the open port and fillup elsewhere for their own account as under section (b) or to declare the Charter null and void unless Charterers agree to load full cargo at the open port. 274

(d) This Ice Clause not to apply in the Spring. 275

Port of discharge 276

(a) Should ice (except in the Spring) prevent vessel from reaching port of discharge Receivers shall have the option of keeping vessel waiting until the re-opening of navigation and paying demurrage, or of ordering the vessel to a safe and immediately accessible port where she can safely discharge without risk of detention by ice. Such orders to be given within 48 hours after Captain or Owners have given notice to Charterers of the impossibility of reaching port of destination. 284

(b) If during discharging the Captain for fear of vessel being frozen in deems it advisable to leave, he has liberty to do so with what cargo he has on board and to proceed to the nearest accessible port where she can safely discharge. 287

(c) On delivery of the cargo at such port, all conditions of the Bill of Lading shall apply and vessel shall receive the same freight as if she had discharged at the original port of destination, except that if the distance of the substituted port exceeds 100 nautical miles, the freight on the cargo delivered at the substituted port to be increased in proportion. 293



Code Name: Norgrain 89

RECOMMENDED BY
THE BALTIC AND INTERNATIONAL MARITIME COUNCIL (BIMCO)
THE FEDERATION OF NATIONAL ASSOCIATIONS OF SHIP BROKERS AND
AGENTS (FONASBA)
AMENDED MAY 1989

NORTH AMERICAN GRAIN CHARTERPARTY 1973

ISSUED BY THE ASSOCIATION OF SHIP BROKERS AND AGENTS (U.S.A.) INC.

		19.....								
Owners	IT IS THIS DAY MUTUALLY AGREED, between.....		1							
<i>See Delete as appropriate</i>	<table border="0"> <tr> <td>Owners</td> <td rowspan="3">} of the.....</td> <td>Self/Non Self Trimming Bulk Carrier</td> <td rowspan="3">Call Sign.....</td> </tr> <tr> <td>Disponent Owners</td> <td>SS</td> </tr> <tr> <td>Time-chartered Owners</td> <td>M.V. Tanker</td> </tr> </table>	Owners	} of the.....	Self/Non Self Trimming Bulk Carrier	Call Sign.....	Disponent Owners	SS	Time-chartered Owners	M.V. Tanker	2
Owners	} of the.....	Self/Non Self Trimming Bulk Carrier		Call Sign.....						
Disponent Owners		SS								
Time-chartered Owners		M.V. Tanker								
Description of Vessel	Built..... of..... tons of 2,240 lbs.		3							
	deadweight all told, or thereabouts, and with a grain cubic capacity available for cargo of..... cubic feet (including..... cubic feet in self-bleeding wing spaces)		4 5							
		6							
Classification	Classed..... in..... now.....		7							
<i>See Insert vessel's Itinerary</i>		8							
		9							
		10							
Charterers	and..... of..... Charterers.		11							
Loading Port(s)	1. That the said vessel, being tight, staunch strong and in every way fit for the voyage, shall with all convenient speed proceed to..... and there load		12 13							
	at..... safe loading berth(s) in Charterers' option.		14							
Description of Cargo	always afloat, a full and complete* cargo in bulk of.....		15							
		16							
		17							
	at Charterers' option..... tons of 2,240 lbs.* 1,000 kilos.* % more or less, quantity at Owners' option.		18							
Notice and Loading Port Orders	2. Owners are to give Charterers (or their Agents) (telegraphic address "....." telex number.....) 15 and 7 days notice of vessel's expected readiness to load date, and approximate quantity of cargo required with the 15 days' notice, such quantity to be based on a cargo of Heavy Grain, unless the cargo composition has been declared or indicated.		19 20 21							
	The Charterers are to be kept continuously advised by telegram/telex of any alteration in vessel's readiness to load date.		22							
	Master to apply to..... (telegraphic address ".....") for first or sole loading port orders 144 hours before vessel's expected readiness to load date but not sooner than 144 hours before the laydays in Clause 4 and Charterers or their Agents are to give orders for first or sole loading port within 72 hours of receipt of Master's application, unless given earlier.		23 24 25							
	Orders for second port of loading, if used, to be given to the Master not later than.....		26							
		27							
	Master is to give Charterers (or their Agents) 72 and 12 hours notice of vessel's estimated time of arrival at first or sole loading port together with vessel's estimated readiness to load date.		28							
Vessel Inspection	3. Vessel is to load under inspection of National Cargo Bureau, Inc in U.S.A. ports or of the Port Warden in Canadian ports. Vessel is also to load under inspection of a Grain Inspector licensed/authorized by the United States Department of Agriculture pursuant to the U.S. Grain Standards Act and/or of a Grain Inspector employed by the Canada Department of Agriculture as required by the appropriate authorities.		29 30 31							
	If vessel loads at other than U.S. or Canadian ports, she is to load under inspection of such national and/or regulatory bodies as may be required.		32							
	Vessel is to comply with the rules of such authorities, and shall load cargo not exceeding what she can reasonably stow and carry over and above her Cabin, Tackle, Apparel, Provisions, Fuel, Furniture and Water. Cost of such inspections shall be borne by Owners.		33 34							
Laydays/ Cancellling	4. Laytime for loading, if required by Charterers, not to commence before 0800 on the..... day of..... 19.....		35							
	Should the vessel's notice of readiness not be tendered and accepted as per Clause 18 before 1200 on the..... day of..... 19..... the Charterers have the option of cancelling this Charterparty any time thereafter, but not later than one hour after the tender of notice of readiness as per Clause 18.		36 37							
Destination	5. On being so loaded, the vessel shall proceed to.....		38							
		39							
	as ordered by Charterers/Receivers*, and deliver the cargo, according to Bills of Lading at..... safe discharging berths in Charterers' option, vessel being always afloat, on being* / having been* paid freight as per Clauses 8 and 9.		40 41							
Discharging Port Orders	Master to apply by radio to..... (telegraphic address ".....") for first or sole discharging port orders 96 hours before vessel is due off/at*..... and they are to give first or sole discharging port orders by radio within 48 hours of receipt of Master's application unless given earlier. If Master's application is received on a Saturday, the time allowed shall be 52 hours instead of 48 hours.		42 43 44							
	Orders for second and/or third port(s) of discharge are to be given to the Master not later than vessel's arrival at first or subsequent port.		45							
	Master to radiin Charterers/Receivers for their Agents 72 and 24 hours notice of vessel's estimated time of arrival at first or sole discharging port. Charterers/Receivers (or their Agents) are to be kept continuously advised by radiotelegram/telex of any alterations in such estimated time of arrival.		46 47							
Bills of Lading	6. The Master is to sign Bills of Lading as presented on the North American Grain Bill of Lading form without prejudice to the terms, conditions and exceptions of this Charterparty. If the Master elects to delegate the signing of Bills of Lading to his Agents he shall give them authority to do so in writing, copy of which is to be furnished to Charterers if so required.		48 49							
Rotation of Ports	7. Rotation of loading ports is to be in <u>Owners'</u> * option. Charterers'*		50							
	Rotation of discharging ports is to be in <u>Owners'</u> * option, but if more than two (2) parts of discharge are used rotation is to be geographic..... to.....		51							
Freight	8. Freight to be paid as follows:		52							
		53							
		54							
		55							
		56							
	per ton of 2,240 lbs./1,000 Kilos* Charterers have the option of ordering the vessel to load at.....		57 58							
		59							
	in which case the rate of freight to be.....		60							
		61							
		62							
	per ton of 2,240 lbs./1,000 Kilos.*		63							

*Delete as appropriate.

	Charterers/Receivers have the option of ordering the vessel to discharge at	64
	.....	65
	in which case the rate of freight to be	66
	.....	67
	.....	68
	per ton of 2,240 lbs./1,000 Kilos*	69
	If more than one port of loading and/or discharging is used, the rate of freight shall be increased by	70
	.....	71
	.....per ton of 2,240 lbs./1,000 Kilos* for each additional loading and/or discharging port on the entire cargo.	72
Freight Payment	9 (a) Freight shall be fully prepaid on surrender of signed Bills of Lading in .....in .....currency to	73
	.....	74
	.....	75
	on Bill of Lading weight, discountless, not returnable, vessel and/or cargo lost or not lost. Freight shall be deemed earned as cargo is loaded on board.	76
	Once the Bills of Lading have been signed, and Charterers call for surrender of Original Bills of Lading against freight payment above, it will be incumbent upon Owners or their Agents to comply immediately with such call for surrender during office hours, Mondays to Fridays inclusive.	77
	.....	78
(Other)	(b)	79
	.....	80
	.....	81
Cost of Loading and Discharging	10. (a)* Cargo is to be loaded and spout trimmed (to Master's satisfaction in respect of seaworthiness) free of expense to the vessel. Cargo is to be discharged free of expense to the vessel (to Master's satisfaction in respect of seaworthiness).	82
	.....	83
	(b)* Cargo is to be loaded and trimmed at Owners' expense. Cargo is to be discharged free of expense to the vessel (to Master's satisfaction in respect of seaworthiness).	84
	.....	85
Stevedores at Loading Port(s) and Discharging Port(s)	11. Stevedores at loading Port(s) are to be appointed by Charterers* and paid by Owners*	86
	.....	87
	If stevedores are appointed by Owners, they are to be approved by Charterers at loading port(s), and such approval is not to be unreasonably withheld. Stevedores at discharging port(s) are to be appointed and paid for by Charterers/Receivers*.	88
	.....	89
	In all cases, stevedores shall be deemed to be the servants of the Owners and shall work under the supervision of the Master.	90
Bulk Carrier and Wing Spaces	12. (a) The vessel is warranted to be a <u>self-trimming bulk carrier.</u> non-self-trimming bulk carrier.*	91
	.....	92
	(b) Cargo may be loaded into wing spaces if the cargo can bleed into centerholds. Wing spaces are to be spout trimmed; any further trimming in wing spaces and any additional expenses in discharging are to be for Owners' account, and additional time so used is not to count as laytime or time on demurrage.	91
	.....	92
Overtime	13. (a) Expenses	93
	(i) All overtime expenses at loading and discharging ports shall be for account of the party ordering same.	94
	(ii) If overtime is ordered by port authorities or the party controlling the loading and/or discharging terminal or facility all overtime expenses are to be equally shared between the Owners and Charterers* Receivers*.	95
	(iii) Overtime expenses for vessel's officers and crew shall always be for Owner's account.	96
	.....	97
	(b) Time Counting	98
	If overtime ordered by Owners be worked during periods excepted from laytime the actual time used shall count; if ordered by Charterers/Receivers, the actual time used shall not count; if ordered by port authorities or the party controlling the loading and/or discharging terminal or facility half the actual time used shall count.	99
	.....	100
Separations	14. Cost of cargo separations, including labor used for laying same, to be for Charterers' account unless required by Owners, in which case all resultant expenses shall be borne by the Owners. Separations ordered by Charterers shall be made to Master's satisfaction (but not exceeding the requirements of the competent authorities).	101
	.....	102
Securing	15. (a) For Owners' account	103
	Any securing required by Master, National Cargo Bureau or Port Warden for safe trim/stowage to be supplied by and paid for by Owners, and time so used not to count as laytime or time on demurrage. Bleeding of bags, if any, at discharge port(s) to be at Owners' expense, and time actually lost is not to count.	104
	.....	105
	(b) For Charterers' account	106
	Any securing required by Master, National Cargo Bureau or Port Warden for safe trim/stowage to be supplied by and paid for by Charterers, and time so used to count as laytime or time on demurrage. Bleeding of bags, if any, at discharge port(s) to be at Charterers'/Receivers' expense.	107
	.....	108
Fumigation	16. If after loading has commenced, and at any time thereafter until completion of discharge, the cargo is required to be fumigated in vessel's holds, the Owners are to permit same to take place at Charterers' risk and expense, including necessary expenses for accommodating and victualling vessel's personnel ashore.	109
	.....	110
	The Charterers warrant that the fumigants used will not expose the vessel's personnel to any health hazards whatsoever, and will comply with current IMO regulations.	111
	.....	112
	Time lost to the vessel is to count at the demurrage rate.	112
Opening/Closing Hatches	17. At each loading and discharging port, cost of first opening and last closing of hatches and removal and replacing of beams, if any, shall be for Owners' account. Cost of all other opening and closing of hatches, removal and replacing of beams shall be for Charterers'/Receivers' account.	113
	.....	114
	18. (a) Notice of Readiness	115
	Notification of vessel's readiness to load and discharge at the first or sole loading and discharging port shall be delivered in writing at the office of Charterers/Receivers between 0900 and 1700 on all days except Sundays and holidays, and between 0900 and 1200 on Saturdays. Such notice of readiness shall be delivered when the vessel is in the loading or discharging berth if vacant, failing which from a lay berth or anchorage within limits of the port, or otherwise, as provided in Clause 18 (b) hereunder.	116
	.....	117
	.....	118
Time Counting	(b) Waiting for Berth Outside Port Limits	119
	If the vessel is prevented from entering the limits of the loading/discharging port(s) because the first or sole loading/discharging berth or a lay berth or anchorage is not available within the port limits, or on the order of the Charterers/Receivers or any competent official body or authority, and the Master warrants that the vessel is physically ready in all respects to load or discharge, the Master may tender vessel's notice of readiness, by radio if desired, from the usual anchorage outside the limits of the port, whether in free pratique or not, whether customs cleared or not. If after entering the limits of the loading port, vessel fails to pass inspections as per Clause 18 (c) any time so lost shall not count as laytime or time on demurrage from the time vessel fails inspections until she is passed, but if this delay in obtaining said passes exceeds 24 running hours then all time spent waiting outside the limits of the port shall not count.	120
	.....	121
	.....	122
	.....	123
	.....	124
	(c) Commencement of Laytime	125
	Following receipt of notice of readiness laytime will commence at 0800 on the next day not excepted from laytime. Time (not excepted from laytime) actually used before commencement of laytime shall count.	126
	.....	127
	(d) Subsequent Ports	128
	At second or subsequent port(s) of loading and/or discharging, laytime or time on demurrage shall resume counting from vessel's arrival within the limits of the port or as provided in Clause 18 (b) if applicable.	129
	.....	130
	(e) Inspection	131
	Unless the conditions of Clause 18 (b) apply, at first or sole loading port Master's notice of readiness shall be accompanied by pass of the National Cargo Bureau/Port Warden and Grain Inspector's certificate of vessel's readiness in all compartments to be loaded, for the entire cargo covered by the Charterparty as per Clause 3. In the event that vessel loads in subsequent port(s) and is required to re-pass inspections in these ports, any time lost thereat in securing the required certificates shall not count as laytime or time on demurrage.	132
	.....	133
	.....	134
Laytime	19 (a) Vessel is to be loaded and discharged within .....working days of twenty-four (24) consecutive hours each (weather permitting). Sundays and Holidays excepted.	135
	.....	136
	(b) Vessel is to be loaded within .....working days of twenty-four (24) consecutive hours each (weather permitting). Sundays and Holidays excepted.	137
	.....	138
	(c) Vessel is to be discharged at the average rate of .....tons of 2,240 lbs./1,000 kilos.* per working day of twenty-four (24) consecutive hours (weather permitting), Sundays and Holidays excepted on the basis of the Bill of Lading weight.	139
	.....	140
	(d) Notwithstanding any custom of the port to the contrary, Saturdays shall not count as laytime at loading and discharging port or ports where stevedoring labor and/or grain handling facilities are unavailable on Saturdays or available only at overtime and/or premium rates.	141
	.....	142
	In ports where only part of Saturdays is affected by such conditions, as described above, laytime shall count until the expiration of the last straight time period.	143
	.....	144
	Where six or more hours of work are performed at normal rates, Saturday shall count as a full lay day.	144

Delete para
later this
appropriate

Delete para
later this
as appropriate

	(e) In the event that the vessel is waiting for loading or discharging berth, no laytime is to be deducted during such period for reasons of weather unless the vessel occupying the loading or discharging berth in question is actually prevented from working grain due to weather conditions in which case time so lost is not to count.	145 146
Demurrage/ Despatch Money	20. Demurrage at loading and/or discharging ports is to be paid at the rate of .....per day or <i>pro rata</i> for part of a day and shall be paid by Charterers in respect of loading port(s) and by Charterers/Receivers* in respect of discharging port(s). Despatch money to be paid by Owners at half the demurrage rate for all laytime saved at loading and/or discharging ports. Any time lost for which Charterers/Receivers are responsible, which is not excepted under this Charterparty, shall count as laytime, until same has expired, thence time on demurrage.	147 148 149 150
Shifting	21. (a) Shifting expenses and time (i) Cost of shifting between loading berths and cost of shifting between discharging berths, including bunker fuel used, to be for Owners*/Charterers*/Receivers* account, time counting. (ii) If vessel is required to shift from one loading or discharging berth to a lay berth or anchorage due to subsequent loading or discharging berth(s) not being available, all such shifting expenses, as defined above shall be for Owners*/Charterers*/Receivers* account, time counting. (iii) If the vessel shifts from the anchorage or waiting place outside the port limits either directly to the first loading or discharging berth or to a lay berth or anchorage within the port limits the cost of that shifting shall be for Owners' account and time so used shall not count even if vessel is on demurrage. (iv) Cost of shifting from lay berth or anchorage within the port limits to first loading or first discharging berth to be for Owners' account, time counting. (b) Shifting in and out of the same berth If vessel is required by Charterers/Receivers* to shift out of the loading berth or the discharging berth and back to the same berth, one berth shall be deemed to have been used, but shifting expenses from and back to the loading or discharging berth so incurred shall be for Charterers*/Receivers* account and laytime or time on demurrage shall count. (c) Overtime expenses for vessel's officers and crew shall always be for Owners' account.	151 152 153 154 155 156 157 158 159 160 161 162
Gear and lights	22. If required, the Master is to give free use of vessel's cargo gear, including runners, ropes and slings as on board, and power to operate the same. Vessel's personnel is to operate the gear if permitted to do so by shore regulations, failing which shore operators are to be used. Such shore operators are to be for Owners' account at loading port(s) if the provisions of Clause 10 (h) apply, otherwise for Charterers' account at loading and Charterers*/Receivers* account at discharging port(s). Time lost on account of breakdowns of vessel's gear essential to the loading or discharging of this cargo is not to count as laytime or time on demurrage, and if Clause 10 (a) applies any stevedore standby time charges incurred thereby shall be for Owners' account. If required, Master shall give free use of the vessel's lighting as on board for night work.	163 164 165 166 167 168 169
Seaworthy Trim	23. If ordered to be loaded or discharged at two or more ports, the vessel is to be left in seaworthy trim to Master's satisfaction (not exceeding the requirements of the Safety of Life at Sea Convention as applied in the country in which such ports are situated) for the passage between ports at Charterers' expense at loading and at Charterers*/Receivers' expense at discharging ports, and time used for placing vessel in seaworthy trim shall count as laytime or time on demurrage.	170 171 172
Draft/ Lighterage	24. Owners warrant the vessel's deepest salt water draft shall not exceed .....feet .....inches on completion of loading and .....feet .....inches on arrival at first or sole discharging port. Should the vessel be ordered to discharge at a place in which there is not sufficient water for her to get the first tide after arrival without lightening, and lie always afloat, laytime is to count as per Clause 18 at a safe anchorage for similar vessels bound for such a place and any lighterage expenses incurred to enable her to reach the place of discharge is to be at the expense and risk of the cargo, any custom of the port or place to the contrary notwithstanding, but time occupied in proceeding from the anchorage to the discharging berth is not to count as laytime or time on demurrage. Unless loading and/or discharging ports are named in this Charterparty, the responsibility for providing safe port of loading and/or discharging lies with the Charterers/Receivers* provided Owners have complied with the maximum draft limitations in Lines 173/174.	173 174 175 176 177 178 179
Car Decks, etc.	25. It is understood that if this vessel is fitted with car decks, container fittings and/or any other special fittings not connected with the carriage of grain in bulk, any extra expenses incurred in loading and/or discharging as a result of the presence of such car decks, container fittings and/or special fittings are to be for Owners' account. Time so lost shall not count as laytime or time on demurrage.	180 181
Dues and/or Taxes	26.	182 183 184
Seaway Tolls	27. All St. Lawrence Seaway and/or Welland Canal tolls on vessel and/or cargo assessed by Canadian and United States Authorities are to be paid and borne by Owners.	185
Water Pollution	28. Any time lost on account of vessel's non-compliance with Government and/or State and/or Provincial regulations pertaining to water pollution shall not count as laytime or time on demurrage.	186
Agents	29. Owners*/Charterers* are to appoint agents at loading port(s) and Owners*/Charterers* are to appoint agents at discharging port(s). In all instances, agency fees shall be for Owners' account but are not to exceed customary applicable fees.	187 188
Strikes, Stoppages, etc.	30. If the cargo cannot be loaded by reason of Riots, Civil Commotions or of a Strike or Lock-out of any class of workmen essential to the loading of the cargo, or by reason of obstructions or stoppages beyond the control of the Charterers caused by Riots, Civil Commotions or a Strike or Lock-out on the Railways or in the Docks or other loading places, or if the cargo cannot be discharged by reason of Riots, Civil Commotions, or of a Strike or Lock-out of any class of workmen essential to the discharge, the time for loading or discharging, as the case may be, shall not count during the continuance of such causes, provided that a Strike or Lock-out of Shippers' and/or Receivers' men shall not prevent demurrage accruing if by the use of reasonable diligence they could have obtained other suitable labour at rates current before the Strike or Lock-out. In case of any delay by reason of the before mentioned causes, no claim for damages or demurrage shall be made by the Charterers/Receivers of the cargo or Owners of the vessel. For the purpose, however, of settling despatch rebate accounts, any time lost by the vessel through any of the above causes shall be counted as time used in loading, or discharging, as the case may be.	189 190 191 192 193 194 195
Ice	31. Loading Port (a) If the Vessel cannot reach the loading port by reason of ice when she is ready to proceed from her last port, or at any time during the voyage, or on her arrival, or if frost sets in after her arrival, the Master - for fear of the Vessel being frozen in - is at liberty to leave without cargo; in such cases this Charterparty shall be null and void. (b) If during loading, the Master, for fear of Vessel being frozen in, deems it advisable to leave, he has the liberty to do so with what cargo he has on board and to proceed to any other port with option of completing cargo for Owners' own account to any port or ports including the port of discharge. Any part cargo thus loaded under this Charterparty is to be forwarded to destination at Vessel's expense against payment of the agreed freight, provided that no extra expenses be thereby caused to the Consignees, freight being paid on quantity delivered (in proportion if lump sum), all other conditions as per Charterparty. (c) In case of more than one loading port, and if one or more of the ports are closed by ice, the Master or Owners to be at liberty either to load the part cargo at the open port and fill up elsewhere for the Owners' own account as under sub-clause (b) or to declare the Charterparty null and void unless the Charterers agree to load full cargo at the open port. Voyage and Discharging Port (d) Should ice prevent the Vessel from reaching the port of discharge, the Charterers/Receivers shall have the option of keeping the Vessel waiting until the re-opening of navigation and paying demurrage or of ordering the vessel to a safe and immediately accessible port where she can safely discharge without risk of detention by ice. Such orders to be given within 48 hours after the Owners or Master have given notice to the Charterers/Receivers of impossibility of reaching port of destination. (e) If during discharging, the Master, for fear of Vessel being frozen in, deems it advisable to leave, he has liberty to do so with what cargo he has on board and to proceed to the nearest safe and accessible port. Such port to be nominated by Charterers/Receivers as soon as possible, but not later than 24 running hours, Sundays and holidays excluded, of receipt of Owners' request for nomination of a substitute discharging port, failing which the Master will himself choose such port. (f) On delivery of the cargo at such port, all conditions of the Bill of Lading shall apply and the Owners shall receive the same freight as if the Vessel had discharged at the original port of destination, except that if the distance to the substitute port exceeds 100 nautical miles the freight on the cargo delivered at that port to be increased in proportion.	196 197 198 199 200 201 202 203 204 205 206 207 208 209 210 211 212 213
Extra Insurance	32. Any extra insurance on cargo incurred owing to vessel's age, class, flag or ownership to be for Owners' account up to a maximum of .....and may be deducted from the freight, in Charterers' option. The Charterers shall furnish evidence of payment supporting such deduction.	214 215
P. & I. Bunker Clause	33. The vessel shall have the liberty as part of the contract voyage to proceed to any port or ports at which bunker oil is available for the purpose of bunkering at any stage of the voyage whatsoever and whether such ports are on or off the direct and/or customary route or routes between any of the ports of loading or discharge named in this Charterparty and may there take oil bunkers in any quantity in the discretion of Owners even to the full capacity of bunker tanks and deep tanks and any other compartment in which oil can be carried whether such amount is or is not required for the chartered voyage.	216 217 218 219
Deviation	34. Any deviation in saving or attempting to save life or property at sea or any reasonable deviation shall not be deemed to be an infringement or breach of this Charterparty and the Owners shall not be liable for any loss or damage resulting therefrom; provided, however, that if the deviation is for the purpose of loading or unloading cargo or passengers it shall, <i>prima facie</i> , be regarded as unreasonable.	220 221
Lien and Cesser Clause	35. The Owners shall have a lien on the cargo for freight, deadfreight, demurrage, and average contribution due to them under this Charterparty. Charterers' liability under this Charterparty is to cease on cargo being shipped except for payment of freight, deadfreight, and demurrage at loading, and except for all other matters provided for in this Charterparty where the Charterers' responsibility is specified.	222 223 224
Exceptions	36. Owners shall be bound before and at the beginning of the voyage to exercise due diligence to make the vessel seaworthy and to have her properly manned, equipped and supplied and neither the vessel nor the Master or Owners shall be or shall be held liable for any loss of or damage or delay to the cargo for causes excepted by the U.S. Carriage of Goods by Sea Act, 1936 or the Canadian Carriage of Goods by Water Act, 1970, or any statutory re-enactment thereof. And neither the vessel, her Master or Owners, nor the Charterers or Receivers shall, unless otherwise in this Charterparty expressly provided, be responsible for loss of or damage or delay to or failure to supply, load, discharge or deliver the cargo arising or resulting from: - Act of God, act of war, act of public enemies, pirates or assailing thieves; arrest or restraint of princes, rulers or people; seizure under legal process, provided bond is promptly furnished to release the vessel or cargo; floods; fires; blockades; riots; insurrections; Civil Commotions; earthquakes; explosions. No exception afforded the Charterers or Receivers under this clause shall relieve the Charterers or Receivers of or diminish their obligations for payment of any sums due to the Owners under provisions of this Charterparty.	225 226 227 228 229 230 231

Annex VI
page 4

U.S.A. Clause Paramount	37. If the vessel loads in the U.S.A. the U.S.A. Clause Paramount shall be incorporated in all Bills of Lading and shall read as follows:	232
	"This Bill of Lading, shall have effect subject to the provisions of the Carriage of Goods by Sea Act of the United States, approved April 16, 1936, or any statutory re-enactment thereof, which shall be deemed to be incorporated herein, and nothing herein contained shall be deemed a surrender by the carrier of any of its rights or immunities or an increase of any of its responsibilities or liabilities under said Act. If any term of this Bill of Lading be repugnant to said Act to any extent, such terms shall be void to that extent but no further."	233 234 235
Canadian Clause Paramount	38. If the vessel loads in Canada the Canadian Clause Paramount shall be incorporated in all Bills of Lading and shall read as follows:	236
	"This Bill of Lading, so far as it relates to the carriage of goods by water, shall have effect, subject to the provisions of the Carriage of Goods by Water Act, 1970, Revised Statutes of Canada, Chapter C-15, enacted by the Parliament of the Dominion of Canada, or any statutory re-enactment thereof, which shall be deemed to be incorporated herein, and nothing herein contained shall be deemed a surrender by the carrier of any of its rights or immunities or an increase of any of its responsibilities or liabilities under the said Act. If any term of this Bill of Lading be repugnant to said Act to any extent, such term shall be void to that extent, but no further."	237 238 239 240
Both-to-Blame Collision Clause	39. If the liability for any collision in which the vessel is involved while performing this Charterparty falls to be determined in accordance with the laws of the United States of America, the following clause shall apply:	241 242
	"If the vessel comes into collision with another vessel as a result of the negligence of the other vessel and any act, neglect or default of the master, manner, pilot or the servants of the Carrier in the navigation or in the management of the vessel, the owners of the goods carried hereunder will indemnify the Carrier against all loss or liability to the other or non-carrying vessel or her owners in so far as such loss or liability represents loss of or damage to or any claim whatsoever of the owners of the said goods, paid or payable by the other or non-carrying vessel or her owners to the owners of the said goods and set off, recouped or recovered by the other or non-carrying vessel or her owners as part of their claim against the carrying vessel or Carrier."	243 244 245 246
	The foregoing provisions shall also apply where the Owners, operators or those in charge of any vessel or vessels or objects other than, or in addition to, the colliding vessels or objects are at fault in respect to a collision or contact."	247 248
	The Charterers shall procure that all Bills of Lading issued under this Charterparty shall contain the same clause,	249
General Average/ New Jason	40. General Average shall be adjusted according to the York/Antwerp Rules 1974 and shall be settled in	250
	Where the adjustment is made in accordance with the law and practice of the United States of America, the following clause shall apply:	251
	"In the event of accident, danger, damage or disaster before or after commencement of the voyage, resulting from any cause whatsoever, whether due to negligence or not, for the consequences of which, the Carrier is not responsible, by Statute, contract or otherwise, the goods, shippers, consignees or owners of the goods shall contribute with the Carrier in general average to the payment of any sacrifices, losses or expenses of a general average nature that may be made or incurred and shall pay salvage and special charges incurred in respect of the goods."	252 253 254
	If a salving vessel is owned or operated by the Carrier, salvage shall be paid for as fully as if the said salving vessel or vessels belonged to strangers. Such deposit as the Carrier or his agents may deem sufficient to cover the estimated contribution of the goods and any salvage and special charges thereon shall, if required, be made by the goods, shippers, consignees or owners of the goods to the Carrier before delivery."	255 256 257
	The Charterers shall procure that all Bills of Lading issued under this Charterparty shall contain the same clause,	258
War risks	41. 1. The Master shall not be required or bound to sign Bills of Lading for any blockaded port or for any port which the Master or Owners in his or their discretion consider dangerous or impossible to enter or reach,	259 260
	2. (A) If any port of loading or of discharge named in this Charterparty or to which the vessel may properly be ordered pursuant to the terms of the Bills of Lading be blockaded, or	261
	(B) if owing to any war, hostilities, warlike operations, civil war, civil commotions, revolutions, or the operation of international law (a) entry to any such port of loading or of discharge or the loading or discharge of cargo at any such port be considered by the Master or Owners in his or their discretion dangerous or (b) it be considered by the Master or Owners in his or their discretion dangerous or impossible for the vessel to reach any such port of loading or of discharge - the Charterers shall have the right to order the cargo or such part of it as may be affected to be loaded or discharged at any other safe port of loading or of discharge within the range of loading or discharging ports respectively established under the provisions of the Charterparty (provided such other port is not blockaded or that entry thereto or loading or discharge of cargo thereat is not in the Master's or Owners' discretion dangerous or prohibited). If in respect of a port of discharge no orders be received from the Charterers within 48 hours after they or their agents have received from the Owners a request for the nomination of a substitute port, the Owners shall then be at liberty to discharge the cargo at any safe port which they or the Master may in their or his discretion decide on (whether within the range of discharging ports established under the provisions of the Charterparty or not) and such discharge shall be deemed to be due fulfillment of the contract or contracts of affreightment so far as cargo so discharged is concerned. In the event of the cargo being loaded or discharged at any such other port within the respective range of loading or discharging ports established under the provisions of the Charterparty, the Charterparty shall be read in respect of the freight and all other conditions whatsoever as if the voyage performed were that originally designated. In the event, however, that the vessel discharges the cargo at a port outside the range of discharging ports established under the provisions of the Charterparty, freight shall be paid as for the voyage originally designated and all extra expenses involved in reaching the actual port of discharge and/or discharging the cargo thereat shall be paid by the Charterers or Cargo Owners. In this latter event the Owners shall have a lien on the cargo for all such extra expenses.	262 263 264 265 266 267 268 269 270 271 272 273
	3. The vessel shall have liberty to comply with any directions or recommendations as to departure, arrival, routes, ports of call, stoppages, destinations, zones, waters, delivery or in any other wise whatsoever given by the government of the nation under whose flag the vessel sails or any other government or local authority including any de facto government or local authority or by any person or body acting or purporting to act as or with the authority of any such government or authority or by any committee or person having under the terms of the war risks insurance on the vessel the right to give any such directions or recommendations. If by reason of or in compliance with any such directions or recommendations, anything is done or is not done such shall not be deemed a deviation.	274 275 276 277 278
	If by reason of or in compliance with any such directions or recommendations the vessel does not proceed to the port or ports of discharge originally designated or to which she may have been ordered pursuant to the terms of the Bills of Lading, the vessel may proceed to any safe port of discharge which the Master or Owners in his or their discretion may decide on and there discharge the cargo. Such discharge shall be deemed to be due fulfillment of the contract or contracts of affreightment and the Owners shall be entitled to freight as if discharge has been effected at the port or ports originally designated or to which the vessel may have been ordered pursuant to the terms of the Bills of Lading. All extra expenses involved in reaching and discharging the cargo at any such other port of discharge shall be paid by the Charterers and/or Cargo Owners and the Owners shall have a lien on the cargo for freight and all such expenses.	279 280 281 282 283
Address Commission	42. An address commission of% on gross freight, deadfreight and demurrage is due to Charterers at time freight and/or demurrage is paid, vessel lost or not lost. Charterers having the right to deduct such commission from payment of freight and/or demurrage.	284 285
Brokerage Commission	43. A brokerage commission of% on gross freight, deadfreight, and demurrage is payable by Owners to	286
	..... at time of receiving freight payment and/or demurrage payment(s), vessel lost or not lost.	287 288
Assignment	44. Charterers have the privilege of transferring/assigning/reletting all or part of this Charterparty to others (guaranteeing to the Owners the due fulfillment of this Charterparty).	289
Arbitration	45. (a) New York. All disputes arising out of this contract shall be arbitrated at New York in the following manner, and be subject to U.S. Law: One Arbitrator is to be appointed by each of the parties hereto and a third by the two so chosen. Their decision or that of any two of them shall be final, and for the purpose of enforcing any award, this agreement may be made a rule of the court. The Arbitrators shall be commercial men, conversant with shipping matters. Such Arbitration is to be conducted in accordance with the rules of the Society of Maritime Arbitrators Inc.	290 291 292 293
<i>Delete para. (a) or this as appropriate</i>	For disputes where the total amount claimed by either party does not exceed U.S.\$.....** the arbitration shall be conducted in accordance with the Shortened Arbitration Procedure of the Society of Maritime Arbitrators Inc.	294 295
	(b) London. All disputes arising out of this contract shall be arbitrated at London and, unless the parties agree forthwith on a single Arbitrator, be referred to the final arbitrament of two Arbitrators carrying on business in London who shall be members of the Baltic Mercantile & Shipping Exchange and engaged in the Shipping and/or Grain Trades, one to be appointed by each of the parties, with power to such Arbitrators to appoint an Umpire. No award shall be questioned or invalidated on the ground that any of the Arbitrators is not qualified as above, unless objection to his action be taken before the award is made. Any dispute arising hereunder shall be governed by English Law.	296 297 298 299
	For disputes where the total amount claimed by either party does not exceed U.S. \$.....** the arbitration shall be conducted in accordance with the Small Claims Procedure of the London Maritime Arbitrators Association.	300 301

**Where no figure is supplied in the blank space this provision only shall be void but the other provisions of this clause shall have full force and remain in effect.

Codename: "Multiform 1982" (Revised 1986)

ANNEX VII

This Charter Party is not designed
for use in the Container trade.



The Shipbroking Organisations of Austria, Brazil, Denmark, Finland, France, Federal Republic of Germany, Greece, Ireland, Italy, Malta, Morocco, Netherlands, Norway, Portugal, Singapore, South Africa, Spain, Sweden, United Kingdom, U.S.A., Uruguay and Yugoslavia, have approved this document.

The Federation of National Associations of Ship Brokers and Agents
F O N A S B A
MULTI-PURPOSE CHARTER PARTY 1982

Place.....19.....

1. IT IS THIS DAY MUTUALLY AGREED between.....
.....of.....
the Owners/disponent Owners, hereinafter called the Owners, of the vessel.....
(as described hereunder), now.....
and expected ready to load under this Charter Party about.....on her present position,
and.....
of....., the Charterers.

Vessel's
Description

The Owners describe the vessel as: Built 19..... Flag..... Classed.....
Callsign..... GRT..... NRT..... Summer deadweight all told of about
.....metric/long tons on a draft ofin salt water.
Number of decks..... Number of holds..... Number of hatches.....
Type of hatch covers in main and tweendecks (and sizes if required).....
.....
Cubic feet grain/bale in main holds and tweendecks.....
.....
Cubic feet grain/bale in other compartments available for cargo.....
.....
Engines placed..... Bridge placed..... Length overall..... Extreme breadth.....
Type, number and capacity of cargo lifting gear.....
.....metric/long tons S.W.L.
.....

Loading Place
and Cargo

2. That the said vessel, being tight, staunch and strong and in every way fit for the voyage, shall with all convenient speed proceed to
.....
as ordered by Charterers, or so near thereto as she may safely get and there load at one or two safe berths, as ordered by Charterers,
always afloat, a full and complete/part cargo of minimum.....tons of 1000 kilos and maximum
.....tons of 1000 kilos,.....quantity in the
Master's option, of.....
.....

Orders for
Loading Port(s)

The loading port(s) shall be declared by Charterers not later than.....
.....

Rotation

If the vessel loads at more than one port, the rotation shall be.....
.....

Discharging
Place

3. Being so loaded, the vessel shall proceed to.....
.....
as ordered by Charterers, or so near thereto as she may safely get and there deliver the cargo at one or two safe berths, as ordered by
Charterers, always afloat. Owners guarantee the vessel's deepest draft in saltwater on arrival at first or sole discharging port shall not
exceed.....

Orders for
Discharging Port(s)

The discharging port(s) shall be declared by Charterers not later than.....
.....

Rotation

If the vessel discharges at more than one port, the rotation shall be.....
.....

Laydays and
Cancelling

4. Laytime for loading shall not commence before 0800 hours on.....and should the vessel's notice
of readiness not be given before 1700 hours on..... in accordance with Clause 7, the Charterers shall, at
any time thereafter, but not later than the time when such notice has been delivered, have the option of cancelling this Charter Party.
If, prior to tendering notice under this Charter Party, the vessel's cancelling date has already passed or, which ever first occurs, the
vessel has begun her approach voyage and in the ordinary course of events would be unable to tender notice before the cancelling
date, the Owners, having given a revised expected readiness to load date, may require the Charterers to declare whether they elect to
cancel the Charter Party and Charterers shall be given up to 48 running hours to make this declaration. Should the Charterers not elect

	to cancel, the cancelling date shall be extended by three running days, Sundays (or their equivalents) and holidays excluded, from the vessel's revised expected readiness to load date. This provision shall be without prejudice to any claim the Charterers may have as to Owners' possible misrepresentation of the vessel's expected readiness date and/or laydays/cancelling dates contained herein.	52 53 54
Freight	5. The freight is to be paid at the rate of.....per ton of 1000 kilos on gross Bill of Lading weight and is to be paid in the following manner:— The freight shall be deemed earned as cargo is loaded on board and shall be discountless and non-returnable, vessel and/or cargo lost or not lost.	55 56 57 58 59 60 61
Cost of Loading and Discharging Stevedores	6. The cargo shall be loaded, stowed/trimmed and discharged, to the Master's satisfaction in respect of seaworthiness, free of expense to the vessel. Stevedores at loading and discharging ports are to be appointed and paid by Charterers. The stevedores shall be deemed to be the servants of the Owners and shall work under the supervision of the Master.	62 63 64 65
Notice of Readiness/Time Counting	7. Notification of the vessel's readiness to load/discharge at the first or sole loading/discharging port shall be delivered in writing at the office of the Shippers/Receivers or their agents between 0900 hours and 1700 hours on any day except Sunday (or its local equivalent) and holidays, and between 0900 hours and 1200 hours on Saturday (or its local equivalent). Such notice of readiness shall be delivered when the vessel is in the loading/discharging berth and is in all respects ready to load/discharge. However, if the loading/discharging berth is unavailable, the Master may give notice of readiness on the vessel's arrival within the port or at a customary waiting place outside the port limits, whether or not in free pratique and whether or not cleared by Customs. At the first or sole loading/discharging port laytime shall commence at 1300 hours if notice of readiness is given before noon and at 0800 hours on the next working day that is not excepted from laytime, if notice is given after noon, unless sooner commenced, in which case only time actually used shall count against laytime. At any other loading/discharging port laytime shall commence on vessel's arrival as above. However time shifting from the waiting place(s) to the loading/discharging berth shall not count even if the vessel is already on demurrage. If the vessel is found not to be ready to load or discharge, the time taken to make the vessel ready is not to count as laytime or time on demurrage and all expenses to make the vessel ready shall be for Owners' account. Provided Charterers consent to loading before lay days (as shown in Line 45) commences, any such time actually used shall count against laytime.	66 67 68 69 70 71 72 73 74 75 76 77 78 79
Rate of Loading and Discharging and Excepted Time	8. The cargo shall be:— (a) loaded and stowed/trimmed at the average rate of.....tons of 1000 kilos and discharged at the average rate of.....tons of 1000 kilos, both per working day of 24 consecutive hours, weather permitting, Sundays (or their local equivalents) and Holidays excepted unless used when only time actually used shall count. OR (b) loaded, stowed/trimmed and discharged within.....working days of 24 consecutive hours, weather permitting, Sundays (or their local equivalents) and Holidays excepted, unless used when only time actually used shall count.	80 81 82 83 84
Demurrage and Despatch	9. If the vessel is longer detained in loading/discharging, demurrage is to be paid by Charterers to Owners at the rate of.....per day or pro rata. For laytime saved in loading/discharging, Owners are to pay Charterers despatch money at the rate of half the demurrage rate per day or pro rata.	85 86 87 88
Notices	10. (a) The Owners shall give.....days' approximate and.....days' definite notice of the vessel's readiness to load date and shall confirm her ETA at the first loading port 48 and 24 hours in advance, to..... (b) Upon the vessel's sailing from the (last) loading port, the Master shall radio to..... .....giving the sailing time, the quantity of cargo loaded and the vessel's ETA at first or sole discharging port and shall thereafter radio .....hours' and .....hours' notice of her ETA to.....	89 90 91 92 93 94 95
Opening and Closing of Hatches	11. At each loading and discharging port, provided local regulations permit, the first opening and last closing of hatches including removal and replacing of beams, if any, shall be effected by the vessel's crew at Owners' expense. If local regulations do not so permit, then these operations shall be effected by shore labour at Charterers' expense. In either event, time so used shall not count as laytime. Any other such operations shall be effected by shore labour at Charterers' expense and time so used shall count as laytime.	96 97 98 99
Gear and Lights	12. The vessel shall give, free of expense to Charterers, full use of vessel's lighting on deck and in the cargo compartments, also full and free use of her tackle, derricks and winches and/or cranes, with the necessary power to work all gear simultaneously at all times, as may be required by Charterers. Shore winchmen/crane drivers shall be for Charterers' account. The vessel's cargo gear and runners shall be in good working order, the vessel having a valid gear certificate on board. Owners warrant that the vessel's gear complies with Clause 1. In the event of a breakdown of a winch or winches or crane(s), not caused by Charterers, their Agents or contractors, the period of delay thereby caused to the vessel is not to count as laytime or time on demurrage and the cost of any stevedore stand-by time and all other expenses thereby directly incurred shall be for Owners' account.	100 101 102 103 104 105 106 107
Separations	13. Any separations required by Charterers between parcels within the vessel's compartments shall be at their risk and expense and to the Master's satisfaction.	108 109
Grab Discharge	14. The vessel is to be suitable for grab discharge. No cargo shall be loaded in any cargo compartments not readily accessible for grab discharge. However, should any cargo be loaded in any inaccessible spaces, all extra expenses so incurred shall be for Owners' account and any time lost to the vessel shall not count as laytime or time on demurrage.	110 111 112
Stevedore Damage	15. Stevedore damage to the vessel shall be for Charterers' account, subject to the following conditions:— At the time of the occurrence the Master is to notify the Charterers by telecommunication the details of the stevedore damage in the case of damage discoverable by the exercise of due diligence and otherwise on discovery thereof, but in no case later than completion of discharge of the cargo, failing which any claim shall be deemed to be waived. Furthermore, immediately visible damage occurs the Master shall place the stevedores on notice in writing holding them responsible, and endeavour to obtain their acknowledgement of liability therefor. Stevedore damage affecting the seaworthiness of the vessel shall be repaired by the Charterers at their expense in the port where the damage occurs and they are to compensate Owners at the demurrage rate for any time so used, over and above that required for cargo handling purposes. Damage not affecting vessel's seaworthiness shall be for Charterers' account when actually repaired, but no compensation is to be paid to Owners for any time so used.	113 114 115 116 117 118 119 120 121 122 123

Packaged Cargo	16. Tallying, if ordered by Owners, shall be arranged and paid for by the Owners. If tallying is ordered by any other party, it shall be paid for by Charterers.	124 125
Tallying	If cargo in units/packages is loaded, the vessel shall be fully net or wooden cargo batten fitted. Any missing battens shall be replaced by any suitable material to protect the cargo from the ship's steel plating at Owners' expense and in their time. Any other dunnage required shall be provided, laid and paid for by Charterers.	126 127 128
Cargo Battens		
Overtime	17. All overtime expenses at loading and discharging port(s) shall be for account of the party ordering same. If overtime is ordered by port authorities or the party controlling the loading and/or discharging terminal or facility, all such expenses shall be for Charterers' account. Overtime expenses for the vessel's officers and crew shall always be for Owners' account.	129 130 131 132
Seaworthy Trim	18. If ordered to load or discharge at two berths and/or ports, the vessel is to be left in seaworthy trim to the Master's satisfaction for the passage between such berths and/or ports at Charterers' expense. Time used for placing the vessel in seaworthy trim shall count as laytime or time on demurrage.	133 134 135
Shifting	19. If two loading/discharging berths are used, the cost of shifting between berths shall be for Charterers' account and time so used shall count.	136 137
Dues and Taxes	20. Any dues and/or wharfage and/or taxes on the vessel shall be for Owners' account and any on the cargo shall be for Charterers' account	138
Any other Taxes	.....	139
Agents	21. Owners shall appoint their own agents at loading port(s) and their own agents at discharging port(s).	141
Bills of Lading	22. The Master shall sign Bills of Lading as presented (but in accordance with Mate's receipts) without prejudice to the terms, conditions and exceptions of this Charter Party. Should it be impracticable for the Master to sign Bills of Lading, he may authorise in writing the port agents to sign them on his behalf in accordance with Mate's receipts. See also Clause 34.	142 143 144
Lightening	23. Provided the vessel has complied with the draft provision in Clause 3, any lightening necessary at port(s) of discharge to enable the vessel to reach her discharging berth(s) shall be at Charterers' risk and expense, time counting as laytime or time on demurrage but time shifting from the place of lightening to the discharging berth(s) is not to count.	145 146 147
Lien and Cesser	24. The Owners shall have a lien on the cargo for freight, deadfreight, demurrage and average contributions due to them under this Charter Party. Charterers' liability under this Charter Party shall cease on the cargo being shipped except for payment of freight, deadfreight and demurrage and except for all other matters provided for in this Charter Party where the Charterers' responsibility is specified.	148 149 150
Deviation	25. Any deviation in saving or attempting to save life and/or property at sea shall not be deemed to be an infringement or breach of this Charter Party and the Owners shall not be liable for any loss or damage resulting therefrom. Should the vessel put into unscheduled port(s) whilst on the voyage, the Owners are to inform Charterers and agents at discharging port(s) thereof immediately.	151 152 153 154
General Average	26. General Average shall be settled according to the York/Antwerp Rules 1974 and shall be adjusted in..... and paid in.....	155 156
New Jason Clause	Where the adjustment is made in accordance with the law and practice of the United States of America, the following clause shall apply:— "In the event of accident, danger, damage or disaster before or after the commencement of the voyage, resulting from any cause whatsoever, whether due to negligence or not, for which, or for the consequences of which, the carrier is not responsible, by Statute, contract or otherwise, the goods, shippers, consignees or owners of the goods shall contribute with the carrier in general average to the payment of any sacrifices, losses, or expenses of a general average nature that may be made or incurred and shall pay salvage and special charges incurred in respect of the goods. If a salving vessel is owned or operated by the carrier, salvage shall be paid for as fully as if the said salving vessel or vessels belonged to strangers. Such deposit as the carrier or his agents may deem sufficient to cover the estimated contribution of the goods and any salvage and special charges thereon shall, if required, be made by the goods, shippers, consignees, or owners of the goods to the carrier before delivery." The Charterers shall procure that all Bills of Lading issued under this Charter Party shall contain this clause.	157 158 159 160 161 162 163 164 165 166 167
Strikes	27. Neither Charterers nor Owners shall be responsible for the consequences of any strikes or lock-outs preventing or delaying the fulfilment of any obligations under this contract. If there is a strike or lock-out affecting the loading of the cargo, or any part of it, when the vessel is ready to proceed from her last port or at any time during the voyage to the port or ports of loading or after her arrival there, the Master or Owners may ask Charterers to declare that they agree to reckon the laytime as if there were no strike or lock-out. Unless Charterers have given such declaration in writing (by telecommunication, if necessary) within 24 hours, Owners shall have the option of cancelling this contract. If part cargo has already been loaded, the vessel must proceed with same and the freight shall be payable only on the quantity loaded, the Owners having the liberty to complete with other cargo on the way for their own account. If there is a strike or lock-out affecting the discharge of the cargo on or after the vessel's arrival at or off port of discharge and same has not been settled within 48 hours, Charterers shall have the option of keeping vessel waiting until such strike or lock-out is at an end against paying half demurrage after expiration of the time provided for discharging or of ordering the vessel to a safe port where she can safely discharge without risk of being detained by strike or lock-out. Such orders shall be given within 48 hours after Captain or Owners have given notice to Charterers of the strike or lock-out affecting the discharge. On delivery of the cargo at the substituted port, all conditions of this Charter Party and the Bill of Lading shall apply and the vessel shall receive the same freight as if she had discharged at the original port of destination, except that if the distance of the substituted port exceeds 100 nautical miles the freight on the cargo delivered at the substituted port shall be increased in proportion.	168 169 170 171 172 173 174 175 176 177 178 179 180 181 182
Exceptions	28. The vessel, her Master, the Owners and the Charterers shall not, unless otherwise expressly provided for in this Charter Party, be responsible for loss of or damage or delay to or failure to supply, load, discharge or deliver the cargo arising or resulting from: Act of God, act of war, act of public enemies, pirates or assailing thieves; arrest or restraints of princes, rulers or people; seizure under legal process provided a bond is promptly furnished to release the vessel or cargo; floods; fires; blockades; riots; insurrections, Civil Commotions; earthquakes; explosions. No exceptions afforded the Charterers or Receivers under this clause shall relieve the Charterers or Receivers of or diminish their obligations for payment of any sums due to the Owners under the provisions of this Charter Party.	183 184 185 186 187 188 189
Relet	29. Charterers have the privilege of reletting all or part of this Charter Party to others, subject to Owners' approval, which shall not be unreasonably withheld, Charterers guaranteeing to the Owners the due fulfilment of this Charter Party.	190 191

Arbitration	30. Any disputes arising under this Charter Party are to be referred to arbitration in.....and subject to the law applicable to Charter Party disputes in the city of the arbitral forum.	192	
	Except where it is the general practice in the selected arbitral forum for such disputes to be arbitrated by a tripartite tribunal, one arbitrator is to be appointed by each of the parties, and in the case the arbitrators shall not agree, the issues in contention shall be submitted to an umpire selected by the two arbitrators. Otherwise, on the second or tripartite basis, one arbitrator is to be appointed by each of the parties, and a third by the two so chosen.	193	
		194	
		195	
		196	
		197	
	The decision of the arbitrators or umpire in the first case and that of the tripartite tribunal or a majority of it in the second case shall be binding on the parties, subject to the applicable law.	198	
		199	
	Brokerage	31. A brokerage of.....% to.....	200
	% to.....	201
.....% to.....		202	
on gross freight, deadfreight and demurrage is payable by Owners at the time of receiving freight, respectively demurrage, vessel lost or not lost.		203	
		204	
Protecting Clauses		32. The following clauses are fully incorporated in, and are to form part of, this Charter Party:	205
	P. & I. Bunkering clause:	206	
	The vessel shall have the liberty as part of the contract voyage to proceed to any port or ports at which bunker fuel is available for the purpose of bunkering at any stage of the voyage whatsoever and whether such ports are on or off the direct and/or customary route or routes between any of the ports of loading or discharge named in this Charter Party and may there take bunkers in any quantity in the discretion of Owners even to the full capacity of fuel tanks and deep tanks and any other compartment in which fuel can be carried, whether such amount is or is not required for the chartered voyage.	207	
		208	
		209	
		210	
	Both to Blame Collision clause:	211	
	If the liability for any collision in which the vessel is involved while performing this Charter Party falls to be determined in accordance with the laws of the United States of America, the following clause shall apply:	212	
		213	
	"If the vessel comes into collision with another vessel as a result of the negligence of the other vessel and any act, neglect or default of the master, mariner, pilot or the servants of the Carrier in the navigation or in the management of the vessel, the owners of the goods carried hereunder will indemnify the Carrier against all loss or liability to the other or non-carrying vessel or her Owners in so far as such loss or liability represents loss of or damage to or any claim whatsoever of the owners of the said goods, paid or payable by the other or non-carrying vessel or her owners to the owners of the said goods and set off, recouped or recovered by the other or non-carrying vessel or her owners as part of their claim against the carrying vessel or carrier.	214	
		215	
		216	
		217	
		218	
	The foregoing provisions shall also apply where the Owners, operators or those in charge of any vessel or vessels or objects other than, or in addition to, the colliding vessels or objects are at fault in respect to a collision or contact."	219	
		220	
	The Charterers shall procure that all Bills of Lading issued under this Charter Party shall contain the same clause.	221	
	Ice clause:	222	
	Part of loading.	223	
	(a) In the event of the loading port being inaccessible by reason of ice when vessel is ready to proceed from her last port or at any time during the voyage or on vessel's arrival or in case frost sets in after vessel's arrival, the Captain for fear of being frozen in is at liberty to leave without cargo, and this Charter shall be null and void.	224	
		225	
		226	
	(b) If during loading the Captain, for fear of vessel being frozen in, deems it advisable to leave, he has liberty to do so with what cargo he has on board and to proceed to any other port or ports with option of completing cargo for Owners' benefit for any port or ports including port of discharge. Any part of cargo thus loaded under this Charter shall be forwarded to destination at vessel's expense but against payment of freight, provided that no extra expenses be thereby caused to the Receivers, freight being paid on quantity delivered (in proportion if lumpsum), all other conditions as per this Charter Party.	227	
		228	
		229	
		230	
	(c) In case of more than one loading port, and if one or more of the ports are closed by ice, the Captain or Owners shall be at liberty either to load the part cargo at the open port and fill up elsewhere for their own account as under section (b) or to declare the Charter null and void unless Charterers agree to load full cargo at the open port.	231	
		232	
		233	
	(d) This Ice Clause is not to apply in the Spring.	234	
	Part of discharge.	235	
	(a) Should ice (except in the Spring) prevent vessel from reaching port of discharge Receivers shall have the option of keeping vessel waiting until the re-opening of navigation and paying demurrage, or of ordering the vessel to a safe and immediately accessible port where she can safely discharge without risk of detention by ice. Such orders shall be given within 48 hours after Captain or Owners have given notice to Charterers of the impossibility of reaching port of destination.	236	
		237	
		238	
		239	
	(b) If during discharging the Captain for fear of vessel being frozen in deems it advisable to leave, he has liberty to do so with what cargo he has on board and to proceed to the nearest accessible port where she can safely discharge.	240	
		241	
	(c) On delivery of the cargo at such port, all conditions of the Bill of Lading shall apply and vessel shall receive the same freight as if she had discharged at the original port of destination, except that if the distance of the substituted port exceeds 100 nautical miles, the freight on the cargo delivered at the substituted port shall be increased in proportion.	242	
		243	
		244	
War Risks clause:	245		
(1) In these clauses "War Risks" shall include any blockade or any action which is announced as a blockade by any Government or by any belligerent or by any organized body, sabotage, piracy, and any actual or threatened war, hostilities, warlike operations, civil war, civil commotion, or revolution.	246		
	247		
(2) If at any time before the Vessel commences loading, it appears that performance of the contract will subject the Vessel or her Master and crew or her cargo to war risks at any stage of the adventure, the Owners shall be entitled by letter or telegram despatched to the Charterers, to cancel this Charter.	248		
	249		
(3) The Master shall not be required to load cargo or to continue loading or to proceed on or to sign Bill(s) of Lading for any adventure on which or any port at which it appears that the Vessel, her Master and crew or her cargo will be subjected to war risks. In the event of the exercise by the Master of his right under this Clause after part or full cargo has been loaded, the Master shall be at liberty either to discharge such cargo at the loading port or to proceed therewith. In the latter case the Vessel shall have liberty to carry other cargo for Owners' benefit and accordingly to proceed to and load or discharge such other cargo at any other port or ports whatsoever, backwards or forwards, although in a contrary direction to or out of or beyond the ordinary route. In the event of the Master electing to proceed with part cargo under this Clause freight shall in any case be payable on the quantity delivered.	250		
	251		
	252		
	253		
	254		
	255		
(4) If at the time the Master elects to proceed with part or full cargo under Clause 3, or after the Vessel has left the loading port, or the last of the loading ports, if more than one, it appears that further performance of the contract will subject the Vessel, her Master and crew or her cargo, to war risks, the cargo shall be discharged, or if the discharge has been commenced shall be completed, at any safe port in vicinity of the port of discharge as may be ordered by the Charterers. If no such orders shall be received from the Charterers within 48 hours after the Owners have despatched a request by telegram to the Charterers for the nomination of a substitute discharging port, the Owners shall be at liberty to discharge the cargo at any safe port which they may in their discretion, decide on and such discharge shall be deemed to be due fulfilment of the contract of affreightment. In the event of cargo being discharged at any such other port, the Owners shall be entitled to freight as if the discharge had been effected at the port or ports named in the Bill(s) of Lading or to which the Vessel may have been ordered pursuant thereto.	256		
	257		
	258		
	259		
	260		
	261		
	262		
	263		
(5) (a) The Vessel shall have liberty to comply with any directions or recommendations as to loading, departure, arrival, routes, ports of call, stoppages, destination, zones, waters, discharge, delivery or in any other wise whatsoever (including any direction or recommendation not to go to the port of destination or to delay proceeding thereto or to proceed to some other port) given by any Government or by any belligerent or by any organized body engaged in civil war, hostilities or warlike operations or by any person or body acting or belligerent or of any such organized body or by any committee or person having under the terms of the war risks insurance on the Vessel, the right to give any such directions or recommendations. If by reason of or in compliance with any such direction or recommendation, anything is done or is not done, such shall not be deemed a deviation.	264		
	265		
	266		
	267		
	268		
	269		
(b) If, by reason of or in compliance with any such directions or recommendations, the Vessel does not proceed to the port or ports named in the Bill(s) of Lading or to which she may have been ordered pursuant thereto, the Vessel may proceed to any port as directed or recommended or to any safe port which the Owners in their discretion may decide on and there discharge the cargo. Such discharge shall be deemed to be due fulfilment of the contract of affreightment and the Owners shall be entitled to freight as if discharge had been effected at the port or ports named in the Bill(s) of Lading or to which the Vessel may have been ordered pursuant thereto.	270		
	271		
	272		
	273		
	274		
(6) All extra expenses (including insurance costs) involved in discharging cargo at the loading port or in reaching or discharging the cargo at any port as provided in Clauses 4 and 5 (b) hereof shall be paid by the Charterers and/or cargo owners, and the Owners shall have a lien on the cargo for all moneys due under these Clauses.	275		
	276		
	277		
Clause Paramount	33. The Hague Rules as Amended by the Brussels Protocol 1968 shall apply to this Charter Party and to any Bills of Lading issued hereunder.	278	
	The Charterers shall procure that all Bills of Lading issued under this Charter Party shall contain a clause to include these rules.	279	

C. (Ore) 7
MEDITERRANEAN
IRON ORE

ANNEX VIII

Charter Party.

London, 19.....

1. IT IS THIS DAY MUTUALLY AGREED BETWEEN.....

owners of the good Steamship or vessel called the.....
of..... tons net register, now trading and expected ready to load about.....
the
and Charterers.

2. That the said Ship being warranted tight, staunch, and strong, and in every way fitted for the voyage, shall after delivery of her outward cargo, proceed with all convenient speed to..... and there load always afloat in the customary manner, free of turn, when, where and as soon as ordered by Shipper's agent a full and complete Cargo of Iron Ore, say about..... tons, not exceeding what she can reasonably stow and carry over and above her Tackle, Apparel, Provisions and Furniture, and being so loaded, shall with all convenient speed proceed to and there deliver the same as customary, when, where and as directed by Consignee, to whom written notice is to be given during office hours, 9 a.m. to 5 p.m., or Saturdays 9 a.m. to 1 p.m., of the Vessel being ready to discharge, Ship paying for discharging, One shilling per ton on quantity delivered, also orange if discharged in a Scottish port.

3. Freight to be paid at and after the rate of.....

per ton of 20 cwt. delivered, in full of all port charges, pilotages, consulates, light dues, trimming, lighters, and all other dues usually paid by Steamers, including dues on Cargo as customary if Steamer discharges at a Scottish port. If the Steamer is ordered to Briton Ferry to discharge she shall proceed to the Briton Ferry Iron Works Wharf and discharge there at her own risk, Master or Owners to satisfy themselves that ship may safely do so and there deliver the said Cargo, as customary, by night as well as by day

4. Sufficient Cash (if required) for Ship's ordinary disbursements to be advanced at Port of Loading, at the current exchange, by Shippers against the receipt of the Master on Bills of Lading, less Three per cent. to cover commission, interest, and insurance, and the remainder of the freight to be paid on right and true delivery of the Cargo, in Cash.

5. The Cargo to be shipped at the rate of..... Tons and to be discharged at the rate of 500 tons per clear working day of 24 consecutive hours (weather permitting), Sundays and Holidays always excepted. Time lost by reason of all or any of the following causes shall not be computed in the loading or discharging time, viz. : War, Rebellion, Tumults, Civil Commotions, Insurrections, Political Disturbances, Epidemics, Quarantine, Riots, Strikes, Lock-outs, stoppage of Miners, Workmen, Lightermen, Tugboatmen, or other hands essential to the Working, Carriage, Delivery, Shipment or Discharge of the said Cargo whether partial or general, or Accidents at the Mines, at Receiver's Works or Wharf, Landslips, Floods, Frost or Snow, Bad Weather, Intervention of Sanitary, Customs, and/or other constituted Authorities, Partial or Total Stoppage on Rivers, Canals or on Railways, or any other cause beyond control of Charterers, unless steamer is already on demurrage.

6. Time for loading to count from 6 a.m. after the Ship is reported and ready, and in free pratique (whether in berth or not), and for discharging from 8 a.m. after Ship is reported and in every respect ready, and in free pratique, whether in berth or not. Steamer to be reported during official hours only. In case Shippers can arrange to load or discharge on Sundays or Holidays, or before time commences to count, Captain to allow work to be done; half such time used to count. Time between 1 p.m. Saturday and 7 a.m. Monday not to count, unless used, in which case half such time actually used to count.

7. The Ship to unload barges sent alongside with all possible despatch (should this mode of shipping be used); and any delay incurred by not doing so is not to count as part of the lay days. The Ship to load and discharge as rapidly as possible, and give use of steam winches and steam free of expense, and crew to drive the winches, if permitted by local labour regulations, otherwise shore hands to be employed, and Charterers to pay cost of same. The Ship to work at night, if requested to do so, all extra expenses incurred thereby being paid by Owners unless steamer is on demurrage. The Ship to keep the steam winches in good working order.

8. Demurrage (if any) at the rate of eightpence per ton per running day on the total quantity of cargo delivered but in no case less than £50 per day.

9. Charterers to have the right to average the days allowed for loading and discharging.

10. If any wilful misrepresentation be made in respect of the size, position, &c., or should the Steamer not be in Loading Port and ready to load within 28 days from the date of this Charter Party, it shall be at the option of the Charterer whether or not he will load the vessel.

11. The Captain to sign Bills of Lading at any Freight required by Charterers, not less than Chartered rate. Cost of loading cargo is to be considered as advance of Freight and signed for accordingly, unless paid for in cash.

12. The Steamer is to be addressed for the Custom House business to Charterers or their agents at Ports of Loading and Discharging on usual terms under a penalty of £20, which together with all Brokerages and Charges may be deducted from the freight. Agents at discharging port will be.....

13. Any averages occurring under this Charter to be settled according to York-Antwerp Rules, 1974.

14. Master to telegraph "Charterers," as well as Charterer's agents at Port of Loading, should he have to put in at any Port or Ports.

15. In case of Jettison, the Captain to report the same to Consignees immediately on arrival.

16. An address commission of 2½ per cent. to be paid to Charterer, on delivery of Cargo.

17. Shippers to put the mineral on board, Ship paying tenpence per ton on quantity delivered for such operation.

18. A Commission of one-third of Five per cent. on the gross amount of freight, dead freight, and demurrage is due to Charterers on delivery of cargo.

19. Ship to apply to.....

.....for Cargo, and wire them on leaving last Port of Discharge if there are telegraphic facilities, failing which Shippers to be allowed one day extra for loading.

At Lu Gonbatu the Charterers are not responsible for draught of water exceeding 20½ English feet.
" Marbella " " " 21½ " " "
" " " " 23 " " "

NOTICE.

SERIOUS LOSSES have recently been caused to Charterers by Captains signing Bills of Lading for a greater quantity than they know to have been loaded.
OWNERS ARE REQUESTED to assist Charterers by warning the Captain not to sign Bills of Lading for one ton more than Captain believes to be on board this Steamer.
THE CAPTAIN should carefully calculate from ship's displacement the weight of cargo, and make sufficient allowance for weight of bunker coal, water, stores, &c.
OWNERS ARE PAID freight on output weight, and where Captains sign for an excessive quantity, dues paid by the Steamer on such excess are not recoverable.
A true copy of original Charter in.....possession.

20. The Act of God, the Queen's enemies, Arrest and/or Restraints of Rulers, Princes and People, Quarantine, Fire on Board, in Hulk or Craft or on Shore, Ice, Barratry of the Master and Crew, Enemies, Pirates, Robbers by land or sea, accidents to and damage and detention from Boilers, and of Machinery, Collisions, Stranding, Jettison, or from any act, neglect, default or error in judgment whatsoever of the Pilot, Master, Crew or other servants of the Shipowners in the management and/or the navigation of the Steamer, and all and every other Dangers and Accidents of the Seas, Rivers and Canals of whatever nature and kind whatsoever, before and during the said voyage always excepted. Steamer has liberty to call at any port or ports, in any order, or places, to bunker, or receive and/or deliver part cargo and/or passengers, or to deviate for the purpose of saving life or property, with leave to sail without Pilots, and tow or to be towed and assist vessels or to be assisted in all situations whatsoever. Salvage and/or towage for Owner's sole benefit. Ship not answerable for losses through explosion, bursting of boilers, breakage of shafts, or any latent defect in the machinery or Hull not resulting from want of due diligence by the Owners of the Ship or any of them or by the Ship's Husband or Manager.

21. All liability of Charterer shall cease on completion of loading and payment of advance, if any, Owner having lien on Cargo for freight, dead freight, and demurrage.

22. Extra duty (if any) in consequence of the Vessel not being British to be borne by Ship.

23. The Captain shall cover the hatch of each hold as soon as the loading into same has finished, and also all hatches when the loading or discharging has finished for the day, if the weather be wet or threatening; he shall also, during rain and snow, cover up all hatches by which loading or discharging is not actually going on. It is agreed that the Captain may send someone to check the weight of the cargo on delivery so as to avoid dispute, and weight as ascertained to be conclusive.

24. Owners accept the risk of detention which may arise if by reason of insufficient depth of water the steamer cannot get to a usual loading and/or discharging berth, as ordered, when same available.

25. Any time lost at discharging port owing to scarcity of wagons and/or labour is to be computed as lay days.

26. If through congestion at the Port of Discharge steamer is kept waiting off the port lay days are to commence to count as per Clause 6, but not until 36 hours from arrival (Sundays and holidays excepted).

27. In the event of any general strike, riot, insurrection, revolution or war, which may prevent the Shipment of Iron Ore under this Charter, the Owners in the event of no cargo having been loaded, have the option of cancelling this Charter or if any cargo has been loaded they have the right to proceed on the voyage with the cargo so loaded. In the latter case the time to count as lay days to be mutually agreed between Owners and Charterers.

AMERICANIZED WELSH COAL CHARTER^o

APPROVED BY
ASSOCIATION OF SHIP BROKERS & AGENTS (U.S.A.), INC.
NEW YORK—1953; AMENDED 1979.

1 It is this day mutually agreed, BETWEEN19

2 Owner of the Steamship/Motorship
3 of , built at of
4 tons net register, or thereabouts, and about tons total deadweight inclusive of bunkers, classed
5 in length overall beam
6 draft now

7 and Charterer:
8 1. That the said vessel being tight, staunch and strong, and in every way fitted for the voyage, shall, with all possible dis-
9 patch, sail and proceed to

10 and there load, always afloat, in the customary manner from the Charterer, in such dock
11 as may be ordered by him, a full and complete cargo of coal not exceeding tons nor less than
12 over and above her tackle, apparel, provisions and furniture; and not exceeding what she can reasonably stow and carry,
13 shall therewith proceed, with all possible dispatch, to

14 or so near thereunto as she can safely get, and there deliver her cargo alongside any wharf and/or vessel and/or craft, as ordered.
15 where she can safely deliver, always afloat, on being paid freight at the rate of
16 U.S. currency per ton of 1,000 kilos on bill of lading quantity. The Owner shall furnish, if
17 required, a statutory declaration by the master and other officers that all cargo received on board has been delivered. The freight
18 is in full of loading, dumping and trimming, and all port charges, pilotages, agency fees and consulages on the vessel. All wharfage
19 dues on the cargo to be paid by the Charterer.
20 2. The FREIGHT is to be paid

21 3. Notice of approximate quantity of cargo required and of vessel's expected date of arrival at port of loading to be given to
22 Charterer or his agents at least days in advance.

23 4. The Cargo to be loaded into vessel weather working day(s) of 24 consecutive hours,
24 (excluding bunkering time, Sundays, custom house, colliery, legal and/or local holidays, and from noon on Saturday or the day
25 previous to any such holiday to 7 a.m. on Monday or the day after any such holiday, unless used in which event only time actually
26 used in loading cargo to count) commencing 24 hours after vessel tenders and is ready to load, unless sooner worked, whereupon time
27 is to commence and written notice is given of the vessel's being completely discharged of inward cargo and ballast in all her holds
28 and ready to load, such notice to be given between business hours of 9 a.m. and 5 p.m., or 9 a.m. and 1 p.m. on Saturdays. Any time
29 lost through riots, strikes, lockouts, or any dispute between masters and men, occasioning a stoppage of pitmen, trimmers or other
30 hands connected with the working or delivery of the coal for which the vessel is stemmed, or by reason of accidents to mines or
31 machinery, obstructions, embargo or delay on the railway or in the dock; or by reason of fire, floods, frosts, fogs, storms or any cause
32 whatsoever beyond the control of the Charterer affecting mining, transportation, delivery and/or loading of the coal, not to be com-
33 puted as part of the loading time (unless any cargo be actually loaded during such time). In the event of any stoppage or stoppages
34 arising from any of these causes continuing for the period of six running days from the time of the vessel's being ready to load, this
35 Charter shall become null and void; provided, however, that no cargo shall have been shipped on board the vessel previous to such stop-
36 page or stoppages. In case of partial holiday, or partial stoppage of colliery, collieries or railway from any or either of the aforesaid
37 causes, the lay-days to be extended proportionately to the diminution of output arising from such partial holiday or stoppage. If
38 longer detained, Charterer to pay U.S. Currency per running day (or pro rata for part thereof)
39 demurrage. If sooner dispatched, vessel to pay Charterer or his agents U.S. Currency per day (or pro rata
40 for part thereof) dispatch money for time saved. No deduction of time shall be allowed for stoppage, unless due
41 notice be given at the time to the master or Owner.

42 5. If any dispute or difference should arise under this Charter, same to be referred to three parties in the City of New York, one
43 to be appointed by each of the parties hereto, the third by the two so chosen, and their decision, or that of any two of them, shall
44 be final and binding, and this agreement may, for enforcing the same, be made a rule of Court. Said three parties to be commercial
45 men.

46 6. The cargo to be loaded, dumped and trimmed by men appointed by the Charterer at the tariff rate of the port at vessel's
47 expense.

48 7. The bills of lading shall be prepared in accordance with the dock or railway weight and shall be endorsed by the master,
49 agent or Owner, weight unknown, freight and all conditions as per this Charter, such bills of lading to be signed at the Char-
50 terer's or shipper's office within twenty-four hours after the vessel is loaded. Master shall sign a certificate stating that the
51 weight of the cargo loaded is in accordance with railway weight certificate. Charterer is to hold Owner harmless should any
52 shortage occur.

53 8. The Act of God, the king's enemies, restraints of princes and rulers, and perils of the sea excepted. Also fire, barratry of
54 the master and crew, pirates, collisions, strandings and accidents of navigation, or latent defects in or accidents to, hull and/or
55 machinery and/or boilers always excepted, even when occasioned by the negligence, default or error in judgment of the pilot, master,
56 mariners or other persons employed by the shipowner, or for whose acts he is responsible, not resulting, however, in any case from
57 want of due diligence by the Owner of the ship, or by the ship's husband or manager. Charterer not answerable for any negligence,
58 default, or error in judgment of trimmers or stevedores employed in loading or discharging the cargo. The vessel has liberty to call
59 at any ports in any order, to sail without pilots, to tow and assist vessels in distress, and to deviate for the purpose of saving life or
60 property, and to bunker.

61 9. The cargo to be discharged by consignee at port of discharge, free of expense and risk to the vessel, at the average rate of
62 tons per day, weather permitting, Sundays and holidays and after noon on Saturdays excepted provided
63 vessel can deliver it at this rate. If longer detained, consignee to pay vessel demurrage at the rate of U.S. currency
64 per running day (or pro rata for part thereof). If sooner dispatched, vessel to pay Charterer or his agents U.S. cur-
65 rency per day (or pro rata for part thereof) dispatch money for time saved. Time to commence twenty-four (24)
66 hours. Sundays and holidays excepted, after vessel is ready to unload and written notice given, whether in berth or not, even if vessel
67 is already on demurrage, and the time allowable for discharging to be calculated on the basis of the bill of lading quantity. In case
68

69 of strikes, lockouts, civil commotions, or any other causes or accidents beyond the control of the consignee which prevent or delay
70 the discharging; such time is not to count unless the vessel is already on demurrage.
71 10. Notice at port of discharge to be given in writing to consignee's agent on working days between the hours of 9 a.m. and
72 5 p.m., and 9 a.m. and noon on Saturdays.
73 11. Shifting time from anchorage place to loading or discharging berth is not to count even if vessel is already on demurrage.
74 12. Opening and closing of hatches at commencement and completion of loading and discharging shall be for Owner's account
75 and time used is not to count.
76 13. Lighterage, if any, at discharge port to be at the risk and expense of consignees and time used to count as laytime.
77 14. In case of average, the same to be settled according to York/Antwerp Rules 1974. Should the vessel put into any port or
78 ports leaky or with damage, the captain or Owner shall, without delay, inform the Charterer thereof. Captain to telegraph Charterer
79 in case of putting in anywhere.
80 15. Vessel not to tender before 9 a.m. on _____ and if vessel be not ready at loading port as ordered
81 before 9 a.m. on _____, or if any wilful misrepresentation be made respecting the size, position or state of
82 the vessel, Charterer to have the option of cancelling this Charter, such option to be declared on notice of readiness being given.
83 16. Vessel to be consigned to _____ agents at port of loading, and to _____ agents at port
84 of discharge.
85 17. Overtime is to be for account of party ordering same. However, if ordered by port authorities, same is to be for Charterer's
86 account Officers' and crew overtime expenses to be for Owner's account.
87 18. Extra insurance, if any, due to vessel's age, flag, classification or ownership shall be for Owner's account.
88 19. No cargo is to be loaded in deep tanks or similar places inaccessible to reach by grabs.
89 20. Any damage by stevedores shall be settled directly between Owner and stevedores.
90 21. Owner shall, at his risk and expense, comply with all applicable rules, regulations and laws relevant to water and/or air
91 pollution at ports of loading and discharging. In cases where vessel calls at a U.S. port, Owner warrants to have secured and carry
92 on board the vessel a Certificate of Financial Responsibility as required under U.S. law.
93 22. All bills of lading shall include the following three clauses:
94 NEW JASON CLAUSE: In the event of accident, danger, damage or disaster before or after commencement of the voyage,
95 resulting from any cause whatsoever, whether due to negligence or not, for which, or for the consequences of which, the carrier
96 is not responsible, by statute, contract or otherwise, the goods, shippers, consignees or owners of the goods shall contribute
97 with the carrier in general average to the payment of any sacrifices, losses or expenses of a general average nature that may be
98 made or incurred, and shall pay salvage and special charges incurred in respect of the goods.
99 If a salving ship is owned or operated by the carrier, salvage shall be paid for as fully as if such salving ship or ships belonged
100 to strangers. Such deposit as the carrier or his agents may deem sufficient to cover the estimated contribution of the goods, and
101 any salvage and special charges thereon shall, if required, be made by the goods, shippers, consignees or owners of the goods to
102 the carrier before delivery.
103 CLAUSE PARAMOUNT: This bill of lading shall have effect subject to the provisions of the Carriage of Goods by Sea Act
104 of the United States, approved April 16th, 1936, which shall be deemed to be incorporated herein, and nothing herein contained
105 shall be deemed a surrender by the carrier of any of its rights or immunities or an increase of any of its responsibilities or
106 liabilities under said Act. If any terms of this bill of lading be repugnant to said Act to any extent, such term shall be void to
107 that extent but no further.
108 NEW BOTH-TO-BLAME COLLISION CLAUSE: If the ship comes into collision with another ship as a result of the
109 negligence of the other ship and any act, neglect or default of the master, mariner, pilot or the servants of the carrier in the
110 navigation or in the management of the ship, the owners of the goods carried hereunder will indemnify the carrier against all
111 loss or liability to the other or non-carrying ship or her owners in so far as such loss or liability represents loss of, or damage to,
112 or any claim whatsoever of the owners of said goods, paid or payable by the other or non-carrying ship or her owners to the
113 owners of said goods and set off, recouped or recovered by the other or non-carrying ship or her owners as part of their claim
114 against the carrying ship or carrier.
115 The foregoing provisions shall also apply where the owners, operators or those in charge of any ship or ships or objects other
116 than, or in addition to, the colliding ships or objects are at fault in respect to a collision or contact.
117 23. PROTECTION & INDEMNITY BUNKERING CLAUSE: The vessel in addition to all other liberties shall have liberty as
118 part of the contract voyage and at any stage thereof to proceed to any port or ports whatsoever whether such ports are on or off
119 the direct and/or customary route or routes to the ports of loading or discharge named in this Charter and there take oil bunkers in
120 any quantity in the discretion of Owners even to the full capacity of fuel tanks, deep tanks and any other compartment in which
121 oil can be carried whether such amount is or is not required for the chartered voyage.
122 24. C.S.U.K. WAR RISKS CLAUSES 1 & 2: No bills of lading to be signed for any blockaded port and if the port of dis-
123 charge be declared blockaded after bills of lading have been signed, or if the port to which the ship has been ordered to discharge
124 either on signing bills of lading or thereafter be one to which the ship is or shall be prohibited from going by the government of
125 the nation under whose flag the ship sails or by any other government, the Owner shall discharge the cargo at any other port covered
126 by this Charter Party as ordered by the Charterers (provided such other port is not a blockaded or prohibited port as above men-
127 tioned) and shall be entitled to freight as if the ship had discharged at the port or ports of discharge to which she was originally
128 ordered.
129 The ship shall have liberty to comply with any orders or directions as to departure, arrival, routes, ports of call, stoppages, destina-
130 tion, delivery or otherwise howsoever given by the government of the nation under whose flag the vessel sails or any department
131 thereof, or any person acting or purporting to act with the authority of such government or of any department thereof, or by any
132 committee or person having, under the terms of the war risks insurance on the ship the right to give such orders or directions and
133 if by reason of and in compliance with any such orders or directions anything is done or is not done, the same shall not be deemed
134 a deviation, and delivery in accordance with such orders or directions shall be a fulfillment of the contract voyage and the freight
135 shall be payable accordingly.
136 25. Charterer shall have the privilege of transferring part or whole of the Charter Party to others, Charterer guaranteeing to the
137 Owner due fulfillment of this Charter Party.
138 26. The Charterer's liability shall cease as soon as the cargo is shipped, and the freight, dead freight and demurrage in loading
139 (if any) are paid, the Owner having a lien on the cargo for freight, demurrage and average.
140 27. Penalty for non-performance of this agreement, proved damages, not exceeding the estimated amount of freight.
141 28. An address commission of _____ percent on the gross amount of freight, dead freight and demurrage is due by the vessel
142 and Owner to the Charterer on payment of freight.
143 29. A commission of _____ percent on the gross amount of freight, dead freight and demurrage is due on payment
144 of freight by the vessel and Owner to _____

