

الإشكالات الناشئة عن نقل النفط بحراً

أ.د. فاروق إبراهيم جاسم

كلية القانون/ الجامعة المستنصرية

Email : farooqibraheem@uomustansiriyah

المخلص

يتناول هذا البحث الإشكالات القانونية الناشئة عن نقل النفط عن طريق البحر، والتي تتمثل بتلك الناشئة عن اختيار الإطار العقدي لنقل النفط واختيار السفينة التي ستتولى نقل النفط، ثم شحنه من منصات التحميل، وكذلك الإشكالات الناشئة عن عمليات نقل النفط من ميناء القيام إلى ميناء الوصول، وما تثيره هذه المراحل من تساؤلات سنحاول تقديم الإجابة عليها.

الكلمات المفتاحية: النفط ، السفينة ، البحر ، النقل ، إشكالات.

Legal Problems arising from transporting Oil by Sea

Prof. Dr. Farouk Ibrahim Kazim

College of Law / University of Al-Mustansiriya

Email : farooqibraheem@uomusttansiriyah

Abstract

This research deal with the legal Problems arising from the transportation of Oil by sea, which is represented by choosing the contractual Frame work under which the Oil is transported then choosing the ship that transports Oil. Then charge it from loading plat forms as well as the problems arising From its transfer from the Port of departure to the Port of arrival.

Keywords: Oil, Ship, Sea, Transport, Problems.

المقدمة

يمثل نقل النفط عن طريق البحر، وباستخدام السفينة، الوسيلة الأساس لتنفيذ عمليات نقل النفط وذلك لاعتبارات عدة، ومنها قدرة السفينة على نقل كميات كبيرة من النفط بالمقارنة مع وسائل النقل الأخرى المستخدمة في نقله، وانخفاض تكاليف شحن النفط ونقله بواسطة السفينة . فضلاً عن قدرة السفينة على نقل النفط لمسافات بعيدة.

إلا أن عمليات نقل النفط بحراً تواجهها من الناحية الفنية العديد من الصعوبات، وتنشأ عنها بعض الإشكالات القانونية ابتداءً من عملية اختيار السفينة، واختيار الإطار العقدي لعملية نقل النفط، أي العقد الذي بمقتضاه يتم نقل النفط ، وانتهاءً بعملية تفريغ النفط وتسليمه في ميناء الوصول .

أهمية موضوع البحث

تتجلى أهمية البحث بالعديد من الاعتبارات ومنها:
أولاً: الأهمية الكبيرة للنفط، الذي يُعدُّ بحق عصب الحياة، والمادة التي لا غنى عنها في مجمل الأنشطة التي يمارسها الإنسان بصوره المختلفة.
ثانياً: الإشكالات القانونية التي تثيرها عمليات نقل النفط ابتداءً من اختيار شكل الإطار العقدي الذي يتم بمقتضاه تنفيذ عمليات نقل النفط وانتهاءً بتفريغه وتسليمه.
ثالثاً: غياب النصوص التشريعية المنظمة لعمليات نقل النفط سواء تمت عملية نقل النفط بواسطة سفينة مستأجرة ام بعقد نقل بحري.

إشكالية البحث

تثير عمليات نقل النفط العديد من الإشكالات القانونية ومنها :
أولاً: الإشكالات الناشئة عن عملية نقل النفط، ومنها ما يتعلق بالمرحلة التمهيديّة لنقل النفط ، ومنها المتعلقة بصلاحيّة السفينة للملاحة، وعملية شحن النفط إلى السفينة من منصات التحميل ووجوب مراعاة الأصول الفنية في عمليات الشحن والالتزام بمواعيد الشحن وما ينشأ عن ذلك من تأخير .

ثانياً: الإشكالات الناشئة عن عملية نقل النفط من ميناء القيام الى ميناء الوصول ، وما يتعلق بهذه المرحلة من وجوب المحافظة على سلامة الشحنات التي تتولى السفينة نقلها، وإيصالها في المواعيد المحددة وما تواجهه الرحلة البحرية من حوادث ، كالحوادث التي تضطر ربان السفينة الى تغيير مسارها، فضلاً عن الحوادث التي تؤدي إلى هلاك السفينة أو تصادمها أو جنوحها، وما ينشأ عن ذلك من تأخير في إيصال الشحنات النفطية إلى ميناء الوصول .

منهج البحث

إزاء الإشكالات العديدة الناشئة عن تنفيذ عمليات نقل النفط من الناحية القانونية، فلا بُدَّ من اللجوء إلى المنهج التحليلي في تشخيص هذه الإشكالات وعرضها وبيان الحلول التي قدمت بشأنها مع الإشارة إلى ما تبنته أحكام القضاء لحسم النزاعات الناشئة عن نقل النفط .

تقسيم البحث

سيتم تقسيم البحث على مبحثين وبالشكل الآتي:

المبحث الأول: الإشكالات الناشئة عن اختيار الإطار العقدي لنقل النفط.

المبحث الثاني: الإشكالات المتعلقة باختيار السفينة وشحن النفط ونقله.

المبحث الأول/ الإشكالات الناشئة عن اختيار الإطار العقدي لنقل النفط

إنَّ أولى ما تواجهه الجهة التي تروم نقل النفط بحراً هو اختيار الإطار العقدي الذي بمقتضاه يتم نقل النفط من ميناء القيام إلى ميناء الوصول .

وبهذا الصدد فقد استقر التعامل على أن يتم نقل النفط إما بمقتضى عقد إيجار سفينة أو بمقتضى عقد نقل بحري. ويخضع كل عقد من هذه العقود لنظام قانوني مختلف عن الآخر. فضلاً عن وجود خصائص معينة يتميز به كل منهما. ولغرض بيان ذلك سيقسم المبحث الأول على مطلبين، نخصص الأول منها لعقد إيجار السفينة . ثم تخصص المطلب الثاني لعقد النقل البحري.

المطلب الأول/ عقد إيجار السفينة

قد تختار الجهة التي تروم نقل النفط بحراً أن يتم نقله بواسطة سفينة تستأجر لهذا الغرض وفقاً لما يعرف به (عقد إيجار السفينة) أو مشاركة إيجار السفينة^(١). وقد قدّمت تعاريف عدة لهذا العقد، ومنها ما قرّره المادة (١٥٢) من قانون التجارة البحرية المصري - رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ التي نصت على أنه ((عقد يلتزم بمقتضاه المؤجر بأن يضع تحت تصرف المستأجر سفينة معينة أو جزء منها مقابل أجره وذلك لمدة محددة (التأجير بالمدة)، أو للقيام برحلة أو رحلات معينة ((التأجير بالرحلة)). وكذلك عرفت المادة "5423-1" من تقنين النقل الفرنسي "code de transport" الصادر بالأمر 1307, 2010 " في ٢٨/١٠/٢٠١٠ بأنه "عقد يتعهد فيه المؤجر - مقابل أجره - أن يضع تحت تصرف المستأجر سفينة معينة" بينما عرفته بعض آراء الفقه بأنه "عقد يتم بين مالك السفينة "Ship owner" وبين شخص آخر يطلق عليه بالمستأجر "charterer" وذلك لاستخدام سفينة لنقل بضائع أو أشخاص إما لمدة معينة أو لرحلة أو رحلات معينة"^(٢) ، ونبين أولاً صور عقد إيجار السفينة (فرع أول) وخصائصه (فرع ثان).

الفرع الأول/ صور عقد إيجار السفينة

يتخذ عقد إيجار السفينة ثلاثة صور هي:

أولاً: إيجار السفينة غير مجهزة^(٣)

قد تفضل الجهة الراغبة باستئجار السفينة إيجارها بدون تجهيزها بالطاقم أو المؤون لكي تتولى هي تجهيزها بما تحتاجه لتنفيذ الرحلة البحرية ونقل البضائع ، ومن جانب آخر قد يفضل مالك السفينة إيجارها دون تجهيزها لكي يتخلص من أعباء تجهيزها. وقد عرّفت المادة (١٦١) من قانون التجارة البحرية المصري رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ إجارة السفينة غير المجهزة بأنه "عقد يلتزم بمقتضاه المؤجر بوضع السفينة تحت تصرف المستأجر لمدة محددة دون تجهيزها بمؤن أو بحارة أو تجهيزها تجهيزاً غير كامل" كذلك عرفته المادة "٨-٥٤٢٧" من تقنين النقل الفرنسي بأنه "بموجب عقد إيجار السفينة غير المجهزة يتعهد المؤجر مقابل أجره، بوضع السفينة تحت تصرف المستأجر بدون تجهيزات أو معدات أو بتجهيزات أو معدات غير مكتملة". أما آراء الفقه فقد عرفته بأنه "عقد يتعهد فيه مالك السفينة بأن يضع تحت تصرف المستأجر سفينة عارية أو غير مجهزة على أن يقوم المستأجر بتزويدها بالطاقم والمؤون اللازمة لإبحارها"^(٤).

ويتميز عقد إيجار السفينة غير المجهزة بميزة أساسية تتمثل بأن لمستأجر السفينة الحق في حيازتها وإدارتها والملاحية والتجارية، أي يكون له الحق في قيادة السفينة وتوجيهها بواسطة ربان السفينة، كما يملك الحق في استغلالها من الناحية التجارية في نقل بضائعه أو بضائع الغير^(٥).

ثانياً: إيجار السفينة بالمدة^(٦)

قد تستأجر السفينة لنقل بضائع معينة لمدة معينة يتم الاتفاق عليها وفقاً بما يعرف بعقد إيجار السفينة بالمدة. وقد عرّفت المادة (١٦٨) من قانون التجارة البحرية المصري رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ هذا العقد بأنه "عقد يلتزم بمقتضاه المؤجر بوضع سفينة كاملة التجهيز تحت تصرف المستأجر للقيام برحلة أو رحلات معينة".

وكذلك أشارت المادة (١٠-٥٤٢٣) من تقنين النقل الفرنسي بأنه "عقد الإيجار بالمدة يتعهد المؤجر بتزويد المستأجر بسفينة مجهزة لمدة زمنية محددة".

في حين أشارت بعض آراء الفقه إلى أن عقد إيجار السفينة بالمدة هو "عقد يلتزم فيه مالك السفينة بأن يقدم للمتعاقد معه "charterer" "المستأجر" سفينة لمدة محددة كسنة أو ستة أشهر أو أي مدة يتم الاتفاق عليها، ويقوم مالك السفينة بتزويدها بالطاقم والمؤون اللازمة للرحلة مقابل مكافأة يطلق عليها "Hire".^(٧)

ويتميز عقد إيجار السفينة بالمدة بأن مالك السفينة يلتزم بتجهيزها جاهزة للاستغلال البحري^(٨) ويحتفظ بالحق في إدارتها الملاحية ، أي الحق في قيادتها وإدارتها وتوجيهها^(٩) ويتم احتساب الأجرة على أساس عدد الأيام أو الشهور التي يستغرقها تنفيذ الرحلة، ويبدأ استحقاقها منذ الوقت الذي يتمكن فيه المستأجر من استغلال السفينة^(١٠).

ثالثاً: إيجار السفينة بالرحلة

فضلاً عما تقدم فقد تستأجر السفينة للقيام برحلة أو رحلات معينة سواء بكاملها أو جزء منها وفقاً لما يطلق عليه بعقد إيجار السفينة بالرحلة^(١١). وقد عرّفته المادة (١٦٨) من قانون التجارة البحرية المصري رقم ٨ السنة ١٩٩٠ بأنه "عقد يلتزم بمقتضاه المؤجر بوضع سفينة كاملة التجهيز تحت تصرف المستأجر للقيام برحلة أو رحلات معينة".

وكذلك عرّفته المادة (١٣-٥٤٢٣) من تقنين النقل الفرنسي بأنه " في عقد إيجار السفينة بالرحلة يتعهد المؤجر بأن يقدم للمستأجر سفينة بكاملها أو بجزء منها بهدف القيام برحلة أو رحلات معينة" .. وعرّفه البعض من الفقه بأنه "عقد توضع فيه السفينة تحت تصرف المستأجر لرحلة أو رحلات معينة مقابل أجرة "Freight"^(١٢).

ويتميز عقد إيجار السفينة بالرحلة بأن مؤجر السفينة يتولى تجهيزها بالطاقم والمؤن اللازمة ويحتفظ بإدارتها الملاحية، بينما يتخلى للمستأجر عن إدارتها التجارية لكي يتولى استغلالها وفقاً للطريقة التي يراها ملائمة^(١٣).

الفرع الثاني/ خصائص عقد إيجار السفينة

لعقد إيجار السفينة أياً كانت صورته وخصائصه يتميز بها وتتمثل بالاتي :

أولاً : الدور الكبير لإرادة أطراف العقد في إبرامه

يتميز عند إيجار السفينة بأن لإرادة الأطراف دور كبير في إبرامه وتحديد شروطه^(١٤). فعقد إيجار السفينة يمثل النتاج الحر لإرادتي المؤجر والمستأجر ولا يلجأ القاضي إلى نصوص القانون إلا في حال سكوتها أو وجود ثغرات في اتفاقهما^(١٥).

ثانياً: انتفاء سمة الإذعان

يتميز عقد إيجار السفينة بانتفاء سمة الإذعان حيث أن طرفيه يتفان على قدم المساواة أو ذات المستوى من القوة الاقتصادية ، الأمر الذي يسمح لهما بمناقشة شروط العقد^(١٦). وفضلاً عما تقدم فإن عقد إيجار السفينة يُعدّ من العقود الملزمة للجانبين، ومن قبيل العقود التجارية.

أما في إطار عمليات نقل النفط بواسطة سفن مستأجرة فقد استقر التعامل على تحرير عقود نموذجية تتضمن الشروط الخاصة بعملية نقل النفط من قبل السفينة المستأجرة. ويتم تحرير هذه العقود أو المشاركات كتاباً وفقاً لشكل مطبوع، ومن النادر وقوعها شفاهاً^(١٧)oral"، في حين من الجائز إثبات وقوع غيرها من مشاركات إذا تم الاتفاق بشأنها شفاهاً^(١٨). ذلك لأن المشاركات المتعلقة بنقل النفط تتضمن شروطاً تفصيلية، ومنها ما يتعلق بالسفينة والتزامات طرفي العقد، مما يلزم تحريرها كتابة. ولعل أهم المشاركات المتعلقة بالسفن المستأجرة لنقل النفط هي مشاركة "Asbatankvoy"^(١٩) وهي مشاركة إيجار سفينة بالرحلة أقرت في عام ١٩٦٩ وتم مراجعتها مرات عدة آخرها في عام ٢٠١٢ وكذلك مشاركة "Bpvoy1988". وقد قامت شركات النفط الكبرى بإعداد مشاركات تتعلق بنقل النفط ومنها، مشاركة شركة اكسون موبيل المعروفة بـ "Exon mobil voy 2005". وكذلك مشاركة شركة شيل المعروفة بـ "Shell voy 2005" وتتضمن كل مشاركة حقول تتعلق بالبيانات والشروط الخاصة بالمشاركة. وكذلك ملحق يتضمن إيضاح بما جاء بمضمون بعض الشروط الواردة في المشاركة^(٢٠).

المطلب الثاني/ عقد النقل البحري

قد تختار الجهة التي ترغب بالحصول على النفط ((المشتري)) أو الجهة المسوقة له أن يتم نقل النفط بمقتضى عقد نقل بحري، وليس بمقتضى عقد إيجار سفينة وذلك لاعتبارات عدة منها:

- ارتفاع أجور استئجار السفن في سوق أو بورصة استئجار السفن^(٢١). أو عدم توافر سفن مستأجرة ذات حمولات كبيرة يكون بإمكانها نقل كميات كبيرة من النفط. فضلاً عن بعض المزايا التي يؤمنها عقد النقل البحري والتي سيتم الإشارة إليه لاحقاً. ونبحث أولاً في مفهوم عقد النقل البحري لنقل النفط (فرع أول) والمقارنة بينه وبين عقد إيجار السفينة (فرع ثانٍ).

الفرع الأول/ مفهوم عقد النقل البحري لنقل النفط

لا يخرج عقد النقل البحري الذي يتم تنفيذه بواسطة سفينة مخصصة لنقل النفط في مفهومه عن المفهوم العام لعقد النقل البحري لنقل البضائع^(٢٢). حيث يمكن تعريف هذا العقد بأنه اتفاق بين الشاحن والناقل على نقل كميات محددة من النفط أو مشتقاته بواسطة سفينة من ميناء القيام إلى ميناء الوصول مقابل اجرة.

إلا أن عقد النقل البحري للنفط يختلف عن عقود النقل البحرية للبضائع الأخرى في طبيعة المادة التي تنقلها السفينة وهي النفط. وهذا ما حتم أن يتميز هذا العقد بخصائص خاصة مراعاة للطبيعة الفنية والمادية لمادة النفط. ومن مظاهر ذلك وجوب اختيار سفينة بمواصفات خاصة، ومراعاة الطبيعة الخطرة للمادة، وما يمكن أن ينشأ عن نقلها من أضرار^(٢٣)، وما يترتب على ذلك من وجوب التشدد في مسؤولية الناقل البحري.

الفرع الثاني/ المقارنة بين عقد النقل البحري لنقل النفط وعقد إيجار السفينة

لا شك في أن البحث في الاشكال المتعلق باختيار الاطار العقدي الذي يتم بمقتضاه الاتفاق على نقل النفط، وهل يتم ذلك بواسطة سفينة مستأجرة ؟ ام بعقد نقل بحري ؟ سيخضع العقد الذي يتم اختياره الى نظام قانوني مستقل عن النظام القانوني للعقد الآخر ومن مظاهره الاختلاف في طبيعة كل عقد^(٢٤) وما يفرضه من التزامات وما يرتبه من حقوق، فضلاً عن أن لكل عقد مزايا وعيوب.

فمن حيث طبيعة العقد فإنه عقد إيجار السفينة ما هو إلا إحدى صور عقد الإيجار حيث يمنح المستأجر إمكانية الانتفاع بالمأجور لمدة محددة مقابل أجره معينة، وذلك بالرغم من أن بعض آراء الفقه قد ذهبت الى أن بعض صور عقد إيجار السفينة تبدو ذات طبيعة مختلطة، ومزيج من عقدين، فعلى سبيل المثال فإن إيجار السفينة بالمدة - كما ذهبت بعض الآراء - هو مزيج من عقد إيجار وعقد خدمات تتمثل بتلك التي يقدمها المؤجر للمستأجر أثناء الرحلة، ومنها الخدمات التي يقدمها طاقم السفينة^(٢٥).

أما عقد النقل البحري، فهو كباقي عقود النقل، في كونه عقداً ينصب على تغيير المكان، أي مكان البضائع أو الأشخاص، وذلك باستخدام واسطة النقل.

وهذا الاختلاف في طبيعة العقد يفرض اختلافاً في طبيعة الالتزامات الناشئة عن كل عقد، ففي عقد إيجار السفينة يختلف صورته فإن المؤجر يلزم بأن يضع تحت تصرف المستأجر سفينة صالحة للملاحة وإيقائها على هذا الحال طيلة مدة العقد. فضلاً عن الالتزام بتجهيز السفينة بالطاقم والمؤن، وكل ما تحتاجه الرحلة البحرية إذا كان عقد إيجار سفينة بالمدة أو بالرحلة. وكذلك الالتزام بصيانتها وإصلاحها والتأمين عليها. أما في عقد النقل البحري فإن الناقل يلزم بنقل البضاعة والمحافظة عليها ، فضلاً عن التزامات تمهيدية هي تسليمها وشحنها ورسوها، والالتزامات ختامية هي تفريغ البضاعة وتسليمها.

أما من حيث مزايا وعيوب كل عقد فإن عقد إيجار السفينة - وكما سبقت الإشارة في موضع سابق - يتميز بخاصية جوهرية هي أن لإرادة طرفيه دوراً كبيراً في إنشائه وتحديد

شروطه ، وهذا ما أكدّه المشرّع الفرنسي في تقنين النقل الصادر بمقتضى الأمر " 1307-2515 " في المادة " 1-5423 " التي بينت في خاتمة أحكامها بأن " النصوص الواردة في هذا الفصل هي مكملة لإرادة الأطراف " ^(٢٦). أي أن النصوص التي قررها القانون بشأن عقد إيجار السفينة تدخل بوجه عام في عداد القواعد المفسرة أو المكملة التي تسمح لإرادة المتعاقدين أن يختاروا ما يشاؤون من شروط تتلائم مع مصالحهم ^(٢٧).

إلا أن حرية أطراف العقد هي بطبيعة الحال ليست مطلقة، إذ لا يجوز لهم الخروج على أحكام القانون ذات الصلة بالنظام العام ، ومن ثم يكون عقد إيجار السفينة باطلاً إذا تضمن مخالفة للقانون، كما في نقل بضائع يمنع القانون التعامل بها ^(٢٨) أو أن تستأجر السفينة لغرض القيام بأعمال غير مشروعة، كالإتجار بالبشر.

أما في عقد النقل البحري فإن الأمر يبدو مختلفاً، حيث تكون إرادة أطراف العقد مقيدة بما يقرره القانون الوطني أو الاتفاقية الدولية التي تنطبق على العقد، ومن مظاهر ذلك إبطال الشروط التعسفية التي تعفي الناقل من المسؤولية عن هلاك بضاعة أو تلفها ^(٢٩)، أو الشروط التي تحدد من مسؤوليته في الأحوال التي لا يجوز له تحديد مسؤوليته ^(٣٠).

فضلاً عن أن الناقل في عقد النقل البحري يكون ملزماً بتزويد الشاحن بسند شحن أو وثيقة نقل لها وظائف عدة منها أنه، يُعدّ دليلاً على انعقاد عقد النقل البحري وتسلم الناقل للبضاعة والقدرة على تمثيل البضاعة بما يمكن مالك البضاعة من نقل ملكيتها إلى الغير عن طريق تظهير سند الشحن ، في حين لا يتمتع عقد إيجار السفينة بمثل هذه الوظائف، بل هو مجرد دليل على انعقاد عقد إيجار السفينة ^(٣١).

المبحث الثاني/ الإشكالات المتعلقة باختيار السفينة وشحن النفط ونقله

قد تواجه الجهة التي تروم التعاقد على نقل النفط بعض الإشكالات بشأن السفينة التي يتم اختيارها لنقل النفط، وهذا ما نبينه في "مطلب أول " وكذلك بعض الإشكالات المتعلقة بشحن النفط ونقله ، وهو ما نبينه في "المطلب ثانٍ".

المطلب الأول/ اختيار السفينة التي تتولى نقل النفط

ينبغي على الجهة التي تروم نقل النفط بحراً اختيار السفينة التي تتوفر فيها مواصفات معينة تكفل نقل النفط وحائزة على شهادة صلاحية للملاحة. وهذا ما نبينه في (فرع أول). فإذا ما تم اختيار السفينة فهل تملك الجهة المتعاقدة مع مستأجر السفينة أو الناقل إمكانية تغييرها بغيرها؟ وهذا ما نبينه في فرع ثانٍ.

الفرع الأول/ مواصفات السفينة التي تتولى نقل النفط

ينبغي أن تتوفر في السفينة التي تتولى نقل النفط بعض المواصفات الخاصة ومنها:
أولاً: ينبغي أن تصمم السفينة وأن يتم بنائها على شكل عنابر أو صهاريج، ويضم كل عنبر قسمين أو أكثر يفصل بينهما قواطع طولية وأخرى عرضية، وذلك للمحافظة على توازن السفينة أثناء سيرها وضمان عدم ميلانها أو جنوحها بفعل حركة السوائل داخل العنبر أو الصهريج.
ثانياً: أن تكون مجهزة بأجهزة ومعدات تعمل على شحن النفط إلى العنابر أو الصهاريج وتفريغها معاً^(٣٢).

وفضلاً عما تقدم فينبغي عند بناء السفينة المخصصة لنقل النفط اختيار مواد تتحمل ليس ما تتعرض له السفينة أثناء سيرها، كالعواصف الشديدة أو العواصف البحرية أو أملاح البحر، بل ما يصيب السفينة من تآكل بفعل الشحنات النفطية، ومن ذلك استخدام أنواع خاصة من الفولاذ بمواصفات معينة، وطلائها بطلاء من نوع معين.

صلاحية السفينة

ينبغي أن تكون السفينة التي يتم التعاقد عليها لنقل النفط صالحة للملاحة وذلك بأن تكون حائزة على شهادة صلاحية للملاحة. ويقصد بذلك أن تكون السفينة في حالة سليمة وقادرة على تحمل الظروف العادية للملاحة المطلوبة منها، وأن تكون مزودة بالوسائل والأجهزة اللازمة لحفظ البضائع، وبالنظر إلى الخدمة المطلوبة منها^(٣٣).

ونخلص من هذا التعريف بأن هنالك ثلاثة شروط ينبغي توافرها لكي تكون السفينة صالحة للملاحة وهي:

أولاً: أن تتوفر فيها المواصفات الفنية لمواجهة مخاطر البحر وتحمل ظروف الملاحة البحرية.

ثانياً: أن تكون مجهزة بالأجهزة والمعدات اللازمة لتنفيذ الرحلة البحرية.

ثالثاً: أن تكون السفينة ملائمة للغرض الذي استأجرت له.

وبعد الالتزام بتقديم سفينة صالحة للملاحة وفقاً للمدرسة اللاتينية التزاماً بتحقيق نتيجة "obligation du resultat"، سواء ورد النص عليه في العقد أم لم ينص عليه، أي أنه التزام مفترض يتطلب بالضرورة أن تكون السفينة صالحة للغرض الذي استأجرت لأجله^(٣٤)، أما في المدرسة الانكلوسكسونية فقد ذهب القضاء الإنجليزي في قضية "fc Bradleysn co1926" أن التزام المؤجر بتقديم سفينة صالحة للملاحة. وفقاً لما استقرت عليه قواعد القانون العام "common law" هو التزام مطلق "absolute obligation"، وهو لا يتطلب إثبات إهمال مالك

السفينة، إذ لا يعقل من المالك المتبصر ان ترسل السفينة الى رحلة وهو يعلم بأنها غير صالحة للملاحة^(٣٥). ويتم إثبات صلاحية السفينة للملاحة بشهادة تقدم من شركات الإشراف البحري المعروفة، إلا أن هذه الشهادة تمثل قرينة على صلاحية السفينة للملاحة ، إلا أنها ليست قاطعة وإنما نسبية يحوز إثبات عكسها^(٣٦).

وقد ذهب أحكام القضاء إلى تقرير مسؤولية مالك السفينة إذا ثبت عدم صلاحية التي قدمها ، ومن ذلك الحكم الصادر في قضية السفينة "Roberta 1975" حيث لم تكن مكائن السفينة حائزة على شهادة تثبت صلاحيتها للعمل^(٣٧).

الفرع الثاني/ الالتزام بتقديم السفينة المعنية في العقد

غالباً ما تتضمن مشارطات إيجار السفن بياناً باسم السفينة التي ستقوم بنقل البضائع ومن ثم فإنه ينبغي على المالك تقديم ذات السفينة التي ذكرت في العقد ، ولا يستطيع أن يقدم سفينة بديلة عنها وإن كان لها ذات خصائص السفينة التي ذكرت في العقد، ما لم يتم الاتفاق لاحقاً على جواز قيام المالك بتقديم سفينة بديلة^(٣٨) . وكذلك يجوز للمالك استبدال السفينة إذا ورد في مشاركة الإيجار شرط يجيز استبدالها بأخرى وهذا ما ذهب إليه القضاء في قضية.

Société Anonyme et commercial V.Anglolranian Oil 1953

حيث قام مالك السفينة باستبدال السفينة المخصصة لنقل النفط المسماة في العقد بأخرى لها ذات مواصفاتها، ثم احتاجت السفينة البديلة الى إجراء بعض الإصلاحات عليها ، فاستبدلت بالسفينة الأولى، إلا أن المستأجر رفض ذلك ، إلا أن المحكمة رأت بأن بنود المشاركة تجيز استبدال السفينة ، ومن ثم يكون الاستبدال جائزاً كلما بدا لمالكها الاستبدال مناسباً^(٣٩) ، إلا أن أحكام أخرى ذهبت إلى وجوب الاعتداد بإرادة المستأجر إذا رغب المالك باستبدال السفينة المعنية في العقد وهذا ما ذهب إليه القضاء الإنكليزي في قضية " Niarchosv. V. Shell Tankera"^(٤٠).

المطلب الثاني/ الإشكالات المتعلقة بشحن النفط ونقله

بعد اختيار السفينة التي ستتولى نقل النفط تبدأ عملية شحن النفط الى السفينة وهو ما نبينه في (فرع أول) ثم نقله من ميناء القيام إلى ميناء الوصول (فرع ثان).

الفرع الأول/ عمليات شحن النفط الى السفينة

تثير عمليات شحن النفط الى السفينة تساؤلات عدة ومنها المقصود بعملية الشحن وكيف تتم من الناحية الفنية ووجوب القيام بها في المواعيد المحددة لذلك. ونبحث في هذه التساؤلات تباعاً: المقصود بعملية الشحن وكيف تتم من الناحية الفنية؟

يقصد بشحن النفط الى السفينة عملية افراغ الشحنات الى السفينة , وتتم هذه العملية بواسطة خراطيم تقوم بشفط النفط من المستودعات بواسطة المضخات الى صهاريج السفينة. وتتميز عمليات شحن النفط الى صهاريج السفينة بطابع خاص بسبب الطبيعة الخاصة للنفط بوصفه من السوائل. فلا تتطلب هذه العملية وجوب قيام الناقل مثلاً بعمليات الرص والتستيف التي يجب القيام بها عند نقل البضائع الأخرى^(٤١).

مواعيد الشحن

نظراً للمساحة المحدودة للميناء وعدم قدرته على استقبال جميع السفن المحملة بالبضائع والتي تروم اما شحن البضائع او تفريغها, وللرغبة في تنظيم العمل في الميناء فقد جرت العادة على وجوب القيام بعملية شحن البضائع في مواعيد محددة, ويطلق على هذه المواعيد بأيام الشحن والتفريغ "Lay days" أي الأيام التي تكون فيها السفينة مستعدة لشحن البضائع أو تفريغها^(٤٢).

وينبغي أن تتم عملية الشحن وفقاً للمواعيد المحددة والمتفق عليها. وتبدأ مواعيد الشحن منذ اليوم والوقت الذي يوجه فيه ربان السفينة إخطاراً إلى الشاحن باستعداد سفينته للشحن والتفريغ , ويطلق هذا الاشعار إخطار الاستعداد "Notice of readiness"^(٤٣)

وينبغي على ربان السفينة عند توجيه الإخطار أن تكون السفينة مستعدة بالفعل لشحن البضاعة , فإذا لم تكن السفينة مستعدة للشحن فلا يُعتدُّ بالأخطار, وتُعدُّ السفينة غير مستعدة لإتمام عملية الشحن , وهذا ما ذهب إليه القضاء في قضية

Compania de naviera nedelka v. internationals 1973 حيث لم تكن عنابر

السفينة نظيفة لاستقبال كميات الذرة التي ستقلها السفينة^(٤٤).

الفرع الثاني/ نقل النفط بواسطة السفينة من ميناء القيام الى ميناء الوصول

بعد الانتهاء من عمليات شحن النفط إلى السفينة فيتم نقله من ميناء القيام إلى ميناء الأصول وتعد هذه المرحلة من أهم مراحل نقل النفط وذلك لأسباب عدة، ومنها المخاطر التي تواجهها الرحلة البحرية , والمخاطر الناشئة عن نقل النفط ذاته , والتي تفرض على مَنْ يتولى عملية النقل اتخاذ كافة التدابير اللازمة للمحافظة على سلامة شحنات النفط التي تتولى السفينة نقلها . ونبحث في الالتزام بالمحافظة على سلامة الشحنات النفطية . و وجوب سلوك السفينة خط السير المحدد .

المحافظة على سلامة الشحنات النفطية

يقع على الجهة التي تتولى نقل النفط , وسواء تمت عملية نقل النفط بعقد نقل بحري أم بسفينة مستأجرة, المحافظة على سلامة الشحنات النفطية التي تتولى السفينة نقلها . فإذا تمت عملية نقل النفط بواسطة عقد نقل بحري فينبغي على الناقل اتخاذ كافة التدابير اللازمة للمحافظة على الشحنات النفطية , فضلاً عن سلامة السفينة التي تنقلها . ونظراً لعدم وجود احكام خاصة بعقد النقل البحري للنفط فإنه ينبغي تطبيق الأحكام المتعلقة بعقد النقل البحري المقررة بموجب القوانين الوطنية والاتفاقيات الدولية المنظمة لعقد النقل البحري للبضائع. فعلى سبيل المثال فقد قررت (الفقرة أولاً م ٤٦) من قانون النقل العراقي رقم ٨٠ لسنة ١٩٨٣ - وضمن الاحكام العامة المتعلقة بنقل الأشياء - بأنه (يضمن الناقل سلامة الشيء في أثناء تنفيذه عقد النقل, ويكون مسؤولاً عن الأضرار التي تصيبه) وكذلك قررت المادة (١٣٢) من القانون المذكور وضمن الأحكام المتعلقة بالنقل البحري - بأنه (يسأل الناقل عن هلاك الشيء أو تلفه وعن التأخير في تسليمه) وكذلك قررت (الفقرة أولاً م ٢٢٧) من قانون التجارة البحرية المصري رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ بأنه (يضمن الناقل هلاك البضائع وتلفها إذا حدث الهلاك والتلف في المدة بين تسلم الناقل للبضائع في ميناء الشحن, وبين قيامه في ميناء التفريغ لتسليمها إلى صاحب الحق في تسليمها) وكذلك قررت اتفاقية هامبورغ لعام ١٩٧٨ في المادة (٥) بأنه يسأل الناقل عن الخسارة الناتجة عن هلاك البضائع أو تلفها, وكذلك الناتجة عن التأخر في التسليم , إذا وقع الحادث الذي تسبب في الهلاك أو التلف أو التأخير في أثناء وجود البضاعة في عهده وكذلك أشارت المادة (١٧) من اتفاقية روتردام لعام ٢٠٠٨ بأنه " أولاً: يكون الناقل مسؤولاً عن هلاك البضائع أو تلفها , وكذلك عن التأخر في التسليم , إذ أثبت المطالب أن الهلاك أو التلف أو التأخر أو الحدث أو الظرف الذي تسبب أو أسهم فيه , قد وقع اثناء مدة مسؤولية الناقل ... " .

ويبدو مما تقدم بأن الناقل في عقد النقل البحري للنفط هو ملزم بالمحافظة على سلامة الشحنات النفطية التي تنقلها السفينة , ومن ثم فإنه يُعدُّ مسؤولاً عن هلاكها أو تلفها أو التأخير في نقلها .

أما في عقد إبحار السفينة المستأجرة لنقل النفط فإن مؤجر السفينة بالرحلة ونظراً لاحتفاظه بالإدارة الملاحية والتجارية للسفينة, فإنه يلزم بالمحافظة على سلامة الشحنات النفطية, كما يلزم الناقل البحري بذلك^(٤٥).

سلوك السفينة خط السير المحدد

من المقرر ان ربان السفينة لا يستطيع السير بسفينة وفق ما يشاء , وانما عليه سلوك المسارات البحرية المحددة بين ميناء القيام وميناء الوصول وذلك لغرض نقل البضاعة وتسليمها بالنتيجة في ميناء الوصول. ويقع هذا الالتزام على ربان السفينة التي تتولى نقل النفط. وقد نظم قانون النقل العراقي والاتفاقيات الدولية الأحكام المتعلقة بهذا الالتزام، إذ قررت المادة (٣١) من هذا القانون - الواردة ضمن الأحكام المتعلقة بنقل الأشياء - بأنه على الناقل "يسلك الطريق المتفق عليه وإلا وجب اتباع أقصر الطرق وله أن يحدد عن هذا الطريق أو يسلك طريقاً أطول إذا وجدت ضرورة لذلك".

ويبدو من هذا النص بانه على الناقل سلوك خط السير المتفق عليه بين الناقل والمرسل ولا يجوز له الانحراف عن سلوكه - سواء بسلوك طريق أقصر أو أطول إلا إذا وجدت ضرورة لذلك . أما إذا لم يوجد اتفاق بين الناقل والمرسل على سلوك طريق محدد، فالناقل أن يسلك أقصر الطرق. وفي إطار عمليات النقل البحري لنقل النفط، فإنه يجب على الناقل أو مؤجر السفينة سلوك الطريق المتفق عليه في عقد النقل أو مشاركة الإيجار^(٤٦). فإذا لم يوجد اتفاق فيجب عليهما سلوك المسار المعتاد , أي المسار الذي اعتادت السفن سلوكه لإيصال البضاعة إلى ميناء الوصول، ولا يجوز للناقل الوقوف بموانئ لم تجر العادة بالوقوف فيها^(٤٧) أو الوقوف في الموانئ غير المنصوص عليها في العقد إلا إذا وجدت ضرورة اضطرته للرسو فيها^(٤٨).

أما بشأن مدى جواز الانحراف عن سلوك الطريق المتفق أو الطريق المعتاد، فقد أجازت المادة (٣١) من قانون النقل العراقي للناقل الانحراف عن سلوك الطريق المتفق عليه والمعتاد وذلك إذا اضطر إلى تقديم المساعدة لشخص مريض أو مصاب أو في خطر، وبشرط عدم صدور غش أو خطأ جسيم من قبل الناقل أو تابعيه.

وفي هذه الحالة فإن الناقل لا يسأل عن الأضرار الناشئة عن التأخير في نقل البضاعة. وترى بعض آراء الفقه بأن الانحراف عن سلوك المسار المحدد في إطار عمليات النقل البحري هو جائز إذا كانت الظروف الجوية والملاحية تسوغ ذلك. أو إذا كان الانحراف بهدف تكملة حمولة السفينة في ميناء آخر^(٤٩).

أما فيما يتعلق بموقف الاتفاقيات الدولية المنظمة للنقل البحري للبضائع، فقد قررت اتفاقية روتردام لعام ٢٠٠٨ في المادة (٢٤) بأنه " عندما يقضي القانون المنطبق بأن الانحراف عن المسار يشكل إخلالاً بواجبات الناقل، لا يحرم هذا الانحراف عن المسار في حد ذاته الناقل أو الطرف المنفذ البحري من أي وسيلة دفاع وأي حد من حدود المسؤولية بمقتضى هذه الاتفاقية، باستثناء ما هو منصوص عليه في المادة ٦١".

يبدو من النص المتقدم بأن تقرير ما إذا كان الانحراف عن المسار يشكل إخلالاً بواجبات الناقل من عدمه هو أمر يقرره القانون الواجب التطبيق على النزاع، ومع ذلك فإن هذا الانحراف - وإن كان يمثل خطأ - إلا أنه لا يحرم الناقل من التمسك بتحديد مسؤولية عن الأضرار التي لحقت بالبضاعة، ويستثنى من ذلك الأحوال التي لا يجوز فيها للناقل التمسك بتحديد مسؤوليته التي قررت في المادة (٦١) من الاتفاقية .

الخاتمة

تناولنا في هذا البحث بعض الإشكالات القانونية الناشئة عن عمليات نقل النفط بحراً. ابتداءً من اختيار شكل الإطار العقدي الذي يتم بمقتضاه تنفيذ عمليات نقل النفط وانتهاءً بتفريغه لتسيمة،

وقد خلص البحث إلى الإشارة إلى ظاهرة غياب النصوص القانونية التي تنظم عمليات النفط بحراً سواء أتمت العملية بعقد إيجار سفينة أم بعقد نقل بحري. ونوصي في خاتمة البحث بالآتي:

أولاً: ضرورة قيام وزارة النفط بتشكيل لجنة تضم مختلف الاختصاصات ذات العلاقة بنقل النفط تتولى إعداد دليل استرشادي يمكن اللجوء إليه عند رغبة الوزارة المذكورة عند التعاقد على نقل النفط سواء بعقد إيجار سفينة أم بعقد نقل بحري.

ثانياً: الإسراع في تشريع مشروع القانون التجاري البحري الذي بلغ العديد من المراحل التشريعية واستكمال تشريعه لسد الفراغ التشريعي الذي يعاني منه القانون العراقي في القواعد المنظمة للنشاط البحري.

الهوامش

(١) ويطلق عليه باللغة الانجليزية "charter party" وقد استمد هذا اللفظ من اللفظ اللاتيني "partia carta" حيث استقرت العادات السائدة في القرون الوسطى على تحرير عقد إيجار السفينة على ورقة يدون فيها شروط العقد مرتين ، ثم يتم قطعها الى جزئين تسلم أحدهما للمالك "المؤجر" والأخرى للمستأجر، ينظر :

David martin clark, manual on international maritime law, oxford university press, volume II, Shipping law, first edition, 2014, p.267 chorley & Giles, shipping law, pitman, London, seventh edition, p.122.

(2) David Martin Clark, Op.Cit., P. 267. Chorley & Ciles, Op.Cit., P. 120.

(٣) ويطلق عليه باللغة الإنجليزية "Bareboat charter" أو "demise charter".

(4) Robert force, Admiralty and maritime Laws, federal Judicial center, washington, 2004, P 43 .

(5) Chorley & Giles, OP.Cit .p. 120. Robert Force, Op. Cit, P.43.

(٦) ويطلق عليه باللغة الإنكليزية (time charter).

(7) Robert force, Op.Cit.42-43. David Martin clarek, Op. Cit,P.268.

(٨) ينظر: الدكتور فايز نعيم رضوان، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، دون ذكر دار النشر، ١٩٨٩، ص٢٧٧، الدكتور محمد السيد الفقي، القانون البحري، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، ٢٠٠٧، ص٢٩١ .

(9) Robert Force, Op.Cit, P.42.

(10) Simon Baughien, shipping Law, Rutledge- Tylor and Francis group. New York sixth edition, 2015 , P.189

(١١) ويطلق عليه باللغة الإنكليزية "voyage charter".

(12) Simon Baughien, Op. Cit.P.188.

(13) Terence coghlin. john Kimbal. Andrew Baker. Julin Kenny. Time charter. Routledge, New York, Seventh edition 2014, P.2

(١٤) ينظر: الدكتور محمد بهجت قايد، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، دار النهضة العربية، القاهرة، ٢٠٠٤-٢٠٠٥، الجزء الثاني، ص٦.

(١٥) ينظر: جان بيار بوربييه، المطول في القانون البحري، ترجمة: د. سليم حداد، منشورات الفا، توزيع: المؤسسة الحديثة للكتاب، بيروت، ط١، ٢٠١٨، الجزء الأول، ص٥٢٢-٥٢٣.
(١٦) ينظر: الدكتور أحمد حسني، عقود إيجار السفن، منشأة المعارف، الإسكندرية، ط٢، ٢٠٠٨، ص٢٧.

(١٧) ينظر: Ternce coghlin and others, Op.Cit.P.13
(١٨) اذ قضت المحكمة العليا في الولايات المتحدة في عام ١٩١٩ في قضية ((union fish co.v.Erick son)) إلى صحة المشاركة الواقعة شفاهاً، مشار إليه لدى: Robert force Op.Cit.,P.42
(١٩) للاطلاع على شروط هذه المشاركة وبياناتها ينظر: الموقع الإلكتروني bimco.org وكذلك الموقع الإلكتروني: usbc.com.ua.

(٢٠) في نصوص المشاركات المتعلقة بنقل النفط سواء أكانت بالمدة أو بالرحلة ينظر:
Michal Bundock, shipping law, informa, London 2011, P.P.115-797
(٢١) ومن أقدم هذه البورصات هي ما يطلق عليها بـ "the Baltic exchange" التي أنشأت في لندن عام ١٧٤٤ كبورصة متخصصة بتأجير السفن وتزاول أعمالها في الوساطة بين الشاحنين والناقلين. ينظر: الموقع الإلكتروني لهذه البورصة: Baltic exchange.com
(٢٢) وقد أشارت آراء الفقه إلى تعاريف عدة لعقد النقل البحري للبضائع، ومنها بأنه "عقد يلتزم فيه الناقل البحري بتغيير مكان بضائع تعهد إليه بنقلها بحراً، أما لمصلحة المتعاقد معه، ويسمى الشاحن، أو إلى أي شخص آخر هو المرسل إليه وذلك مقابل أجر"، ينظر: الدكتور هاني دويدار، النقل البحري والجوي، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، ٢٠٠٨، ص١٦٢.
أما قانون النقل العراقي رقم ٨٠ لسنة ١٩٨٣ فلم يقرر تعريف لعقد النقل البحري للبضائع، وإنما اكتفى بالإشارة أي تعريف عقد النقل البحري بوجه عام معرباً إياد في المادة (١٢٩) بأن "عقد النقل البحري هو اتفاق يلتزم الناقل بمقتضاه بنقل شخص أو شيء بسفينة أو ما شاكلها بحراً من مكان إلى مكان آخر لقاء أجر".

(٢٣) ومثال هذا الأضرار ما أشار إليه حكم المحكمة العليا للولايات المتحدة الأمريكية في ٢٠٢٠/٣/٣٠ في قضية "AS phalt Refining co.v.frescati shipping.com" حيث اصطدمت السفينة التي تنقل النفط عند اقترابها من الميناء بمرساة بحرية مهجورة (حطام) فاحترق بدن السفينة وتسربت أثر ذلك كميات كبيرة من النفط. ينظر: الموقع الإلكتروني .gard.no.

(٢٤) تجدر الإشارة بأنه مع التسليم بوجود بعض الخصائص المشتركة بين عقد إيجار السفينة وبين عقد النقل البحري، ومن ذلك أن كلاهما من العقود الرضائية والملزمة للجانبين حيث يلزم الشاحن بدفع أجرة النقل ويلزم مستأجر السفينة بدفع بدل إيجار السفينة، فضلاً عن وجود بعض الالتزامات المشتركة فيما يتعلق بشحن البضاعة ونقلها وتسليمها. إلا أن عقد النقل البحري يختلف في مضمونه وطبيعته وما ينشأ عنه من التزامات عن عقد إيجار السفينة، ففي هذا العقد الأخير فإن المؤجر يلتزم بأن يضع تحت تصرف المستأجر سفينة بقصد الانتفاع بها. بينما في عقد النقل البحري فإن الناقل لا يلزم بأن يضع تحت تصرف الشاحن سفينة، وإنما نقل بضائعه من ميناء القيام إلى ميناء الوصول. ينظر: كتابنا مبادئ القانون البحري المكتبة القانونية، بغداد، ط١، ٢٠٢١، ص ١٥٠.

(25) Paul Chauveau, *Traité de Droit maritime*, Librairies Techniques, Paris, 1958, P.449.

(٢٦) وهذا ما كان يقرره قانون التجارة الفرنسي لعام ١٨٠٧ الملغى. في موقف هذا القانون ينظر:

Rene Rodier et Emmanuel Pontavice, *Droit Maritime*, DALLOZ, Paris, 11^{ème} édition, 1991, p.217.

(٢٧) ينظر: الدكتور محمد السيد الفقي، مصدر سبق ذكره، ص ٢٨٥.

(٢٨) ينظر: الدكتور احمد حسني، مصدر سبق ذكره، ص ٤١.

(٢٩) فعلى سبيل المثال فقد قررت (الفقرة ثامناً من م٣) من معاهدة توحيد بعض القواعد الخاصة بسندات الشحن المعروفة بمعاهدة بروكسل الموقعة في ٢٥/٨/١٩٢٤. بأن كل شرط أو تعاقّد أو اتفاق في عقد النقل يتضمن إعفاء الناقل أو السفينة من المسؤولية عن الهلاك أو التلف اللاحق بالبضائع الناشئة عن الإهمال أو الخطأ أو التقصير في الواجبات أو الالتزامات التي قررتها الاتفاقية يُعدّ باطلاً.

(٣٠) فعلى سبيل المثال قضت المادة (٦١) من اتفاقية روتردام ٢٠٠٨ بعدم جواز تمسك الناقل بتحديد المسؤولية إذا لبت بأن الخسارة تعزى إلى إخلال الناقل بواجباته بمقتضى الاتفاقية.

(31) Chorley & Giles, Op Cit., p.123.

(٣٢) في تفصيل هذه الخصائص ينظر: الدكتور محمد غريب عبد العزيز، النظام القانوني للنقل البحري والحاويات، دار الفكر الجامعي، الاسكندرية، ط١، ٢٠٠٦، ص ٦٩. الدكتور أيمن النحراوي، اقتصاديات وسياسات النقل البحري، دار الفكر الجامعي، الاسكندرية، ط١، ٢٠١٤، ص ٤١.

(٣٣) ينظر: الدكتور كمال حمدي، القانون البحري، منشأة المعارف، الإسكندرية، ط٣، ٢٠٠٧، ص ٣٧٣.

(٣٤) ينظر: الدكتور علي جمال الدين عوض، النقل البحري للبضائع، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٩٢، ص ١٣٦.

(35)Lloyd's law report. 1926, p446.

(٣٦) ينظر: الدكتور كمال حمدي، مصدر سبق ذكره، ص ٣٧٤.

(37) Lloyd's law report. 1938, P.85.

(38)Terence coghlin and others, Op.Cit., P.61.

(39)Lloyd's law report. 1945, 466.

(40)Ibid, 1961, p.496.

(٤١) ينظر الدكتور أحمد حسني، مصدر سبق ذكره، ص ١٩٥.

(42)Eric Sullivan , marine encyclopedia dictionary , inform – routledge , London , sixth edition , 2015 p.250 .

(43)Ibid , P.316 .

(44)Lloyd's law report , 1973 , p.247.

(٤٥) ينظر: الدكتور محمود مختار بريري، قانون التجارة البحرية، دار النهضة العربية، القاهرة ، ص ٢٩٣.

(٤٦) ينظر: الدكتور مصطفى كمال طه ، أساسيات القانون البحري، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، ط ٢٠١٢، ٢، ص ٢٢٨.

(٤٧) المصدر نفسه ، ص ٢٢٨.

(٤٨) الدكتور فايز نعيم رضوان، مصدر سبق ذكره، ص ٣٣٢.

(٤٩) ينظر: أستاذنا الدكتور مجيد العنبيكي ، القانون البحري العراقي ، بيت الحكمة ، بغداد ، ط ١ ، ص ٢٠٠١، ١٨٣.

المصادر

أولاً: باللغة العربية

- ١- د. أحمد حسني، عقود إيجار السفن، منشأة المعارف، الإسكندرية، ط٢، ٢٠٠٨.
- ٢- د. أيمن النحراوي، اقتصاديات وسياسات النقل البحري، دار الفكر الجامعي، الاسكندرية، ط١، ٢٠١٤.
- ٣- جان بيار بوربييه، المطول في القانون البحري، ترجمة: د. سليم حداد، منشورات الفا، توزيع: المؤسسة الحديثة للكتاب، بيروت، ط١، ٢٠١٨، الجزء الأول.
- ٤- د. علي جمال الدين عوض، النقل البحري للبضائع، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٩٢.
- ٥- د. فاروق إبراهيم جاسم، مبادئ القانون البحري، المكتبة القانونية، بغداد، ط١، ٢٠٢١.
- ٦- د. فايز نعيم رضوان، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، دون ذكر دار النشر، ١٩٨٩.
- ٧- د. كمال حمدي، القانون البحري، منشأة المعارف، الإسكندرية، ط٣، ٢٠٠٧.
- ٨- د. مجيد العنكي، القانون البحري العراقي، بيت الحكمة، بغداد، ط١، ٢٠٠١.
- ٩- د. محمد السيد الفقّي، القانون البحري، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، ٢٠٠٧.
- ١٠- د. محمد بهجت قايد، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، دار النهضة العربية، القاهرة، ٢٠٠٤-٢٠٠٥، الجزء الثاني.
- ١١- د. محمد غريب عبد العزيز، النظام القانوني للنقل البحري والحاويات، دار الفكر الجامعي، الاسكندرية، ط١، ٢٠٠٦.
- ١٢- د. محمود مختار بريري، قانون التجارة البحرية، دار النهضة العربية، القاهرة.
- ١٣- د. مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، ط٢، ٢٠١٢.
- ١٤- د. هاني دويدار، النقل البحري والجوي، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، ٢٠٠٨.

ثانياً: باللغة الإنجليزية

- 1-Chorley & Giles, shipping law, pitman, London, seventh edition, 1980.
- 2-David martin clark, manual on international maritime law, oxford university press, volume II, Shipping law, first edition, 2014
- 3-Eric Sullivan , marine encyclopedia dictionary , inform – routledge , London , sixth edition , 2015.
- 4-Michal Bundock, shipping law, informa, London 2011.
- 5-Paul Chauveau, Traité de Droit maritime, Librairies Techniques, Paris, 1958.
- 6-Rene Rodier et Emmanuel Pontavice, Droit Maritime, DALLOZ, Paris, 11^{ème} édition, 1991.
- 7-Robert force, Admiralty and maritime Laws, federal Judicial center, washington, 2004.
- 8-Simon Baughien, shipping Law, Rutledge- Tylor and Francis group. New York sixth edition, 2015
- 9-Terence coghlin. john Kimbal. Andrew Baker. Julin Kenny. Time charter. Routledge, New York, Seventh edition 2014.