مجلة جامعة تشرين – سلسلة العلوم الاقتصادية والقانونية

اسم المقال: التنظيم القانوني لمهلة الانتظار في مشارطة إيجار السفينة المجهزة بالرحلة
اسم الكاتب: د. هيثم الطاس، محمد توفيق محمد
رابط ثابت: https://political-encyclopedia.org/index.php/library/4964
تاريخ الاسترداد: 2026/11/03 21:13 +03

الموسوعة السياسيّة هي مبادرة أكاديمية غير هادفة للربح، تساعد الباحثين والطلاب على الوصول واستخدام وبناء مجموعات أوسع من المحتوى العلمي العربي في مجال علم السياسة واستخدامها في الأرشيف الرقمي الموثوق به لإغناء المحتوى العربي على الإنترنت.
لمزيد من المعلومات حول الموسوعة السياسيّة – Encyclopedia Political، يرجى التواصل على info@political-encyclopedia.org

استخدامكم لأرشيف مكتبة الموسوعة السياسيّة – Encyclopedia Political يعني موافقتك على شروط وأحكام الاستخدام المتاحة على الموقع https://political-encyclopedia.org/terms-of-use

تم الحصول على هذا المقال من موقع مجلة جامعة تشرين – سلسلة العلوم الاقتصادية والقانونية – ورفده في مكتبة الموسوعة السياسيّة مستوفياً شروط حقوق الملكية الفكريّة ومتطلبات رخصة المشاع الإبداعي التي ينضوي المقال تحتها.

مجلة جامعة تشرين للبحوث والدراسات العلمية _ سلسلة العلوم الاقتصادية والقانونية المجلد (39) العدد (2) 2017
Tishreen University Journal for Research and Scientific Studies -Economic and Legal Sciences Series Vol. (39) No. (2) 2017

التنظيم القانوني لمهلة الانتظار في مشارطة إيجار السفينة المجهزة بالرحلة

الدكتور هيثم الطاس*
محمد توفيق محمد**

(تاريخ الإيداع 27 / 12 / 2016. قُبِل للنشر في 26 / 4 / 2017)

□ ملخّص □

يلتزم المؤجر في مشارطة إيجار السفينة المجهزة بالرحلة أن يتيح السفينة لأعمال الشحن و التفريغ التي يتوجب على المستأجر إنجازها خلال فترة زمنية يحددها الاتفاق أو العرف تسمى مهلة الانتظار لا يدفع عنها المستأجر أي أجرة إضافية لأنها تعتبر مدفوعة الأجر ضمناً في الأجرة المتفق عليها في المشارطة، فإذا تأخر المستأجر و تجاوز مهلة الانتظار سرت مهلة إضافية يستحق عنها المؤجر أجرة إضافية يحددها الاتفاق أو العرف، بالمقابل وكتحفيز للمستأجر لإنجاز أعمال الشحن و التفريغ في أسرع وقت ممكن قد تتضمن المشارطة شرطاً بدفع مكافأة للمستأجر عن الوقت المختصر من مهلة الانتظار.

الكلمات المفتاحية: مهلة الانتظار، مشارطة إيجار السفينة المجهزة بالرحلة، مهلة الانتظار الإضافية، الأجرة الإضافية لتجاوز مهلة الانتظار، مكافأة اختصار مهلة الانتظار، شحن البضائع، تفريغ البضائع.

* أستاذ مساعد – قسم القانون التجاري – كلية الحقوق – جامعة دمشق – سورية.
** طالب ماجستير – قسم القانون التجاري – كلية الحقوق – جامعة دمشق – سورية.

مجلة جامعة تشرين للبحوث والدراسات العلمية _ سلسلة العلوم الاقتصادية والقانونية المجلد (39) العدد (2) 2017
Tishreen University Journal for Research and Scientific Studies -Economic and Legal Sciences Series Vol. (39) No. (2) 2017

Legal regulation of the laytime in the voyage charterparty

Dr. Haytham altass*
Mohammad towfiq mohammad**

(Received 27 / 12 / 2016. Accepted 26 / 4 / 2017)

□ ABSTRACT □

The shipowner in the voyage charterparty is under an obligation to make and keep the vessel available for loading and discharging operations and the charterer is bound to perform these operations during a certain period of time specified by the parties agreement or according to the custom, such a period is known as Laytime and it is available free of charge to the charterer who is regarded as having paid for it in the freight. However, If the charterer exceed the laytime and delayed the vessel beyond it, then an extra period starts to run with additional amount specified by the parties agreement or according to the custom is payable to the owner known as Demurrage. In the other hand as an inducement to the charterer to complete the loading and discharging operations as quickly as possible, the charter may provide for a reward to the charterer known as despatch money for any laytime saved.

Key words: laytime, voyage charterparty, extra laytime, Demurrage, despatch money, loading cargo, discharging cargo.

* **Assistant professor- Commercial Law Department- Faculty of Law- Damascus University- Syria.**
** **Postgraduate student - Commercial Law Department- Faculty of Law- Damascus University- Syria.**

مقدمة:

تعد السفينة من الأموال الداخلة في دائرة التعامل فيجوز أن تكون محلاً لكافة أنواع التصرفات القانونية التي تتعلق بالأشياء من بيع أو إيجار أو عارية أو غيرها من التصرفات الأخرى، وتتعدد صور استغلال السفينة واستثمارها في النشاط التجاري البحري ويعد تأجيرها من أهم هذه الصور وذلك بأن يضع المؤجر سفينة معينة أو جزءاً منها تحت تصرف المستأجر لمدة محددة أو للقيام برحلة أو رحلات معينة مقابل أجرة، ويثبت عقد إيجار السفينة في محرر مكتوب يسمى مشارطة الإيجار [1]، ونظم قانون التجارة البحرية السوري[1] إيجار السفينة بصوره المتعددة، فيمكن أن ينعقد الإيجار على سفينة مجهزة أو غير مجهزة، كما قد يكون إيجار السفينة المجهزة لأجل معين أو بالرحلة.

ويلتزم المؤجر بمقتضى مشارطة إيجار السفينة المجهزة بالرحلة بأن يضع سفينة معينة كاملة التجهيز تحت تصرف المستأجر للقيام برحلة أو عدة رحلات، فالرحلة هي محور هذا النوع من العقود التي ينحسر فيها عنصر المدة عن كونه عنصراً جوهرياً كمبدأ عام إلى مجرد عنصر قد يؤثر على حسن تنفيذ الالتزامات الناشئة عن المشارطة، ويستحق المؤجر أجرته عن إنجاز هذه الرحلة موضوع المشارطة بغض النظر عن الزمن المستغرق في إنجازها، حيث يحتفظ المؤجر بالإدارة الملاحية و التجارية للسفينة ويسري الزمن في مصلحة المستأجر ضد مصلحة المؤجر الذي يسعى لإنهاء تنفيذ المشارطة بأقصر وقت ممكن، ولذلك صداه على التزامات كل من الطرفين بالنظر إلى المراحل الأربع التي يقسم إليها تنفيذ المشارطة[2] ابتداءً بمرحلة الرحلة التمهيدية إلى ميناء الشحن[2]، حيث نادراً ما تكون السفينة موجودة في الميناء المتفق عليه لشحن البضاعة فتتوجه إليه لتبدأ فيه مرحلة شحن السفينة بالبضائع قبل أن تبدأ مرحلة رحلة نقل البضائع المشحونة إلى ميناء التفريغ ليصار إلى إنجاز المرحلة الرابعة والأخيرة بتفريغ البضاعة من السفينة وينتهي بذلك تنفيذ مشارطة الإيجار وتصبح السفينة حرة من قيودها و متاحة لتوظيفها في مشارطات جديدة، فيتولى المؤجر تنفيذ المرحلتين الأولى و الثالثة حيث يحتفظ بالإدارة الملاحية والتجارية للسفينة فيما يكون تنفيذ المرحلتين الثانية والرابعة المتعلقتين بالشحن والتفريغ على عاتق المستأجر [3]، وحيث أن الزمن يسري ضد مصلحة المؤجر فلا يترك للمستأجر حرية الاستفاضة في أعمال الشحن و التفريغ وإنما عليه إنجازها خلال فترة زمنية يحددها الاتفاق أو العرف تعرف بمهلة الانتظار أو أيام السقائف ولا تعرض هذه المسألة المتعلقة بالمهلة المحددة لإنجاز أعمال الشحن و التفريغ عملياً إلا في حالة استئجار السفينة، أما في حالة النقل البحري على خطوط منتظمة فإن السفينة لا تنتظر عادة أكثر من الوقت المحدد في برنامج شركة الملاحة البحرية [3]، فإذا لم يتمكن المستأجر في المشارطة من إنجاز أعمال الشحن و التفريغ خلال المهلة المذكورة ترتبت مسؤوليته المتمثلة في دفع أجرة إضافية عن استمراره في احتجاز السفينة لمهلة إضافية خارج مهلة الانتظار الأصلية، وفي المقابل اذا لم يستغرق المستأجر كامل مهلة الانتظار و تمكن من

[1] المادة / 178/ فقرة /1/ من قانون التجارة البحرية السوري رقم / 46/ لعام 2006، كما بينت المادة / 10/ من التعليمات التنفيذية للقانون المذكور والصادرة بقرار وزارة النقل رقم / 935/ لعام 2006 أنه يتم إثبات عقد إيجار السفينة من خلال نص كتابي يدعى عقد الإيجار أو مشارطة الإيجار و لهما نفس المعنى و الغرض.

كما يسمى باللغة الإنكليزية " Charterparty" و بالفرنسية "Charte-Partie" و هذه الكلمة مشتقة من الكلمة الإيطالية " Carta partita" أي الورقة المشروطة، إذ جرت العادة قديما على كتابة العقد في ورقة ثم شطرها إلى جزأين، جزء لكل من طرفي العقد، وعند حصول نزاع على العقد يُضم الجزآن لمعرفة حقيقة العقد. انظر، د. دويدار، هاني. المرجع المذكور في قائمة المراجع، ص 203.

[2] يرى البعض أن هذه الرحلة لا تعتبر تنفيذاً لمشارطة الإيجار ولا تحكمها نصوصها فهي تدخل في مرحلة خاصة بالمؤجر. انظر، د. عوض، علي جمال الدين. المرجع المذكور في قائمة المراجع، ص 391. لكن في الحقيقة يصعب إخراج هذه الرحلة التمهيدية و استبعادها نهائياً من إطار المشارطة فهي تجري بغرض تنفيذها.

[3] يراعى في هذا الصدد أن المستأجر لا يتولى تنفيذ هذه الأعمال بنفسه و إنما يلجأ عادةً إلى أحد المتخصصين في القيام بها و الذي يسمى مقاول الشحن و التفريغ.

إنجاز أعمال الشحن و التفريغ قبل انتهاء المهلة المخصصة لها فإنه يستحق مكافأة عن هذا الإنجاز السريع إذا نصت المشارطة على ذلك.

مشكلة البحث

تكمن مشكلة البحث في الغموض المحيط بمهلة الانتظار التي تمثل مرحلتي الشحن والتفريغ في مشارطة إيجار السفينة المجهزة بالرحلة، الأمر الذي يثير النزاعات حول التأخر الحاصل في تنفيذ المشارطة وتقاذف المسؤوليات بين طرفيها، مما دفع المشرع إلى التدخل فخصّ مهلة الانتظار بأحكام قانونية في سبيل تنظيمها و رسم حدودها و ترتيب آثارها، مع أن التدخل التشريعي لم ينجح في الحد من النزاعات المتعلقة بها بشكل كامل، ذلك بالإضافة إلى الجهود و المساعي التي بُذلت على الصعيد الدولي بغية توضيح المفاهيم المتعلقة بمهلة الانتظار والتوصل إلى اعتماد تعاريف موحدة للمصطلحات المتعلقة بها والمستخدمة في مشارطات إيجار السفن وتم تطويرها عدة مرات [1] بما يواكب التطور التجاري و القانوني في هذا المجال وكان آخرها تعاريف مهلة الانتظار في مشارطات إيجار السفن لعام 2013 [4]

أهمية البحث وأهدافه

أهمية البحث:

تظهر أهمية البحث في إزالة الغموض المحيط بمهلة الانتظار قدر الإمكان و توضيح التنظيم القانوني لها والحدود التي رسمها المشرع انطلاقاً من بدايتها و مدى استمراريتها وكيفية احتساب الفترة الزمنية التي تغطيها و تسليط الضوء على الآثار المترتبة عليها بما يمكن من فرز المسؤوليات وتوزيعها بين طرفي المشارطة عن التأخير الحاصل خلال مراحل تنفيذها.

أهداف البحث:

1 بيان ماهية مهلة الانتظار و كيفية حساب الفترة الزمنية التي تغطيها.

2 معرفة النقطة الزمنية التي تبدأ عندها مهلة الانتظار.

3 بيان مدى استمرارية مهلة الانتظار من حيث قابليها للوقف و الانقطاع، بالإضافة إلى مدى استقلالية مهلة الشحن عن مهلة التفريغ.

4 تحديد الآثار المترتبة على مهلة الانتظار، سواء في حالتي التأخر بتجاوزها أو الإسراع باختصارها.

5 بيان الجزاء المترتب على التأخر وتجاوز مهلة الانتظار من جهة، و المكافأة التي قد يستحقها المستأجر عن اختصارها من جهة أخرى.

---

[1] ورد في المقدمة التوضيحية للتعميم الصادرة عن (BIMCO) المتضمن للتعاريف أنه سبق في عام 1976 أن بدأ العمل على مشروع يهدف إلى التقليل من نزاعات مشارطات الإيجار من خلال تطوير و اعتماد تعاريف موحدة للمصطلحات والعبارات شائعة الاستخدام في المشارطات لاسيما بنود مهلة الانتظار، تضمن فريق العمل ممثلين عن المنظمات و المؤسسات و الجمعيات العاملة في مجال التجارة البحرية (BIMCO, CMI, the UK Chamber of Shipping and FONASBA) وتم التوصل إلى تعاريف مهلة الانتظار في مشارطات إيجار السفن لعام 1980، ولم تحقق هذه التعاريف نجاحاً و نادراً ما تم تضمينها أو تبنيها في مشارطات الإيجار، و كاستجابة لتقرير مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة و التنمية لعام 1990 والذي تضمن انتقادات للتنظيم العقدي في مجال التجارة البحرية تم تعديل التعاريف و تصحيحها و إعادة إصدار التعاريف المفسرة لمهلة الانتظار لعام 1993 " VOYLAYRULES 93"، ونتيجة التغيرات و التطور الهام خلال السنوات الماضية على السوابق القضائية و الممارسات التجارية تم إجراء المراجعة للتحقق فيما اذا كان هنالك أي إضافات أو تعديلات يجب إجراؤها لمواكبة التطورات المعاصرة في التجارة البحرية، وجرى في سبيل ذلك عمل دقيق من قبل ممثلين عن المنظمات الراعية الأصلية و تم التوصل إلى تعاريف مهلة الانتظار في مشارطات الإيجار لعام 2013 وتم تبنيها من قبل المنظمات المشاركة و اعتمادها في الوثائق وسيشار إليها لاحقاً بـ " تعاريف مهلة الانتظار لعام 2013 "

مكان إجراء البحث و زمانه

تم إعداد البحث في جامعتي دمشق و تشرين خلال الفترة الممتدة ما بين الشهر / 7/ لعام 2016 و الشهر /12/ لعام 2016

منهجية البحث:

تم اعتماد منهجية وصفية تحليلية من خلال دراسة ومراجعة القواعد القانونية الناظمة لمشارطة إيجار السفينة بالرحلة عموماً و المتعلقة بتنظيم مهلة الانتظار خصوصاً وتطور المفاهيم المتعلقة بها مع تطور الملاحة التجارية، بالإضافة إلى الآراء الفقهية في المراجع القانونية المتخصصة بغاية توضيح ماهية مهلة الانتظار و الآثار المترتبة عليها، وتم في سبيل ذلك تقسيم البحث إلى مطلبين أساسيين وكل مطلب إلى فرعين على الشكل التالي:

المطلب الأول : ماهية مهلة الانتظار

الفرع الأول : بداية مهلة الانتظار بإشعار الجاهزية

الفرع الثاني : حساب مهلة الانتظار

المطلب الثاني : آثار مهلة الانتظار

الفرع الأول : التأخير و تجاوز مهلة الانتظار

الفرع الثاني : اختصار مهلة الانتظار

النتائج و المناقشة :

المطلب الأول : ماهية مهلة الانتظار

تشير مهلة الانتظار [1] إلى الفترة الزمنية التي يلتزم خلالها المستأجر في مشارطة إيجار السفينة لرحلة بشحن البضائع على السفينة المؤجرة و تفريغها منها [2]، فهي تمثّل الفترة المصرح بها لإتمام عمليتي الشحن والتفريغ، و ورد تعريفها في البند /5/ من تعاريف مهلة الانتظار لعام 2013 بأنها الفترة الزمنية المتفق عليها بين الأطراف التي يلتزم خلالها المالك بجعل سفينته متاحةً لأعمال شحن و تفريغ البضاعة دون دفع مقابل إضافي زائد عن الأجرة المتفق عليها في المشارطة.

ويمكن القول في طبيعة مهلة الانتظار أنها من متممات مشارطة الإيجار فلا يستحق عنها المؤجر أي أجرة إضافية[5] ، ويكون للمستأجر استغلالها بالشكل الذي يناسبه دون أن يدفع مقابلها أي مبلغ إضافي حيث تعتبر مدفوعة الأجر ضمناً في الأجرة المتفق عليها في المشارطة، ذلك لأن ما تتحمله السفينة بسبب انتظارها هذه الفترة يُدخله المؤجر في حسابه عند تقدير الأجرة و للمستأجر حق مطلق خلال هذه الفترة بأن يباشر فيها العمليات بالأسلوب الذي يراه و ليس للمؤجر أن يأخذ عليه أنه كان يمكنه الإسراع في عملياته لأن هذا الحق محدد بمقتضى المشارطة ولا محل فيه لتطبيق فكرة إساءة استعمال الحق وإلى هذا اتجهت نية الطرفين[6]

[1] تسمى في بعض التشريعات "أيام السقائف" وقد ورد المصطلحان المذكوران "أيام السقائف و مهلة الانتظار" في قانون التجارة البحرية السوري السابق الصادر بالمرسوم التشريعي /86/ لعام 1950 ، فيما أشار إليها قانون التجارة البحرية السوري النافذ رقم / 46/ لعام 2006 بتعبير "المهلة الأصلية للشحن و التفريغ" في ضوء وجود مهل إضافية سيرد الحديث عنها لاحقاً.

[2] استخدم المشرع السوري في قانون التجارة البحرية رقم / 46/ لعام 2006 مصطلح "الشحن" للدلالة على عملية رفع البضاعة من على الرصيف و وضعها على ظهر السفينة و مصطلح "التفريغ" للدلالة على عملية انزال البضاعة من السفينة.

ونظراً لأهمية مهلة الانتظار وآثارها على مسؤولية كل من طرفي المشارطة يتوجب معرفة النقطة التي يبدأ عندها سريان هذه المهلة بموجب ما يسمى إشعار الجاهزية وشروط صحته، وكيفية احتسابها من حيث استمراريتها ومدى استقلال مهلة الشحن عن مهلة التفريغ.

الفرع الأول: بداية مهلة الانتظار بإشعار الجاهزية

لا تبدأ المرحلة الثانية من تنفيذ المشارطة المتعلقة بشحن البضائع إلا بعد انتهاء المرحلة الأولى المتعلقة بالرحلة التمهيدية باتجاه ميناء الشحن، ولا تبدأ المرحلة الرابعة المتعلقة بتفريغ البضائع إلا بعد انتهاء المرحلة الثالثة المتعلقة برحلة النقل باتجاه ميناء التفريغ، وحيث أن مهلة الانتظار تمثل المرحلتين الثانية و الرابعة المتعلقتين بالشحن و التفريغ فلن يبدأ احتسابها ما لم يتم الانتقال من المرحلة الأولى إلى الثانية ومن المرحلة الثالثة إلى الرابعة، ويعتبر تحديد النقطة الزمنية التي يتم عندها هذا الانتقال أمر بالغ الأهمية بالنسبة لطرفي المشارطة، حيث تبدأ معها مهلة الانتظار وتنتقل مسؤولية التأخير في تنفيذ المشارطة إلى المستأجر، وذلك بوصول السفينة إلى وجهتها المحددة والمتفق على أن يجري فيها الشحن أو التفريغ وفي حالة جاهزية تامة لتلقي البضاعة أو تفريغها منها، بالإضافة إلى علم المستأجر بهذه الحالة و أن السفينة أصبحت متاحة تحت تصرفه للبدء بأعمال الشحن أو التفريغ، حيث يتوجب على الربان إبلاغ ذي الشأن استعداد السفينة لشحن البضاعة أو تفريغها، لتبدأ مهلة الانتظار وفقاً لقانون التجارة البحرية السوري [1] من اليوم الذي يلي هذا الإبلاغ [2] المعروف بإشعار الجاهزية Notice Of Readiness – NOR، والذي ورد تعريفه في البند /25/ من تعاريف مهلة الانتظار لعام 2013 على أنه بلاغ يقدم إلى المستأجر أو الشاحن أو المرسل إليه أو الشخص المحدد في المشارطة، لإعلامه أن السفينة وصلت إلى الميناء أو المرسى – حسب الحال – و جاهزة للبدء بعملية الشحن أو التفريغ.

فالغاية الأساسية من هذا الإشعار تتمثل في إعلام المستأجر إمكانية البدء بأعمال الشحن أو التفريغ وتحديد نقطة البداية في حساب مهلة الانتظار، ولم يشترط القانون شكلاً أو صيغةً محددة لهذا الإشعار طالما أنه يحقق هدفه[3]، لكن يجب الالتزام بالشكل الذي يتفق عليه الطرفان في حال حددا شكلاً أو صيغةً محددة له، كما لو اشترطت المشارطة تقديم الإشعار على شكل وثيقة مكتوبة.

ويجب عدم تقديم إشعار الجاهزية ما لم تتوافر شروطه بأن تصل السفينة إلى وجهتها المحددة في المشارطة فتصبح "سفينة واصلة" و أن تكون في حالة "جاهزية فعلية" لتلقي البضائع أو تفريغها منها مع كل ما تتطلبه هذه الجاهزية سواء من الناحية البدنية أو القانونية.

أولاً : السفينة الواصلة

ليس للربان تقديم إشعار الجاهزية ما لم تصل السفينة إلى وجهتها المحددة في المشارطة إلا إذا اتفق الطرفان على خلاف ذلك، حيث يكون من المفيد للمستأجر لو عرف مسبقاً الوقت الذي يمكن معه بدء عملية الشحن، فيحضّر بضاعته بالتزامن مع وصول السفينة، متجنباً بذلك مصاريف تخزين البضاعة في الميناء بانتظار البدء بعملية شحنها، لكن لا يشترط القانون تقديم مثل هذا الإشعار المبكر، لذلك تشترط العديد من نماذج المشارطات أن يتم تقديم إشعارٍ مبكرٍ يُبلَّغ فيه المستأجر بالوقت المتوقع لوصول السفينة و جاهزيتها للشحن، الأمر الذي يحقق فائدة عملية من الناحية التجارية.

---

[1] المادة /187/ فقرة /1/ من قانون التجارة البحرية السوري رقم /46/ لعام 2006، سيشار إليه لاحقاً بـ " القانون 2006/46 "
[2] وذلك على أساس أن اليوم الأول في مهلة الانتظار يجب أن يكون بأكمله نافعاً ومن هنا كان الأصل أن المدة لا تسري إلا من اليوم التالي.
3 بما يتفق مع المبادئ الأساسية في قانون التجارة السوري حول الإعذار بوجه عام حيث جاء في المادة / 106/ من قانون التجارة السوري رقم 33 لعام 2007 "في المواد التجارية يجوز أن يتم الإعذار بإنذار رسمي أو بإرسال برقية أو تلكس أو فاكس أو رسالة عادية أو مضمونة أو بطاقة بريدية، ويجوز أن يتم شفوياً أو بالهاتف أو بأي وسيلة اتصال أخرى مع إثبات توجيهه وفق أحكام الإثبات في المواد التجارية"

وبكافة الأحوال يجب التحقق من توافر شرط "السفينة الواصلة" قبل أن يتم إبلاغ المستأجر بالجاهزية التامة لعملية الشحن أو التفريغ، الأمر الذي يثير بعض الصعوبات أحياناً وذلك تبعاً لمدى الدقة في تحديد وجهة السفينة والمكان الذي ستتم فيه عملية الشحن أو التفريغ، فوفقاً للتقسيم التقليدي للمشارطات بهذا الصدد يمكن التمييز بين نموذجين، مشارطات المرسى Berth charterparties و مشارطات الميناء Port charterparties[7]

ففي مشارطات المرسى تعتبر المسألة بسيطة نسبياً إذا حُددت وجهة السفينة بمرسى معين داخل الميناء، حيث يشير المرسى إلى المكان المحدد داخل الميناء و الذي يتم فيه شحن البضائع على السفينة أو تفريغها منها، لتكون عندها السفينة قد وصلت بدخولها المرسى المحدد في المشارطة، وبالتالي لن يتحقق شرط السفينة الواصلة حتى ترسو السفينة في المرسى الذي حددته المشارطة، ويبقى على عاتق المؤجر أي تأخير في بلوغ المرسى المذكور، حتى لو أعطت المشارطة للمستأجر حقاً صريحاً بتسمية مرسى وكان ما سمّاه غير شاغر [1]، حيث أن إلزام المستأجر بمراعاة مصلحة المؤجر في ممارسة هذا الحق تفقده قيمته[2]، لكن قد تتضمن المشارطة بعض البنود و الشروط الإضافية التي تنقل مسؤولية التأخير في مثل هذه الحالة من المؤجر إلى المستأجر، حتى لو كانت بالأصل مشارطة مرسى وأكثر هذه الشروط شيوعاً هو شرط "سواء في المرسى أم لا Whether in berth or not"، والذي يمكن بمقتضاه تقديم إشعار الجاهزية في مشارطات المرسى ببلوغ السفينة مكان داخل الميناء تكون فيه بمتناول المستأجر على نحو فوري و فعال ولم يكن المرسى المحدد شاغراً، فمن شأنه تحويل مشارطة المرسى إلى مشارطة ميناء[8] و يكون التأخير لحين رسو السفينة فعلياً في المرسى على مسؤولية المستأجر أيضاً.

أما في مشارطات الميناء فتزداد المسألة تعقيداً إذا كانت المشارطة أقل دقة في تحديد وجهة السفينة التي سيتم فيها شحن أو تفريغ البضاعة، فيكون من الصعب إقامة معيار لتحقق شرط السفينة الواصلة إذا تم تعيين ميناءٍ بكامله على أنه وجهةٌ للسفينة ومكانٌ لشحنها بالبضائع أو تفريغها منها، وذلك بسبب اتساع المجال الذي تشير إليه هذه الوجهة، و تعدد تعريفاتها من حيث اعتماد المفهوم الجغرافي أو الإداري للميناء، أو الأخذ بوجهة النظر التجارية في معرفة حدوده، وفي إطار السعي لإزالة هذا الغموض تم التوصل إلى مبادئ أساسية تؤخذ بعين الاعتبار في إقامة معيار لتحقق شرط السفينة الواصلة[2]، فيجب أن تكون السفينة ضمن الحدود الجغرافية و القانونية للميناء وأنها في مكانها هذا بمتناول المستأجر على نحو فعال بما يمكنها من دخول المرسى بسرعة عند إبلاغه بوجود شاغر، ويفترض هنا أن السفينة في متناول المستأجر بشكل فعال عندما ترسو في المكان الذي اعتادت السفن أن تنتظر فيه لمرسى شاغر في الميناء، ويقع على عاتق المستأجر إثبات عكس هذا الافتراض، وفي المقابل إذا رست السفينة في مكان آخر ضمن حدود الميناء، يبقى الباب مفتوحاً أمام المؤجر أن يثبت أنها بمكانها هذا في متناول المستأجر وتحت تصرفه بالفعالية اللازمة لدخولها المرسى فور شغوره بسرعة.

وقد ورد آخر تحديث لمفهوم الميناء في البند / 1/ من تعاريف مهلة الانتظار لعام 2013 التي عبرت عن مفهوم أعم و أوسع [2] بأنه المنطقة التي يتم فيها شحن السفن بالبضائع و تفريغها منها، و التي تتضمن –ليس على سبيل الحصر– مراسي و أرصفة و مضاجع و عوامات ومنشآت بحرية ذات العلاقة بأعمال الشحن و التفريغ،

[1] يرد دعم الإنكليز لهذا الرأي على أساس أن القول بإلزام المستأجر باختيار مكان خالٍ أي أن يراعي في اختياره مصلحة المؤجر معناه حرمانه من الحق الذي احتفظ به لنفسه في المشارطة و إنما يعتبر المستأجر متعسفاً إذا عيّن مكاناً لن يخلو إلا بعد فترة طويلة طولاً غير معقول، بينما يرى القضاء الفرنسي أنه من الظلم تحميل المؤجر نتائج انتظاره أمام مكان مزدحم في حال وجود أماكن أخرى خالية و قرار المستأجر إنما اتخذ لمصلحته فيجب أن يتحمل نتائجه. انظر، د. عوض، علي جمال الدين. المرجع المذكور في قائمة المراجع، ص397-398.
2 حيث يشير إلى مجال أوسع من المجال الذي كانت تشير إليه تعاريف مهلة الانتظار لعام 1993

بالإضافة إلى المكان خارج المجال القانوني و الإداري حيث يُطلب من السفن أن تنتظر فيه ليحين دورها بغض النظر عن بعد هذا المكان.

فيبقى المعيار الدقيق على أرض الواقع يختلف من حالة لأخرى بالنظر إلى طبيعة الميناء و اتساعه ومدى تجهيزه ومستوى الحركة التجارية منه و إليه و الازدحام المعتاد فيه

ثانياً : الجاهزية الفعلية

لا يُكتفى بوصول السفينة إلى وجهتها المحددة في المشارطة لتقديم إشعار الجاهزية وبدء مهلة الانتظار، بل يجب أيضاً أن تكون السفينة في حالة جاهزية فعلية تامة تحت تصرف المستأجر بما يمكنه من شحنها بالبضائع أو تفريغها منها، وتشتمل جاهزية السفينة على توافقها مع جميع المتطلبات اللازمة للشحن، سواء لناحية لياقتها البدنية لشحن البضاعة المعنية، أو لناحية صلاحيتها القانونية والتزامها بجميع الشروط الصحية وتوفير الوثائق و الشهادات اللازمة.

فجاهزية السفينة من الناحية البدنية تمتد إلى حجراتها ونظافة عنابرها و مستودعات المياه و الخراطيم و أدوات الإطفاء و الأدوات الكهربائية و التجهيزات اللازمة للشحن وغير ذلك من تجهيزات السفينة اللازمة للحفاظ على البضاعة و الإبحار بها، حيث يجب أن تكون السفينة قد أُفرغت من البضاعة السابقة، و جاهزة بكافة حجراتها و خزائنها بما يتيح سلطة المستأجر الكاملة و المباشرة على كل جزء قابل لاستيعاب البضاعة، باستثناء القدر اللازم للحفاظ على توازن السفينة وقيادتها، بالإضافة إلى كون السفينة مؤهلة لاستيعاب البضاعة المتفق عليها، إذ تتطلب بعض أنواع البضاعة ظروفاً خاصة لحفظها و نقلها كخلو المستوعبات من أي تلوث عند شحن المواد الغذائية.

وتشتمل جاهزية السفينة من الناحية القانونية على استيفاء كافة الإجراءات القانونية و الإجراءات التي تتطلبها سلطات الميناء في أحوال خاصة، و توفير جميع الوثائق و الأوراق اللازمة لتمكين السفينة من دخول الميناء ومباشرة أعمال الشحن أو التفريغ بشكل قانوني، حيث تتطلب الإجراءات الإدارية في الميناء تقديم بعض الأوراق مثل مشارطة إيجار السفينة و دفتر يومية السفينة و أوراق الترخيص لطاقم السفينة، وشهادة صلاحية السفينة، كما قد تتطلب بعض الموانئ وثائق إضافية غيرها.

ولن يُحدث هذا الإشعار مفعوله ببدء مهلة الانتظار إذا قُدّم قبل توافر شروطه كاملةً، ولا يتحول إلى إشعار صحيح بتغير الوضع لاحقاً واستكمال الشروط بعد تقديمه، بل يجب تقديم إشعار جديد و صحيح ما لم يكن قد بدأ المستأجر بأعمال الشحن أو التفريغ فعلياً وكان تصرفه هذا بمثابة التنازل عن حقه بالاعتراض على عدم صحة إشعار الجاهزية المقدم، ليؤخذ بعين الاعتبار في هذه الحالة فيما يتعلق ببدء مهلة الانتظار تاريخ البدء الفعلي لأعمال الشحن أو التفريغ و ليس تاريخ تقديم الإشعار الناقص[7]

الفرع الثاني : حساب مهلة الانتظار

تسري مهلة الانتظار ابتداءً من اليوم التالي لإبلاغ إشعار الجاهزية كما رأينا، و يتم احتساب الفترة الزمنية التي تغطيها بالاعتماد على صياغة فقرات المشارطة المتعلقة بها، وعادة ما يتفق الطرفان عليها بدقة فيحددا عدد محصور من الأيام أو الساعات المصرح بها لإنهاء عملية الشحن و التفريغ خلالها، وقد تحدد المدة بالنظر إلى وحدات البضاعة المشحونة أو المفرغة خلال وحدة زمنية معينة فيتم اعتماد معدل يومي مثلاً للشحن أو التفريغ بحيث تحتسب المدة الإجمالية من خلاله، كأن يحدد معدل الشحن في المشارطة بـ 2000 طن في اليوم.

لكن قد تكون المشارطة أقل دقة في تحديد مهلة الانتظار باستخدام عبارات واسعة تحتمل التأويل، كأن تأتي صيغة التزام المستأجر مقتصرة على التعهد بشحن البضاعة "بالسرعة المعتادة with customary dispatch " أو "

بالاعتماد على قدرة السفينة على استيعاب البضاعة as fast as the ship can receive "، و بالتالي فإن اتساع مفهوم هذه العبارات يقود إلى تفسيرها بما يفيد وضع المستأجر تحت الالتزام بشحن البضاعة ضمن وقت معقول وفق ما هو متعارف عليه في الميناء.

وغالباً ما يتفق طرفا المشارطة على تحديد مهلة الانتظار، حيث يعدُّ الوقت المتفق عليه للشحن و التفريغ من بالبيانات التي تُذكر بموجب قانون التجارة البحرية السوري [1] في مشارطة إيجار السفينة بالرحلة، ويجب على المستأجر الالتزام بهذه المهلة المتفق عليها، إلا أن هذه البيانات ليست إلزامية[9] وقد تغفل المشارطة تحديد مهلة الانتظار، وعندها يتم الرجوع إلى ما يقضي به العرف البحري العام[2].

ولعل أهم ما يثار في حساب مهلة الانتظار هو استمراريتها من حيث ما قد يستثنى منها و قابليتها للوقف والانقطاع، بالإضافة إلى مدى استقلال مهلة الشحن عن مهلة التفريغ.

أولاً : استمرارية مهلة الانتظار

مهلة الانتظار مخصصة لأعمال شحن و تفريغ السفينة من البضاعة، فمن المنطقي ألا يدخل في حسابها كأصل عام إلا أيام العمل التي يمكن استخدامها في عمليات الشحن و التفريغ، الأمر الذي أكده قانون التجارة البحرية السوري حيث تستثنى بموجبه[3] أيام العطل الرسمية أو أيام العطلة التي يقضي بها العرف ما لم تكن قد قضيت فعلاً في الشحن أو التفريغ، كما يقف سريان المهلة إذا وجد عذر مادي أو حالت قوة قاهرة دون القيام بالشحن أو التفريغ مثل أوامر السلطة العامة بإيقاف العمل في الميناء أو إضراب عمال الموانئ أو هطول الأمطار وسوء الأحوال الجوية الذي جعل العمل مستحيلاً، ويلاحظ أن أيام المطر لا تُستبعد ما لم تكن هناك استحالة مطلقة في استمرار العمل[10]، كما أقر الاجتهاد بتمديد مهلة الانتظار إلى اليوم التالي إذا صادف آخر ميعاد لإتمام شحن السفينة يوم عطلة رسمية أو يوم ممطر تعذر فيه الشحن[11]

لكن قد يتفق طرفا المشارطة على خلاف ذلك باستمرار العمل دون اعتبار لأيام العطل و الإجازات، و بالتالي عدم توقف سريان مهلة الانتظار وذلك بتضمين المشارطة نصوصاً تفيد هذا المعنى، كتحديد مهلة الانتظار بعدد محدد من الأيام الجارية أو المتعاقبة running/consecutive days، فهذا يعني الأيام الشمسية المتتابعة التي تتكون من أربع و عشرين ساعة تحسب من منتصف الليل إلى منتصف الليل و تتضمن أيام العطل و الإجازات[12]، وبالمقابل قد تشير المشارطة إلى استبعاد أيام العطل الرسمية، كما لو تم تحديد مهلة الانتظار بعدد محدد من أيام العمل working days ليتم احتساب الأيام المتعارف على العمل خلالها في الميناء فقط، كما قد تستبعد عبارات المشارطة أيام الطقس السيئ فيما لو تم تحديد مهلة الانتظار بعدد محدد من أيام الطقس المناسب للعمل weather working day .

وتجدر الإشارة هنا إلى ما حكم به القضاء الإنكليزي[4] بأن الوقت المنقضي بين وصول السفينة إلى ممر الميناء و انتظارها خلو مكان للرسو فيه لا تخصم منه أيام العطل، رغم النص في المشارطة على استثناء أيام العطل من مهلة الانتظار[13]، وكأنه نظر إلى مهلة الانتظار على أنها جزآن، بحيث يشمل الأول الفترة الممتدة من وصول السفينة و تقديم إشعار الجاهزية لحين الرسو و البدء الفعلي بأعمال الشحن والتفريغ، فتسري مهلة هذا الجزء بشكل مستمر دون انقطاع ولا تطبق عليه الاستثناءات، ويمتد الثاني ما بعد الرسو و البدء الفعلي بأعمال الشحن و التفريغ وتطبق عليه

[1] المادة /183/ فقرة /5/ من القانون 2006/46
[2] المادة /186/ فقرة /2/ من القانون 2006/46
[3] المادة /187/ فقرة /3/ من القانون 2006/46
[4] قضية Le darrah المتعلقة بمشارطة إيجار بالرحلة وفق نموذج Gencon لنقل 5500 طن من الإسمنت من ميناء Novorossik إلى ميناء طرابلس في ليبيا. انظر، د. المقدم، صلاح محمد. المرجع المذكور في قائمة المراجع، ص 460

الاستثناءات، وتتضح هنا قسوة هذا الحكم على المستأجر ولو كان قائماً على وجهة النظر أن مهلة الانتظار قد بدأت رغم تعذر البدء الفعلي بأعمال الشحن أو التفريغ، وبالتالي لا محل لاستبعاد الأيام التي يتعذر فيها العمل لأنه متوقف أساساً، فأيام العطل معروفة مسبقاً ويتوقف فيها العمل بالنسبة لكافة أعمال الشحن أو التفريغ في الميناء، بما فيها الأعمال المتعلقة بالسفن التي تشغل المرسى الذي تنتظره السفينة المعنية وتعيق رسوها.

ثانياً: استقلال مهلة الشحن عن مهلة التفريغ

الأصل أن تتم معاملة مهلة الانتظار على أساس استقلال مهلة الشحن عن مهلة التفريغ في الحساب، حيث بيّن قانون التجارة البحرية السوري[1] أنه إذا تم الشحن قبل انتهاء المهلة المحددة له فلا تضاف الأيام الباقية منها إلى مهلة التفريغ ما لم يتم الاتفاق على خلاف ذلك، فاذا لم يستغرق المستأجر كامل مهلة الشحن لا يستفيد من الوقت الذي وفّره ولا يضاف إلى مهلة التفريغ، كما لو تم تحديد مهلة الانتظار بمدة يومين للشحن و يومين للتفريغ وأنجز المستأجر عملية الشحن في يوم واحد فلا يكون له ثلاثة أيام لإنجاز عملية التفريغ، في المقابل ونظراً لكون اليوم الذي وفره المستأجر يعود بالفائدة على مالك السفينة فيجوز أن يتم الاتفاق على منح المستأجر مكافأة عن الإسراع في عملية الشحن أو التفريغ سيأتي الحديث عنها لاحقاً.

لكن كثيراً ما تتضمن مشارطات الإيجار شرطاً يفيد بربط المهلتين مع بعضهما بعضاً، بحيث يمكن بمقتضاه تعويض التأخير الحاصل في إحدى العمليتين من الوقت الذي تم توفيره في الأخرى، ويكون ذلك في أحد صورتين: فإما أن يتم تحديد مهلة للشحن ومهلة للتفريغ ليصار إلى مقاصة الوقت الذي تم توفيره في إحدى العمليتين مع التأخير الحاصل في الأخرى[2]، أو يُسمح للمستأجر بأن يجمع مهلة الشحن مع مهلة التفريغ وكأن المشارطة حددت مهلة إجمالية لعمليتي الشحن و التفريغ[3]، ويختلف حساب مهلة الانتظار بين كل من الصورتين بالنظر إلى الموقع الزمني الذي أتت فيه وفي ضوء اختلاف الاستمرارية بين كل من مهلة الانتظار من جهة وفترة التأخير التالية لها من جهة أخرى، حيث تستثنى من مهلة الانتظار أيام العطل كما رأينا، بينما تستمر فترة التأخير التالية لها والتي تسمى "مهلة الانتظار الإضافية" دون استثناءات كما سنرى لاحقاً في هذا البحث، ويمكن توضيح ذلك من خلال الافتراض مثلاً أن المشارطة حددت مهلة يومين للشحن و أربعة أيام للتفريغ، وتمكن المستأجر من إنجاز أعمال الشحن في يوم واحد و أعمال التفريغ في ثمانية أيام خامسها يوم عطلة

ففي الصورة الأولى يكون لدينا يوم وفر من جهة و أربعة أيام تأخير من جهة أخرى أولها هو اليوم الخامس من الأيام الثمانية المستغرقة في أعمال التفريغ، وحيث أن هذا اليوم هو يوم عطلة و صادف وروده في أيام التأخير المسماة مهلة الانتظار الإضافية فلن يستثنى من الحساب، وبعد مقاصّة أيام التأخير الأربعة مع يوم الوفر المتحقق في أعمال الشحن يبقى لدينا ثلاثة أيام تأخير.

أما في الصورة الثانية بجمع مهلة الشحن مع مهلة التفريغ يصبح لدينا ستة أيام إجمالي مهلة الانتظار، وحيث أنه تم إنجاز الشحن في يوم واحد، يبقى لدينا خمسة أيام لإنجاز أعمال التفريغ التي استمرت ثمانية أيام خامسها يوم عطلة، فهذا اليوم الخامس هو آخر أيام مهلة الانتظار الإجمالية، وبالتالي يستثنى من الحساب ويبقى التأخير في اليوم السابع واليوم الثامن أي بتأخير فعلي يومان أي أقل بيوم من الصورة السابقة[14]

[1] المادة /187/ فقرة /2/ من القانون 2006/46

[2] ورد هذا المعنى في البند /17/ من تعاريف مهلة الانتظار لعام 2013 بتعبير "TO AVERAGE LAYTIME"

[3] ورد هذا المعنى في البند /18/ من تعاريف مهلة الانتظار لعام 2013 بتعبير "REVERSIBLE LAYTIME"

المطلب الثاني : آثار مهلة الانتظار

لا يخرج مصير مهلة الانتظار عن ثلاثة فروض، فقد تنتهي أعمال الشحن و التفريغ بالتزامن مع انتهاء سريان مهلة الانتظار المخصصة لذلك دون تأخير أو استعجال، و هو الفرض الطبيعي الذي اتفق عليه طرفا المشارطة و تم أخذه بعين الاعتبار عند تحديد الأجرة، لكن قد تستمر أعمال الشحن و التفريغ إلى ما بعد انتهاء مهلة الانتظار المحددة بموجب المشارطة أو العرف مما يعني استمرار احتجاز السفينة في الميناء لمهلة إضافية في سبيل إنجاز هذه الأعمال وحرمان مالكها من أجرتها بسبب توقفها عن العمل خلال فترة انتظارها الإضافية، ناهيك عما يتكبده من أجور إضافية لإدارة الميناء و الطاقم بسبب هذا التأخير، وحيث أن الأجرة حُددت في المشارطة على أساس مهلة الانتظار التي تم تجاوزها دون حساب لمهلة الانتظار الإضافية الناتجة عن التأخير، فيستحق المؤجر عن مهلة الانتظار الإضافية أجرة إضافية يحددها اتفاق طرفي المشارطة في حال توقعا هذا الفرض وإلا فتحدد في ضوء العرف.

من جهة أخرى قد يحصل الفرض المعاكس بإنجاز أعمال الشحن و التفريغ قبل انتهاء مهلة الانتظار الأمر الذي يعود بالنفع على المؤجر، حيث تصبح السفينة حرة من قيود المشارطة قيد التنفيذ خلال وقت أبكر من المتوقع بما يتيح فرصة توظيفها في مشارطات و أعمال تجارية أخرى، فيستحق المستأجر في هذه الحالة مكافأة عن الإنجاز المبكر لأعمال الشحن والتفريغ في حال نصت المشارطة عليها، فكثيراً ما تتضمن المشارطات مثل هذا الشرط لتحفيز المستأجر و تشجيعه على الإسراع في إنجاز أعمال الشحن والتفريغ.

وحيث أن الفرض الأول هو النتيجة الطبيعية التي راعتها المشارطة إذا تم التنفيذ بصورة صحيحة و لم يعترضه معوقات فلا حاجة للتعرض له، أما الفرضان الآخران سواء فرض التأخير و تجاوز مهلة الانتظار أو فرض الإسراع و اختصار مهلة الانتظار فهما اللذان يتكرران في الواقع العملي أكثر من النتيجة الطبيعية وسنتناولهما تالياً.

الفرع الأول: التأخير و تجاوز مهلة الانتظار

قد لا ينجح مستأجر السفينة في إنجاز أعمال شحن و تفريغ البضاعة خلال مهلة الانتظار التي يحددها الاتفاق أو العرف مما يضطره إلى تجاوزها لاستكمال هذه الأعمال، فتسري بموجب قانون التجارة البحرية السوري [1] مهلة إضافية مأجورة لا تجاوز المهلة الأصلية ويستحق المؤجر عنها تعويضاً يومياً يحدده الاتفاق أو العرف وذلك بغير الحاجة لأي إجراء يتخذه المؤجر، وتسمى هذه المهلة بمهلة الانتظار اللاحقة أو الإضافية [2]ويدفع عنها المستأجر أجرة إضافية زائدة عن بدل إيجار السفينة المتفق عليه في المشارطة Demurrage[3]، وتعتبر بمثابة تعويض مالك السفينة عن التأخر في رد سفينته إليه وما تحمله من أجور الطاقم و رسوم الميناء و ثمن الوقود، فضلا عما فاته من ربح فيما لو أفرغت السفينة شحنتها و استقبلت شحنة أخرى في ميناء التفريغ أو أبحرت في ميعادها[10]

أولاً: مهلة الانتظار الإضافية المأجورة

من المتعارف عليه أن سريان مهلة الانتظار الإضافية يبدأ بقوة القانون من انقضاء مهلة الانتظار الأصلية كما حددتها المشارطة، وفي حال خلو المشارطة من هذا التحديد يبدأ سريانها بعد أربع و عشرين ساعة من إعلام الربان

[1] المادة /186/ فقرة /3/ من القانون 2006/46

[2] ورد تعبير "مهلة الانتظار اللاحقة" في قانون التجارة البحرية السوري السابق الصادر بالمرسوم التشريعي / 86/ لعام 1950، فيما أشار إليها قانون التجارة البحرية السوري النافذ 2006/46 بتعبير "المهلة الإضافية"، وتعرف في القانون الفرنسي باصطلاح " surestaries" ويعني "الأرضيات"

[3] إلا انه من الخطأ استعمال المصطلح الإنكليزي Demurrage في الحالات التي لا تُشترط الأجرة الإضافية سواء في المشارطة أو بموجب القانون، إذ أن المصطلح المقبول في هذا الصدد Damage for detention أي تعويض التأخير. انظر، د. حسني، أحمد. المرجع المذكور في قائمة المراجع، ص201.

المستأجر أو ذي الشأن بصورة خطية بانقضاء المهلة الأصلية[15]، وكان هذا الحكم المعمول به أيضاً وفقاً لقانون التجارة البحرية السوري السابق [1]، بينما لم يميز قانون التجارة البحرية السوري النافذ رقم / 46/ لعام 2006 بين حالة تحديد مهلة الانتظار في المشارطة وحالة السكوت عنها، و إنما اعتبر أن مهلة الانتظار الإضافية تسري بمجرد عدم إنهاء أعمال الشحن أو التفريغ خلال المهلة الأصلية[2].

ولم يكتف المشرع السوري بمهلة إضافية واحدة وإنما أقر للمستأجر بفرصة أخرى ليتمكن من خلالها إنجاز أعمال الشحن و التفريغ مع رفع معدل الأجرة الإضافية عن هذه الفرصة، فإذا لم يتم الشحن و التفريغ خلال مهلة الانتظار الإضافية سرت مهلة إضافية ثانية لا تتجاوز المهلة الأولى يستحق المؤجر عنها تعويضاً إضافياً يعادل التعويض اليومي المقرر للمهلة الإضافية الأولى زائداً النصف وذلك دون إخلال بما قد يستحق من تعويضات أخرى[3].

ولا تخضع مهلة الانتظار الإضافية لأسباب الوقف والانقطاع التي تخضع لها مهلة الانتظار الأصلية و يعبر عن ذلك بمبدأ "استمرار مهلة الانتظار الإضافية بمجرد سريانها once on demurrage, always on demurrage"[14]، ويتفق هذا المبدأ مع حكم قانون التجارة البحرية السوري [4] حيث تحسب بموجبه أيام العطل في مهلة الانتظار الإضافية ولا يقف سريانها بسبب القوة القاهرة، لأن عدم إتمام عمليتي الشحن و التفريغ أثناء المهلة المحددة يعتبر خطأ ويجب على مرتكبه أن يتحمل آثاره، فصحيح أن خطأ المستأجر لم يتسبب في إضراب عمال الميناء مثلاً، إلا أنه لو أتم مهمته في الوقت المحدد لما كان للإضراب أي تأثير على السفينة لأنها ستكون في أعالي البحار قبل أن يبدأ، وبالتالي أكثر منطقية أن يتحمل هو مسؤوليته.

لكن ماذا لو انقضت مهلتا الانتظار الإضافيتين الأولى و الثانية دون أن يتمكن المستأجر من إنهاء أعمال الشحن أو التفريغ، فللربان في هذه الحالة أن يغادر ويبدأ الرحلة أياً كانت حالة الشحن، إذ لا يستطيع المستأجر أن يؤخر الإبحار إلى ما بعد ذلك مع التزامه بدفع الأجرة المتفق عليها في المشارطة كاملة[5]، أما إذا كان التأخير في ميناء التفريغ فتتقلص خيارات الربان، إذ لا يستطيع الإبحار بالسفينة قبل إنزال بضائع المستأجر منها فيضطر إلى انتظار المستأجر لإنهاء التفريغ، إلا أن قانون التجارة البحرية السوري [6] سمح للربان في هذه الحالة أن يقوم بإنزال البضاعة المشحونة على نفقة المستأجر ومسؤوليته، فلا يتحمل المؤجر المسؤولية الناشئة عن الأضرار التي قد تلحق بالبضائع أثناء عملية إنزالها من السفينة، كما لا يلزم اللجوء إلى القضاء لإمكان انزال البضائع فهو حق أقره القانون للربان، وإنما يلتزم الربان في هذه الحالة باتخاذ التدابير اللازمة للمحافظة على البضائع.

أما إذا لم يستخدم الربان حقه في إنزال البضائع بعد انتهاء المهلتين الإضافيتين الأولى و الثانية وفق ما ذكر أعلاه، و إنما انتظرت السفينة وقتاً إضافياً آخر ليتمكن المستأجر من إنجاز الأعمال فنكون أمام مهلة إضافية خاصة خارج المشارطة لم يتوقعها طرفاها و لم يواجهها التشريع، وتردد الرأي حول كيفية تقدير التعويض عن هذه المهلة ما

---

[1] نصت المادة / 189/ من قانون التجارة البحرية السوري السابق الصادر بالمرسوم التشريعي رقم / 86/ لعام 1950 أن مهلة الانتظار اللاحقة تجري عفواً من انقضاء المدة المحددة في العقد للوسق أو للتفريغ وإذا لم يحدد العقد عدد أيام السقائف فإن مهلة الانتظار اللاحقة لا يبتدئ مجراها إلا أربعاً وعشرين ساعة بعد أن يعلم بها الربان خطياً المستأجر أو المرسل إليه أو ممثلهما. وتدخل في عداد أيام المهلة اللاحقة كل أيام العمل والتعطيل. إذا انقضت مهلة الانتظار اللاحقة المحددة في الاتفاق أو بموجب عادات المكان فللربان أن يطلب عن كل يوم إضافي تعويضاً يساوي قدر المبلغ اللازم عن كل يوم من أيام المهلة اللاحقة ونصف هذا القدر.

[2] المادة /186/ فقرة /3/ من القانون 2006/46

[3] المادة /186/ فقرة /4/ من القانون 2006/46

[4] المادة /187/ فقرة /4/ من القانون 2006/46

[5] المادة /186/ فقرة /1/ من القانون 2006/46

[6] المادة /188/ من القانون 2006/46

بين امتداد حكم المهلة الإضافية الثانية إليها أو أن ينظر القاضي الضرر الفعلي و يحكم بتعويض يغطيه أو يترك للمؤجر حق الخيار بين طلب تعويض الضرر الفعلي الذي أصابه أو تطبيق حكم الأجرة المقررة عن المهلة الإضافية الثانية.

ثانياً: طبيعة الأجرة الإضافية

يجرى تحديد مقدار الأجرة الإضافية من قبل الطرفين بذكره في المشارطة أو يحدده العرف إذا سكتت عنه المشارطة، وإلا فيحدده القاضي الذي يملك الحكم بتخفيض الأجرة الإضافية المتفق عليها إذا أثبت المدين بها أن التقدير كان مبالغاً فيه إلى درجة كبيرة[11]، لاسيما عند وجود القوة القاهرة التي تمنع استمرار عمليات الشحن أو التفريغ خلال مهلة الانتظار الإضافية الأولى التي لا يقف سريانها كما رأينا، فورد ذكر هذه الحالة في قانون التجارة البحرية السوري[1] وأجاز للقاضي الحكم بهذا التخفيض في حال استمر المانع، وأعطى المشرع للأجرة الإضافية طابعاً تصاعدياً حيث يزداد مقدارها في مهلة الانتظار الإضافية الثانية ليعادل مقدار الأجرة الإضافية المقررة للمهلة الإضافية الأولى زائداً النصف، كما أنها تُستحق بقوة القانون بمجرد انقضاء مهلة الانتظار الأصلية بغير حاجة لإعذار المدين أو اتخاذ أي إجراء من قبل المؤجر وذلك خلافاً للقواعد العامة المتعلقة بالتعويض التي تقضي بأنه لا يستحق إلا بعد إعذاء المدين[2].

وقد ثار خلاف حول الطبيعة القانونية للأجرة الإضافية التي يستحقها المؤجر عن مهلة الانتظار الإضافية، فذهبت المدرسة الأنجلوسكسونية إلى اعتبارها من قبيل التعويض، بينما ذهبت المدرسة اللاتينية إلى اعتبارها تكميلية للأجرة[16]، في حين ذهب فريق ثالث إلى إنكار فكرتي التعويض عن خطأ من المستأجر و تكملة الأجرة فقال إن هذا المبلغ ليس تعويضاً عن ضرر فحسب، بل له أيضاً غاية تهديدية للمستأجر كي يعجل بالعمليات، فهذا التعويض لا يقدر عادة بنفس الأسس التي تقدر بها الأجرة، و إنما يقدر بصفة تصاعدية تكشف عن الغرض الثاني الذي تستهدفه وهو حث المستأجر على الإسراع[6]، وقد حسم المشرع السوري [3] هذا الخلاف فاعتبر أن التعويض اليومي المستحق عن المهل الإضافية من ملحقات الأجرة و تسري عليه أحكامها [4]، أما فيما يتعلق بالتعويض المستحق عن المهلة الإضافية الخاصة الخارجة عن المشارطة والتي سبق ذكرها فيجب القول بخضوعه كذلك لأحكام الأجرة[6] لاسيما أن تعبير المشرع ورد عاماً عن "المهل الإضافية"

فهي بدل إضافي تستحقه السفينة لقاء تجاوز مدة الانتفاع بها للمدة المحددة في المشارطة، الأمر الذي وصفه بعضهم بأنه نوع من التجديد الضمني لمشارطة إيجار السفينة[17]، حيث أن الهدف من الإسراع في عمليات الشحن و التفريغ هو تمكين السفينة من إنهاء رحلاتها في مواعيدها و عمل رحلات جديدة مقابل أجرة جديدة، فإذا فوت المستأجر بتأخره في إنهاء عمليات الشحن و التفريغ على مستغل السفينة هذه الغاية، تعين عليه تعويضه بطريقة تجعله كما لو كان في وضع يعادل وضعه لو أجر السفينة لشخص آخر و حصل على نفس الميزات من وراء ذلك، أي حصل على نفس الأجرة و ما لها من ضمانات[17]

ويترتب على اعتبار الأجرة الإضافية التي يستحقها المؤجر عن مهلة الانتظار الإضافية من ملحقات الأجرة المتفق عليها في المشارطة و متممة لها، أن تسري عليها أحكامها فيتقرر للمؤجر ضماناً لاستيفائها ما أقره له القانون [5]

---

[1] **المادة /187/ فقرة /4/ من القانون 2006/46**

[2] **المادة /219/ من القانون المدني السوري الصادر بالمرسوم التشريعي رقم /84/ لعام 1949**

[3] **المادة /186/ فقرة /5/ من القانون 2006/46**

4 اعتبر المشرع السوري هذه الأجرة الإضافية من ملحقات الأجرة رغم تسميتها بالتعويض اليومي، فهي تعتبر بمثابة التعويض إنما تسري عليها أحكام الأجرة باعتبارها من ملحقاتها و متممة لها.

[5] **المادة /180/ من القانون 2006/46**

ضماناً لاستيفاء الأجرة الأساسية، فللمؤجر امتياز على البضائع الموجودة على ظهر السفينة والمملوكة للمستأجر، بالإضافة إلى حق حبس هذه البضائع ضماناً لاستيفاء الأجرة الإضافية، كما تخضع الأجرة الإضافية للتقادم القصير، حيث تنقضي الدعاوى الناشئة عن مشارطة إيجار السفينة بحسب قانون التجارة البحرية السوري [1] بمضي سنتين من تاريخ انتهاء المشارطة أو رد السفينة إلى المؤجر في الحالات التي يتأخر فيها المستأجر عن رد السفينة إلى المؤجر عند انتهاء مدة المشارطة.

الفرع الثاني : اختصار مهلة الانتظار

قد لا يستغرق المستأجر كامل مهلة الانتظار و يتمكن من إنجاز أعمال الشحن و التفريغ قبل انقضاء الفترة المخصصة لها، فليس له في هذه الحالة استبقاء السفينة تحت تصرفه لحين انتهاء مهلة الانتظار ولا يكون له الحق في أن يؤخر إبحارها بعد الانتهاء من أعمال الشحن أو التفريغ حتى لو كان ذلك قبل انتهاء مهلة الانتظار[12]

ورأينا إن مهلة الانتظار تحت تصرف المستأجر يستغلها بالشكل الذي يناسبه وليس للمؤجر أن يستعجله فيها طالما لم يتجاوزها، فإذا تأخر المستأجر في شحن أو تفريغ السفينة وأدى تجاوزه مهلة الانتظار إلى الإضرار بمصلحة المؤجر و استتبع ذلك دفع أجرة إضافية عن مهلة انتظار إضافية، فإن همة المستأجر في إنجاز عمليات شحن و تفريغ السفينة قبل انتهاء الوقت المخصص لها واختصاره بذلك مهلة الانتظار، يعود على المؤجر بالنفع إذ ينتهي تنفيذ المشارطة المعنية قبل الوقت المتوقع، فتحرر السفينة من قيود هذه المشارطة باكراً لتتاح أمام مالكها فرصة استغلالها وتوظيفها في مشارطات و أعمال تجارية جديدة، فيستحق المستأجر في هذه الحالة مكافأة عن الإسراع في إنجاز أعمال الشحن أو التفريغ و اختصار مهلة الانتظار Despatch money في حال نصت المشارطة على ذلك تشجيعاً له و لحثّه على الاستعجال دون استغراق كامل مهلة الانتظار.

أولاً: مكافأة اختصار مهلة الانتظار

أجاز قانون التجارة البحرية السوري[2] أن يتم الاتفاق على منح المستأجر مكافأة عن الإسراع في إنجاز الشحن أو التفريغ، و ورد تعريف هذه المكافأة في البند /31/ من تعاريف مهلة الانتظار لعام 2013 على أنها مبلغ متفق عليه يُدفع من قبل مالك السفينة إذا تمت عملية الشحن أو التفريغ قبل انتهاء مهلة الانتظار.

ويتضح هنا أن المنهج المتبع من قبل المشرع يقضي بتغليب مصلحة المؤجر على مصلحة المستأجر، حيث أن الأجرة الإضافية تُستحق عن مهلة الانتظار الإضافية بحكم القانون كما رأينا دون الحاجة إلى النص عليها في المشارطة، بينما لا تتقرر المكافأة عن اختصار مهلة الانتظار إلا بناء على اتفاق أجازه القانون.

ولا تعد هذه المكافأة المقررة انتقاصاً من قيمة الأجرة، بالرغم من وحدة مصدرهما المتمثل بمشارطة الإيجار، ذلك أنهما يقومان على أسس مختلفة فالأجرة مقررة مقابل وضع السفينة تحت تصرف المستأجر للقيام برحلة أو رحلات محددة مهما استغرق تنفيذها من وقت، أما المكافأة فتقرر مقابل همة المستأجر في تنفيذ التزامه بالشحن و التفريغ واختصار مهلة الانتظار و لا يمكن اعتبار همة المستأجر تضييقاً لنطاق وضع سعة السفينة تحت تصرفه بما يبرر انقاص الأجرة لأن هذا النطاق لا يتحدد مطلقاً على أساس الزمن[16]، كما أن فكرة التعويض لا تساند استحقاق المكافأة حيث أن التعويض مبناه ضرر لحق بالمضرور نتيجة خطأ الطرف الآخر، وهو ما لا يُتصور بالنسبة لمكافأة اختصار مهلة الانتظار، كما لا تنجح نظرية الإثراء بلا سبب في تفسير الالتزام بالمكافأة لأن هذه القاعدة مصدر لا

[1] **المادة /181/ من القانون 2006/46**
[2] **المادة /187/ فقرة /3/ من القانون 2006/46**

تعاقدي للالتزام و لا محل لتطبيقها متى كان هناك عقد يحكم علاقات الطرفين، فضلاً عن أن قيمة محددة للتعويض تتمثل في أقل قيمتي الافتقار أو الإثراء[18]، الأمر الذي لا ينطبق على مكافأة اختصار مهلة الانتظار حيث يوجد بين الطرفيين المعنيين عقد حدد التزامات كل منهما و مقدار المكافأة في حال استحقاقها، فيمكن القول إن الالتزام بمكافأة اختصار مهلة الانتظار منشأه المشارطة في حال النص عليها، فهذا النص يمثل التعبير الصريح لإرادة للطرفين ويجب احترامه[19]، أما اذا سكتت المشارطة و لم تنص على مكافأة فليس ثمة حق فيها وفقاً لقانون التجارة البحرية السوري كما رأينا.

ويكون المقدار المتفق عليه للمكافأة التي يستحقها المستأجر عادةً معادلاً لنصف مقدار الأجرة الإضافية التي يستحقها المؤجر عن مهلة الانتظار الإضافية، وقد ورد في تفسير هذا المعدل للمكافأة على أساس الخلفية التجارية للمنفعة المالية من هذا الاختصار والسرعة في إنجاز الشحن أو التفريغ أن المؤجر قد لا يوفق في ربط سفينته بمشارطة جديد و يجد صعوبة في ذلك خلال وقت قصير وقبل بدء السفينة بتنفيذ المشارطة التالية، مما يجعل الفائدة التي قد تعود على المؤجر بمناسبة الإنجاز السريع غير المتوقع لأعمال الشحن أو التفريغ أقل من الضرر الذي يلحق به في حال تأخير السفينة و تجاوز مهلة الانتظار[20]

ثانياً: حساب الوقت المختصر من مهلة الانتظار

تعددت الآراء[6] فيما يتعلق بكيفية حساب الوقت المختصر من مهلة الانتظار والذي تحتسب على أساسه المكافأة، فيرى بعضهم أن المكافأة تحتسب عن كامل الوقت الذي وفرته السفينة من مهلة الانتظار فيدخل فيه حتى الساعات التي لم تكن داخلة أصلاً في حساب مهلة الانتظار كالعطل و الأعياد، على أساس أن الأيام التي توفرها السفينة تستطيع الرحيل فيها و لو لم تكن مما يُعمل به، بينما ينتقد بعضهم الآخر هذا الرأي بقولهم أن السفينة في هذه الحالة تكون قد كسبت وقتاً أكبر من الوقت المتبقي من مهلة الانتظار، فكيف يمكن أن تُستبعد أيام من هذه المهلة، بينما تحتسب فيما يعتبر أن السفينة كسبته، فيرى أنصار هذا الرأي أن تُحتسب المكافأة على أساس الوقت المتبقي من مهلة الانتظار ويتم حسابه كما لو كانت لم تُختصر ويخرج منه ما لم يكن داخلاً في مهلة الانتظار، فيعامل الوقت الذي تم توفيره معاملة مهلة الانتظار في الحساب.

والرأي الغالب في القضاء أن المكافأة هي ثمن تحرير السفينة و ينصب على كل الساعات المتوفرة، فالوقت المتوفر يفيد السفينة (نظرياً) والمكافأة يجب دفعها عن كل وفر، كما أن المصاريف الضخمة التي تنفق عن العمل في الأيام المستثناة يجب أن يقابلها مكافأة[6]، ويبقى المرجع الأساسي هو صياغة بنود المشارطة المتعلقة بالمكافأة، فاستعمال عبارة "كل الوقت المقتصد" مثلاً تؤدي إلى احتساب أيام العطل المقتصدة[12]

أما فيما يتعلق بالأحداث القاهرة التي توقف سريان مهلة الانتظار، فيغلب الرأي القائل بعدم حساب فترات وقوعها بعد انتهاء أعمال الشحن أو التفريغ، حيث أن المرجع في استثناء هذه الفترات من مهلة الانتظار هو أثرها على العمل منعاً أو تخفيضاً، فإذا لم تؤثر على العمل سقط الحق في الاستثناء، ومن باب أولى أنها إذا وقعت بعد الانتهاء من العمل فلا يكون لها أثر في حساب الوقت المختصر[19]

وتبدو هنا أهمية الشرط آنف الذكر المتعلق بربط مهلتي الشحن و التفريغ [1] و أثره على حساب الوقت الذي تم اختصاره، حيث أن غياب هذا الشرط يؤدي إلى احتساب الوقت المختصر في إحدى عمليتي الشحن أو التفريغ وما يترتب عليه من مكافأة بشكل مستقل عن التأخير في العملية الأخرى وما يترتب عليه من أجرة إضافية، الأمر الذي

[1] **راجع في هذا البحث، المطلب الأول، الفرع الثاني، ثانياً: استقلال مهلة الشحن عن مهلة التفريغ.**

ليس في صالح المستأجر في ظل ارتفاع معدل الأجرة الإضافية بالنسبة لمكافأة اختصار مهلة الانتظار كما رأينا، أما عند السماح بجمع مهلتي الشحن و التفريغ أو تحديد مهلة واحدة للعمليتين فلا يمكن الجزم بوجود وقت مختصر من عدمه إلا بعد انتهاء العمليتين (الشحن و التفريغ)، لأن مهلة الانتظار تبدأ في هذه الحالة مع بداية الشحن وتستمر ويجري حساب الوقت و استخراج النتيجة بانتهاء التفريغ، فإذا لم يستغرق المستأجر كامل المهلة في عملية الشحن لا يعني ذلك وجود اختصار للوقت يستحق عليه مكافأة لأن هذه المهلة ليست للشحن فقط وإنما ينتقل الباقي منها إلى عملية التفريغ، وفي حال عدم استغراق كامل ما تبقى من هذه المهلة في عملية التفريغ يمكن عندها القول بوجود اختصار للوقت يستحق عنه المستأجر مكافأة، وفي حالة تحديد مهلة للشحن ومهلة للتفريغ مع النص على ربط المهلتين فيحتسب وقت كل عملية مستقلاً و تتم مقاصة التأخير الحاصل في إحدى العمليتين مع الوقت المختصر في الأخرى.

الاستنتاجات و التوصيات:

1 -الرحلة أو الرحلات موضوع المشارطة هي محور مشارطة إيجار السفينة المجهز بالرحلة، ونقل البضاعة من خلال تنفيذ هذه الرحلة أو الرحلات هو الهدف الاقتصادي من المشارطة وينحسر الزمن عن كونه عنصراً جوهرياً حيث يجري الزمن ضد مصلحة المؤجر الذي يحتفظ بالإدارة الملاحية والتجارية للسفينة، فاحتفاظه بهذه الإدارة يخوله إنجاز المشارطة بالسرعة التي تخدم مصلحته ما لم تعترضه معوقات خارجية، إلى أن تبدأ مهلة الانتظار التي يظهر فيها الزمن كعنصر مهم، حيث يتقلص الدور التنفيذي للمؤجر بإتاحته السفينة لأعمال الشحن والتفريغ ويتدخل المستأجر لإنجاز هذه الأعمال فيؤثر من خلالها بمسيرة تنفيذ المشارطة استعجالاً أو تأخيراً.

2 -لن تبدأ مهلة الانتظار إلا من اليوم التالي لإشعار الجاهزية الصحيح المقدم بعد توافر شروطه بوصول السفينة إلى وجهتها المحددة في المشارطة وفي حالة جاهزية فعلية لتلقي البضاعة و الإبحار بها، وأي تأخير يحصل قبل ذلك لا يخضع للأحكام الناظمة لمهلة الانتظار ولا يطبق عليه معدل الأجرة الإضافية المستحقة للمؤجر عن مهلة الانتظار الإضافية، فهذا المعدل لا يطبق إلا على حالة التأخير في أعمال شحن و تفريغ السفينة.

3 -افترض المشرع أن المستأجر بتجاوزه مهلة الانتظار يلحق الضرر بالمؤجر و أقر تبعاً لذلك سريان المهلة الإضافية المأجورة بحكم القانون دون الحاجة لذكرها في المشارطة، بينما لا يستحق المستأجر مكافأة اختصار مهلة الانتظار ما لم ينص عليها في المشارطة، أي أن المشرع لم يفترض أن اختصار مهلة الانتظار سيعود بالنفع على المؤجر.

4 -يختلف من حيث المبدأ سريان مهلة الانتظار الأصلية عن مهلة الانتظار الإضافية، بحيث لا تخضع الإضافية لاستثناءات الأصلية و تستمر بشكل متواصل دون توقف بما يظهر الطابع التهديدي للنظام القانوني لمهلة الانتظار والمهل الإضافية، لاسيما في ضوء المعدل التصاعدي للأجرة الإضافية المستحقة للمؤجر عن مهل الانتظار الإضافية، و بالمقابل أتاح القانون للمؤجر أن يتبع الأسلوب التحفيزي من خلال مكافأة اختصار مهلة الانتظار.

5 -تعتبر الأجرة الإضافية المستحقة عن التأخير و تجاوز مهلة الانتظار من حيث طبيعتها القانونية من ملحقات الأجرة الأساسية و متممة لها، و ما يطبق على الأجرة الأساسية يطبق على الأجرة الإضافية سواء كان ذلك عن مهلة الانتظار الإضافية الأولى أو الثانية أو حتى ما يتجاوزها إلى مهلة خاصة.

6 -القواعد المتعلقة بمشارطات إيجار السفن عموماً و بمهلة الانتظار خصوصاً هي بوجه عام ذات طابع تكميلي، حيث يترك للأطراف حرية واسعة للمفاوضة فيما بينهم و تنظيم بنود المشارطة بالشكل الذي يلبي احتياجاتهم، وقد أوجد التعامل التجاري البحري نماذج مشارطات مثل نموذج "جينكون" و "لوتيسيا" يمكن للأطراف اعتمادها كما هي

أو تعدلها بإضافة بنود عليها أو حذف منها، وسيسعى المستأجر في المفاوضات الممهدة للتعاقد إلى الحصول على أكبر وقت ممكن كمهلة انتظار تحسباً لما قد يعترضه من عوائق أثناء القيام بأعمال الشحن و التفريغ، بعكس المؤجر الذي سيحاول تقليصها، فيستحسن بأطراف المشارطة في ضوء هذه الحرية في المفاوضات أن يغطوا كافة جوانب تنفيذ المشارطة و إدراج أحكام ناظمة لكافة الاحتمالات المتعلقة بمهلة الانتظار ومراعاة الدقة بما يمنع اللبس و يمكّن من ضبطها قدر الإمكان ويخفف المنازعات في تفسيرها، فيفضل تحديد مهلة الانتظار بشكل واضح وتعيين وجهة السفينة التي سيتم فيها الشحن أو التفريغ بدقة و اعتماد الكتابة كشكل لإشعار الجاهزية وتعيين مقدار الأجرة الإضافية و مكافأة اختصار مهلة الانتظار بدلاً من تركها للعرف.

المراجع :

[1] قانون التجارة البحرية السوري رقم /46/ تاريخ 2006/11/28 م.

[2] WILSON, J. F. *Carriage of Goods by Sea*.7th. ed, Longman, U.K, 2010, p53-45.

[3] القاضي زيادة، طارق ؛ د. مكربل، فيكتور. *عقد النقل البحري*. دار الشمال للطباعة و النشر والتوزيع، المكتبة الحديثة، طرابلس، لبنان، عام 1990، ص115.

[4] تعاريف مهلة الانتظار في مشارطات إيجار السفن لعام 2013 المعلنة بالتعميم رقم / 8/ الصادر عن مؤتمر بيمكو بتاريخ 2013/9/10

Laytime Definitions for Charter Parties 2013 announced by BIMCO circular No. 8 – 10 September 2013

[5] د. فرعون، هشام. *القانون التجاري البحري*. منشورات جامعة حلب كلية الحقوق، سورية، عام 1995، ص179.

[6] د. عوض، علي جمال الدين. *مشارطات إيجار السفن*. دار النهضة العربية، القاهرة، مصر، عام 1987، ص439-465-472-521-522.

[7] TODD, P. *Principles of the carriage of goods by sea*. Routledge Taylor & Francis Group, London & New York, 2016, p120-124.

[8] DAVIES, D. *Commencement of laytim*e. 4th. ed, Informa Law, London, 2006, p60+63.

[9] د. البارودي، علي. *مبادئ القانون البحري*. منشأة المعارف، الإسكندرية، مصر، عام 1975، ص143.

[10] د. طه، مصطفى كمال. *القانون البحري*. الطبعة الثانية، دار النهضة العربية، بيروت، لبنان، عام 1975، ص221-224.

[11] د. انطاكي، رزق الله ؛ د. السباعي، نهاد. *موسوعة الحقوق التجارية*. الجزء الخامس، الحقوق التجارية البحرية، مطبعة الجامعة السورية، دمشق، سورية، عام 1959، ص279-281.

[12] د. حسني، أحمد. *عقود إيجار السفن*. منشأة المعارف، الإسكندرية، مصر، عام 1985، ص204-221-226.

[13] د. المقدم، صلاح محمد. *تنازع القوانين في سندات الشحن و مشارطات إيجار السفينة*. دراسة مقارنة في القانون البحري، الدار الجامعية للطباعة و النشر، بيروت، لبنان، ص460.

[14] SCHOFIELD, J. *Laytime and demurrage*. 6th. ed, Informa Law from Routledge, London & New York, 2011, p332-377.

[15] د. العرييني، محمد فريد ؛ د. الفقي، محمد السيد. *القانون البحري و الجوي*. منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، لبنان، عام 2002، ص322.

[16] د. دويدار، هاني. *الوجيز في القانون البحري*. الجزء الأول، السفينة، عام 1993 ، ص206-210.

[17] د. قايد، بهجت عبدالله. *القانون البحري*. الطبعة الأولى، مكتبة نهضة الشرق جامعة القاهرة، مصر، عام 1984، ص193-194.

[18] د. السنهوري، عبد الرزاق. *الوسيط في شرح القانون المدني الجديد*. الجزء الأول، نظرية الالتزام بوجه عام، مصادر الالتزام، دار إحياء التراث العربي، بيروت، لبنان، ص1141+1179.

[19] د. خلاف، عبد المنعم. *غرامة التأخير و مكافأة كسب الوقت في النقل البحري*. دار النهضة العربية، القاهرة، مصر، عام 1988، ص475-466.

[20] DONALDSON J. in *Navico A.G. v Vrontados Nafiki Etairia P.E.* [1968], Law & Sea website, retrieved on 17 Nov. 2016 at the following link: http://www.lawandsea.net/CP_Voy/Charterparty_Voyage_Demurrage_and_Laytime.html