

مكافأة كسب الوقت

المدرس المساعد

رغد فوزي عبد الطائي

جامعة الكوفة/ كلية القانون

مكافأة كسب الوقت

المدرس المساعد

رعد فوزي عبد الطائي

جامعة الكوفة/ كلية القانون

المقدمة :

على الرغم من كون العراق بلداً داخلياً لا يتصل بالبحر، إلا عن طرق جبهة ضيقة على قمة الخليج العربي لا تزيد على العشرين كيلو متراً وهي شقة لا تصلح مياهاها للملاحة لكثرة الشطوط الرملية التي تكونها رواسب الأنهار ولكثرة المستنقعات التي هي مخلفات من الخليج الذي اخذ يتراجع جنوباً نتيجة لتوالي الترسبات، حيث حرم العراق من أن يكون له ميناء على البحر، إلا أنه من جهة أخرى كان حسن الحظ إذ لسط العرب من العمق ما سمح لسفنه الكبيرة بالدخول فيه صاعدة حتى البصرة التي أصبحت الميناء الوحيد للعراق.

ومن الملاحظ في الوقت الحاضر، ازدياد حركة التبادل التجاري بين الدول وازدهار التجارة الدولية وخاصة البحرية منها، نظراً لما يمثله النقل البحري للبضائع من رخص في الأسعار مقارنة بأسعار النقل الدولي للبضائع بالوسائل الأخرى، وكذلك لما حصل من تطور هائل في تكنولوجيا صناعة السفن زاد من فاعليتها وسرعتها في اختصار الوقت الذي تقضيه في الملاحة الأمر الذي أدى اكتظاظ الموانئ بالسفن انتظاراً لدورها في التحميل والتفريغ نظراً لعدم تطور الموانئ بالنسبة للتطور السريع في بناء السفن.

لذا أضحت مسألة انتظار السفن في الموانئ للتحميل أو التفريغ من المسائل الشائعة والتي يهتم الأطراف ذوو العلاقة بتنظيمها في عقود النقل البحري للبضائع سواء كانت تلك العقود بموجب سندات شحن أو بموجب مشارطات أيجار فإذا أسرع المرسل أو المرسل إليه في انجاز عمليات الشحن أو التفريغ قبل انتهاء أيام السماح (المهلة الأصلية) فيكون له الحق في مطالبة الناقل بمكافأة عن الإسراع في عمليات الشحن أو التفريغ فتسمى بمكافأة كسب الوقت وهو موضوع بحثنا الذي سنقسمه إلى بحثين نوضح ما أهمية هذه المكافأة في المبحث الأول، ونبين أهم الأحكام القانونية الخاصة بهذه المكافأة ضمن بنود المبحث الثاني. مسترشدين بما ورد في أحكام المحاكم الانكليزية وأحكام قانون التجارة العثماني الذي لا يزال ساري المفعول في العراق ومواد مشروع القانون البحري العراقي لعام ١٩٨٧ معتمدين على ما ورد

للفقهاء من أراء بخصوص هذه المسألة

المبحث الأول

مفهوم مكافأة كسب الوقت

أن للوقت أهمية كبيرة في مجال النقل البحري ولهذه الأهمية قررت جميع التشريعات تقريبا الحق لإطراف النقل البحري بتقرير مكافأة لمن يحسن استغلال هذا الوقت وليبيان هذه المكافأة لابد أن نميزها تمييزا دقيقا وتحديد الأساس القانوني للالتزام الناقل بتقديم هذه المكافأة لمن يستحقها وهذا ماسنبيته عبر المطلبين الآتيين.

المطلب الأول: تعريف مكافأة كسب الوقت dispatch money⁽¹⁾.

إن مكافأة كسب الوقت هو المبلغ من المال الذي يؤديه الناقل إلى المتعاقد معه أو الشاحن أو المستلم حسب الأحوال) مقابل الوقت الذي توفره للسفينة من المدة المقررة عن طريق الجهد الفائت في العمل وانجازه قبل نهاية المدة المقررة. كما إن الوقت المكتسب هو الفترة الزمنية من لحظة انتهاء العمل إلى اللحظة المقدر انتهاء المدة المقررة عندها لو إن العمل استمر حتى اللحظة الأخيرة.

ومن هنا يثور السؤال حول مضمون الوقت المكتسب (time saved) والذي تحسب على أساسه المكافأة خاصة وإن المكافأة من النادر جدا أن تكون في صورة مبلغ معين محدد جزافا وشاملا بل الصورة الغالبة في التطبيق العملي وضع معدل معين سواء في شكل نسبة من معدل الغرامة (النصف أو الثلث مثلا) أو قدر معين من المال وذلك لكل ساعة أو يوم.

ومن ثم يتعين تحديد عدد الساعات أو الأيام التي تم توفيرها حيث إن هذا العدد مضروبا في معدل المكافأة يساوي قيمة المكافأة المستحقة.

وقد أشار مشروع القانون البحري العراقي لعام ١٩٨٧ في المادة ٦٢ فقرة ثانيا منه: (إذا تم الشحن قبل انتهاء المدة المعينة له، فلا تضاف الأيام الباقية منها إلى مدة التفريغ ما لم يتفق على غير ذلك ويجوز الاتفاق على منح المستأجر مكافأة عن الإسراع في انجاز عمليات الشحن أو التفريغ).

وهو نفس ما جاء في نص المادة ٩٤ ثانيا من قانون التجارة البحري العثماني لعام ١٨٦٣ والذي لا يزال ساري المفعول وناظرا في العراق لعدم إقرار المشروع المشار إليه آنفا، ومن الجدير بالذكر كذلك إلى إن قانون النقل العراقي النافذ رقم ٨٠ لسنة ١٩٨٣ لم ينظم هذه المكافأة المستحقة بسبب الوقت الزائد أو المدة المتبقية من الميعاد المتفق عليه والمخصص للشحن و التفريغ. وكان الأولى

مكافأة كسب الوقت رغد فوزي عبد الطائي

بهذا القانون معالجة هذه المسألة المهمة باعتباره قانونا عاما لمسائل العقود والبيوع البحرية إلى حين إقرار القانون الخاص والمتمثل بالقانون البحري الذي طال انتظاره.

وفي الماضي كشف التطبيق عن الخلاف حول تحديد عدد الساعات أو الأيام التي تستحق عنها المكافأة تبعا لاختلاف التفسير للعبارات المستخدمة وكان من اثر ذلك إننا نلاحظ حاليا الدقة في صياغة البنود المتعلقة بكسب الوقت.

لذا لابد من بيان طرق تحديد الوقت المكتسبة وهذا ما سيتم خلال الفقرة التالية

تحديد الوقت المكتسب والمكافأة

ولابد من الوقوف على مجموعة الصياغات المستخدمة عن طريق المشاركات (عقود إيجار السفن) ومن ثم إيراد بعضا من مبادئ القضاء والفقه بشأن مكافأة كسب الوقت في الآونة الأخيرة ضمن الفقرتين الآتيتين :

أولا: بعض الصياغات المستخدمة:

تنطوي بعض نماذج المشاركات على نص مطبوع في شأن مكافأة كسب الوقت (نماذج سيناكومكس، نموذج سنتركون)^(١) والبعض الآخر لا يتضمن مثل هذا النص ولكن يجري العمل بوضع نص في هذا الشأن بالشروط الإضافية نموذج جنكون) وتختلف الصياغة المستخدمة سواء بالنص المطبوع أو ذلك الذي يضاف إلى الشروط المطبوعة ومن هذه الصيغ نموذج (سيناكومكس....* مبلغ المكافأة من المدة المقررة المكتسبة في الشحن أو التفريغ بمعدل عن كل يوم من أربع وعشرين ساعة متتابعة أو جزء اليوم*).

نموذج (سنتركون في مجال تسوية حساب مستقطع الكسب، أي وقت ضائع على السفينة من الأسباب السابقة، يحسب وقت كوقت استخدم في الشحن).
أما النصوص التي تضاف إلى المشاركات أو تدرج بعقود البيوع البحرية منها: (يدفع الملاك نصف الغرامة عن كل يوم أو جزء اليوم على وقت العمل المكتسب في الشحن أو التفريغ).

كما ترد بعض العبارات الآتية:

- كامل الوقت المكتسب
- أي وقت مكتسب
- كل ساعة اكتسبت
- كامل الوقت العمل المكتسب
- كل يوم جار مكتسب

ثانيا: بعض مبادئ القضاء والفقه :-

من الملاحظ ندرة الأحكام القضائية في شأن مكافأة كسب الوقت في الآونة الأخيرة، وذلك لأن المبادئ القضائية استقرت حول تفسيرات معينة واضحة المعالم،

وانعكست هذه على الصياغات الحديثة في العقود بما يتمشى مع هذه المبادئ المستقرة، ونشير إلى إحدى أحكام القضاء الانكليزي بهذا الصدد^(٣) حيث جاء حكم محكمة الاستئناف من دعوى عام (١٩٠٧) nelson sons ltd. v nelson in, liver. pool ltd لا عن كل يوم سماء صحو يكتسب ومفاد ذلك كما جاء بأسباب الحكم أن المقصود اليوم الذي كانت السفينة يطلب إليها العمل خلاله، ولو أن العبارة كانت عن كل يوم يكتسب، لتغير الأمر، إلا أن ذلك لا يوجد مايؤيده وبالتالي لا تحسب أيام العطلة أو سوء الجو من الوقت المكتسب)).

وقد كان لأحد أعضاء هيئة المحكمة اللورد فلتشر مورتن رأي آخر يجمل في إن ما انتهى إليه حكم الباخرة ((جلنديفون)) خطأ في تطبيق القانون- من وجهة نظره -من حيث الزعم بأن حساب العطلات والاستثناءات قد يؤدي إلى مدة كسب قد تكون أطول من المدة المقررة ذاتها، وقال انه ليس من الضروري تفسير (أيام مكتسبة) بأنها تتضمن مثل هذه الإطالة المحتملة مستقبلا للمدة المقررة للشحن بفرض وجود شيء ما و قال ((انه استحقاق الكسب يحدد في اللحظة التي تكون فيها السفينة حرة من جانب المستفيد وتعود إلى وضعها تحت تصرف المالك)) ومن ثم فإن الفترة المكتسبة تحدد بوضعها الفعلي في لحظة انتهاء الشحن وان المستفيد يستحق المكافأة عن الجزء الذي لم ينته ويعني بذلك استحقاق التعاقد مع الناقل لكامل الجزء المكتسب من المدة المقدرة بما في ذلك أيام العطلة أو الأعياد.

ثم كان الاتجاه في القضاء الانكليزي إلى الأخذ بكل حالة على حدها تبعا للنص المستخدم، مثال ذلك وجود عبارة ((ساعات أو أيام جارية أو متتابعة تدخل معه أيام العطلة أو الأعياد في حساب كسب الوقت^(٤)).

إما القضاء الفرنسي، ومعه البلجيكي و الايطالي يميل إلى حساب الفترات المستثناة ضمن الوقت المكتسب^(٥)، وأيضا ذلك هو الرأي الراجح في القضاء الأمريكي^(٦).

إما عن الفقه في هذا الصدد فإن الغالبية تؤيد حساب أيام العطلة والإجازات ضمن الوقت المكتسب^(٧) وذلك إن المكافأة هي ثمن لتحرير السفينة ينصب على كل الساعات المتوفرة، ويؤيد هذا الحل أن كل الوقت المتوفر يفيد السفينة (نظريا) وكذلك المقابلة بين المدة الإضافية وفيها يستحق تعويض عن كل ساعات تعطيل السفينة، والمكافأة التي يجب دفعها (للمستأجر) عن كل وفر، كما إن المصاريف الضخمة التي تنفق على العمل في الأيام المستثناة يجب إن يقابلها مكافأة وهي حجة تضاف إلى كون هذا الرأي بسيطا وعمليا، وكان هذا نهج المشرع العراقي في مشروع القانون البحري لعام ١٩٨٧ في م ١٦٢ ثانيا: (لا تحسب في المدة أيام العطلة الرسمية وأيام التوقيفات والعطل التي يقضي بها العرف البحري ما لم تكن قد استغلت فعلا في الشحن أو التفريغ ويقف سريان المدة في حالة القوة القاهرة).

إما أصحاب الرأي المعارض فأنهم يستندون إلى إن هذه الأيام مستثناة من المدة المقررة أصلاً وبالتالي لا تمثل فائدة للسفينة كما انه قد ينتهي العمل في يوم عطلة بما لا يمكن معه للسفينة الرحيل فوراً - وقد أخذت قواعد أثينا بوجهة نظر الرأي المعارض.

وهناك رأي وسط يأخذ بحرفية النصوص الواردة بالمشاركة من منطلق أن ذلك التزام تعاقدى وبالتالي يؤخذ فيه بما اتفق عليه الطرفان. ويفضل الرأي الخاص بعدم استئصال العطلة والإجازات من الوقت المكتسب بناء على الاعتبارات الآتية :

١. إن هذه الأيام معروفة مقدماً فليست حدثاً عارضاً.
 ٢. قد وضعت هذه الأيام في الاعتبار عند تحديد النولون (أجرة السفينة).
 ٣. هذه الأيام توفرت فعلاً لصالح الناقل رغم دخولها في حساب النولون.
- وتأسيساً على ذلك لا يصح القول باستبعاد أيام العطلة والإجازات وما يلحق بها من فترات مستثناة من الوقت المكتسب إلا إذا اتفق الأطراف صراحة على غير ذلك.

المطلب الثاني: الطبيعة القانونية لمكافأة كسب الوقت

ابتداء نوضح إننا استعملنا عبارة (مكافأة كسب الوقت) من قبيل استخدام العبارة الشائعة، ولا نعني بها المعنى الضيق للفظ المكافأة حيث سنورد الطبيعة القانونية لمقابل كسب الوقت وقت اختلفت الآراء حول التكاليف القانوني لمكافأة كسب الوقت فهناك الرأي القائل بأنها جزء من الأجرة وتأخذ حكمها^(٨) ورأي آخر وصفها بأنها مكافأة لمن قام بعملية الشحن أو التفريغ مقابل سرعة انجاز العمل في وقت اقل من المدة المقررة^(٩) ورأي ثالث أنها تعويض للمتعاقد مع الناقل (أو الشاحن أو المستلم حسب الأحوال) عما بذله من جهد فائق وتحمله من نفقات أكثر في سبيل إتمام العمل في وقت قصير ومن ناحية أخرى تحقيق فائدة للناقل بما يسمح له التعاقد على شحنات أخرى بصورة أسرع^(١٠) وأخيراً هناك من يكاد ينكر حق مكافأة كسب الوقت على الطرف الآخر المنجز للعمل تأسيساً على إن سرعة إتمام العمل إنما هي بالتعاون بين الطرفين وبما يحقق مصلحة مشتركة لهما معاً. ويصف المكافاه بأنها ليست أكثر من فكر ينتمي إلى الماضي البعيد. *

وأصحاب فكرة الأجرة يعتمدون على التفسير الخاص بأن مشارطة الرحلة إنما هي عقد إيجار للسفينة وفي الواقع إن المشاركة ليست إلا عقد نقل. إما القائلون بأن الوقت المكتسب يمثل مصلحة للطرفين الملزم بالشحن أو التفريغ من جانب والناقل بالجانب الآخر وبالتالي لا محل لتعويض الأول على حساب الأخي، أو قسمة العائد بينهما وهي قسمة غير عادلة، وذلك إن الناقل ملتزم بإبقاء السفينة تحت تصرف المستفيد كامل المدة المقررة وتقاضى مقابل هذه المدة في صورة

النولون المقدر عن الرحلة البحرية ومدة الشحن ومدة التفريغ وما يكون قد التزم به من عمل في هذا الصدد، وما يتوفر من وقت يمثل منفعة خالصة له تعين أن يؤدي مقابلها. وليس من جهد زائد أو نفقة زائدة من جانب الناقل تبرر مقاسمته للشاحن أو المستلزم لعائد السرعة والتي هي ثمرة جهد هذا الأخير منفردا.

ولذلك نعتقد إن مثل هذا الرأي لا يمثل العدالة وحسن النية الواجب توفره في تنفيذ العقد، اللهم إلا إذا اثبت الناقل انه بذل فعلا جهدا فائقا بالتعاون مع الشاحن أو المستلم وتحمل في سبيل ذلك جهدا أو نفقات زائدة عما هو ملتزم في العقد وهنا يقع على الناقل إثبات ذلك.

وقد يفسر الالتزام بمكافأة كسب الوقت انه يركز على نظرية الإثراء بلا سبب^(١١).

وفي الحقيقة لا محل لتطبيق هذه النظرية في تبرير الالتزام بمقابل كسب الوقت لعدة أسباب أهمها وهو أولها : إن قاعدة الإثراء بلا سبب تنهض حيث لا يكون هناك عقد بين المثري والمفتقر في حين إننا هنا بصدد مشارطه تفرض التزاما معيناً على الشاحن أو المستلم بانجاز العمل في زمن مقرر، والوقت المكتسب منشأ هذا الالتزام.

والأمر الثاني إن القاعدة المذكورة تضع حدا للتعويض هو ما عاد على المنتفع من فائدة وما أنفق في سبيل ذلك أيهما اقل، بعكس حالة استحقاق مقابل كسب الوقت حيث معيار المقابل

(المكافأة) هو الوقت المكتسب سواء تساوى مع ما تحمله الملتزم بعملية الشحن أو التفريغ أو

قل أو كثر، وبالمثل بالنسبة لما عاد على الناقل من فائدة. ومن هنا يبين إن قاعدة الإثراء

بلا سبب لا تصلح قانونا في تفسير الحق أو الالتزام بمقابل كسب الوقت.

• ويؤخذ على فكرة التعويض أنها بدورها لا تساند استحقاق مقابل كسب الوقت بمقولة إن التعويض مبناه ضرر لحق بالمضرور نتيجة خطأ الطرف الآخر وهو مالا يتصور بالنسبة لمكافأة كسب الوقت، قيام عنصر الخطأ من جانب الناقل كي يستحق الدائن التعويض.

• إذن مما تقدم يتضح لنا إن الالتزام بمقابل كسب الوقت منشأ العقد أو العرف السائد أو القاعدة القانونية المكملة حيث لا يكون نص بالعقد بالحرمان من هذا الحق. ووفقا لمشروع القانون البحري فان الاتفاق هو منشأ المكافأة.

المبحث الثاني

الأحكام القانونية الخاصة بمكافأة كسب الوقت

بعد اشتراط الطرفين لمكافأة كسب الوقت في العقد المبرم إذا رغباً في ذلك تنفذ هذه المكافأة وفق جملة من الصيغ فلا بد من تحديد الطرف المستحق لهذه المكافأة كما يقتضي بيان علاقة الوقت المكتسب بعملية الشحن أو التفريغ الذي تم الإسراع بتنفيذها فترتبت المكافأة وفق المطلبين الآتيين.

المطلب الأول: تحديد مستحق المكافأة

تعيين الدائن في كسب الوقت حظي باهتمام القضاء و الفقه لكثرة الخلاف حوله، إذ كثيراً ما يختلف شخص المتعاقد مع الناقل عن الشاحن أو المستلم الفعلي للشحنة – كذلك قد يتعدد الشاحنون أو المستلمون لشحنات على الباكزة حالة المشاركات الجزئية (أي جزء من السفينة) أيضاً ما قد يحدث من وجود مشاركته واحدة لكمية معينة من البضاعة مع تعدد الموردين الشاحنين لهذه الكمية كل بقدر معين إلى المشتري المتعاقد مع الناقل. وعلى الجانب الآخر قد يكون المتعاقد مع الناقل شخصاً واحداً ويتعدد المستلمون للبضاعة. أي إن التعدد بالنسبة للشاحنين أو المستلمين قد يكون بفعل الناقل أو بفعل المتعاقد معه على عملية النقل^(١٢).

هذه الصور جميعها نلمسها في الواقع العملي وتثور بشأنها المنازعة حول من توجه إليه المطالبة بدين المقابل؟ من هو صاحب الحق في تعويض الوقت المدخ؟ ولقد استقر القضاء المصري وعلى رأسه محكمة النقض على إن ((قانون التجارة البحري يجعل من المرسل إليه طرفاً ذا شأن في سند الشحن يتكافأ مركزه حينما يطالب بتنفيذ عقد النقل، ومركز الشاحن بحيث يرتبط بسند الشحن كما يرتبط به الشاحن ومنذ ارتباط الأخير به بل قالت صراحة: ((متى كان الشاحن هو مستأجر السفينة فإن التحدي يخلو سند الشحن من توقيع الشاحن للعمل بعدم التزام الطاعن وهو المرسل إليه بالشروط الاستثنائية المحال إليها في مشاركته إيجار السفينة لا يجدي، لأن توقيع الشاحن - وهو نفس الوقت مستأجر السفينة - على مشاركته إيجارها، بما اشتملت عليه من شرط التحكيم يلزم الطاعن به باعتباره مرسلًا إليه، وطرفاً ذا شأن في عقد النقل ويكون عدم توقيع الشاحن على سند الشحن غير مؤثر على هذه النتيجة)).

وتجدر الإشارة إلى إن القضاء العربي بشكل عام لم يعرض عليه موضوع مكافأة كسب الوقت، نظراً لأن عقود النقل – أو البيوع البحرية المتضمنة شروط النقل – غالباً ما تنطوي على شرط التحكيم ومن ثم كما هو واضح ممن الأحكام المشار إليها أنها تنطلق بمدى أعمال هذا، الشرط والذي استقرت على نفاذه من مواجهة المرسل

إليه وبمقولة إن المرسل يعتبر في مركز الشاحن بالنسبة للناقل على هيئة التحكيم بنيويورك، وكان شرط التحكيم الذي أحال إليه سند الشحن في البند العاشر قد نص على أن يكون مقر التحكيم في لندن، فإن هذا الشرط هو الذي يجب إعماله دون الشرط الوارد في مشاركة إيجار السفينة (وهذا القرار ورد في مجموعة أحكام النقض)^(١٣). ومن هنا وضح إن المحكمة لم تعتبر المرسل إليه في مركز الشاحن والالتزام بما ورد بالمشاركة بل اعتمدت في علاقته (المرسل إليه) مع الناقل على ما ورد في سند الشحن الذي تلقاه.

وقد اختلف الفقه في التفسير القانوني لحق المرسل إليه المباشر قبل الناقل ونورد بعض الآراء الفقهية:

فقد قيل في تفسير وتبرير حق المرسل إليه المباشر قبل الناقل أنه من قبيل استعمال المرسل إليه لحق مدينه الشاحن^(١٤).

ورد على هذا التفسير بأنه لا يتفق وحق المرسل إليه قبل الناقل ذلك لأن استعمال حق المدين مقرون بشروط إن الدائن لم يستعمل هذا الحق وإن عدم الاستعمال لهذا الحق يسبب إفسار المدين أو يزيد في إفساره كما إن الدائن في مثل هذه الحالات يعتبر نائبا عن مدينه، وكل فائدة تنتج من استعمال الدائن لحقوق مدينه، وتدخل في أموال المدين وتكون ضمانا لجميع دائنيه.

وقد يرى فريق بان المرسل إليه عند طلب البضاعة يعتبر وكيلًا عن الشاحن ولكن هذا الرأي ليس بأسلم من سابقه لأن النتائج التي تؤدي إليها من حيث كونه لايملك من الحقوق أكثر مما لموكله فضلا عن قابلية مواجهته بما يصح توجيهه من دفع للموكل.

وطرحت فكرة الاشتراط لمصلحة الغير، ففندها جانب من الفقه^(١٥) بأنها بدورها لا تستقيم مع ما قد يتحمله المرسل إليه من التزامات قبل الناقل وخاصة دفع الأجرة، وقد انتهى إلى الأخذ بقاعدة الخلف الخاص والتي تقول ((أذا أنشاء العقد التزامات وحقوقا شخصية تتصل بشيء انتقل بعد ذلك إلى خلف خاص فإن هذه الالتزامات والحقوق تنتقل إلى هذا الخلف في الوقت الذي ينتقل

فيه الشيء، إذا كان من مستلزماته وكان الخلف الخاص يعلم بها وقت انتقال)) الشيء ويقول هذا الجانب الفقهي إن الشاحن عند تعاقد مع الناقل يعتبر نائبا عن المرسل إليه بيد إن هذه النيابة ناقصة بحيث يظل الشاحن طرفا في عقد النقل في الوقت الذي يكون فيه المرسل إليه طرفا في هذا العقد وفقا لإحكام النيابة التي تقضي بانصراف آثار العقد إلى الأصيل.

ومع كل ما سبق فإنه يمكن القول – إذا كان المتعاقد مع الناقل هو الشاحن أو قام وكيل عنه.

بالشحن فانه – أي المتعاقد يكون طرفاً أصيلاً في العلاقة مع الناقل، وبالمثل إذا كان هو المستلم (أو وكيله عنه) ولا خلاف في ذلك حيث في حالة الوكيل بالشحن أو التفريغ - جميع الآثار الناجمة عن قيامه بالعمل تنصرف الأصيل مباشرة، وهنا كان الشخصية القانونية للوكيل ليست ألا امتداداً لشخصية الموكل في مواجهة الناقل. إما إذا كان القائم بالشحن والتفريغ شخصاً آخر مستقلاً عن الشخصية القانونية للمتعاقد مع الناقل فإننا نكون بصدد انتقال الالتزام أي حوالة العقد وما يترتب على المرسل إليهم الشحنة والتي تم تفريغها قبل انتهاء المدة المقررة.

المطلب الثاني: العلاقة بين عمليتي الشحن والتفريغ بالنسبة للوقت المكتسب

(١) إذا كانت المدة المقررة هي مدة واحدة بالنسبة لعمليتي الشحن والتفريغ فلا يمكن القول بوجود وقت مكتسب من عدمه إلا بعد انتهاء العمليتين (الشحن والتفريغ) لأن المدة هنا تبدأ مع بداية الشحن ثم تستمر ويجري حساب الوقت واستخراج النتيجة بانتهاء التفريغ، فإذا فرض وأن الشحن لم يستغرق كامل المدة المقررة فليس معنى هذا وجود كسب وقت لأن هذه المدة ليست للشحن فقط، بل للعمليتين معاً، ومن ثم ينتقل الباقي من هذه المدة إلى عملية التفريغ. فإذا ما تبقى بعد انتهاء التفريغ وقت ما من المدة المقررة لم يستخدم، يمكن القول هنا بوجود وقت مكتسب.

وكذلك الشأن عند تعدد الموانئ أو المرسى في الشحن والتفريغ متى وجدت مدة مقررة شاملة لاماكن الشحن فقط. أو لمواقع التفريغ فقط دون تحديد مدة مستقلة لكل ميناء أو موقع^(١٦).

(٢) وقد يرد النص بتحديد مدة مقررة معينة للعمليتين معاً مع تخصيص جزء للشحن أو التفريغ ففي هذه الحالة يحسب وقت كل عملية مستقلاً ولكن تتم مقاصة بين ما يكون من وقت مكتسب وفترة تأخير في النهاية حيث المدة المقررة إجمالاً خمسة أيام اثنان للشحن وثلاثة للتفريغ وحدث أن استغرق الشحن ثلاثة أيام أي بزيادة يوم واحد، وأن التفريغ تم في يومين فقط أي يوفر يوم واحد، فإن اليوم الزائد في الشحن يقابله ذلك المكتسب في التفريغ، مع مراعاة إن تحديد اليوم المتوفر في حدود تطبيق القواعد الخاصة بالمدة المقررة من حيث كونه يوماً يدخل في الحساب (٣) وهناك صورة واضحة لترحيل الوقت المكتسب وهذه بداهة لا تكون إلا من الشحن إلى التفريغ حيث يرد نص كالاتي :-

(أية ساعات تكتسب في الشحن تضاف للساعات المقررة للتفريغ) الأيام أو أجزاء الأيام التي لم تستهلك في الشحن يجوز إضافتها إلى وقت التفريغ ويلاحظ هنا إن استخراج الوقت المكتسب يكون مستقلاً ويخضع لقواعد حساب الوقت المكتسب^(١٧).

(٤) وأخيراً المقاصة بين الوقت المستخدم في الشحن والوقت المستخدم في التفريغ حالة تخصيص مدة مستقلة كل منهما، وهنا أيضاً والاتجاه الغالب هو عدم إجراء

المقاصة بين وقت مكتسب ومدة تأخير في طرفي الرحلة إلا إذا وجد نص خاص بالمشاركة.

إلا أنه يفضل عملاً بالأخذ بجواز إجراء المقاصة متى توافرت عناصرها، ما لم يكن هناك نص صريح مانع،، وهنا يكون للمحكم أو القاضي أن يجري المقاصة إذا ما طلب ذلك منه أحد الأطراف وتوافرت شروطها وهي :-

١. أن كلا من الدينين يكون محقق الوجود وحال الأداء.
٢. كلاهما خلو من النزاع مما تصح المطالبة به قضاء.
٣. التماثل في المحل – أي مدة كسب مقابل مدة غرامة أو مبلغ مكافأة كسب وقت مقابل غرامة التأخير
٤. وحدة الأطراف أي إن الدائن في أحد الدينين هو ذاته المدين في الدين المقابل والعكس صحيح.

الخاتمة :

إن للوقت أهمية كبيرة بالنسبة للنقل البحري بوجه عام حيث إن السفينة عندما تعلن عن وصولها واستعدادها للشحن أو التفريغ يبدأ دور المرسل أو المرسل إليه بحسب الأحوال بأداء ما عليه من التزام بمقتضى مشاركة الإيجار أو سند الشحن. فعليه أن يستغل كل ساعة أو دقيقة داخله ضمن تحديد ميعاد الشحن والتفريغ وعندها فإما يستحق المرسل أو المرسل إليه مكافأة عن الوقت الذي وفره في قيامه بالعملية (الشحن أو التفريغ)، وأما أن يكون غرامة عن تأخره في القيام بإحدى هاتين العمليتين أو بهما معا بحسب ما اتفق عليه أطراف العقد. ونستخلص من كل ما تقدم ما يلي من الملاحظات :-

١. لا يوجد قانون عراقي مختص في المسائل البحرية والإشكالات الناجمة عن عقود النقل البحري أو البيوع البحرية بشكل عام، لذا تتم الإحالة دائماً إلى بنود قانون التجارة البحرية العثماني ١٨٦٣ الذي لم يعد متناسبا مع تطور وتقدم وسائل النقل من جهة والتوسع الحاصل بنماذج المشاركات وأشكال سندات الشحن من جهة أخرى.
٢. إن هناك صيغ عديدة تختلف باختلاف الاتفاقات المعقود بن أطراف النقل البحري لتحديد (مكافأة كسب الوقت)
٣. استعان البحث بالقرارات القضائية الانكليزية بشكل خاص لنظراً لاهتمامه الأكبر بهذا الموضوع نظراً لما تتمتع به انكلترا من موقع بحري جعلها تزخر

- بالموائى فضلا عن دقة النصوص والأحكام القضائية المعالجة للموضوع حيث توجه الأطراف في حل منازعاتهم إلى التحكيم والقضاء الانكليزيين.
٤. تبين لنا إن الاتفاق هو الأساس القانوني الصحيح للمكافأة بدليل ما ورد من أحكام ضمن نصوص القوانين البحرية.
٥. إن القائم بالشحن أو التفريغ والذي وفر وقتا من الموعد المحدد لهذه العمليتين هو المستحق للمكافأة
٦. يحتسب الوقت المكتسب عند انتهاء عملية الشحن والتفريغ معا

المقترحات:

إقرار مشروع القانون البحري الذي عالج معظم المسائل والإشكالات البحرية الناجمة عن العقود التي تنفذ بطريقة البحر أو البيوع البحرية، كما انه عالج ما يخص موضوع بحثنا بدقة قانونية

متناسبة مع حداثة التشريعات البحرية العربية الجديدة، ومع القانون التجارة البحري الموحد لسنة ١٩٧٢ والذي أعدته الجامعة العربية، الأمانة العامة/ إدارة المواصلات.

هوامش البحث:

- (١) مختار السويفي-مصطلحات النقل البحري والتجارة الخارجية- ط٤ -الشركة المصرية لأعمال النقل البحري ١٩٨٢ ص ٤٤٠.
- (٢) وهذه المشاركات نماذج تقوم بإصدارها هيئات بحرية دولية وبشروط موحدة وأهم هذه الهيئات هيئة البلطيق ومؤتمر التجارة البحرية الدولية في كوبنهاجن وغرفة الملاحة بالملكة المتحدة في لندن والهيئة الدولية المستقلة لأصحاب الناقلات في أوصلو. د. صلاح المقدم - تنازع القوانين في سندات الشحن ومشاركات الإيجار-الدائرة الجامعية-بيروت ١٩٨١ ص ١١٤.
- (٣) Tiberg, Hugo- the law of demurrage. London 1971
- (٤) Tiberge المصدر السابق ص ٥١٤-٥٢١
- (٥) Aisenstian(Leo)-staries et surstaries endroit francias et comper Paris 1963-329
- (٦) د. علي جمال الدين عوض- مشارطات الإيجار دار النهضة العربية -مصر ١٩٨٧ ص ٢٢٥.
- (٧) د. علي جمال الدين عوض- القانون البحري دار النهضة العربية -مصر ١٩٨٧ ص ٢٠٠.
- (٨) د.محمود الشرقاوي-القانون البحري-ط٢-دار النهضة العربية- القاهرة-١٩٨٧ ص ٢٥٥.
- (٩) د. علي جمال الدين عوض-مصدر سابق-مشاركات الإيجار-ص ٥٢٢.
- (١٠) د.عبد المنعم خلاف- غرامة التأخر ومكافأة كسب الوقت-شركة التوفيق للطباعة-مصر-١٩٨٨ ص ٤٧١-٤٧٧.
- (١١) د. هاني دويدار-القانون البحري-ج٢-مطبعة القاهرة-مصر-١٩٩٣ ص ١٥٢.

- (١٢) د. هشام فرعون- القانون التجاري البحري-الدار الجامعية-حلب-١٩٩٥ ص٨٧.
- (١٣) مجموعة أحكام النقض- القسم المدني-العدد الثاني-جلسة ١٧/٦/١٩٦٥ نقلا عن د.مصطفى كمال طه-القانون البحري-دار النهضة العربية-مصر-١٩٨١ ص١٧٨.
- (١٤) د.مصطفى كمال طه- أصول القانون البحري-ط١-مطبعة دار نشر الثقافة-الإسكندرية-١٩٥٢- ص٤٧٥.
- (١٥) د.سمير الشرفاوي-بحث بعنوان مركز المرسل إليه في سند الشحن -مجلة القانون والاقتصاد- العدد الأول-١٩٦٧ ص٣٧١.
- (١٦) د.كمال حمدي- القانون البحري-ط٢-منشأة المعارف-الإسكندرية-٢٠٠٠ ص٤٢٠-٤٣٢.
- من عدمه، لأننا بصدد مدة متكاملة واحدة والعكس صحيح أي كان التجاوز في الشحن ووفر في التفريغ.
- (١٧) Tiberge المصدر السابق ص٤٣٢.

قائمة المصادر والمراجع

قائمة المصادر الأولية:

أ) الكتب العربية

- (١) د. صلاح المقدم، تنازع القوانين في سندات الشحن ومشارطات الإيجار، الدار الجامعية، بيروت، ١٩٨١
- (٢) د. عبد المنعم خلاف/ غرامة التأخر ومكافأة كسب الوقت/ شركة التوفيق للطباعة/ مصر ١٩٨٨
- (٣) د. علي جمال الدين عوض/ القانون البحري/ دار النهضة العربية/ مصر ١٩٨٧
- (٤) د. علي جمال الدين عوض/ مشارطات الإيجار/ دار النهضة العربية/ مصر
- (٥) د. كمال حمدي/ القانون البحري/ ط٢/ منشأة المعارف / الإسكندرية/ ٢٠٠٠
- (٦) د. محمود الشرقاوي/ القانون البحري/ ط٢/ دار النهضة العربية/ القاهرة/ ١٩٨٧
- (٧) د. مختار السويدي/ مصطلحات النقل البحري والتجارة الخارجية/ ط٤/ الشركة المصرية لإعمال النقل البحري ١٩٨٢
- (٨) د. مصطفى كمال طه/ أصول القانون البحري/ ط١// مطبعة دار نشر الثقافة/ الإسكندرية/ ١٩٥٢
- (٩) د. مصطفى جمال طه/ القانون البحري/ دار النهضة العربية/ مصر/ ١٩٨١
- (١٠) د. هاني دويدار/ القانون البحري/ ج٢/ مطبعة القاهرة/ مصر/ ١٩٩٣
- (١١) هشام فرعون/ القانون التجاري البحري/ الدار الجامعية/ حلب/ ١٩٩٥

ب) باللغة الانكليزية

- (١) Tibres(Hugo) the law of demurrage London 1971
- (٢) 2. Eisenstein(Leo) starieset surstaries endroit francias etcomper Paris 1963

ثانياً: البحوث:

- د. محمود سمير الشرقاوي/ مركز المرسل إليه في سند الشحن/ حملة القانون والاقتصاد العدد الأول/ ١٩٦٧