

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية  
وزارة التعليم العالي و البحث العلمي  
جامعة أبي بكر بلقايد - تلمسان.



كلية الحقوق

مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون الخاص

الموضوع

أحكام

عقد إيجار السفن على أساس الرحلة  
في القانون البحري الجزائري

إشراف

الأستاذ بن عمار محمد

إعداد الطالب

مدني أحمد

أعضاء لجنة المناقشة

رئيسا	أستاذ التعليم العالي	الأستاذ كحلولة محمد
مقررا	أستاذ التعليم العالي	الأستاذ بن عمار محمد
عضوا	أستاذة التعليم العالي	الأستاذة دنوني هجيرة
عضوا	أستاذ التعليم العالي	الأستاذ بن حمو عبد الله

إلى أمي العزيزة،  
إلى زوجتي،  
إلى أبنائي عبد الكريم،  
شهرزاد والمهدي  
إلى اخوتي

# شكر خاص

إلى أستاذي الفاضل، الدكتور بن عمار محمد

الذي لم يخل من جهده لمساعدتي في إنجاز هذا

البحث وذلك بنصائح القيمة ومتابعته المستمرة لعملتي .

إلى الأساتذة الذين وافقوا على مناقشة هذا

البحث .

إلى كل من ساعدني من قريب أو بعيد

في إنجاز هذا البحث المتواضع .

الخطة.

المقدمة.

الباب الأول : تنفيذ العقد من قبل المؤجر.

الفصل الأول : إلتزامات المؤجر.

المبحث الأول : الإلتزامات الخاصة بالسفينة.

الفرع الأول : تقديم السفينة المعينة في العقد صالحة للملاحة.

الفرع الثاني : تقديم السفينة في التاريخ والمكان المحددين في العقد.

المبحث الثاني : الإلتزامات الخاصة بالحمولة.

الفرع الأول : إستلام الحمولة في المكان المحدد.

الفرع الثاني : شحن و رص البضائع.

المبحث الثالث : الإلتزامات الخاصة بالرحلة.

الفرع الأول : إيصال السفينة والبضاعة في مأمن إلى ميناء الوصول.

الفرع الثاني : الإلتزامات الخاصة بعناية البضائع أثناء الرحلة.

الفصل الثاني : مسؤولية المؤجر.

المبحث الأول : المسؤولية القانونية للمؤجر.

الفرع الأول : الخطأ المفترض للمؤجر : عدم صلاحية السفينة

للملاحة.

الفرع الثاني : قرينة الخطأ المؤجل قرينة بسيطة.

**المبحث الثاني : مسؤولية المؤجر الناتجة عن عدم تنفيذ مسؤوليته التعاقدية.**

**الفرع الأول : الضرر الناتج عن عدم تنفيذ الإلتزام الخاص بالسفينة.**

**الفرع الثاني : الضرر الناتج عن عدم تنفيذ الإلتزامات**

**الخاصة بالبضاعة أو الرحلة.**

**المبحث الثالث : بنود المسؤولية المدرجة في عقود إستئجار السفن.**

**الفرع الأول : بنود المسؤولية حسب تحريرها.**

**الفرع الثاني : محتوى بنود مسؤولية المؤجر.**

## **الباب الثاني : تنفيذ العقد من قبل المستأجر.**

**الفصل الأول : دفع مبلغ الأجر : الإلتزام الرئيسي للمستأجر.**

**المبحث الأول : تحديد مبلغ الأجر.**

**الفرع الأول : التحديد الإتفاقي للأجر.**

**الفرع الثاني : تحديد الأجر عند غياب الإتفاق.**

**المبحث الثاني : العوامل التي تتدخل في تحديد الأجرة.**

**الفرع الأول : العوامل التي يرجع إلى المستأجر.**

**الفرع الثاني : العوامل التي ترجع إلى المؤجر.**

**المبحث الثالث : ضمانات دفع الأجر.**

**الفرع الأول : حق حبس البضائع.**

**الفرع الثاني : حق الإمتياز على البضائع.**

## **الفصل الثالث : العمليات اللازمة للقيام بالرحلة.**

**المبحث الأول : العمليات المتعلقة بميناء الشحن وتقديم البضاعة.**

**الفرع الأول : تعيين ميناء الشحن أو التفريغ.**

**الفرع الثاني : الإلتزام المتعلق بالبضاعة أو الحمولة.**

**المبحث الثاني : إلتزام المستأجر بشحن وتفريغ البضائع في الوقت المحدد.**

**الفرع الأول : وقت حساب مواعيد الشحن.**

**الفرع الثاني : تحديد وقت سريان مواعيد الشحن و التفريغ.**

**المبحث الثالث : مواعيد الشحن الإضافية ومواعيد الشحن الإضافية الثانية.**

**الفرع الأول : مواعيد الشحن الإضافية.**

**الفرع الثاني : مواعيد الشحن الإضافية الثانية ومكافئة السرعة.**

**الخاتمة.**

## المقدمة :

مر استعمال السفينة كوسيلة للنقل البحري، بثلاثة مراحل عبر التاريخ. ومثلت كل مرحلة منها مرحلة من مراحل التطور العلمي والتقني الذي إستفادت منه صناعة وإستغلال السفن. ففي القديم كان التجار يعمدون إلى شراء سفن خاصة بهم، ويجهزونها بما تحتاجه لنقل بضائعهم عبر البحر، وبهذا أصبحت السفينة جزءا من تجارة التجار، ولكن قديما كانت السفن صغيرة الحجم، محدودات المتطلبات و التجهيزات و المعدات.

وهذه الطريقة ما زالت مستعملة في بعض القطاعات كالصيد البحري و ملاحه النزهة خاصة في البلدان النامية. كما أنها ما زالت منتشرة في صناعة النفط و تسويقه. ولعب البحر دورا هاما في حياة الشعوب، فهو إلى جانب كونه مصدرا هاما للمواد الأولية و الثروات الحيوانية يشكل وسيلة هامة و حيوية للمواصلات و تسهيل نقل الضائع و الثروات و الأشخاص.

و في مرحلة ثانية، توسعت فيها التجارة و الصناعة وبدأت التخصصات في العمل، وأصبحت السفن ملاكا للأشخاص ليسوا في حاجة دائمة إليها لنقل بضائعهم، فأصبحوا يضعونها في خدمة الغير. و بهذا أصبح التجار الذين يرغبون في نقل بضائعهم عن طريق البحر يلجؤون إلى إستئجار السفن من أصحابها سواء بصورة فردية أو جماعية عندما تكون السفينة أكبر من حاجيات تاجر واحد.

أما في مرحلة ثالثة، و بعد التطور الفني و التقني الذي طرأ على صناعة السفن ذات الحجم الكبير والتي أصبحت متخصصة في عمل معين. وبالتالي أصبحت هذه السفن مكلفة جدا بحيث أصبح من الصعب على شخص أو أشخاص قلائل أن يمتلكوا سفينة إلا نادرا ولهذا ظهرت الشركات التي تقوم بتسيير سفنها عبر رحلات منظمة تقوم بهذا بشكل دوري وضمن خط سير معروف و تتوقف في مرا فيء معلومة.

و بما أن التجارة الدولية أصبحت في عصرنا الحاضر تلعب دورا هاما في الحياة الإقتصادية العالمية و يأتي البحر ليساهم بقدر كبير في إزدهارها. و نتيجة لإنتظام الرحلات التي تقوم بها السفن لم يكن التجار في حاجة إلى إستئجار سفينة لنقل بضائعهم وإنما أصبحوا يعهدون ببضائعهم إلى تلك الشركات المالكة للسفن لتقوم بإيصالها إلى المكان المرغوب و هذا من خلال ما يسمى بعقد النقل البحري.

فيرى الفقه الفرنسي أن إيجار السفينة على أساس الرحلة أو المدة المعينة، من العقود هي ذات صفة مختلطة، تجمع بين إيجار الشيء و إيجار الخدمة. لذا فالبحر يعتبر عنصرا أولي في ميدان القانون البحري، كما لا يمكن أن تستثنى السفينة كعنصر هام في مجال القانون البحري حيث تلعب الدور الأساسي في التجارة البحرية و حولها يدور القسم الأكبر من مواد قانون التجارة البحرية.

فإيجار السفينة على أساس الرحلة هو إتفاق يقوم بين مالك السفينة (المؤجر) و المستأجر، يتعهد الأول بأن يضع السفينة كلها



أو جزءا منها تحت تصرف الثاني، لرحلة أو عدة رحلات وتكون في هذا النوع من الإيجار، السفينة مجهزة بكامل طاقمها و أدواتها.

وعقد إيجار السفينة على أساس الرحلة يرتب في نمة المؤجر التزاما يتمثل في تهيئة السفينة المتفق عليها في عقد الإيجار و بشرط أن تكون صالحة للملاحة البحرية، وبالمقابل يلتزم المستأجر بدفع الأجرة المتفق عليها إضافة إلى التزامه بالمحافظة على السفينة التي هي بعهدته. كما أن عقد إيجار السفن على أساس الرحلة يعتبر من العقود التجارية لأن الغرض منها دائما يهدف إلى تحقيق

الربح، ويعد دائما تجاريا بالنسبة لمالك السفينة، أما بالنسبة لمستأجر السفينة فيختلف الأمر و هذا حسب الغرض المقصود من إيجار السفينة، فيعتبر تجاريا بالنسبة له إذا كان يهدف إلى تحقيق الربح، كما لو أراد إستغلال السفينة في نقل البضائع أو الركاب، لكن لا يعد تجاريا إذا كان الغرض منها تحقيق نزهة أو إستغلال السفينة للأغراض العلمية.

ومهما كان الغرض من الرحلة، فعقد إيجار السفينة، يجب إثباته كتابيا. و سبب إشتراط وجوب كتابة عقد إيجار السفينة، لأنه من العقود التي ترد على السفينة، يشترط دائما إثباتها بالكتابة وهذا بسبب المعلومات و الشروط التي يتضمنها مثل هذا العقد، الذي يقتضي كتابتها خصوصا إذا ما كانت فترة العقد طويلة. فيجب أن يتضمن هذا العقد معلومات كافية كإسم المؤجر والمستأجر، و إسم السفينة و حمولتها، و نوع الحمولة، و مقدار الأجرة...

إن القانون البحري الجزائري مثل أغلبية التشريعات البحرية

الأجنبية، يعرف ثلاثة أنواع من إيجار السفن: إيجار السفن على أساس الرحلة، وإيجار السفن على أساس المدة وإيجار السفن بدون تجهيز.

طبقا للمادة 651 من القانون البحري الجزائري، يُعرف عقد إستئجار السفن على أساس الرحلة كما يلي: « يتعهد المؤجر في عقد إستئجار السفينة على أساس الرحلة، بأن يضع كليا أو جزئيا سفينة مزودة بالتسليح والتجهيز تحت تصرف المستأجر للقيام برحلة أو أكثر، وبالمقابل يتعهد المستأجر بدفع أجرة السفينة. »

يعتبر إستئجار السفن على أساس الرحلة من أقدم أشكال إستغلال السفن، وهي لا زالت إلى يومنا هذا أكثر إستعمالا. هذا الشكل من أشكال إستغلال السفينة يتم خاصة عندما توجد كمية كبيرة من البضائع لنقلها، والتي لا تستلزم وجود خط بحري منظم. إن إستئجار السفينة على أساس الرحلة ذات طبيعة خاصة، فهو يتميز عن بقية الأنواع الأخرى لإستئجار السفن (على أساس المدة وبدون تجهيز) وعن عقد النقل البحري.

يحتفظ المؤجر في عقد النقل البحري بالإدارة الملاحية والتجارية للسفينة، في حين لا يحتفظ إلا بالإدارة الملاحية في عقد إستئجار السفن على أساس المدة. فالإدارة التجارية ترجع إلى المستأجر. في عقد إستئجار السفينة بدون تجهيز، يتولى المستأجر كل من الإدارة التجارية والملاحية للسفينة، يمكن إيراد عقد إستئجار السفينة على أساس الرحلة لرحلة واحدة أو عدة رحلات، ويمكن أن يخص جزءا أو كل السفينة.

بالنسبة لعقد إستئجار السفينة على أساس المدة أو بدون تجهيز، يتم إيرامهما لفترة محددة. ويختلف هذان العقدان في أن في عقد إستئجار السفينة على أساس المدة، يلتزم المستأجر بتقديم السفينة مسلحة ومجهزة، بينما في عقد الإستئجار بدون تجهيز أو بهيكلها، تقدم السفينة بدون تسليح وبدون تجهيز.

إنّ عقد إستئجار السفينة على أساس المدة لا يعتبر عقد نقل بحري ولكن يصعب التمييز بينهما كما يقول (1) TIBERG: « مهما كان التفسير الذي نعتد عليه لتوضيح طبيعة إستئجار السفن على أساس الرحلة، يبقى هدف الأطراف هو نقل بضاعة.

ولكن نقل البضاعة ليس الإلتزام الرئيسي للمستأجر حيث لا يلتزم بموجب العقد بنقل البضاعة والإلتزامه الأساسي يتعلق فقط بالسفينة وبملاحتها. فعقد إستئجار السفينة على أساس الرحلة لا يمكن إعتباره عقد نقل بحري.

يوجد عدد كبير من العقود النموذجية لإستئجار السفن مثل تلك التي تعرف بـ : LA TANKE VESSEL VOYAGE CHARTER PARTY, GENCON الخ...

يعبر العميد RODIERE « على عقد إستئجار السفينة على أساس الرحلة بأن عقد الإستئجار على أساس الرحلة ليس كراء وليس عقد نقل بحري، فهو عقد إستئجار»، هو عقد خاص بالقانون البحري الذي يجب تسميته بإسمه، والذي يجب أن ينتج الآثار التي أرادها أطرافه.

---

ترجمة حرة. (1) C.f., TIBERG, "The Law of demurrage", page 6.

## الباب الأول : تنفيذ العقد من قبل المؤجر.

يجسد عقد إستئجار السفن إتفاق الأطراف ويعتبر الشريعة بالنسبة إليهم، وهو بالتالي المصدر الأول لإلتزاماتهما. ككل عقد، يجب أن تنفيذ عقد إستئجار السفن على أساس الرحلة حسب مضمونه، وبحسن النية(المادة 1/107 من القانون المدني الجزائري)، ويتولد على عدم التنفيذ الجزئي أو الكلي للعقد ، مسؤولية صاحبه. يعتبر المؤجر الطرف الذي يؤجر السفينة، فهو طبقا للمادة 652 من القانون البحري « يلتزم بـ :

أ - المحافظة على السفينة خلال الرحلة لتكون في حالة جيدة وصالحة للملاحة و مزودة بشكل مناسب بالتسليح والتجهيز والمؤونة، وكذلك بالوثائق المطلوبة، وبصورة عامة، صالحة للقيام بالعمليات المذكورة في عقد إيجار السفينة على الوجه الكامل.

ب - القيام بجميع المساعي بتنفيذ الرحلة أو الرحلات المنصوص عليها في عقد إيجار السفينة. « وطبقا للمادة 653 من القانون البحري الجزائري، يعتبر المؤجر مسؤولا عن الأضرار التي تلحق بالبضائع التي يستلمها ربان السفينة على متن السفينة تنفيذا لأحكام عقد إيجار السفينة.

نشير إلى أنه يمكن للمؤجر أن يتحرر من هذه المسؤولية عندما يثبت بأنه إما قام بجميع إلتزاماته كمؤجر، وإما أن الأضرار ترجع إلى خطأ الربان في الملاحة أو أحد التابعين له.

## الفصل الأول : إلتزامات المؤجر.

يتبين من أحكام المادة 562 السالفة الذكر من القانون البحري الجزائري، أنه يمكن تصنيف هذه الإلتزامات كما يلي : الأولى المتعلقة بالسفينة، والثانية بالرحلة، والثالثة بالحمولة. تعتبر الإلتزامات الأولى والثانية أساسية وهي تشكل جوهر العقد، في حين أن الإلتزام الخاص بالحمولة يعتبر إلتزام ثانوي لأن المؤجر يلتزم بتحويل البضاعة وليس بنقلها(1).

### المبحث الأول : الإلتزامات الخاصة بالسفينة.

يلتزم المؤجر بتقديم السفينة المتفق عليها في العقد ، صالحة للملاحة. يجب عليه أن يقدم هذه السفينة في التاريخ والمكان المحددين.

### الفرع الأول : تقديم السفينة المعينة في العقد صالحة للملاحة.

تعتبر السفينة العنصر الأساسي في عقد الإستئجار. يجب على المؤجر أن يضع تحت تصرف المستأجر سفينة صالحة للملاحة، فلا يقدم له أية سفينة وإنما تلك التي تم عليها الإتفاق في العقد(2) . هذه السفينة التي تكون مطابقة لبعض الخصوصيات، غالبا ما تحتوي عقود الإيجار على بياض فيما يخص نقطة تعيين السفينة. الأسئلة التي تطرح، تتعلق بمعنى السفينة المعينة في العقد، وهل يمكن أن يقدم المؤجر غيرها من السفن؟

(1) راجع الدكتور مصطفى كمال طه، القانون البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر الاسكندرية، طبعة 1998، صفحة 231.

(2) راجع الدكتور هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر الاسكندرية، طبعة 2001، صفحة 187.

## 1 - السفينة المنصوص عليها في العقد :

يجب على المؤجر أن يضع تحت تصرف المستأجر السفينة المعينة صراحة في العقد. ولهذه السفينة مميزات تمكن من التصرف عليها وهي منصوص عليها في العقد، ويمكن تلخيص هذه المميزات في اسم السفينة، حمولتها، رتبها، شركة الترتيب، طاقتها الحمولة... (1)

مبدئياً، لا يستطيع المؤجر تقديم سفينة غير تلك المتفق عليها في العقد، فإذا قدم سفينة أخرى، حتى ولو كانت مماثلة للسفينة الأصلية، يستطيع المستأجر فسخ العقد. ولكن غالباً ما يقوم المؤجر بإدراج بند في العقد ليتفادى مثل هذا الفسخ، وبموجب هذا البند يكون له الحق في تغيير السفينة (Clause de Substitut) بسفينة أخرى . (Clause de Sister Ship)

### ➤ شرط السفينة المماثلة. (Clause de Sister Ship)

لا يكون هذا الشرط صحيح إلا إذا كان منصوص عليه صراحة، وبموجب هذا الشرط يكون للمؤجر الحق في أن يضع تحت تصرف المستأجر « هذه السفينة أو سفينة مماثلة لها ». وقد يضاف هذا الشرط من قبل الأطراف لأنه غير محرر أو غير مكتوب في العقود النموذجية.

ما المقصود بالسفينة المماثلة؟ نكون بصدد سفينة مماثلة عندما تكون مميزات وخصائص السفينة مماثلة للسفينة المتفق عليها أصلاً. ولا يشترط أن يعطي المستأجر موافقته على السفينة المماثلة

(1) راجع الدكتور جلال وفاء محمد، قانون التجارة البحرية، دار الجامعة الجديدة للنشر الأسكندرية، طبعة 1997، صفحة 47 إلى 55.

حيث يكفي له أن يرجع إلى سجلات مكتب « اللويدز » أو سجلات مكتب « VERITAS » ليتعرف على طبيعة السفينة المماثلة. في بعض الأحيان يمكن للمؤجر أن يحتفظ بحقه في تغيير السفينة المتفق عليها في العقد، وذلك بإدراج في العقد شرط الإحلال أو الاستبدال (Substitution).

➤ شرط الإحلال : مثل شرط السفينة المماثلة، يجب أن يتفق

الأطراف صراحة على إمكانية المؤجر تقديمه السفينة محل السفينة المتفق عليها. ويمكن للأطراف مناقشة الشرط ولا يكون مستعجلاً ملزم بقبوله. بموجب هذا الشرط، يكون المؤجر ملزم بتقديم السفينة، تقدم نفس الخدمات التي كانت مطلوبة من السفينة المتفق عليها، وذلك بدون أن يتحمل المستأجر مصاريف إضافية.

قد يطرح السؤال عند وجود شرط الإحلال حول ما هي الشروط التي يجب أن تتوفر في السفينة التي تحل محل السفينة المتفق عليها. فإذا، ما هي المواصفات الأساسية وكذلك، كيف تفسر الشرط « تماماً نفس الشروط » Exactly Same Conditions.

عند سكوت العقد، يفسر هذا الشرط كبقية شروط الإستئجار. فالملاحظ، كل من المؤجر والمستأجر يعتبران مهنيين منتبهين في إستطاعتها الحفاظ على مصالحهما الخاصة، وفي غياب أي غبن يكون في إستطاعتها القراءة الجيدة للعقد وإستخلاص منه النتائج المطلوبة.

## 2 - صلاحية السفينة للملاحة :

تلزم المادة 652 من القانون البحري الجزائري، المؤجر بتقديم السفينة في حالة جيدة وصالحة للملاحة، مزودة بالشكل المناسب بالتسليح والتجهيز و المؤونة، وكذلك بالوثائق المطلوبة وبصورة عامة، صالحة للقيام بالعمليات المذكورة في عقد الإيجار. فإذا إلتزم المؤجر بتقديم سفينة في حالة جيدة وصالحة للملاحة التي تخصص لها. هذه القاعدة نجدها منكرة في كل التشريعات، وكذلك في كل عقود الإيجار النرويجية. متى يمكن إعتبار السفينة في حالة جيدة للملاحة؟

يمكن إعتبار السفينة في حالة جيدة للملاحة عندما تكون مؤهلة للقيام بجميع العمليات المقررة من يوم تاريخ تقديمها للرحلة إلى نهاية التفريغ. ويعتبر إلتزام المؤجر بتقديم السفينة في حالة جيدة للملاحة إلتزاما صارما، ويبدأ تقييم هذا الإلتزام عندما تكون السفينة في ميناء السفينة ، وليس قبل، بل يتواصل تقييمه خلال تنفيذ كل مرحلة من مراحل تنفيذ عقد الإيجار، فلا بد أن تكون السفينة في حالة جيدة في جميع مراحل تنفيذ العقد. وقد تكون السفينة صالحة للملاحة أثناء الشحن ولكنها غير قادرة بالإبحار في الوقت اللازم. فكرة صلاحية السفينة، يتم تقييمها نسبة إلى المخاطر العادية للرحلة، فهي كما يراها الأستاذ « Rodière » فكرة نسبية(1)، تختلف حسب كل حالة.

يستمر إلتزام المؤجر بتقديم سفينة صالحة للملاحة خلال

(1) c.f. René RODIERE – le bon état de navigabilité du navire affrété in D.M.F. 1965 – page 388.



مدة سريان العقد، ولا بد أن تكون هذه الصلاحية للملاحة مضمونة في عناصرها الإداري والتجاري.

1 - **الملاحة الإدارية** : تحتوي الملاحة الإدارية على الحالة المادية للسفينة ومواصفاتها المادية التي تجعلها قادرة على القيام بالرحلة. يجب أن تكون السفينة حجوزا (Etanche) ، وتكون لها محركات في حالة جيدة ومصونة جيدا.

غالبا ما تنص العقود النموذجية على أن لا بد أن تكون للسفينة محركات في حالة جيدة، لا يتسرب منها الوقود، فلا بد أن تكون السفينة صالحة للملاحة عندما يتعلق الأمر بوسائل تحركها. كذلك، لا بد أن تكون السفينة يقودها ربان ماهر، يكون قادرا على قيادة السفينة من ميناء الشحن إلى ميناء التفريغ مهما كانت ظروف الإبحار، في أي وقت من السنة ومهما كابت البضائع التي ينقلها(1).

يمكن لطاقم غير مؤهل أن يهدد أمن السفينة والبضائع في نفس الوقت. ويلاحظ أن ملاحة السفينة ليست مرتبطة فقط بأمنها وإنما كذلك بتزويدها بالوقود. لقد إعتبرت المحكمة العليا في بريطانيا أن عدم تزويد السفينة بكمية كافية من الفحم للقيام بالرحلة سببا لعدم صلاحيتها. كذلك قد تكون السفينة غير صالحة للملاحة من الناحية الإدارية إذا كانت الأنابيب في حالة سيئة تسمح بتسرب البخار مما يؤدي إلى إلحاق أضرار بالبضائع.

---

(1) راجع الدكتور مصطفى كمال طه، القانون البحري، المرجع السابق صفحة 232.

ب - الملاحة التجارية : المقصود بالملاحة التجارية للسفينة، قدرتها على القيام بصفة مرضية بجميع العمليات التي هي منصوص عليها في العقد ما عدا تلك المتعلقة بالرحلة في حد ذاتها. يقوم المؤجر بتحقيق الملاحة التجارية وذلك بتقديمه سفينة مجهزة جيدا من أجل قيامها بنقل البضائع.

يرى الأستاذ « Rodière » أنه حتى تكون السفينة صالحة للملاحة، لا بد أن تكون مهيئة من الداخل حتى يمكن المحافظة على البضائع حسب الإتجاه المقرر في العقد. يمكن إعتبار من بين عناصر الملاحة التجارية للسفينة صحة مقاييس أجواف السفينة، تهيئتها الخاصة لإستقبال والمحافظة على البضائع. لقد آعتبرت غرفة التحكيم البحري لباريس أن لا بد أن تكون السفينة التي يقدمها المؤجر في حالة جيدة وتكون مهيئة لتقديم الخدمة المنتظرة منها. وتضيف نفس الغرفة، أن السفينة التي تحتوي أجوافها على رطوبة أو تكون فيها حشرات، تكون مصدرا لمسؤولية المؤجر الذي عليه أن يعوض المستأجر خاصة عن المبالغ التي يدفعها هذا الأخير من أجل تنظيف وإستعمال مبيد الحشرات(1).

يجب أن نلاحظ أن إلتزام المؤجر والمتعلق بالصلاحيات التجارية يختلف من عقد إلى آخر، بل يتغير حسب طبيعة نوعية البضائع محل العقد. يجب أن تكون السفينة مسلحة ومجهزة حسب كل بضاعة.

حقيقة، لا تخلو العقود النموذجية من إشارات خاصة بالبضائع. فمثلا العقد النموذجي « Exxon Voy »، يشير إلى أن طاقة تحميل صهاريج

(1) c.f. René RODIERE – le bon état de navigabilité du navire affrété in D.M.F. 1965 – page

السفينة المستأجرة يساوي 30.000 طن والتسامح بنسبة 5% بالزيادة  
أو النقصان، تبقى من اختيار مجهزة السفينة(1).

إن هذه الإشارة تعتبر أساسية في تحديد الصلاحية التجارية  
للسفينة في حالة إستئجارها كلياً للرحلة، في المقابل تفقد هذه الأهمية  
في حالة الإستئجار الجزئي حيث يمكن للمستأجر أن يشحن البضاعة  
بدون مشكلة. إن هذا العقد يلزم ربان السفينة بالمحافظة دائماً على  
نظافة الصهاريج والأنابيب، وكذا المضخات. في الأخير، إن صلاحية  
السفينة لا تحوي فقط على الجانب المادي، بل لابد على السفينة أن  
يكون على متنها جميع الوثائق اللازمة للرحلة، وأن تكون قد  
خضعت إلى جميع المراقبات القانونية مثل (مراقبة المكاتب التقنية...).

ما رأيناه آنفاً، يجب على المؤجر أن يقدم السفينة المعينة في  
العقد في حالة جيدة للملاحة، فهو كذلك يلتزم بتقديمها في الوقت  
والتاريخ والمكان المحددين.

**الفرع الثاني : تقديم السفينة في التاريخ والمكان المحددين في العقد.**

تنص المادة 654 من القانون البحري الجزائري على أنه  
« يجب على المؤجر أن يقدم السفينة المحددة في التاريخ والمكان  
المعينين ... ». إن تحديد الوقت الذي توضع فيه السفينة تحت تصرف  
المستأجر يثير أحياناً بعض المشاكل. فهل يكون تاريخ تقديم  
السفينة، هو تاريخ حتمي، يؤدي عدم إحترامه إلى فسخ العقد، أو يمكن  
إعتبار هذا التاريخ، تاريخ تقريبي ليقدم فيه المؤجر السفينة؟

---

(1) راجع العقد النموذجي - ExxonVoy في الملحق.

كذلك مكان تقديم السفينة لا يخلو من بعض المشاكل في تفسيره.

فما معنى المكان المحدد أو المعين؟

➤ **تاريخ تقديم السفينة** : يلتزم المؤجر بتقديم السفينة المتفق

عليها في التاريخ المعين. ابتداءً من هذا التاريخ، يبدأ التنفيذ الفعلي لعقد الإستئجار، لا لكن قد تكون السفينة موضوع عقد آخر، تأخرت نهاية تنفيذه على إثر حدث غير متوقع في آخر لحظة، يحول دون تقديم السفينة في الوقت المعين. من أجل تفادي المشاكل التي قد تنشأ من جراء تحديد تاريخ الوصول، تستعمل عقود الإستئجار النموذجية بعض الصيغ ولا تحدد بدقة الوقت الذي توضع فيه السفينة تحت التصرف. بالفعل، نادراً ما توجد عقود تذكر تاريخ حتمي الذي ينجر عن عدم إحترامه فسخ العقد. فمثلاً عقد الإستئجار « Gencon » ينص على أنه : « ... من المنتظر أن تكون السفينة مهيئة للتحميل حول تاريخ كذا ». (1)

بعض العقود النموذجية تكتفي فقط بذكر وضعية السفينة عند إبرام العقد. إن ذكر وضعية السفينة عند إبرام العقد يسمح للمستأجر من التعرف ولحساب إذا كانت السفينة حقيقة في إستطاعتها الوصول إلى ميناء التحميل في التاريخ المحدد في العقد.

يعتبر الإلتزام المؤجل بتقديم السفينة في التاريخ المحدد إلتزام بغاية الذي يتطلب عناية المجهز لإيصال السفينة إلى ميناء الشحن في التاريخ المحدد.

---

(1) أنظر في المحق عقد الإستئجار "GENCON" البند الأول.

يعتبر الإلتزام المؤجل بتقديم السفينة في التاريخ المحدد إلتزام بغاية الذي يتطلب عناية المجهز لإيصال السفينة إلى ميناء الشحن في التاريخ المحدد.

كذلك يكون الإلتزام، إلتزام بغاية، بتاريخ ذهاب السفينة من الوضعية التي توجد فيها نحو مكان الشحن. غالباً، ومن الناحية العملية ما يقوم المؤجر بتعيين فترة محتملة بين تاريخ وآخر. عندما تكون السفينة في ميناء التفريغ. يقوم المؤجر بالتعرف على التاريخ التقريبي لعملية التفريغ للبضائع ويكون ذلك لدى وكيل مرسل إليه صاحب البضاعة التي هي في طور التفريغ. فيمكن إبتداءاً من هذا الوقت أن يلتزم بالتاريخ الذي يقدم فيه السفينة، فيرسل إلى المستأجر بيان يطلعه فيه عن تاريخ وصول السفينة.

1 - إرسال البيان التقريبي للسفينة : يرسل المؤجر إلى المستأجر هذه البيانات ليتمكن تنظيم وصول البضائع إلى الميناء حتى يجنبه مصاريف توقف الشاحنات ومصاريف التخزين خاصة عندما يكون شحن البضائع يتم مباشرة من السفينة إلى الشاحنات. كذلك وجود البضائع على الأرصفة عند وصول السفينة يجنب المستأجر الدخول المسبق لأجال الشحن والتفريغ (staries) .

إذا قام المستأجر بسبب تأخر السفينة، بدفع مصاريف مختلفة، هذه المصاريف يتحملها المؤجر. و إذا لم يقوم المؤجر بتقديم السفينة، يلجأ المستأجر إلى إستئجار سفينة أخرى. فبالإضافة إلى المصاريف المتعلقة بوجود البضائع على الأرصفة، قد تكون له أضرار تجارية ناتجة عن عدم تنفيذ العقد التجاري، بل قد يكون ملزم بدفع تعويضات عن التأخر، وأخطر من ذلك، قد يفسخ العقد.

فهل يجب على المؤجر أن يعرض المستأجر فقط على الفرق ما بين المبلغ الذي إتفق عليه معه والمبلغ الذي دفعه المستأجر إلى مؤجره الجديد، أو لا بد أن يعرضه كذلك على المصاريف الأخرى كمصاريف تخزين البضاعة والضرر التجاري...؟

عادة تحتوي عقود الإستئجار النموذجية على بند يحدد المبلغ الأقصى الذي يدفعه المؤجر إلى المستأجر إذا إمتنع عن التنفيذ. في الحقيقة، هذا البند لا يميز بين المؤجر والمستأجر وإنما يخص فقط الذي يفسخ العقد. ينص أحد العقود النموذجية على أن مبلغ التعويض على عدم تنفيذ عقد إستئجار السفينة، يتم حسابه حسب المبلغ الثابت وليس حسب تقييم الأضرار.

المادة 692 من القانون البحري الجزائري، تنص على هذا التحديد حيث تنص على أنه: « يستطيع المستأجر فسخ العقد قبل البدء بالتحميل وفي هذه الحالة، يتعين على المستأجر أن يعرض المؤجر عن الضرر الذي لحقه، ولا يمكن أن يتجاوز أجره الحمولة ». تشير العقود النموذجية إلى تاريخ أقصى لتقديم السفينة و الذي، إبتداء منه، يكون للمستأجر الحق في فسخ العقد.

## 2 - بيان السفينة المهيأة للشحن : « La notice of readiness ».

تحتوي أغلبية العقود النموذجية في مقدماتها على البيانات التالية :  
« حالياً...، ومنتظر مهيأة للشحن في ظل العقد النموذجي الحالي ... ».  
من أجل إبلاغ المستأجر عن حالة وإلتزامات السفينة في الوقت الذي يتم فيه إبرام العقد، وعن التاريخ الذي تنتظر فيه السفينة متأهبة فيه للشحن. يلتزم المؤجر بهذا الشرط بأن تكون السفينة فعلاً مؤهبة للشحن.

السؤال الذي يطرح : هل يمكن اعتبار هذا الإنذار بالوصول على أنه إحترام تاريخ تقديم السفينة؟ لقد إعتبرت غرفة التحكيم البحري بباريس أنه عندما تؤجر السفينة ليتم شحنها ما بين 25 و 28 ديسمبر 1988، يملك المجهز طيلة يوم 28 حتى منتصف الليل لتفريغ السفينة، إن هذا الشرط غالبا ما يقبل به و يعفي السفينة من وجودها في مركزها لتكون مؤهبة للتحميل أو لتوضع تحت تصرف المستأجر. إن إرسال بيان السفينة المؤهبة للتحميل، الهدف منه هو تحديد الوقت الذي يبدأ فيه حساب ميعاد الشحن. إن إلتزام المؤجر بتقديم السفينة المعينة في التاريخ المتفق عليه، يتمشى مع إلتزام آخر حيث أنه يلتزم بتقديم السفينة المعينة إلى المستأجر في الميناء المحدد.

(ب) مكان تقديم السفينة : إن مكان تقديم السفينة هو المكان المحدد في العقد، يقوم المستأجر بتعيين الميناء الذي يجب أن تصل له السفينة من أجل الشحن. إن القانون البحري الجزائري ينص على أنه في حالة عدم تعيين مكان الشحن في الوقت المناسب من قبل المستأجر، يقوم المؤجر بتقديم السفينة في مكان الشحن الذي تحدده سلطات الميناء. يجب أن يكون المكان الذي يتم فيه تقديم السفينة مكانا آمنا سواء تعلق الأمر بميناء « Safe Port » أو رصيفا « Safe Berth ».

1 - شرط الميناء الآمن أو الرصيف الآمن : يمكن أن يكون مكان تقديم السفينة ميناء أو رصيف. ويظهر التمييز بين الوضعيتين عندما يبدأ حساب ميعاد الشحن.

في حالة شرط الميناء، يعين المستأجر ميناء الوصول، وليس المركز على مستوى الرصيف.

في هذه الحالة، يبدأ حساب ميعاد الشحن قبل أن توجد السفينة

في المركز. أما في حالة شرط الرصيف، فيقوم المستأجر بتعيين الميناء، ولكن كذلك المركز على مستوى الرصيف الذي ترسو به السفينة. هنا لا يبدأ ميعاد الشحن إلا برسو السفينة في المركز.

ما معنى الميناء؟ حسب Carver (1) مفهوم الميناء ليس فقط المكان الذي تتوقف فيه السفينة، بل هي الأماكن التي عادة تشحن وترفع البضائع على متن السفن فيها. يجب أن يكون الميناء المعين، ميناء آمن، و يحتوي الأمن على مفهوم السياسي المادي و الصحي. حسب " SCRUTTON " (2)، إن الميناء الآمن ليس فقط من الناحية الطبيعية حيث يمكن للسفينة أن تدخل و تخرج منه السفينة بكل أمن، ولكن كذلك الميناء الذي لا تتعرض فيه السفينة إلى أخطار تكون أسبابها سياسية. يجب أن يكون الميناء المعين آمناً من الناحية المادية بحيث يمكن للسفينة أن تدخله وترسو فيه وتتحرك من أجل قيامها بالعمليات التجارية بدون أن تلحقها أضراراً. فلا بد أن تستطيع السفينة أن تشحن و تفرغ البضائع في كل أمان.

كل حالة مع مراعاة خصائص كل سفينة. فيمكن اعتبار ميناء غير آمن لأسباب طبيعية (مثلاً عقم الميناء، ضيق، تمارج...)، أو سياسية، أو صحية (مثل الأوبئة) تعرض السفينة أو الطاقم أو حتى البضائع للأخطار.

ميناء الشحن كما رأينا، غالباً ما يحدد فيه في العقد من قبل المستأجر، فلا يستطيع هذا الأخير من تعيين مكان للسفينة الذي

(1) c.f. Carver, 12<sup>ème</sup> édition, édition 1976, paragraphe v.2, page 976.

(2) c.f Scrutton on charter-parties and bill of lading.



لا تكون فيه في أمان و لا تكون فيه عائمة و لا تستطيع أن تخرج بالبضائع منه بدون مشاكل. لابد أن يوافق المؤجر على ميناء الشحن. السؤال الذي يطرح هو كيفية تعيين ميناء الشحن. يتم ذلك عن طريق إتفاق الأطراف.

يستطيع المستأجر أن يعين ميناء واحد أو اثنين أو أكثر من الموانئ الممكنة، كما يستطيع أن يعين منطقة جغرافية و تحديد داخلها ميناء أو اثنين. كما يستطيع أن يعين ميناء أو اثنين بدون تحديد منطقة جغرافية و لكن بتعيين بعض الدول التي لا يجب الوصول إليها. فكما نلاحظ، إن هذا الشرط يترك حرية إختيار ميناء الشحن بدون تحديد منطقة جغرافية ولكن يفرض عليه عدم التوجه في عدد من الموانئ. إن إلزام المستأجر بتعيين ميناء آمن ليس بإلتزام قطعي لأنه ليس له أن يقرر إذا كان الميناء يناسب أو لا يناسب السفينة.

غالباً ما لا تستطيع السفينة الوصول إلى الميناء المعين حيث إن بعض العوامل الغير منتظرة تحول دون ذلك، و حتى يحمي نفسه من هذه العوامل يلتزم المؤجر بإيصال السفينة إلى الميناء المعين أو إلى أقرب ميناء منه.

2 - شرط الميناء الأقرب : يمكن هذا الشرط المؤجر، عندما يكون ميناء الشحن غير صالح أن يتوجه إلى ميناء آخر أو مكان آخر آمناً. فإذا كان السبب الذي يمنع دخول السفينة إلى ميناء معين سبباً مؤقتاً (إزدحام السفن، تمارج، جليد...)، يجب أن تنتظر السفينة وقتاً كافياً حتى أن تتوجه إلى أقرب ميناء.

ويجب أن يقدم هذا الميناء ضمانات كافية لأمن السفينة.  
تنص المادة 676 من القانون البحري الجزائري على أنه: « إذا لم تستطيع  
السفينة الوصول إلى إتجاهها بسبب عوائق مستمرة، لا يمكن تجنبها خلال  
مدة معقولة، يجب على الربان أن يتبع الأوامر المعطاة إليه من المؤجر  
والمستأجر بالإتفاق بينهما. وعند عدم وصول هذه الأوامر، يقود الربان  
السفينة نحو ميناء آمن و أقرب، حيث يمكنه تفريغ الحمولة أو الرجوع  
بها إلى ميناء التحميل حسب ما يراه مناسباً... ».

يجب تقدير المدة المعقولة حسب كل حالة، فمتى يمكن للسفينة أن  
تتجه إلى الميناء الأقرب من الميناء المعين؟ حسب De Grandmaison (1) : إن  
شرط الميناء الأقرب لا يطبق إلا في حالة القوة القاهرة، لأنه يرتكب  
المجهز خطأ إذا يؤجر سفينته لتتوجه نحو ميناء يجهل إمكانيات  
الدخل و الشحن فيه.

أما العميد Ripert يرى : إن تقليص شرط الميناء الأقرب إلى القوة  
القاهرة، يجعله غير مجدي. لابد أن يطبق هذا الشرط كلما ظهر  
حاجز يمنع السفينة من التوجه إلى ميناء وفي غير قوة القاهرة (2).

يعتبر الحل الذي تبناه المشرع الجزائري في المادة 676  
المذكورة سابقاً، هو الحل الصائب بحيث تنص على تطبيق شرط  
الميناء الأقرب، عندما يكون العائق مستمراً ولا يمكن تجنبه خلال  
مدة معينة.

(1) c.f. Note sous arrêt, Caen, 25 Avril 1958 in DMF, 1958, page 486.

(2) c.f. Ripert, tome 2, n° 1530.

يعتبر الحل الذي تبناه المشرع الجزائري في المادة 676 المذكورة سابقا، هو الحل الصائب بحيث تنص على تطبيق شرط الميناء الأقرب، عندما يكون العائق مستمرا ولا يمكن تجنبه خلال مدة معينة.

مفهوم المدة المعقولة يعتبر في الوقت الحالي أساس تقدير المدة التي يجب للسفينة أن تنتظرها. يجب أن يتم تقديم السفينة في الميناء الذي تبقى فيه عائمة، هذا الشرط يطبق خاصة في الموانئ التي تكون معرضة للتمرج بحيث يتغير عمقها.

لقد رأينا أن الإلتزام الرئيسي للمؤجر في عقد إستئجار السفن على أساس الرحلة هو تقديم السفينة في حالة جيدة للملاحة، مجهزة ومسلحة، كما يجب أن تقدم هذه السفينة، الميناء المعين وفي التاريخ المحدد. إن عقود الإستئجار تنص على أقصى تاريخ لتقديم السفينة، والذي منه يحق للمستأجر أن يفسخ العقد (Concelling date). يعتبر تاريخ فسخ العقد كتاريخ أقصى، يحق إبتداءا منه للمستأجر فسخ العقد. هذا التاريخ له قيمة أمرة. ينص العقد النموذجي « Gencon » في البند 11 « إذا كانت السفينة غير مؤهبة للشحن في التاريخ المحدد، يحق للمجهز الطلب من المستأجر على الأقل 48 ساعة قبل التاريخ المعين لوصول السفينة إلى ميناء الشحن، إذا سيمارس أو لا يمارس حقه في فسخ العقد ».

إذا تأخرت السفينة بسبب عطل، يتم إنذار المستأجر عن ذلك. أما إذا زاد التأخر عن 10 أيام عن التاريخ المحدد للشحن، يتم كذلك إبلاغه عن هذا التأخر. وبعد إنتهاء هذه المدة، مدة 10 أيام يستطيع أن يمارس حقه في الفسخ. نشير إلى أنه لا يستطيع المؤجر أن يفسخ العقد قبل

التاريخ المحدد لهذا الفسخ، وحتى ولو كان متيقنا أن السفينة لا تقدم له في الوقت المتفق عليه.

تشير كذلك إلى أنه يمكن فسخ العقد بإتفاق الأطراف، وإذا أعلن المستأجر عن نيته في ذلك، ولا يرى المؤجر في ذلك مانعا إذ لم تكون هناك عجلة للمستأجر من صالحه أن ينتظر قدوم تاريخ الفسخ حتى ولو كان على علم أن السفينة لا يمكن تقديمها في الوقت المحدد. قد يستطيع في هذه الحالة أن يعيد النظر في قيمة الأجرة لتكون أفضل نسبة عن ما اتفق عليه أصلا. يعتبر تطبيق شرط تاريخ الفسخ، كنتيجة لعدم تنفيذ المؤجر لإلتزام أساسي في العقد. يستطيع المستأجر أن يطلب منه دفع تعويضات. يبقى مثل هذا الشرط صالح طبقا للقانون العام.

تنص المادة 120 من القانون المدني الجزائري على « يجوز الإتفاق على أن العقد يعتبر مفسوخا بحكم القانون عند عدم الوفاء بالإلتزامات الناشئة عنه بمجرد تحقيق الشروط المتفق عليها وبدون حاجة إلى حكم قضائي. وهذا الشرط لا يعني من الإعذار، الذي يحدد حسب العرف عند عدم تحديده من طرف المتعاقدين ».

إن الإلتزام الرئيسي لمؤجر السفينة على أساس الرحلة هو وضع السفينة تحت تصرف المستأجر، قد يمس هذا التصرف كل سعة السفينة للشحن أو جزء منها. يلتزم المؤجر بتقديم السفينة صالحة للملاحة من الجانب الإداري ومن الجانب التجاري، يجب عليه تقديم السفينة في التاريخ المحدد والميناء المعين و تستعمل هذه السفينة في نقل البضاعة التي لا يلتزم المؤجر عقديا بنقلها. فإذا لم يلتزم المؤجر بنقل البضاعة، هل يعني ذلك أنه لا دخل له فيها أو بالعكس قد تكون له بعض الإلتزامات فيما يخصها.

## المبحث الثاني : الإلتزامات الخاصة بالحمولة.

عندما تصل السفينة المعينة إلى ميناء الشحن، يتم شحن البضاعة قبل أن تواصل رحلتها نحو ميناء الوصول. مبدئياً بعملية الشحن، المستأجر قد يشارك المؤجر فيها، فيقوم بأستلام البضاعة في المكان المحدد ويقوم برصها على متن السفينة.

**الفرع الأول : إستلام الحمولة في المكان المحدد :** يجب على المؤجر إستلام البضاعة على متن سفينته، غير أنه لا يمكنه أن يتسلم أية بضاعة وبأي شكل وفي أي مكان. بالفعل، يجب أن يتسلم بضاعة معينة حسب طريقة إستلام مناسبة وفي مكان محدد.

**1 - تحديد مكان الإستلام وطبيعة البضاعة التي يجب تحميلها :**  
بصفة عامة، عقود إستئجار السفن صريحة عند تحديد مكان وكيفية إستلام البضاعة الواجب نقلها. تحتوي هذه العقود على معلومات دقيقة بخصوص البضاعة موضوع النقل. فغالبا ما تبين الطبيعة ووزن وخصوصيات البضاعة أو الحمولة.

➤ **تحديد مكان إستلام البضاعة :** كما سبق ذكره، تبين عقود

إستئجار السفن، ميناء شحن البضاعة، فتذكر عادة أن "كمية من البضاعة يجب إحضارها على الرصيف إلخ...". في الحقيقة، يحدد مكان إستلام البضاعة طبقا لطبيعتها، فمثلا الحبوب لا بد أن يتم إستلامها أمام الهري، أما المواد المجمدة، فيتم إستلامها أمام المخازن الباردة التابعة للمستأجر. أما البضائع الأخرى، فيتم إستلامها في المكان الأقرب من المركز الذي ترسو فيه السفينة.

تسلم السفينة بضاعة معينة، فلا بد أن يتم تجهيزها وتهيئها حسب مواصفات هذه البضاعة سواء تعلق الأمر بطبيعتها أو بكميتها.

### ➤ طبيعة البضاعة الواجب شحنها : يتعين على المؤجر أن

تسلم البضاعة المعينة في العقد. يحتوي هذا الأخير عادة على مواصفات دقيقة حول طبيعة وأهمية الحمولة.

فمثلا عقد إستئجار السفن الخاص بنقل المحروقات ينص على أن السفينة يشحن على متنها حمولة كلية وتامة ل 30.000 طن مع 5% بالزيادة أو النقصان من المواد البيضاء. يعتبر وصف الحمولة أمر مهم لأنه يمكن المؤجر من تجهيز السفينة مما يضمن أمنها وسلامتها الخاص، وكذلك يتجنب كل ما من شأنه إلحاق أضرار بالحمولة.

تعتبر طبيعة الحمولة أو البضاعة هامة كذلك لأنها تدخل في حساب مبالغ الأجرة. هذا المبلغ الذي يؤخذ في الإعتبار عند حسابه كمية البضاعة المحملة وكذلك طبيعتها. يتعين على المستأجر أن تقدم إلى ميناء التحميل البضاعة المحددة في العقد. السؤال الذي يطرح هنا، هل يستطيع المؤجر أن يرفض شحن بضاعة أخرى، غير تلك المحددة في العقد؟

أختلف الفقهاء للإجابة على هذا السؤال، العميد روديار(1) يرى أنه لا يمكن للمستأجر أن يطلب شحن بضاعة غير تلك التي طبيعتها محددة بوضوح في العقد. العميد ريبير(2)، من جانبه يرى أن المستأجر يقوم بتعسف في إستعمال الحق عندما يرفض شحن بضاعة

(1) راجع René Rodière المرجع السابق، صفحة 11.

(2) راجع G. Rippert المرجع السابق، صفحة 20.

أخرى غير تلك المعينة في العقد، خاصة عندما لا يلحق المؤجر أي ضرر. أخيراً، شوفو(1) حسبه، يستطيع ربان السفينة أن يرفض البضاعة التي تختلف طبيعتها عن تلك المحددة في العقد. أما عند عدم وجود أي بيان في العقد، يمكن أن تستنتج هذه الطبيعة، طبيعة البضاعة حسب النوعية و الإستعمال العادي للسفينة. إن المادة 669 من القانون البحري الجزائري تجيب على هذا السؤال، بحيث تنص على أنه يجوز للمستأجر أن يستبدل البضائع المذكورة في عقد إيجار السفينة ببضائع أخرى، إذا لم يقع إرهاب للمؤجر أو المستأجرين الآخرين، وفي هذه الحالة لا يمكن أن تقل أجرة الحمولة عن الأجرة المتفق عليها في عقد إيجار السفينة.

2 - إستلام البضاعة : تنص المادة 648 من القانون البحري الجزائري الخاصة بعقد النقل البحري على أنه : « بعد إستلام البضائع يلتزم الناقل أو من يمثله بناء على طلب الشاحن بتزويده بوثيقة الشحن تتضمن قيوداً بهوية الأطراف والبضائع الواجب نقلها وعناصر الرحلة الواجب إتمامها وأجرة الحمولة الواجب دفعها ». وتضيف المادة 749 من القانون البحري الجزائري « تشكل وثيقة الشحن الإثبات على إستلام الناقل للبضائع التي نكرت فيها بقصد نقلها عن طريق البحر وتعتبر أيضاً كسند لحيازة البضائع و إستلامها ».

الملاحظ أن فيما يتعلق بعقود إستئجار السفن، القانون لا يتطلب وثيقة الشحن عكس ما هو عليه في عقد النقل كما يتبين من المادتين المذكورتين. غير أن من المعمول به في العرف أن ربان

(1) c.f. Paul Chauveau, rétrospectives d actualité, D.M.F. 1975, page 71.

السفينة يسلم وثيقة الشحن التي تعتبر وصل إستلام البضائع على متن السفينة. فعندما تسلم وثيقة الشحن في إطار عقد إيجار السفينة على أساس الرحلة، ما دور هذه الوثيقة وهل تؤثر على العلاقات بين المؤجر و المستأجر أو على العلاقات بين المؤجر والغير؟

➤ تسليم وثيقة الشحن : غالبا ما تنص عقود إيجار السفن على تسليم المؤجر لوثيقة الشحن كبيان لشحن البضائع.

ينص البند 34 من عقد إيجار السفن على أساس الرحلة «LA TANK VESSEL VOYAGE CHARTER PARTY» على أن يوقع ربان السفينة على كل وثيقة شحن كما تقدم بدون أن تؤثر على محتوى عقد الإيجار(1). إن وثائق الشحن التي تسلم في إطار عقود الإيجار، لا تثبت هذه العقود، فهي إذا ليست وسائل إثبات، مع ذلك تعدد بها لإثبات استلام البضاعة على متن السفينة. تنص وثائق الشحن على من يجب أن تسلم إليه البضاعة في ميناء الوصول وكذلك تنص على نسبة أجرة الحمولة.

هل يستطيع المؤجر تسليم وثيقة شحن عندما لا ينص عقد إيجار على ذلك؟ تختلف الحلول المقترحة. فيقول العميد روديار(2) « يجب أن يستطيع المؤجر أن يرفض السند الذي يغير من طبيعة التزامه ومدى مسؤوليته ». بعض القوانين تحتوي على أحكام بديلة التي تنص على أن وثيقة الشحن تسلم بطلب من الشاحن. أما القانون الإنجليزي وحسب سكروطنون(3) إذا لم ينص عقد إيجار السفن على

(1) ترجمة حرة.

(2) أنظر تعليق René Rodière، DMF، 1970، صفحة 336.

(3) أنظر مجلة القانون البحري الفرنسي DMF، 2001، صفحة 103.



تسليم وثيقة الشحن، نلجأ في هذه الحلة إلى العادة المعمول بهـ  
للتعرف على إلزامية إصدار وثيقة شحن.

### « علاقات المؤجر والمستأجر في حالة إصدار وثيقة شحن :

تنص المادة 693 من القانون البحري الجزائري على أنه « تبقى  
علاقات المؤجر والمستأجر عند إستئجار السفينة على أساس الرحلة  
الواحدة خاضعة لأحكام عقد إيجار السفينة حتى ولو تم إصدار وثيقة  
شحن بناء على هذا العقد ». يتبين من هذه المادة أن أحكام عقد  
الإيجار هي وحدها التي تطبق على العلاقات القائمة بين المؤجر  
والمستأجر. بالفعل، أن وثيقة الشحن طالما بقيت بين أيدي المستأجر  
فهي لا تشكل إلا وصل بسيط للبضاعة. بصفة عامة، وثيقة الشحن  
لا يمكنها أن تحل محل عقد الإيجار ولا يمكنها أن تغير من العلاقات  
التعاقدية بين المؤجر والمستأجر.

لقد قضت المحكمة التجارية لمدينة « SETE » الفرنسية في حكم  
صدر في 16 مارس 2001 على أنه « في حالة إيجار السفن على أساس  
الرحلة بموجب عقد فإن تسليم وثيقة الشحن لا تكون له أي تأثير  
على العلاقات القائمة بين المستأجر والمؤجر الذي يحتفظ بالإدارة  
الملاحية والتجارية لسفينته... » (1).

أما المحكمة العليا الجزائرية في حكم صدر في 26 فبراير 1998،  
قضت بأن الوثيقة المحررة في أربع نسخ والتي بموجبها يعترف

(1) أنظر مجلة القانون البحري الفرنسي، 2001 D.M.F. ، صفحة 103 .

ربان السفينة بموجبه أنه حمل على متن سفينته بضائع محل نزاع، ومادام أن هذه الوثيقة لا تحتوي على نسبة الحمولة ولا على اسم المرسل إليه ولا يوقع إلا على نسخة منها. فهذه الوثيقة التي تشكل وصل للبضاعة لا يمكنها أن تسحب النقل المتنازع فيه من عقد الإيجار الذي يثبت إيجار السفينة المبرم ما بين الأطراف.

إن هذا الحكم يثير نقطة قانون، فالمستأجر كان يضمن أن علاقته بالمجهز ليسن علاقة بين المستأجر والمؤجر وإنها علاقة بين شاحن وناقل. وكان يستند في ذلك بأنه سلمت إليه وثيقة شحن. في الحقيقة، لا يستطيع المستأجر أن يسلم وثيقة شحن تكون أحكامها متناقضة ومخالفة لأحكام العقد. تعتبر وثيقة الشحن كما سبق الذكر وصل للبضاعة، فهي الوثيقة التي تثبت الشاحن الفعلي للبضاعة وهي تسلم في مرحلة لاحقة لعقد الإيجار.

وعندما تصدر وثيقة شحن في إطار عقد إيجار على أساس الرحلة يوقع عليها عادة ربان السفينة الذي ينوب عن الناقل أو المجهز. إن هذا التوقيع يلزم المؤجر. إذا كان عقد الإيجار الوثيقة الوحيدة التي تحدد العلاقات بين المؤجر والمستأجر فالأمر يختلف عندما يتعلق الأمر بين المؤجر والغير.

➤ العلاقة بين المؤجر والغير الخارج عن عقد الإيجار في حالة إصدار

وثيقة شحن :

طبقا لمادة 746 من القانون البحري الجزائري، يصبح المؤجر في حالة ناقل بحري، فعلاقته مع الغير الأجنبي عن عقد الإيجار الذي يحمل وثيقة شحن تحكمها أحكام عقد النقل. إن وثيقة الشحن في هذه

الحالة ليست وصل بسيط للبضاعة وإنما تشكل سند لهذه البضاعة بموجبه يستطيع مالكه أن يتسلم البضاعة في مكان وصولها، ويستطيع كذلك أن ينقل ملكيتها أثناء عملية النقل سواء بالتظهير أو بتداول الوثيقة من شخص لآخر.

إضافة إلى ذلك، إن وثيقة الشحن التي تصدر في إطار عقد إيجار السفن عندما تبقى بين أيدي الغير يمكن أن تشكل وسيلة لإثبات عقد إيجار السفن. لقد قضت المحكمة العليا في 06 جويلية 1997 على أن «المجهز الذي أجر سفينة بموجب العقد يعتبر بالنسبة للغير حاملا لوثيقة الشحن والمرسل إليهم، يعتبر ناقلا ويبقى مسؤولا في هذا الإطار»(1).

يرى بعض الفقهاء أن إذا احتوت وثيقة الشحن على بند يسير إلى أن شروط و إستثناءات عقد الإيجار تلحق إليه، فإن هذا العقد يمكن الإحتجاج به أمام الغير الحامل لوثيقة الشحن ولا يمكن أن يسأل المؤجر إلا على أساس بنود العقد.(2)

**الفرع الثاني : شحن و رص البضائع :** في حالة سكوت عقد الإيجار، يعتبر إلتزام المؤجر إلتزاما سلبيا، ما لم ينص العقد صراحة على خلاف ذلك، فهو يجب عليه أن يتسلم البضاعة بدون شحنها. إن إلتزامه في هذه الحالة لا يتعدى وضع تحت تصرف المستأجر وسائل السفينة. إن المادة 673 من القانون البحري الجزائري تؤكد ذلك بقولها: « يقوم المستأجر بتحميل السفينة، أما رص البضائع فيعود على المؤجر إلا في حالة الإتفاق المخالف لذلك ».

(1) المحكمة العليا الجزائر، 1997/07/06، المجلة القضائية، 1998، صفحة 132.

(2) Léon Lavergne, Etats Unis d'amérique, jurisprudence récente, in DMF, 2001, page 308

1 - شحن أو تحميل البضاعة : تتمثل عملية التحميل في أخذ البضاعة من الرصيف ورفعها إلى مستوى سطح السفينة. هذه العمليات الخاصة تتم على ثلاثة مستويات. مستوى مادي، مستوى مالي ومستوى خاص بأخطار العملية. يمكن لهذه المستويات الثلاث أن يتحملها طرف واحد من العقد أو كلا الطرفين في آن واحد، حسب ما ينص عليه العقد. نشير إلى أنه قبل بداية عملية التحميل، يلتزم المؤجر ببعض الإلتزامات التي تمكن الشحن أو التحميل العادي للسفينة.

تقديم السفينة المتفق عليها مجهزة بتجهيز يمكنها من إستلام أو أخذ البضائع المتفق عليها في مكان محدد. كما يجب عليه أن يستقبل البضاعة على متن سفينة بدون تحميلها أو شحنها لأن كما قلنا هذا الإلتزام يقع على عاتق المستأجر ما لم يتم الإتفاق على خلاف ذلك.

1 - إلتزام المستأجر بتحميل البضاعة : إن المادة 673 من القانون البحري الجزائري المذكورة أعلاه، تضع عمليات تحميل البضاعة على عاتق المستأجر فقط، وهي بالتالي تعفي المؤجر.

الملاحظ أن هذه القاعدة ليست مطلقة بحيث يمكن لبند عقد إستئجار السفينة أن عملية الشحن قد يقوم بها المؤجر. إذا كان إلتزام الشحن يقع على عاتق المستأجر، ما لم ينص العقد على خلاف ذلك، فإن المؤجر يلتزم بتقديم المساعدة له بتوفيره للوسائل الضرورية لعمليات الشحن.

ب - إلتزام المؤجر بوضع تحت تصرف المستأجر الوسائل اللازمة للتحميل : إن العميد « روديير »(1) يرى أن على المؤجر أن يستقبل البضاعة على متن السفينة وليس له أن يشطبها أو يحطها، وإن إلتزامه يقتصر على وضع وسائل السفينة كالرافعات تحت تصرف المستأجر.

هذا الإلتزام هو ناتج على الإلتزام الرئيسي للمؤجر الذي يتمثل في وضع السفينة مسلحة، مجهزة، صالحة للملاحة تحت تصرف المتعاقد معه. فبالطبع السفينة التي لا تتوفر فيها هذه الوسائل الضرورية للتحميل تعتبر غير صالحة للملاحة البحرية، وأغلبية عقود الإستجار النموذجية تنص على هذا النوع من الإلتزام.

في أستتجار السفن على أساس الرحلة وطبقا للمادة 651 من القانون البحري الجزائري، يحتفظ المؤجر بالتسيير للملاحي و التجاري للسفينة. على هذا الأساس يبقى المؤجر مسؤولا عن الأضرار التي تلحق بالبضائع التي يتسلمها على متن السفينة، وكذلك يبقى مسؤولا على أمن هذه السفينة. لا شك أن رص البضائع بصفة غير جيدة قد يمس بأمن السفينة وقد يكون سببا في إلحاق أضرار لهذه البضائع.

2 - رص البضائع : كقاعة عامة، يتم شحن البضائع من قبل المستأجر ولا يشارك المؤجر في ذلك إلا بتوفير الوسائل الضرورية لعملية الشحن. فيعتبر إلتزامه في هذه الحالة إلتزاما سلبيا، يتحول إلى إلتزام إيجابي عندما يتعلق الأمر برص البضائع. إن المادة 673 من القانون البحري الجزائري تنص صراحة على أن : « رص البضائع يعتبر إلتزاما للمؤجر ». نلاحظ أن في الموانئ الجزائرية عمليات

---

(1) أنظر René Rodière ، المرجع السابق، صفحة 207 .

شحن و تفريغ ورص البضائع هو من إختصاص المؤسسات المينائية.  
إن مشاركة ربان السفينة في عملية رص البضائع تعتبر ضرورية لأن  
هذه العملية لها علاقة بأمن السفينة، فإذا هو الوحيد الذي يمكن أن  
يحدد جدية أو عدم جدية عملية الرص بحيث يبقى المسؤول الوحيد.  
يعبر العميد رويدار عن الرص بالعملية التي بموجبها يتم وضع  
وتثبيت البضاعة داخل الأدوات التي تحويها مما يحول دون أن تتكسر  
الوحدات التي تكونها بتصانمها ببعضها البعض أو بتصانمها مع  
أطرافها.

إن مفهوم الرص يتمثل في معنيين : المعنى الأول من الناحية  
الملاحية، والثاني من الناحية التجارية.

#### 1 - المعنى الملاحي للرص أو الرص من الناحية الملاحية :

لقد قلنا في السابق أن رص سبئ للبضائع قد ينعكس سلبيا على أمن  
السفينة. فاضمان هذا الأمن لابد أن تكون السفينة في حالة توازن. ولا بد  
إذا أن يتم تحميل البضائع بأكثر قدر لضمان التوازن ووعاء السفينة.  
لقد رأينا أن الإلتزام الأساسي للمؤجر هو وضع تحت تصرف  
المستأجر سفينة مجهزة ومسلحة لنقل بضاعة معينة. لا بد أن تقدم  
السفينة صالحة للملاحة ولا بد أن صلاحية السفينة تستمر طيلة الرحلة،  
فبالإضافة لهذا الإلتزام الرئيسي للمؤجر، وهناك إلتزام ثانوي خاص  
برص البضاعة حسب طبيعتها.

فلا بد أن تكون السفينة مجهزة بالوسائل التي تضمن هذا الرص.  
فإذا تعلق الأمر ببضائع خطيرة(متفجرات سريعة، الإلتهاب...)، عملية  
الرص تتطلب اماكن خاصة غالبا ما تكون بيوتا معزولة، سهلة

الإلتحاق بها، بعيدة عن مصادر الحرارة، بعيدة عن أماكن الإيواء  
وبعيدة عن أماكن حفظ المأكولات. كثيرا ما يتم رص مثل هذه  
البضائع الخطيرة بعيدة عن مراكز الطاقم أو قاعة المحركات. إذا كان  
مفهوم الرص من الناحية الملاحية يتعلق بأمن وثبات السفينة، فإن  
البضائع موضوع النقل لابد أن تصل إلى ميناء التفريغ في حالة جيدة.  
ولهذا لابد أن تحتفظ في ظروف حسنة.

ب - الرص من الناحية التجارية : يتعلق الرص من الناحية التجارية  
بالبضاعة نفسها، ويجب أن تكون السفينة أهلة على إستقبال هذه  
البضاعة وهنا لا بد أن تكون مختلف المواقع التي تستقبل فيها البضاعة  
مهياة، جافة، نظيفة، خالية من الروائح. خلافا على الرص من الناحية  
الملاحية، والذي يتعلق بأمن الملاحة الذي يلتزم الربان بتوفيرها، إن  
الرص من الناحية التجارية يتمثل في توزيع وتثبيت البضاعة مما  
يضمن الحفاظ عليها.

إن المؤجر يستطيع أن يتخلص من هذا الإلتزام لأن الربان لا  
يلتزم إلا بمراقبة عملية الرص من الناحية الملاحية. من الناحية  
العملية، رص بضاعة موحدة يطرح مشاكل أقل حدة من رص بضاعة  
مختلفة لأن في حالة البضائع المختلفة، لابد من أخذ بعض الاحتياطات  
التي تحول دون الإختلاط بين البضائع. فيتم رص البضائع السائلة في مكان  
بعيد عن البضائع الجافة تجنباً للتلف. أخيراً بعد تحميل و رص البضائع  
على متن السفينة، يلتزم الربان بالقيام بالرحلة نحو ميناء الوصول  
طبقاً لبنود العقد.

---

(1) راجع الدكتور أحمد حسنى، عقود إيجار السفن، منشأة المعارف الأسكندرية،  
طبعة 1985 صفحة 148.

### المبحث الثالث : الإلتزامات الخاصة بالرحلة.

يعتبر ظرف الوقت ظرفا هاما بالنسبة لطرفي العقد في عقد إستئجار السفن على أساس الرحلة، فهو هام بالنسبة للمجهز الذي لا يريد أن يرى سفينته متوقفة في رصيف، لأن مثل هذا التوقف يشكل بالنسبة إليه مصدرا لخسارة مالية. هذا الظرف مهم أيضا بالنسبة كذلك للمستأجر الذي تكون له مصلحة في إيصال أو نقل بضاعة وإيصالها في أقرب وقت إلى ميناء الوصول خاصة إذا كانت البضاعة سريعة التلف أو كانت بضاعة يقع عليها الطلب بكثرة مما يعني بالنسبة عليه الحصول على مداخل كبيرة. إن ربان السفينة يجب عليه القيام بالرحلة نحو ميناء التفريغ مباشرة بعد أنتهاء عمليات التحميل و الرص ما لم تكن هناك قوة قاهرة(1).

إن القانون البحري الجزائري لم ينص على مثل هذا الإلتزام، غير أن العقود النموذجية كثيرة ما تحتوي على بنود في هذا الشأن. فالعقد النموذجي « GENCON » ينص على أن : « ... وهكذا بعد الشحن، تتوجه السفينة إلى..... مثلما هو مشار بعد الإمضاء على وثائق الشحن »، أما العقد النموذجي الخاص بنقل المحروقات، فهو ينص في أحد بنوده على : « ... إن السفينة المحملة هكذا تتوجه بالبضاعة مباشرة إلى ... ». بصفة عامة يجب على المؤجر أن يسلك مسلكا معيناً حتى يصل إلى ميناء التفريغ. بالإضافة إلى ذلك، يلتزم بالمحافظة على البضائع التي ينقلها طيلة الرحلة.

(1) راجع الدكتور مصطفى كمال طه، القانون البحري، المرجع السابق، صفحة 234.



الشحن وميناء التفريغ.

إن إستقراء المادة 674 المذكورة أعلاه وكذلك العقود النموذجية، يبين أن المؤجر يستطيع من تغيير الطريق أثناء الرحلة. لكن لا يتم ذلك إلا طبقا لشروط معينة.

ب - إمكانية تغيير الطريق : تحتوي العقود النموذجية على بند يسمح بتغيير الطريق بحيث تنص على أن للسفينة الحق في تغيير الطريق نحو أي ميناء مهما كانت المرتبة من أجل التموين بالمحروقات أو تقديم المساعدة لسفينة في خطر أو من أجل قطر سفينة أو من أجل تصليح أجهزة الراديو... (1).

إن البند العاشر من عقد « GENCON » ينص على بعض الحالات التي يستطيع فيها الربان تغيير الطريق كالحرب أو حالة الجليد... نشير إلى أن الفقرة الرابعة من المادة الرابعة من إتفاقية بروكسال لسنة 1929 الخاصة بنقل البضائع تنص على بعض الحالات التي يعتبر تغيير الطريق فيها ممكنا حيث تنص على أن كل تغيير من شأنه إنقاذ أو محاولة إنقاذ أرواح أو أموال وكل تغيير معقول لا يمكن اعتبارها مخالفة لهذه الإتفاقية أو لعقد النقل ولا يكن الناقل مسؤولا عن فقدان أو الأضرار الناتجة عنها.

هذا ونشير إلى أن لقبول مبدأ تغيير الطريق لا بد أن يكن طبقا لأحكام القانون البحري و معاهدة بروكسال لسنة 1924 و بنود العقود النموذجية. التغيير لا بد أن يكون معقولا. المؤجر لا يعتبر مسؤولا عندما يكون التغيير معقولا أو يكون ناتج عن الحالات المنصوص عليها في عقد إيجار السفن. في غير هذه الحالات فهو يسال عن كل ضرر

(1) راجع الدكتور أحمد حسنى، المرجع السابق، صفحة 138 و 139.

ينص بند أو شرط الإضراب في عقد الإستئجار « GENCON » على أنه في حالة الإضراب يمس تفريغ البضائع عند وصول السفينة أو بعد وصولها أو إذا كانت هذه السفينة في عرض ميناء التفريغ، و إذا تواصل الإضراب لمدة تزيد عن 48 ساعة، فإنه يستطيع متسلمي البضاعة إما الطلب من السفينة الإنتظار حتى ينتهي الإضراب ودفع قيمة نصف التعويض الخاص بمواعيد الشحن وتفريغ البضاعة وإما الطلب من السفينة التوجه إلى ميناء آمنة تستطيع التفريغ فيه دون أن تواجه خطر الإضراب.

طبقا لبند الجليد، فعندما لا تتمكن السفينة من الوصول إلى ميناء التفريغ بسبب الجليد، يستطيع مستقبلي السفينة أن يطلبوا من السفينة البقاء في الإنتظار لحين نوبان هذا الجليد مقابل الدفع لها بتعويضات أو الطلب منها التوجه إلى ميناء آمنة تستطيع الدخول إليه فورا حيث يمكن تفريغها بدون تأخر ناتج عن الجليد. نشير إلى أن هذا البند لا يسري ولا يطبق خلال فصل الربيع.

أخيرا البند المتعلق بالحرب، ينص فقط على إرسال السفينة إلى أقرب ميناء آمن من أجل تفريغ البضاعة. نشير على أن المادة 676 من القانون البحري الجزائري تنظم مسألة الموانع الدائمة التي لا تسمح للسفينة بالوصول إلى ميناء التفريغ. بالفعل، تنص هذه المادة على أنه: « إذا لم تستطيع السفينة الوصول إلى إتجاهها بسبب عوائق مستمرة لا يمكن تجنبها خلال مدة معقولة، يجب على لربان أن يتبع الأوامر المعطاة إليه من المؤجر و المستأجر بالإتفاق بينهم.

وعند عدم وصول هذه الأوامر، يقود الربان السفينة نحو ميناء أمين وأقرب حيث يمكنه تفريغ الحمولة أو الرجوع بها إلى ميناء التحميل حسب ما يراه مناسبا و مفيدا للمستأجر. وفي جميع الحالات، يلتزم المستأجر بدفع أجره المسافة».

### الفرع الثاني : الإلتزامات الخاصة بعناية البضاعة أثناء الرحلة.

تنص المادة 675 من القانون البحري الجزائري صراحة على الإلتزام بعناية الحمولة حيث تقضي على أنه : « يجب على المؤجر أن يعتني بالحمولة خلال السفر تبعا لنوعية البضاعة وإستعمالاتها و الأحكام الخاصة بعقد إيجار السفينة». يبدو أن المادة 653 من القانون البحري الجزائري تؤكد هذا الإلتزام على المؤجر بحيث تعتبره مسؤولا عن الأضرار التي تلحق بالبضائع التي يستلمها ربان السفينة على متن السفينة تنفيذ الأحكام عقد إيجار السفينة.

إذا توقفت الرحلة لسبب من الأسباب، يجب على المؤجر طبقا للمادة 652 من القانون البحري الجزائري فقرة 2 القيام بجميع المساعي لتنفيذ الرحلة أو الرحلات المنصوص عليها في عقد إيجار السفينة، نستطيع إنطلاقا من هذه المادة القول بأن يلتزم المؤجر بنقل البضاعة على متن سفينة أخرى (TRANSBORDEMENT DE LA MARCHANDISE).

إن المادة 777 من القانون البحري الجزائري تنص في هذا الإطار على أنه في حالة توقف الرحلة لسبب عطل بالسفينة، يحول دون إستمرار السفينة بمدة معقولة يستطيع المستأجر أن يسحب الحمولة

## الفصل الثاني : مسؤولية المؤجر.

لقد مكنتنا دراسة الإلتزامات المؤجر من التمييز بين ثلاثة أنواع :

- الإلتزامات الخاصة بالسفينة.
- الإلتزامات الخاصة بالبضاعة.
- الإلتزامات الخاصة بالرحلة أو السفر.

هذه الإلتزامات ناشئة عن العقد. إن تنفيذ عقد إيجار السفن مثلما هو الحال بالنسبة لإبرامه يتطلب حسن نية الأطراف. كل إلتزام للمؤجر يقابله في حالة عدم تنفيذه أو قيام المسؤولية. هذه المسؤولية التي يكون مصدرها العقد ولا تطبق الأحكام القانونية إلا في حالة سكوت العقد. المبدأ طبقا للمادة 124 من القانون المدني الجزائري والتي تنص على : « كل عمل أيا كان، يرتكبه المرء ويسبب ضررا للغير يلزم من كان سببا في حدوثه بالتعويض ». تطبيقا لهذا المبدأ، يجب على المؤجر أن يعرض الأضرار التي تلحق المستأجر بسبب عدم تنفيذه. لكن غالبا ما يستفيد المؤجر من بنود تعفيه من المسؤولية.

### المبحث الأول : المسؤولية القانونية للمؤجر.

تنص المادة 653 من القانون البحري الجزائري على أنه : « يعد المؤجر مسؤولا عن الأضرار التي تلحق بالبضائع التي يستلمها ربان السفينة على متن السفينة تنفيذا لأحكام عقد إيجار السفينة، ويمكن للمؤجر أن يتصل من هذه المسؤولية إذا أثبت بأنه إما قام بالإلتزاماته كمؤجر وإما بأن الأضرار غير ناتجة من قصور في

التزاماته وإما بأن الخسائر و الأضرار ناتجة من جراء الملاحه التي قام بها الربان أو مندوبوه». إن هذه المادة تؤسس قرينة الخطأ، تنطلق منها مسؤولية المؤجر، مع ذلك تبقى قرينة بسيطة يمكن دفعها بطريقتين للإثبات.

الطريقة الأولى : طريقة فعالة وإيجابية بحيث يجب على المؤجر أن يثبت بأنه قام بالتزاماته كما نصت عليه المادة 652 من القانون البحري الجزائري.

الطريقة الثانية : طريقة سلبية. فعلى المؤجر أن يثبت بأن الأضرار ليست ناتجة عن عدم قيامه بالتزاماته أو أن هذه الأضرار ناتجة عن خطأ في الملاحه من الربان أو مندوبوه.

**الفرع الأول : الخطأ المفترض للمؤجر : عدم صلاحية السفينة للملاحه.**

قبل الحديث عن الخطأ المفترض للمؤجر، لا بد أن نميزه عن قرينة المسؤولية. هذه الأخيرة تخص أساسا الناقلين للبضائع. فيكفي إثبات فقدان البضاعة أو الخسائر التي تلحق بها للقيام بمسؤوليتهم، ما لم يقومون بإثبات بأن الضرر ناتج عن فعل لا ينسب إليهم. طبقا للمادة 652 من القانون البحري الجزائري، يقع على عاتق المؤجر الإلتزام بنتيجة تتمثل في تقديم سفينة صالحة للملاحه. إن السفينة هي أساس أو موضوع عقد الإستئجار على أساس الرحلة. فتحدد السفينة بدقة في عقد الإيجار. و في حالة غياب أي شرط أو بند يسمح بتغيير السفينة، فلا بد أن تقدم السفينة المتفق عليها لا غيرها،

يعتبر المؤجر هو الضامن بالنسبة لسعة تحميل السفينة. عمليا، يلتزم المؤجر عادة بأخذ على متن السفينة « بضاعة كاملة من .... » مع ذكر نسبة 5% من الزيادة أو النقصان أو حتى مع الإشارة بالتقريب.

2 - عدم صلاحية السفينة للملاحة التجارية والتي لها علاقة بالبيانات المتعلقة بسعة نقل البضائع المبينة في عقد الإيجار :

تتطلب الملاحة التجارية للسفينة أن تكون هذه الخيرة مجهزة بوسائل في حالة تشغيل، مؤهلة لإستقبال البضائع و الحفاظ عليها أثناء الرحلة. يجب على المؤجر أن يقدم سفينة تستطيع أن تستقبل بضائع بدون تأثير عليها، بحيث يجب أن تكون الأماكن المخصصة لإستقبالها نظيفة بدون روائح مكرهة، بدون شضايا أو بقايا أو مياه في العمق. إن طبيعة العناية التي يستوجب أن يقدمها المؤجر تتحدد بطبيعة البضاعة نفسها. فيصرح بعدم صلاحية السفينة للملاحة عندما تكون هذه السفينة غير قادرة على تقديم الخدمة المنتظرة منها.

عندما يتم نقل سلع مجمدة فإن الإلتزام الخاص بصلاحية السفينة للملاحة يمتد على وسائل و أجهزة التبريد و إلى وسائل التهوية في بعض الأحيان عندما يتعلق الأمر ببضائع معينة، يطلب من المؤجر شهادة تثبت قدرة السفينة لنقلها. في هذا الإطار، قررت غرفة التحكيم البحرية بباريس بأن على المجهز أن يقدم سفينة أحرزت على شهادة تثبت قدرتها على شحن الحبوب على متنها و إلا أعتبر مسؤولا على فسخ عقد الإيجار.

هذه الشهادة تجعل المؤجر يستفيد من قرينة العناية. وإذا كانت عدم صلاحية السفينة للملاحة ناتج عن العيب وألحقت أضرار للبضائع، فإن المؤجر يتصل من مسؤوليته عندما يقوم بالعناية المعقولة. إن إثبات هذه العناية تجعل المؤجر يدفع بعدم مسؤوليته وبقريضة الخطأ التي تقع عليه.

**الفرع الثاني: قرينة الخطأ المؤجل قرينة بسيطة.** تنص الفقرة 2 من المادة 653 من القانون البحري الجزائري على أنه: «و يمكن للمؤجر أن يتصل من هذه المسؤولية اثبت بأنه إما قام بمسؤوليته كمؤجر و إما بأن الأضرار غير ناتجة من قصور في التزاماته و إما بأن الخسائر أو الأضرار ناتجة من جراء الملاحة التي قام بها الربان أو مندوبوه».

يتبين من هذه المادة أن للتحرر من مسؤوليته يملك المؤجر وسيلتين. الوسيلة الأولى هو أن على المؤجر أن يثبت عنايته أو يثبت بأن الأضرار لا تتسبب إليه أو إنما تتسبب إلى المستأجر أو إلى عيب خاص أو إلى القوة القاهرة. يمكن كذلك للمؤجر أن يبين بأن الأضرار ناتجة عن خطأ الربان في الملاحة.

**1 - طريقة فعالة وإيجابية:** على المؤجر الإثبات بأنه قام بالتزاماته. إن الإلتزام الرئيسي للمؤجر ينحصر كما رأينا في عقد الإستئجار على أساس الرحلة في تقديم سفينة والحفاظ عليها صالحة للملاحة طيلة السفر مسلحة ومجهزة للقيام بالعمليات المنصوص عليها في العقد. يلتزم المؤجر بتقديم السفينة في التاريخ و المكان

المحدين(المادة 1/652 و 654). أخيراً يلتزم المؤجر بالعناية عند تنفيذ الرحلة أو الرحلات المنصوص عليها في العقد. نعرف طبقاً للفقرة الأولى من المادة 653 من القانون البحري الجزائري بأنه تقع على عاتق المؤجر قرينة الخطأ ولا يمكن أن يتصل عنه إلا بإثباته أنه لم يرتب أي خطأ عند إلتزاماته. فالمؤجر أن يثبت أنه قام بكل عناية في تقديم السفينة موضوع الإيجار و الحفاظ عليها صالحة للملاحة طيلة السفر : « يجب على المجهز أن يثبت عنايته المعقولة ولكن اللازمة لحفاظ على السفينة في حالة جيدة للملاحة وهو شرط أساسي في كل إيجار »(1).

يجب كذلك على المؤجر أن يقدم الإثبات بأن السفينة قدمت في الوقت و تاريخ و مكان الشحن المتفق عليه في العقد. فله أن يثبت بأنه قام بكل العمليات التي هي على عاتقه كالطريق البحري الذي كان عليه أن يسلكه، ربط البضائع أو العناية التي كان عليه تقديمها خلال السفر. كذلك يجب على المؤجر أن يثبت بأنه أرسل كل البيانات و الإخطارات اللازمة في وقتها. الملاحظ أنه يتولد من نظام الإثبات المنصوص عليه في الفقرة 2 من المادة 653 من القانون البحري الجزائري نتيجة عملية مفادها أن المؤجر الذي يثبت عناية لا يعتبر مسؤولاً عن الأضرار التي تكون أسبابها مجهولة. عندما لا يستطيع المؤجر الإثبات بأنه قام بإلتزاماته تمنحه المادة 653 فقرة 2 وسيلة أو طريقة ثانية للإثبات.

2 - طريقة مجهولة وسلبية : إن هذا النوع الثاني لإبعاد قرينة الخطأ التي تقع على المؤجر يتطلب وسائل الإثبات دقيقة. فيجب على

(1) راجع قرار 02 فبراير 1998، مجلة القانون البحري الفرنسي، 1998، صفحة 454.



المؤجر أن يثبت بأن الأضرار غير ناتجة عن الإخلال بالتزاماته أو بأنها ناتجة عن خطأ من الربان أو مندوبوه.

#### 1 - الإثبات بأن الأضرار ليست ناتجة عن الإخلال

**بالتزاماته :** من اجل ايعاد قرينة الخطأ التي تقع عليه، يجب على المؤجر أن يثبت بان الأضرار التي لحقت البضائع ليست ناتجة عن الإخلال بالتزاماته. فلهذا يجب أن يثبت بان السبب الرئيسي للضرر أجنبي عنه. فبيين مثلا أن الضرر كان خطأ من المستأجر أو ناتج عن قوة قاهرة أو عن عيب في البضاعة. كما يمكن له أن يبين عدم وجود العلاقة السببية بين خطأ و الضرر. فالقانون العام، لا يمكن أن تكون فيه مسؤولية استحالة التنفيذ وتعتبر استحالة التنفيذ كنتيجة لسبب لا يمكن أن نرجعه إلى المدين أي معناه أنه أجنبي عنه.

وطبقا للمادة 307 من القانون المدني الجزائري « إن السبب الذي لا يمكن أن ننسبه إلى المدين يؤدي على استحالة التنفيذ أي معناه إنتفاء العلاقة التعاقدية. بمعنى آخر، إن الإغفاء من المسؤولية لا يمكن أن يكون إلا نتيجة لسبب أجنبي والذي يعتبر استحالة التنفيذ نتيجة عنه. إن المادة 127 من القانون المدني الجزائري تحدد ما هي الأسباب الأجنبية أو الخارجية التي تعفي المدين من مسؤوليته، فهو يعفى كلما قام بإثبات حالة القوة القاهرة أو خطأ صدر عن المضرور أو خطأ من الغير.

والسؤال الذي يطرح هنا، فما هي الأسباب الخارجية التي يمكن للمؤجر في عقد الإيجار على أساس الرحلة أن يتمسك بها؟ بعض العقود النموذجية تذكر هذه الأسباب أما القانون البحري الجزائري

فلم ينص على أي تطبيق للقانون العام، الخاص بالعقود و بالرجوع إلى المادة 127 من القانون المدني الجزائري، نستطيع القول أن المؤجر يعفى من مسؤوليته في كل مرة، يدفع بأن الخطأ لا يمكن أن ينسب إليه كحالة الإضراب أو العيب في البضاعة. هذا، ويجب أن يكون السبب الأجنبي أو الخارجي الذي يدفع به المؤجر غير متوقع الوقوع. فإذا كان إضرابا متوقعا، لا يمكن للمؤجر أن يدفع به للتصل من مسؤوليته خاصة و إن علم به هذا المؤجر(1).

ب - الإثبات بأن الأضرار ناتجة عن خطأ الربان أو عن مندوبوه في الملاحة : طبقا للمادة 2/653 «ويمكن للمؤجر أن يتصل من هذه المسؤولية إذا أثبت بأنه إما قام بالتزاماته كمؤجر وإما بأن الأضرار غير ناتجة من قصور في التزاماته وإما بأن الخسائر أو الأضرار ناتجة من جراء الملاحة التي قام بها الربان أو مندوبوه». يعتبر الخطأ في الملاحة من الأسباب المعفية من القانون البحري(2).

لقد رأينا أنه طبقا للمادة 651 من القانون البحري الجزائري، يحتفظ المؤجر بملاحة السفينة. فبدئيا يعتبر المسؤول الوحيد عن الأضرار التي تلحق هذه البضائع، سواء كانت هذه الأضرار ناتجة عن خطأ الربان في الملاحة أو كانت نتيجة خطئه التجاري ولكن يتبين من أحكام المادة 2/653 من القانون البحري الجزائري أن المؤجر لا يعفى من مسؤوليته إلا في حالة خطأ الربان في الملاحة

(1) راجع محكمة النقض، الغرفة التجارية، 2001/11/12، مجلة سكايبيل، 2002، صفحة 6.

(2) أنظر المادة 3 من القانون الأمريكي هارتر أكت و الفقرة 2 من المادة 4 من إتفاقية بروكسال لسنة 1924.

أو مندوبوه. ويبقى المؤجر مسؤولاً بصفة كلية عن الخطأ التجاري. ما يفسر ذلك، أنه يعتبر الربان الوحيد المؤهل على متن السفينة بفضل معرفته وفضل وجوده على متن هذه السفينة بحيث يقوم بقيادتها من أجل النهاية السعيدة للرحلة.

يقوم المؤجر بتحديد طبيعة الخطأ وبيان بأن الخطأ هو خطأ في الملاحة قام به الربان أو مندوبوه وأن الربان قام به لمصلحة السفينة كعمارة بحرية. فعليه أن يظهر بان الخطأ يمس مباشرة تقنيات الملاحة أو سلامة السفينة. يعتبر الخطأ تجارياً عندما يتعلق بالبضاعة و لا يعفيه من المسؤولية. فالمؤجر يعتبر مسؤولاً على الأضرار التي تلحق بالبضاعة ما لم يثبت بان هذه الأضرار ترجع إلى فعل رباني، إلى الطبيعة الخاصة بالبضاعة، أو على تهاون مالكيها أو للتضحية بها مساهمة منه في الخسائر المشتركة.

**المبحث الثاني: مسؤولية المؤجر الناتجة عن عدم تنفيذ مسؤوليته التعاقدية.**

لقد رأينا أن عقد الإستئجار عقد خاص لإدارة الأطراف الذين يمكنهم الإتفاق على أي بند ما لم يكن مخالفاً للنظام العام(1). إن أحكام القانون البحري الجزائري سواء تلك التي تتعلق بالتزامات أو تلك التي تعلق بالمسؤولية لا تطبق إلا في حلة سكوت العقد. لقد بينت لنا دراسة إلتزامات المؤجر في عقد الإيجار على أساس الرحلة طابع تعاقدي لهذه الإلتزامات. كانت تنصب دراسة هذه الإلتزامات على تلك التي تخص السفينة، الموضوع الجوهري في العقد ثم تلك التي تخص البضاعة و أخيراً تلك التي تتعلق بالرحلة.

(1) راجع الدكتور جلال وفاء محمددين، المرجع السابق، صفحة 231.

فمن الطبيعي، هذه الإلتزامات التعاقدية تقابلها مسؤولية تعاقدية للمؤجر عند عدم تنفيذها سواء كلياً أو جزئياً للعقد. إن الضرر الذي قد يتسبب فيه المؤجر بالنسبة للمستأجر قد يكون ناتجاً عن الإخلال بالإلتزامات الخاصة بتقديم السفينة محددة ومعينة أو ناتجاً عن الإخلال بالإلتزامات بالبضاعة أو الرحلة. هذا ونشير إلى أن الطبيعة القانونية للمؤجر تمكن غالباً من الإستفادة من شروط الإعفاء منها.

### الفرع الأول : الضرر الناتج عن عدم تنفيذ الإلتزام الخاص بالسفينة.

يتمثل الإلتزام الرئيسي للمؤجر في تقديم سفينة محددة بالذات، مؤهلة للقيام بالخدمة التي هي مخصصة لها. نعرف أن العقود النموذجية لا تخلو من البيانات التي تمكن بتشخيص وتحديد السفينة وكذلك من البيانات التي تؤكد صلاحيتها للملاحة. تحتوي العقود النموذجية على جزاء عدم تنفيذ هذا الإلتزام. يلتزم المؤجر أن يعرض المستأجر عن الأضرار التي تلحق به ما عدى حالات الإعفاء من المسؤولية. إن الضرر الذي يلحق بالمستأجر قد يكون نتيجة عدم تقديم السفينة إلى ميناء التحميل.

1 - عدم تقديم السفينة المحددة في عقد الإيجار : يقع عقد الإيجار على أساس الرحلة على سفينة محددة بالذات. فخصائص هذه السفينة هي التي تكون الدافع لإنعقاد العقد. فمن المنطقي أن ينتظر المستأجر وصول السفينة المختارة إلى ميناء الشحن. قد يكون عدم تقديم السفينة المتفق عليها في العقد ناتجاً عن حالتين : الحالة الأولى، أن المؤجر يقدم سفينة غير تلك المتفق عليها.

والحالة الثانية، يقدم السفينة المتفق عليها وهي غير صالحة للملاحة البحرية.

1- يقدم للمؤجر سفينة غير تلك المتفق عليها : طبقا للمادة 1/107 من القانون المدني الجزائري « يجب تنفيذ العقد طبقا لما اشتمل عليه و بحسن النية ». وحتى يكون العقد صحيحا، لابد من توفير شرط جوهري حيث لا بد أن يكون موضوع العقد محددان ويكون هذا الموضوع محددًا عندما ينص العقد على جميع مواصفاته. وعندما يكون موضوع العقد محددًا، فلا بد أن يقدم هذا الموضوع لا غيره إلى المتعاقد.

في حالة خلاف ذلك، تنص المادة 1/119 من القانون المدني الجزائري على جزاء حيث تنص « في العقود الملزمة للجانبين إذا لم يوفي أحد المتعاقدين بالتزاماته، جاز للمتعاقد الآخر بعد إعداره المدين أن يطالب بتنفيذ العقد أو فسخه مع التعويض في الحالتين إذا اقتضى الحال ذلك ». يعتبر الإلتزام بتقديم السفينة في عقد الإيجار على أساس الرحلة هو محل العقد. فإذا لم يوجد بالعقد شرط تغيير السفينة أو شرط السفينة « المماثلة » أو السفينة « الأخت ». فيجب تقديم السفينة كما هي محددة في العقد في ميناء الشحن. وعندما لا يقوم المؤجر بتنفيذ هذا الإلتزام، يجوز للمستأجر أن يطلب فسخ العقد ويجب على المؤجر أن يعرضه.

ب - عدم صلاحية السفينة للملاحة : تنص العقود النموذجية كما ينص القانون لبحري على أنه على المؤجر أن يقدم سفينة في حالة جيدة للملاحة. معنى ذلك أنه يقدم سفينة تستطيع إستقبال بضائع معينة

على متنها وتستطيع القيام بالرحلة. لقد رأينا أن مفهوم صلاحية السفينة يقوم على أساس فكرتين: فكرة تجارية وفكرة بحرية. فعندما تلحق البضائع أضراراً بسبب السفينة أو أن السفينة تغرق بدون سبب ظاهر أو عندما يعطل تجهيز الأجهزة التقنية للسفينة أثناء الرحلة أو عندما تتوقف الرحلة البحرية مهما كان السبب أو لم تتم هذه الرحلة بصفة عادية، فإن عدم صلاحية السفينة لم تكن مفترضة. فعلى المستأجر أن يثبت بأن الأضرار التي ألحقت به كانت ناتجة عن عدم صلاحية السفينة للملاحة. فعليه أن يثبت بأن المؤجر أخل بالتزامه المتعلق بالقيام بالمساعي اللازمة لتنفيذ الرحلة مثلما نصت عليه المادة 652 من القانون البحري الجزائري بقولها: « يلتزم المؤجر بما يلي:

- المحافظة على السفينة خلال الرحلة لتكون في حالة جيدة وصالحة لملاحة ومزودة بشكل مناسب بالتسليح والتجهيز والمؤونة وكذلك بالوثائق المطلوبة وبصورة عامة صالحة للقيام بالعمليات المذكورة في عقد إيجار السفينة على الوجه الكامل.
- القيام بجميع المساعي لتنفيذ الرحلة أو الرحلات المنصوص عليها في عقد إيجار السفينة.

يحتوي العقد النموذجي « GENCON » على شرط « القيام بالمساعي » حيث طبقاً لهذا الأخير لا يعتبر المؤجر مسؤولاً إلا في حالة عدم الإلتزام بهذا الشرط. عند إثبات عدم صلاحية السفينة للملاحة لا يستطيع المؤجر أن يتصل من مسؤوليته في حالة عدم صلاحية السفينة للملاحة. بإثباته بأنه قام بجميع المساعي ليتجنب أي حادث.

أخيراً، نشير إلى أن عدم صلاحية السفينة للملاحة قد يؤدي إلى فسخ العقد خاصة إذا حالت هذه الحالة دون تنفيذ العقد أو إذا أدت هذه الحالة بوقوع أخطار غير عادية بالنسبة للبضاعة وكذلك يجب على المؤجر أن يدفع للمستأجر تعويضا كما أثبت المستأجر الأضرار وأن هذه الأضرار ناتجة عن عدم تنفيذ المؤجر لإلتزامه الخاص للمحافظة على صلاحية السفينة للملاحة.

2 - التأخر الذي يمس تقديم السفينة في ميناء الشحن والتأخر الذي يمس إنطلاق السفينة نحو ميناء الوصول : يعتبر التأخير كنوع من عدم التنفيذ الذي يتولد عنه مسؤولية المؤجر. وقد يتخذ شكلين ويمس إما تاريخ تقديم السفينة لميناء الشحن وإما يمس تاريخ إنطلاق هذه السفينة نحو ميناء التفريغ.

1 - التأخير في تقديم السفينة إلى ميناء الشحن : تضع المادة 654 من القانون البحري الجزائري إلتزاما بنتيجة على عاتق المؤجر حيث تنص على أنه « يجب على المؤجر أن يقدم السفينة في التاريخ و المكان المعينين ». هذا الإلتزام يعني أن على المؤجر أن يقدم بكل المساعي لتقديم السفينة في ميناء الشحن و في التاريخ المحدد. تشكل هذه المساعي في حد ذاتها إلتزاما بنتيجة. وعدم إحترام هذا الإلتزام بتقديم السفينة في التاريخ المحدد يكون مصدرا لفسخ العقد خاصة وإن كان التأخر في تقديم السفينة يمس جوهريا الأهداف التجارية للملاحة.

تتميز الرحلة البحرية بإخطار تجعلها غير محققة. فيمكن للسفينة أن تتأخر. فحتى ولو لم يضمن المؤجر أن السفينة قد تكون

مستعدة للشحن في التاريخ المحدد، فينقى إلى حد كبير مسؤولاً عن كل تأخر كان باستطاعته أن يتجنبه إذا قام بالمساعي المعقولة من أجل تقديم السفينة في الميناء المعين و في التاريخ المحدد. هذا ونشير إلى أنه عملياً و من جانب الحيطه لا يشير المؤجر إلى التاريخ بدقة لتقديم السفينة وإنما يذكر بأنه خلال الفترة ما بين كذا و كذا تكون السفينة جاهزة للشحن أو كذلك قبل هذا التاريخ، تكون فيه السفينة جاهزة.

إذا كانت العقود النموذجية لا تحتوي على تاريخ معين لتقديم السفينة بدقة إلا أنها تنص على تاريخ كحد أقصى، بحيث يجوز للمستأجر في حالة عدم تقديم السفينة، المطالبة بفسخ العقد و المطالبة بالتعويض. عادة ما يحدد هذا التاريخ أو هذه المهلة بيومين إلى عشرة أيام من التاريخ المتفق عليه لتقديم السفينة. يعتبر تطبيق شرط الفسخ كنتيجة لعدم تنفيذ المؤجر لإلتزامه الرئيسي في العقد، يستطيع المستأجر أن يرفع دعوى للمطالبة بالتعويضات.

ب - التأخير الذي يمس إنطلاق السفينة : يلتزم المؤجر بالإنطلاق في الرحلة و الإبحار بعد إنتهاء عملية التحميل و رص البضائع. من الناحية العملية لا يمكن أن نتصور بقاء سفينة راصية في ميناء بدون مبرر، ونعرف بأن كل توقف له قيمته المالية. لكن قد تتأخر السفينة عن الإبحار لأسباب مختلفة كالإنتظار، تمارج صاعد(1)، تصليحات خفيفة للمحركات(2)، ضرورة تمكين الطاقم من التمتع بقسط من الراحة(3)...

(1) أنظر سكروطنون، المرجع السابق.  
(2) أنظر قرار 3 فبراير 1999، مجلة القانون البحري الفرنسي، سنة 1999، صفحة 557.  
(3) أنظر قرار محكمة نيويورك، 1956/03/27، صفحة 668.



هذه بعض الحالات التي تتسبب في التأخير، يجب أن تدرس كل حالة على حدة حسب ما إذا كان التأخر ينسب أو لا ينسب إلى المؤجر وكذلك حسب ما إذا كانت مدة التأخر عادية أو غير عادية بالمقارنة مع العادات البحرية، وإذا كانت سببا في إلحاق أو عدم إلحاق أضرار بالنسبة للمستأجر. فعندما يكون هناك تقصير واضح من قبل المؤجر ويؤدي أو يلحق أضرارا للمستأجر، فيجب على المؤجر أن يدفع للمستأجر تعويضا عن الأضرار التي ألحقت به مع إمكانية فسخ العقد. كذلك إذا كان التأخير خطرا، بالإضافة إلى فسخ العقد، يستطيع المستأجر أن يقوم بتفريغ البضاعة مع تحمل المؤجر لمصاريف هذه العملية(1).

تنص المادة 677 من القانون البحري الجزائري على أنه : « في حالة توقف السفينة بسبب عطب السفينة يحول دون إستمرار السفينة بمدة معقولة يستطيع المستأجر أن يسحب الحمولة من السفينة ويحق المؤجر أن يطلب أجر المسافة إلا في الحالات التي تكون فيها أسباب التوقف مسببة منه ». كما تنص المادة 691 من القانون البحري الجزائري على أنه : « في حلة الظروف القاهرة التي تعيق السفينة على السفر مؤقتا وعند إمكانية إزالتها بمدة معقولة و دون أن يمس هذا مصالح الأطراف يبقى عقد الإستئجار ساري المفعول ولا محل لدفع التعويض عن التأخير الحاصل ».

ونشير إلى أنه في حالة استحالة إنطلاق السفينة في الرحلة وبدون أن يكون للأطراف دخل في ذلك، فلا يمكن أن تقرر المسؤولية

(1) محكمة النقض، الغرفة التجارية، 1990/06/09، مجلة القانون البحري الفرنسي، سنة 1990، صفحة 599.

ويتم فسخ العقد. يكون ذلك إذا أصبح تصليح السفينة مستحيلا أو إذا تم حجز أو تسخير السفينة من قبل السلطات المحلية أو إذا تقرر منع التجارة مع الدولة التي كانت السفينة تتوجه إليها أو لأي سبب قاهر يجعل تنفيذ الرحلة غير ممكنا. بالعكس إذا تسبب المستأجر في تعطيل الرحلة وفي انطلاق السفينة لا يعد المؤجر مسؤولا.

**الفرع الثاني: الضرر الناتج عن عدم تنفيذ الإلتزامات الخاصة بالبضاعة أو الرحلة:** يجب على المؤجر أن يتسلم البضاعة على متن السفينة و أن يقوم برصها. كذلك يجب على المؤجر أن يغادر ميناء الشحن مباشرة بعد إنتهاء عمليات الشحن و الرص ليتوجه إلى ميناء الوصول أو التفريغ، محترما في ذلك المسلك أو الطريق المقرر. يلتزم المؤجر بالقيام بجميع المساعي لتنفيذ الرحلة أو الرحلات المنصوص عليها في عقد إيجار السفينة و ذلك طبقا للمادة 2/652 من القانون البحري الجزائري. أما في حلة عدم التنفيذ، فما هي مسؤوليته؟

**1 - مسؤولية المؤجر في حالة إلحاق أضرار بالبضائع:** يجب على المؤجر أن يقوم برص البضائع ما لم يتفقا على خلاف ذلك. عليه كذلك أن يعتني بالبضائع الموجودة على متن السفينة طيلة الرحلة. إن عدم تنفيذ أحد هذين الإلتزامين يؤدي إلى مسؤوليته.

**1 - الضرر الناتج عن الرص السيئ للبضائع:** طبقا للمادة 673 من القانون البحري لجزائري، يعتبر رص البضائع إلتزاما ثابتا بالنسبة للمؤجر حيث تنص هذه المادة على أن: «يقوم المستأجر بتحميل السفينة أما رص البضائع فيعود على المؤجر إلا في حالة الإلتفاق المخالف لذلك».

بالرغم من تحرير عمليات المناولة و التشوين في الجزائر  
إلا أن مازالت المؤسسات المينائية تمارس نوع من الإحتكار في  
هذا المجال. فهي التي تقوم في أغلب الأحيان برص البضائع. مهما  
كان المرء، عمليات رص البضائع تقوم بها هذه المؤسسات المينائية  
تحت المراقبة الشخصية لربان السفينة الذي يعتبر مندوب للمؤجر.  
يعتبر رص البضائع من أعمال الإدارة الملاحية الذي يمكن أن يكون  
له تأثير على أمن و سلامة السفينة و الذي يكون سببا في أخطار  
بالنسبة للأشخاص الموجودين على متن السفينة و البضائع المنقولة إذا  
تبين خطأ في الرص.

يعتبر المؤجر مسؤولا عن الأخطاء التي يرتكبها الربان عن  
رص البضائع ما لم يكن هناك اتفاق على ما يخالف ذلك. قد تكون  
هذه الأخطاء في رص البضائع ناتجة عن تهاون أو عدم الحيطه من  
قبل الربان. الملاحظ أن الربان يبقى مطالبا بعناية مثل رب العائلة،  
هذه العناية مطلوبة قبل بداية الرحلة ولكن كذلك خلال مدة  
الرحلة. فإذا واجهت السفينة أحوال جوية سيئة أثناء الرحلة، يجب  
على الربان أن يراقب رص البضائع و أن يقوم بتثبيت هذه العملية إذا  
أقتضت الضرورة ذلك(1).

إن رص سيئ للبضاعة يهدد صلاحية السفينة للملاحة و بالتالي  
تتسدد مسؤولية المؤجر لأن في نهاية الأمر عدم العناية في رص  
البضائع هو نفس الوقت يشكل عدم العناية التي من شأنها تحقق  
ملاحية السفينة المؤجرة خلال الرحلة. إن الملاحة البرية للسفينة  
تحدد بكيفية إتمام عملية رص البضاعة. يجب على الربان أن يتحقق

(1) راجع « René Rodière », المرجع السابق، رقم 187، صفحة 214.

أن البضاعة مثبتة و لا يمكنها أن تهدد سلامة السفينة ما عدا في الحالات الإستثنائية. إذا نتج ضرر عن رص سيئ للبضائع يجب على المؤجر ليتصل من مسؤوليته أن يثبت عنايته. معنى ذلك أنه يقدم الإثبات بأنه قدم العناية المعقولة من أجل تحقيق رص جيد للبضائع. السؤال الذي يطرح هو معرفة ما إذا كان الخطأ في رص البضائع يشكل خطأ في الملاحة الذي يؤدي بالتالي إلى مسؤولية المؤجر.

مبدئياً يعتبر الرص السيئ للبضاعة خطأ خطير بالنسبة للمؤجر وإذا يعتبر الرص السيئ هو خطأ في الملاحة فلا يمكن إعتبار المؤجر مسؤولاً عن الأضرار التي يرتكبها الربان عند رص البضائع من أجل تحقيق أمن إستقرار ووعاء السفينة كمركبة أو عمارة بحرية. لقد رأينا أن المادة 653 فقرة 2 من القانون البحري الجزائري تعفي من المسؤولية المؤجر إذا ارتكب الربان خطأ في الملاحة.

نلاحظ أن بعض عقود الإيجار النموذجية تجعل المؤجر مسؤولاً عن الأضرار الناتجة عن الخطأ في رص البضاعة(الشرط الثاني من العقد النموذجي GENCON). و إذا قام الشاحن برص البضاعة فلا يمكن مسائلة المؤجر.

ب - الضرر الناتج عن العناية السيئة للبضاعة خلال السفر : يعتبر المؤجر مسؤولاً عن الأضرار التي تلحق البضائع التي يتسلمها الربان على متن السفينة تطبيقاً لعقد الإيجار. وفي نفس السياق تنص المادة 1/653 من القانون البحري الجزائري على أنه : « يعد المؤجر مسؤولاً

عن الأضرار التي تلحق بالبضائع التي يستلمها ربان السفينة على متن السفينة تنفيذاً لأحكام عقد إيجار السفينة». يتبين من خلال هذه المادة أنه يقع على عاتق المؤجر التزام ضمني بأن تصل البضاعة في أحسن حالة ممكنة أو على الأقل في الحالة التي سلمت فيها له. هذا الإلتزام تؤكد عليه صراحة المادة 675 من القانون البحري الجزائري و التي تنص على أنه: « يجب على المؤجر أن يعتني بالحمولة خلال السفر تبعاً لنوعية البضاعة و استعمالاتها و الأحكام الخاصة بعقد إيجار السفينة ». يبقى المؤجر مسؤولاً عند عدم عنايته بالبضاعة و على المستأجر أن يثبت عدم عناية المؤجر.

2 - مسؤولية المؤجر في حالة عدم تنفيذه للإلتزام الخاص بالرحلة : يجب على المؤجر أن ي قوم بكل المساعي من أجل تنفيذ الرحلة أو الرحلات المتفق عليها في العقد. فعليه أن يتوجه بكل جدية نحو الميناء المعين مع السلك البحري المتفق عليه أو على الأقل المسلك المعتاد و الذي عادة ما يكون المسلك المباشر. يبقى المؤجر مسؤولاً على كل تغيير غير مبرر في الطريق أو غير مسموح به، و يبقى مسؤولاً كذلك على كل تفرغ في ميناء غير متفق عليه.

1 - مسؤولية المؤجر في حالة التغيير الغير مبرر في تغيير الطريق : لا يعتبر المؤجر مسؤولاً في حالة تغيير مبرر للطريق، معنى ذلك أنه في حالة التغيير المعقول أو في حالة التغيير الذي يسمح به العقد. فيما عدى هذه الحالات، يبقى المؤجر مسؤولاً عن كل تغيير غير مبرر. ف يبقى مسؤولاً عن التأخير الناتج عن التغيير للطريق وكذلك عن كل الأضرار و الخسائر التي تلحق بالبضاعة.

في القانون الإنجليزي، يعتبر تغيير الطريق الغير مبرر كحالة لعدم تنفيذ بنود عقد الإيجار، مما يسمح للمستأجر بأن يعتبر العقد

فاسخ، بالإضافة إلى المطالبة بالتعويضات. في هذه الحالة، لا يمكن للمؤجر أن يتمسك ببند العقد. أما علاقته بالمستأجر فتصبح خاضعة للقانون العام، وبالتالي لا يبقى له سوى ثلاث حالات يمكن أن يعفى فيها من المسؤولية.

الحالة الأولى : العمل الإلهي - الحالة الثانية : عمل معادي أو عدواني  
- الحالة الثالثة : العيب في البضائع.

للإستفادة من هذه الحالات لا بد عليه بالإضافة إلى إثبات أحد هذه الحالات أن يثبت بأن الضرر أو الخسارة كانت تحصل بدون شك حتى في حالة عدم تغيير الطريق.

ب - مسؤولية المؤجر في حالة تغيير الإتجاه(ميناء الشحن وميناء التفريغ) : يجب على المؤجر أن يتوجه إلى ميناء التفريغ و ميناء الشحن الذي يعينهم المستأجر. من الناحية العملية، هذا الإلتزام يمكن تخفيفه في العقد بحيث يستطيع المؤجر أن يتوجه نحو المكان الأقرب من المكان المعين وهذا ما يعرف بشرط الميناء القرب. يستطيع المؤجر أن يطلب تطبيق هذا الشرط كلما كان أمن السفينة مهددا. فيقوم بإختيار إتجاه آخر. غالبا ما يطلب بتطبيق هذا الشرط عندما يستحيل الدخول إلى الميناء المتفق عليه سواء لأسباب مادية(الجليد، تمارج...)، أو لأسباب سياسية وإدارية(الحرب، إضراب...).

و نشير إلى أن المؤجر لا يستطيع المطالبة بتطبيق هذا الشرط بكل حرية، فهو يبقى مسؤولا عن كل تغيير غير مبرر للميناء لأنه على المؤجر أن يلتزم بأحترام ما جاء في العقد من

جهة، وكذلك من جهة أخرى، قد يتحمل المستأجر مصاريف إضافية لإتمام الرحلة و نفل البضائع نحو الميناء الأصلي المتفق عليه، تطبيقاً للمادة 1/676 من القانون البحري الجزائري، « فإذا لم تستطيع السفينة الوصول إلى إبحارها بسبب عوائق مستمرة، لا يمكن تجنبها خلال مدة معقولة، يجب على الربان أن يتبع الأوامر المعطاة إليه من المؤجر و المستأجر بالإتفاق بينهما ». يتبين من أحكام هذه المادة أنه إذا كانت هناك عوائق كان من الممكن التعرف عليها عند إبرام العقد (تعيين ميناء التفريغ بدقة من المستأجر). ليس للمؤجر الحرية في التمسك بشرط الميناء الأقرب لأنه ينبغي عليه، هو الذي يعرف سفينته الالتزام إلا نما في استطاعته القيام به (1).

يمكن تخفيف هذه القاعدة في حالة خطأ المستأجر الذي قد يعتمد في إعطاء معلومات خاطئة للمؤجر. كذلك يمكن أن تخفف بدراسة العوائق نفسها من حيث طبيعتها أو مدتها. بالعكس، إذا كان العائق غير متوقع، بالرغم من الآراء التي لا تريد تطبيق الشرط إلا في حالة القوة القاهرة، فشرط الميناء الأقرب لا يعفي من المسؤولية إلا في حالة القوة القاهرة. الفعل الاستثنائي الغير متوقع و الذي لا يمكن تداركه و هو عائق مؤقت للدخول إلى الميناء، فالشرط لا يمكن أن يطبق على الفعل الذي كان ممكن التعرف عليه عند إبرام العقد ولهذا يتعين على المجهز الذي هو وحده يعرف خصائص سفينته أن يتعرف قبل انعقاد العقد إمكانيات التفريغ في الميناء المتفق عليه (2).

(1) حكم 1996/04/06، مجلة القانون البحري الفرنسي، 1998، صفحة 119.

(2) أنظر حكم "Caen"، 1958/04/25، مجلة القانون الفرنسي DMF، سنة 1958، صفحة 486.

عندما لا يستطيع ربان السفينة نظرا لعوائق مستديمة الوصول إلى الميناء المتفق عليه يتعين عليه التوجه نحو مكان آخر الذي يعين باتفاق المؤجر و المستأجر، وفي حالة غياب هذا التعيين طبقا للمادة 2/676 من القانون البحري الجزائري التي تنص: « عند عدم وصول هذه الأوامر يقود الربان السفينة نحو ميناء، أمين و أقرب، حيث يمكنه تفريغ الحمولة أو الرجوع بها إلى ميناء التحميل حسب ما يراه مناسبا و مفيدا للمستأجر. و في جميع الحالات يلتزم المستأجر بدفع أجرة المسافة ». أخيرا نلاحظ أن تقدير الحل الأنسب بالنسبة للمستأجر يترك إلى ربان السفينة الذي لا بد عليه أن يكون حسن النية.

**المبحث الثالث: بنود المسؤولية المدرجة في عقود إستئجار السفن:**

لن نكرره كثيرا، و من خلال ما سبق من دراسة، إن أحكام القانون البحري سواء تلك المتعلقة بالإلتزامات أو المتعلقة بالمسؤولية ليست آمة وإنما تطبق عند سكوت العقد. حقيقة إن عقد أستئجار السفن يبقى عقد قائم على أساس حرية التعاقد. إن الأطراف مع إحترامهم للنظام العام و الآداب العامة أحرار في تنظيم ألتزاماتهم و مسؤولياتهم حسب مصالحهم و إرادتهم المتبادلة. عقد الإستئجار متنوعة. فبالتالي شروط المسؤولية التي تتضمنها هي كذلك مختلفة.

نعتمد في هذه الدراسة على بعض شروط المسؤولية الموجودة في عقود أستئجار السفن على أساس الرحلة التي يستعملها المجهز الجزائري.



الفرع الأول : بنود المسؤولية حسب تحريرها. إن شروط المسؤولية لها أهداف مختلفة وهي تختلف إذا من حيث تحريرها أو من حيث مضمونها.

1 - تشكيل و بيان بنود المسؤولية المدرجة في عقد الإستئجار :  
إن دراسة بعض العقود الإستجارية مكننا من التعرف على أن بنود المسؤولية المدرجة فيها غير محررة دائما بنفس الشكل. بالفعل يوجد فرق في تحريرها. هذا الفرق يكمن أساسا في الشكلية المستعملة و في الإشارة إلى البند في العقد.

#### ➤ الشكلية المستعملة : إن البند التاسع من عقد أستئجار

السفن والمسمى ب : « LA TANK VESSEL VOYAGE CHARTER PARTY » محرر في شكل نكر بعض أسباب خاصة للفقدان أو الخسائر التي تعفي المؤجر من مسؤوليته. نفس الشيء بالنسبة للبند التاسع عشر من عقد الإستئجار على أساس الرحلة الذي يعرف ب : « SYNACOMEX » على عكس ذلك، البند الثاني من العقد « GENCON » يقوم على أساس إشكالية مختلفة بحيث يؤسس نطاق مسؤولية المؤجر بطريقة إيجابية وينقسم البند إلى ثلاثة فقرات. الفقرة الأولى الخاصة بالأفعال الخاصة بالمؤجر و الثانية تتعلق بأفعال الغير، أما الثالثة و الأخيرة، فهي خاصة بإقصاء بعض الأفعال.

بعض البنود تكتفي بإدماج وذلك إما بالإشارة أو بالإحالة لأحكام المواد 3 و 4 من معاهدة بروكسال لسنة 1924.

» الإشارة على البنود في عقود الإستئجار : يشار صراحة إلى بند المسؤولية في عقد الإستئجار « GENCON » تحت عنوان " OWNERS RESPONSABILITY CLOSE ". الوضع ليس نفسه دائما في عقود الإستئجار الأخرى، العناوين تختلف من عقد إلى آخر : المسؤوليات و الإلتزامات، الإعفاءات، الإستثناءات... كل هذه العناوين تستعمل الإشارة إلى بند المسؤولية.

2 - محتوى مضمون المسؤولية : بعض بنود المسؤولية تحدد نطاق مسؤولية المؤجر و البعض الآخر تذكر الأسباب التي تعفي المؤجر من مسؤوليته والبعض الآخر تشير بكل بساطة إلى أحكام معاهدة 1924. وللإشارة نعرض على هذه البنود.

» البنود التي تحدد النطاق والأسباب التي تعفي المؤجر من

المسؤولية : إن الند الثاني من عقد الإستئجار « GENCON » يحدد نطاق مسؤولية المؤجر و ينص على أن : « يعتبر المجهزون مسؤولون عن فقدان أو الخسائر التي تلحق البضائع أو التأخر في تسليم البضائع فقط في الحالات التي يكون فيها فقدان أو الضرر أو التأخر ناتج عن رص غير صالح أو عن تهاون (ما عدى حالات الرص التي يقوم بها الشاحن أو الشاحنين أو مستخدميهم)، أو تهاون أو بنقص في العناية من قبل المجهزين لتقديم السفينة صالحة من جميع النواحي ».

لا يعتبر مجهزو السفينة مسؤولون عن أي فقدان أو ضرر أو تأخر ناتج عن أي سبب حتى من تهاون ربان السفينة أو الطاقم أو أي شخص في خدمة المجهزين، سواء على متن السفينة أو على اليابسة في أفعالهم ليسوا مسؤولين عنها باستثناء هذا البند أو بسبب أن السفينة ليست

في حالة جيدة للملاحة وقت شحنها أو عند بداية الرحلة أو في أي وقت آخر. إن الخسائر الناتجة على مساس أو رائحة أو بخار أساسه بضائع أخرى، أو عن طبيعة سهلة للإلتهاب أو للتفجير أو تغليف ناقص لبضائع أخرى لا يمكن إعتبارها ناتجة عن نقص في النظافة أو تهاون في رص البضائع حتى و لو كانت بالفعل ذلك.

إن البند التاسع من « LA TANK VESSEL VOYAGE CHARTER PARTY »

تذكر هي بدورها أسباب الإعفاء من المسؤولية وتنص على ما يلي :  
« فعل رباني، مخاطر البحر، الحريق، شجار الربان و الطاقم، الأعداء، القرصنة، السرقة، المعتدين، توقيفات و إكراهات الأمير، الحكام والشعوب، تصادم السفن وكل الحوادث الأخرى للملاحة، حتى و لو كان سببها التهاون أو الخطأ في حكم المرشد، الربان، الملاحين أو مستخدمين آخرين للمجهزين. إن السفينة غير مسؤولة عن الخسائر الناتجة عن مسخانة أو كل خلل في محركات السفينة أو في هيكلها والذي ليس ناتج عن نقص في العناية من قبل تجهزي السفن مجهز السفينة.

للسفينة حرية التوقف في كل الموانئ و في أي ترتيب لها، ولها الحرية أن تبحر بدون مرشد، كما لها أو تقطر و تقدم الإسعاف إلى السفن التي تواجه تهديد ولها أن تغير من طريقها لإنقاذ الأرواح و الممتلكات.

➤ LA PARAMOUNT CLAUSE : كثيرًا ما تشير عقود

استئجار السفن على هذا البند، فبموجبه تتفق الأطراف على تطبيق أحكام معاهدة 1924 على مسؤولياتهم. يمكن ترجمة هذا البند

كالتالي : هذه وثيقة الشحن تنتج أثارها مع التحفظ لأحكام كل تشريع خاص بالنقل البحري للبضاعة و الذي يدرج القواعد المتعلقة بوثيقة الشحن المضمونة في المعاهدة الدولية المؤرخة في 1924/08/25 والذي يعتبر لزوما مطبقا لعقد النقل الموجود في هذا العنوان.

**الفرع الثاني : محتوى بنود مسؤولية المؤجر.** تختلف بنود المسؤولية من حيث مضمونها وتهدف إلى تحقيق عدة أهداف تارة تجعل المؤجر مسؤولا شخصيا و تارة تعفيه من أفعال مستخدميه و تارة تحدد الإعفاء من المسؤولية إلى بعض الحالات(القوة القاهرة، الفعل الفجائي).

**1 - البنود التي تحدد المسؤولية الشخصية للمؤجر :** يلتزم المؤجر بتقديم وبالمحافظة على السفينة المتفق عليها في حالة صالحة للملاحة. يعتبر هذا الإلتزام، إلتزام بغاية. لكن وبعض الفقهاء يعتبرون أن صلاحية السفينة للملاحة في حد ذاتها ليست حالة و لكن تقوم أساسا على عناية المؤجر بحيث يمكن للسفينة أن تكون منطقيا غير صالحة للملاحة بدون أن يقصر المؤجر من إلتزامه(1).

إن مسؤولية المؤجر تقوم على أساس العناية التي يعبر عنها العميد روديار(2) بأنه ما ينتظر من المجهز عاني(SOIGNEUX)، بدون أن نطلب منه عناية إستثنائية. يعتبر المؤجر مسؤولا عندما لا يقدم العناية اللازمة، و طبقا للبند الخاص بهذه العناية المدرجة في عقد الإستئجار « GENCON »، على المستأجر أن يثبت عدم عناية المؤجر.

(1) أنظر "René Rodière"، المرجع السابق، صفحة 175.

(2) أنظر "René Rodière"، المرجع السابق، صفحة 325.

نحن بصدد هنا بأنقلاب في عبئ الإثبات لن مبدئياً المؤجر الذي يفترض أنه مسؤولاً عن الأضرار التي تلحق البضائع، له أن يثبت أنه قدم العناية الكافية للتخلص من هذه المسؤولية. فإذا أنطلق من إثبات تقديم العناية أو غياب هذه العناية، تبدأ مسؤولية المؤجر أو بالعكس يعفى منها. يقع على المؤجر خطأ مفترض بسيط فإذا ثبت هذا الخطأ، يكون المؤجر مسؤولاً عن الأضرار والخسائر التي تلحق البضائع. وعندما يثبت المؤجر بأنه قدم العناية الكافية لجعل السفينة صالحة للملاحة البحرية، يعفى من كل فقدان والخسائر التي تنتج عن متفجرات أو انفجار المسخانة أو عن أي عيب مختفي في هيكل السفينة أو المسخانة أو المحركات أو الآلات(1).

2 - بنود إعفاء المؤجر من المسؤولية : هذه البنود تهدف إلى إعفاء المؤجر من المسؤولية في حالة تهاون أو خطأ مستخدميه أو كذلك البنود التي تهدف إلى إعفاء المؤجر من مسؤوليته في حالات محددة.

➤ **البند الذي يعفى المؤجر عن أخطأ مستخدميه :** يعتبر هذا البند، بند عدم المسؤولية عن أخطأ الغير. فالبند الثاني من الفقرة الثانية من عقد « GENCON » يعتبر مثال عن ذلك. هذا البند يعفى المؤجر عن كل الأسباب الأخرى التي لا تنص عليها الفقرة الأولى بما فيها تلك الناتجة عن تهاون الربان أو أي شخص في خدمة المؤجر بما فيها عدم صلاحية السفينة للملاحة سواء في بداية الرحلة أو في أي وقت منها.

(1) راجع المجلس الأعلى للعدالة، 1952/05/14، المجلة الفرنسية للقانون البحري، سنة 1953، صفحة 112.

نلاحظ أن هذا البند « LA NEGLIGENCE CLAUSE » لا يغير من المسؤولية الشخصية للمؤجر وهذا بالطبع في حالة ما إذا ارتكب خطأ ينسب إليه. مثال ذلك : الأمر الشكلي الذي يعطيه المؤجر بحضور الربان و الذي يخل بواجبه في الحراسة(1).

إن كلمة مستخدمين تحتوي على المستخدمين البحريين والبريين للمؤجر و لا يمكن التمييز بينهما إلا إذا كانت الأفعال و تفسير البند تمكن ذلك(2) « LA NEGLIGENCE CLAUSE » ما لم يوجد خلاف ذلك، تطبق في كل الحالات التي يكون فيها خطأ من قبل الربان أو أحد المستخدمين بدون التمييز بين الخطأ البسيط و الخطأ الجسيم وكذلك بين الخطأ في الملاحة و الخطأ التجاري. أخيراً المؤجر الذي يتمسك ب « LA NEGLIGENCE CLAUSE » له أن يقدم أو يثبت حقيقة خطأ مستخدميه و علاقته بالضرر المحقق.

### ➤ البنود التي تعفي المؤجر من مسؤوليته في حالات

محددة : إن بنود إعفاء المؤجر من مسؤوليته غالباً ما يعبر عنها بالبنود الحرة لأنها تعبر حقيقة عن مبدأ حرية تعاقد الأطراف. و يمكن تصنيفها إلى ثلاثة أنواع :

**النوع الأول :** خاص بالبنود التي تعفي المؤجر من مسؤوليته بالنسبة للخسائر و الأضرار الناتجة عن ظروف مختلفة التي تشبه القوة القاهرة أو التي بصفة عامة توفر فيها خصائص غير منتظرة أو لا يمكن تداركها.

(1) راجع "Lamytransport"، رقم 5674ن صفحة 633.  
(2) أنظر "René Rodière"، المرجع السابق، صفحة 361.

**النوع الثاني :** يتعلق بالبنود التي تستبعد أنواع من الخسائر. المؤجر الذي تقع عليه قرينة الخطأ، لا يمكن أن يعفى من المسؤولية في هذه الحالة إلا إذا بين أنه قام بالتزاماته كمؤجر أو أن الضرر غير ناتج عن الإخلال في التزاماته أو أنه ناتج عن خطأ ملاحى للربان أو مستخدميه(المادة 653 من القانون البحري الجزائري). بفضل هذا البند، المؤجر الذي لا يتمكن من تقديم إحدى هذه الإثباتات يعفى من المسؤولية ولكن بشرط أن يكون الضرر ناتجا عن أحد أسباب الإعفاء المنصوص عليها في البند و أن لا يكون المؤجر قد ارتكب خطأ جسيما أو تدليسا.

**النوع الثالث :** هذا النوع خاص بالبنود التي تستبعد مسؤولية المؤجر عن الأضرار التي تنتج عن بعض العمليات أو يسببها، مثال ذلك، الأضرار الناتجة عن رص البضائع أو تنظيف غير كافي لعنبر السفينة.

### **الباب الثاني : تنفيذ العقد من قبل المستأجر.**

يعتبر المستأجر الطرف الثاني في العقد وهو الشخص الذي يقوم بإستئجار السفينة. يعرف العميد روديوار المستأجر بأنه ذلك المدين باجرة الإيجار. يشكل دفع الأجرة موضوع التزامه الرئيسي، غير أنه ليس الوحيد حيث لا بد على المستأجر أن يتعاون و يساعد لتنفيذ عقد إستئجار السفينة على أساس الرحلة. بالفعل عليه أن يقوم بالتزامات عديدة لازمة لإنطلاق الرحلة. له بداية أن يعين كل من ميناء الشحن و ميناء التفريغ و كذلك تقديم البضائع في المكان المحدد و أخيرا شحن هذه البضائع على متن السفينة.

هذا و نشير أنه على المستأجر أن يقوم بعمليات الشحن و التفريغ في المواعيد المحددة في العقد. لا يعتبر المستأجر شريك سلبى بل عليه إلتزامات إيجابية. عدم تنفيذها يؤدي إلى عقوبته مثلما درسناه عند تطرقنا للمؤجر، نعالج فيما يلي تنفيذ العقد من قىل المستأجر بالنظر إلى ما ورد فيه من بنود و كذلك بالنظر إلى أحكام القانون البحري الغير أمره. فننظر في الفصل الأول إلى الإلتزام الأساسى للمستأجر و الخاص بدفع الأجرة، ثم في الفصل الثانى إلى العمليات اللآزمة لإنطلاق الرحلة.

### الفصل الأول : دفع مبلغ الأجر : الإلتزام الرئيسى للمستأجر.

القول أنه لا وجود للملاحة التجارية أو النقل البحري دون مقابل للخدمات المقدمة أي دون أجر يعنى القول شىء واقعى. يعتبر الأجر العنصر الأساسى لكل العقود الخاصة بإستعمال السفن ودفع هذا الأجر يشكل الإلتزام الرئيسى للمستأجرين و الشاحنين(1).

تعنى كلمة الأجر، الثمن الذى يدفع مقابل بقل بضائع عن طريق البحر وكذلك المبلغ الذى يدفعه المستأجر للمؤجر فى مقابل وضع السفينة تحت تصرفه. غلبا ما تستعمل كلمة إيجار للتعبير عن الأجر أو الأجرة فى عقود الإستئجار.

### المبحث الأول : تحديد مبلغ الأجر :

تنص المادة 1/686 من القانون البحري الجزائرى على أنه :  
« يحدد مبلغ أجرة الحمولة و كيفية دفعه بموجب إتفاق بين الأطراف ».

(1) c.f. Louis Foucault cité par F. Schertenleib « Le frêt, la garantie de son paiement ». Etudes de droit Maritime comparé Français, Américain et Suisse, page 11.



إن تحديد الأجرة يخضع لمبدأ حرية التعاقد.

**الفرع الأول : التحديد الإتفاقي للأجر.** يقوم أطراف العقد بتحديد

الأجرة بكل حرية متخزين في عين الإعتبار عدة عوامل منها :  
المسافة، التسهيلات للدخول إلى الميناء، التراكم، طبيعة البضائع، دوريات  
النقل، سرعة هذه الدوريات، قيمة البضائع، إلخ...

يجب أن تتميز العملية بالمنفعة بالنسبة للمؤجر و المستأجر.  
فبالنسبة للمؤجر لا بد و أن يشمل مبلغ الأجر تكاليف إستغلال  
السفينة والتكاليف المالية.

ولا بد كذلك أن يستمر إستغلال السفينة. و للوصول إلى هذه  
الأهداف، يحاول المستأجر تقليص ضياع الوقت الناتج عن توقف  
السفينة و ذلك بإدراج في عقد الإستئجار بنود تكون في صالحه خاصة  
بمواعيد الشحن (LES CLAUSES DE STARIES ET DE SURESTARIES). المؤجر  
بدوره سوف يقوم بإختيار السفينة بعد مقارنة مميزات مختلف السفن  
التي تعرض عليه، فيقارن :

- قيمة الرحلة أي مبلغ الأجر الذي يدفعه حسب الفضاء الذي  
يخصص له في السفينة.

- التناسب بين إمكانيات السفينة، أهمية البضائع المشحنة ومميزات  
هذه البضائع.

- السرعة، معنى ذلك سرعة السفينة التي تمكنه من إيصال البضائع  
في وقت قصير إلى ميناء التفريغ و لكن كذلك وضع السفينة تحت  
تصرفه في مكان الشحن، و مواعيد الإنتظار في الميناء.

يعتبر تحديد مبلغ الأجر الذي يدفعه المؤجر إلى المستأجر إحدى ظواهر حرية التعاقد في عقود الإستهجار.

1 - حساب مبلغ الأجر : توجد عدة طرق لحساب الأجرة. قد يكون الحساب على أساس جزافي وقد يكون على الأساس الكمي.

➤ تحديد الأجر على الأساس الجزافي : يعتبر الأجر الجزافي

مبلغ شامل جزافي يدفع إلى المؤجر من قبل المستأجر لإستعمال كلي أو جزئي للسفينة مهما كانت كمية البضائع المشحونة. ويعتبر كذلك الأجر جزافيا مبلغا شاملا مقابل وضع تحت تصرف المستأجر سعة شحن السفينة.

إن التحديد الجزافي يسهل تحديد الأجر خاصة عندما تكون البضائع المحمولة لها أشكال و مقاييس غير منسجمة و مختلفة بحيث لا يمكن تقييم حقيقي لسعة كل عنصر مغلق. مثال ذلك منشأة صناعية. يصعب كذلك تحديد سعة هذه البضائع عند القيام بعملية الرص ولهذا يلجأ إلى التحديد الجزافي للأجر. يمكن القول بأن التحديد الجزافي مرتبط أساسا بالحذر المتبادل للأطراف بحيث يصعب لكل واحد القيام بتحديد دقيق. بالنسبة للبضائع الغير متجانسة (الشحن بدون تعبئة). السؤال لا يطرح و لا داعي لتحديد الأجرة على أساس جزافي. يمكن أن يستعمل التحديد الجزافي للأجر بالنسبة للشحن الكامل بخصوص بضاعة معينة و بمبلغ معين.

يحق للمستأجر أن يستعمل كل طاقات الشحن للسفينة تحت مراقبة ربان السفينة الذي يسهر على سلامتها، ولا يحق في هذه الحالة دفع أجر إضافي.

عندما يحدد الأجر بطريقة جزافية قد تحصل هناك ثلاثة حالات لها علاقة بكمية البضائع المشحونة. نفترض أن المؤجر قدم السفينة المعينة في التاريخ و المكان المعينين في أول الأمر، يقوم المستأجر بشحن كمية من البضائع أكبر من الكمية المتفق عليها بالطريقة الجزافية. و إذا تم تعيين حد أقصى للكمية مع الأخذ في الاعتبار الكمية المسموح بها، فيدفع في هذه الحالة زيادة على المبلغ المحدد جزافيا أجرة إضافية تحسب بضرب الكمية الفائضة بوحدة الدفع. وفي حالة عدم تحديد فائض الأجر في العقد تحسب هذه الأخيرة عن طريق قسمة بين الأجر الجزافي و الكمية التي تقابل هذا الأجر الجزافي.

الحالة الثانية، وهي عندما تكون الكمية المشحونة أقل من الكمية المحددة عن الطريق الجزافي. هل يقوم المستأجر بدفع الأجرة الجزافية أو يدفع فقط حسب نسبة البضائع المشحونة فعلا؟ المستأجر غير ملزم في حلة الأجرة الجزافية بتحميل كمية محددة من البضائع، فإذا أمتنع عن تحميل كمية من البضائع أقل من الكمية المحددة على الأساس الجزافي أو الكمية الأقل من السعة للسفينة فهو لا يخرق أي التزام. يلتزم المستأجر بدفع المبلغ المحدد جزافيا دون الأخذ في عين الاعتبار الكمية الفعلية للبضائع التي وضعت على متن السفينة وعليه أن يدفع المبلغ الجزافي المتفق عليه حتى ولو يستعمل نسبة قليلة من سعة السفينة. أخيرا الحالة الثالثة و هي عندما لا يقوم المستأجر بشحن أي بضاعة على متن السفينة، هنا نلاحظ سكوت القانون البحري الجزائري حول هذه المسألة وعليه نخلص إلى أنه يجب دفع كل المبلغ المحدد جزافيا.

و إذا طبقنا البند الخاص بالتعويض (L'INDEMNITY CLAUSE)، وفكرة الضرر الثابت يستحق المؤجر تعويض عن الأضرار الثابتة في حدود قيمة الأجر. هذا الحل جاءت به المادة 692 من القانون البحري الجزائري بقولها: «يستطيع المؤجر فسخ العقد قبل البدء بالتحميل، و في هذه الحالة يتعين على المستأجر أن يدفع للمؤجر الضرر الذي لحق به و لا يمكن أن يتجاوز التعويض أجره الحمولة».

➤ تحديد الأجر على أسس الكمية : يمكن حساب الأجر على أساس الوزن، وبالوحدة المرجعية التي تستعمل لتحديد الأجر الشامل، تعرف عادة بوحدة الدفع. عندما يحسب الأجر على أساس الوزن، وحدة القياس تكون بالطن. وعندما يحسب الأجر على أساس الحجم، وحدة القياس تكون إما بالمتر المكعب أو إما "بالحجم الطن" (LA TONNE VOLUME).

أما الهكتوليتير، فيستعمل بالنسبة للخمر والحبوب الغير معبأة. عندما يمكن تحديد البضائع - مثل السيارات والحيوانات -، وحدة القياس تكون بالوحدة. أخيرا بالنسبة للطرود ذات القيمة العالية و التي تحتاج إلى عناية خاصة فيما يخص الأمن، يمكن أن يحسب الأجر حسب نسبة مئوية من قيمة البضائع. طبقا للمادة 668 من القانون البحري الجزائري حيث: « يجب على المستأجر أن يضع على متن السفينة كمية البضاعة المذكورة في عقد إيجار السفينة، و إذا لم يفعل ذلك يتحمل أجره الحمولة عن هذه الكمية ».

إن الفرق ما بين مبلغ الأجرة المحدد حسب كمية البضائع المنصوص عليها في العقد و الأجر الخاص بالكمية التي تشحن فعلا

يشكل الأجر حول الفراغ. عندما يقدم المؤجر سفينة غير صالحة للملاحة البحرية سواء ممن الناحية البحرية أو التجارية وبالتالي لا يمكن شحن البضائع وتنص المادة 671 من القانون البحري الجزائري على أن : « يتمتع المستأجر بتخفيض مناسب من الأجرة و بتعويض الضرر إذا لم يضع المؤجر تحت تصرفه، أمكنة السفينة المحددة في عقد إيجار السفينة ». غالباً ما ينص العقد على أن مبلغ الأجر يدفع عند تسليم البضائع و بالتالي يحسب هذا الأجر إما حسب البضائع المحمولة أو حسب البضائع التي تفرغ بالنظر إلى ما ينص عليه العقد. قد تكون هناك بعض المشاكل عندما يطراً على البضائع نقص في كميتها خلال الرحلة (LA FREINTE DE ROUTE).

في إنجليترا، لا يعمل بالنقص الذي يطراً على البضائع خلال الرحلة و يحسب الأجر حسب البضائع المشحونة. عندما يعتاد أو يؤخذ بالنقص خلال الرحلة، فيجب أن يحسب النقصان هذا على أساس كل البضائع و ليس فقط الجزء منها الذي وقع عليه النقصان (1).

2 - كيفية دفع الأجر : إن عقود الإستئجار، بالإضافة إلى تحديد نسبة الأجرة، تنص على كيفية دفعها. فهي تنص على تاريخ الدفع بالبند الذي يتم فيه الدفع و أخيراً العملة التي يدفع بها.

➤ متى يدفع الأجر؟ قد ينص على أن دفع الأجر يكون مسبقاً أو عند تسليم البضاعة. في غالب الحالات، عندما يكون الأجر جزافياً، يدفع مسبقاً. فيدفع عند التوقيع على وثائق الشحن، عند انتهاء عملية الشحن و في وقت قصير يتفق عليه الأطراف.

(1) راجع المحكمة التجارية "Anvers"، 1952/04/29، J.P.A.، 1952، صفحة 2.25

عندما يتم حساب الأجر على أساس الكمية عادة ما تنص عقود  
إستئجار السفن على أن الأجر يدفع عند تسليم البضاعة. في هذا  
الشان، ينص البند الثاني من  
« LA TANK VESSEL VOYAGE CHARTER PARTY » بأن الأجر يدفع  
بالدولار الأمريكي عن طريق التيلغراف على الحساب الإسمي للمجهز  
في "OSLO" عند تسليم البضاعة....

أما البند الرابع من « LA GENCON »، فهو ينص على أن الأجر  
يدفع بطريقة مباشرة بدون تسبيق عند تسليم البضائع حسب نسبة  
صرف متوسطة و المعمول بها يوم الدفع....

### « الأجر يدفع بالعملة الأجنبية : نلاحظ أن كل عقود

الإستئجار التي لجأ إليها التجهيز الجزائري، يكون بالدولار  
الأمريكي(1). تتميز عقود الإستئجار بطابعها الدولي وبالتالي تنص  
إحدى قرارات التحكيم(2) أنه لا مانع من أن تستعمل عملة أجنبية  
كعملة للحساب أو الدفع. فإذا حدد الأجر بالدولار، فلا بد أن يحسب  
ما تبقى من مبلغ الأجر المستحق للمؤجر في هذه العملة.

### الفرع الثاني : تحديد الأجر عند غياب الإتفاق.

عند سكوت عقد إستئجار السفن عن كيفية تحديد الأجر

وضع القانون البحري الجزائري حلولا.

1 - حساب الأجر : عندما يحدد الأجر وفق الكمية، فيمكن أن يحسب  
وفق كمية البضائع المشحونة أو المحمولة أو المفرغة. يمكن في بعض  
الأحيان لبعض البضائع سواء بطبيعتها أو أثناء مناوالتها أن تفقد من  
وزنها.

(1) مصدر شركة " C.N.A.N. " .

(2) راجع الحكم التحكيمي رقم 144، 16 جوان 1975.

السؤال الذي يطرح في هذه الحالة عند سكوت العقد كيف يتم حساب الأجر؟ يجب القانون البحري على هذا السؤال في المادة 687 من القانون البحري الجزائري والتي تنص أنه : « إذا كان هناك شك في حساب أجرة الحمولة على أساس الحجم أو الوزن أو العدد، فإن كميات البضائع المفرغة فقط هي وحدها التي تؤخذ بالحساب لمبلغ أجرة الحمولة وليس كميات البضاعة المحمولة ». أما المادة 2/686 فهي تنص على : « وفي حالة عدم وجود هذا الإتفاق تحسب الأجرة على أساس أجرة الحمولة المطبقة على عمليات الإستئجار في مكان و تاريخ وصول السفينة إلى ميناء التحميل ».

2 - حساب أجرة المسافة : عندما تتوقف السفينة أثناء الرحلة بسبب ظرف خارج عن نطاق المؤجر، يدفع المستأجر أجرة المسافة ويتحمل مصاريف التفريغ. يمكن لكل طرف أن يفسخ عقد الإستئجار (1).

تحدد المادة 689 من القانون البحري الجزائري ما هو الظرف الذي لا ينسب إلى المؤجر. تنص هذه المادة : « يفسخ عقد إيجار السفينة بدون تعويض الأطراف قبل زهاب السفينة وبدون أن يكون هناك خطأ من أحد الأطراف إذا تبين :

- أ - أن السفينة فقدت أو أصبحت نتيجة حادث غير قابلة للتصليح.
- ب - أنها صودرت أو أوقفت من طرف السلطات المحلية لميناء التوقف.
- ج - أنها منعت من التجارة من طرف البلد الذي خصص له العقد.
- د - إذا وقع أي حادث له طابع القوة القاهرة التي تجعل تنفيذ الرحلة مستحيلا ».

(1) أنظر "René Rodière"، المرجع السابق رقم 81، صفحة 102.

تحسب أجرة المسافة بالعلاقة ما بين المسافة الإجمالية أو الكلية التي كان من المفروض أن تقوم بها السفينة و التي تقرررت وفقها الأجرة و المسافة الحقيقية التي قطعتها السفينة وكذلك العلاقة بين المصاريف ومدة الرحلة خلال المسافة الكلية وما تبقى من المسافة.

### المبحث الثاني : العوامل التي تدخل في تحديد الأجرة.

المبدأ أن الجرة تحدد بإتفاق الأطراف ويعتبر دفع هذه الأجرة عنصر أساسي في العقد وكذلك الإلتزام الرئيسي للمستأجر تتدخل بعض العوامل لتغير من المبلغ. البعض منها يرجع إلى المستأجر و الآخر للمؤجر.

### الفرع الأول : العوامل التي ترجع إلى المستأجر.

قد تؤثر بعض العوامل التي ترجع إلى المستأجر على تحديد مبلغ الأجر. هذه العوامل لها علاقة إما بالبضاعة التي يريد نقلها و إما بالرحلة. ينص في هذا الشأن القانون البحري على عدة أحكام.

1 - تأثير العوامل التي لها علاقة بالبضائع على الأجر : تنص المادة 668 من القانون البحري الجزائري على ما يلي : « يجب على المستأجر أن يضع على متن السفينة كمية البضاعة المذكورة في عقد إيجار السفينة و إذا لم يفعل ذلك يتحمل أجرة الحمولة عن هذه الكمية ». نلاحظ إذا من خلال هذه المادة أن على المستأجر أن يدفع أجرة الحمولة حتى في حالة فراغ السفينة.

« أجرة الحمولة على الفراغ » LE FRET SUR LE VIDE :

يبقى المستأجر مدينا بمبلغ أجرة الحمولة بأكمله عندما لا يقوم



بشحن كمية البضائع المتفق عليها في العقد. عندما يتعلق الأمر بالأجر الجزافي، لا تطرح هنا أية مشكلة. يبقى المستأجر مدينا بالأجر حتى ولو يشحن كل البضائع التي نص عليها العقد. الملاحظ أنه عندما يتعذر شحن البضائع بسبب المؤجر، لا يستحق هذا الأخير مبلغ الأجر الجزافي بل على عكس ذلك، عليه أن يرجع إلى المستأجر مبلغ الحمولة الذي يناسب كمية البضائع الغير مشحونة.

عندما يحسب الأجر وفق الكمية يستحق المؤجر الأجر على الفراغ. فعندما ينص العقد على أن كذا طن من البضائع، يجب شحنها. فهذه الكمية من البضائع تشكل القاعدة لحساب الأجر على الفراغ. أخيراً، عند ما ينص العقد على أن كمية البضائع التي يجب شحنها على متن السفينة هي (تقريباً X طن). يجب أن يحسب الأجر حسب تفسير كلمة تقريباً الذي يختلف حسب عادات الميناء و العقود. سواء تعلق المر بالأجر الجزافي أو الجرة التي تحدد حسب الكمية، يبقى المستأجر مدينا بالأجر عندما لا يقوم بتحميل كمية البضائع المتفق عليها.

السؤال الذي يطرح، هو عندما يبقى جزء من البضاعة على الرصيف هو يحق للمؤجر أن يطالب بالأجر على الفراغ أو بالعكس عليه أن يعرض المستأجر لأنه أخل بالتزاماته التعاقدية؟ الإجابة على السؤال تستوجب التمييز بين الأسباب التي منعت شحن البضائع. فإذا بقي جزء من الحمولة على الرصيف لأن ربان السفينة رفض تحميلها بدون سبب أو لأسباب تشكل بالنسبة للمؤجر تقصيراً في التزاماته التعاقدية - كأن يقدم سفينة ذات سعة معينة تستطيع أن تستقبل كمية معينة من البضائع - لا يحق للمؤجر أن يطالب

بالأجر على الفراغ. في المقابل، إذا تعذر شحن البضائع لأسباب ترجع إلى هذه البضائع أو لخطأ المستأجر يبقى هذا الأخير مدينا بالأجرة على الفراغ. كذلك السؤال الذي يطرح، هل يستطيع المؤجر أن يطالب من المستأجر شحن كمية البضائع الناقصة؟ يرى العميد روديار(1) أن الإجابة تكون سلبية لأن الإنذار « لا يكون إلا في حالة إخبار المتعاقد بأن إهماله سوف ينشأ عنه ضرر تستوجب تعويضه، لا يكون هنا بالنسبة للمؤجر تحقيق شرط مسبب لدعوى التعويض لأن دفع الأجر يشكل تنفيذ للعقد، كذلك ليس هنا تنفيذ بالمقابل و لكن مادي ».

### » تحديد الأجرة في حالة تغيير أو سحب البضائع : يستطيع

المستأجر تغيير البضائع المنصوص عليها في العقد ببضائع أخرى ولكن يشترط أن لا تسبب أضرارا للمؤجر أو للمستأجرين الآخرين. في هذه الحالة لا يقل مبلغ الأجر على المبلغ المتفق عليه في العقد. ويفترض أن هذا التغيير بضاعة ببضاعة أخرى لا يمس بصلاحيية السفينة للملاحة(الملاحة التجارية و البحرية). نعرف أن في غالب الأحيان أنه يتم تسليح و تجهيز السفينة وفقا للطبيعة المحددة للبضائع. و لهذا نتساءل عن هذه الافتراضية التي حسب علمنا لا توجد في أي عقد. عادة عقود إستئجار السفن تذكر البضاعة التي يجب نقلها، بل تحددتها و لهذا في رأينا كل تغيير للبضاعة المحددة في العقد يشكل خطأ من قبل المستأجر. تنص المادة 678 من القانون البحري الجزائري فقرة 1 و 2. نذكر أنه عندما لا يقدم المستأجر البضاعة إلى ميناء التحميل يفسخ العقد و يمكن للمؤجر أن يحصل على تعويض لا تفوق قيمته مبلغ الأجر.

(1) أنظر René Rodière ، المرجع السابق، صفحة 128 .

2 - تأثير العوامل التي لها علاقة بالرحلة على الأجر : يجب على السفينة بعد تحميلها بالبضائع أن تتوجه نحو ميناء الوصول لكن قد تطرأ بعض العوامل أثناء الطريق تمنع السفينة بالإلتحاق بالميناء المحدد. قد يكون هذا المنع مؤقت و قد يكون نهائي و له تأثير على تحديد مبلغ الأجر.

### ➤ تحديد الأجر في حالة المنع المؤقت : لا بد أن نميز

بين نوعين من المنع. المنع المؤقت الذي يمكن إستبعاده في ظرف زمني معقول و المنع المزمّن. طبقا للمادة 691 من القانون البحري الجزائري فإنه : « في حالة الظروف القاهرة التي تعيق السفينة عن السفر مؤقتا وعند إمكانية إزالتها بمدة معقولة و بدون أن يمس هذا مصالح الأطراف يبقى عقد الإستئجار ساري المفعول ولا محل لدفع التعويض عن التأخير الحاصل ».

عندما لا تتمكن السفينة من الإلتحاق إلى ميناء الوصول بسبب عوائق دائمة التي لا يمكن إيعادها في ظرف زمني معقول، يجب على المؤجر و المستأجر التفاوض من أجل تغيير العقد. في حالة عدم الإلتحاق يجوز لربان السفينة أن يلتحق بميناء مجاور لتفريغ البضاعة أو الرجوع بها إلى ميناء التحميل. وهنا لا يستحق المؤجر إلا أجره المسافة. طبقا للمادة 676 من القانون البحري الجزائري، العوائق المستمرة قد تكون عوائق لا يمكن تجنبها خلال مدة معقولة.

### ➤ تحديد الأجر في حالة التوقف النهائي للرحلة : تنص

المادة 777 من القانون المدني الجزائري صراحة على حالة تجعل الرحلة

تقف نهائيا حيث تنص هذه المادة : « في حالة مسافة البضائع من سفينة إلى أخرى خلال توقف السفر، تكون مصاريف المسافنة و أجرة الحمولة الواجبة الأداء لإنهاء نقل البضائع، على عاتق الناقل إلا إذا أبعد الناقل عنه المسؤولية التي سببت هذا التوقف، و في الحالتين يحتفظ الناقل بأجرة الحمولة المقررة عن كامل الرحلة ».

يجب على المستأجر دفع أجرة المسافة عند التوقف النهائي للسفينة عندما يكون هذا التوقف لإحدى هذه الأسباب :

- فقدان السفينة أو استحالة تصليحها بعد حادث.
- حجز السفينة أو توقفها من قبل السلطات المحلية لميناء الوقوف.

- منع التجارة من قبل الدولة التي يستهدفها العقد.
- كل ظرف ناتج عن قوة قاهرة يجعل تنفيذ الرحلة مستحيلا.

إذا ظهرت هذه العوام قبل إنطلاق السفينة في الرحلة يفسخ العقد ولا يدفع أي أجر.

### الفرع الثاني : العوامل التي ترجع إلى المؤجر.

إن الإلتزام الأساسي للمؤجر هو وضع سفينة صالحة للملاحة تحت تصرف المستأجر طبقا للمادة 673 من القانون البحري الجزائري، يقوم برص البضائع.

متى يؤثر عدم تنفيذ هذه الإلتزامات على مبلغ الأجر؟

1 - عدم صلاحية السفينة للملاحة : تلزم المادة 652 من القانون البحري الجزائري المؤجر بتقديم سفينة و المحافظة عليها خلال

الرحلة في حالة جيدة للملاحة، و لا بد أن تكون مزودة بشكل مناسب بالتسليح و التجهيز والمثونة وكذلك بالوثائق المطلوبة، وبصورة عامة صالحة للقيام بالعمليات المذكورة في عقد إيجار السفينة على الوجه الكامل. تعني صلاحية السفينة للملاحة، الصلاحية الملاحية و التجارية. إن عدم صلاحية السفينة للملاحة يؤدي إلى فسخ عقد الإيجار و لا يمكن للمؤجر الحصول على الأجرة بل قد يحكم عليه بدفع تعويضات.

إن صلاحية السفينة من الناحية التجارية تعني خاصة سعتها لشحن أو إستقبال البضائع، هذه الأخيرة يضمنها المؤجر. عندما يقدم المؤجر سفينة تكون سعتها لإستقبال البضائع أقل من تلك المنصوص عليها في العقد وعندما لا يستطيع المستأجر شحن كل حمولة، بالطبع نكون بصدد عدم تنفيذ المؤجر لإلتزامه الأساسي المتمثل في تقديم سفينة صالحة للملاحة. في هذه الحالة يوجد حلان بالنسبة للمستأجر.

فسخ العقد وفقدان الأجرة بالنسبة للمؤجر أو البقاء على العقد مع التخفيض في مبلغ الأجرة و هذا ما نصت عليه المادة 671 من القانون البحري الجزائري بقولها: « يتمتع المستأجر بتخفيض مناسب في الأجرة و تعويض الضرر إذا لم يضع المؤجر تحت تصرفه، أمكنة السفينة المحددة في عقد إيجار السفينة ».

2 - تحديد الأجر في حالة الرص السيئ للبضائع : هل يؤثر الرص السيئ للبضائع على الأجرة؟ النصوص القانونية تتميز بالسكوت فيما يخص هذه النقطة. يرى العميد روديار(1) أنه إذ يحق

(1) أنظر René Rodière ، المرجع السابق، صفحة 124 .

للمستأجر تعويض عن خفض قيمة البضائع أو عن فقدانها، فيحق للمؤجر أن يبقى دائن بمبلغ الأجرة المتفق عليه في العقد. لكن إن الرص السيئ للبضائع قد يشكل خطأ ملاحيا يجوز للمؤجر الإعفاء منه. إنما مبدأ تواصل الإلتزامات في العقود التبادلية و التعويض عن الأخطاء التعاقدية تحكم تجديد الجرة. لا يحق أي اجر في حالة فقدان الكامل، أما في حالة فقدان الجزئي لا يستحق المؤجر إلا الجرة المناسبة.

### المبحث الثالث : ضمانات دفع الأجر.

قد لا يحصل المؤجر على الأجرة إذا كان هذا الأخير قابلا للدفع عند تسليم البضاعة ولتجنب هذا الخطر غالبا ما تسمح عقود الإستئجار للمؤجر ح ق حبس البضاعة. القانون البحري الجزائري ينص على هذا الحق بالإضافة على ممارسة المؤجر على امتياز على البضاعة التي نقلها(1).

### الفرع الأول : حق حبس البضائع.

ينص البند الثامن من عقد « GENCON » على أنه « يمارس مجهز السفن حق الحبس على البضائع مقابل الأجرة... ». المادة 680 من القانون البحري الجزائري تكرر حق الحبس حيث تنص على أنه « يمكن للمؤجر أن يرفض تفريغ الحمولة إذا لم يدفع المؤجر الأجرة مكافئة المهلة الإضافية للشحن و التفريغ ومدة التفريغ الأخرى ». يشبه حق الحبس الحق الميكانيكي الذي يوقف السيارة لحين حصوله على المبالغ المتعلقة بالتصليحات التي قام بها(2).

(1) راجع د. هاني دويدار، المرجع السابق صفحة 206.

(2) راجع د. هاني دويدار، المرجع السابق صفحة 202.

فحق الحبس يمارس على البضائع لحين حصول المؤجر على مستحقاته بمناسبة تنفيذ عقد الإستئجار. إن القانون البحري الجزائري بالإضافة إلى حق الحبس المذكور في المادة السابقة، يسمح للمؤجر أن يودع البضائع بعد أن يعلم على بيعها بموافقة السلطات القضائية إلا إذا قدم ضمن كافي من المستأجر.

الملاحظ أن من الناحية العملية يمكن التساؤل حول ما إذا كان حق الحبس لا يشكل عمل ضار بالنسبة للمؤجر. فحبس البضائع على متن السفينة يعني توقف هذه الأخيرة بدلا من إستعمالها في عمليات النقل أو الإستئجار. فمن المنطق ألا يمارس هذا الحق و يفضل المؤجر غالبا إمكانية إيداع البضائع المنصوص عليها في المادة 681 من القانون البحري الجزائري.

### الفرع الثاني : حق الإمتياز على البضائع.

تعرف المادة 982 من القانون المدني الجزائري الإمتياز بأنه ألوية يقررها القانون لدين معين مراعاة منه لصفته ولا يكون للدين إمتياز إلا بنص قانوني. يشمل هذا التعريف بصفة عامة كل الإمتيازات. بالنسبة للعميد ريبار، ليست صفة الدين التي تعطي للدائن حق الأفضلية و لكن العلاقة بين الدين و الرحلة البحرية(1).

هذا المفهوم واسع فالعميد روديوار يؤسس حق الإمتياز على فكرة الرهن ويعترف له بطابع حق عيني. بالنسبة للفقهاء الآخرين، لا يمكن إعتبار إمتياز المؤجر إلا كحق للحصول على أمواله بالألوية على البضائع. و إنطلاقا من هذا المبدأ، يحق طلب إيداع

(1) راجع " Georges Ripert " القانون البحري، الطبعة الرابعة، باريس 1952، صفحة 67.

و بيع البضائع(المادة 681 من القانون البحري الجزائري). طبقا للمادة 645 من القانون البحري الجزائري، يتمتع المؤجر بالإمتياز على البضائع لوفاء أجره حمولته و الأعباء الأخرى المذكورة في عقد الإيجار. حسب هذه المادة، إذا الديون المضمونة هي أجره الحمولة و كل الأعباء الأخرى التي يذكرها عقد الإيجار(1). و تشكل البضائع الموجودة على متن السفينة عند حجزها وعاء الإمتياز. يلاحظ أن المشرع الجزائري حاول وضع تكامل بين حق الحبس الناتج عن المادة 641، إيداع البضائع و الإمتياز على البضائع المنصوص عليها في المادة.

### الفصل الثالث : العمليات اللازمة للقيام بالرحلة.

مبدئيا تخصص السفينة لنقل حمولة من ميناء لآخر. في الإيجار على أساس الرحلة، يحتفظ المؤجر بالملاحة البحرية و التجارية للسفينة وبالتالي، يقوم بنقل البضاعة في حين لا يشكل هذا النقل موضوع عقد الإيجار. و حتى تتم الرحلة لا بد على المستأجر أن يساعد المؤجر على تحقيقها. بالفعل لا بد للمؤجر أن يعرف أين يجب عليه التوجه. فالمستأجر إذا أن يعين له كل من ميناء التحميل و ميناء الوصول.

لا تؤجر السفينة للإيجار على الفراغ، فالمستأجر أن يقدم البضاعة و يشحنها على متن السفينة. يعتبر عامل الوقت عاملا هاما، سواء بالنسبة للمستأجر أو للمؤجر. يجب على هذا الأخير أخذه بعين الإعتبار و تحميل البضائع في الوقت المحدد له.

(1) راجع د. هاني دويدار، المرجع السابق، صفحة 206.



## المبحث الأول : العمليات المتعلقة بميناء الشحن و تقديم البضاعة.

هذه العمليات تتعلق خاصة بتعيين ميناء الشحن ثم تقديم شحن البضائع من قبل المستأجر.

### الفرع الأول : تعيين ميناء الشحن أو التفريغ.

في حالة سكوت عقد الإيجار عن ميناء الشحن، يجب على المستأجر أن يقوم بتعيينه في اقرب وقت حتى يمكن المؤجر من التوجه. أما إذا لم يتم بذلك، تتوجه السفينة إلى الميناء الذي يعين طبقا للقانون.

**1 - تعيين الميناء في العقد :** لقد تطرقنا سابقا إلى مسألة تعيين ميناء التحميل. نذكر فقط بأنه توجد عدة طرق لهذا التعيين، و مهما كانت الطريقة المستعملة لا بد أن يكون الميناء آمنا. إن إلتزام المستأجر بتعيين ميناء آمن هو إلتزام بغاية. فيجب أن يكون الميناء آمنا بصفة عامة و لكن كذلك عندما تصل السفينة إليه. يتعين على المؤجر أن يقدر أمن الميناء الذي يقبل بالتوجيه. عندما يتعذر على المؤجر التوجه إلى الميناء الذي يعينه له المستأجر. يحمي نفسه من كل طارئ أو تعذر بإدراج في العقد بند الميناء الأقرب.

**2 - تعيين الميناء طبقا للقانون :** عند سكوت العقد، يجب على المؤجر أن يقدم السفينة في مكان التحميل الذي يعينه له المستأجر.

المادة 656 من القانون البحري الجزائري تنص على أنه :

« لا يجوز للمستأجر أن يرتب مكانا للشحن و لا تكون فيه السفينة

بأمن و عائمة بإستمرار ولا تستطيع الخروج بدون عائق مع حمولتها.»

في الأخير، نشير إلى أنه إذا حان الوقت و لم يعين المستأجر مكانا للشحن أو التحميل يجب على المؤجر تقديم السفينة التي تحددها سلطات الميناء.

## الفرع الثاني : الإلتزام المتعلق بالبضاعة أو الحمولة.

يلتزم المؤجر بإخبار المستأجر بوصول السفينة غلى مكان الشحن و من مصلحة المؤجر أن تغادر سفينته مكان التحميل بسرعة لأن الوقت يلعب ضده وتوقف السفينة يكون له ثمن غالي ولكن حتى تتمكن السفينة من مغادرة الميناء، لا بد و أن يتم إما شحن البضائع أو تفريغها.

1 - شحن وتفريغ البضائع : طبقا للمادة 673 من القانون البحري الجزائري، يقوم المستأجر بتحميل السفينة. هذا و نشير إلى أنه يتحمل مصاريف الشحن. نلاحظ إن في عقد النقل البحري، الناقل هو الذي يقوم بشحن البضائع وفي هذا الصدد، تنص المادة 773 من القانون البحري الجزائري على أنه « يقوم الناقل بالعناية على تحميل و رص البضاعة و صيانتها و نقلها و حراستها... ».

يتم هذا التمييز عل أساس أن عكس عقد النقل في عقد الإيجار على أساس الرحلة، لا يلتزم المؤجر بنقل البضاعة و لكن بتقديم سفينة صالحة للملاحة. فالمستأجر حتى في حالة عقد الإيجار الكلي للسفينة لا يستطيع أن يشحن بضاعة إلا في أمان السفينة المخصصة لذلك.

إن التحميل على سطح السفينة الذي يسمح به في بعض الحالات في عقد النقل البحري (المادة 774 ممن القانون البحري الجزائري)، يبقى مسموح به في عقد الإيجار على أساس الرحلة ما لم يتم خلاف على ذلك. يقوم المستأجر بعملية شحن و تفريغ البضائع، هذه العمليات تختص بها مؤسسات المناولة و التشوين تحت مسؤولية المستأجر.

نشير أنه في حالة الإيجار الجزئي لا يستطيع المستأجر تفريغ حمولة إلا برضى المستأجر، كما أنه يجب على المستأجر أن يكون حاضرا في مكان التفريغ عند وصول السفينة، و في حالة غيابه، يعتبر مسؤولا. وفي هذا الصدد تنص المادة 682 من القانون البحري الجزائري على انه « إذا لم يحضر المستأجر أو من يمثله إلى مكان التفريغ أو رفض تفريغ البضائع أو سبب تأخيرا آخر للسفينة عن القيام بعملية التفريغ أو الإنتهاء منها قبل إنقضاء المدة المعينة لها، يحق للمؤجر أن يعمل على إنزال البضائع وإيداعها في مكان أمين لحساب و تحت مسؤولية المستأجر.

و يجب إعلام المستأجر بدون تأخير عن إيداع البضاعة ».

أخيرا نشير إلى أن المادة 684 من القانون البحري الجزائري، و حتى يتمكن من الحصول على المصاريف الخاصة بعملية التفريغ، تمكن المؤجر من بيع البضائع المودعة. هذه المادة تنص على أنه يحق للمؤجر أن يعمل على بيع البضائع المودعة ضمن الشروط المذكورة في المادة 515 أعلاه لتغطية كل المصاريف التي تحملها المؤجر عن العمليات المذكورة أعلاه في المادتين 516 و 517.

2 - طبيعة و كمية البضائع الواجب شحنها : يجب على المستأجر أن يقدم البضائع المذكورة في العقد حسب الطبيعة المحددة لها. فإذا لم تحدد هذه الطبيعة، فهي تتوقف على نوع السفينة المستأجرة مميزاتها التقنية. إن الإلتزام بتقديم البضائع هو إلتزام أمر، عدم تنفيذه يؤدي إلى مسؤولية المستأجر.

لقد قررت غرفة التحكيم البحري بباريس (1) أنه، المستأجر الذي تعذر عليه تحميل البضاعة بسبب منع التصدير لا يستطيع أن يتجرد من مسؤوليته بسبب فعل الأمير المعفي للمسؤولية طبقا للمادة 11 عن عقد الإيجار « SYNACOMEX » لأن هذا البند يتعلق بإلتزامات السفينة وحدها وبمجهزتها و ليس بإلتزامات المستأجر.

عندما يمتنع المستأجر بتقديم أية بضاعة، يستطيع المؤجر فسخ العقد و له الحق في التعويض عن الأضرار التي ألحقته، ويجب ألا يفوق مبلغ التعويض مبلغ الأجرة المقررة. إذا كان التحميل جزئي غير كامل، هل يستطيع المؤجر في هذه الحالة للجوء إلى حمولة أخرى إضافية؟ هنا لا بد من موافقة المستأجر، ويسترجع هذا الأخير مبلغ الأجرة المدفوعة عن الأماكن الغير مستعملة. في هذا الشأن، تنص المادة 672 من القانون البحري الجزائري عل أن : « إذا وضع المستأجر السفينة على متن هذه الأخيرة في حالة إستئجارها على الوجه الكامل كمية من البضائع تقل عن الكمية المذكورة في عقد إيجار السفينة، فلا يجوز للمؤجر، تكميل الحمولة ببضائع أخرى إلا ضمن الشروط المتفق عليها مع المستأجر ». نسير إلى أنه يجب على المستأجر أن تحترم مواعيد الشحن و التفريغ للبضائع التي منحت له.

(1) راجع قرار التحكيم رقم 79 - 13 المؤرخ في مارس 1979 .

## المبحث الثاني : إلتزام المستأجر بشحن وتفريغ البضائع في الوقت المحدد.

مصلحة المؤجر في عقد الإيجار على أساس الرحلة هو أن تقوم السفينة بأكثر عدد من الرحلات لتعود عليه بالمنفعة. فمن المؤكد أن توقف السفينة في ميناء تنتظر شحنها أو تفريغها يعني خسارة بالنسبة للمؤجر. فكل يوم تأخر السفينة في الميناء يجعلها تتحمل مصاريف عامة تنقص من الفوائد التي كان ينتظرها. فمراعاة لمصلحة المؤجر، تفرض عقود الإيجار وكذلك القانون البحري على المستأجر إلتزام المواعيد للشحن و التفريغ. ولهذا تمنح للمستأجر عدة مواعيد متتالية.

هناك الميعاد العادي الذي يسمى بميعاد الشحن والتفريغ و هو ميعاد يوضع مجانيا تحت تصرف المؤجر عند إنتهاء هذه الفترة، يجري ميعاد آخر يسمى بميعاد إضافي للشحن و التفريغ.

### الفرع الأول : وقت حساب مواعيد الشحن.

حتى يمكن تحديد نقطة سريان أيام الشحن والتفريغ، يجب توافر ثلاثة شروط :

- الشرط الأول، يتعلق بوصول السفينة إلى المكان المحدد.
- الشرط الثاني، يتعلق بتأهب السفينة للتحميل.
- الشرط الثالث، و هو خاص بالإعذار الموجه إلى المستأجر.

1 - ضرورة توجيه إشعار خاص بوصول السفينة : طبقا للمادة 659 من القانون البحري الجزائري : « يتعين على المؤجر أن يعلم المستأجر كتابيا أو أي شخص آخر معين لهذا الغرض عن وصول السفينة إلى مكان التحميل و بأنها جاهزة للتحميل.

و تحدد في عقد إيجار السفينة الشروط و الأيام و الساعات التي يعتبر فيها هذا الإعلام مبلغا بشكل صحيح، و إذا لم يتضمن العقد هذه الشروط، يطبق النظام أو العرف الجاري بهما العمل في ميناء التحميل .»

إن أغلبية عقود الإيجار تتضمن بنود تلزم المؤجر بإرسال إلى المستأجر إعدار خاص يوضع السفينة تحت تصرفه.

حسب " TIBERG " ، إن وجود هذه الإعدارات بوصول السفينة في عقود الإيجار هو لتحقيق أكبر تعاون في تنفيذ عقد الإيجار و بسرعة أكبر من أجل تقليص الوقت الذي يمكن للسفينة أن تبقى فيه على الأرصفة. فالسرعة هي من مميزات العالم التجاري الحديث وهي تمر عن طريق الإعلان (1).

إن البنود التي تنص على الإعلام بوصول السفينة قد تكون مفصلة. غالبا ما تنص أن سريان مواعيد ميعاد الشحن و التفريغ، تبدأ من ساعة تحدد بالعلاقة مع الوقت الذي ترسل فيه أو يعلم فيه عن وصول السفينة. فعلى سبيل المثال، البند 5 و 6 من عقد الإيجار « LA GENCON » ينص على أن بداية سريان بداية الوقت إبتداءا من الساعة الواحدة زوالا إذا تم الإعلام بأن الفينة جاهزة للشحن أو التفريغ قد تم إرساله قبل الثانية عشر زوالا.

(1) راجع " Tiberg " ، المرجع السابق، صفحة 204 - 203 .

و على الساعة السادسة لليوم المقبل المفتوح إذا تم الإعلام في أوقات إفتتاح المكاتب بعد الظهر.

إن البند 12 من « LA TANK VESSEL VOYAGE CHARTER PARTY » ينص صراحة على أن ميعاد الشحن والتفريغ لا يبدأ قبل التاريخ المحدد و لم يكن هناك إتفاق مخالف. القانون البحري الجزائري يشترط إرسال خبر وصول السفينة سواء بالنسبة لميناء الشحن أو ميناء التفريغ، فتتص المادة 679 من القانون البحري الجزائري على أنه « تطبق الأحكام الخاصة بالتحميل بشكل مطابق لعمليات التفريغ و أجلها ».

وطبقا للمادة 660 من القانون البحري الجزائري، يعتبر الإعلام عن الوصول شرط أساسي لإنطلاق ميعاد الشحن والتفريغ، فتتص المادة 660 في هذا الشأن أنه « لا بدأ سريان مواعيد الشحن والتفريغ إلا بعد تبليغ الإعلام المذكور في المادة 657 من القانون البحري الجزائري بشكل صريح ».

تحدد نقطة إنطلاق وحساب مواعيد الشحن و التفريغ في عقد إيجار السفينة. وفي حالة عدم وجوده فيه، فبموجب النظام أو العرف الجاري بهما العمل في الميناء الذي تتم فيه عملية التحميل.

### ➤ شكل الإشعار بالوصول : يشترط القانون البحري الجزائري

على أن يكون الإشعار بالوصول بالضرورة كتابيا ملتحقا بذلك عددا من عقود الإيجار التي تتص على أن لا بد أن يوجه كتابيا الإشعار بالوصول غلى المستأجر. يسلم له هذا الإشعار بالوصول في مقابل وصل بالإستلام. ويكون ذلك عادة بإشارة القبول على النسخة الثانية من الإشعار.

الملاحظ أنه عندما ينص على الإشعار مكتوبا في عقد الإيجار بصفة عامة، يكون ذلك من أجل الإثبات حتى يتسنى بداية السريان بدقة لمواعيد الشحن. يعتبر الإشعار بالوصول في أغلب التشريعات ضروري من أجل حساب نوعية الشحن ولكن يشترط أن يتم هذا الإشعار في الشكل الذي يحدده العقد. نشير إلى أن القضاء الإنجليزي يتفق على أنه إذا لم يتم إرسال الإشعار في الشكل المنصوص عليه في العقد، فإنه لا يمكن بدء حساب مواعيد الشحن(1). لقد قررت غرفة التحكيم البحري بباريس اعتبار إشعار البث على أمواج الإذاعة كإشعار مكتوب(2).

إن أغلب الصعوبات تظهر بمناسبة معرفة الوقت المناسب لإرسال الإشعار. بالطبع كقاعدة عامة، لا بد وأن تكون السفينة قد وصلت إلى المكان المحدد وأن تكون مستعدة للتحميل.

السؤال الذي غالبا ما يطرح من الناحية العملية، هو هل يمكن أن يرسل الإشعار مبكرا أي عندما لا تكون السفينة قد وصلت بالفعل أو عندما لا تكون السفينة في إستعداد كامل للتحميل؟ إن هذا السؤال حول تحديد وقت إرسال إشعار له أهمية بالغة في الجزائر بسبب إنتظار السفن خارج الميناء، الإنتظار الذي قد يطول عدة أسابيع. ولفقادي سوء التفاهم، غالبا ما تحتوي عقود الإيجار على شرط يسمح لربان السفينة بتقديم الإشعار بمجرد وصول السفينة إلى الميناء، حتى ولو لم يكن هناك رصيف شاغر.

(1) Gordon V. Powis, 1892 par Summerskill, 2<sup>ème</sup> édition, 1973, page 98.

(2) أنظر القرار رقم 278، المؤرخ في 1978/10/31، مجلة القانون البحري الفرنسي، سنة 1979، صفحة 318.



إذا القانون البحري الجزائري يسمح للربان بإرسال الإشعار بمجرد وصول السفينة إلى الميناء سواء كانت مستعدة أو غير مستعدة للشحن أو التفريغ وسواء كانت متوقفة أو غير متوقفة في الرصيف. عكس ذلك، القانون الإنجليزي حتى يكون الإشعار سليم، لا يرسل هذا الأخير إلا عندما تصل السفينة فعلا على المكان المحدد وتكون مستعدة للتحميل. القانون الفرنسي هو كذلك يتبنى نفس الموقف كالقانون الإنجليزي حيث يرى العميد روبيار أنه لا يمكن لربان السفينة أن يعتزم إرسال الإشعار في وقت لم يكن مستعدا للشحن أو التفريغ. فلا يمكن له تحديد بصفة تعسفية وقت سريان مواعيد الشحن.

#### ➤ إثبات تسليم الإشعار : تنص المادة 659 من القانون

البحري الجزائري على أنه « يتعين على المؤجر أن يعلم المستأجر كتابيا أو أي شخص آخر معين لهذا الغرض عن وصول السفينة إلى مكان التحميل و بأنها جاهزة للتحميل ».

قد يكون هذا الشخص وكيل المستأجر في الميناء وقد يكون من يتسلم البضاعة الذي ليس طرفا في عقد الإيجار. بصفة عامة، هذا السؤال لا يطرح أية مشكلة و المهم يبقى تسليح الإشعار.

كيف يمكن إثبات هذا الإشعار؟ نلاحظ هنا أننا نجد أنفسنا أمام قواعد الإثبات في المواد التجارية أي أمام مبدأ حرية الإثبات بحيث أن كل الوسائل تكون صالحة للإثبات (المادة 30 القانون التجاري الجزائري). أغلبية عقود الإيجار وكذلك المادة 659 من القانون البحري الجزائري تشترط أن يكون الإشعار كتابيا. الإثبات هذا

السؤال الذي يطرح هو متى و في أي مكان يمكن إعتبار أن السفينة وصلت؟

« مفهوم السفينة التي وصلت » : مسألة السفينة التي وصلت شكلت موضوع إهتمام في القانون الإنجليزي. لقد وضع القضاء معايير تحدد النطاق الجغرافي للميناء الذي يجب أن تلحقه السفينة حتى تعتبر وصلت. المحاكم إعتبرت أنه لا يمكن أن تعتبر السفينة كأنها وصلت ما لم تصل بالمنطقة التجارية للميناء(1). كانت السفينة تعتبر في المنطقة التجارية عندما تصل إلى نقطة موجودة في الحدود القانونية والإدارية للميناء أين تنتظر السفن عادة مركز للشحن أو التفريغ.

بعد ذلك حددت المحاكم بأكثر دقة و قلصت من المنطقة التجارية. أصبحت هذه الأخيرة تحتوي على جزء من الميناء أي شحن أو تفرغ بضاعة خاصة(2). لقد غيرت المحاكم من موقفها و من معيار المنطقة التجارية متخذة في عين الإعتبار تراكم الموانئ. لقد وافقت المحكمة العليا على توسيع المنطقة البحرية للسفينة التي تصل بإعتماد معيار المنطقة الإدارية. هذا المعيار الجديد يقوم على أساس شرطين :

- يكفي أن تكون السفينة في مكان معتاد للإنتظار.
- يجب أن يكون هذا المكان داخل الميناء.

(1) c.f. Léonis Steamship , CO. V. Rank 1k. b 499.

(2) c.f. Oldendorff, 1973, 2Lloyd's, Law reports, page285.

كقاعدة عامة، لا يمكن أن تنطلق مواعيد الشحن والتفريغ إلا إذا كانت السفينة قد وصلت على المكان المتفق عليه في عقد الإيجار. و لكن حالياً و نظراً لتراكم الموانئ قد يؤخذ الوقت الذي يمكن للسفينة أن تصل إلى المكان الذي يمكن أن تعتبر فيه كأنها وصلت، سواء كان هذا المكان مركز h في الرصيف أو منطقة معينة في الميناء.

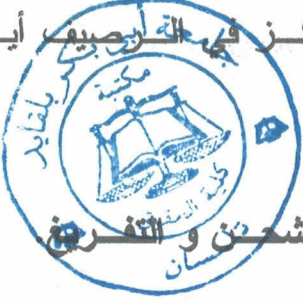
إن أخطار الإنتظار هي على عاتق المؤجر. بعض عقود الإيجار أو حتى تحمي المؤجر من هذه الأخطار التي تعيد النظر في إقتصادية العقد، تحتوي على بنود تجعل من مواعيد الشحن و التفريغ، يبدأ حسابها سواء كانت السفينة في الميناء أو لا أو في مركز من رصيف أو لا.

#### ➤ بنود الإنتظار في عرض الميناء : إن هذه البنود من شأنها

أن يحسب الوقت الضائع في الإنتظار في أيام مواعيد الشحن سواء كانت السفينة جاهزة أو غير جاهزة. فإن مخاطر توقف السفينة التي هي أصلاً على عاتق المؤجر توضع على حساب المستأجر. إن بند السفينة وصلت أو لم تصل إلى الميناء، تجعل مواعيد الشحن تسري بحيث أن السفينة ليست في الميناء و لم تكن جاهزة لعمليات الشحن و التفريغ. فإنتظار السفينة في عرض الميناء لا يعارض تقديم إشعار بالوصول.

فالبند وجود السفينة في الميناء أو خارج الميناء غالباً ما يتم إدراجه من أجل تفادي الأفعال التي تلزم السفينة أنتظار السماح لها بالدخول إلى الميناء. عادة ما يكون هذا البند يحتوي على أشكال عديدة من الموانع التي تمنع مؤقتاً الوصول إلى الميناء كالتراكم.

البند الآخر و الخاص بالانتظار في عرض الميناء، يتعلق ببند المركز على الرصيف. هذا البند يهدف إلى بداية سريان مواعيد الشحن بالرغم من عدم وصول السفينة إلى المركز في الرصيف أين يجب أن ترصو.



### الفرع الثاني : تحديد وقت سريان مواعيد الشحن و التفريغ

كقاعدة عامة، تحدد مواعيد الشحن في عقد إيجار بأنه عنصر هام يؤخذ بعين الاعتبار عند مناقشة أجرة الإيجار. تحدد مواعيد الشحن و التفريغ بالأخذ في عين الاعتبار السفينة و الحمولة و تجهيزات الميناء و كيفية العمل في الميناء. تتفق الأطراف خلال المفاوضات حول المهلة أو الوقت الذي يسمح فيه للمستأجر القيام بعمليات الشحن و التفريغ. نشير إلى أن مواعيد الشحن و التفريغ قد يتوقف حسابها لسباب عديدة، محددة في العقد أو منصوص عليها في الشريعة العامة للعقود مثل الأحداث التي لها طابع القوة القاهرة.

**1 - تنص الفقرة الثانية من المادة 660 من القانون البحري الجزائري على أنه : « تحدد نقطة الإنطلاق و حساب مواعيد الشحن و التفريغ في عقد إيجار السفينة و في حالة عدم وجوده فيه، فبموجب النظام أو العرف الجاري بهما العمل في الميناء الذي تتم فيه عملية التحميل ».**

عندما تحدد عقود الإيجار مواعيد الشحن و التفريغ، يتم ذلك

حسب أشكال مختلفة :

1 - حسب إرادة الأطراف أو نوع عقد الإيجار المستعمل فإن مواعيد الشحن عندما تحدد صراحة في العقد أنها تحدد وفق وحدات زمنية. فقد تحدد بكذا من الأيام أو كذا من الساعات. القانون البحري الجزائري في المادة 661 يحدد طول يوم العمل حيث تنص هذه المادة أنه : « تحسب مواعيد الشحن والتفريغ في حالة الغموض بأيام وساعات العمل وذلك ابتداء من غداة اليوم الذي أبلغ فيه الإعلام المذكور أعلاه بشكل صحيح ».

ب - عدم تحديد مواعيد الشحن والتفريغ في العقد : عادة عقود الإيجار يحدد فيها مواعيد الشحن والتفريغ. في بعض الأحيان، لا تذكر هذه العقود المدة التي يتم فيها الشحن والتفريغ. في إنجليترا، عند عدم النصوص صراحة على مواعيد الشحن والتفريغ، فإنه يجب أن يتم تحميل أو تفريغ السفينة في وقت معقول. نشير إلى أن في القانون الجزائري عندما لا يحدد مواعيد الشحن والتفريغ في عقد إيجار السفن، فإن التحديد يتم حسب النظام أو العرف المعمول بهما في ميناء التحميل.

2 - وقف سريان مواعيد الشحن والتفريغ : يمكن أن تتوقف مواعيد الشحن والتفريغ في حالة وقوع حوادث منصوص عليها في العقد أو عندما تخضع هذه الحوادث للشريعة العامة. طبقا للمادة 662 من القانون البحري الجزائري : « توقف مواعيد الشحن و التفريغ خلال الوقت الذي تمنع فيه عمليات التحميل للأسباب تتعلق بالسفينة أو القوة القاهرة أو بطلب من سلطات الميناء أو بسبب الأحوال الجوية التي تهدد البضاعة أو أمن العمل.

ويحسب التأخير الحاصل من جراء قطر أو سحب السفينة من الميناء من جملة مواعيد الشحن و التفريغ ما عدى إذا كان الأخير مسببا من السفينة .»

1 - خطأ السفينة (المؤجر) : في القانون الجزائري مثلما هو الحال بالنسبة للنظم القانونية الأخرى، تتوقف مواعيد الشحن عندما يتسبب خطأ السفينة في تأخير عملية الشحن والتفريغ. بعض عقود الإيجار تنص صراحة على هذا الخطأ. فالبند 14 من « LA SHELL VOY4 » ينص على أن : « تتوقف مواعيد الشحن والتفريغ من السريان لكل سبب ينسب على السفينة بما فيه العطل .»

في القانون الجزائري، عند سكوت العقد يمكن تطبيق الشريعة العامة للعقود على خطأ المؤجر. وبالفعل من المنطقي أن فعل الدائن يعفي المدين.

ب - القوة القاهرة : تعتبر القوة القاهرة سببا من أسباب الإعفاء. فهي توقف سريان مواعيد الشحن و التفريغ دون أن يشير إليها عقد الإيجار. عن المستأجر الذي يلتزم بتحميل و تفريغ السفينة في وقت محدد يمكن أن يتصل من إلتزامه إذا بسبب القوة القاهرة يصبح التنفيذ مستحيلا لمدة محددة(1). إن المادة 127 من القانون المدني الجزائري « تعفي كل شخص إذا أثبت أن الضرر قد نشأ عن سبب لا يدل له فيه كحادث مفاجئ أو قوة قاهرة ». فإذا طبقا لهذه الأحكام العامة، إن القوة القاهرة توقف مواعيد الشحن والتفريغ الذي سيبدأ حسابها من جديد اليوم الذي سيصبح فيه العمل ممكنا.

---

(1) راجع المادة 121 من القانون المدني الجزائري.

و حتى يعتاد بالفعل كقوة قاهرة، لا بد أن يكون غير متوقع وغير قبل  
للانعكاس وخارج عن المدين.

إن السؤال الذي يطرح، هو عرفة ما إذا كان تراكم الأرصفة  
يشكل حالة من حالات القوة القاهرة عند سكوت عقد الإيجار؟  
الفقه الفرنسي مقسم حول هذا السؤال. حسب العميد "رديار" لا تكون  
هناك قوة قاهرة في كل الحالات التي تكون فيها العمليات مستحيلة  
ماديا ولكن فقط أطول أو أغرى للمعنيين. فإن المرسل إليهم غالبا  
ما يتمسكون بتراكم الرصف الذي يجعل التفريغ أصعب(1).

للعيمد "رديار" رأي مخالف حيث يرى أن العلية التي بموجبها لا  
يعتبر تراكم الميناء كحالة قوة قاهرة، و لا يجب أن يعامل التراكم  
كعامل خاص. لا بد من البحث على أن إذا كان التراكم يتميز أولا  
بتميز بالمميزات العادية للقوة القاهرة(2).

الإضراب ظاهرة إجتماعية حديثة تعتبر شكل آخر من  
الموانع. عادة ما تنص عقود الإيجار على أنه تتوقف مواعيد الشحن  
و التفريغ أمام مثل هذا الحادث.

بعض عقود الإيجار لا تنظم مسألة الإضراب مما قد يشكل  
خطر هام في حالة ما استلزمت عملية الشحن و التفريغ، عمالا في  
الأرض. في حالة سكوت العقد، هل يعتبر الإضراب كحالة قوة  
قاهرة؟ يجيب العميد "رديار" على السؤال بحيث يرى بأن يؤخذ  
بعين الاعتبار الخصائص الحديثة لإضراب العمال المكلفين بالشحن  
و التفريغ.

(1) راجع G. Rippert، الجزء الثاني، المرجع السابق، صفحة 1543.

(2) راجع "René Rodière"، المرجع السابق، الجزء الأول، صفحة 260.

يجب القول بأن إضراب عمال الشحن والتفريغ في غياب أي بند في العقد لا يوقف سريان مواعيد الشحن والتفريغ إذا كان الإضراب :  
- غير متوقع عند توقيع عقد إيجار السفن و تحديد مواعيد الشحن والتفريغ.

- إذا كان الإضراب عام و لم يتمكن المستأجر من توقيفه أو تحويله.

- إذا كان الإضراب غير منسوب إلى خطأ المستأجر.

أخيراً، نشير إلى أن القانون البحري الجزائري، أن توقيف مواعيد الشحن والتفريغ عندما تصبح مستحيلة بسبب أمر من سلطات الميناء.

ج - أيام العطل : تحتوي عقود الإيجار على بنود تنص صراحة على توقيف أيام الشحن و التفريغ خلال أيام العطل. هذه البنود تأخذ بعين الإعتبار أيام عطل الميناء و ليس أيام عطل البلد الذي تنتمي غايه السفينة.

د - الظروف الجوية : ينص القانون البحري على توقيف مواعيد الشحن و التفريغ عندما لا تكون الظروف الجوية ملائمة للشحن والتفريغ. حسب العميد "روديار"<sup>(1)</sup>، مفهوم الجو السيء يختلف من ميناء إلى ميناء و يقدر حسب عادات الميناء وكذلك طريقة المناولة و التشوين .

بالنسبة للقضاء الإنجليزي، يجب تقدير الأحوال الجوية في المكان بالذات للتحميل و التفريغ.

---

(1) راجع "René Rodière"، المرجع السابق، الجزء الأول، صفحة 260.



## المبحث الثالث : مواعيد الشحن الإضافية ومواعيد الشحن الإضافية الثانية.

عندما لا تنتهي عملية الشحن و التفريغ عند إنتهاء مواعيد الشحن و التفريغ، يمكن للمستأجر أن يستفيد من مهلة إضافية وعند إنتهاء هذه المهلة الإضافية بدون إنتهاء تحميل أو تفريغ السفينة، يمكن للمستأجر الإستفادة من مهلة إضافية ثانية، وفي المقابل إذا إنتهت عملية الشحن والتفريغ قبل إنتضاء المهلة المحددة لهان يجب على المؤجر أن يدفع للمستأجر ما يعرف بمكافئة السرعة (LA PRIME DE CELERITE).

**الفرع الأول : مواعيد الشحن الإضافية.** إن الصورة السيئة الناتجة عن العديد من السفن الراصية في عرض الموانئ الجزائرية أصبحت عادية، غير أن ثمنها غالي. تتميز الموانئ الجزائرية بالنقص في التجهيزات، تراكم في الأرصفة، ومساحات تخزين مشبعة، بحيث يتولد عن هذه الظاهرة أن السفن لا تحمل و لا ترفع في الموانئ في المواعيد المحددة بل عكس ذلك، تصبح المهلة الإضافية مؤكدة مما ينجر عليه تكلفة كبيرة بالنسبة للمستأجر الجزائري.

**1 - الطبيعة القانونية للمهلة الإضافية :** المهلة الإضافية عبارة عن مبلغ يدفعه المستأجر إلى المؤجر في مقابل تأخر المستأجر في تسليم بعد إنتهاء مواعيد الشحن و التفريغ. كلمة المهلة الإضافية تعني كذلك مدة التأخر بعد مواعيد الشحن والتفريغ.

إن المادة 663 من القانون البحري الجزائري تنص على أنه :

« يجب على المستأجر إذا إنتهت مهلة ميعاد الشحن والتفريغ قبل الإنتهاء من تحميل السفينة أن يبقي السفينة في مكان التحميل خلال مدة إضافية تسمى ميعاد إضافي للشحن التفريغ المتفق عليه في عقد إيجار السفينة في حالة عدم وجود ذلك في العقد بقدر عدد أيام الشحن والتفريغ. و تحسب المهلة الإضافية بأيام و ساعات متتابعة. ويمكن توقيف سريانها للأسباب المذكورة في المادة السابقة ».

إن المادة 663 هذه تعفي المستأجر من كل عقوبة عندما يتجاوز مهلة ميعاد الشحن والتفريغ، بل تعترف له بالحق في مهلة إضافية للشحن والتفريغ في مقابل دفعه لأجرة إضافية. لهذه الأجرة الإضافية نفس الطبيعة القانونية. كالأجرة نفسها تدفع ضمن نفس الشروط و تخضع لنفس الضمانات(حق الحبس المادة 680 من القانون البحري الجزائري، إمتياز المؤجر على البضائع المادة 645 من القانون البحري الجزائري).

**2 - تحديد وتوقيف المهلة الإضافية :** عندما تنتهي مواعيد الشحن بدون إنتهاء المستأجر لعمليات الشحن و التفريغ يبدأ سريان المهلة الإضافية آليا.

**1 - تحديد المهلة الإضافية :** ينص القانون البحري الجزائري على أنه : « يستفيد المستأجر من مهلة إضافية للتحميل و التفريغ المساوية لعدد أيام الشحن و التفريغ ». وطبقا للمادة 664 من القانون البحري الجزائري « تحدد أجرة المؤجر للمهلة الإضافية في عقد إيجار السفينة و إذا لم يجري تحديدها فيه ، فإنها تحسب

على أساس حمولة السفينة و معدل الأجرة المدرجة في عقد إيجار السفينة مع الأخذ بعين الاعتبار المصاريف التي تحملها المستأجر من جراء السفينة. و يجب أن تؤدي أجرة المهلة الإضافية يوميا من قبل مستأجر السفينة.

ب - توقف المهلة الإضافية : إن المادة 663 من القانون البحري الجزائري تنص على توقيف سريان المهلة الإضافية لنفس الأسباب التي توقف مواعيد الشحن و التفريغ وهي خطأ السفينة، أيام العطل و الأحوال الجوية. يبدو أن المشرع الجزائري أخذ بعين الاعتبار الصعوبات التي تعرفها الموانئ في البلاد(التراكم، النقص في وسائل المناولة و التشوين،...)، والتأخر الناتج عنها في القيام بعمليات الشحن والتفريغ.

الفرع الثاني : مواعيد الشحن الإضافية الثانية و مكافئة السرعة.

عندما تنتهي مهلة الشحن و التفريغ الإضافية و لم يتم تحميل أو تفريغ السفينة كليا، يستطيع المستأجر من الإستفادة من مهلة تسمى بالمهلة الإضافية الثانية. بالعكس، عندما تنتهي عملية الشحن و التفريغ قبل إنقضاء المهلة المحددة، يستحق المستأجر تعويض عن الوقت الذي ربحه من المدة المحددة. و نكون بصدد مكافئة السرعة.

1 - المهلة الإضافية الثانية : في القانون الجزائري، عند إنتهاء مدة الشحن الإضافية الأولى و لم ينته من تحميل السفينة، يستطيع المؤجر أن يفسخ عقد الإستئجار أو يعمل على إرسال السفينة بحمولة ناقصة مع احتفاظه بحقه في الأجرة كاملة.

و عندما ينص عقد الإيجار على المهلة الإضافية الثانية يستفيد منها المستأجر. لا يجوز للمؤجر إرسال السفينة بحمولة ناقصة قبل إنتهاء المهلة. إن كلمة المهلة الإضافية تعني في آن واحد، الوقت الإضافي الذي تتوقف فيه السفينة و كذلك الأجرة المستحقة لهذه الفترة.

في القانون البحري الجزائري، طبيعة المهلة الإضافية الثانية مماثلة لطبيعة المهلة الإضافية. تعتبر الإثني كمهلة إضافية يستفيد منها المستأجر في مقابل أجرة إضافية. دفع هذه الأجرة مضمون بامتياز المؤجر على البضائع و بحق الحبس. عندما ينص على المهلة الثانية في العقد، فإن سريانها يبدأ مباشرة بعد أنتهاء المهلة الإضافية و لا يحتاج في ذلك إعدار.

إن المادة 2/666 من القانون البحري الجزائري تنص على أنه « إذا لم يتفق على أجرة هذه المهلة بين الأطراف فتحسب هذه الأجرة بزيادة 50% من معدل أجرة المهلة الإضافية ».

2 - مكافئة السرعة: تنص المادة 667 من القانون البحري الجزائري أنه: « يجب على المؤجر أن يدفع للمستأجر مكافئة للسرعة إلا إذا كان هناك إتفاق مخالف و تدفع هذه المكافئة إذا إنتهت عملية تحميل السفينة قبل إنقضاء مواعيد الشحن و التفريغ المبينة في عقد إستئجار السفينة.

و إذا كان معدل المكافئة غير محدد في عقد إيجار السفينة فيكون مساويا لنصف قيمة أجرة المهلة الإضافية للشحن و التفريغ و لا تحسب أيام العطل ضمن الساعات و الأيام الموقرة للمؤجر ما عدا أيام الأحد ».

إذا كانت أجرة مهلة الشحن والتفريغ الإضافية مستحقة حتى  
و لم يتم الإتفاق عليها في العقد، فإن مكافئة السرعة غير  
ملزمة، ما لم يتفق عليها الأطراف. إن الفقرة الثانية من المادة  
667 من القانون البحري الجزائري حددت نسبة مكافئة السرعة.

## الخاتمة.

إن إيجار السفن على أساس الرحلة يتمثل في وضع سفينة معينة أو جزء منها تحت تصرف المستأجر، هذا عكس عقد النقل البحري الذي لا يتضمن أي التزام بوضع سفينة معينة تحت تصرف الشاحن، فيقتصر إلتزام الناقل بمقتضى العقد بنقل البضائع عن طريق البحر من ميناء إلى آخر. و من هنا يتبين لنا أن المستأجر في عقد إيجار السفن، يكون عادة في نفس المركز الإقتصادي للمؤجر، مما يسمح له بمنافسة شروط العقد، وتبعاً لهذا، تنتفي الحاجة إلى حمايته، ولذلك فإن عقد إيجار السفن يخضع للحرية التعاقدية.

و من صور إستغلال ملكية السفن أيضاً تأجيرها للغير. و أكثر ما تثور حالات تأجير السفن في مجال الملاحة التجارية. وفيها يضع المالك سفينة تحت تصرف الغير ليتولى إستغلالها لحسابه(1). ففي المجال البحري تتعدد صور إيجار السفن حسب مساهمة مالكاها في إستغلالها التجاري. ففي بعض الفروض يصبح إستغلال السفينة من حق المستأجر وحده، والذي يتولى أيضاً إدارتها ملاحياً، ولكن في فروض أخرى يحتفظ المالك المؤجر بإدارة السفينة ملاحياً مع إنتقال الإستغلال التجاري إلى المستأجر، بل أن لهذا الإزدواج في إدارة السفينة درجات تتعدد معها صور إيجار السفن. وقد يكون تأجيرها بالرحلة، فتصبح الرحلة أو الرحلات المتفق عليها محور العقد و التي على أساسها يتم حساب الأجرة.

(1) c.f. Warot, affrètement maritime, encyclopédie Dalloz-commercial, n°01, 1972.

(2) c.f. Du pontavice, la nature juridique du contrat d'affrètement par charte partie, n° 19, Paris 1964.

و في هذا الغرض لا ينقطع المؤجر مطلقا عن إستغلال السفينة، مما جعل الفقه يذهب إلى انه إذا كانت غاية المستأجر من الإيجار نقل البضائع نكون بصدد صورة خاصة لنقل البضائع و ليس بصدد إيجار السفينة بالمعنى الدقيق لإصطلاح الإيجار.

إن عقد إيجار السفن ناتج عن عقد إداري يتمتع فيه كل المؤجر والمستأجر بحرية التفاوض. و يتمتع هذا العقد بصورته المادية و التي تتمثل في كتابته إضافة إلى أن المتعاقدين يمكنهما إدراج بعض البنود في هذه العقود.

فالإلتزام الرئيسي للمؤجر يتمثل في وضع السفينة مزودة بالتسليح والتجهيز، المتفق عليها في العقد كليا أو جزئيا تحت تصرف المستأجر، و في المقابل يلتزم المستأجر بدفع أجرة إستعماله للسفينة. وفي هذه الحالة يكون مالك السفينة هو المجهز وهو الذي يعين الربان و الطاقم، و بالتالي يحتفظ بالتسيير الملاحي و التجاري للسفينة. هذا ما أكدته المادة 651 من القانون البحري الجزائري. و بما أن إيجار السفينة على أساس الرحلة، قد يشمل السفينة بكاملها كما قد يقع على جزء منها وفقا للمادة 650 من القانون البحري الجزائري، فإن العقد يقتصر على الأماكن المعدة للنقل. فيخرج من نطاق العقد، الغرف و الأماكن المخصصة للبحارة و الربان. ومع ذلك فليس للربان و لا للبحارة أن ينقلوا في هذه الأماكن أية بضاعة دون الحصول على موافقة المستأجر بشأنها.

كما يلتزم المؤجر بموجب عقد إيجار السفينة على أساس الرحلة بالمحافظة على السفينة خلال الرحلة لتكون في حالة جيدة

وصالحة للملاحة و مزودة بشكل مناسب بالتسليح و التجهيز  
بالمؤونة و كذلك بالوثائق المطلوبة. وفي كل الحالات، تكون صالحة  
للقيام بالعمليات المذكورة في عقد إيجار السفينة على الوجه الكامل.  
كما يلتزم بتقديم السفينة المعينة في المكان والتاريخ المعين وأيضا أن  
تكون مهيأة للتحميل خلال مواعيد الشحن و التفريغ. و على المستأجر  
في هذه الحالة إحترام مواعيد الشحن و التفريغ. ففي حالة عدم تمكن  
المستأجر من إنهاء عملية شحن السفينة رغم المهلة الإضافية،  
فإنه يجوز للمؤجر أن يفسخ عقد إيجار السفينة أو يعمل على إرسال  
السفينة بحمولة ناقصة مع إحفاظه بحقه في الأجرة كاملة. إلا إذا أتفق  
في عقد الإيجار على منح المستأجر مهلة إضافية ثانية لإنهاء  
التحميل، فإنه لا يحق له أن يرسل السفينة بحمولة ناقصة قبل  
إنقضاء هذه المهلة و يكون أجر المهلة الإضافية الثانية هو أجر  
المهلة الأولى زائد النصف طبقا للمادة 660 من القانون البحري  
الجزائري.

أما إلتزامات المستأجر فإنها تتمثل في إلتزامين رئيسيين، يتمثل  
الأول في إلتزامه بالقيام بعمليات شحن وتفريغ البضائع في الأجال المتفق  
عليها في العقد أو المعمول بها عرفيا، و الإلتزام الثاني يتمثل في الوفاء  
بالأجرة. و في حالة إلحاق أضرار بالسفينة فيلتزم بتعويضها. وعليه فإن  
عمليات شحن و تفريغ البضائع تقع على عاتق المستأجر وعلى نفقته.  
وعادة في هذا الصدد المستأجر لا يتولى هذه العمليات بنفسه و إنما  
يلجأ إلى أحد المتخصصين فيها و هو مقاول الشحن و التفريغ.  
ويجب على المستأجر أن يضع على متن السفينة كمية البضاعة  
المذكورة في عقد الإيجار و إذا لم يفعل ذلك يتحمل أجرة الحمولة عن  
هذه الكمية.



غير أنه يجوز للمستأجر أن يستبدل البضائع المذكورة في عقد إيجار السفينة ببضائع أخرى، إذا لم يقع إرهاب للمؤجر أو المستأجرين الآخرين. كما يجب على المستأجر أن يشحن البضائع أو يفرغها سواء بنفسه أو بواسطة مقاوله المناولة المينائية في الوقت المحدد في العقد أو يتحمل أجره المهلة الإضافية. وتسري المهلة الإضافية بمجرد إنقضاء المهلة الأصلية دون حاجة إلى إعداز المستأجر. ولا تخضع المهلة لأسباب وقف المدة الأصلية ويعبر عن ذلك بمبدأ إستمرار الأرضيات بمجرد سريانها.

ولقد ثار الخلاف حول الطبيعة القانونية للأرضيات. فبينما تذهب المدرسة الأنجلوسكسونية إلى إعتبارها من قبيل التعويض، تذهب المدرسة اللاتينية إلى إعتبارها تكميلية للأجرة. و الواقع أن إعتبار الأرضيات من قبيل التعويض يتعارض مع إمكانية طلب التعويض عن الأضرار الحقيقية التي تلحق بالمؤجر، وهذا ما تقر به المدرسة الأنجلوسكسونية ذاتها. كما يتعارض إعتبار الأرضيات تكميلية للأجرة مع مبدأ إستمرار الأرضيات بمجرد سريانها. ولا يكمن في الأخذ بهذا التكييف القانوني أو ذاك إلا الرغبة في ترتيب آثار قانونية معينة. و على ضوء ذلك يعد التعويض المقرر عن كل من المهلة الإضافية الأولى و المهلة الإضافية الثانية من قبيل ملحقات الأجرة.

و يترتب على ذلك أنه يجوز للمؤجر حبس البضائع المملوكة للمستأجر و الموجودة على متن السفينة إستيفاء لهذا التعويض، كما يتقرر له الإمتياز على تلك البضائع الموجودة على السفينة و المملوكة للمستأجر.

يتقرر هذا الإمتياز ضمنا لدين الأجرة و ملحقاتها وكل ما يعده القانون من قبيل الأجرة. و حق الإمتياز على البضائع يخول للمؤجر الأولوية في إستيفاء الأجرة على سائر الدائنين الآخرين للمستأجر.

و إذا أسرع المستأجر في عملية الشحن أو التفريغ، فأنجزها قبل المهلة المحددة في العقد، فإنه يستحق نظير ذلك مكافأة من المؤجر طبقا لأحكام المادة 667 من القانون البحري الجزائري، إلا إذا كان هناك إتفاق على ما يخالف ذلك. بالإضافة إلى الشحن و التفريغ، يلتزم المستأجر بدفع الأجرة التي تحدد على أساس الإتفاق من حيث مقدارها و مكان و زمان الوفاء بها. و في حالة عدم وجود هذا الإتفاق، تحسب الأجرة على أساس أجرة الحمولة المطبقة على عمليات الإستئجار في مكان و تاريخ وصول السفينة إلى ميناء التحميل.

وإذا أخل المستأجر بالتزامه في دفع أجرة السفينة، يحق للمؤجر حبس حمولة السفينة، كما يتمتع بنفس الحق إذا لم يحصل على مكافأة المهلة الإضافية للشحن و التفريغ، وله كذلك أن يعمل على بيعها بموافقة السلطات القضائية بعد أن يعلم المستأجر مسبقا إلا إذا قدم هذا الأخير ضمنا كافيا وهذا طبقا للمواد 680 و 681 من القانون البحري الجزائري.

# قائمة المراجع

# قائمة المراجع

## I. باللغة العربية :

- 1 - الدكتور أحمد حسنى، عقود إيجار السفن، منشأة المعارف، طبعة 1975.
- 2 - الأستاذ بوكعبان العربي، الوجيه في القانون البحري الجزائري، دار الغرب للنشر و التوزيع، طبعة 2002.
- 3 - الدكتور جلال وفاء محمدين، قانون التجارة البحرية، دار الجامعة الجديدة للنشر، طبعة 1997.
- 4 - الدكتور عادل علي المقدادي، القانون البحري، مكتبة الثقافة للنشر والتوزيع، طبعة 1999.
- 5 - الدكتور مصطفى كمال طه، القانون البحري، دار الجامعة للنشر، الإسكندرية، طبعة 1998.
- 6 - الدكتور مصطفى كمال طه، القانون البحري، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، طبعة 2000.
- 7 - الدكتور مصطفى كمال طه، مبادئ القانون البحري، دار الجامعة للطباعة و النشر، الإسكندرية، طبعة 1996.
- 8 - الدكتور هاني ويدار، الوجيه في القانون البحري، دار الجامعة الحديثة للنشر، الإسكندرية، طبعة 2001.

## .II . باللغة الفرنسية :

### 1 – Ouvrages généraux :

- Juriste classer, Affrètement maritime,(recueil v<sup>ème</sup>, transports maritimes), par Régis CONFAVRUEX, Juin 2000.
- J. BONNECASE, traité de droit commercial maritime, Sirey, Pris 1922.
- P. CHAUVEAU, traité de droit maritime, librairies techniques, Paris 1958.
- C.N.U.C.E.D, les chartes – parties, Nations unies, New York 1974.
- CUFLEY (C.F.H.), Ocean freights and chartering, Staples Press, Londres 1972.
- L. LAVERGNE, Les transports par mer, René MOREUX et cie Editeurs, Paris 1975.
- J. LECLERE, les chartes – parties et l'affrètement au voyage, librairies techniques, Paris 1962.
- MAZEAUD (Henri, Léon, Jean), Leçons de droit civil, principaux contrats, tome III, Montchrestien, Paris 1980.
- E. DU PONTAVICE, Droit et pratique des transports maritimes et affrètements, Edition J. DELMAS et Cie, Paris 1970.

- E. DU PONTAVICE(J.P. SORTAIS et A. PIEDELIEVRE),  
l'affrètement par charte – partie, Librairie générale de droit  
et jurisprudence, Paris 1964.
- G. RIPERT, Précis de droit maritime, 7<sup>ème</sup> édition Dalloz,  
Paris 1956.
- RENE RODIERE,  
- Traité général de droit maritime :
  - Tome I, introduction les contrats d'affrètement,  
édition Dalloz, Paris 1967.
  - Tome II, les contrats de transports de marchandises,  
édition Dalloz, Paris 1968.
  - Mise à jour au 10 Juin 1978, édition Dalloz, Paris  
1978.
- Précis de droit maritime, 8<sup>ème</sup> édition Dalloz, Paris 1979.
- Le droit maritime, Que sais – je ?, PUF Paris 1980.
- Etudes offertes à René RODIERE, 2<sup>ème</sup> partie droit des  
transports,  
Dalloz, Paris 1981.
- F. SAUVAGE, Manuel pratique du transport des  
marchandises par mer, librairie de droit et de jurisprudence,  
Paris 1955.
- F. SCHERTENLEIB, le frêt, la garantie de son paiement.  
Etude de droit maritime comparé, français, Américain et  
Suisse, Librairie de Gorg – Genève.

➤ SCRUTTON, on charter – parties and Bills of lading, 18<sup>ème</sup> édition by A. MOCATTA, London 1974, SWEET and MAXWELL.

➤ A. VIALARD:

- Droit civil, la formation du contrat, ENSEP Oran 1974.

- Droit Civil Algérien, la responsabilité civile délictuelle, OPU Alger

1976.

➤ A.R. WERNER, traité de droit maritime général. Eléments et système, définitions, problèmes, principes, librairie Dalloz, Genève 1964.

## II – CHRONIQUES – ARTICLES ET NOTES DE JURISPRUDENCE.

➤ R. ACHARD, de l'action directe du sous – frêteur contre l'armateur propriétaire, D.M.F. juin 1973, Page 323.

➤ M. ARABDIYOU

- C.N.A.N. : l'une des premières flottes marchandes d'Afrique et du monde Arabe, quotidien El Moudjahid, 14 – 15 – 16 – 17 décembre 1980.

➤ G. AUCHTER, le combustible de soute dans l'affrètement à temps, D.M.F. Juillet 1982, page 400, D.M.F. Août 1982, page 451, D.M.F. Septembre 1982, page 515.

➤ P. BALTA, la C.N.A.N. in revue Maghreb – machrek 1979.

➤ J.BENDEDDOUCHE, aspects du droit maritime Algérien, revue juridique et politique, septembre 1981, page 773.

- G. BERLIOZ, le code civil Algérien et les contrats internationaux, droit et pratique du commerce international, page 81.
- J. POITIER :
  - Réflexions sur le contrat d'affrètement et son avenir, annuaire de droit maritime et aérien, tome II 1975.
  - Essai de révision des clauses d'exception et de temps dans les chartes – parties au voyage, annuaire de droit maritime et aérien, tome IV 1979.
- René RODIERE :
  - La responsabilité légale du fréteur, D.M.F. juin 1963, page 323.
  - Les chartes – parties à longue durée, D.M.F. février 1964, page 67.
  - Le bon état de navigabilité du navire affrété, D.M.F. juillet 1965, page 387.
  - Les documents des contrats d'affrètement et de transport dans la réforme de 1966, D.M.F. avril 1967, page 191.
  - les responsabilités dans la législation nouvelle de l'affrètement et du transport, D.M.F. juin 1967, page 323.
  - Affrètement au voyage et contrat de transport, responsabilité du fréteur et obligations de l'affréteur, bulletin de transport 1967, page 19.
  - La booking – note, D.M.F octobre 1971, page 579.



- Considérations sur les affrètements et les transports en droit comparé, D.M.F. juillet 1979.
- L'émission d'un connaissement ne change rien dans le transport maritime international aux rapports du fréteur et de l'affréteur, note Dalloz 1967.
- P. SIMON, essai d'interprétation des clauses obscures ou ambiguës des chartes – parties, D.M.F. juillet 1975, page 424, D.M.F. décembre 1975, page 748, D.M.F. janvier 1977, page 44, D.M.F. janvier 1978, page 42.
- J.C.SOYER :
  - Le droit nouveau des contrats d'affrètement et de transport maritime, R.T.D.C. 1967, page 1.
  - Les aspects du droit international privé de la réforme du droit maritime, journal de droit international, 1969.
- A. VIALRD, le code maritime Algérien, D.M.F. avril 1980, page 235 et s., D.M.F. mai 1980, page 295 et s.
- K. YESSAD, les ports en Algérie, un secteur clé de l'économie quotidien El Moudjahid, 19 mai 1981.
- Les dix ans de la compagnie Nationale Algérienne de Navigation (C.N.A.N.), Journal marine Marchande, 23 janvier 1975.
- Les ports après la restructuration, hebdomadaire Algérie – Actualité, semaine du 10 au 16 mars et semaine du 17 au 23 mars 1983.

الملاحق

# **ANNEXES**

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



**RECOMMENDED**  
**THE BALTIC AND INTERNATIONAL MARITIME CONFERENCE**  
**UNIFORM GENERAL CHARTER (AS REVISED 1922) - BOX LAYOUT 19**  
 (Only to be used for trades for which no approved form is in force)  
 CODE NAME: "GENCON"

PART I

1. Shipbroker  3. Owners/Place of business (Cl. 1)  5. Vessel's name (Cl. 1)  7. Deadweight cargo carrying capacity in tons (abt.) (Cl. 1)  9. Expected ready to load (abt.) (Cl. 1)  10. Loading port or place (Cl. 1)  12. Cargo (also state quantity and margin in Owners' option, if agreed; if full and complete cargo not agreed state "part cargo") (Cl. 1)	2. Place and date  4. Charterers/Place of business (Cl. 1)  6. GRT/NRT (Cl. 1)  8. Present position (Cl. 1)  11. Discharging port or place (Cl. 1)
13. Freight rate (also state if payable on delivered or intaken quantity) (Cl. 1)  15. Laytime allowed for loading (Cl. 5)  17. Laytime allowed for discharging (Cl. 6)  19. Cancelling date (Cl. 11)	14. Freight payment (state currency and method of payment; also beneficiary and bank account) (Cl. 4)  16. Shippers (state name and address) (Cl. 5)  18. Demurrage rate (load. and disch.) (Cl. 7)  20. Brokerage commission and to whom payable (Cl. 15)
21. Additional clauses covering special provisions, if agreed	

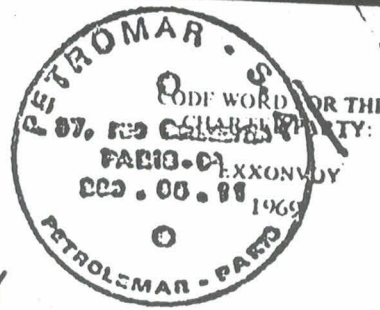
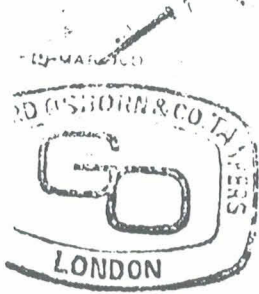
It is mutually agreed that this Contract shall be performed subject to the conditions contained in this Charter which shall include Part I as well as Part II. In the event of a conflict of conditions, the provisions of Part I shall prevail over those of Part II to the extent of such conflict.

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

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

“Gencon” Charter (Box Layout 1974)

1. It is agreed between the party mentioned in Box 3 as Owners of the steamer or motor-vessel named in Box 5, of the gross/nett Register tons indicated in Box 6 and carrying about the number of tons of deadweight cargo stated in Box 7, now in position as stated in Box 8 and expected ready to load under this Charter about the date indicated in Box 9, and the party mentioned as Charterers in Box 4 that:
The said vessel shall proceed to the loading port or place stated in Box 10 or so near thereto as she may safely get and lie always afloat, and there load a full and complete cargo (if shipment of deck cargo agreed same to be at Charterers' risk) as stated in Box 12 (Charterers to provide all mats and/or wood for dunnage and any separations required, the Owners allowing the use of any dunnage wood on board if required) which the Charterers bind themselves to ship, and being so loaded the vessel shall proceed to the discharging port or place stated in Box 11 as ordered on signing Bills of Lading or so near thereto as she may safely get and lie always afloat and there deliver the cargo on being paid freight on delivered or intaken quantity as indicated in Box 13 at the rate stated in Box 13.
2. Owners' Responsibility Clause
Owners are to be responsible for loss of or damage to the goods or for delay in delivery of the goods only in case the loss, damage or delay has been caused by the improper or negligent stowage of the goods (unless stowage performed by shippers or their stevedores or servants) or by personal want of due diligence on the part of the Owners or their Manager to make the vessel in all respects seaworthy and to secure that she is properly manned, equipped and supplied or by the personal act or default of the Owners or their Manager.
And the Owners are responsible for no loss or damage or delay arising from any other cause whatsoever, even from the neglect or default of the Captain or crew or some other person employed by the Owners on board or ashore for whose acts they would, but for this clause, be responsible, or from unseaworthiness of the vessel on loading or commencement of the voyage or at any time whatsoever. Damage caused by contact with or leakage, smell or evaporation from other goods or by the inflammable, or explosive nature or insufficient package of other goods not to be considered as caused by improper or negligent stowage, even if in fact so caused.
3. Deviation Clause
The vessel has liberty to call at any port or ports in any order, for any purpose, to sail without pilots, to tow and/or assist vessels in all situations, and also to deviate for the purpose of saving life and/or property.
4. Payment of Freight
The freight to be paid in the manner prescribed in Box 14 in cash without discount on delivery of the cargo at mean rate of exchange ruling on day or days of payment, the receivers of the cargo being bound to pay freight on account during delivery, if required by Captain or Owners.
Cash for vessel's ordinary disbursements at port of loading to be advanced by Charterers if required at highest current rate of exchange, subject to two per cent. to cover insurance and other expenses.
5. Loading
Cargo to be brought alongside in such a manner as to enable vessel to take the goods with her own tackle and to load the full cargo in the number of running working days stated in Box 15. Charterers to procure and pay the necessary men on shore or on board the vessel to do the work there, vessel only heaving the cargo on board.
If the loading takes place by elevator cargo to be put free in vessel's holds. Owners only paying trimming expenses.
Any pieces and/or packages of cargo over two tons weight, shall be loaded, stowed and discharged by Charterers at their risk and expense.
Time to commence at 1 p.m. if notice of readiness to load is given before noon and at 6 a.m. next working day if notice given during office hours after noon.
The notice to be given to the Shippers named in Box 16.
Time lost in waiting for berth to count as loading time.
Discharging
Cargo to be received by Merchants at their risk and expense alongside the vessel not beyond the reach of her tackle and to be discharged in the number of running working days stated in Box 17. Time to commence at 1 p.m. if notice of readiness to discharge is given before noon, and at 6 a.m. next working day if notice given during office hours after noon.
Time lost in waiting for berth to count as discharging time.
Demurrage
Ten running days on demurrage at the rate stated in Box 18 per day or pro rata for any part of a day, payable day by day, to be allowed Merchants altogether at ports of loading and discharging.
Lien Clause
Owners shall have a lien on the cargo for freight, dead-freight, demurrage and damages for detention. Charterers shall remain responsible for dead-freight and demurrage (including damages for detention), incurred at port of loading. Charterers shall also remain responsible for freight and demurrage (including damages for detention) incurred at port of discharge, but only to such extent as the Owners have been unable to obtain payment thereof by exercising the lien on the cargo.
Bills of Lading
The Captain to sign Bills of Lading at such rate of freight as presented without prejudice to this Charterparty, but should the freight by Bills of Lading amount to less than the total chartered freight the difference to be paid to the Captain in cash on signing Bills of Lading.
Strike, War- and Ice-Clauses
Strike-Clause, War-Clause and Ice-Clause as below.
Cancelling Clause
Should the vessel not be ready to load (whether in berth or not) on or before the date indicated in Box 19, Charterers have the option of cancelling this contract, such option to be declared, if demanded, at least 48 hours before vessel's expected arrival at port of loading. Should the vessel be delayed on account of average or otherwise, Charterers to be informed as soon as possible, and if the vessel is expected ready to load, Charterers have the option of cancelling this contract, unless a cancelling date has been agreed upon.
General Average
General Average to be settled according to York Antwerp Rules. Proprietors of cargo to pay the cargo's share in the general average even if same have been necessitated through neglect or fault of the Owners' servants (see clause 2).
13. Indemnity
Indemnity for non-performance of this Charterparty, proved damages, not exceeding estimated amount of freight.
14. Agency
In every case the Owner shall appoint his own Broker or Agent both at the port of loading and the port of discharge.
15. Brokerage
A brokerage commission at the rate stated in Box 20 on the freight earned is due to the party mentioned in Box 20. In case of non-execution at least 1/3 of the brokerage on the estimated amount of freight and dead-freight to be paid by the Owners to the Brokers as indemnity for the latter's expenses and work. In case of more voyages the amount of indemnity to be mutually agreed.
GENERAL STRIKE CLAUSE
Neither Charterers nor Owners shall be responsible for the consequences of any strikes or lock-outs preventing or delaying the fulfillment of any obligations under this contract.
If there is a strike or lock-out affecting the loading of the cargo, or any part of it, when vessel is ready to proceed from her last port or at any time during the voyage to the port or ports of loading or after her arrival there, Captain or Owners may ask Charterers to declare, that they agree to reckon the laydays as if there were no strike or lock-out. Unless Charterers have given such declaration in writing (by telegram, if necessary) within 24 hours, Owners shall have the option of cancelling this contract. If part cargo has already been loaded, Owners must proceed with same, (freight payable on loaded quantity only) having liberty to complete with other cargo on the way for their own account.
If there is a strike or lock-out affecting the discharge of the cargo on or after vessel's arrival at or off port of discharge and same has not been settled within 48 hours, Receivers shall have the option of keeping vessel waiting until such strike or lock-out is at an end against paying half demurrage after expiration of the time provided for discharging, or of ordering the vessel to the time provided for out. Such orders to be given within 48 hours after Captain or Owners have given notice to Charterers of the strike or lock-out affecting the discharge. On delivery of the cargo at such port, all conditions of this Charterparty and of the Bill of Lading shall apply and vessel shall receive the same freight as if she had discharged at vessel's original port of destination, except that if the distance of the substituted port exceeds 100 nautical miles, the freight on the cargo delivered at the substituted port to be increased in proportion.
GENERAL WAR CLAUSE
If the nation under whose flag the vessel sails should be engaged in war and the safe navigation of the vessel should thereby be endangered either party to have the option of cancelling this contract, and if so cancelled, cargo already shipped shall be discharged either at the port of loading or, if the vessel has commenced the voyage, at the nearest safe place at the risk and expense of the Charterers or Cargo-Owners.
If owing to outbreak of hostilities the goods loaded or to be loaded under this contract or part of them become contraband or liable to confiscation according to international law or the proclamation of any belligerent powers each party to have the option of cancelling this contract as far as such goods are concerned, and contraband goods already loaded to be then discharged either at the port of loading, or if the voyage has already commenced, at the nearest safe place at the expense of the Cargo-Owners. Owners to have the right to fill up with other goods instead of the contraband.
Should any port where the vessel has to load under this Charter be blockaded the contract to be null and void with regard to the goods to be shipped at such port.
No Bills of Lading to be signed for any blockaded port, and if the port of destination be declared blockaded after Bills of Lading have been signed, Owners shall discharge the cargo either at the port of loading, against payment of the expenses of discharge, if the ship has not sailed thence, or, if sailed at any safe port on the way as ordered by Shippers or if no order is given at the nearest safe place against payment of full freight.
GENERAL ICE CLAUSE
Port of loading
a) In the event of the loading port being inaccessible by reason of ice when vessel is ready to proceed from her last port or at any time during the voyage or on vessel's arrival or in case frost sets in after vessel's arrival, the Captain for fear of being frozen in is at liberty to leave without cargo, and this Charter shall be null and void.
b) If during loading the Captain, for fear of vessel being frozen in, deems it advisable to leave, he has liberty to do so with what cargo he has on board and to proceed to any other port or ports with option of completing cargo for Owners' benefit for any port or ports including port of discharge. Any part cargo thus loaded under this Charter to be forwarded to destination at vessel's expense but against payment of freight, provided that no extra expenses be thereby caused to the Receivers, freight being paid on quantity delivered (in proportion if lumpsum), all other conditions as per Charter.
c) In case of more than one loading port, and if one or more of the ports are closed by ice, the Captain or Owners to be at liberty either to load the part cargo at the open port and fill up elsewhere for their own account as under section b) or to declare the Charter null and void unless Charterers agree to load full cargo at the open port.
d) This Ice Clause not to apply in the Spring.
Port of discharge
a) Should ice (except in the Spring) prevent vessel from reaching port of discharge Receivers shall have the option of keeping vessel waiting until the re-opening of navigation and paying demurrage, or of ordering the vessel to a safe and immediately accessible port where she can safely discharge without risk of detention by ice. Such orders to be given within 48 hours after Captain or Owners have given notice to Charterers of the impossibility of reaching port of destination.
b) If during discharging the Captain for fear of vessel being frozen in deems it advisable to leave, he has liberty to do so with what cargo he has on board and to proceed to the nearest accessible port where she can safely discharge.
c) On delivery of the cargo at such port, all conditions of the Bill of Lading shall apply and vessel shall receive the same freight as if she had discharged at the original port of destination, except that if the distance of the substituted port exceeds 100 nautical miles, the freight on the cargo delivered at the substituted port to be increased in proportion.



# ORIGINAL TANKER VOYAGE CHARTER PARTY

## PREAMBLE

LONDON  
Place

31st January, 1978  
Date

IT IS THIS DAY AGREED between [redacted]

[redacted] owner (hereinafter called the "Owner") of the

MS [redacted]

and [redacted] (hereinafter called the "Vessel")

(hereinafter called the "Charterer")

that the transportation herein provided for will be performed subject to the terms and conditions of this Charter Party, which includes this Preamble and Part I and Part II. In the event of a conflict, the provisions of Part I will prevail over those contained in Part II.

## PART I

### A. Description and Position of Vessel:

Deadweight. 32,100 tons (2240 lbs.)

Classed: + 100 A 1 Lloyd's Register

Loaded draft of Vessel on assigned summer freeboard 11.35 <sup>metres</sup> in salt water.

Capacity for cargo: 30,000 tons (of 2240 lbs. each)

5% more or less, Vessel's option.

Coated:  Yes  No

Coiled:  Yes  No

Last two cargoes: Clean Petroleum Products

Now: Trading

Expected Ready:

### B. Laydays:

Commencing: 15th February, 1978

Cancelling: 30th March, 1978

Lay/Can to be narrowed to a Fifteen day spread, by mutual agreement.

Loading Port(s): Almirkas

ONE OR TWO SAFE PORT(S) ROTATION IN CHARTERERS' OPTION. <sup>2</sup> WORLDWIDE TRADING SUBJECT TO THE LIMITS OF THE INSTITUTE WARRANTIES, BUT EXCLUDING TAIWAN, MOROCCO, ISRAEL, CHILE, SOUTH AFRICA, AND SOUTH KOREA.

Charterer's Option

### D. Discharging Port(s).

ONE OR TWO SAFE PORT(S) ROTATION IN CHARTERERS' OPTION. WORLDWIDE TRADING SUBJECT TO THE LIMITS OF THE INSTITUTE WARRANTIES, BUT EXCLUDING TAIWAN, MOROCCO, ISRAEL, CHILE, SOUTH AFRICA, AND SOUTH KOREA.

Charterer's Option

Cargo

CLEAN PETROLEUM PRODUCTS UNDAWER THAN 2 1/2 H.P.A., CHARTERERS' OPTION CRUDE AND/OR DIRTY PETROLEUM PRODUCTS, REFINED FUEL OILS, WITHIN VESSEL'S NATURAL BOUNDATION, WERE TRADING CLEAN, AND LEAST TWO CHARGES, WITHIN Charterer's Option VESSEL'S NATURAL BOUNDATION, WERE TRADING DIRTY. MAXIMUM DENSITY WERE TO BE ASKED, ONE HUNDRED THIRTY FIVE DOLLARS PER TONNETT. Freight Rate per ton (of 2240 lbs each)

*universal, mundial*

*sales limitations geographical*

TOVALOP CLAUSE



*circulation  
(execution)*

*water*

Owners warrant that Vessel is a Participating Tanker in TOVALOP and will so remain during the currency of this Charter, provided, however, that if Owners acquire the right to withdraw from TOVALOP under Clause VIII thereof, nothing herein shall prevent Owners from exercising that right.

When an escape or discharge of oil (the term "oil" for the purposes of this Clause meaning "oil" as defined in TOVALOP) occurs from the Vessel, and causes or threatens to cause pollution damage to coastlines, Charterers may, at their Option upon notice to Owners or Master, undertake such measures as are reasonably necessary to prevent or mitigate such damage, unless Owners promptly undertake same. Charterers shall keep Owners advised of the nature and result of any such measures taken by them, and if time permits, the nature of the measures intended to be taken by them. Any of the aforementioned measures taken by Charterers shall be deemed taken on Owners' authority, and shall be at Owners' expense except to the extent that:

- (1) such escape or discharge was caused or contributed to by Charterers, or
- (2) Owners are or would have been exempt from liability for such escape or discharge by reason of the exceptions prescribed in Article III (2) of the 1969 International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, or
- (3) the cost of such measures together with Owners' own reasonable removal costs exceed One Hundred and Twenty Five Dollars per Gross Registered Ton of the Vessel or Ten Million Dollars (whichever is less): in case the Vessel was carrying a cargo of oil not owned by an Oil Company Party to CRISTAL (as such Ownership is defined in CRISTAL and the Rules promulgated thereunder, or in case the Vessel was in ballast.

PROVIDED ALWAYS that if Owners in their absolute discretion consider said measures should be discontinued, Owners shall so notify Charterers and thereafter Charterers shall have no right to continue said measures under the provisions of this clause and all further liability to Charterers under this Clause shall thereupon cease.

The above provisions are not in derogation of such other rights as Charterers or Owners may have under this Charter, or may otherwise have or acquire by Law or any International Convention.

...

... IN U.S. DOLLARS TO NATIONAL WESTERN BANK LTD., 27 ST. MARK AVE, LONDON ...  
... ACCORDING TO GODDARD OSBORN & CO. TANKERS, DOLLAR ACCOUNT NO. 00741531, FOR IMMEDIATE TRANSFER TO ALBERTA, ...  
... IN ACCORDANCE WITH "WORLDSCALE"  
Demurrage per day

IN ACCORDANCE WITH "WORLDSCALE" 98 (NINETY EIGHT)

Commission of 1% is payable by Owner to **PTTROMAR S.A.**  
" " 1 1/4% " " " " **GODDARD OSBORN & CO. TANKERS**  
on the actual amount of freight, when and as freight is paid.

The place of General Average and arbitration proceedings to be London, ~~N. York~~

For each Owner warrants vessel to be a member of TOVALOP scheme and will be so maintained throughout duration of this charter.

Special Provisions:

CLAUSES 1 - 32, INCLUSIVE, ON THIS FORM, AND AS ATTACHED, ARE INCORPORATED IN THIS CHARTER PARTY, AND ARE DEEMED TO BE PART OF PART 1 OF SAFE.

WITHOUT PREJUDICE TO PART 1A, THE VESSEL IS TO BE FURTHER DESCRIBED AS FOLLOWS:-

Capacity at 100% - 42,101.40 cubic metres.  
Capacity at 98% - 41,259.35 cubic metres.  
Vessel is fitted with seven CENTRAL tanks, INCLUDING one BLOC tank, plus 2 x 7 LATERAL tanks.

Vessel built 1976  
Beam: 26.06 metres  
LOA: 170.754 metres  
T.F.C.: 38.10 metric tons in Salt Water.  
Height above Deck: 1.8 metres.  
Vessel is fitted with two derricks of ten tons.  
Owner guarantee vessel is capable of fifty knots, which is to be the service speed of this Charter.

The distance from centre manifold to amidship is 0.20 metres.

*equip  
lavie  
mend.*

"WORLDSCALE" TERMS AND CONDITIONS, AS AMENDED AT THE DATE OF EACH LOADING, ARE TO APPLY TO THIS CHARTER PARTY.

OWNERS WARRANT TO HAVE SECURED, AND CARRIES ABOARD THE VESSEL A U.S. FEDERAL MARITIME COMMISSION'S CERTIFICATE OF FINANCIAL RESPONSIBILITY AS REQUIRED UNDER THE U.S. WATER QUALITY IMPROVEMENT ACT OF 1970 (EFFECTIVE 0001/APRIL 3, 1971).

VESSEL IS TO COMPLY WITH PROVISIONS OF U.S. COASTGUARD REGULATIONS FOR FEDERAL WATER POLLUTION CONTROL ACT, TITLE 33 CFR, 154/155/156, AND 151, AS AMENDED, AND ANY DELAY TO THE VESSEL, AS A RESULT OF FAILURE TO COMPLY, TO BE FOR OWNERS' ACCOUNT.

THE P & I REVISED TOVALOP CLAUSE, AS ATTACHED, IS DEEMED TO BE INCORPORATED IN THIS CHARTER PARTY.

OWNERS WARRANT THAT THE VESSEL IS CAPABLE OF DISCHARGING A FULL CARGO WITHIN THIRTY HOURS AND PRO RATA, OR MAINTAIN 100 P.S.I. AT SHIP'S MANIFOLD.

IF CHARTERERS USE THE DIRTY TRADE OPTION, THEY UNDERTAKE TO RE-DELIVER THE VESSEL WITH LAST CARGO CLEAN PETROLEUM PRODUCTS.

IF AT ANY TIME MORE THAN TWO PORTS ARE REQUIRED FOR LOADING AND DISCHARGING, OWNERS' AGREEMENT, AT THE SAME RATE, IS NOT TO BE UNFAIRLY WITHHELD.

CHARTERERS UNDERTAKE TO LOAD PRODUCTS WHICH ARE HARMLESS TO THE COATING OF THE VESSEL. THE MAXIMUM TEMPERATURE TO WHICH CARGO IS TO BE LOADED, IS ONE HUNDRED SIXTY DEGREES FAHRENHEIT.

IN WITNESS WHEREOF, the parties have caused this Charter, consisting of a Preamble, Parts I and II, to be executed in duplicate as of day and year first above written.

Signature of: *[Handwritten Signature]*

Signature of: *[Handwritten Signature]*  
By: *[Handwritten Signature]*  
*[Circular Stamp]*

*[Handwritten Signature]*



11. Owners have the option when in ballast condition, and when passing Algeria, to call in and pick up stores, provided prior permission is obtained from Charterers, which is not to be unreasonably withheld.
12. If Charterers load any cargo with an average specific gravity (SG) of below 0.70 (point seven) then Charterers agree to pay freight on the quantity of cargo that the vessel would have loaded had the average specific gravity (SG) of the cargo been 0.70 (point seven).
13. For backhaul voyages, as specified below, the rate of freight, as per Part 1, above, is to be 77.5 percent of the dollar rate as provided in "Worldscale" current at the date of commencement of loading on each voyage. (Demurrage is always to be at "Worldscale" 98 per cent).
  - a) If the vessel loads in Mediterranean or Black Sea, for discharge in United Kingdom, Continent, Bordeaux/Hamburg range, and/or Scandinavia, including Denmark, and loads on the subsequent voyage in United Kingdom, Continent, Bordeaux/Hamburg range, and/or Scandinavia, including Denmark, for discharge Mediterranean or Black Sea, the voyage from United Kingdom, Continent, Bordeaux/Hamburg range, and/or Scandinavia, to Mediterranean or Black Sea is a backhaul voyage.
  - b) If the vessel loads in United Kingdom, Continent, Bordeaux/Hamburg range, and/or Scandinavia, including Denmark, or Mediterranean or Black Sea, for discharge United States Atlantic Coast, or East Coast Canada, or U.S. Gulf or Caribbean Sea, including St. Croix and Puerto Rico, and loads on the subsequent voyage in United States Atlantic Coast, or East Coast Canada or United States Gulf, or Caribbean Sea, including St. Croix and Puerto Rico, for discharge United Kingdom, Continent, Bordeaux/Hamburg range, and/or Scandinavia, including Denmark, or Mediterranean or Black Sea, then the transAtlantic loaded voyage involving the shortest loaded mileage is a backhaul.
  - c) Any other voyage, not included in points a) and b), above, which Owners and Charterers mutually consider to be a backhaul voyage.
14. Charterers have the option of giving discharge orders on the loaded voyage, but definite discharge orders are to be given in time to avoid delay to the vessel.
15. Master is to radio ETA advices both ends, in accordance with the Charterers instructions.
16. If the Bill of Lading is not available on the vessel's arrival at discharge port(s), Owners undertake to instruct the Master and/or Agents to deliver the cargo without production of the Bill of Lading against Charterers' Letter of Indemnity.

17. Charterers have the option of loading and discharging at a submarine pipeline, but in this case, time is always to count, weather permitting or not. Owners undertake that the ship is equipped with two derricks, capable of lifting upto ten tons for each connection.
18. WHEN TRADING CLEAN: Owners agree to clean the vessel's cargo tanks, pipes, pipelines, and pumps to Charterers' Inspector's satisfaction at loading port, but Charterers undertake not to order the vessel to load a cargo which the vessel cannot reasonably carry by virtue of the specifications of the previous cargo.

WHEN TRADING DIRTY: On passage to loading port, Owners undertake to steam and wash down thoroughly vessel's tanks, pipes and pumps and to remove all sediments.

If Charterers require to change from dirty trade and back again to clean trade all time used for cleaning, over and above the normal ballast passage from the previous discharging port to be paid for at the demurrage rate, and Charterers are also to pay all cleaning expenses incurred.

19. If after loading or discharge port(s) have been nominated, Charterers desire to vary such port(s) Owners agree to issue such revised instructions as are necessary at any time to give effect to Charterers the revised orders, and any period by which the steaming time taken to reach such alternative ports exceeds the time which would have been taken had the vessel proceeded to the alternative direct, shall be paid for by Charterers at the rate of demurrage as per Part 1 per day or pro rata, for part of a day less the allowance for 'In-Port' bunkers, as per 'Shell' tables, but plus the cost of bunkers consumed during such excess time at contract price, at the alternative port.
20. Owners guarantee that the vessel is fully fitted with heating coils in all cargo tanks capable of maintaining a temperature of one hundred thirty five degrees fahrenheit, and that same will be maintained in good working order. Owners agree to instruct Master that the cargo is to be kept heated on passage to discharging port and during discharge in accordance with instructions issued by cargo shippers at loading port, or by Charterers en route to discharging port.
21. Owners guarantee that the vessel is not blacklisted, which would prevent the due fulfillment of this Charter Party.
22. If the vessel is required by Charterers to load and/or discharge at any port, or trade to any area involving Extra War Risk Insurance premium, and or war bonus to Master, Officers, and Crew, same to be for Charterers' account and to be reimbursed by Charterers to Owners, against Owners' presentation of the relevant invoices and supporting documents.
23. Should the vessel be requisitioned by the Algerian Government during this Charter, then the Charter shall be suspended from the date of requisition, and on the notification of release from requisition the Charterers shall have the option, declarable within two working days, of continuing the Charter until the vessel has been available to Charterers for a period of twelve months.

24. If war or hostilities break out between any two or more of the following countries:-

United Kingdom, or other European State,  
United States of America,  
Union of Socialist Soviet Republics,  
People's Republic of China,  
Algeria or other Arab State,

both Owners and Charterers shall have the right of cancelling this Charter.

25. This Charter Party is to remain in force for as many consecutive voyages as the vessel can complete over a period of twelve months, commencing from the date of tendering Notice of Readiness to load on the first voyage, two weeks more or less at Charterers' option.

26. All clauses in this Charter Party are to apply to all the voyages performed under this Charter Party, except the Lay-Days and Cancelling, which is to apply for the first voyage only.

The first voyage under this Charter Party is to be for loading in the Mediterranean Sea, and the last voyage under this Charter Party is to be for discharge in United Kingdom, Continent, Scandinavia, Mediterranean Sea, United States Atlantic Coast, United States Gulf, Black Sea, West Africa, or Atlantic Islands, at Charterers' option.

27. Should Charterers at any time, or at any port request Owners to nominate Charterers' Agents, eventual agreement from Owners is not to be unreasonably withheld, and if agreement is given, then Charterers are to agree to put Agents in funds, and deduct the cost of same from freight.

28. Charterers guarantee that Owners' Gross Freight Income for the whole period of this Charter Party will, in no case, be less than the Gross Freight Income would have been on a straight consecutive round voyage basis from Arzew to Rotterdam at "Worldscale" 110 (one hundred ten).

To establish the Gross Freight Income on round voyage basis from Arzew to Rotterdam, the following factors are to be used:-

The average cargo quantity carried during the Charter Party period based on Clean Petroleum Products having a specific gravity above 0.72.

The total mileage of all loaded and ballast voyages performed under the Charter Party to be used for calculating the number of voyages, or part of a voyage the vessel theoretically could have performed consecutively from Arzew/Rotterdam/Arzew.

Vessel's theoretical Gross Freight Income Arzew/Rotterdam/Arzew based on amended "Worldscale" rate, to be compared with actual Gross Freight Income earned, and if actual Gross Freight Income is smaller than the theoretical Gross Freight Income, then the Charterers are to pay to Owners the difference between theoretical and actual Gross Freight Income.

28. For the purpose of determining mileage under this clause, the "BP Distance Tables" (cont'd) shall be used.
29. If the vessel, on loaded voyage transits either the Suez or Panama Canals, and on the subsequent voyage transits the same canal in loaded condition, then the "Worldscale" 'Laden Only' differential is to apply in both cases.
30. Owners warrant that the vessel is at all times, and in all respects, eligible for trading to the ports and places specified in Part 1, Clauses 'C' and 'D', hereof, and at all times she shall have on board all certificates, records, and other documents required for such service. Any delays incurred because of the vessel's failure to comply with the foregoing shall not count as laytime, or for demurrage.
31. Charterers shall be discharged and released from all liability in respect of any claim Owners may have under this Charter Party (such as, but not limited to, claims for deadfreight, demurrage, shifting expenses, or port expenses) unless the claim has been presented to Charterers in writing with supporting documents, within six months of completion of discharge of the cargo carried under this Charter Party, on each voyage.
32. Negotiations and fixture are to remain strictly private and confidential.

\* \* \*

All references herein to "Tanker Nominal Freight Scale No 3" are to be read as "Worldwide Tanker Nominal Freight Scale."

**BP TANKER COMPANY LTD**

Britannic House  
Moor Lane  
LONDON E.C.2

9/1969(250)



Code word for this Charter Part:  
"BEEPEVOY"

**Voyage Charter Part**

LONDON, \_\_\_\_\_ 19\_\_

It is this day agreed between \_\_\_\_\_  
of \_\_\_\_\_ Owners (hereinafter referred to as "Owners") of the good \_\_\_\_\_  
motor/steam tank vessel called \_\_\_\_\_ (hereinafter referred to as "the  
vessel") now \_\_\_\_\_ and expected ready to load about \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_ and BP TANKER COMPANY LIMITED of London  
(hereinafter referred to as "Charterers").

Classification  
of Vessel

Description  
of Vessel

Condition  
of Vessel

Loading and  
Discharge  
Port(s) Range

Cargo

1. Owners guarantee that:—

- (a) the vessel is classed \_\_\_\_\_
- (b) the vessel has a summer deadweight of \_\_\_\_\_ tons on a saltwater draft of \_\_\_\_\_, with a capacity of \_\_\_\_\_ tons of oil, 5% more or less;
- (c) the vessel's last two cargoes before the commencement of this Charter shall have consisted of \_\_\_\_\_ respectively;
- (d) the vessel is fully fitted with heating coils in all cargo tanks;
- (e) the vessel is equipped with derricks capable of lifting to and supporting at the vessel's port and starboard manifolds heavy submarine hoses of up to 5 tons in weight.

2. Owners shall before, at the commencement of and throughout the voyage exercise due diligence to make and maintain the vessel, her tanks, valves and pipelines tight, staunch, strong, in good order and condition, in every way fit for the voyage and fit to carry the cargo provided for in Clauses 3 and 28 with the vessel's machinery, boilers and hull in such a state as to obtain the most efficient working and with a full and efficient complement of Master, officers and crew for a vessel of her tonnage.

3. Subject to the provisions of Clause 21 hereof, the vessel shall, with all convenient despatch, proceed to \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_ or so near thereunto as she may safely get, and there load from the factors of Charterers subject to Clause 8 hereof a full and complete cargo of \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_ in bulk, not exceeding what she can reasonably stow and carry over and above her tackle, provisions and furniture and in any case not in excess of the quantity permitted by the International Load Line Convention, 1966, or any modification or amendment thereof from time to time in force, and being so loaded shall therewith proceed (as ordered on signing Bills of Lading or as provided in Clauses 17 and 21 hereof) to \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_ or so near thereunto as she may safely get, and deliver the same in consideration of the payment of freight as provided in Clauses 6 and 7.

Loading/ Discharge Place	4. The vessel shall be loaded and discharged at any port, berth, dock, anchorage, submarine line, alongside vessels or lighters or any other place whatsoever as ordered by Charterers. Any lighterage shall be at the expense of Charterers. Charterers shall not be deemed to warrant the safety of any of the aforementioned places and shall be under no liability in respect thereof except for loss or damage caused by their failure to exercise due diligence before directing the vessel to any such places to ascertain that the vessel can always lie safely afloat.	38 39 40 41 42
Shifting	5. Charterers have the right to load at more than one berth at each loading port and to discharge at more than one berth at each discharge port on payment of expenses properly incurred as follows:— (1) Unmooring at, and pilotage and towage off, the first loading or discharge berth. (2) Mooring and unmooring at, and pilotage and towage on and off the intermediate loading or discharge berths. (3) Mooring at, and pilotage and towage on to the last loading or discharge berth. Charterers shall also pay any dues incurred in excess of those which would have been incurred if all the cargo involved at the particular port had been loaded or discharged at the first berth only.	43 44 45 46 47 48 49 50
Port and Terminal Combinations	For the purpose of freight payment the places grouped in Port and Terminal Combinations in the Tanker Nominal Freight Scale No. 3 as amended at the date of this Charter are to be considered as berths within a single port, Charterers paying shifting expenses in accordance with the foregoing.	51 52 53
Rate of Freight	6. Freight shall be in accordance with the rates provided in the Tanker Nominal Freight Scale No. 3 as amended at the date of this Charter plus/minus.....% per ton of 20 cwts. of oil without deduction for normal or expected losses.	54 55 56
Port and Canal Differentials	If the vessel is ordered to load or discharge at a port for which a fixed differential is provided, or if the vessel proceeds on a voyage which involves transits of the Suez or Panama Canal, such additional amount as is indicated in the Tanker Nominal Freight Scale No. 3 as amended at the date of this Charter shall be payable without premium or discount as the case may be.	57 58 59 60
Payment of Freight	7. Freight shall be payable after completion of discharge. Payment shall be made in sterling in London to ..... in cash, without discount, less any advances made to the Master and cost of insurance thereon, provided that no freight shall be payable on any quantity which submerges, at any stage of the voyage, the marks appropriate under the International Load Line Convention, 1966, or any modification or amendment thereof from time to time in force.	61 62 63 64 65
Cargo Maximum	8. In no event shall Charterers be required to furnish cargo in excess of the quantity stated in Clause 1 (b) hereof as the vessel's capacity for cargo.	66 67
Slack Tanks	9. Should Charterers be unable to supply a full and complete cargo, the vessel shall not be required to proceed to sea until such of her tanks are filled as will place her in a seaworthy condition, and freight shall be paid as if the vessel had been loaded with a full and complete cargo subject to Clause 8 hereof.	68 69 70
Dues and other Charges	10. Dues and other charges upon the vessel, even when assessed on the quantity of cargo loaded or discharged, shall be paid by Owners, and dues and other charges upon the cargo shall be paid by Charterers, in accordance with the provisions of the Tanker Nominal Freight Scale No. 3 as amended at the date of this Charter.	71 72 73
Loading and Discharge of Cargo	11. The cargo shall be pumped into the vessel at the expense of and at the risk and peril of Charterers as far as the vessel's permanent hose connections only and pumped out of the vessel at the expense of and at the risk and peril of the vessel as far as the vessel's permanent hose connections only. The vessel shall supply her pumps and the necessary steam in all ports where the regulations permit of fire on board, as well as the necessary hands, and if fires are not allowed on board, Charterers shall provide steam at their expense for discharging purposes.	74 75 76 77 78
Laydays/ Cancelling	12. Laydays shall not commence before..... unless with Charterers' sanction and should the vessel not be ready to load by..... Charterers shall have the option of cancelling this Charter.	79 80 81
Commencement of Laytime	13. Laytime shall at each loading and discharge port commence at the expiry of six hours after written notice of readiness to load or discharge has been received from the Master by Charterers or their agents, berth or no berth.	82 83 84
Amount of Laytime	14. .... running hours (Sundays and Holidays excepted), weather permitting, shall be allowed Charterers for loading and discharging, Charterers having the right of loading and discharging during the night, paying all extra expenses incurred ashore.	85 86 87
Demurrage	15. Charterers shall pay demurrage at the rate stipulated in the Tanker Nominal Freight Scale No. 3 as amended at the date of this Charter plus/minus.....% per running day and pro rata for part of a running day for all time that loading and discharging and time counting as laytime exceeds the allowed laytime specified in Clause 14 hereof. If, however, demurrage is incurred due to fire or explosion at ports of loading and or discharge in or about the shore plant or due to breakdown of shore machinery, the rate of demurrage shall be reduced to half per running day and pro rata for part of a running day for demurrage so incurred.	88 89 90 91 92 93

Lien

16. Owners shall have a lien upon the cargo for all freight, dead freight, demurrage and cost of recovery there

Orders for Discharge Ports

17. Charterers shall have the option of ordering the vessel to the following destinations for wireless orders:-

Land's End—if the vessel has loaded at a Persian Gulf, Eastern Mediterranean or Western Hemisphere port for U.K./Continent (Bordeaux/Hamburg range) or Scandinavia.

Gibraltar —if the vessel has loaded at a Persian Gulf or Eastern Mediterranean port for U.K. Continent (Bordeaux/Hamburg range) or Scandinavia.

Suez —if the vessel has loaded at a Persian Gulf port for Mediterranean port(s).

If Charterers exercise this option they undertake to nominate actual discharge port(s) in sufficient time to avoid delay to the vessel.

Ice on Voyage

18. If on passage to the nominated port of discharge the Master finds that the port is inaccessible owing to ice, he shall immediately request Charterers by radio for revised orders and remain outside the area of ice-bound water. Upon receipt of such request, Charterers shall give orders for the vessel to proceed to an alternative ice-free and accessible port where there are facilities for receiving the cargo in bulk. In this event, freight shall be paid at the rate applicable under this Charter to such alternative discharge port and any period by which the steaming time taken to reach such alternative port exceeds the time which would have been taken had the vessel proceeded thither direct from the loading port shall be paid for by Charterers at the rate of £..... per day or pro rata for part of a day, plus cost of bunkers consumed during such excess time at contract price at the actual discharge port.

Ice at Discharge Port

19. If on or after the vessel's arrival at a nominated discharge port there is a danger of the vessel being frozen in, the Master shall proceed to the nearest safe and ice-free position and at the same time request Charterers by radio for revised orders. Immediately upon receipt of such request Charterers shall give orders for the vessel either to proceed to an alternative ice-free and accessible port where there is no danger of the vessel being frozen in and where there are facilities for receiving the cargo in bulk or to return to and discharge at the nominated port. If the vessel is ordered to proceed to an alternative port, the sum in respect of freight and delay to be paid by Charterers shall be as laid down in Clause 18 hereof, but if the vessel discharges at the nominated port, then the whole of the time occupied from the time of expiry of the notice of readiness given on her first arrival at the port until completion of discharge shall count as laytime in accordance with the provisions of Clause 14 hereof. Any delay after completion of discharge caused by ice by reason of the vessel returning to the nominated port on Charterers' instructions shall be borne by Charterers at the rate of £..... per day or pro rata for part of a day.

Quarantine

20. Should Charterers require the vessel to proceed to any port when at the time the vessel is ordered to that port there is quarantine, time shall count as laytime whilst the vessel is detained, but should the quarantine be declared only whilst the vessel is on passage to the port, Charterers are not to be liable for the delay caused by such quarantine.

Revised Orders

21. If after loading or discharge ports have been nominated Charterers desire to vary such ports, Owners agree to issue such revised instructions as are necessary at any time to give effect to Charterers' revised orders and any period by which the steaming time taken to reach such alternative port exceeds the time which would have been taken had the vessel proceeded thither direct, shall be paid for by Charterers at the rate of £..... per day or pro rata for part of a day plus the cost of bunkers consumed during such excess time at contract price at the alternative port.

Bills of Lading and Indemnities

22. Bills of Lading are to be signed as Charterers direct, without prejudice to this Charter. Charterers hereby indemnify Owners (1) against all liabilities that may arise from the signing of Bills of Lading in accordance with the directions of Charterers to the extent that the terms of such Bills of Lading impose more onerous liabilities than those assumed by Owners under the terms of this Charter and (2) against claims brought by holders of Bills of Lading against Owners by reason of any deviation required by Charterers under the provisions of Clause 21.

Liberty

23. The vessel shall have liberty to sail with or without Pilots to tow or go to the assistance of vessels in distress, to call at any port or ports for oil fuel supplies, and to deviate for the purpose of saving life or property, or for any other reasonable purpose.

Agency

24. The vessel shall be addressed to Charterers' agents at loading and discharge ports for Custom House business.

Shallow Draft Port(s)

25. If a port is nominated which normally cannot accommodate the vessel with a full cargo, Charterers undertake to discharge sufficient cargo at a previous port or ports or into vessels or lighters to enable the vessel to enter and lie at such nominated port without undue waiting.

Heating of Cargo

26. Owners undertake that if required the cargo shall be heated on passage to and whilst at the discharge port or ports in accordance with instructions given by the cargo suppliers at the loading port or ports, or by Charterers prior to loading or en route to the discharge port or ports.

E.T.A.

27. A wireless message is to be sent by the Master to agents at loading port at least 48 (forty eight) hours prior to arrival advising vessel's approximate date and hour of arrival at loading port, failing which Charterers shall be allowed an additional 24 (twenty four) hours under Clause 14.

A wireless message is also to be sent by the Master to agents at discharge port at least 48 (forty eight) hours prior to arrival advising vessel's approximate date and hour of arrival at discharge port, stating also expected draft on even keel, failing which Charterers shall be allowed an additional 24 (twenty four) hours under Clause 14. Any alteration in dates or times of arrival shall be advised promptly by wireless to agents.

Packed and General Cargo

28. Charterers have the right of shipping up to 200 tons of Petroleum Products in packages and/or Bitumen in drums and/or general cargo, in available dry cargo space, the quantity being subject to the Master's discretion. Freight shall be payable at the bulk oil rate and Charterers shall pay in addition all expenses incurred solely as a result of the packed cargo being carried, and any delay occasioned thereby shall count as laytime.

Sub-let

29. Charterers may sublet the vessel without prejudice to the respective rights and obligations of either party under this Charter.

Exceptions	30. The provisions of Articles III (other than Rule 8), IV and VIII of the Schedule to the Carriage of Goods by Sea Act, 1924, of the United Kingdom shall apply to this Charter and shall be deemed to be inserted <i>in extenso</i> herein. This Charter shall be deemed to be a contract for the carriage of goods by sea to which the said articles apply and Owners shall be entitled to the protection of the said articles in respect of any claim made hereunder. Charterers shall not, unless otherwise in this Charter expressly provided, be responsible for any loss or damage or delay or failure in performance hereunder arising or resulting from act of God; act of war; seizure under legal process; quarantine restrictions; strikes; lockouts; riots; civil commotions; and arrest or restraint of princes, rulers or peoples.	163 164 165 166 167 168 169 170
War Risks	31. (1) The Master shall not be required or bound to sign Bills of Lading for any blockaded port or for any port which the Master or Owners in his or their discretion consider dangerous or impossible to enter or reach. (2) If (A) any port of loading or of discharge named in this Charter or to which the vessel may properly be ordered pursuant to the terms of the Bills of Lading be blockaded or, (B) owing to any war, hostilities, warlike operations, civil war, civil commotions, revolutions, or the operation of international law (a) entry to any such port of loading or of discharge of cargo at any such port be considered by the Master or Owners in his or their discretion dangerous or prohibited or (b) it be considered by the Master or Owners in his or their discretion dangerous or impossible for the vessel to reach any such port of loading or of discharge then Charterers shall have the right to order the cargo or such part of it as may be affected to be loaded or discharged at any other port of loading or of discharge within the range of loading or discharge ports respectively established under the provisions of the Charter (provided such other port is not blockaded or that entry thereto or loading or discharge of cargo thereat is not in the Master's or Owners' discretion dangerous or prohibited). If in respect of a port of discharge no orders be received from Charterers within 48 hours after they or their agents have received from the Owners a request for the nomination of a substitute port, Owners shall then be at liberty to discharge the cargo at any safe port which they or the Master may in their or his discretion decide on (whether within the range of discharge ports established under the provisions of the Charter or not) and such discharge shall be deemed to be due fulfilment of the contract or contracts of affreightment so far as cargo so discharged is concerned. In the event of the cargo being loaded or discharged at any such other port within the respective range of loading or discharge ports established under the provisions of the Charter, the Charter shall be read in respect of freight and all other conditions whatsoever as if the voyage performed were that originally designated. However, if the vessel discharges the cargo at a port outside the range of discharge ports established under the provisions of the Charter, freight shall be paid as for the voyage originally designated and all extra expenses involved in reaching the actual port of discharge and/or discharging the cargo thereat shall be paid by Charterers or Cargo Owners. In this latter event Owners shall have a lien on the cargo for all such extra expenses. (3) The vessel shall have liberty to comply with any directions or recommendations as to departure, arrival, routes, ports of call, stoppages, destinations, zones, waters, delivery or in any other wise whatsoever given by the government of the nation under whose flag the vessel sails or any other government or local authority including any de facto government or local authority or by any person or body acting or purporting to act as or with the authority of any such government or authority or by any committee or person having under the terms of the war risks insurance on the vessel the right to give any such directions or recommendations. If by reason of or in compliance with any such directions or recommendations, anything is done or is not done such shall not be deemed a deviation. If by reason of or in compliance with any such direction or recommendation the vessel does not proceed to the port or ports of discharge originally designated or to which she may have been ordered pursuant to the terms of the Bills of Lading, the vessel may proceed to any safe port of discharge which the Master or Owners in his or their discretion may decide on and there discharge the cargo. Such discharge shall be deemed to be due fulfilment of the contract or contracts of affreightment and Owners shall be entitled to freight as if discharge has been effected at the port or ports originally designated or to which the vessel may have been ordered pursuant to the terms of the Bills of Lading. All extra expenses involved in reaching and discharging the cargo at any such other port of discharge shall be paid by Charterers and/or Cargo Owners and Owners shall have a lien on the cargo for freight and all such expenses.	171 172 173 174 175 176 177 178 179 180 181 182 183 184 185 186 187 188 189 190 191 192 193 194 195 196 197 198 199 200 201 202 203 204 205
Both to Blame Collision Clause	32. If the liability for any collision in which the vessel is involved while performing this Charter falls to be determined in accordance with the laws of the United States of America, the following clause shall apply:— If the ship comes into collision with another ship as a result of the negligence of the other ship and any act, neglect or default of the Master, Mariner, Pilot or the servants of the carrier in the navigation or in the management of the ship, the owners of the goods carried hereunder will indemnify the carrier against all loss or liability to the other or non-carrying ship or her owners in so far as such loss or liability represents loss of, or damage to, or any claim whatsoever of the owners of said goods, paid or payable by the other or non-carrying ship or her owners to the owners of said goods and set off, recouped or recovered by the other or non-carrying ship or her owners as part of their claim against the carrying ship or carrier. The foregoing provisions shall also apply where the owners, operators or those in charge of any ship or ships or objects other than, or in addition to, the colliding ships or objects are at fault in respect of a collision or contact.	206 207 208 209 210 211 212 213 214 215
General Average	33. General Average shall be adjusted in London and payable according to the York/Antwerp Rules 1950.	216
New Jason Clause	34. If notwithstanding Clause 33 it is agreed that General Average adjustment be made in accordance with the law and practice of the United States of America, the following clause shall apply:— In the event of accident, danger, damage or disaster before or after the commencement of the voyage, resulting from any cause whatsoever, whether due to negligence or not, for which, or for the consequences of which, the carrier is not responsible, by statute, contract or otherwise, the cargo, shippers, consignees or owners of the cargo shall contribute with the carrier in general average to the payment of any sacrifices, losses or expenses of a general average nature that may be made or incurred and shall pay salvage and special charges incurred in respect of the cargo. If a salvaging ship is owned or operated by the carrier, salvage shall be paid for as fully as if the said salvaging ship or ships belonged to strangers. Such deposit as the carrier or his agents may deem sufficient to cover the estimated contribution of the cargo and any salvage and special charges thereon shall, if required, be made by the cargo, shippers, consignees or owners of the cargo to the carrier before delivery.	217 218 219 220 221 222 223 224 225 226
Bill of Lading Clauses	35. All Bills of Lading issued under this Charter shall contain War Risks, Both-to-Blame Collision and New Jason clauses.	227 228
Clause Paramount	36. All Bills of Lading issued under this Charter shall contain a Clause Paramount incorporating therein the Hague Rules contained in the International Convention for the Unification of Certain Rules Relating to Bills of Lading, dated Brussels the 25th August, 1924, as enacted in the country of shipment, or, if no such enactment is in force in the country of shipment, incorporating the provisions of the said Rules as set out in the Schedule to the United Kingdom Carriage of Goods by Sea Act, 1924.	229 230 231 232 233
Law	37. This Charter shall be construed and the relations between the parties determined in accordance with the law of England. The High Court in London shall have exclusive jurisdiction over any dispute which may arise out of this Charter.	234 235 236



Voyage Charter Party  
LONDON, 19

PREAMBLE

IT IS THIS DAY AGREED between  
of (hereinafter referred to as "Owners") being owners/disponent owners of the  
motor/steam tank vessel called  
(hereinafter referred to as "the vessel")  
and of  
(hereinafter referred to as "Charterers")  
that the service for which provision is herein made shall be subject to the terms and conditions of this charter which includes Part I and Part II. In the event of any conflict between the provisions of Part I and Part II hereof, the provisions of Part I shall prevail.

PART I

(A) Description of Vessel	Owners guarantee that the vessel:-			
	(i) Is classed			
	(ii) Has a deadweight of salt water of	m/ft.	tons (2240 lbs) on a loaded draft on assigned summer freeboard in	
	(iii) Has a capacity available for the cargo of option.		tons (2240 lbs) 5% more or less at Owners'	
	(iv) Is fully fitted with heating coils in all cargo tanks capable of maintaining cargo at a temperature of up to degrees Celsius.			
	(v) Has tanks coated as follows			
	(vi) Is equipped with derricks capable of lifting to and supporting at the vessel's port and starboard manifolds submarine hoses of up to		tons (2240 lbs) in weight.	
	(vii) Has cargo pumps capable of discharging a full cargo within pressure of		at the vessel's manifold.	hours or maintaining a back
	(viii) Has or will have carried the following three cargoes prior to loading under this charter:-			
	1. Last			
	2.			
	3.			
	(ix) Has, and throughout the charter service shall have, on board all papers and certificates required by any applicable law to enable the vessel to perform the charter service without any delay.			
(B) Position/Readiness	Now		Expected ready to load	
(C) Laydays	Commencing Noon		Local Time	
	Termination Noon		Local Time	
(D) Loading Port(s)/Place(s)/Range				one or more ports and/or places at Charterers' option.
(E) Discharging Port(s)/Place(s)/Range				one or more ports and/or places at Charterers' option.

Issued 1980

"SHELLVOY 4"

PART I

PAGE 2

(F) Cargo Description	Charterers' option.	44 45
(G) Freight rate	per ton (2240 lbs/metric) at % of the rate for the voyage as provided for in the Worldwide Tanker Nominal Freight Scale (hereinafter referred to as "Worldscale") current at the date of commencement of loading.	46 47
(H) Freight payable to		48 49
(I) Laytime		50
(J) Demurrage per Day	Running Hours.	51 52
(K) Deviation Rate		53 54
(L) ETAs	All radio messages sent by the master to Charterers shall be addressed to	55
(M) Special Provisions		56 57

Signatures

IN WITNESS WHEREOF, the parties have caused this charter consisting of the Preamble, Parts I and II to be executed as of the day and year first above written.

By

58  
59

60

By

61

## PART II

Condition of Vessel	1. Owners shall exercise due diligence to ensure that from the time when the obligation to proceed to the loading places attaches and throughout the charter service –	62
	(a) the vessel and her hull, machinery, boilers, tanks, equipment and facilities are in good order and condition and in every way equipped and fit for the service required;	63
	(b) the vessel has a full and efficient complement of master, officers and crew;	64
	and to ensure that before and at the commencement of any cargo carrying voyage the vessel is in all respects fit to carry the cargo specified in Part I(F).	65
Cleanliness of tanks	2. Whilst loading, carrying and discharging cargo the master shall at all times keep the tanks, lines and pumps of the vessel clean for the cargo specified in Part I(F). At any place where any cargo is to be loaded it shall be for the master alone to decide whether the vessel's tanks pumps and lines are suitably clean. However, the decision of the master shall be without prejudice to the right of Charterers, should any contamination or damage subsequently be found, to contend that the same was caused by inadequate cleaning and/or some breach of this or any other clause of this charter.	66
		67
		68
		69
Voyage	3. Subject to the provisions of this charter, the vessel, with utmost despatch, shall proceed to such places as Charterers may nominate in accordance with Part I(D) or so near thereunto as she may safely get and there load always afloat a full cargo, but not in excess of the maximum quantity consistent with the International Load Line Convention for the time being in force and, being so loaded, proceed as ordered on signing Bills of Lading to such places as Charterers may nominate in accordance with Part I(E) or so near thereunto as she may safely get and discharge the cargo there always afloat.	70
		71
		72
		73
		74
		75
"Place"	In this charter, "place" includes any berth, dock, anchorage, submarine line, alongside any vessel or lighter or any other place whatsoever to which Charterers are entitled to order the vessel hereunder.	76
		77
		78
		79
		80
		81
Safe Berth	4. Charterers shall exercise due diligence to order the vessel only to places which are safe for the vessel. Notwithstanding anything contained in this charter, Charterers do not warrant the safety of any place and Charterers shall not be liable for loss or damage arising from any such unsafety if they can prove that due diligence was exercised in the giving of the order.	82
		83
		84
		85
		86
		87
Freight	5. Freight shall be earned concurrently with delivery of cargo at the discharge place or places and shall be paid by Charterers to Owners, without any deductions, in United States Dollars at the rate specified in Part I(G) on, subject to Clauses 9 and 36, the gross Bill of Lading quantity as furnished by the shipper, upon receipt by Charterers of notice of completion of final discharge of cargo, provided that no freight shall be payable on any quantity in excess of the maximum quantity consistent with the International Load Line Convention for the time being in force.	88
		89
		90
		91
		92
		93
	If the vessel is ordered to proceed on a voyage for which a fixed differential is provided in Worldscale current at the date of commencement of loading, such fixed differential shall be payable without applying the percentage referred to in Part I(G).	94
		95
		96
	If cargo is carried between places and/or by a route for which no freight rate is expressly quoted in Worldscale, then the parties shall, in the absence of agreement as to the appropriate freight rate, apply to The International Tanker Nominal Freight Scale Association Ltd., London, or The Association of Shipowners & Agents (Worldscale) Inc., New York, for the determination of an appropriate Worldscale freight rate.	97
		98
		99
		100
Dues and other charges	6. Dues and other charges upon the vessel, including those assessed by reference to the quantity of cargo loaded or discharged, shall be paid by Owners, and dues and other charges upon the cargo shall be paid by Charterers. However, irrespective of the foregoing, where under a provision of Worldscale a due or charge is expressly for the account of Owners or Charterers then such due or charge shall be payable in accordance with such provision.	101
		102
		103
		104
		105
	Any taxes on freight at loading or discharging places, but not an income tax even if described as a freight tax, shall be for Charterers' account.	106
		107
Loading and discharging cargo	7. The cargo shall be loaded into the vessel at the expense of Charterers and, up to the vessel's permanent hose connections, at Charterers' risk. The cargo shall be discharged from the vessel at the expense of Owners and, up to the vessel's permanent hose connections, at Owners' risk. Owners shall, unless otherwise notified by Charterers or their agent, supply at Owners' expense all hands, equipment and facilities required on board for mooring and unmooring and connecting and disconnecting hoses for loading and discharging.	108
		109
		110
		111
		112
Cargo Maximum	8. In no event shall Charterers be required to furnish cargo in excess of the quantity stated in Part I(A) (iii) as the vessel's capacity for cargo.	113
		114
Deadfreight	9. Charterers need not supply a full cargo but in that case freight shall nevertheless be paid as if the vessel had been loaded with a full cargo.	115
		116
	The term "full cargo" as used in this Clause and throughout this charter means a cargo which fills the vessel to either its applicable deadweight or its volume capacity, whichever the less, while leaving sufficient space in the tanks for the expansion of cargo.	117
		118
		119

Shifting	10. Charterers shall have the right of requiring the vessel to shift at ports of loading or discharging from a loading or discharging place within port limits and back to the same or to another such place once or more often on payment of all additional expenses incurred. For the purpose of freight payment the places grouped in Port and Terminal Combinations in <i>Worldscale</i> current at the date of commencement of loading are to be considered as places within a single port. Charterers paying shifting expenses in accordance with the foregoing. Time spent shifting shall count against laytime or if the vessel is on demurrage for demurrage.	120 121 122 123 124 125
Laydays/ termination	11. (1) (a) Laydays shall not commence before noon local time on the commencing date specified in Part I(C) and should the vessel not be ready to load by noon local time on the termination date specified in Part I(C), Charterers shall, subject to Clause 11 (1) (b), have the option of terminating this charter unless the vessel has been delayed due to Charterers' change of orders pursuant to Clause 22, in which case the termination date shall be extended by any time so lost.  (b) If it appears to Owners that the vessel will clearly, despite the exercise of due diligence, be unable to meet the termination date, Owners may, as soon as they are able to state with reasonable certainty a new date when the vessel will be ready to load, give notice to Charterers declaring such new readiness date and asking Charterers to elect whether or not to terminate the charter. The option must then be declared within 7 days thereafter or within two days after the termination date whichever the earlier. If Charterers do not terminate the charter within such time limit, the seventh day after the new readiness date stated shall be the new termination date unless otherwise agreed.	126 127 128 129 130  131 132 133 134 135 136 137
Demurrage on account/ Owners' option to terminate	(2) If, after receipt of notice of readiness by Charterers or their agents, 20 days have elapsed during which Owners and the vessel have been ready and willing to load the cargo under this charter and loading has not commenced, Owners may require payment on account of demurrage, to be paid by Charterers within 4 days of receipt of Owners' debit note. Owners may similarly require and Charterers shall similarly make such payment on account for each further period of five days delay in commencement of loading. Such payment or payments on account of demurrage shall be calculated in accordance with all the other provisions of this charter (except that, if the demurrage rate specified in Part I(J) is expressed as a percentage of <i>Worldscale</i> , such percentage shall, for the purposes of such payments on account, be applied to the demurrage rate applicable to vessels of a similar size to the vessel as provided for in <i>Worldscale</i> current at the date of receipt of the notice of readiness). If, following Owners' demand for a payment on account in accordance with the above, Charterers fail to pay Owners in accordance with this Clause then Owners shall have the option of terminating this charter, such option to be exercised by giving notice in writing to Charterers or their agents.	138 139 140 141 142 143 144 145 146 147 148 149
	(3) The provisions of Clauses 11 (1) and (2) and the exercise, or non-exercise, by Charterers or Owners of their respective options to terminate shall not prejudice any claims which Charterers or Owners may have against each other.	150 151 152
Laytime	12. The permitted laytime for loading, discharging and all other Charterers' purposes whatsoever shall be the number of running hours specified in Part I(1). Charterers shall have the right to load and discharge at all times, including at night, provided that they shall pay for all extra expenses incurred ashore.	153 154 155
Commencement of laytime/ Notice of readiness	13. (1) (a) Subject to the provisions of clauses 13 (1) (b), 14 and 20 (2), laytime at each loading and discharging place shall commence when the vessel is in all respects ready to load or discharge and written notice thereof has been received from the master or Owners' agents by Charterers or their agents and the vessel is securely moored at the loading or discharging place. Whether or not the nominated loading or discharging place is available and accessible, if the vessel is nevertheless ordered by Charterers to wait before proceeding thereto, laytime shall commence, or demurrage time shall run if the vessel is on demurrage, when written notice of readiness has been received and the vessel is lying at the place where Charterers have ordered her to wait or, in the absence of any such specific order, at a usual waiting place.  (b) If Charterers start loading the vessel prior to the commencement of laydays as specified in Part I(C), laytime shall run from commencement of loading.	156 157 158 159 160 161 162 163  164 165
Termination of laytime	(2) Laytime shall continue to run and demurrage, if incurred, shall continue to be payable until cargo hoses have been disconnected or if the charter is terminated pursuant to Clause 11 (2) until such termination, except that if the vessel is delayed after disconnection of cargo hoses for Charterers' purposes in excess of one hour, laytime shall continue to run and demurrage, if incurred, shall continue to be payable from disconnection of cargo hoses until the termination of such delay.	166 167 168 169 170
Suspension of laytime	14. Time shall not count against laytime, or, if the vessel is on demurrage, for demurrage, when spent or lost:  (a) on an inward passage moving from her waiting place, even if lightening has occurred there, to the loading or discharging place nominated by Charterers; or (b) in handling ballast; or (c) as a result of (i) breach of this charter by Owners; or (ii) any cause attributable to the vessel, including breakdown or inefficiency of the vessel; or (iii) strike, lock-out, stoppage or restraint of labour of master, officers or crew of the vessel or tug boats or pilot.	171 172  173 174 175 176 177 178 179 180
Demurrage	15. Charterers shall pay demurrage at the rate specified in Part I(J).  If the demurrage rate specified in Part I(J) is expressed as a percentage of <i>Worldscale</i> such percentage shall be applied to the demurrage rate applicable to vessels of a similar size to the vessel as provided for in <i>Worldscale</i> current at the date of commencement of loading, or if there has been no such commencement, at the date of receipt of the notice of readiness.	181  182 183 184 185

	Demurrage shall be paid per running day and pro rata for part of a running day for all time by which the allowed laytime specified in Clause 12 is exceeded by the time which, under the provisions of this charter, counts against laytime or for demurrage.	186
		187
		188
	If, however, all or part of such demurrage is incurred due to fire or explosion at ports or places of loading and/or discharging in or about the plant of Charterers, shippers or consignees of the cargo (not being a fire or explosion caused by the negligence or wilful act or omission of Charterers, shippers, consignees of the cargo or their respective servants or agents) or arises or results from act of God, act of war, riot, civil commotion, or arrest or restraint of princes, rulers or peoples, the rate of demurrage shall be reduced to half per running day or pro rata for part of a running day for such demurrage or part thereof. Except as aforesaid, Charterers' liability for demurrage shall be absolute and shall not in any case be subject to the provisions of Clause 28.	189
		190
		191
		192
		193
		194
		195
Ice on voyage	16. If on passage to a nominated discharging port or place the master finds that the port or place is inaccessible owing to ice, he shall immediately request Charterers by radio for revised orders and remain outside the area of ice-bound water. Upon receipt of such request, Charterers shall give orders for the vessel to proceed to an alternative ice-free and accessible port or place where there are facilities for receiving the cargo in bulk. In this event, freight shall be paid at the rate applicable under this charter to such alternative discharging port or place and any period by which the time taken to reach such alternative port or place exceeds the time which would have been taken had the vessel proceeded there direct from the port or place of loading shall be paid for by Charterers at the deviation rate provided in Part I(K) per running day and pro rata for part of a running day.	196
		197
		198
		199
		200
		201
		202
		203
	In addition Charterers shall pay at replacement price for any extra bunkers consumed.	204
Ice at discharge port	17. If on or after the vessel's arrival at a nominated discharging port or place there is a danger of the vessel being frozen in, the master shall proceed to the nearest safe and ice-free position and at the same time request Charterers by radio for revised orders. Immediately upon receipt of such request Charterers shall give orders for the vessel either to proceed to an alternative ice-free and accessible port or place where there is no danger of the vessel being frozen in and where there are facilities for receiving the cargo in bulk, or to return to and discharge at the nominated port or place.	205
		206
		207
		208
		209
		210
	If the vessel is ordered to proceed to an alternative port or place, the sum in respect of freight and delay to be paid by Charterers shall be as laid down in Clause 16, but if the vessel discharges at the nominated port or place this shall be at Charterers' risk, and the whole time occupied from the time the master's request for revised orders has been received by Charterers until the vessel can safely depart after completion of discharge shall count against laytime or if the vessel is on demurrage, for demurrage.	211
		212
		213
		214
		215
Quarantine	18. Time lost at any place due to quarantine shall not count against laytime or for demurrage unless such quarantine was in force at the time when such port was nominated by Charterers.	216
Agency	19. The vessel's agents shall be nominated by Charterers at places of loading and discharging.	217
	Such agents, although nominated by Charterers, shall be employed and paid by Owners.	218
		219
Charterers' obligation at shallow draft port/lightening in port	20. (1) (a) If, at any time, Charterers have ordered the vessel to a discharging place within a port where the depth of water is insufficient to enable the vessel with the quantity of cargo on board to reach that discharging place safely and discharge cargo there always afloat, Charterers shall nominate a place within port limits where the vessel can discharge sufficient cargo into vessels or lighters to enable the vessel so to reach, and discharge cargo at, such discharging place.	220
		221
		222
		223
	(b) If the vessel is lightened pursuant to Clause 20 (1) (a), then, for the purposes of the calculation of laytime and demurrage, the lightening place shall be treated as the first discharging place within the port where such lightening occurs.	224
		225
		226
		227
Lightening at Sea	(2) Under Clause 3 Charterers may order the vessel to proceed to a place or places at sea en route between the loading and discharging places otherwise nominated in accordance with Clause 3 and there tranship cargo from, or to, other vessels at sea. If Charterers elect so to order the vessel -	228
	(a) Charterers shall exercise due diligence to ensure that no damage is caused to the vessel and that the transhipment operations conform to standards not less than those set out in the latest published edition of the ICS/OCIMF Ship to Ship Transfer Guide;	229
	(b) Charterers shall reimburse Owners at the deviation rate specified in Part I(K) per running day and pro rata for part of a running day in respect of any deviation and/or delay which may be incurred as a consequence of proceeding to, and from, the transhipment place and, in addition, Charterers shall pay at replacement price for any extra bunkers consumed;	230
	(c) all time between the arrival of the vessel at the transhipment area and completion of transhipment shall count against laytime or, if the vessel is on demurrage, for demurrage.	231
		232
		233
		234
		235
		236
		237
		238
		239
Orders for loading/ discharging ports	21. Charterers shall have the option of ordering the vessel to the following destinations for wireless orders:	240
	Quoin Island	241
	Land's End	242
	Gibraltar	243
	Suez	244
	St. Kitts	245
	Cape Verde	246
	Singapore	
	If Charterers exercise such option they shall nominate actual loading or discharging port(s) and/or place(s) in sufficient time to avoid delay to the vessel.	

Deviation	22. If, after loading or discharging ports or places have been nominated, Charterers wish to vary such nominations or their rotation, Charterers may give revised orders within the options given to them by this charter. Charterers warrant that they will have the authority of the holders of the bills of lading to give such revised orders and that such bills of lading will not be transferred to any person who does not concur therein. Further, Charterers agree to reimburse Owners at the deviation rate provided in Part I(K) per running day and pro rata for part thereof in respect of any deviation expenses and/or delay which may be incurred in consequence thereof and to pay at replacement price for any extra bunkers consumed. Charterers shall not be liable for any other loss or expense which is caused by such variation unless promptly on receipt of the revised orders Owners notify Charterers of the expectation of such loss or expense whereupon, unless Charterers promptly revoke such orders, Charterers shall be liable to reimburse Owners for any such proved loss or expense.	247 248 249 250 251 252 253 254 255 256
Heating of cargo	23. Owners undertake to maintain the cargo temperature, if required, on passage to, and whilst at, discharging port(s) or place(s) at the temperature at which the cargo was loaded but not exceeding that stated in Part I(A) (iv). Charterers may request that the temperature of the cargo be raised above, or lowered below, that at which it was loaded in which event Owners shall use their best endeavours to comply with such request and Charterers shall pay at replacement price for any additional bunkers consumed and any consequential delay to the vessel shall count against laytime, or, if the vessel is on demurrage, for demurrage.	257 258 259 260 261 262
ETA	24. Owners undertake that: <ul style="list-style-type: none"> <li>(a) the master shall advise Charterers by radio immediately on leaving the final place of call on the previous voyage or within 48 hours of the date of this charter, whichever is the later, the time and date of the vessel's expected arrival at the first loading port or place, or, if the loading range is the Arabian Gulf then the time of arrival off Quoin Island;</li> <li>(b) the master shall confirm or amend such advice not later than 72 hours and again not later than 24 hours before the vessel is due at the first loading port or place or, in the case of the Arabian Gulf, off Quoin Island;</li> <li>(c) the master shall also radio to Charterers immediately after departure from the final loading place, the vessel's expected time of arrival at the first discharging port or place or the point to which the vessel has been instructed to proceed for wireless orders, and shall again radio Charterers with such information not later than 72 hours and again not later than 24 hours before the vessel is due at the first discharging port or place;</li> <li>(d) any variation of more than six hours from expected times of arrival at loading or discharging ports or places shall be radioed by the master to Charterers immediately;</li> <li>(e) all radio messages sent by the master shall be addressed in accordance with Part I(L).</li> </ul> <p>Owners shall be responsible for any consequences or additional expenses arising as a result of non-compliance with this clause.</p>	262 264 265 266 267 268 269 270 271 272 273 274 275 276 277 278
Packed cargo	25. Charterers have the option of shipping products and/or general cargo in available dry cargo space, the quantity being subject to the master's discretion. Freight shall be payable at the bulk rate in accordance with Clause 5 and Charterers shall pay in addition all expenses incurred solely as a result of the packed cargo being carried. Delay occasioned to the vessel by the exercise of such option shall count against laytime or if the vessel is on demurrage, for demurrage.	279 280 281 282 283 284 285
Subletting/Assignment	26. Charterers shall have the option of subchartering the vessel and/or of assigning this charter to any person or persons, but Charterers shall always remain responsible for the due fulfilment of all the terms and conditions of this charter.	286 287 288
Liberty	27. The vessel shall be at liberty to tow or be towed, to assist vessels in all positions of distress, to call at any port or ports, place or places for oil fuel supplies, to sail without pilots and to deviate for the purpose of saving life or property, or for the purpose of embarking or disembarking persons, spares or supplies by helicopter or for any other reasonable purpose.	289 290 291 292
Exceptions	28. (1) Subclause 28 (2) shall not apply to or affect any liability of Owners under Part I(A) of this charter nor shall it apply to or affect any liability of Owners or the vessel or any other relevant person in respect of loss or damage caused to any berth, jetty, dock, dolphin, buoy, mooring line, pipe or crane, or other works or equipment whatsoever at or near any loading or discharging place whether or not such works or equipment belong to the Charterers. <p>(2) The provisions of Articles III (other than Rules 4 and 8) IV, IV bis and VIII of the Rules adopted at Brussels on 24th August 1924 as amended by the Protocol signed at Brussels on 23rd February 1968 (the "Hague-Visby Rules") are incorporated into this charter and shall be deemed to be inserted in extenso herein, and shall be applicable from the time that the vessel is first under an obligation to proceed to a loading place until the final delivery of cargo. For the purposes of this clause the ballast voyage (if any) and the voyage or voyages from each loading place shall each be deemed to be separate voyages to which the obligations under the said Article III Rule 1 apply. Notwithstanding Clauses 1 and 3 hereof the Owners shall not be liable for any act, neglect or default nor for any breach of charter, if the same has arisen from causes for which Owners would not be liable under the provisions of the said Article IV Rules 1 and/or 2.</p> <p>(3) Nothing in this charter shall be construed as in any way restricting, excluding or waiving the right of Owners or of any other relevant persons to limit their liability under any available legislation or law.</p> <p>(4) Charterers shall not, save to the extent otherwise in this charter expressly provided, be responsible for any loss or damage or delay or failure in performance hereunder arising or resulting from act of God, act of war, seizure under legal process, quarantine restrictions, strikes, boycotts, lock-outs, riots, civil commotions or arrest or restraint of princes, rulers or peoples.</p>	293 294 295 296 297 298 299 300 301 302 303 304 305 306 307 308 309 310 311 312

Bills of Lading	29. (1) Subject to the provisions of this Clause Charterers may require the master to sign lawful bills of lading for any cargo in such form as Charterers direct.	313 314
	(2) The signing of bills of lading shall be without prejudice to this charter and Charterers hereby indemnify Owners against all liabilities that may arise from signing bills of lading to the extent that the same impose liabilities upon Owners in excess of or beyond those imposed by this charter.	315 316 317
	(3) Owners agree that payment of freight, deadfreight, demurrage, deviation payments, damages and any other sums due from Charterers to Owners (other than General Average) shall be covered solely by the terms of this charter and that, subject to any rights of lien under Clause 38, neither they nor the master will seek to recover such sums under the terms of the bills of lading. Owners shall be liable to contribute to General Average in respect of any freight under this charter which is at their risk.	318 319 320 321 322
	(4) All bills of lading presented to the master for signature shall contain a Clause Paramount and Clauses covering Ice, War Risks, Both to Blame, Collisions and General Average/New Jason substantially similar to the terms of Clauses 16, 17, 30, 31, 32 and 33. The discharge ports and/or places provided for in the bills of lading shall be in accordance with this charter and the orders given hereunder by Charterers.	323 324 325 326
	(5) Article III Rules 3 and 5 of the Hague-Visby Rules shall apply to the particulars included in the bills of lading as if the Charterers were the shippers, and the guarantee and indemnity shall further apply to the description of the cargo furnished by Charterers.	327 328 329
War risks	30. (1) The master shall not be required or bound to sign bills of lading for any blockaded place or for any place which the master or Owners in his or their discretion consider dangerous or impossible to enter or reach.	330 331
	(2) (a) If any loading or discharging place to which the vessel may properly be ordered under the provisions of this charter or bills of lading issued pursuant to this charter be blockaded, or	332 333
	(b) If owing to any war, hostilities, warlike operation, civil commotions, revolutions, or the operation of international law (i) entry to any such loading or discharging place or the loading or discharging of cargo at any such place be considered by the master or Owners in his or their discretion dangerous or prohibited or (ii) it be considered by the master or Owners in his or their discretion dangerous or impossible for the vessel to reach any such loading or discharging place,	334 335 336 337
	Charterers shall have the right to order the cargo or such part of it as may be affected to be loaded or discharged at any other loading or discharging place within the range specified in Part I (D) or (E) respectively (provided such other place is not blockaded or that entry thereto or loading or discharging of cargo thereat or reaching the same is not in the master's or Owners' discretion dangerous or prohibited). If in respect of a discharging place no orders be received from Charterers within 48 hours after they or their agents have received from Owners a request for the nomination of a substitute place, Owners shall then be at liberty to discharge the cargo at any place which they or the master may in their or his discretion decide on (whether within the range specified in Part I(E) or not) and such discharging shall be deemed to be due fulfilment of the contract or contracts of affreightment so far as cargo so discharged is concerned. In the event of the cargo being loaded or discharged at any such other place within the range specified in Part I(D) or (E) respectively, this charter shall be read in respect of freight and all other conditions whatsoever as if the voyage performed were that originally nominated. However, if the vessel discharges the cargo at a place outside the range specified in Part I(E), freight shall be paid as for the voyage originally nominated and all extra expenses involved in reaching the actual discharging place and discharging the cargo thereat shall be paid by Charterers. In this latter event Owners shall have a lien on the cargo for all such extra expenses.	338 339 340 341 342 343 344 345 346 347 348 349 350 351 352 353
	(3) The vessel shall have liberty to comply with any directions or recommendations as to departure, arrival, routes, ports or places of call, stoppages, destinations, zones, waters, delivery or in any other wise whatsoever given by the government of the nation under whose flag the vessel sails or any other government or local authority including any de facto government or local authority or by any person or body acting or purporting to act as or with the authority of any such government or authority or by any committee or person having under the terms of the war risks insurance on the vessel the right to give any such directions or recommendations. If by reason of or in compliance with any such directions or recommendations, anything is done or is not done such shall not be deemed a deviation.	354 355 356 357 358 359 360 361
	If by reason of or in compliance with any such directions or recommendations the vessel does not proceed to the discharging place or places originally nominated or to which she may have been properly ordered under the provisions of this charter or bills of lading issued pursuant to this charter, the vessel may proceed to any discharging place which the master or Owners in his or their discretion may decide on and there discharge the cargo. Such discharging shall be deemed to be due fulfilment of the contract or contracts of affreightment and Owners shall be entitled to freight as if discharging had been effected at the place or places originally nominated or to which the vessel may have been properly ordered under the provisions of this charter or bills of lading issued pursuant to this charter. All extra expenses involved in reaching and discharging the cargo at any such other discharging place shall be paid by Charterers and Owners shall have a lien on the cargo for freight and all such extra expenses.	362 363 364 365 366 367 368 369 370 371

<b>Both to blame clause</b>	31. If the liability for any collision in which the vessel is involved while performing this charter falls to be determined in accordance with the laws of the United States of America, the following clause, which shall be included or be deemed to be included in all bills of lading issued under this charter, shall apply:-	372 373 374
	If the vessel comes into collision with another vessel as a result of the negligence of the other vessel and any act, neglect or default of the master, mariner, pilot or the servants of the Carrier in the navigation or in the management of the vessel, the owners of the cargo carried hereunder will indemnify the Carrier against all loss or liability to the other or non-carrying vessel or her owners in so far as such loss or liability represents loss of, or damage to, or any claim whatsoever of the owners of the said cargo, paid or payable by the other or non-carrying vessel or her owners to the owners of the said cargo and set off, recouped or recovered by the other or non-carrying vessel or her owners as part of their claim against the carrying vessel or Carrier.	375 376 377 378 379 380 381
	The foregoing provisions shall also apply where the owners, operators or those in charge of any vessel or vessels or objects other than, or in addition to, the colliding vessels or objects are at fault in respect of a collision or contract.	382 383 384
<b>General Average: New Jason Clause</b>	32. General Average shall be payable according to the York/Antwerp Rules, 1974, and shall be adjusted in London, but should the adjustment be made in accordance with the law and practice of the United States of America, the following clause, which shall be included or be deemed to be included in all bills of lading issued pursuant to this charter, shall apply:-	385 386 387 388
	In the event of accident, danger, damage or disaster before or after the commencement of the voyage, resulting from any cause whatsoever, whether due to negligence or not, for which, or for the consequence of which, the Carrier is not responsible, by statute, contract or otherwise, the cargo, shippers, consignees or owners of the cargo shall contribute with the Carrier in general average to the payment of any sacrifices, losses or expenses of a general average nature that may be made or incurred and shall pay salvage and special charges incurred in respect of the cargo.	389 390 391 392 393 394
	If a salving vessel is owned or operated by the Carrier, salvage shall be paid for as fully as if the said salving vessel or vessels belonged to strangers. Such deposit as the Carrier or its agents may deem sufficient to cover the estimated contribution of the cargo and any salvage and special charges thereon shall, if required, be made by the cargo, shippers, consignees or owners of the cargo to the Carrier before delivery.	395 396 397 398
<b>Paramount Clause</b>	33. All bills of lading issued pursuant to this charter shall contain the following Paramount Clause:-	399
	"CLAUSE PARAMOUNT	400 401
	(1) Subject to sub-clause (2) hereof, this bill of lading shall be governed by, and have effect subject to, the rules contained in the International Convention for the Unification of Certain Rules relating to Bills of Lading signed at Brussels on 25th August 1924 (hereafter the "Hague Rules") as amended by the Protocol signed at Brussels on 23rd February 1968 (hereafter the "Hague-Visby Rules"). Nothing contained herein shall be deemed to be either a surrender by the carrier of any of his rights or immunities or an increase of any of his responsibilities or liabilities under the Hague-Visby Rules.	402 403 404 405 406 407
	(2) If there is governing legislation which applies the Hague Rules compulsorily to this bill of lading, to the exclusion of the Hague-Visby Rules, then this bill of lading shall have effect subject to the Hague Rules. Nothing herein contained shall be deemed to be either a surrender by the carrier of any of his rights of immunities or an increase of any of his responsibilities or liabilities under the Hague Rules.	408 409 410 411
	(3) If any term of this bill of lading is repugnant to the Hague-Visby Rules, or Hague Rules if applicable, such term shall be void to that extent but no further.	412 413
	(4) Nothing in this bill of lading shall be construed as in any way restricting, excluding or waiving the right of any relevant party, or person, to limit his liability under any available legislation and/or law."	414 415
<b>Back Loading</b>	34. Charterers may load the vessel with a part cargo at any nominated discharging place, provided that the master in his absolute discretion determines that such part cargo is of the description specified in Part I(F) and is compatible with any other cargo remaining on board. Owners shall discharge such part cargo at ports or places nominated by Charterers within the range specified in Part I(E) and within the rotation of the discharging places already nominated.	416 417 418 419 420
	Charterers shall pay a lump sum freight in respect of such part cargo calculated at the demurrage rate specified in Part I(J) on the additional time used by the vessel as a result of loading and discharging such part cargo.	421 422 423
	Any additional expenses, including port charges, incurred as a result of loading and discharging such part cargo shall be for Charterers' account.	424 425
<b>Bunkers</b>	35. Owners shall give Charterers or any other company in the Royal Dutch/Shell Group of Companies equal opportunity with other suppliers to quote for the supply of bunker requirements for the performance of this charter.	426 427 428



Oil pollution  
prevention -  
Disposal of  
tank washings

36. Owners shall ensure that the master shall -
- (a) not discharge any persistent oil residues into the sea;
  - (b) collect line drainings and any tank washings in a suitable tank or tanks and, after maximum separation of free water, discharge the bulk of such water overboard;
  - (c) thereafter notify Charterers through Owners by radio of the amounts of oil and free water in the collected tank washings.

On being so notified, Charterers shall, before the vessel's arrival at the loading place (or, if already arrived, as soon as possible thereafter) give instructions, in accordance with Charterers' rights under this Clause, as to how such collected tank washings shall be dealt with and Owners shall ensure that the master, on the vessel's arrival at the loading place, (or, if already arrived, as soon as possible thereafter) shall arrange in conjunction with the cargo suppliers for the measurement of the quantity of such collected tank washings and shall record the same in the vessel's log book.

Charterers may require such collected tank washings to be discharged ashore, in which case the time spent discharging such washings shall count against laytime or if the vessel is on demurrage, for demurrage. If Charterers require such collected tank washings to be discharged ashore at a loading place, no freight shall be payable on them.

Charterers may require that the cargo be loaded on top of such collected tank washings or that they be kept separate from the cargo to be loaded; in either case, freight in accordance with Clause 5 shall be payable on the quantity of such collected tank washings as if such quantity were included in a Bill of Lading and the figure therefor furnished by the shipper, provided that Owners shall ensure that the master shall reduce the free water in such collected tank washings to a minimum consistent with the full retention on board of the oil residues in them. Whenever Charterers have required such collected tank washings to be kept separate, they shall in addition pay for any deadfreight so incurred in accordance with Clause 9 and shall, if practicable, accept discharge of them at the discharging place or places.

TOVALOP

37. Owners warrant that the vessel is a tanker owned by a Participating Owner in TOVALOP and will so remain during the currency of this Charter.

When an escape or discharge of Oil occurs from the vessel and causes or threatens to cause Pollution Damage, or when there is the Threat of an escape or discharge of Oil (i.e. a grave and imminent danger of the escape or discharge of Oil which, if it occurred, would create a serious danger of Pollution Damage, whether or not an escape or discharge in fact subsequently occurs), then Charterers may, at their option upon notice to Owners or Master, undertake such measures as are reasonably necessary to prevent or minimise such Pollution Damage or to remove the Threat, unless Owners promptly undertake the same. Charterers shall keep Owners advised of the nature and result of any such measures taken by them and, if time permits, the nature of the measures intended to be taken by them. Any of the aforementioned measures taken by Charterers shall be deemed taken on Owners' authority and as Owners' agent, and shall be at Owners' expense except to the extent that:

- (1) any such escape or discharge or Threat was caused or contributed to by Charterers, or
- (2) by reason of the exceptions set out in Article III, paragraph 2, of the 1969 International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage. Owners are or, had the said Convention applied to such escape or discharge or to the Threat, would have been, exempt from liability for the same, or
- (3) the cost of such measures together with all other liabilities, costs and expenses of Owners arising out of or in connection with such escape or discharge or Threat exceeds one hundred and sixty United States Dollars (U.S. \$160.00) per ton of the vessel's tonnage or sixteen million eight hundred thousand United States Dollars (U.S. \$16,800,000), whichever is the lesser, save and insofar as Owners shall be entitled to recover such excess under either the 1971 International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage or under CRISTAL;

PROVIDED ALWAYS that if Owners in their absolute discretion consider said measures should be discontinued, Owners shall so notify Charterers and thereafter Charterers shall have no right to continue said measures under the provisions of this Clause and all further liability to Charterers under this Clause shall thereupon cease.

The above provisions are not in derogation of such other rights as Charterers or Owners may have under this Charter or may otherwise have or acquire by law or any International Convention or TOVALOP.

The term "TOVALOP" means the Tanker Owners Voluntary Agreement Concerning Liability for Oil Pollution dated 7th January 1969, as amended from time to time, and the term "CRISTAL" means the Contract Regarding an Interim Supplement to Tanker Liability for Oil Pollution dated 14th January 1971, as amended from time to time. The terms "Participating Owner", "Oil", "Pollution Damage", and "Tonnage" shall for the purposes of this Clause have the meanings ascribed to them in TOVALOP.

429  
430  
431  
432  
433  
434  
435  
436  
437  
438  
439  
440  
441  
442  
443  
444  
445  
446  
447  
448  
449  
450  
451  
452  
453  
454  
455  
456  
457  
458  
459  
460  
461  
462  
463  
464  
465  
466  
467  
468  
469  
470  
471  
472  
473  
474  
475  
476  
477  
478  
479  
480  
481  
482  
483  
484  
485  
486  
487

Lien	38. Owners shall have an absolute lien upon the cargo and all subfreights for all demurrage, shifting expenses and cargo dues, deviation payments and general average payable under the terms of this charter and the cost of recovery thereof including any expenses whatsoever arising from the exercise of the lien.	488 489 490
Law and litigation	39. (a) This charter shall be construed and the relations between the parties determined in accordance with the laws of England.	491 492
	(b) Any dispute arising under this charter shall be decided by the English Courts to whose jurisdiction the parties hereby agree.	493 494
	Notwithstanding the foregoing, but without prejudice to any party's right to arrest or maintain the arrest of any maritime property, either party may, by giving written notice of election to the other party, elect to have any such dispute referred to the arbitration of a single arbitrator in London in accordance with the provisions of the Arbitration Act 1950, or any statutory modification or re-enactment thereof for the time being in force.	495 496 497 498
	A party shall lose its right to make such an election only if -	499
	(A) it receives from the other party a written notice of dispute which -	500
	(i) states expressly that a dispute has arisen out of this charter;	501
	(ii) specifies the nature of the dispute; and	502
	(iii) refers expressly to this Clause 39 (b);	503
	and	504
	(B) it fails to give notice of election to have the dispute referred to arbitration not later than 30 days from the date of receipt of the notice of dispute.	505 506
	The parties hereby agree that either party may -	507
	(a) appeal to the High Court on any question of law arising out of an award;	508
	(b) apply to the High Court for an order that the arbitrator state the reasons for his award;	509
	(c) give notice to the arbitrator that a reasoned award is required; and	510
	(d) apply to the High Court to determine any question of law arising in the course of the reference.	511
	It shall be a condition precedent to the right of any party to a stay of any legal proceedings in which maritime property has been, or may be, arrested in connection with a dispute under this charter, that that party furnishes to the other party security to which that other party would have been entitled in such legal proceedings in the absence of a stay.	512 513 514 515
Construction	40. The side headings have been included in this charter for convenience of reference only and shall in no way affect the construction hereof.	516 517

FRAC...  
CL

# TANK VESSEL VOYAGE CHARTER-PARTY.

*file 9/87*

Hamburg, 23rd November, 1977.

It is this day mutually agreed between ~~the Owners and Charterers~~  
 Owners of the good ~~XXXXXX~~ Tank Motor Vessel, called the ~~XXXXXX~~  
 tons nett register, having a capacity of 30,000 tons  
 classed Lloyd's Register or equivalent now trading  
 and ~~XXXXXX~~ Charterers of ~~XXXXXX~~

1.—That the said Vessel being tight, staunch and strong, and every way fitted for the voyage, and to be maintained in such condition during the voyage, perils of sea excepted, shall, as ordered before sailing from discharging port, with all convenient dispatch, sail and proceed to

one/two safe port(s) WEST COAST ITALY including ISLANDS - intention Sarroch  
*1/2 port sans titre sur l'île orient d'Italie incluant l'île*

or so near thereto as she may safely get (always afloat), and there load from the factors of the said Charterers a full and complete cargo of 30,000 long tons 5% more or less at Owners' option maximum 3 grades CLEAN PETROLEUM PRODUCTS, underker 2,5 N.P.A. - Owners guarantee to be able to segregate 3/4.000 long tons regular Gasoline/10-14.000 long tons premium Gasoline/balance to full cargo Gasoil -  
*Produits blancs du pétrole*  
 in bulk, not exceeding what she can reasonable stow and carry over and above her Tackle, Apparel, Provisions and Furniture (sufficient space to be left in the Expansion Tanks to provide for the expansion of the cargo), and being so loaded shall therewith proceed to ~~the port of discharge~~  
 Bills of Lading direct to

one/two safe port(s) UNITED KINGDOM-CONTINENT (Bordeaux-Hamburg Range), SCANDINAVIA including DENMARK within Institute Warranty Limits - maximum three ports total -  
*1/2 ports sans titre sur Royaume Uni Continent, Bordeaux & Scandinavie*

or as near thereto as she may safely get (always afloat), and deliver the same on being paid Freight at and after the rate of 120% of the rate provided for in the Worldwide Tanker Nominal Freight Scale "WORLDSCALE" as revised effective 1st July, 1977 and any subsequent amendments thereto as at the date of this Charter Party  
*Comme revise au 1er juillet 1977, et tout*  
 per ton of 20 cwts. of Oil intake quantity.

In U.S. Dollars telegraphically to the Owners' nominated account in Oslo

2.—The Freight to be payable upon delivery of the Cargo in cash, without discount, ~~if on the Continent at the current rate of Exchange as London at sight, less any advances made the Captain at port of loading and cost of insurance thereon. Cash to be advanced if required for disbursements at port of discharge at current rate of Exchange.~~  
 Freight

3.—The dues and other charges upon the cargo shall be paid by the Charterers, and the dues and other charges upon the Vessel shall be paid by the Owners.

4.—The cargo shall be pumped into the Vessel at the expense, risk and peril of the Charterers, and pumped out of the Vessel at the expense of the Vessel, but at the risk and peril of the Vessel as far as the rail only. The Vessel to supply her pumps and the necessary steam in all ports where the regulations permit of fire on board, as well as the necessary hands. If fires not allowed on board Charterers to find steam at their expense for loading and discharging purposes.

5.— **Seventy-two** running hours (Sundays and Holidays ~~excepted~~), weather permitting shall be allowed the Charterers for loading and discharging, the Charterers having the right of loading and discharging during the night, paying all extra expenses. *before only.*

6.—The Vessel shall load and discharge at a place or at a dock or alongside lighters ~~reachable on her arrival~~, which shall be indicated by Charterers, and where she can always lie afloat, any lighterage being at the expense, risk and peril of the Charterers. Charterers have the right of shifting the Vessel at port(s) of loading and/or discharge from one loading or discharging berth to another on payment of all expenses incurred. **Time waiting for berth, if same occupied by other vessel, to count against laytime.** *shipping*

7.—The laytime shall commence from the time the Vessel is ready to receive or discharge her cargo, the Captain giving the hours' notice to the Charterers' Agents, berth or no berth.

8.—The demurrage shall be payable at the rate of **WS 120** per running day, or pro rata for part of a day, but if by accident a delay should take place at port of loading or discharge by fire or a breakdown of machinery of Charterers/the rate of demurrage shall be reduced to **one half** per running day or pro rata for part of a day, for the time so lost. *and/or Shippers and/or Receivers' charter*

9.—The Act of God, Perils of the Sea, Fire, Barratry of the Master and Crew, Emancipation, Pirates, Assaults, Robbers, Arrests and Reprisals of Princes, Rulers and People, Collisions, Stranding, and other accidents of navigation excepted, even when occasioned by negligence, default or error in judgment of the Pilot, Master, Mariners, or other Servants of the Ship, or any latent defect in the Machinery or Hull, not resulting from want of due diligence by the Owners of the Ship, or any of them, or by the Ship's Husband or Manager. The Vessel has liberty to call at any ports in any order, to sail without Pilots, and to tow and assist Vessels in distress, and to deviate for the purpose of saving life or property.

10.—Should the Charterers be unable to supply a full and complete Cargo, the Vessel shall not be required to proceed to sea until such of her tanks are filled so as to place her in seaworthy condition, and the Freight shall always be paid as if the Vessel were loaded with a full and complete Cargo.

11.—Owners to have an absolute lien upon the cargo for all Freight, Dead-freight, Demurrage and costs of recovering same.

12.—The Vessel to have leave to tow or be towed, and to assist vessels in all positions of distress, or to call at any port or ports for fuel supplies.

13.—This Contract shall be governed by the laws of the Flag of the Vessel carrying the goods, except in cases of average or general average, when same to be settled according to the York/Antwerp Rules, 1964 **1974** in London.

14.—In case port of loading or discharge should be inaccessible owing to ice, the Vessel shall proceed to the nearest safe and open and accessible port, and notify her arrival there by telegraph to the Charterers or Consignees of the Cargo, who are bound to telegraph orders for another port (at their option), which is free from ice, and where there are facilities for loading or receiving the Oil in bulk. The whole of the time occupied from the time the Vessel is stopped by ice until her arrival at the final port of loading or discharge respectively shall be paid for by Charterers at the rate of **WS 120** per running day, or pro rata for part of a day.

15.—If on Vessel's arrival off the port of loading or discharge there is danger of the Vessel being frozen in, the Captain shall communicate with the Charterers by telegraph, who will telegraph him in reply, giving orders to proceed to one of the other ports mentioned above, where there is no danger of ice, and where there are the necessary facilities for the loading and reception of Oil in bulk, or to remain at the original port at their risk, and paying for the time that the Vessel may be detained at rate of **WS 120** per running day, or pro rata for part of a day.

16.—The Captain is bound to keep the tanks, pipes and pumps of the Vessel always clean, but of the contents of the Charterers if they load in the tanks Oil of different nature to those previously shipped. The Vessel is not to be responsible for any consequences arising through Charterers shipping different kinds of Oil. The Vessel is not to be accountable for leakage.

17.—Should the Charterers send the Vessel to any port where there is quarantine, time to count for every hour the Vessel is detained, and clause 8 to come into operation when all the lay-days granted by this Charter-Party have been consumed, but should the quarantine only be declared whilst the Vessel is on passage to the port, they are not to be liable for the delay caused by such quarantine.

18.—Any dispute arising during execution of this Charter-Party shall be settled in London, Owners' and Charterers each appointing an Arbitrator—Merchant or Broker—and the two thus chosen, if they cannot agree, shall nominate a third Arbitrator—Merchant or Broker—whose decision shall be final. Should one of the parties neglect or refuse to appoint an Arbitrator within twenty-one days after receipt of request from the other party, the single Arbitrator appointed shall have the right to decide alone, and his decision shall be binding on both parties. For the purpose of enforcing awards this agreement shall be made a Rule of Court.

19.—Penalty for non-performance of this contract shall be based upon **proved expense** estimated amount of damages, and cost of recovering same.

20.—Vessel to be addressed to Owners' Agent at ports of loading and discharge for Custom House business.

- 26.- Master to be instructed to radio 72/48/24 hours ETA loading port to Shippers, Charterers and "FRACHTSERV HAMBURG". Upon arrival at loading port, the Master shall radio Charterers, and "FRACHTSERV HAMBURG" stating date and hour of arrival, prospects of sailing, and later to confirm the actual date and hour of departure, quantity of each grade loaded according to the Bills of Lading, and ETA discharging port(s). Upon passage Gibraltar and again 72/48/24 hours prior arrival at discharging port(s) the Master to confirm the vessel's ETA.
- 27.- Owners undertake to clean the vessel's tanks, pipes and pumps, at their expense to the satisfaction of Charterers' inspector prior to the commencement of loading. Time used for cleaning and/or deballasting not to count as laytime. *à titre du navire, tuyaux et pompes*
- 28.- The Owners to instruct the Master to take every precaution to prevent admixture and/or contamination of the grades in tanks, pipes and pumps during loading, en route and discharge. *le Souffleur pas come stave et/ou*
- 29.- The vessel shall be classed highest class Lloyd's Register of Shipping or equivalent, and her age to be a maximum of 15 (fifteen) years. Any extra insurance on cargo due to the vessel's age is to be for Owners' account and is deductible from freight.
- 30.- The vessel is fitted with ..... pumps, each having a capacity of ..... tons water per hour which Owners to maintain in full working order during the performance of this voyage. Owners guarantee to discharge minimum average rate of 5 % hourly of vessel's intake provided the backpressure does not exceed 100 lbs/psi at ship's manifolds. Vessel is able to load/discharge minimum two grades simultaneously without contamination.
- 31.- Charterers have the first refusal to supply bunkers to the vessel as and where required on this voyage provided prices and quality are competitive. Should Owners obtain lower quotations elsewhere, the Charterers to be given the opportunity to match those prices.
- 32.- If after loading or discharging ports have been nominated Charterers desire to vary any of such ports, Owners agree to issue such revised instructions as are necessary to give effect to Charterers' revised orders and Charterers agree to reimburse Owners at the demurrage rate of *120* per running day and pro rata for part of a running day less in port bunkers in respect of any deviation expenses and/or delay which may be incurred in consequence thereof and indemnify them against claims brought by holders of Bills of Lading by reason of such deviation. In addition, Charterers will pay at replacement price for any extra bunkers consumed, but shall not be liable for any other loss which results to Owners from Charterers varying such port as aforesaid unless, immediately upon such variation, Owners notify Charterers of such loss. On receipt of such notification Charterers shall have the right to revise the orders varying such ports, failing which, any proved loss arising out of such variation shall be paid by Charterers at cost.

*à So faire à la satisfaction de l'inspecteur de Commencement du chargement*

33. - The Charterers shall have the right to assign all or part of this Charter Party to any individual or company, but shall always remain responsible for the right and due fulfilment of the same.
- X 34. - The Captain shall sign all Bills of Lading as presented to him without prejudice to the tenor of this Charter Party.
- X 35. - In the event of vessel's arrival at discharging port(s) the Bills of Lading are not yet available, the Charterers or respectively Receivers to issue their Letter of Indemnity containing unconditional and satisfactory guarantee only, and Owners to authorize the Master and/or Agents to deliver the cargo without presentation of the Bills of Lading.
36. - Demurrage, if any, is payable by Charterers against Owners' invoice supported by timesheets and notices from loading and discharging port(s) duly signed by Shippers respectively Receivers.
37. - The provisions of Articles III (other than Rule 8), IV, VIII and XI of the Carriage of Goods by Sea Act, 1924, of the United Kingdom shall apply to this Charter Party and shall be deemed to be inserted "in extenso" herein. This Charter shall be deemed to be a contract for the carriage of goods by sea to which the said articles apply and Owners shall be entitled to the protection of the said articles in respect of any claim made hereunder. Charterers shall not unless otherwise in this Charter expressly provided, be responsible for any loss or damage or delay or failure in performance hereunder arising or resulting from act of God; act of war; seizure under legal process; quarantine restrictions; strikes; lockouts; riots; civil commotions; and arrest or restraint of princes, rulers or peoples.
38. - This fixture is to be kept strictly private and confidential, ~~and is not to be reported.~~
39. - Chamber of Shipping; War Risk Clauses 1/2/3 (Tankers) 1952, Both-to-Blame Collision Clause, New Jason Clause and P. & I. Bunker Clause are deemed to be incorporated and form part of this Charter Party. All Bills of Lading issued under this Charter Party shall contain or shall be deemed to contain the Chamber of Shipping; Voyage Charter Clause Paramount 1958.
40. - *Les jours de*  
The Laying days shall commence from the time the vessel is ready to receive or discharge her cargo, the Captain giving six hours notice to the Charterers' Agents, berth or no berth. However, where delay is caused to vessel getting into berth after giving Notice of Readiness for any reason over which Charterers have no control such delay shall not count as used laytime or for demurrage. *plaque au moment de la mise en décharge la journée -*
- Time proceeding to berth after the expiration of six hours' free time shall not count as used laytime or for demurrage, laytime shall continue to run until cargo hoses have been disconnected.

41. - Owners warrant that the Vessel is a Participating Tanker in TOVALOP and will so remain during the currency of this Charter, PROVIDED HOWEVER, that if Owners acquire the right to withdraw from TOVALOP under Clause VIII thereof, nothing herein shall prevent Owners from exercising that right.

When an escape or discharge of oil (the term "oil" for the purposes of this Clause meaning "oil" as defined in TOVALOP) occurs from the Vessel and causes or threatens to cause pollution damage to coastlines, Charterers may, at their option, upon notice to Owners or Master, undertake such measures as are reasonably necessary to prevent or mitigate such damage, unless Owners promptly undertake same. Charterers shall keep Owners advised of the nature and result of any such measures taken by them, and if time permits, the nature of the measures intended to be taken by them. Any of the aforementioned measures taken by Charterers shall be deemed taken on Owners' authority and shall be at Owners' expense except to the extent that:

- 1) such escape or discharge was caused or contributed to be Charterers, or
- 2) Owners are or would have been exempt from liability for such escape or discharge by reason of the exceptions prescribed in Article III (2) of the 1969 International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, or
- 3) the cost of such measures together with Owners' own reasonable removal costs exceed One Hundred and Twenty Five Dollars per Gross Registered Ton of the Vessel or Ten Million Dollars (whichever is less) in case the Vessel was carrying a cargo of oil not owned by an Oil Company Party to CRISTAL (as such ownership is defined in CRISTAL and the Rules promulgated thereunder) or in case the Vessel was in ballast.

PROVIDED ALWAYS that if Owners in their absolute discretion consider said measures should be discontinued. Owners shall so notify Charterers and thereafter Charterers shall have no right to continue said measures under the provisions of this Clause and all further liability to Charterers under this Clause shall thereupon cease.

The above provisions are not in derogation of such other rights as Charterers or Owners may have under this Charter, or may otherwise have or acquire by Law of any International Convention.

42. - Owners warrant to have secured and carry aboard the vessel a U.S. Federal Maritime Commission's Certificate of Financial Responsibility as required under the U.S. Water Quality Improvement Act of 1970 (effective 0001 3rd April, 1971). In no case shall Charterers be liable for demurrage as a result of Owners' failure to obtain the aforementioned certificate.

43.- The vessel's description is as follows:

. Built 1976 - 31.594 tdw on 38'1.1/2" sswd -  
560'2.1/2" loa - epoxy coated.

44.- Worldscale hours, terms and conditions, as amended at the date of this Charter Party, to apply.

45.- The Owners have the option to slow steam to 13 knots.

Monsieur ~~Barry Rogliano Salles~~

THE BALTIC AND INTERNATIONAL MARITIME CONFERENCE  
UNIFORM TIME-CHARTER (Box Layout 1974)  
CODE NAME: "BALTIME 1939"



PART I

Paris, 25th November 1977

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

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

<p>1. Shipowner: BARRY ROGLIANO SALLES (CORPORATIONS) 37, Rue Caumartin, PARIS-9<sup>e</sup> Tél. 280-65-11 Télégr. BARIROGLI</p>	<p>2. Place and date: Paris, 25th November 1977</p>
<p>3. Owners/Place of business: Messrs. <del>Barry Rogliano Salles</del></p>	<p>4. Charterers/Place of business: <del>Barry Rogliano Salles</del></p>
<p>5. Vessel's name: m/s " <del> </del>" Flag - built 1964</p>	<p>6. GRT/NRT: 1501 / 856</p>
<p>7. Class: Bureau Veritas</p>	<p>8. Indicated horse-power: 2.200 Brake Horse power (B.H.P.)</p>
<p>9. Total tons d.w. (abt.) on Board of Trade summer freeboard: abt. 1677 tdwt on abt. 16'5" draft (= 5m)</p>	<p>10. Cubic feet d.w./bale capacity reefer: abt. 75.000 cft</p>
<p>11. Permanent bunkers (abt.): abt. 200 tons</p>	
<p>12. Speed capability (n knots (abt.) on a consumption in tons (abt.) of abt. 13,5 knots on about 7,5 tons Gasoil</p>	
<p>13. Present position: trading</p>	
<p>14. Period of hire (Cl. 1): Timecharter Up to 30th April 1978, 15 days more or less in Charterers' option</p>	<p>15. Port of delivery (Cl. 1): <del> </del> port at Charterers' option</p>
<p>16. Time of delivery (Cl. 1): Not before the 25th November 1977</p>	
<p>17. (a) Trade limits (Cl. 2): Trading limits always within Institute Warranty Limits: WEST AFRICA COAST not South of but including ABIDJAN - CONTINENT not North of BERGEN - UNITED KINGDOM - IRELAND - BALTIC - FULL MEDITERRANEAN including ADRIATIC and BLACK SEA excluding ISRAEL Intended trade: Fruit/Vegetables nature of the cargo not to be likely to damage insulation/refrigeration and refrigerating fittings (b) Cargo exclusions specially agreed</p>	
<p>18. Bunkers on re-delivery (state min. and max. quantity) (Cl. 9): Vessel to be delivered with bunkers as on board and to be redelivered with approximately same quantity of gasoil in vessel's bunkers as existing on delivery. Price both on delivery and re-delivery to be US\$ 120,00 per metric ton for gasoil</p>	
<p>19. Charter hire (Cl. 6): US\$ 1975 (one thousand nine hundred and seventy-five US Dollars) per day including all overtime.</p>	<p>20. Hire payment (state currency, method and place of payment, also beneficiary and bank account) (Cl. 6): In US Dollars in <del> </del> to <del> </del> favour of Messrs. <del> </del> Account <del> </del></p>
<p>21. Place or range of re-delivery (Cl. 7): When/where ready after completion of discharging any time any day - one port in Charterers' option UNITED KINGDOM/CONTINENT/W. MEDITERRANEAN including ADRIATIC</p>	<p>22. War (only to be filled in if Section (C) agreed) (Cl. 21)</p>
<p>23. Cancelling date (Cl. 22): Not later than the 30th November 1977</p>	<p>24. Place of arbitration (only to be filled in if place other than London agreed) (Cl. 23)</p>
<p>25. Brokerage commission and to whom payable (Cl. 25): 2,50% address commission to the Charterers and 1,25% to Messrs. Barry Rogliano Salles (Afts) S.A., Paris and 1,25% to Messrs. Azerad &amp; Fils Paris</p>	<p>26. Numbers of additional clauses covering special provisions, if agreed Cl. 26 - 58 inclusive, and vessel's specifications as attached are deemed to be fully incorporated into this charter-party</p>

WORKING COPY

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

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



It is agreed between the party mentioned in Box 1... Owners of the Vessel named in Box 5 of the gross net Register tonnage indicated in Box 6... as stated in Box 7 and of indicated horse power as stated in Box 8, carrying about the number of tons deadweight indicated in Box 9 or Board of Trade summer freeboard inclusive of bunkers, stores, provisions and boiler water, having a boiler's plan a cubic-foot gross bale capacity as stated in Box 10, exclusive of permanent bunkers, which contain about the number of tons stated in Box 11, and fully loaded capable of steaming about the number of knots indicated in Box 12 in good weather and smooth water on a consumption of about the number of tons of wet steam or oil-fuel stated in Box 12, now in position as stated in Box 13 and the party mentioned as Charterers in Box 4, as follows:

1. Cargo Space 131
2. Master 132
3. Directions and Logs 159
4. Suspension of Hire etc. 164
5. Cleaning Boilers Opening of Pistons 186
6. Opening up of main motors 191
7. Responsibility and Exemption 192
8. Advances 217
9. Excluded Ports 223
10. Loss of Vessel 244
11. Lien 258
12. Salvage 265
13. Sublet 276
14. War 281
15. Cancellation 350
16. Arbitration 359
17. General Average 369
18. Commission 372

11. Lien 258
The Owners to have a lien upon all cargoes and sub-freights belonging to the Time-Charterers and any Bill of Lading, freight for all claims under this Charter, and the Charterers to have a lien on the Vessel for all moneys paid in advance and not earned.
12. Salvage 265
All salvage and assistance to other vessels to be for the Owners' and the Charterers' equal benefit after deducting the Master's and Crew's proportion and all legal and other expenses including hire paid under the charter for time lost in the 270 salvage, also repairs of damage and cost of oil-fuel fuel consumed. The Charterers to be bound by all measures taken by the Owners in order to secure payment of salvage and to fix its amount.
13. Sublet 276
The Charterers to have the option of subletting the vessel, giving due notice to the Owners, but 277 the original Charterers always to remain responsible to the Owners for due performance of the Charter.
14. War 281
(A) The Vessel unless the consent of the Owners be first obtained not to be ordered nor continue 284 to any place or on any voyage nor be used on any service which will bring her within a zone 285 which is dangerous as the result of any actual 286 or threatened act of war, war hostilities, wartime 287 operations, acts of piracy or of hostility or malicious 288 damage against this or any other vessel 289 or its cargo by any person, body or State what- 290 soever; revolution; civil war; civil commotion or 291 the operation of international law, nor be ex- 292 posed in any way to any risks or penalties what- 293 ever consequent upon the imposition of Sanc- 294 tions, nor carry any goods, that may in any way 295 expose her to any risks of seizure, capture, pen- 296 alties or any other interference of any kind 297 whatsoever by the belligerent or fighting powers 298 or parties of any Government or Ruler.
(B) Should the Vessel approach or be brought or 300 ordered within such zone, or be exposed in any 301 way to the said risks, (1) the Owners to be en- 302 titled from time to time to insure their interests 303 in the Vessel and/or hire against any of the risks 304 likely to be involved thereby on such terms as 305 they shall think fit, the Charterers to make a re- 306 fund to the Owners of the premium on demand; 307 and (2) notwithstanding the terms of Clause 11 308 hire to be paid for all time lost including any 309 lost owing to loss of or injury to the Master, 310 Officers, or Crew or to the action of the Crew in 311 refusing to proceed to such zone or to be ex- 312 posed to such risks.
(C) In the event of the wages of the Master or 313 Officers and/or Crew or the cost of provisions and 314 stores for deck and/or engine room, and/or 315 insurance premiums, being increased by reason 316 of or during the existence of any of the matters 317 mentioned in section (A) the amount of any in- 318 crease to be added to the hire, and paid by the 319 Charterers on production of the Owners' accounts 320 showing such account being demanded.
(D) The Vessel to have liberty to comply with 321 any orders or directions as to departure, arrival, 322 routes, ports of call, stoppages, destination, de- 323 livered or in any other wise whatsoever given by 324 the Government of the nation under whose flag 325 the Vessel sails or any other Government or any 326 person or body acting or purporting to act with 327 the authority of such Government or with the 328 authority of the Government of any other com- 329 munity or person having under the terms of the 330 war risks insurance on the Vessel the right to 331 give any such orders or directions.
(E) In the event of the nation under whose flag 332 the Vessel sails becoming involved in war, hostil- 333 ities, wartime operations, revolution, civil 334 commotion, both the Owners and the Charterers 335 may cancel the Charter and, unless otherwise 336 agreed, the Vessel to be re-delivered to the Ow- 337 ners at the port of destination or, if prevented 338 through the provisions of section (A) from reach- 339 ing or entering it, then at a near open and safe 340 port at the Owners' option, after discharge of any 341 cargo on board.
(F) If in compliance with the provisions of this 342 clause anything is done or is not done, such not 343 to be considered a deviation.
Section (C) is optional and should be considered 344 deleted unless agreed according to Box 22.
15. Cancellation 350
Should the Vessel not be delivered by the date 351 indicated in Box 23, the Charterers to have the 352 option of cancelling.
If the Vessel cannot be delivered by the cancel- 353 ling date, the Charterers, if required, to declare 354 within 48 hours after receiving notice thereof 355 whether they cancel or will take delivery of the 356 Vessel.
16. Arbitration 359
Any dispute arising under the Charter to be re- 360 ferred to arbitration in London for such 361 place as may be agreed according to Box 24.
one Arbitrator to be nominated by the Owners 362 and the other by the Charterers, and in case the 363 Arbitrators shall not agree then to the decision 364 of an Empire to be appointed by them, the award 365 of the Arbitrators or the Empire to be final and 366 binding upon both parties.
and adjusted in London.
17. General Average 369
General Average to be settled according to York/ 370 Antwerp Rules, 1974. Hire not to contribute to 371 General Average.
18. Commission 372
The Owners to pay a commission at the rate 373 stated in Box 25 to the party mentioned in Box 374 25 on any hire paid under the Charter, but in no 375 case less than is necessary to cover the actual 376 expenses of the Brokers and a reasonable fee 377 for their work. If the full hire is not paid owing 378 to breach of Charter by either of the parties the 379 party liable therefor to pay to the Brokers 380 2% of the net proceeds of the Charter.
Should the parties agree to cancel the Charter, 381 the Owners to indemnify the Brokers against any 382 loss of commission but in such case the com- 383 mission not to exceed the brokerage on one 384 year's hire.

All overtime to be included in... 10

Additional clauses to the charter-party of the m/s "~~XXXX~~" dated Paris, 25th October 1977

---

26.- Master's responsibility.

Master to supervise and to be responsible for stowage of cargo, also for maintenance of temperature required during transport.

Ship to precool holds during 24 hours prior to commencement of loading refrigerated cargo.

Instructions/details concerning temperatures to be maintained and/or precooling to be given by Charterers to the Master in writing.

27.- Putting back/deviation

Should vessel put back on a voyage by reason of an accident or breakdown, the hire shall be suspended plus value of bunker consumed, from time of her putting back until her being again in same position or in a position equidistant and voyage resumed therefrom. Any deviation of vessel for purposes of Crew deficiencies or illness and/or vessel's business to be entirely for Owners' account including hire, bunker consumed, and port charges incurred.

28.- Vaccination and sanitary regulations

Officers and Crew to comply with vaccination and sanitary regulations in all ports of call and corresponding certificates to be available on board, otherwise any detention and fines resulting from not having these certificates aboard to be for Owners' account. Charterers to inform Master sufficiently in advance what are the certificates required for the intended voyage.

29.- Cargo battens fittings/gratings.

Vessel to be delivered fully fitted with complete set of cargo battens and gratings.

30.- Port overtime

With further reference to clause 17 of this charter-party, overtime of Officers and Crew as provided for in the hire, to include the following services :

- Raising and lowering of derricks in preparation for loading and/or discharging.
- Opening and closing of hatches in preparation for loading and/or discharging.
- Removing and/or replacing of beams in preparation for loading and/or discharging.
- Docking and/or undocking : shifting during loading and/or discharging
- Cleaning of holds and tweendecks to be done as possible during vessel's passage at sea.
- Maintaining steam while loading and/or discharging and care of winches
- Supervision of loading and/or discharging
- Officers and Crew to prepare vessel's hatches and derricks as much as possible prior to arrival at loading and/or discharging operations.

Additional Clauses to the Charter-Party of the m/s "~~xxxx~~" dated Paris, 25th October 1977

---

31.- Meals

Charterers will give to the Master a monthly lumpsum in Algerian Dinars to cover all representation expenses.

Charterers to refund Owners for all telegrams/cables/phone expenses sent from board in their interest against supporting vouchers.

32.- Fumigation/Deratization Preloading Certificates

Owners to supply valid fumigation and deratization certificate on delivery of vessel and same to cover the whole duration of the present charter-party, failing which and if fumigation and deratization become necessary during the period of this charter-party cost of same and detention to be for Owners' account. Owners to supply preloading certificate prior to first shipment at commencement of time-charter.

33.- Lighting apparatus

Vessel to supply all lighting apparatus as far as on board, free of expense to Charterers. Owners to supply light clusters for night work.

34.- Speed consumption

Deleted.

35.- Arrest of vessel

Should the vessel be arrested during this time-charter by person or persons claiming against Owners hire and bunkers consumed shall be suspended during such interruptions and Owners are liable for stevedore detention and cargo demurrage, if any.

36.- Home flag

Charterers to have the liberty of flying their home flag, also the privilege of placing their mark on vessel's hull, the painting and removal of same to be in their time and at their expense.

37.- Damage to vessel

In case of any damage caused to the vessel or her fittings by Charterers or their Stevedores (excluding maritime risks), Master is to obtain at the time of the occurrence the written acknowledgement of the responsible Party and have a survey made to define the damage in agreement with Charterers' Supercargo or Representatives), unless the damage should have been repaired in the meantime. Should the responsible party refuse to sign the survey they must declare on what grounds and the Master may add any qualification he deems advisable.

38.- Wireless installation.

Regular radio reports to be sent to Charterers as may be required, Vessel is equipped with normal radio facilities to comply with Charterers' instructions. Charterers/Master to work out a plan to cover stations and hours of communication.

39.- Bills of Lading

The Master to sign Bills of Lading as presented without prejudice to this charter-party or to authorize Charterers' Agents to sign them.

40.- Blacklisting

Owners guarantee vessel is not blacklisted by United Arab Republic, or any other Arabian States, and owned by Israelian interests.

41.- Lay-up of vessel during time-charter

The Charterers shall have the right to order the laying up of the vessel at any time and for any period of time at a safe berth and in the event of such lay-up the Owners shall promptly take steps to effect the economies in operating such costs including insurance which may be possible and give prompt credit to the Charterers in respect of all such economies. Charterers to have the benefit of any return insurance premium received by Owners from Underwriters as and when received from Underwriters by reason of vessel being in port for minimum 30 days, provided vessel is on hire.

42.- Condition-Inspection of vessel

Charterers to have the privilege of holding a condition inspection at any time during timecharter to establish ship's warranted description and facilities.

43.- Voyage in ballast

Owners undertake that vessel can make ballast voyages without requirement of solid ballast.

44.- Vessel's condition at time of delivery.

Vessel's holds to be clean, dry and free of evil smell before arrival at first loading port and this to be at Charterers' Surveyor's satisfaction.

45.- Drydocking

Owners warrant that the vessel has been drydocked not later than 6 months ago and that she will not drydock during currency of present charter-party. Vessel's holds, hull, super-structures to be cleaned and repainted prior delivery to Charterers.

Additional clauses to the Charter-Party of the m/s "~~XXXX~~" dated Paris, 25th October 1977

---

46.- Breakdown of winches

In the event of breakdown of a winch or winches for any period by reason of disablement or insufficiency in power, the hire to be reduced prorata for the period of such deficiency in relation to the number of cranes available. If Charterers elect to continue working Owners are to reimburse Charterers to the extent of any loss or extra expense incurred by such breakdown, but in such case Charterers to full hire.

47.- Delay in payment of hire

With reference to clause 6 of this charter-party regarding hire payment, it is agreed that if owing exchange formalities any monthly hire is not paid to Owners' account on the due date, Owners are to give Charterers 3 days grace (unless the day on which the hire is due is a holiday in which case 0 to give Charterers 5 days grace) before having the power to exercise their rights hereunder. Owners also undertake to give Charterers 48 hours warning that it is their intention to exercise their rights. Notwithstanding what is aforesaid Charterers declare that the payment of the first hire cannot be available earlier than ten (10) days after, not only the signature of the charter-party but, issuance of the copies, due to internal and official formalities.

48.- Charterers deductions from charter-hire

If during the currency of this charter-party any expenditure is properly incurred by Charterers or on behalf of Owners, the Charterers have the right to recoup themselves in respect of such expenditure by way of deduction from hire which may become due and payable under this charter-party. Should the vessel be on her voyage towards port of re-delivery at time a payment of hire is due, said payment shall be made for such length of time as Owners or their Agents and Charterers or their Agents may agree upon as the estimated time necessary to complete the voyage, taking into account bunkers to be taken on board by vessel and estimated disbursements for Owners' account before redelivery, any difference shall be refunded by Owners or paid by Charterers as the case may require.

49.- Supercargo

Charterers have permission to appoint a Supercargo who shall accompany the vessel. He is to be furnished with free accommodation and same fare as provided for Captain's table, Charterers paying a rate of US\$ 3 (three US Dollars) per day.

50.- Dangerous cargo

Notwithstanding clause 2, lines 39 to 42, Charterers to have the option of loading up to 150 tons of dangerous and/or inflammable cargo (excluding explosives and ammunitions), same to be packed, handled, stowed and discharged according to Board of Trade and local regulations. In such case, extra insurance on ship and/or cargo, if any, to be for Charterers' account. No strategic cargoes are to be loaded.

Additional clauses to the charter-party of the m/s "~~XXXX~~" - dated Paris, 25th October 1977

---

51.- Protective clauses

The London Refrigeration clause, the Both to Blame Collision clause, the New Jason clause, which clauses both parties declare to know in full, to be fully incorporated in this charter-party. All Bills of Lading also to include Both to Blame Collision clause, New Jason clause and if applicable appropriate Paramount clause.

52.- P. and I. Associations

Charterers to have the benefit of Owners' Protection and Indemnity Associations as far as the rules permit.

53.- Conversion from closed shelterdeck to open shelterdeck and vice versa

Deleted.

54.- Pilotage

If any sea pilot is required by Master, outside the usual compulsory coasting pilotage limits, all expenses resulting therefrom to be for Owners' account.

55.- Notices of Delivery

Owners to cable "~~XXXXXXXXXX~~" 7 Days' provisional and 3 days' definite notices of vessel's readiness.

56.- Thermometers

The vessel to be equipped with usual thermometers which to be maintained in good working order for the whole duration of this charter-party.

57.- Refrigeration Machinery Maintenance

The refrigeration machinery and appliances in the vessel shall at all times be up to Lloyd's RMC or similar class and are to be maintained in that class for the whole duration of this charter-party. The refrigeration machinery and appliances shall always be under the supervision and control of a fully qualified refrigeration engineer. All supplies necessary for the maintenance and operation of the refrigeration equipment to be entirely at Owners' expense.

58.- Vessel's Specification

See next page ...

Vessel's Specifications

(to be attached to the Charter-Party of the m/s "~~SSA~~" dated Paris,  
25th October 1977 and to form part of same)

---

Owners' address :

Messrs. ~~XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX~~  
~~XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX~~  
~~XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX~~  
~~XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX~~

- a) - Master's name : SKULARSSON
- b) - Vessel's call signs : "T.F.F.C."
- c) - Port of Registry : Reykjavik
- d) - Built in : 1964
- e) - Length overall : 76,50/ Beam : 11,40 m
- f) - Draft fully loaded : abt. 16'5" = 5,0 m
- g) - Radio - Vessel is equipped with V H F radio
- h) - Ventilation : Vessel is electrically ventilated and has about 64 airchanges per hour basis empty holds
- i) - Cooling capacity : Vessel is capable to maintain temperature down to 0 Degree C
- j) - Bunker capacity : About 200 tons
- k) - Vessel has 2 holds/2 hatches n° 1 9,82 m x 5 m  
n° 2 15,72 m x 5 m
- l) - Checking of temperatures : cooling down to 0 Degree C.
- m) - Vessel has 6 winches / 6 derricks of 3 tons / 3 gangs
- n) - Vessel has 4 compartments :  
Lowerhold n° 1 = 11440 Tweendeck n° 1 : 12721  
Lowerhold n° 2 = 24829 Tweendeck n° 2 : 20513

COPY

COPYRIGHT PUBLISHED BY THE BALTIC AND INTERNATIONAL MARITIME CONFERENCE COPENHAGEN, DENMARK

Issued September 1st, 1968

THE BALTIC AND INTERNATIONAL MARITIME CONFERENCE  
TIME CHARTER PARTY

Code Name:  
"LINERTIME"

17th April 1979

IT IS THIS DAY MUTUALLY AGREED between MESSRS. [redacted]

COMPANIA DE NAVEGACION S.A

Description of Vessel.

Sec cl. 59

Owners of the Vessel called [redacted] of 3641 tons gross Register, 2203 tons net Register, 3 classed Lloyd's Register about 4275 long tons deadweight on summer freeboard inclusive of bunkers, as well as stores, provisions and fresh water not exceeding [redacted] tons having 238/217.000 cubic-feet grain capacity available for cargo, exclusive of permanent bunkers, which contain about [redacted] tons, and fully loaded capable of steaming about 12.5 knots in good weather and smooth water on a consumption of about 8.5 tons IFO 200 Seconds, plus 1 t. Gasoil per 24 hours now trading

Charterers.

Period.

and Messrs. [redacted] Charterers, as follows:  
1. The Owners let, and the Charterers hire the Vessel for a period of 2 months timecharter. Charterers' option one further month. Charterers have the option of 15 days more or less on the final period.

Port of Delivery.

Note: Delete alternative not applicable.

Time for Delivery.

Cancelling.

Trade.

Note: Delete alternative not applicable.

Nuclear Fuel.

Owners to Provide.

calendar months from the time (not a Sunday or a legal Holiday unless taken over) the Vessel is delivered and placed at the disposal of the Charterers between 7 a.m. and 10 p.m. or between 7 a.m. and noon if on Saturday, at in direct continuation of present Charter Party dated 11th April 1979 always afloat or safely aground where it is customary for vessels of similar size and draught to be safe aground as the Charterers may direct, she being in every way fitted for ordinary dry cargo service with cargo holds well swept, cleaned and ready to receive cargo before delivery under this Charter.

The Vessel to be delivered not before on D.O.P. one port, [redacted] completion of present voyage. The Owners to give the Charterers not less than 10 days' notice of the date on which the vessel is expected to be ready for delivery. The Owners to keep the Charterers closely advised of possible changes in Vessel's position.

2. Should the Vessel not be delivered by the Charterers to have the option of cancelling. If the Vessel cannot be delivered by the Charterers (after receiving notice thereof whether they cancel or will take delivery of the Vessel, days and Holidays excluded) after receiving notice thereof whether they cancel or will take delivery of the Vessel, the Vessel to be employed in lawful trades for the carriage of lawful merchandise only between good and safe ports or places where she can safely lie always afloat including sulphur in bulk

3. The Vessel to be employed in lawful trades for the carriage of lawful merchandise only between good and safe ports or places where she can safely lie always afloat or safely aground where it is customary for vessels of similar size and draught to be safe aground within the following limits:  
Trade: Full MEDITERRANEAN including ADRIATIC and BLACK SEA excluding ISRAEL, WEST AFRICA not SOUTH of CASABLANCA and NORTH FRANCE but not NORTH of LA PALICE, which to be included. Always within Institute Warranty Limits.

No live stock, sulphur and pitch in bulk and concentrate in bulk to be shipped. Injurious, inflammable or dangerous goods (such as acids, explosives, calcium carbide, ferro silicon, naphtha, motor spirit, tar, or any of their products) to be limited to 500 tons and same to be packed, loaded, stowed and discharged in accordance with the regulations of the local authorities and Board of Trade and International Regulations and if any special measures have to be taken by reason of having this cargo aboard including cost of erection and dismantling masts, etc., same to be at Charterers' expense and in Charterers' time.

Notwithstanding any other provisions contained in this Charter it is agreed that nuclear fuels or radioactive products or waste are specifically excluded from the cargo permitted to be loaded or carried under this Charter. This exclusion does not apply to radioisotopes used or intended to be used for any industrial, commercial, agricultural, medical or scientific purposes provided the Owners' prior approval has been obtained for loading thereof.

4. The Owners to provide and pay for all provisions and wages, for instance of the Vessel, for all deck and engine-room stores and maintain her in a thorough efficient state in hull and machinery during service. The Owners to provide one watchman per working hatch, to be on watchman the Charterers are entitled to ask for two watchmen if hatches are large or working in ice, provided that the watchman is not permitted to

work with the cargo. The Charterers to provide and pay for all provisions and wages, for instance of the Vessel, for all deck and engine-room stores and maintain her in a thorough efficient state in hull and machinery during service. The Owners to provide one watchman per working hatch, to be on watchman the Charterers are entitled to ask for two watchmen if hatches are large or working in ice, provided that the watchman is not permitted to



Charterers to provide.	Owners but where compulsory to employ <del>any</del> <del>from</del> <del>shore</del> , the expenses to be for the Charterers' account.	61
	5. The Charterers to pay all dock, harbour, light and landing dues at the ports of delivery and re-delivery (unless in- cluded through cargo carried before delivery or after delivery).	65
	whilst on hire the Charterers to provide and pay for all fuel, water for boilers, port charges, pilotage (whether compulsory or not), canal stevedores, hoisting, lights, tug assistance, consular charges (except those payable to the com- modity or state taxes on cargo), and other dues and charges, including any foreign port or charge and shifting boards, excepting any already on board, unloading, stowage, tallying and delivery of cargo, sur- plus on batches, any other survey on cargo, meals supplied to officers and crew in their service at the rate per man per meal indicated in Clause 28 and all other charges and expenses whatsoever.	66 67 68 69 70 71 72
Cargo Gear.	All ropes, slings and special runners <del>used</del> used for loading and discharging; and any special gear, including special ropes, hawsers and chains required by the custom of the port for mooring; to be for the Charterers' account unless al- ready on board. The Vessel is fitted with the following cargo handling gear:	73 74 75
	cranes 3 x 10 tons	76
	This gear is to be kept in full working order for immediate use, the Charterers however to give sufficient notice of their intention to use heavy lift gear.	78
Cargo Gear Certificate.	The Owners guarantee the Vessel possesses cargo gear register and certificates in compliance with requirement of International Labour Organization Convention No. 32.	79 80 81
		82
		83
Fuel Consumption in Port.	The Vessel's normal fuel consumption whilst in port working all cargo gear is about _____ tons	85
Bunkers.	6. The Charterers at port of delivery and the Owners at port of re-delivery to take over and pay for all fuel re- maining in the Vessel's bunkers at current price, at the respective ports.	86 87 88
Note: Delete alternative not applicable.	<del>a fixed price of _____</del> bunker as on board and to be redelivered with same quantities of bunkers as on delivery.	89 90 91
	<del>The Vessel to be re-delivered with not less than _____ in the Vessel's bunkers</del>	92
	<del>_____ tons and not exceeding _____ tons</del>	93
	7. The Charterers to pay as hire <u>U.S. \$ 2,175 =</u> per day including overtime <del>_____</del> in the Vessel's bunkers	94 95
Hire. Note: Delete alternative not applicable.	<del>per 20 days</del> , commencing in accordance with Clause 1 until her re-delivery to the Owners.	96
Payment.	Payment of hire to be made in cash, in favour of Messrs. <del>_____</del> into their account with <del>_____</del>	97
	without discount, every 30 days, in advance. <del>_____ - DCAKO (6502420000)</del>	98 99 100
		101
	In default of payment the Owners to have the right of withdrawing the Vessel from the service of the Charterers, without noting any protest and without interference by any court or any other formality whatsoever and without pre- judice to any claim the Owners may otherwise have on the Charterers under the Charter.	102 103 104
Lost Hire Payment.	Should the Vessel be on her voyage towards port of re-delivery at time a payment of hire is due, said payment to be made for such length of time as the Owners or their Agents and the Charterers or their Agents may agree upon as estimated time necessary to complete the voyage, taking into account bunkers to be taken over by the Vessel and estim- ated disbursements for the Owners' account before re-delivery and when the Vessel is re-delivered any difference to be refunded by the Owners or paid by the Charterers, as the case may require.	105 106 107 108 109
Re-delivery.	8. The Vessel to be re-delivered on the expiration of the Charter in the same good order as when delivered to the Charterers (fair wear and tear excepted) <del>at a safe berth for port in the Charterers' option in</del> on D.O.P. _____	110 111 112
	any time day/night <u>Thine one port West Mediterranean in Charterers' option</u>	113
	<del>between 7 a.m. and 10 p.m. and 7 a.m. and noon on Sunday but the day of re-delivery shall not be a Sunday</del>	114 115
	Repairs for the Charterers' account as far as possible to be effected simultaneously with dry-docking or annual re- pairs, respectively; if any further repairs are required, for time occupied in effecting such repairs the Owners to receive compensation at the hire agreed in this Charter. The Charterers always to be properly notified of the time and place when and where repairs for their account will be performed.	116 117 118 119
Notice.	The Charterers to give the Owners not less than <u>15</u> days' preliminary and <u>10/5</u> days' final final notice of the port of re-delivery and the date on which the Vessel is expected to be ready for re-delivery. The Char- terers to keep the Owners closely advised of possible changes in the Vessel's position.	120 121 122
	Should the Vessel be ordered on a voyage by which the Charter period may be exceeded the Charterers to have the use of the Vessel to enable them to complete the voyage, provided it could be reasonably calculated that the voyage would allow re-delivery about the time fixed for the termination of the Charter, but for any time exceeding the termi- nation date the Charterers to pay the market rate if higher than the rate stipulated herein.	123 124 125 126
Cargo Space.	9. The whole reach and burden of the Vessel, including lawful deck capacity to be at the Charterers' disposal, re- serving proper and sufficient space for the Vessel's Master, Officers, Crew, tackle, apparel, furniture, provisions and stores.	127 128 129
Master.	10. The Charterers to give the necessary sailing instructions <u>To Master</u> subject to the limits of the Charter.	130
	The Master to be under the orders of the Charterers as regards employment, agency, or other arrangements. The Master to prosecute all voyages with the utmost despatch and render customary assistance with the Vessel's Crew.	131 132
	The Master and Engineer to keep full and correct logs including scrap logs accessible to the Charterers or their Agents.	133
	If the Charterers have reason to be dissatisfied with the conduct of the Master, Officers, or Engineers, the Owners on receiving particulars of the complaint, promptly to investigate the matter, and, if necessary and practicable, to make a change in the appointments.	134 135 136 137
Bills of Lading.	11. The Charterers to have the option of using their own regular Bill of Lading form. The Bill of Lading to con- tain Paramount Clause incorporating Hague Rules legislation, the Amended Jason Clause and the Both to Blame Colli- sion Clause.	138 139 140
Responsibility.	12. The Charterers shall keep and care for the cargo at loading and discharging ports, arrange for any tranship- ment, and deliver the cargo at destination. The Charterers shall load, stow, trim and discharge the cargo at their expense under supervision of the Master who shall sign Bills of Lading as presented, in conformity with Mate's or tally clerk's receipts. The Charterers shall be res- ponsible for the accuracy of all statements of fact in such Bills of Lading.	141 142 143 144 145 146

	The Owners shall be liable for claims in respect of cargo arising or resulting from:	147
	a) Failure on their part properly and carefully to carry, keep and care for the cargo while on board.	148
	b) Unreasonable deviation from the voyage described in the Bills of Lading unless such deviation is ordered or approved by the Charterers.	149
	c) Lack of due diligence on their part before and at the beginning of each voyage to make the Vessel seaworthy but claims arising or resulting from faulty preparation of the holds and/or tanks of the Vessel or from bad stowage of the cargo not affecting the trim or stability of the Vessel on sailing shall be the Charterers' liability.	150
	Except as aforesaid the Charterers shall be liable for all cargo claims.	151
	If the cargo is the property of the Charterers, the Owners shall have the same responsibility as they would have had under this Clause had the cargo been the property of a third party and carried under a Bill of Lading incorporating the Hague Rules.	152
	The Charterers shall be liable for Customs or other fines or penalties, whether or not lawfully levied or imposed, relating to the cargo or other property or persons carried with Charterers' approval or to the acts or omissions of the owners of the cargo.	153
	Claims for death and personal injury shall be borne by the Owners unless caused by the act, neglect or default of the Charterers, their servants or agents including stevedores and all others for whom Charterers are responsible under this Charter.	154
	If for any reason the Owners or the Charterers are obliged to pay any claims, Customs or other fines or penalties, for which the other party has assumed liability as above, that other party hereby agrees to indemnify the Owners or Charterers as the case may be against all loss, damage or expenses arising or resulting from such claims. However, the Owners' indemnity to the Charterers under this clause shall be restricted in that amount to which the Owners' liability would have been limited had they been sued directly.	155
Exceptions.	13. As between the Charterers and the Owners, the responsibility for any loss, damage, delay or failure in performance of this Charter, not dealt with in Clause 12, to be subject to the following mutual exceptions:	156
	Act of God, act of war, civil commotions, strikes, lock-outs, restraint of princes and rulers, quarantine restrictions.	157
	Further, such responsibility upon the Owners to be subject to the following exceptions:	158
	Any act or neglect by the Master, pilots or other servants of the Owners in the navigation or management of the Vessel, fire or explosion not due to the personal fault of the Owners or their Manager, collision or stranding, unforeseeable breakdown or any latent defect in the Vessel's hull, equipment or machinery.	159
Suspension of Hire, etc.	The above provisions in no way to affect the provisions as to suspension of hire in this Charter.	160
	14. (A) In the event of dry-docking or other necessary measures to maintain the efficiency of the Vessel, deficiency of men or Owners' stores, strike of Master, Officers and Crew, breakdown of machinery, damage to hull or other accident, either hindering or preventing the working of the Vessel and continuing for more than 24 consecutive hours, no hire, to be paid in respect of any time lost thereby during the period in which the Vessel is unable to perform the service immediately required.	161
	Should the Vessel deviate or put back during a voyage, contrary to the orders or directions of the Charterers, for any reason other than accident to the Cargo, the hire to be suspended from the time of her deviating or putting back until she is again in the same or equidistant position from the destination and the voyage resumed therefrom.	162
Winch Breakdown.	In the event of a breakdown of a winch or winches, not caused by carelessness of shore labourers, the time lost to be calculated pro rata for the period of such inefficiency in relation to the number of winches required for work. If the Charterers elect to continue work, the Owners are to pay for shore appliances in lieu of the winches, but in such cases the Charterers to pay full hire.	163
	Any hire paid in advance to be adjusted accordingly.	164
Detention for Charterers' Account.	(B) In the event of the Vessel being driven into port or to anchorage through stress of weather, trading to shallow harbours or to rivers or ports with bars or suffering an accident to her cargo, any detention of the Vessel and/or expenses resulting from such detention to be for the Charterers' account even if such detention and/or expenses, or the cause by reason of which either is incurred, be due to, or be contributed to by, the negligence of the Owners' servants.	165
Dry-docking.	Owners to give the Charterers at least four weeks notice of their intention of dry-docking the ship for bottom painting and normal maintenance work and actual time and place for such dry-docking to be mutually agreed.	166
Cleaning Boilers, etc.	15. Cleaning of boilers or opening of pistons whenever possible to be done during service, but if impossible the Charterers to give the Owners necessary time for such work at an interval of not less than three months for this purpose. Should the Vessel be detained beyond 24 hours hire to cease until again ready. The Owners or the Master to give the Charterers reasonable notice of their intention to clean boilers or open pistons.	167
Advances.	16. The Charterers or their Agents to advance to the Master, if required, necessary funds for ordinary disbursements for the Vessel's account at any port charging only one per cent. commission, such advances to be deducted from hire.	168
		169
Excluded Ports.	17. The Vessel not to be ordered to nor bound to enter:	170
	a) any place where fever or epidemics are prevalent or to which the Master, Officers and Crew by law are not bound to follow the Vessel;	171
Ice.	b) any ice-bound place or any place where lights, lightships, marks and buoys are or are likely to be withdrawn by reason of ice on the Vessel's arrival or where there is risk that ordinarily the Vessel will not be able on account of ice to reach the place or to get out after having completed loading or discharging. The Vessel not to be obliged to force ice, nor to follow ice-breakers when inwards bound. If on account of ice the Master considers it dangerous to remain at the loading or discharging place for fear of the Vessel being frozen in and/or damaged, he has liberty to sail to a convenient open place and await the Charterers' fresh instructions.	172
Loss of Vessel.	Detention through any of above causes to be for the Charterers' account.	173
	18. Should the Vessel be lost or missing, hire to cease from the date when she was lost. If the date of loss cannot be ascertained half hire to be paid from the date the Vessel was last reported until the calculated date of arrival at the destination. Any hire paid in advance to be adjusted accordingly.	174
Overtime.	19. The Vessel to work day and night if required. <del>The Charterers to pay Owners a lump sum of</del> per 30 days or pro rata for any deviation to Officers and Crew	175
		176
	Overtime is included in rate of hire.	177
		178
Lien.	20. The Owners to have a lien upon all cargoes and sub-freights belonging to the Time Charterers and any Bill of Lading freight for all claims under this Charter, and the Charterers to have a lien on the Vessel for all moneys paid in advance and not earned.	179
Salvage.	The Charterers will not suffer, nor permit to be continued any lien or encumbrance incurred by them or their Agents, which might have priority over the title and interest of the Owners in the Vessel.	180
	21. All salvage and assistance to other vessels to be for the Owners' and the Charterers' equal benefit after deducting the Master's and Crew's proportion and all legal and other expenses including hire paid under the Charter for time lost in the salvage, also repairs of damage and fuel consumed. The Charterers to be bound by all measures taken by the Owners in order to secure payment of salvage and to fix its amount.	181
Claims.	22. The Charterers to have the option of substituting the Vessel, giving due notice to the Owners, but the original Charterers always to remain responsible in the Owners for due performance of the Charter.	182
		183

- 34.- The crew is to assist in erecting uprights for deck cargo if required by Charterers.
- 35.- Charterers to have the option of holding superficial inspection on delivery, the Owners or Master giving every facility and assistance to carry this out.
- 36.- Charterers will give to the Master a monthly Lumpsum in Algerian Dinars to cover all representation expenses.  
Charterers to refund Owners for all telegrams, cables, phone expenses sent from board in their interest against supporting vouchers.
- 37.- Owners declared that vessel can navigate safely in ballast without requiring solid ballast.
- 38.- The Charterers to have free use of dunnage and ventilators that may be on board.
- 39.- Opening and closing of hatches to be made by the crew within half an hour after the vessel is berthed, provided permitted by local labour regulations.
- 40.- During the currency of this charter-party crew to clean the vessel - however only when vessel has loaded general cargo - after discharging in order to make the vessel ready for the next loading. If bulk cargoes have been loaded, Charterers to provide shore-gangs for cleaning. In case of loading/discharging heavy pieces, the crew to rig the-ir heavy lift before arrival of vessel in port, provided weather will permit.
- 41.- Fresh water to be for Owners' account.
- 42.- Vessel is not blacklisted by Arab Countries.
- 43.- With reference to lines 74 to 76, Charterers also to have the free use of any dunnage, mats, ventilation, shifting-boards and all grain-fittings as far as on board, but same not to be used as dunnage. Captain to submit to Charterers' Agents or supercargo upon delivery a complete list of such implements on board.
- 44.- Shiftings-board and bulk-heads and grainfittings, if any, are to be dismantled by Owners prior to delivery and stowed in the tweendecks clear of any cargo operations. Charterers have the right to, eventually, erect the shiftings-boards and bulk-heads and grainfittings if necessary; time and cost for erecting to be for their account; the crew to assist in erecting and taking down shiftings-boards, bulk-heads, or grain-fittings when necessary and if permitted by local shore regulations, otherwise shore labour to be employed at Charterers' expenses.
- 45.- Owners and Charterers guarantee that their Government licence for fulfilment of this Charter Party is granted, if same required.
- 46.- With reference to lines 103/105 of clause n° 7, it is agreed that, if owing to exchange formalities, any monthly hire is not paid to Owners' account on the due date, Owners are to give Charterers 48 grace before having the power to exercise their rights thereunder, Owners also undertake to give Charterers 48 hours warning that it is their intention to exercise such rights.  
With reference to above, Owners agree not to exercise their right if the first hire payment plus bunkers on board at time of delivery is settled within 20 (twenty) running days from delivery.
- 47.- Regarding hire payment, it is agreed that usual transfer expenses from Charterers' bank to Owners' bank are for Charterers' account, but charterers not to bear cashing expenses eventually charged by Owners' bank.

- Charterers to have the benefit of any return insurance premium receivable by Owners from Underwriters (as and when received from Underwriters) by reason of the vessel being in port for a minimum period of thirty (30) days, provided vessel is on hire.
- 49.- Should any damage be caused to the ship or her fittings by Charterers or their Stevedores, the Master will have to inform the Supercargo or Charterers' Agents within 24 hours and to keep the party in question responsible in writing and will endeavour to obtain a written acknowledgement of liability from the responsible party and have a survey made to define and estimate the damage in agreement with the ship's Agents or supercargo, unless the damage should have been repaired in the meantime. Should the Master fail to follow these instructions, Charterers may reject the responsibility.
  - Charterers not to be responsible for any accident and/or damage covered by Owners' ordinary Hull and Machinery Policies. However Underwriters' right of subrogation is always reserved.
  - 50.- On hire survey at delivery to be held at Charterers' time and expenses. Off hire survey on redelivery to be held at Owners' time and expenses, or respectively off hire survey to be performed by independent surveyor.
  - 51.- Vessel has been last drydocked October 1978.
  - 52.- Present war insurance and crew war bonus for Owners' account. Any increase due to vessel trading in war area to be for Charterers' account.
  - 53.- Any extra ice insurance premium by reason of ice to be for Charterers' account.
  - 54.- Should the vessel be off hire for a period of minimum 30 (thirty) days or should an off-hire be estimated to last minimum 30 (thirty) days, the Charterers to have the option of cancelling the remaining period of Charter Party.
  - 55.- Charterers have the option to extend the period provided in clause no. 1 of this charter-party by the total or part of the off-hire incurred during the currency of this Charter Party.
  - 56.- Owners guarantee that management and vessels officers remains first class during entire period of Charter Party.
  - 57.- Should the vessel be arrested during currency of this Charter Party at the suit of any person having or purporting to have claim against or any interest in the vessel, unless such action caused by fault of Charterers, hire under this Charter Party shall not be payable in respect of any period whilst vessel remains under arrest or remain unemployed as result of such arrest and the Owners shall reimburse to Charterers any expenditure which they may incur under this Charter Party in respect of any period during which by virtue of the operations of this Clause, no hire is payable.
  - 58.- Charterers to have the option of loading logs in holds and/or deck.
  - 59.- Vessel's description (all details about) :
    - m/v "~~XXXXXXXX~~" - Singledecker - ~~XXXXXX~~ flag - Eng aft
    - Classed Lloyd's Register
    - 4275 long tons dwt and about 4000 m.t. dwcc - all after
    - draft fully laden m. 6.78
    - GRT/NRT 3641/2203
    - L.O.A. 99 mtrs
    - 2 holds/3 hatches following dimensions: 16 x 11 m. - 16 x 11 m. - 16 x 11.70 mtrs
    - Steel pontoon hatch covers
    - Squared holds
    - 238/217.000 cbft grain/bale
    - 12.5 knots on about 8.5 tons LFO 200 Seconds plus 1 t. Gasoil
    - Tanker capacity 400/600 tons
    - 1 x 10 1/2" crane
    - Call sign : H 3 H E

*Copy*

FIRST ORIGINAL

COPYRIGHT, PUBLISHED BY THE BALTIC AND INTERNATIONAL MARITIME CONFERENCE, COPENHAGEN

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

Issued 1/1/1909  
Amended 1/1/1911  
Amended 1/1/1912  
Amended 1/1/1920 - 9°  
Amended 1/1/1929  
Amended 1/1/1950  
280.53.11

THE BALTIC AND INTERNATIONAL MARITIME CONFERENCE (Formerly The Baltic and White Sea Conference) UNIFORM TIME-CHARTER

*nr COMIS*

Code Name: Baltimex 1939

Paris, 27th February 1980

IT IS THIS DAY MUTUALLY AGREED between GAS UNION INC. disponent Owners 1  
 of the Vessel called BYZANTINE ENERGY of 3,007.7 <sup>M.3 at 100%</sup> <sub>net register tonnage</sub> 2  
 (see Form C Gas attached) <sup>days</sup> Det Norske Veritas 1 A1 of \_\_\_\_\_ indicated horse power, 3  
 carrying about \_\_\_\_\_ tons deadweight on Board of Trade summer freeboard inclusive 4  
 of bunkers, stores, provisions and boiler water, having as per builder's plan \_\_\_\_\_ cubic-feet 5  
<sup>gross</sup> capacity, exclusive of permanent bunkers, which contain about \_\_\_\_\_ tons, and fully loaded capable 6  
 of steaming about 10 knots in good weather and smooth water up to Beaufort Scale 3 <sup>on a consumption of about</sup> 7  
7 metric tons <sup>base</sup> ~~base~~ <sub>displacement</sub> diesel oil + 2.5 metric tons gasoil (in port 2.5 M.tons gasoil) 8  
 and COMPAGNIE NATIONALE ALGERIENNE DE NAVIGATION <sup>incorporated in France, now trading</sup> 9  
 of ALGIERS Charterers, as follows: 10  
 (see cl.26) or less at charterers' option, The Owners let and the Charterers hire the Vessel for a period of 45 days up to 7 days more 11  
 and placed at the disposal of the Charterers between 9 a.m. and 6 p.m., or between 9 a.m. and 2 p.m. 12  
 if on Saturday, ~~at~~ off ARZEW with tanks under LPG vapours 13  
 \_\_\_\_\_ in such available berth where she can safely lie always afloat, as the Charterers 14  
 may direct, she being in every way fitted for ordinary cargo service. 15  
 The Vessel to be delivered 3rd March, 1980 (see cl. 27) 16  
 2. The Vessel to be employed in lawful trades for the carriage of lawful merchandise only 17  
 limits: 18  
 any port of the World within Institute Warranty Limits, excluding Vietnam, 19  
 Cuba, North Korea, China, Israel, South Africa, Egypt, Lebanon, Morocco and 20  
 Albania, excluding also any other countries which would mean for the Vessel  
 being permanently black-listed, or Vessel being arrested,  
 Commodities : propane, butane, LPG mixture, butadiene, propylene, anhydrous  
 \_\_\_\_\_ always within ship's load, tank pressure and temperature.

	No live stock nor injurious, inflammable or dangerous goods (such as acids, explosives, calcium carbide, ferro silicon, naphtha, motor spirit, tar, or any of their products) to be shipped.	21
Owners to provide	3. The Owners to provide and pay for all provisions and wages, for insurance of the Vessel, for all deck and engine-room stores and maintain her in a thoroughly efficient state in hull and machinery during service.	22
	The Owners to provide one winchman per hatch. If further winchmen are required, or if the stevedores refuse or are not permitted to work with the Crew, the Charterers to provide and pay qualified shore-winchmen.	23
Charterers to provide	4. The Charterers to provide and pay for all coals, including galley coal, oil-fuel, water for boilers, port charges, pilotages (whether compulsory or not), canal steermans, boatage, lights, tug-assistance, consular charges (except those pertaining to the Master, Officers and Crew), canal, dock and other dues and charges, including any foreign general municipality or state taxes, also all dock, harbour and tonnage dues at the ports of delivery and re-delivery (unless incurred through cargo carried before delivery or after re-delivery), agencies, commissions, also to arrange and pay for loading, trimming, stowing (including dunnage and shifting boards, excepting any already on board), unloading, weighing, tallying and delivery of cargoes, surveys on hatches, meals supplied to officials and men in their service and all other charges and expenses whatsoever including detention and expenses through quarantine (including cost of fumigation and disinfection).	24
	All ropes, slings and special runners actually used for loading and discharging and any special gear, including special ropes, hawsers and chains required by the custom of the port for mooring to be for the Charterers' account. The Vessel to be fitted with winches, derricks, wheels and ordinary runners capable of handling lifts up to 2 tons.	25
Bunkers	5. The Charterers at port of delivery and the Owners at port of re-delivery to take over and pay for all coal or oil-fuel remaining in the Vessel's bunkers at current price at the respective ports. The Vessel to be re-delivered with not less than _____ tons and not exceeding _____ tons of coal or oil-fuel in the Vessel's bunkers. Quantity of bunkers at delivery/redelivery to be mutually agreed upon.	26
Hire	6. The Charterers to pay as hire: <u>U.S. \$ 237,000 overtime included</u> per 30 days, commencing in accordance with clause 1 until her re-delivery to the Owners.	27
Payment (see cl.26)	Payment of hire to be made in cash, in <u>U.S. Dollars</u> without discount, <u>to account n. 043177 R with Banque de Paris et des Pays Bas, Geneva</u> <u>30 days in advance</u> latest 40 days after receipt of charter-party duly signed by Owners. In default of payment the Owners to have the right of withdrawing the Vessel from the service of the Charterers, without noting any protest and without interference by any court or any other formality whatsoever and without prejudices to any claim the Owners may otherwise have on the Charterers under the Charter.	28
Re-delivery	7. The Vessel to be re-delivered on the expiration of the Charter in the same good order as when delivered to the Charterers (fair wear and tear excepted) <u>at any port or ports in the Charterers' option</u> <u>with tanks under LPG vapours at/off one Algerian port at charterers' option</u>	29
Notice	between 9 a. m. and 6 p. m., and 9 a. m. and 2 p. m. on Saturday, but the day of re-delivery shall not be a Sunday or legal Holiday. The Charterers to give the Owners not less than ten days' notice at which port and on which day the Vessel will be re-delivered. <u>Should the Vessel be returned on a voyage of which the charter party is not by itself a charter party to hire the use of the Vessel as at such time to terminate the voyage, provided it could be reasonably calculated that the voyage would allow re-delivery about the time fixed for the termination of the Charter, but for any time exceeding the termination date the Charterers to pay the market rate if higher than the rate stipulated herein.</u>	30
Cargo Space	8. The whole reach and burthen of the Vessel, including lawful deck-capacity to be at the Charterers' disposal, reserving proper and sufficient space for the Vessel's Master, Officers, Crew, tackle, apparel, furniture, provisions and stores.	31
Master	9. The Master to prosecute all voyages with the utmost despatch and to render customary assistance with the Vessel's Crew. The Master to be under the orders of the Charterers as regards employment agency, or other arrangements. The Charterers to indemnify the Owners against all consequences or liabilities arising from the Master, Officers or Agents signing Bills of Lading or other documents or otherwise complying with such orders, as well as from any irregularity in the Vessel's papers or for overcarrying goods. The Owners not to be responsible for shortage, mixture, marks, nor for number of pieces or packages, nor for damage to or claims on cargo caused by bad stowage or otherwise. If the Charterers have reason to be dissatisfied with the conduct of the Master, Officers, or Engineers, the Owners, on receiving particulars of the complaint, promptly to investigate the matter, and, if necessary and practicable, to make a change in the appointments.	32
		33
		34
		35
		36
		37
		38
		39
		40
		41
		42
		43
		44
		45
		46
		47
		48
		49
		50
		51
		52
		53
		54
		55
		56
		57
		58
		59
		60
		61
		62
		63
		64
		65
		66
		67
		68
		69
		70
		71
		72
		73
		74
		75
		76
		77
		78

Directions and Logs	10. The Charterers to furnish the Master with all instructions and sailing directions and the Master and Engineer to keep full and correct logs accessible to the Charterers or their Agents.	79
Suspension of Hire etc.	11. (A) In the event of drydocking or other necessary measures to maintain the efficiency of the Vessel, deficiency of men or Owners' stores, breakdown of machinery, damage to hull or other accident, either hindering or preventing the working of the vessel and continuing for more than twentyfour consecutive hours, no hire to be paid in respect of any time lost thereby during the period in which the Vessel is unable to perform the service immediately required. Any hire paid in advance to be adjusted accordingly. (B) In the event of the Vessel being driven into port or to anchorage through stress of weather, trading to shallow harbours or to rivers or ports with bars or suffering an accident to her cargo, any detention of the Vessel and/or expenses resulting from such detention to be for the Charterers' account even if such detention and/or expenses, or the cause by reason of which either is incurred, be due to, or be contributed to by, the negligence of the Owners' servants.	80 81 82 83 84 85 86 87 88 89 90 91
Cleaning Boilers	12. Cleaning of boilers whenever possible to be done during service, but if impossible the Charterers to give the Owners necessary time for cleaning. Should the Vessel be detained beyond 48 hours hire to cease until again ready.	92 93 94
Responsibility and Exemption	13. The Owners only to be responsible for delay in delivery of the Vessel or for delay during the currency of the Charter and for loss or damage to goods onboard, if such delay or loss has been caused by want of due diligence on the part of the Owners or their Manager in making the Vessel seaworthy and fitted for the voyage or any other personal act or omission or default of the Owners or their Manager. The Owners not to be responsible in any other case nor for damage or delay whatsoever and howsoever caused even if caused by the neglect or default of their servants. The Owners not to be liable for loss or damage arising or resulting from strikes, lock-outs or stoppage or restraint of labour (including the Master, Officers or Crew) whether partial or general. The Charterers to be responsible for loss or damage caused to the Vessel or to the Owners by goods being loaded contrary to the terms of the Charter or by improper or careless bunkering or loading, stowing or discharging of goods or any other improper or negligent act on their part or that of their servants.	95 96 97 98 99 100 101 102 103 104 105 106
Advances	14. The Charterers or their Agents to advance to the Master, if required, necessary funds for ordinary disbursements for the Vessel's account at any port charging only interest at 6 per cent p. a., such advances to be deducted from hire.	107 108 109
Excluded Ports Ice	15. The Vessel not to be ordered to nor bound to enter: a) any place where fever or epidemics are prevalent or to which the Master, Officers and Crew by law are not bound to follow the Vessel b) any ice-bound place or any place where lights, lightships, marks and buoys are or are likely to be withdrawn by reason of ice on the Vessel's arrival or where there is risk that ordinarily the Vessel will not be able on account of ice to reach the place or to get out after having completed loading or discharging. The Vessel not to be obliged to force ice. If on account of ice the Master considers it dangerous to remain at the loading or discharging place for fear of the Vessel being frozen in and/or damaged, he has liberty to sail to a convenient open place and await the Charterers' fresh instructions. Unforeseen detention through any of above causes to be for the Charterers' account.	110 111 112 113 114 115 116 117 118
Loss of Vessel	16. Should the Vessel be lost or missing, hire to cease from the date when she was lost. If the date of loss cannot be ascertained half hire to be paid from the date the Vessel was last reported until the calculated date of arrival at the destination. Any hire paid in advance to be adjusted accordingly.	119 120 121 122
Overtime	17. The Vessel to work day and night if required. The Charterers, as regards the Owners, their ordinary or special servants, pilot, Officer and Crew, according to the hours and rates stated in the Vessel's contract.	123 124 125

Liens	18. The Owners to have a lien upon all cargoes and sub-freights belonging to the Time-Charterers and any Bill of Lading freight for all claims under this Charter, and the Charterers to have a lien on the Vessel for all moneys paid in advance and not earned.	126 127 128
Salvage	19. All salvage and assistance to other vessels to be for the Owners' and the Charterers' equal benefit after deducting the Master's and Crew's proportion and all legal and other expenses including hire paid under the charter for time lost in the salvage, also repairs of damage and coal or oil-fuel consumed. The Charterers to be bound by all measures taken by the Owners in order to secure payment of salvage and to fix its amount.	129 130 131 132 133
Sublet	20. The Charterers to have the option of subletting the Vessel, giving due notice to the Owners, but the original Charterers always to remain responsible to the Owners for due performance of the Charter.	134 135
War	21. (A) The Vessel unless the consent of the Owners be first obtained not to be ordered nor continue to any place or on any voyage nor be used on any service which will bring her within a zone which is designated as the theatre of war, or threatened act of war, war hostilities, warlike operations, acts of piracy or of hostility or malicious damage against this or any other vessel, or cargo by any person, body or State whatsoever, revolution, civil war, civil commotion or the operation of international law, nor be exposed in any way to any risks or penalties whatsoever consequent upon the imposition of Sanctions, nor carry any goods that may in any way expose her to any risks of seizure, capture, penalties or any other interference of any kind whatsoever by the belligerent or fighting powers or parties or by any Government or Ruler. (B) Should the Vessel approach or be brought or ordered within such zone, or be exposed in any way to the said risks, (1) the Owners to be entitled from time to time to insure their interests in the Vessel and/or hire against any of the risks likely to be involved thereby on such terms as they shall think fit, the Charterers to make a refund to the Owners of the premium on demand; and (2) notwithstanding the terms of clause 11 hire to be paid for all time lost including any lost owing to loss of or injury to the Master, Officers, or Crew or to the action of the Crew in refusing to proceed to such zone or to be exposed to such risks. (C) In the event of the wages of the Master, Officers and/or Crew or the cost of provisions and/or stores for deck and/or engine room and/or insurance premiums being increased by reason of or during the existence of any of the matters mentioned in section (A) the amount of any increase to be added to the hire and paid by the Charterers on production of the Owners' account therefor, such account being rendered monthly. (D) The Vessel to have liberty to comply with any orders or directions as to departure, arrival, routes, ports of call, stoppages, destination, delivery or in any other wise whatsoever given by the Government of the nation under whose flag the Vessel sails or any other Government or any person (or body) acting or purporting to act with the authority of such Government or by any committee or person having under the terms of the war risks insurance on the Vessel the right to give any such orders or directions. (E) In the event of the nation under whose flag the Vessel sails becoming involved in war, hostilities, warlike operations, revolution, or civil commotion, both the Owners and the Charterers may cancel the Charter; and, unless otherwise agreed, the Vessel to be redelivered to the Owners at the port of destination or, if prevented through the provisions of section (A) from reaching or entering it, then at a near open and safe port at the Owners' option, after discharge of any cargo in board. (F) If in compliance with the provisions of this clause anything is done or is not done, such not to be deemed a deviation.	136 137 138 139 140 141 142 143 144 145 146 147 148 149 150 151 152 153 154 155 156 157 158 159 160 161 162 163 164 165 166 167 168 169
Section (C) is optional and should be deleted unless agreed		
Arbitration	22. Should the Vessel not be delivered by the 7th day of March 1980, the Charterers to have the option of cancelling. If the Vessel cannot be delivered by the cancelling date, the Charterers, if required, to declare within 48 hours after receiving notice thereof whether they cancel or will take delivery of the Vessel.	170 171 172 173
Arbitration	23. Any dispute arising under the Charter to be referred to arbitration in London (or such other place as may be agreed) one Arbitrator to be nominated by the Owners and the other by the Charterers, and in case the Arbitrators shall not agree then to the decision of an Umpire to be appointed by them, the award of the Arbitrators or the Umpire to be final and binding upon both parties.	174 175 176 177 178
General Average	24. General Average to be settled according to York/Antwerp Rules, 1974. Hire not to contribute to General Average.	179 180
Commission	25. The Owners to pay a commission of 2.50% to COMPAGNIE NATIONALE ALGERIENNE DE NAVIGATION, ALGIERS on any hire paid under the Charter, but in no case less than is necessary to cover the actual expenses of the Brokers and a reasonable fee for their work. If the full hire is not paid owing to breach of Charter, by either of the parties, the party liable therefor to indemnify the Brokers against their loss of commission. Should the parties agree to cancel the Charter, the Owners to indemnify the Brokers against any loss of commission but in such case the commission not to exceed the brokerage on one year's hire.	181 182 183 184 185 186 187
Charterers only	26. The charterers have the option to extend this charter-party for one month, option one further month, each option to be declared with a 20 day notice. For these additional periods, hire to be paid latest three weeks after beginning of each optional month.	
	27. Laydays/cancelling date to be narrowed by the owners to a two day spread latest by the 29th of February, 1980.	
	28. Whenever the word "owners" appears in this charter-party, "disponent owners" to be read.	
	29. Protective clauses as per attached slip to form part of this charter-party.	

The charterers :

The disponent owners :  
For and on behalf of the disponent owners  
and as per their telex authority

TELEX  
1204 to Othman

Printed and sold by  
Fr. G. Knudtzon Ltd.  
55, Telbodgade, Copenhagen  
by authority of The Baltic and  
International Maritime  
Conference (BIMCO).  
Copenhagen.

**ALGERIENNE DE NAVIGATION, ALGIERS**



## Chamber of Shipping War Risks Clauses (Tankers) 1952

- 1) The Master shall not be required or bound to sign Bills of Lading for any blockaded port or for any port which the Master or Owners in his or their discretion consider dangerous or impossible to enter or reach.
- 2) (A) If any port of loading or of discharge named in this Charter Party or to which the vessel may properly be ordered pursuant to the terms of the Bills of Lading be blockaded, or  
(B) if owing to any war, hostilities, warlike operations, civil war, civil commotions, revolutions, or the operation of international law (a) entry to any such port of loading or of discharge or the loading or discharge of cargo at any such port be considered by the Master or Owners in his or their discretion dangerous or prohibited or (b) it be considered by the Master or Owners in his or their discretion dangerous or impossible for the vessel to reach any such port of loading or of discharge - the Charterers shall have the right to order the cargo or such part of it as may be affected to be loaded or discharged at any other safe port of loading or of discharge within the range of loading or discharging ports respectively established under the provisions of the Charter Party (provided such other port is not blockaded or that entry thereto or loading or discharge of cargo thereat is not in the Master's or Owners' discretion dangerous or prohibited). If in respect of a port of discharge no orders be received from the Charterers within 48 hours after they or their agents have received from the Owners a request for the nomination of a substitute port, the Owners shall then be at liberty to discharge the cargo at any safe port which they or the Master may in their or his discretion decide on (whether within the range of discharging ports established under the provisions of the Charter Party or not) and such discharge shall be deemed to be due fulfilment of the contract or contracts of affreightment so far as cargo so discharged is concerned. In the event of the cargo being loaded or discharged at any such other port within the respective range of loading or discharging ports established under the provisions of the Charter Party, the Charter Party shall be read in respect of freight and all other conditions whatsoever as if the voyage performed were that originally designated. In the event, however, that the vessel discharges the cargo at a port outside the range of discharging ports established under the provisions of the Charter Party, freight shall be paid as for the voyage originally designated and all extra expenses involved in reaching the actual port of discharge and/or discharging the cargo thereat shall be paid by the Charterers or cargo owners. In this latter event the Owners shall have a lien on the cargo for all such extra expenses.
- 3) The vessel shall have liberty to comply with any directions or recommendations as to departure, arrival, routes, ports of call, stoppages, destinations, zones, waters, delivery or in any other wise whatsoever given by the government of the nation under whose flag the vessel sails or any other government or local authority including any *de facto* government or local authority or by any person or body acting or purporting to act as or with the authority of any such government or authority or by any committee or person having under the terms of the war risks insurance on the vessel the right to give any such directions or recommendations. If by reason of or in compliance with any such directions or recommendations, anything is done or is not done such shall not be deemed a deviation.  
If by reason of or in compliance with any such direction or recommendation the vessel does not proceed to the port or ports of discharge originally designated or to which she may have been ordered pursuant to the terms of the Bills of Lading, the vessel may proceed to any safe port of discharge which the Master or Owners in his or their discretion may decide on and there discharge the cargo. Such discharge shall be deemed to be due fulfilment of the contract or contracts of affreightment and the Owners shall be entitled to freight as if discharge has been effected at the port or ports originally designated or to which the vessel may have been ordered pursuant to the terms of the Bills of Lading. All extra expenses involved in reaching and discharging the cargo at any such other port of discharge shall be paid by the Charterers and/or Cargo Owners and the Owners shall have a lien on the cargo for freight and all such expenses.

Printed and sold by S. STRAKER & SONS LTD., 49 Fenchurch Street, E.C.3, by Authority of the Chamber of Shipping of the United Kingdom.

Agreed between the Chamber of Shipping of the United Kingdom and Institute of London Underwriters, Lloyd's Underwriters' Association and the Liverpool Underwriters' Association.

## CHAMBER OF SHIPPING VOYAGE CHARTER CLAUSE PARAMOUNT, 1958

Notwithstanding anything herein contained no absolute warranty of seaworthiness is given or shall be implied in this Charterparty and it is expressly agreed that the Owners shall have the benefit of the "Rights and Immunities" in favour of the Carrier or ship and shall assume the "Responsibilities and Liabilities" contained in the Enactment in the country of shipment giving effect to the rules set out in the International Convention for the Unification of certain rules relating to Bills of Lading: dated Brussels the 25th August, 1924 (the "Hague Rules"). If no such enactment is in force in the country of shipment the terms of Articles III and IV shall apply. Notwithstanding the provisions of Article IV, rule 5, the Shipowner's liability (whether contested or not) in respect of any such cargo shall be limited to 6000 Sterling lawful money of the United Kingdom per package or unit of cargo (unless the nature and value of such cargo have been declared by the Shipper before loading and inserted in the Bill of Lading) notwithstanding that some other monetary limit is laid down by the legislation to which the contract of carriage is subject.

If any provision of this Charterparty shall be repugnant to the said Rules to any extent, such provision shall be void to that extent, but no further. Any Bill of Lading issued pursuant to this Charterparty shall contain a clause paramount incorporating the Hague Rules whether they are compulsorily applicable or not.

Printed and sold by S. STRAKER & SONS LTD., 49 Fenchurch Street, E.C.3  
by Authority of the Chamber of Shipping of the United Kingdom.

### I. BOTH TO BLAME COLLISION CLAUSE

If the liability for any collision in which the vessel is involved while performing this Charter Party falls to be determined in accordance with the laws of the United States of America, the following clause shall apply:—

#### BOTH TO BLAME COLLISION CLAUSE

"If the ship comes into collision with another ship as a result of the negligence of the other ship and any act, neglect or default of the master, mariner, pilot or the servants of the carrier in the navigation or in the management of the ship, the owners of the goods carried hereunder will indemnify the carrier against all loss or liability to the other or non-carrying ship or her owners in so far as such loss or liability represents loss of or damage to or any claim whatsoever of the owners of the said goods, paid or payable by the other or non-carrying ship or her owners to the owners of the said goods and set off, recouped or recovered by the other or non-carrying ship or her owners as part of their claim against the carrying ship or carrier.

The foregoing provisions shall also apply where the Owners, Operators or those in charge of any ship or ships or objects other than, or in addition to, the colliding ships or objects are at fault in respect to a collision or contact." and the charterers shall procure that all Bills of Lading issued under this Charter Party shall contain the same clause.

### II. GENERAL AVERAGE AND THE NEW JASON CLAUSE

General Average shall be payable according to the York-Antwerp Rules, 1950, but where the adjustment is made in accordance with the law and practice of the United States of America, the following clause shall apply:—

#### NEW JASON CLAUSE

"In the event of accident, danger, damage or disaster before or after the commencement of the voyage, resulting from any cause whatsoever, whether due to negligence or not, for which, or for the consequence of which, the carrier is not responsible, average to the payment of any sacrifices, losses or expenses of a general average nature that may be made or incurred and shall pay salvage and any special charges incurred in respect of the goods.

If a salving ship is owned or operated by the carrier, salvage shall be paid for as fully as if the said salving ship or ships belonged to strangers. Such deposit as the carrier or his agents may deem sufficient to cover the estimated contribution of the goods and any salvage and special charges thereon shall, if required, be made by the goods, shippers, consignees or owners of the goods to the carrier before delivery."

and the charterers shall procure that all Bills of Lading issued under this Charter Party shall contain the same clause

**BARRY ROGLIANO SALLES (AFFRÈTEMENTS)**  
 - Société Anonyme  
 Capital de 2.025.000 Frs  
 37, Rue Caumartin, PARIS-9<sup>e</sup>  
 Tél. 282.25.00  
 Telex BARRISOL

**WORKING COPY**  
 COPYRIGHT, PUBLISHED BY THE BALTIC AND INTERNATIONAL MARITIME CONFERENCE, COPENHAGEN  
 Issued September 1st, 1968

**THE BALTIC AND INTERNATIONAL MARITIME CONFERENCE  
 DEEP SEA TIME CHARTER**

Code Name:  
 "LINERTIME"

Paris, 25th March 1976

Code letters : 5 B R Z

	IT IS THIS DAY MUTUALLY AGREED between Messrs. DENZING MARITIME COMPANY LIMITED.	1
Description of Vessel.	CYPRUS Owners of the Vessel called M/S "SCALRAY" ex	2
	"GERDA SCHNELL" T.B.R. "ROBIN" before delivery-Built 1956 of 2,635.35 tons gross Register,	3
	Cyprus flag - SHELTERDECKER 1.304 tons net	3
	classed Bureau Veritas of 2,640 Brake indicated horse power, carrying	4
See cl. n° 34	about 4,620 metric tons deadweight on draft about 6,325 m inclusive of bunkers, as well as stores, provisions	5
	<del>and</del> about 160 tons having about 297.881 cubic-feet grain	6
	capacity available for cargo, exclusive of permanent bunkers, which contain about 270.053 400 tons, and fully	7
	loaded capable of steaming about 12/12.5 knots in good weather and smooth water on a consumption of	8
	about 8.5 tons of diesel oil per 24 hours now	9
	trading	10
		11
Charterers.	and COMPAGNIE NATIONALE ALGERIENNE DE NAVIGATION	12
	of Algiers Charterers, as follows:	13
Period.	1. The Owners let, and the Charterers hire the Vessel for a period of 9 (nine) months of time charter,	14
	in Charterers' option 3 (three) further months, to be declared with one month notice	15
	by Charterers, always 15 (fifteen) days more or less on final period in Charterers'	16
	option - within the limits described in clause n° 3 -	17
		18
Port of Delivery.	<del>from the time</del> from the time (not exceeding) the Vessel is delivered and placed	19
	at the disposal of the Charterers on taking inward pilot one Soviet port Black Sea in Charterers' option, irrespective	20
	of day and time	21
		22
Note:		23
Delete alternative not applicable.	she being in every way fitted for ordinary dry cargo service with cargo holds well swept, cleaned and ready to receive cargo before delivery under this Charter.	24
		25
		26

		27
		28
Time for Delivery.	The Vessel to be delivered not before the 3rd April 1976	definite 29
	The Owners to give the Charterers not less than five (5)	days/notice of the date on which the 30
	Vessel is expected to be ready for delivery.	31
	The Owners to keep the Charterers closely advised of possible changes in Vessel's position.	32
Canceling.	2. Should the Vessel not be delivered by the 10th day of April 1976	33
	the Charterers to have the option of cancelling.	34
	If the Vessel cannot be delivered by the cancelling date, the Charterers, if required, to declare within 48 hours (Sundays and Holidays excluded) after receiving notice thereof whether they cancel or will take delivery of the Vessel.	35
Trade.	3. The Vessel to be employed in lawful trades for the carriage of lawful merchandise only between good and safe ports or places where she can safely lie	36
	always afloat	37
Note: Delete alternative not applicable.	<del>always afloat</del>	38
	within the following limits:	39
	United Kingdom - Continent - Baltic in Season	40
	Full Mediterranean including Adriatic and Black Sea excluding ISRAEL	41
	Suez Canal - Red Sea - East Africa Coast down to and including Lourenco Marques	42
	West Africa Coast down to and including Angola	43
		44
		45
		46
	Intended trade : Liner service Black Sea / Algeria	47
ammunition,	<del>nitrate of ammonium, bauxite, asphalt, urea, nuclear products and concentrates in bulk</del>	48
	No live stock, sulphur and pitch in bulk to be shipped. Injurious, inflammable or dangerous goods (such as acids, explosives, calcium carbide, ferro silicon, naphta, motor spirit, tar, or any of their products) to be limited to 100 tons and same to be packed, loaded, stowed and discharged in accordance with the regulations of the local authorities and Board of Trade and in accordance with International Regulations and Deutsche Seebefugnisse and if any special measures have to be taken by reason of having this cargo aboard including cost of erection and dismantling magazines, etc., same to be at Charterers' expense and in Charterers' time.	49
	No logs to be carried, but Charterers' option sometimes some timber, salt in bags.	50
		51
Nuclear Fuel.	Notwithstanding any other provisions contained in this Charter it is agreed that nuclear fuels or radioactive products or waste are specifically excluded from the cargo permitted to be loaded or carried under this Charter. This exclusion does not apply to radioisotopes used or intended to be used for any industrial, commercial, agricultural, medical or scientific purposes provided the Owners' prior approval has been obtained to loading thereof.	52
		53
Owners to Provide.	4. The Owners to provide and pay for all provisions and wages, for insurance of the Vessel, for all deck and engine-room stores and maintain her in a thoroughly efficient state in hull and machinery during service.	54
	The Owners to provide one winchman per working hatch. In lieu of winchmen the Charterers are entitled to ask for two watchmen. If further winchmen or watchmen are required, or if the stevedores refuse or are not permitted to work with the Crew, the Charterers to provide and pay qualified men. The gangway watchman to be provided by the Owners but where compulsory to employ gangway watchmen from ashore, the expenses to be for the Charterers' account.	55
Charterers to Provide.	5. The Charterers to pay all dock, harbour, anchorage and tonnage dues at the ports of delivery and re-delivery (unless incurred through cargo carried before delivery or after re-delivery).	56
	Whilst on hire the Charterers to provide and pay for all fuel, water for boilers, port charges, pilotages (whether compulsory or not), canal steersmen, boatage, lights, tug-assistance, consular charges (except those payable to the consulates of the country of the Vessel's flag) canal, dock and other dues and charges, including any foreign general municipality or state taxes, agencies, commissions, also to arrange and pay for loading, trimming, stowing (including dunnage and shifting boards, excepting any already on board), unloading, weighing, tallying and delivery of cargoes, surveys on hatches, any other survey on cargo, meals supplied to officials and men in their service at the rate per man per meal indicated in Clause 28 and all other charges and expenses whatsoever.	57
Cargo Gear.	All ropes, slings and special runners actually used for loading and discharging and any special gear, including special ropes, hawsers and chains required by the custom of the port for mooring to be for the Charterers' account unless already on board. The Vessel is fitted with the following cargo handling gear:	58
	8 derricks of 5 tons - 2 derricks of 10 tons	59
	1 derrick of 15 tons and 1 of 25 tons	60
	This gear is to be kept in full working order for immediate use, the Charterers however to give sufficient notice of their intention to use heavy lift gear.	61
Cargo Gear Certificate.	The Owners guarantee the Vessel possesses cargo gear register and certificates in compliance with requirement of International Labour Organization Convention No. 32.	62
		63
		64
		65
		66
		67
		68
		69
		70
		71
		72
		73
		74
		75
		76
		77
		78
		79
		80
		81
		82
		83

	84
	85
	86
	87
Fuel Consumption in Port.	88
Bunkers.	89
Note: Delete alternative not applicable.	90
	91
	92
	93
	94
	95
	96
Hire.	97
Note: Delete alternative not applicable.	98
Payment.	99
	100
	101
	102
	103
	104
	105
Last Hire Payment.	106
	107
	108
	109
	110
Re-delivery.	111
	112
	113
	114
	115
	116
	117
	118
	119
	120
Notice.	121
	122
	123
	124
	125
	126
	127
Cargo Space.	128
	129
	130
	131
Master.	132
	133
	134
	135
	136
	137
	138
	139
Bills of Lading.	140
	141
Responsibility.	142
	143
	144
	145
	146

The Vessel's normal fuel consumption whilst in port working all cargo gear is about 1/1.5 tons diesel oil per 24 hours.

6. The Charterers at port of delivery and the Owners at port of re-delivery to take over and pay for all fuel remaining in the Vessel's bunkers at

a fixed price of DM. 300.00 per ton. diesel oil - Same price both ends

The Vessel to be delivered with sufficient bunkers on board to reach safely Algeria i.e. about 85 tons of diesel oil

The Vessel to be re-delivered with about same quantity of diesel oil as on delivery

7. The Charterers to pay as hire: DM. 4,425.00 (four thousand four hundred and twenty five) per day / or prorata commencing in accordance with Clause 1 until her re-delivery to the Owners.

Payment of hire to be made in cash, in Deutschmark in Ilford / Essex without discount, every 30 days, in advance.

NATIONAL WESTMINSTER BANK, ILFORD BROADWAY BRANCH,  
50 High Road - ILFORD / ESSEX  
c/o NATIONAL WESTMINSTER BANK OVERSEAS BRANCH LONDON

In default of payment the Owners to have the right of withdrawing the Vessel from the service of the Charterers, without noting any protest and without interference by any court or any other formality whatsoever and without prejudice to any claim the Owners may otherwise have on the Charterers under the Charter.

Should the Vessel be on her voyage towards port of re-delivery at time a payment of hire is due, said payment to be made for such length of time as the Owners or their Agents and the Charterers or their Agents may agree upon as estimated time necessary to complete the voyage, taking into account bunkers to be taken over by the Vessel and estimated disbursements for the Owners' account before re-delivery and when the Vessel is re-delivered any difference to be refunded by the Owners or paid by the Charterers, as the case may require.

8. The Vessel to be re-delivered on the expiration of the Charter in the same good order as when delivered to the Charterers (fair wear and tear excepted) in the Charterers' option

When / Where ready, on completion of discharging, holds clean, irrespective of day / time, one port in Charterers' option United Kingdom / Continent / West Mediterranean

Repairs for the Charterers' account as far as possible to be effected simultaneously with dry-docking or annual repairs, respectively; if any further repairs are required, for time occupied in effecting such repairs the Owners to receive compensation at the hire agreed in this Charter. The Charterers always to be properly notified of the time and place when and where repairs for their account will be performed.

The Charterers to give the Owners not less than fifteen days / approximate and ten days' final notice of the port of re-delivery and the date on which the Vessel is expected to be ready for re-delivery. The Charterers to keep the Owners closely advised of possible changes in the Vessel's position.

Should the Vessel be ordered on a voyage by which the Charter period may be exceeded the Charterers to have the use of the Vessel to enable them to complete the voyage, provided it could be reasonably calculated that the voyage would allow re-delivery about the time fixed for the termination of the Charter, but for any time exceeding the termination date the Charterers to pay the market rate if higher than the rate stipulated herein.

9. The whole reach and burden of the Vessel, including lawful deck-capacity to be at the Charterers' disposal, reserving proper and sufficient space for the Vessel's Master, Officers, Crew, tackle, apparel, furniture, provisions and stores.

10. The Charterers to give the necessary sailing instructions, subject to the limits of the Charter. The Master to be under the orders of the Charterers as regards employment, agency, or other arrangements. The Master to prosecute all voyages with the utmost despatch and render customary assistance with the Vessel's Crew. The Master and Engineer to keep full and correct logs including scrap logs accessible to the Charterers or their Agents.

If the Charterers have reason to be dissatisfied with the conduct of the Master, Officers, or Engineers, the Owners on receiving particulars of the complaint, promptly to investigate the matter, and, if necessary and practicable, to make a change in the appointments.

11. The Charterers to have the option of using their own regular Bill of Lading form. The Bill of Lading to contain Paramount Clause incorporating Hague Rules legislation, the Amended Jason Clause and the Both-to-Blame Collision Clause.

12. The Charterers shall keep and care for the cargo at loading and discharging ports, arrange for any transhipment, and deliver the cargo at destination. The Charterers shall load, stow, trim and discharge the cargo at their expense under supervision of the Master who shall sign Bills of Lading as presented, in conformity with Mate's or tally clerk's receipts. The Charterers shall be responsible for the accuracy of all statements of fact in such Bills of Lading.

	The Owners shall be liable for claims in respect of cargo arising or resulting from:	147
	a) Failure on their part properly and carefully to carry, keep and care for the cargo while on board.	148
	b) Unreasonable deviation from the voyage described in the Bills of Lading unless such deviation is ordered or approved by the Charterers.	149 150
	c) Lack of due diligence on their part before and at the beginning of each voyage to make the Vessel seaworthy but claims arising or resulting from faulty preparation of the holds and/or tanks of the Vessel or from bad stowage of the cargo not affecting the trim or stability of the Vessel on sailing shall be the Charterers' liability.	151 152 153
	Except as aforesaid the Charterers shall be liable for all cargo claims.	154
	If the cargo is the property of the Charterers, the Owners shall have the same responsibility as they would have had under this Clause had the cargo been the property of a third party and carried under a Bill of Lading incorporating the Hague Rules.	155 156 157
	The Charterers shall be liable for Customs or other fines or penalties, whether or not lawfully levied or imposed, relating to the cargo or other property or persons carried with Charterers' approval or to the acts or omissions of the owners of the cargo.	158 159 160
	Claims for death and personal injury shall be borne by the Owners unless caused by the act, neglect or default of the Charterers, their servants or agents including stevedores and all others for whom Charterers are responsible under this Charter.	161 162 163
	If for any reason the Owners or the Charterers are obliged to pay any claims, Customs or other fines or penalties, for which the other party has assumed liability as above, that other party hereby agrees to indemnify the Owners or Charterers as the case may be against all loss, damage or expenses arising or resulting from such claims. However, the Owners' indemnity to the Charterers under this clause shall be restricted in that amount to which the Owners' liability would have been limited had they been sued directly.	164 165 166 167 168
Exceptions.	13. As between the Charterers and the Owners, the responsibility for any loss, damage, delay or failure in performance of this Charter, not dealt with in Clause 12, to be subject to the following mutual exceptions:	169
	Act of God, act of war, civil commotions, strikes, lock-outs, restraint of princes and rulers, quarantine restrictions.	170 171 172
	Further, such responsibility upon the Owners to be subject to the following exceptions:	173
	Any act or neglect by the Master, pilots or other servants of the Owners in the navigation or management of the Vessel, fire or explosion not due to the personal fault of the Owners or their Manager, collision or stranding, unforeseeable breakdown or any latent defect in the Vessel's hull, equipment or machinery.	174 175 176
	The above provisions in no way to affect the provisions as to suspension of hire in this Charter.	177
Suspension of Hire, etc.	14. (A) In the event of dry-docking or other necessary measures to maintain the efficiency of the Vessel, deficiency of men or Owners' stores, strike of Master, Officers and Crew, breakdown of machinery, damage to hull or other accident, either hindering or preventing the working of the Vessel and continuing for more than twenty four consecutive hours, no hire to be paid in respect of any time lost thereby during the period in which the Vessel is unable to perform the service immediately required.	178 179 180 181 182
	Should the Vessel deviate or put back during a voyage, contrary to the orders or directions of the Charterers, for any reason other than accident to the Cargo, the hire to be suspended from the time of her deviating or putting back until she is again in the same or equidistant position from the destination and the voyage resumed therefrom.	183 184 185
Winch Breakdown.	In the event of a breakdown of a winch or winches, not caused by carelessness of shore labourers, the time lost to be calculated pro rata for the period of such inefficiency in relation to the number of winches required for work. If the Charterers elect to continue work, the Owners are to pay for shore appliances in lieu of the winches, but in such cases the Charterers to pay full hire.	186 187 188 189
	Any hire paid in advance to be adjusted accordingly.	190
Detention for Charterers' Account.	(B) In the event of the Vessel being driven into port or to anchorage through stress of weather, trading to shallow harbours or to rivers or ports with bars or suffering an accident to her cargo, any detention of the Vessel and/or expenses resulting from such detention to be for the Charterers' account even if such detention and/or expenses, or the cause by reason of which either is incurred, be due to, or be contributed to by, the negligence of the Owners' servants.	191 192 193 194
Dry-docking.	Owners to give the Charterers at least four weeks notice of their intention of dry-docking the ship for bottom painting and normal maintenance work and actual time and place for such dry-docking to be mutually agreed.	195 196
Cleaning Boilers, etc.	15. Cleaning of boilers or opening of pistons whenever possible to be done during service, but if impossible the Charterers to give the Owners necessary time for such work at an interval of not less than three months for this purpose. Should the Vessel be detained beyond twenty four hours hire to cease until again ready. The Owners or the Master to give the Charterers reasonable notice of their intention to clean boilers or open pistons.	197 198 199 200
Advances.	16. The Charterers or their Agents to advance to the Master, if required, necessary funds for ordinary disbursements for the Vessel's account at any port charging only one per cent. commission, such advances to be deducted from hire.	201 202

		204
Excluded Ports.	17. The Vessel not to be ordered to nor bound to enter:	205
	a) any place where fever or epidemics are prevalent or to which the Master, Officers and Crew by law are not bound to follow the Vessel;	206
Ice.	b) any ice-bound place or any place where lights, lightships, marks and buoys are or are likely to be withdrawn by reason of ice on the Vessel's arrival or where there is risk that ordinarily the Vessel will not be able on account of ice to reach the place or to get out after having completed loading or discharging. The Vessel not to be obliged to force ice, nor to follow ice-breakers when inwards bound. If on account of ice the Master considers it dangerous to remain at the loading or discharging place for fear of the Vessel being frozen in and/or damaged, he has liberty to sail to a convenient open place and await the Charterers' fresh instructions.	207
	Detention through any of above causes to be for the Charterers' account.	208
Loss of Vessel.	18. Should the Vessel be lost or missing, hire to cease from the date when she was lost. If the date of loss cannot be ascertained half hire to be paid from the date the Vessel was last reported until the calculated date of arrival at the destination. Any hire paid in advance to be adjusted accordingly.	209
Overtime.	19. The Vessel to work day and night if required.	210
	Overtime is included in rate of hire	211
Lien.	20. The Owners to have a lien upon all cargoes and sub-freights belonging to the Time-Charterers and any Bill of Lading freight for all claims under this Charter, and the Charterers to have a lien on the Vessel for all moneys paid in advance and not earned.	212
	The Charterers will not suffer, nor permit to be continued any lien or encumbrance incurred by them or their Agents, which might have priority over the title and interest of the Owners in the Vessel.	213
Salvage.	21. All salvage and assistance to other vessels to be for the Owners' and the Charterers' equal benefit after deducting the Master's and Crew's proportion and all legal and other expenses including hire paid under the Charter for time lost in the salvage, also repairs of damage and fuel consumed. The Charterers to be bound by all measures taken by the Owners in order to secure payment of salvage and to fix its amount.	214
Sublet.	22. The Charterers to have the option of subletting the Vessel, giving due notice to the Owners, but the original Charterers always to remain responsible to the Owners for due performance of the Charter.	215
War.	23. (A) The Vessel unless the consent of the Owners be first obtained not to be ordered nor continue to any place or on any voyage nor be used on any service which will bring her within a zone which is dangerous as the result of any actual or threatened act of war, war, hostilities, warlike operations, acts of piracy or of hostility or malicious damage against this or any other vessel or its cargo by any person, body or State whatsoever, revolution, civil war, civil commotion or the operation of international law, nor be exposed in any way to any risks or penalties whatsoever consequent upon the imposition of Sanctions, nor carry any goods that may in any way expose her to any risks of seizure, capture, penalties or any other interference of any kind whatsoever by the belligerent or fighting powers or parties or by any Government or Ruler.	216
	(B) Should the Vessel approach or be brought or ordered within such zone, or be exposed in any way to the said risks,	217
	1) the Owners to be entitled from time to time to insure their interests in the Vessel and/or hire against any of the risks likely to be involved thereby on such terms as they shall think fit, the Charterers to make a refund to the Owners of the premium on demand; and	218
	2) notwithstanding the terms of Clause 14 hire to be paid for all time lost including any lost owing to loss of or injury to the Master, Officers or Crew or to the action of the Crew in refusing to proceed to such zone or to be exposed to such risks	219

Section (C) is optional and should be deleted unless agreed.

(C) The Vessel shall have liberty to comply with any orders or directions as to departure, arrival, routes, ports of call, stoppages, destination, delivery or in any other wise whatsoever given by the Government of the nation under whose flag the Vessel sails or any other Government or any person (or body) acting or purporting to act with the authority of such Government or by any committee or person having under the terms of the war risks insurance on the Vessel the right to give any such orders or directions.

(D) In the event of the outbreak of war (whether there be a declaration of war or not) between any two or more of the following countries: the United Kingdom, the United States of America, France, the Union of Soviet Socialist Republics, the People's Republic of China or in the event of the nation under whose flag the vessel sails becoming involved in war (whether there be a declaration of war or not) either the Owners or the Charterers may cancel this Charter, whereupon the Charterers shall re-deliver the Vessel to the Owners in accordance with Clause 8, if she has cargo on board after discharge thereof at destination or if debarred under this clause from reaching or entering it at a near open and safe port as directed by the Owners, or if she has no cargo on board, at the port at which she then is or if at sea at a near open and safe port as directed by the Owners. In all cases hire shall continue to be paid in accordance with Clause 7 and except as aforesaid all other provisions of this Charter shall apply until re-delivery.

(E) If in compliance with the provisions of this clause anything is done or is not done, such not to be deemed a deviation.

(F) General Average to be settled in Paris according to York/Antwerp Rules, 1924. Hire not to contribute to General Average.

24. General Average to be settled in Paris according to York/Antwerp Rules, 1924. Hire not to contribute to General Average. 27

25. Expenses in connection with fumigations and/or quarantine ordered because of cargoes carried or ports visited while the Vessel is employed under this Charter to be for the Charterers' account. Expenses in connection with all other fumigations and/or quarantine to be for the Owners' account. 27

26. The Charterers to have the option of painting the Vessel's funnel in their own colours, but the Vessel to be re-delivered with the Owners' colours. Painting and repainting to be for the Charterers' account and time to count. The Charterers also to have the option of flying their house flag during the currency of this Charter. 27

27. The Charterers to have the option of placing a Supercargo on board, they paying DM. 12,00 per day for lodging and victualling at the Master's table. 28

28. The Owners to victual pilots and Customs officers and also, when authorised by Charterers or their Agents, to victual tally clerks, stevedores' foremen, Charterers' guests, etc., the Charterers paying DM. 4,00 per man per meal, for all such victualling. 28

29. The Owners to supply light on deck and in holds, as on board at all times, free of expense to the Charterers, unless electrical clusters from shore are compulsory, in which case same to be for the Charterers' account. 28

30. The Owners to instruct the Master to report in writing to the Supercargo, if on board, and to the Charterers and/or their Agents at the port involved, about any stevedoring damage caused to the Vessel. Such reports to be made immediately after the damage is done unless the damage could not be detected at once in spite of close supervision of the stevedoring. 28

31. If any ballast is required, all expenses for same, including time used in loading and discharging, to be for the Owners' account. 29

32. Any dispute arising under the Charter to be referred to arbitration in London, one Arbitrator to be nominated by the Owners and the other by the Charterers, and in case the Arbitrators shall not agree then to the decision of an Umpire to be appointed by them, the award of the Arbitrators or the Umpire to be final and binding upon both parties. 29

If either of the appointed Arbitrators refuses to act, or is incapable of acting, or dies, the party who appointed him may appoint a new Arbitrator in his place. 29

If one party fails to appoint an Arbitrator, either originally, or by way of substitution as aforesaid, for seven clear days after the other party, having appointed his Arbitrator, has served the party making default with notice to make the appointment, the party who has appointed an Arbitrator may appoint that Arbitrator to act as sole Arbitrator in the reference and his award shall be binding on both parties as if he had been appointed by consent. 30

33. The Owners to pay a commission of 2.50% to Barry Rogliano Salles (Arfts.) S.A. Paris and 1.25% to Messrs. Mentz, Decker & Co. any hire paid under the Charter but in no case less than is necessary to cover the actual expenses of the Brokers and a reasonable fee for their work. If the full hire is not paid owing to breach of Charter by either of the parties the party liable therefor to indemnify the Brokers against their loss of commission. 30

Should the parties agree to cancel the Charter, the Owners to indemnify the Brokers against any loss of commission but in such case the commission not to exceed the brokerage on one year's hire. 30

- Clauses n° 34 to n° 57 are attached and form part of the present charter-party. 31

For the Owners :

The Charterers :

By authority from Messrs. Mentz, Decker & Co., of Hamburg  
Barry Rogliano Salles (Affrètements) S.A., of Paris

as Brokers only, not responsible of the execution of the present contract

34.- Vessel's description (all details about)

Vessel is Cyprus flag, built in 1956 - Register n° 63036 - Registered Limassol - Cyprus

Vessel is SHELTERDECKER

- Engine / Bridge midships
- abt. 4.620m tons dw all told on summer freeboard
- draft : about 6,325 m
- GRT/NRT : 2.635,35 / 1.304
- Vessel is classed Bureau Veritas
- Vessel's grain/bale capacity : about 297.881 / 270.053 cft
- Vessel has 4 hatches of following dimensions :
  - 9,80 m x 6,20 m
  - 14,00 m x 6,20 m
  - 11,20 m x 6,20 m
  - 11,20 m x 6,20 m
- Steel (Pontoon type) hatchcovers in weatherdeck and wooden hatchcovers in tweendeck.
- Vessel is not electrically ventilated
- Vessel is not grainfitted
- Fresh water capacity : 184 tons
- Fresh water consumption : 3/5 tons daily
- Ballast water capacity : about 453 tons
- Last drydock : January 1976

35.- The crew is to assist in erecting uprights for deck cargo if required by Charterers.

36.- Charterers to have the option of holding superficial inspection on delivery, the Owners or Master giving every facility and assistance to carry this out.

37.- Charterers to refund Owners for all telegrams sent from board in their interest.

38.- Owners declare that vessel can navigate safely in ballast without requiring solid ballast.

39.- The Charterers to have free use of dunnage and ventilators that may be on board.

40.- Opening and closing of hatches to be made by the crew within half an hour after the vessel is berthed, provided permitted by local labour regulations.



- 41.- During the currency of this charter-party crew to clean the vessel - however only when vessel has loaded general cargo - after discharging in order to make the vessel ready for the next loading. If bulk cargoes have been loaded, Charterers to provide shoregangs for cleaning. In case of loading/discharging heavy pieces, the crew to rig the heavy lifts before arrival of vessel in port, provided weather will permit.
- 42.- Fresh water to be for Owners' account.
- 43.- Vessel is not blacklisted by Arab countries.
- 44.- With reference to lines 74 to 76, Charterers also to have the free use of any dunnage, mats, ventilation, shifting-boards and all grain-fittings as far as on board but same not to be used as dunnage. Captain to submit to Charterers' Agents or Supercargo upon delivery a complete list of such implements on board.
- 45.- Shifting-boards and bulk-heads and grainfittings, if any, are to be dismantled by Owners prior to delivery and stowed in the tweendecks clear of any cargo operations. Charterers have the right to, eventually, erect the shifting-boards and bulk-heads and grainfittings if necessary; time and cost for erecting to be for their account; the crew to assist in erecting and taking down shifting-boards, bulk-heads, or grainfittings when necessary and if permitted by local shore regulations, otherwise shore labour to be employed at Charterers' expense.
- 46.- Owners and Charterers guarantee that their Government licence for fulfilment of this charter-party is granted, if same required.
- 47.- With reference to lines 103/105 of clause n° 7, it is agreed that, if owing to exchange formalities, any monthly hire is not paid to Owners' account on the due date, Owners are to give Charterers 48 hours grace before having the power to exercise their rights thereunder. Owners also undertake to give Charterers 48 hours warning that it is their intention to exercise such rights.  
  
With reference to above, Owners agree not to exercise their rights if the first hire payment plus bunkers on board at time of delivery is settled in Ilford, within 20 (twenty) running days from delivery.
- 48.- Regarding hire payment, it is agreed that usual transfer expenses from Charterers' bank to Owners' bank are for Charterers' account, but Charterers not to bear cashing expenses eventually charged by Owners' bank.
- 49.- Charterers to have the benefit of any return insurance premium receivable by Owners from Underwriters (as and when received from Underwriters) by reason of the vessel being in port for a minimum period of thirty (30) days, provided vessel is on hire.
- 50.- Should any damage be caused to the ship or her fittings by Charterers or their Stevedores, the Master will have to inform the Supercargo or Charterers' Agents within 24 hours and to keep the party in question responsible in writing and will endeavour to obtain a written acknowledgement of liability from the responsible party and have a survey made to define and estimate the damage in agreement with the ship's Agent or Supercargo, unless the damage should have been repaired in the meantime. Should the Master fail to follow these instructions, Charterers may reject the responsibility.  
  
Charterers not to be responsible for any accident and/or damage covered by Owners' ordinary Hull and Machinery Policies. However Underwriters' right of subrogation is always reserved.

- 51.- On hire survey at delivery to be held at Charterers' time and expense.  
~~Off hire survey on redelivery to be held at Owners' time and expense, or respectively~~  
~~off hire survey to be performed by independent surveyor.~~
- 52.- Deleted
- 53.- Present war insurance and crew war bonus for Owners' account.  
Any increase due to vessel's trading in war area to be for Charterers' account.  
All war insurance and crew bonus for calling at Lybia, Egypt, Syria and Lebanon to be for Charterers' account.
- 54.- Any extra ice insurance premiums by reason of ice to be for Charterers' account.
- 55.- Should the vessel be off hire for a period of minimum 30 (thirty) days or should an off hire be estimated to last minimum 30 (thirty) days, the Charterers to have the option of cancelling the remaining period of charter-party.
- 56.- Charterers have the option to extend the period provided in clause n° 1 of this charter-party by the total or part of the off-hire incurred during the currency of this charter-party.
- 57.- Owners to have the right to sell the vessel during the currency of this charter. The new Owners to take over all rights and obligations of this charter-party. However, present Owners to remain fully responsible for the due fulfilment of the charter. Officers, crew and flag of the vessel to be unchanged.

EMILY ROGLIANO SAMPERS (adventurer)

# TANKER TIME SHEET

VESSEL :  
 PORT OF :  
 BERTH :

VOYAGE N° :  
 COMING FROM :

	DATES	HOURS	REMARKS
: 1st Notice of ETA			
: 2nd " " "			
: 3rd " " "			
: Notice tendered			
: Notice accepted			
: Free Pratique			
: Sea Pilot on Board			
: Anchored			
: Harbour Pilot on Board			
: Moored / All Fast			
: Deballasting commenced			
: Deballasting completed			
: Tank inspection / Ullage			
: Hoses connected			
: Loading/Discharging commenced			
: " " stopped			
: " " resumed			
: " " stopped			
: " " resumed			
: Loading/Discharging completed			
: Cargo inspection / Ullage			
: Hoses disconnected			
: Cargo documents on board			
: Pilot on board			
: Left berth			

Number of Lines :  
 Average rate at manifold:

Diameter :  
 PSI/km cm2 :

**QUANTITIES LOADED :**

Product :  
 " :  
 " :  
 " :  
 " :

(B/L):	L/T - (Ship):	
:	L/T - "	L/
:	L/T - "	L/
:	L/T - "	L/
:	L/T - "	L/
:	L/T - "	L/
:	L/T - "	L/
-----		
Total:	L/T - Total:	L/
=====		

REMARKS :

MASTER

SUPPLIERS/RECEIVERS

AGENTS

humaines ou de biens en mer ou pour tout autre motif raisonnable, ne constitue pas une infraction au contrat d'affrètement.

Art. 675. — En cours de route, le frèteur est tenu de prendre soin de la cargaison compte tenu de la nature de la marchandise, des usages et des dispositions particulières de la charte-partie.

Art. 676. — Si le navire ne peut arriver au port de destination en raison d'obstacles durables qui ne peuvent être écartés dans un délai raisonnable, le capitaine du navire doit suivre les ordres donnés d'un commun accord par le frèteur et l'affrèteur.

A défaut de tels ordres, le capitaine conduit le navire vers un port sûr, le plus proche où il pourra décharger ou revient avec la cargaison au port d'embarquement selon ce qui est, à son avis, le plus avantageux pour l'affrèteur. Dans tous les cas, l'affrèteur est tenu de payer le frêt de distance.

Art. 677. — En cas d'interruption de voyage pour cause d'avarie et ne permettant pas au navire de continuer le voyage dans un délai raisonnable, l'affrèteur peut retirer la cargaison du navire. Le frèteur a le droit au frêt de distance, sauf pour les cas où les causes d'interruption de voyage lui sont imputables.

Les frais de transbordement de la cargaison en cours de route sont à la charge de l'affrèteur, sauf faute imputable au frèteur.

Art. 678. — L'affrèteur a le droit de disposer de la marchandise pendant le voyage et peut la faire décharger en cours de route dans un port. En pareil cas, l'affrèteur est tenu de payer le frêt entier stipulé pour le voyage et de supporter tous les frais entraînés par cette opération.

Dans le cas d'affrètement partiel, le déchargement de la marchandise ne peut avoir lieu sans consentement du frèteur.

Art. 679. — Les dispositions concernant le chargement s'appliquent de façon correspondante aux opérations et au délai de déchargement.

Art. 680. — Le frèteur peut refuser le déchargement de la cargaison si le frêt et la rémunération à titre de surestaries ou d'autres retards ne lui ont pas été payés par l'affrèteur.

Art. 681. — Dans le cas visé à l'article précédent, le frèteur peut faire consigner les marchandises, et, après en avoir avisé préalablement l'affrèteur, les faire vendre avec le consentement de l'autorité judiciaire, sauf si une caution suffisante a été fournie par l'affrèteur.

Art. 682. — Si l'affrèteur ou son représentant ne se présente pas au lieu de déchargement, refuse de décharger les marchandises ou retarde autrement le navire de telle sorte que les opérations de déchargement ne puissent être terminées avant l'expiration du délai de déchargement, le frèteur a le droit de faire débarquer les marchandises et de les faire déposer en lieu sûr pour le compte et aux risques de l'affrèteur. L'affrèteur doit être avisé sans délai de la mise en dépôt des marchandises.

Art. 683. — Si les opérations de déchargement et de mise en dépôt visées à l'article précédent ont dépassé le délai de déchargement et les surestaries prévus par la charte-partie, le frèteur a droit à une indemnité pour le retard, calculée dans les mêmes conditions que celle due pour les contre-surestaries pendant le chargement.

Art. 684. — Pour couvrir tous les frais supportés par le frèteur, à l'occasion des opérations mentionnées aux articles 682 et 683 ci-dessus, et pour obtenir l'indemnité pour le retard, le frèteur a droit de faire vendre les marchandises mises en dépôt dans les conditions prévues à l'article 681 ci-dessus.

Art. 685. — Si la vente des marchandises ne suffit point à couvrir les créances du frèteur mentionnées aux articles 682 et 683 ci-dessus, l'affrèteur est responsable du manquant.

Art. 686. — Le montant et les modalités de paiement du frêt sont établis par la convention des parties.

En l'absence d'une telle convention, le montant du frêt doit être calculé sur le cours moyen des frêts appliqués aux affrètements au lieu et à la date de l'arrivée du navire au port de chargement.

Art. 687. — Si le frêt a été calculé d'après la mesure, le poids ou le nombre, il est présumé, en cas de doute, que les quantités des marchandises débarquées seulement sont prises en compte pour le montant du frêt et non celles des marchandises chargées.

Art. 688. — Le frêt de distance doit être calculé par le rapport entre la distance totale à parcourir pour laquelle le frêt a été stipulé et la distance effectivement parcourue, et le rapport entre les frais et la durée du voyage sur la distance totale et sur la distance restant à parcourir.

Art. 689. — Le contrat d'affrètement au voyage est résilié sans préjudice de part ni d'autre si, avant le départ du navire et sans qu'il y ait une faute de l'une ou de l'autre partie

- le navire a été perdu ou après un accident il est devenu irréparable,
- le navire a été réquisitionné ou arrêté par les autorités locales du port d'escale,
- une interdiction de commercer a été décidée par le pays pour lequel le contrat est destiné,
- tout autre événement de force majeure rend impossible l'exécution du voyage.

Art. 690. — Si les événements mentionnés à l'article précédent surviennent en cours du voyage, chaque partie peut résilier le contrat. En pareil cas, l'affrèteur paie le frêt de distance et supporte les frais de déchargement.

Art. 691. — Si un cas de force majeure n'apporte qu'un obstacle temporaire lequel est possible à écarter dans un délai raisonnable et sans porter préjudice aux intérêts des parties, le contrat d'affrètement demeure en vigueur et il n'y a pas lieu au préjudice à raison du retard.

Art. 692. — L'affrèteur peut résilier le contrat avant tout début de chargement. En pareil cas, l'affrèteur est tenu d'indemniser le frèteur du préjudice subi par lui, mais l'indemnité ne peut dépasser le montant du frêt.

Art. 693. — A l'affrètement au voyage, les rapports entre le frèteur et l'affrèteur restent régis par les dispositions de la charte-partie même si en vertu de cette charte, un connaissance a été émis.

Art. 694. — Le délai de prescription des actions découlant du contrat d'affrètement au voyage court à partir du jour du déchargement complet du navire ou de l'événement qui a mis fin au voyage.

### Chapitre III

#### Affrètement à temps

Art. 695. — Par le contrat d'affrètement à temps, le frèteur s'engage à mettre un navire armé et équipé à la disposition de l'affrèteur pour un temps défini et l'affrèteur à en payer le frêt.

Art. 696. — Le frèteur qui a conclu un contrat d'affrètement à temps est tenu de mettre à la disposition de l'affrèteur, à la date et au lieu fixés, le navire désigné en bon état de navigabilité, convenablement armé et équipé, muni des documents prescrits et apte à accomplir les opérations prévues à la charte-partie.

Art. 697. — Le frèteur est tenu de maintenir le navire dans l'état défini par l'article précédent pendant toute la durée du contrat, d'assurer le navire, de payer les salaires et accessoires de salaires de l'équipage, de lui fournir les approvisionnements convenables, et toutes les prestations requises.

Art. 698. — Le frèteur est responsable des dommages subis par la marchandise embarquée à bord du navire s'il est établi qu'ils sont dus à un manquement à ses obligations de frèteur. Il n'est cependant pas responsable de la faute nautique du capitaine ou de ses préposés.

## الفهرس

### الصفحة

### الموضوع

1	المقدمة :
6	الباب الأول: تنفيذ العقد من قبل المؤجر
7	الفصل الأول: إلتزامات المؤجر
7	المبحث الأول: الإلتزامات الخاصة بالسفينة
7	الفرع الأول: تقديم السفينة المعينة في العقد صالحة للملاحة
13	الفرع الثاني: تقديم السفينة في التاريخ والمكان المحددين في العقد
23	المبحث الثاني: الإلتزامات الخاصة بالحمولة
23	الفرع الأول: إستلام الحمولة في المكان المحدد
29	الفرع الثاني: شحن و رص البضائع
34	المبحث الثالث: الإلتزامات الخاصة بالرحلة
35	الفرع الأول: إيصال السفينة و البضاعة في مأمن إلى ميناء الوصول
40	الفرع الثاني: الإلتزامات الخاصة بعناية البضائع أثناء الرحلة
42	الفصل الثاني: مسؤولية المؤجر
42	المبحث الأول: المسؤولية القانونية للمؤجر
43	الفرع الأول: الخطأ المفترض للمؤجر: عدم صلاحية السفينة للملاحة
46	الفرع الثاني: قرينة الخطأ المؤجل قرينة بسيطة
50	المبحث الثاني: مسؤولية المؤجر الناتجة عن عدم تنفيذ مسؤوليته التعاقدية
51	الفرع الأول: الضرر الناتج عن عدم تنفيذ الإلتزام الخاص بالسفينة
57	الفرع الثاني: الضرر الناتج عن عدم تنفيذ الإلتزامات الخاصة بالبضاعة أو الرحلة
63	المبحث الثالث: بنود المسؤولية المدرجة في عقود إستئجار السفن
64	الفرع الأول: بنود المسؤولية حسب تحريرها
67	الفرع الثاني: محتوى بنود مسؤولية المؤجر

70	الباب الثاني: تنفيذ العقد من قبل المستأجر
71	الفصل الأول: دفع مبلغ الأجر: الإلتزام الرئيسي للمستأجر
71	المبحث الأول: تحديد مبلغ الأجر
72	الفرع الأول: التحديد الإتفاقي للأجر
77	الفرع الثاني: تحديد الأجر عند غياب الإتفاق
79	المبحث الثاني: العوامل التي تدخل في تحديد الأجرة
79	الفرع الأول: العوامل التي ترجع إلى المستأجر
83	الفرع الثاني: العوامل التي ترجع إلى المؤجر
85	المبحث الثالث: ضمانات دفع الأجر
85	الفرع الأول: حق حبس البضائع
86	الفرع الثاني: حق الإمتياز على البضائع
87	الفصل الثاني: العمليات اللازمة للقيام بالرحلة
88	المبحث الأول: العمليات المتعلقة بميناء الشحن و تقديم البضاعة
88	الفرع الأول: تعيين ميناء الشحن أو التفريغ
89	الفرع الثاني: الإلتزامات المتعلقة بالبضاعة أو الحمولة
92	المبحث الثاني: إلتزامات المستأجر بشحن و تفريغ البضائع في الوقت المحدد
92	الفرع الأول: وقت حساب مواعيد الشحن
100	الفرع الثاني: تحديد وقت سريان مواعيد الشحن و التفريغ
	المبحث الثالث: مواعيد الشحن الإضافية و مواعيد الشحن الإضافية
105	الثانية
105	الفرع الأول: مواعيد الشحن الإضافية
107	الفرع الثاني: مواعيد الشحن الإضافية الثانية و مكافئة السرعة
110	الخاتمة :