

جامعة امحمد بوقرة - بومرداس
كلية الحقوق والعلوم السياسية بودواو
قسم القانون الخاص المعرق

النظام القانوني لعقد ايجار السفينة

مذكرة مقدمة لاستكمال متطلبات نيل شهادة الماسترفي القانون

تخصص : قانون خاص معرق

إشراف الأستاذ :
مزعاش عبد الرحيم

إعداد الطالبين:
مغوش ندير
مخلوفي أمينة

لجنة المناقشة :

الاسم واللقب	الرتبة	الجامعة	الصفة
أد/ حدوم كمال	أستاذ التعليم العالي	امحمد بوقرة بومرداس	رئيسا
أ / مزعاش عبد الرحيم	أستاذ محاضر -أ-	امحمد بوقرة بومرداس	مشرفا
أ / ناجي زهرة	أستاذة محاضرة -أ-	امحمد بوقرة بومرداس	ممتحنا

السنة الجامعية 2025/2024

إهداء 1

إلى من غرس في نفسي القيم والمبادئ،

إلى من علّمني معنى العطاء دون مقابل،

إلى من كان سندي في كل خطوة...

إلى والديّ العزيزين،

أهدي لكما هذا العمل المتواضع، عرفانًا بجميلكما، وتقديرًا لتضحياتكما المستمرة

من أجلي.

إلى كل من دعمني ولو بكلمة،

إلى أساتذتي الذين لم يبخلوا بعلمهم وتوجيههم،

إلى أصدقائي أمين وعواطف الذين شاركوني لحظات التعب والنجاح...

لكم جميعًا،

أهدي ثمرة هذا الجهد، راجيًا أن أكون عند حسن ظنكم دائمًا.

الطالب مغوش ندير

إهداء2

إلى من كان لهم الفضل بعد الله فيما وصلت إليه...

إلى والديّ العزيزين،

نبض قلبي وسندي،

لكما كل الشكر على ما قدمتماه لي من حبّ، دعاء، وصبر لا يُقدَّر بثمن.

إلى إخوتي وأخواتي، أنتم القوة التي استندت إليها في لحظات الضعف،

رفقتكم كانت نعمة عظيمة.

وإلى أساتذتي الأفاضل،

لكل من أضاء دربي بكلمة، وفتح لي بابًا للفهم والمعرفة،

أهدي هذا العمل عربون احترام وامتنان،

فلكم كل التقدير على ما بذلتموه في سبيل العلم والتعليم.

هذا الإنجاز ثمرة سنوات من السعي والاجتهاد،

أهديه إلى كل من كان له أثر في مسيرتي.

الطالبة مخلوفي أمينة

شكر وتقدير

الحمد لله الذي وفقنا لاتمام هذا الموضوع ومنحنا الصبر والعزم على اتمامه

أتقدم بأسمى عبارات الشكر والعرفان لأستاذي الكريم والفاضل الدكتور رمز عاش

عبد الرحيم وذلك لقبول الاشراف على هذه المذكرة بصدر رحب وتواضع وكرمه

واحسن توجيهنا فلم يبخل علينا بخبرته ونصائحه القيمة وبالإضافة الى دعمه

المعنوي لمواصلة هذه المذكرة

اسأل الله له العافية وان يجعل ما بذله معنا في ميزان حسناته وأن يجازيه عن خير

ما جازى عالما من متعلم

كما أتقدم بالشكر والتقدير الى لجنة المناقشة تحت رئاسة البروفيسور المحترم

حدوم كمال و الأستاذة ناجي زهرة .

يُعد النقل البحري من أبرز الوسائل التي يعتمد عليها الاقتصاد العالمي في نقل السلع والبضائع بين الدول، لما يوفره من إمكانيات ضخمة وكفاءة عالية وتكاليف أقل مقارنة بوسائل النقل الأخرى. وفي خضم هذا النشاط البحري الواسع والمتشعب، يحتل عقد إيجار السفينة مكانة بالغة الأهمية، نظراً لدوره المحوري في تسهيل حركة السفن وتسييرها، وتنظيم العلاقة القانونية بين مالك السفينة (المؤجر) والمستأجر الذي يستغلها تجارياً أو ملاحياً.

لقد ظهر هذا العقد استجابةً لحاجة واقعية تتمثل في عدم رغبة بعض مالكي السفن في تشغيلها بأنفسهم، إما بسبب نقص الخبرة أو لتقليل التكاليف والمخاطر، في مقابل رغبة مستأجرين آخرين في استئجار سفن جاهزة للقيام برحلات معينة أو لفترة زمنية محددة دون الحاجة إلى تملكها، ما جعله يشكل أحد الركائز الأساسية في العقود البحرية الدولية.

ويمتاز عقد إيجار السفينة بجملة من الخصائص القانونية التي تميّزه عن غيره من العقود، فهو عقد رضائي يتم بمجرد تطابق الإرادتين، وإن كانت الكتابة مطلوبة لإثباته، كما أنه عقد معاوضة وملزم للجانبين، ويُعد من العقود التجارية متى أُبرم لغرض تجاري. وتتعدد صورته بحسب مضمون العقد ونطاق الإدارة الممنوحة للمستأجر، فنجد مثلاً: إيجار السفينة بهيكلها (Bareboat Charter)، أو إيجارها مع الطاقم (Time Charter) أو (Voyage Charter)، مما يجعل من فهم هذه الصور مسألة جوهرية في تحديد الحقوق والالتزامات.

غير أن هذا التنوع والتداخل يثير إشكاليات قانونية هامة، لاسيما في مجال تحديد طبيعة المسؤولية الملقاة على كل من المؤجر والمستأجر، سواء تجاه بعضهما البعض أو تجاه الغير، وكذلك في ما يتعلق بآليات فض النزاعات الناتجة عن الإخلال بالالتزامات التعاقدية

ونظراً لما يكتنف هذا العقد من تعقيد وتعدد في الأبعاد القانونية، وارتباطه الوثيق بالتشريعات الدولية والاتفاقيات البحرية، تبرز أهمية دراسته وتحليله من جوانب مختلفة، بغرض تسليط الضوء على إطاره القانوني في التشريع الجزائري، واستكشاف مدى فعاليته في مواكبة متطلبات الواقع البحري الحديث.

ومن هذا المنطلق، تسعى هذه الدراسة إلى تحليل عقد إيجار السفينة في القانون الجزائري، من حيث ماهيته، وأطرافه، وصوره، وآثاره القانونية، مع التطرق إلى مسؤولية الأطراف وآليات تسوية النزاعات، وذلك في إطار مقارنة جزئية مع بعض النظم القانونية الدولية.

إشكالية البحث

ما هي الضوابط التي وضعها المشرع الجزائري لتنظيم عقد إيجار السفينة، وما مدى فعالية الإطار القانوني المنظم له في مواجهة التحديات العملية والتطبيقية التي يفرضها الواقع البحري؟

التساؤلات الفرعية:

- ما المقصود بعقد إيجار السفينة، وما هي أركانه القانونية؟
- ما هي صور عقد الإيجار البحري وأطرافه؟
- ما هي الآثار القانونية المترتبة على هذا العقد؟
- كيف نظم المشرع الجزائري مسألة الإخلال بتنفيذ عقد الإيجار البحري؟
- ما هي الآليات المعتمدة لتسوية النزاعات الناتجة عن هذا العقد؟

وقد تم تقسيم هذه الدراسة إلى فصلين رئيسيين كما يلي:

الفصل الأول: ماهية عقد إيجار السفينة

- المبحث الأول: أركان عقد إيجار السفينة وطرق إثباته
- المبحث الثاني: أطراف عقد إيجار السفينة وصوره

الفصل الثاني: تنفيذ عقد إيجار السفينة وآثاره

- المبحث الأول: الآثار المترتبة على عقد إيجار السفينة
- المبحث الثاني: المسؤولية عن الإخلال بتنفيذ عقد إيجار السفينة وانتهائه

الفصل الأول : ماهية عقد إيجار السفينة

يحتل عقد إيجار السفينة مكانة بارزة ضمن العقود البحرية لما يؤديه من دور حيوي في دعم النشاط التجاري البحري، حيث يشكل وسيلة أساسية لنقل البضائع والأشخاص عبر البحار والمحيطات ويساهم في تنشيط حركة التجارة الدولية والاقتصاد الوطني. وتكمن أهميته في كونه أداة تنظيمية بين طرفين هما المؤجر والمستأجر، إذ يلتزم المؤجر بوضع السفينة تحت تصرف المستأجر لمدة محددة، بينما يلتزم هذا الأخير بدفع الأجرة المتفق عليها، بما يعكس الطبيعة التبادلية والملزمة للجانبين لهذا العقد.

ولكي ينعقد عقد إيجار السفينة صحيحاً وينتج آثاره القانونية، فإنه يخضع لجملة من الأركان التي تشترك مع العقود المدنية والتجارية الأخرى، وهي الرضا والمحل والسبب، غير أن خصوصيته تنبع من طبيعة محله المزدوجة؛ فالمحل من الناحية المادية يتمثل في السفينة باعتبارها أداة الملاحة البحرية، أما من الناحية المالية فيتمثل في الأجرة، التي تمثل المقابل النقدي المتفق عليه بين الطرفين. وتكتسب هاتان الرئيكتان - السفينة والأجرة - أهمية خاصة نظراً لما يرتبط بهما من ضوابط قانونية ومعايير تقنية واقتصادية، سواء من حيث صلاحية السفينة للملاحة والتأجير، أو من حيث تحديد الأجرة وملحقاتها وطريقة الوفاء بها.

وبالنظر إلى ما تثيره هذه العناصر من مسائل تعريفية وقانونية، وما تتطلبه من دقة في الضبط والتعيين، فقد أفرد المشرع الجزائري أحكاماً خاصة للسفينة في القانون البحري، كما تناولت الاتفاقيات الدولية والفقهاء المقارن هذه المسائل بالبحث والتحليل، مما يبرز الحاجة إلى دراسة متعمقة لأركان هذا العقد وطرق إثباته. ومن ثم، يتناول هذا المبحث تحليل أركان عقد إيجار السفينة في ضوء القواعد العامة والخصوصيات التي تميزه، مع التطرق إلى محل العقد في جانبه المادي والمعنوي، بدءاً بدراسة السفينة كأداة أساسية للتأجير وما يتعلق بها من تعريف وشروط، وصولاً إلى الأجرة وما تشتمل عليه من أحكام وملحقات، وذلك بهدف الإحاطة الكاملة بالإطار القانوني الذي يحكم هذا النوع من العقود البحرية.

المبحث الأول : أركان عقد إيجار السفينة وطرق إثباته

يُعد عقد إيجار السفينة من العقود التي تخضع في انعقادها وصحتها لجملة من الأركان التي لا يختلف فيها كثيراً عن القواعد العامة في العقود، غير أن طبيعته البحرية تمنحه خصوصية تستوجب دراسة هذه الأركان في ضوء ما أقره المشرع من أحكام خاصة. فالرضا، باعتباره التعبير المتطابق عن إرادة الطرفين، يتطلب وضوحاً ودقة لتفادي ما قد ينشأ من نزاعات في بيئة تتسم بالتعقيد التقني والاقتصادي للنقل البحري. أما المحل، فيتجسد في جانبين أساسيين: السفينة، التي ينبغي أن تكون محددة وصالحة للملاحة وفقاً للشروط القانونية والفنية، والأجرة، باعتبارها المقابل المالي المتفق عليه، وما يرتبط بها من التزامات. ويضاف إلى ذلك السبب، الذي يعكس الغاية المشروعة التي يسعى الطرفان إلى تحقيقها من خلال العقد¹.

وإلى جانب تحديد هذه الأركان، تبرز مسألة طرق إثبات عقد إيجار السفينة كعنصر جوهري، نظراً لطبيعة هذا العقد وما يتطلبه من صيغ وأدلة كتابية أو غير كتابية لإثبات انعقاده وشروطه، خاصة في حال نشوب نزاع بين الأطراف. ومن ثم، فإن هذا المبحث يهدف إلى تحليل الأركان الموضوعية والشكلية لعقد إيجار السفينة، وبيان الكيفية التي يمكن بها إثباته في ظل التشريع البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية ذات الصلة.

المطلب الأول : أركان عقد إيجار السفينة

لكي ينعقد عقد إيجار السفينة بشكل صحيح لا بد وأن تتوافر عدة أركان مثله مثل باقي العقود وهي الرضا المحل والسبب، فعقد إيجار السفينة من العقود الرضائية كما سبق الإشارة إليه أي ينعقد بمجرد تطابق الإرادتين الإيجاب والقبول، والأهلية وهي قدرة الشخص في التعبير عن إرادته تعبيراً ينتج أثراً قانونية، أما السبب فهو رغبة المستأجر في نقل بضاعته لفترة زمنية معينة ورغبة المالك في الحصول على أجرة النقل (النولون)² وبما أن الرضا والسبب في عقد إيجار السفينة تخضع للقواعد العامة في القانون المدني، وقد سبق أن تناولنا رضائية عقد إيجار السفينة لذا سنقتصر في دراستنا هذه على السفينة كمحل لعقد إيجار السفينة لخصوصية المحل في هذا العقد، أي

¹ غريب عبد العزيز محمد، النظام القانوني للنقل البحري والحاويات، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2006، ص 87.

² المرجع نفسه ص 89

أنه ملزم للجانبين بمقتضاه يلتزم المؤجر بأن يضع سفينة تحت تصرف المستأجر مقابل أجر وذلك لمدة معينة

الفرع الأول: السفينة كمحل لعقد ايجار السفينة.

على اعتبار السفينة الأداة الرئيسية للملاحة البحرية والمحور الذي تدور حوله أحكام القانون البحري، وعليه اهتم المشرع الجزائري بها وذلك بالتطرق إليها في القانون البحري في ولأهمية السفينة في عقد الإيجار فإن دراستها إذن تقتضي تبيان تعيينها وتتطلب مسألة تأجيرها أن تكون السفينة المقدمة تنفيذًا للمشاركة صالحة لأداء الخدمة تعتبر السفينة الأداة الرئيسية للملاحة البحرية وفي استغلال البحار وقد حاول الفقه وقواعد القانون الدولي إعطاء تعريف موحد للسفينة، وكذا التشريع البحري الجزائري من أجل استخلاص الطبيعة القانونية لهذه الأخيرة. فالسفينة لها أحكام خاصة تميزها عن غيرها من المنقولات والعقارات من حيث تعريفها القانوني الذي يحكمها والحقوق المدنية الواردة عليها، وهذا راجع إلى أهميتها الاقتصادية وطبيعتها القانونية الخاصة، ولمعرفة ما هي العناصر الفردية للسفينة التي يجب أن يشار إليها في المشاركة وجوبا يستلزم منا أولاً الوقوف عند تعريف السفينة وتحديد العناصر الفردية للسفينة أي البيانات المتعلقة بالسفينة.¹

أولاً - تعريف السفينة:

وقبل التطرق إلى الجوانب القانونية المتعلقة بموضوع السفينة، من الضروري أولاً الوقوف على مختلف التعاريف التي تناولت هذا المصطلح، سواء في الفقه أو في الاجتهاد القضائي. إذ أن تحديد مفهوم "السفينة" بدقة يشكل أساساً لفهم الأحكام المرتبطة بها. لذلك، سنتطرق في ما يلي إلى كل من التعريفات الفقهية والقضائية للسفينة، بهدف إبراز الإطار المفاهيمي الذي تنبني عليه النصوص القانونية والتنظيمية في هذا المجال.²

1 - التعاريف الفقهية والقضائية للسفينة:

لقد جاء الفقه والقضاء بالعديد من التعريفات بخصوص السفينة على اعتبار أنها أداة

¹ الطاهر كمون، القانون البحري الجزائري، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2012، ص 55
² عبد الرزاق السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني - العقود البحرية، دار النهضة العربية، القاهرة، 1998، ص 112.

للملاحة البحرية، كما ان المشرع الجزائري بدوره تناول تعريفها في القانون البحري، وسوف نحاول التطرق لهذه التعريفات من خلال:

أ - **التعريف الفقهي للسفينة:** لقد قدم الفقه تعاريف كثيرة مختلفة للسفينة، فعرفها "علي حسن يونسبأنها: " السفينة هي المنشأة التي تقوم بالملاحة البحرية " ¹ بينما عرفها البعض بأنها: " منشأة تستخدم في البحر أو عائمة بالملاحة البحرية بصفة دائمة أو هي العائمة القادرة على الملاحة بوسائلها الخاصة وتقوم بالملاحة بشكل معتاد أو على الأقل تكون مخصصة لهذا النوع من الملاحة ". إن معظم الآراء الفقهية التي تناولت موضوع تعريف السفينة وما تعرضت له من انتقادات، جعل من الضروري الانتباه إلى بعض العناصر الضرورية الواجب إدراجها عند تعريف هذه المنشأة، ومن بين هذه الشروط نذكر تخصيص السفينة للملاحة البحرية حتى تحتفظ بوصفها كسفينة، وأن يكون هذا التخصيص على وجه الاعتياد.

ما يلاحظ أن جانب من الفقه لم يكتف بالعناصر المذكورة سابقا كتخصيص السفينة للملاحة البحرية بصفة اعتيادية، بل أضاف عنصرا وهو التعرض لمخاطر البحر، وهذا العنصر الأخير يعتبر عنصرا أساسيا في تمييز السفينة عن المنشأة البحرية الأخرى ولو لم يتوفر العنصران الأولان، فالراجع أن الفقهاء استقروا على هذا الشرط من قضاء محكمة ²

ب - **التعريف القضائي للسفينة:** إن العديد من القضايا التي عرضت على القضاء الداخلي والتي كان على هذا الأخير أن ينظر في تعريف السفينة خلال بحثه للنزاع، كان يشير إلى الشروط الثلاثة في ذلك التعريف لما لهذه الشروط من علاقة مباشرة بمختلف التعاملات الواقعة على السفينة أو بسببها، وتحديد مسؤولياتها أو مسؤولية مالكيها.³

الفرع الثاني : الأجرة كمحل لعقد إيجار السفينة

عقد إيجار السفينة كباقي العقود الأخرى له طرفين المؤجر (المالك) والمستأجر، ويترتب عليهما التزامات، ومن أهم الالتزامات المترتبة على المؤجر تقديم سفينة صالحة للملاحة البحرية، بمقابل يلتزم المستأجر بدفع الأجرة. للأجرة أهمية كبيرة وجوهرية في عقد إيجار

¹ علي حسن يونس، القانون البحري، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، 2004، ص 35.

² حسن الهداوي، القانون البحري - الجزء الأول: السفينة وأحكامها، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2010، ص 42.

³ حكم محكمة النقض المصرية، الطعن رقم 135، جلسة 1987/03/23، مجموعة أحكام النقض، الهيئة العامة لشؤون المطابع الأميرية، القاهرة، 1987، ص 421.

السفينة، بوصفها محلاً للعقد وهو أول التزام يقع على المستأجر القيام به بحكم اعتبار عقود إيجار السفن من النشاطات التجارية التي يكون الهدف من ممارستها تحقيق الربح، أي دفع بدل الإيجار ثم استعمال العين المؤجرة بحسب الاتفاق المبرم بين المؤجر والمستأجر أو بحسب ما أعدت له. و الإبرز المكانة التي تحتلها الأجرة في عقد إيجار السفينة كمحل للعقد ارتأينا بيان المقصود بالأجرة من خلال تعريفها وبيان ملحقاتها ، وتحديد الأجرة ¹

أولاً - تعريف الأجرة:

يطلق مصطلح الأجرة على الثمن المقابل لعملية النقل البحري للبضائع أو تأجير السفينة، أي كان صورة أو نوع العقد سواء تأجير السفينة غير مجهزة أو مجهزة، ويعبر عنها بالفرنسية بمصطلح Fret أو Nolis أما بالإنجليزية فيعبر عنها ب (Freight) أما في التشريعات العربية فنلاحظ أن في قانون التجارة البحرية المصرية ما زال مستعملاً حتى الآن لفظ (النولون) ، الذي هو كمية النقود التي يتحصل عليها مالك السفينة لقاء نقل التي تؤثر على دين الأجرة، والضمان المقرر للربان.

- النولون هو كمية من النقود يتحصل عليها مالك السفينة نظير نقل البضائع وتسليمها بأمان من ميناء الشحن إلى ميناء التفريغ، يدخل كعنصر من عناصر التكلفة الأساسية للمنتجات النصف المصنعة أو التامة الصنع أو مواد أولية، وتظهر أهمية تكلفة النولون في مدى تخفيضه لثمن البضائع ذلك بالمقارنة بوسائل النقل الأخرى، إذ أن حمولة السفينة الكبيرة والوسائل التكنولوجية للشحن والتفريغ أدت إلى انخفاض في التكاليف. ويمثل أيضاً قيمة تكلفة أجرة النقل التي يتفق عليها الشاحن والناقل بشأن نقل بضائع معينة، وتختلف طريقة ومكان دفعه من عقد لأخر وفقاً لشروط الاتفاق بين الشاحن والناقل وشرط البيع البحري، وقد يتم في ميناء الشحن أو في ميناء الوصول، كما يمكن سداده نقداً وقد يؤجل سداده لحين، وفيما يتعلق بعمليات الشحن على بواخر الخطوط ².

أما الفقيه Ripert " فقد عرف الأجرة على أنها: " الاسم النوعي أو الجنس لكل مبلغ أجرة متعلق بواحد من عقود النقل البحري . " ³ إلا أن الاتفاقيات الدولية لم تنظم الأحكام المتعلقة بأجرة النقل البحري ولم تتضمن أي تعريف لها، ما عدا اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع

¹ غريب عبد العزيز محمد، النظام القانوني للنقل البحري والحاويات، مرجع سابق، ص 95.

² نفس المرجع ، ص 105.

³Ripert, Georges, Droit Maritime, Librairie Générale de Droit et de Jurisprudence, Paris, 1950, p. 112.

عن طريق البحر كليا أو جزئيا لعام 2009، والتي عرفتها في المادة الأولى فقرة 28 كما يلي: «أجرة النقل تعني الأجرة المستحق دفعه إلى الناقل مقابل نقل البضائع بمقتضى عقد النقل» نلاحظ أن هذه المادة من الاتفاقية المذكورة أعلاه عرفت أجرة النقل في عقد النقل البحري بحيث ركزت على أجرة النقل التي يقدمها الشاحن للناقل، ولم تذكر أجرة النقل التي يقدمها المستأجر للمؤجر.¹

ثانيا - ملحقات الأجرة:

قد يلتزم المستأجر بدفع مبالغ أخرى غير الأجرة بمعناها المقدم، وتلحق هذه المبالغ بالأجرة في الحكم وان لم يتوافر لها تعريف الأجرة، فملحقات الأجرة هي ما يشبه بالأجرة من مبالغ تضاف إليها وتتمتع بالضمانات نفسها التي تحيط بالأجرة من حيث حمايتها وتقادمها والمطالبة بها، من ذلك المبلغ المستحق مقابل كسب الوقت الناتج عن الإسراع في تفريغ البضاعة من السفينة.²

وتعتبر أيضا من ملحقات الأجرة غرامات التأخير وتعلق بالتأخير الذي حدث للسفينة، فإن المجهز لا يعتبر مسؤولا عنها، والتي ظهرت من نظرية الإيجار، إذ تعتبر غرامة التأخير كإيجار للأيام الإضافية والتي تكون فيها السفينة تحت تصرف المستأجر، فتمثل أجر إضافي لاستغلال السفينة لمدة طويلة، وهي عنصر اقتصادي مثل أجرة الحمولة، ففي حالة تجاوز ما نص عليه عقد الإيجار، فإن المستأجر يجب أن يدفع الغرامات التي حددها أطراف العقد. إذا كان دين الغرامات التأخير من ملحقات أجرة الحمولة، فهي مضمونة من قبل حق الامتياز الذي يرد على البضائع لدفع أجرة الحمولة. بالإضافة إلى غرامات التأخير نجد مصاريف إضافية تتمثل في كل من نفقات الوقود، رسوم ومصاريف الموانئ، رسوم عبور القنوات، وكذلك مصاريف التعويضات المتمثلة في:

(1) التعويضات المستحقة لمالك السفينة عن الأضرار المادية التي لحقت بالسفينة ولم يتم

إصلاحها أو عن خسارة أجرة الحمولة.

(2) التعويضات المستحقة لمالك السفينة عن الخسائر المشتركة إذا نشأت عن أضرار

مادية لحقت بالسفينة ولم يتم إصلاحها أو عن خسارة أجرة الحمولة.

(3) المكافأة المستحقة للمالك عن أعمال الإنقاذ التي تكون قد حصلت حتى نهاية الرحلة

¹ اتفاقية الأمم المتحدة لقوانين النقل البحري الجزئي والكي لعام 2009، المادة الأولى، فقرة 28

² غريب عبد العزيز محمد، مرجع سابق، ص 112

بعد خصم المبالغ المستحقة للربان والبحارة.¹

المطلب الثاني : طرق إثبات عقد إيجار السفينة

الأصل أن عقد النقل كسائر العقود التجارية، يجوز إثباته بكافة طرق الإثبات عملاً بمبدأ حرية الإثبات في المواد التجارية، إلا أن الكتابة فيما يتعلق بعقد النقل تفرضها الضرورة العملية وتميلها الظروف التي تحيط بالعملية، ذلك أن إثبات عقد إيجار السفينة يعني إثبات الاتفاق المبرم بين المؤجر والمستأجر، والذي يتضمن بيانات تفصيلية سفينة موضوع العقد، وكذلك الأجرة ويعرف المحرر سند إيجار أو مشاركة إيجار.²

الفرع الأول : إثبات بالكتابة عقد إيجار السفينة

تعد الكتابة من أهم طرق إثبات التصرفات القانونية، فهي ما تم تدوينه على أوراق أو محررات مادية ترجع وجود تصرف قانوني معين، فلم يستلزم المشرع وجود شروط خاصة لتتوفر في عقد إيجار السفينة وهذا ما يجعله من العقود العادية التي تخضع للقواعد العامة، فتطابق الإيجاب والقبول يكفي لإبرام العقد، فالكتابة على هذا النحو مشترطة لإثبات عقد إيجار السفينة سواء في القانون البحري الجزائري، أو حتى في قانون التجارة البحرية المصرية، وعلى الطرفين تسجيل أو قيد العقد في السجل الخاص بالسفينة (ثالثاً).

أولاً - شرط الكتابة في التشريع الجزائري:

يثبت عقد إيجار السفينة بالكتابة على الشكل الورقي أي التقليدي، ولكن بتطور التكنولوجيا والتعاملات الإلكترونية الكثيرة الانتشار احتلت الكتابة الإلكترونية وبسرعة كبيرة مكانة في عالم الإثبات.

1 - الكتابة في الشكل الورقي:

لقد نص المشرع الجزائري على أنه يجب أن يثبت عقد إيجار السفينة بالكتابة، وأن يتضمن التزامات الأطراف في نص أحكام المادة 642 من القانون البحري كما يلي: " يجب أن يثبت عقد الاستئجار

¹ المادتين 150-152 من القانون البحري الجزائري .

² عزيز العكيلي، القانون البحري، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2005، ص. 240-250.

بالكتابة، وأن عقد إيجار السفينة هو العقد الذي يتضمن التزامات الأطراف، ولا تطبق قاعدة الإثبات هذه على السفن التي تقل حمولتها الإجمالية عن 10 أطنان¹.

إن اشترط الكتابة في عقد إيجار السفينة أساسه للإثبات وليس لصحة العقد، إذ العقد ينفذ بتوفر الإيجاب والقبول وتحكم ذلك القواعد العامة، لأن عقد إيجار السفينة عقد رضائي لا يستلزم أية شكلية لانعقاده² ويترتب على ذلك أنه لا يجوز إثبات عقد الاستئجار بشهادة الشهود وإنما يجوز إثباته بما يقوم مقام الكتابة من إقرار ويمين وبالقرائن. 3 إن استلزام الكتابة في هذا العقد لا يعني أننا أمام عقد شكلي، وإنما الغاية من ذلك لفت نظر المتعاقدين إلى أهمية هذا العقد وتفادي المنازعات التي قد تنشأ بسبب العقد غير المكتوب مما يؤدي ذلك إلى تعطيل التجارة البحرية⁴، إلا أن قاعدة الإثبات لا تسري على إيجار السفن التي تقل حمولتها الإجمالية عن 10 أطنان⁵.

وقد ميز المشرع في نص المادة 642 المذكورة سابقا بين السفن الصغيرة والسفن الكبيرة من حيث إخضاعها لشرط الكتابة في الإثبات، فإذا كانت حمولة السفينة تساوي أو أكثر من 10 أطنان فتخضع لحكم النص في الإثبات، أما إذا كانت أقل من هذه الحمولة فلا تخضع لهذا الشرط، فيمكن بالمقابل إثبات هذا العقد بكل الطرق والوسائل المعتادة في القواعد العامة².

وتختلف طرق إثبات عقد إيجار السفينة وفقا لاختلاف صور العقد، فإذا كنا بصدد عقد إيجار السفينة غير مجهزة أو بهيكلها فإنه لا يثبت إلا بالكتابة، وهو ما جرى عليه المشرع في كافة العقود البحرية، فضلا عن أنه لا يتصور من الناحية العملية أن لا يحرر مثل هذا العقد كتابة نظرا لما يتضمنه من شروط تفصيلية. فوجوب إثبات عقد إيجار السفينة بالكتابة فإن اشترط الكتابة في عقد إيجار السفينة أساسه للإثبات وليس لصحة العقد، إذ العقد ينفذ بتوفر الإيجاب والقبول وتحكم ذلك القواعد العامة، لأن عقد إيجار السفينة عقد رضائي لا يستلزم أية شكلية لانعقاده، ويترتب على ذلك

¹المادة 642 من القانون البحري الجزائري

² حمدي كمال القانون البحري ، السفينة أشخاص الملاحة البحرية استغلال السفينة (ايجار السفينة - نقل البضائع والاشخاص -القطر -الارشاد) منشأة المعارف الاسكندرية ، 1989 ص414

³ طه مصطفى كمال ، أساسيات القانون البحري المركز القومي للاصدارات القانونية ، القاهرة ، 2018 ، ص192

⁴ سعيد حسين علي ، عقود قانون التجارة الدولية ، (دراسة مقارنة) ، المصدر القومي للاصدارات القانونية ، القاهرة ، 2017 ، ص 74

⁵ الغنيمي حمدي ، ص 69

أنه لا يجوز إثبات عقد الاستئجار بشهادة الشهود وإنما يجوز إثباته بما يقوم مقام الكتابة من إقرار ويمين وبالقرائن. إن استلزام الكتابة في هذا العقد لا يعني أننا أمام عقد شكلي، وإنما الغاية من ذلك لفت نظر المتعاقدين إلى أهمية هذا العقد وتفادي المنازعات التي قد تنشأ بسبب العقد غير المكتوب مما يؤدي ذلك إلى تعطيل التجارة البحرية، إلا أن قاعدة الإثبات لا تسري على إيجار السفن التي تقل حمولتها الإجمالية عن 10 أطنان.

وقد ميز المشرع في نص المادة 642 المذكورة سابقا بين السفن الصغيرة والسفن الكبيرة من حيث إخضاعها لشرط الكتابة في الإثبات، فإذا كانت حمولة السفينة تساوي أو أكثر من 10 أطنان فتخضع لحكم النص في الإثبات، أما إذا كانت أقل من هذه الحمولة فلا تخضع لهذا الشرط، فيمكن بالمقابل إثبات هذا العقد بكل الطرق والوسائل المعتادة في القواعد العامة.

وتختلف طرق إثبات عقد إيجار السفينة وفقا لاختلاف صور العقد، فإذا كنا بصدد عقد إيجار السفينة غير مجهزة أو بهيكلها فإنه لا يثبت إلا بالكتابة، وهو ما جرى عليه المشرع في كافة العقود البحرية، فضلا عن أنه لا يتصور من الناحية العملية أن لا يحرر مثل هذا العقد كتابة نظرا لما يتضمنه من شروط تفصيلية. فوجوب إثبات عقد إيجار السفينة بالكتابة قد لا ينصرف إلى أطراف العقد، ومن ثم يكون للغير إثبات وجود المشاركة ومحتواها بكافة طرق الإثبات¹.

أما عقد إيجار السفينة لمدة معينة فيثبت بالبينة الخطية أو ما يقوم مقامها من إقرار ويمين، وأن سند إيجار السفينة هو الذي يثبت استئجارها وينظم هذا السند بصيغة سند ذي توقيع خاص، ومحرر على نسختين أصليتين، بينما عقد إيجار السفينة على أساس الرحلة يجب إثباته كذلك كتابيا، وسبب اشتراط وجود كتابة عقد إيجار السفينة لأنه من العقود التي ترد على السفينة، فيشترط دائما إثباتها بالكتابة وهذا بسبب المعلومات والشروط التي يتضمنها مثل هذا العقد، والذي يقتضي كتابتها خصوصا إذا ما كانت فترة العقد طويلة²، فيجب أن يشمل هذا العقد البيانات الكافية كاسم المؤجر والمستأجر، وعنوان كل منهما، واسم السفينة وجنسيته وحمولتها وغيرها من الأوصاف اللازمة

¹ حمدي كمال، القانون البحري الجزائري، ص 411

² العطير عبد القادر، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية -دراسة مقارنة - ط5، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2014، ص242

ونوع الحمولة ، ومقدارها، ومكان الشحن والتفريغ والمدة المتفق عليها لإجرائها، ومقدار الأجرة أو طريقة حسابها، وبيان الرحلات المتفق على القيام بها¹ من خلال هذه البيانات يلاحظ أنها ليست واردة على سبيل الحصر، فيمكن للطرفين الإضافة إليها أو إغفال أحدها وفقا لما يكون ملائما لشروط العقد، وعلى أي الأحوال فإن العقد لا يمكن أن يقوم بدوره في الإثبات إلا في حدود ما يذكر فيه من بيانات²

¹المقدادي عادل علي ، القانون البحري ، دار الثقافة للنشر والتوزيع ،عمان ، 2002 ، ص 92

²الفقي عاطف محمد ، النقل البحري للبضائع ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، ص 449

2 - الكتابة في الشكل الإلكتروني:

لم يتطرق المشرع الجزائري في القانون البحري على الكتابة الإلكترونية والتوقيع الإلكتروني ولا على المحررات الإلكترونية كأداة للإثبات عقد إيجار السفينة، ولكن بتطور التجارة والمعاملات الدولية فإنه أعطى للكتابة الإلكترونية الحجية نفسها المقررة للكتابة الورقية وذلك في صريح المادة 323 مكرر 1 من ق.م.ج، والتي تنص على أن¹ يعتبر الإثبات بالكتابة في الشكل الإلكتروني كالإثبات بالكتابة على الورق، بشرط إمكانية التأكد من هوية الشخص الذي أصدرها، وأن تكون معدة ومحفوظة في ظروف تضمن سلامتها» والواضح من خلال هذه المادة أن المشرع الجزائري قد ساوى بين الكتابة التقليدية والكتابة الإلكترونية، أي لم يضع أي فاصل يدل على وجود فارق بينهم، بشرط التأكد من هوية الشخص المصدر لهذه الكتابة وتضمن بقائها على حالتها وقت إصدارها أي دون تغيير أو المشرع الجزائري الكتابة الإلكترونية على أنها تسلسل الحروف أو الأوصاف أو الأرقام أو أية علامات أو رموز ذات معنى واضح ومفهوم.

ومهما كانت الوسيلة التي تتضمنها وطرق إرسالها، مثل المعلومات والبيانات التي تحتويها الأقراص الصلبة أو المرنة أو تلك التي يتم كتابتها بواسطة الكمبيوتر وإرسالها على شبكة الانترنت، ولتحقيق المغزى من الكتابة الإلكترونية لا بد أن تكون غير قابلة للتعديل بمعنى عدم تغيير محتوى السند، كون السلامة المادية تقضي عدم المحو أو إدخال تعديلات، وهذه المسألة تفتقر لها المحررات الإلكترونية ومع ذلك فإن التطور التكنولوجي استطاع تدارك هذا الإشكال عن طريق استخدام برامج حاسب الكتروني تسمح بتحويل النص الذي يمكن التعديل فيه إلى صورة ثابتة غير قابلة للتعديل أو المحو.²

تتضمنها وطرق إرسالها، مثل المعلومات والبيانات التي تحتويها الأقراص الصلبة أو المرنة أو تلك التي يتم كتابتها بواسطة الكمبيوتر وإرسالها على شبكة الانترنت، ولتحقيق المغزى من الكتابة الإلكترونية لا بد أن تكون غير قابلة للتعديل بمعنى عدم تغيير محتوى السند، كون السلامة المادية

¹ عمار فيصل ، وثيقة النقل البحري في ظل القانون البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية ، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه ، فرع القانون الخاص ، تخصص القانون البحري والنقل ، كلية الحقوق والعلوم السياسية ، جامعة ابو بكر بلقايد ، تلمسان ، 2018 ، ص 162
² بن عبو ، مصطفى. الإثبات بالوسائل الإلكترونية في القانون الجزائري. الجزائر: دار هومة، 2011، ص. 57-63.

تقضي عدم المحو أو إدخال تعديلات، وهذه المسألة تفتقر لها المحررات الإلكترونية ومع ذلك فإن التطور التكنولوجي استطاع تدارك هذا الإشكال عن طريق استخدام برامج حاسب الكتروني تسمح بتحويل النص الذي يمكن التعديل فيه إلى صورة ثابتة غير قابلة للتعديل أو المحو للأطراف إمكانية تقديم الكتابة الإلكترونية كدليل إثبات على وجود التصرفات التي تقل قيمتها عن نصاب القانوني، ما لم يوجد اتفاق صريح يقرر غير ذلك، أو الحالات التي يشترط فيها القانون وجوب الإثبات بالكتابة بصرف النظر عن قيمة التصرف، فالقاضي في هذه الحالة السلطة التقديرية لتحديد قيمة الكتابة الإلكترونية من حيث الوسيلة المستخدمة في إنشاء المحرر الإلكتروني وتوقيعه، وجدارتها في نقله وحفظه واسترجاعه بطرق آمنة موثوق بها. فبالرغم ما تمثله هذه الحالة من أهمية في الأخذ بالكتابة الإلكترونية إلا أنها تقتصر فقط على التصرفات المدنية قليلة القيمة وهو ما لا يكون مفيداً بالنسبة لإثبات العقد¹

ثانيا - شرط الكتابة في قانون التجارة البحرية المصرية:

تنص المادة 153 من ق.ت.ب.م على أنه: " لا يثبت عقد إيجار السفينة إلا بالكتابة، عدا تأجير السفينة التي لا تزيد حمولتها الكلية على عشرين طناً ". هذه المادة اشترطت إفراغ عقد الإيجار في محرر، ولم تجعل الكتابة شرط صحة وإنما مجرد إثبات، ولكن درءاً للمنازعات وحماية الغير، فإن المشرع المصري يقضي بألا يثبت عقد إيجار السفينة إلا بالكتابة ولا يستثنى من ذلك إلا إيجار السفينة التي لا تزيد حمولتها الإجمالية على عشرين (20) طناً ولا يشترط القانون شكلاً محدداً لمشاركة الإيجار ومن ثم فإن الرسائل والبرقيات المتبادلة بين الطرفين التي تحمل الإيجاب من جانب والقبول من الجانب الآخر تثبت العقد إذ لا يلزم أن يكون العقد برمته مكتوباً في محرر واحد، وقاعدة وجوب إثبات عقد إيجار السفينة بالكتابة إنما ينصرف إلى أطراف العقد، ومن ثم يكون للغير إثبات وجود المشاركة ومحتواها بكافة طرق الإثبات من خلال تحليل نص المادتين 642 ق.ب.ج² ونص

¹ الشرقاوي محمود سمير ، العقود البحرية ، ط 2 ، دار الفكر العربي للطبع والنشر ، القاهرة ، 1991 ، ص 13 .

² المنشاوي عبد الحميد ، قانون التجارة البحرية في ضوء الفقه والقضاء ، منشأة المعارف الاسكندرية ، 2005 ، ص 190

المادة 153 ق.ت.ب.م فإنه يتضح أنهما يتفقان في مسألة وهي إثبات عقد إيجار السفينة بالكتابة بحيث مسألة الكتابة هذه مجرد شرط الإثبات وليس شرط للصحة، إلا أنهما يختلفان في مسألة الحد الأدنى للحمولة التي تكون على متن السفن التي يشترط فيها الكتابة، فبالنسبة لقاعدة الإثبات في القانون الجزائري فالكتابة غير مشروطة لسفن التي تنقص حمولتها عن 10 أطنان.

ثالثا - تسجيل أو قيد عقد إيجار السفينة:

إن المشرع الجزائري لم ينص على قيد عقد إيجار السفينة في سجل السفن، إلا أنه بالرجوع إلى المادة 44 من ق.ب.ج فإنه نص على قيد السفينة في دفتر تسجيل السفن، وبما أن السفينة هي موضوع عقد إيجار السفينة فإنه يمكن أن نطبق هذه المادة على العقد، فتتص على أنه: " يتم قيد السفينة في دفتر تسجيل السفن بناء على طلب مالك السفينة استنادا إلى تصريحه والوثائق المقدمة، وتسجل الضمانات العينية والأعباء الأخرى التي تتحملها السفينة وكذلك حدود الحقوق المتعلقة بملكية السفينة والحدود الأخرى لحق التصرف فيها في دفتر تسجيل السفينة بناء على طلب من الأشخاص المعنيين وذلك بناء على الوثائق المبررة لهذه البيانات."¹

يوضع هذا الدفتر في متناول الجمهور لكل من طلبه والإطلاع عليه لكل منيهمه الأمر كما هو الشأن مثلا بالنسبة للمستأجر والمؤجر باعتباره مالك السفينة أو مخلوقانونيا لتولي مهمة تأجيرها، كما يمكن الأشخاص المعنيون بهذا الشأن أن يطلبوا من أمين السجل شهادات قيد أو خلاصات عن سجل السفينة. أما القانون المصري فوجب قيد العقد في سجل خاص بالسفن وهو ما جاء في أحكام المادة 155 من ق.ت.ب.م على ما يلي: «عدا السفن التي لا تزيد حمولتها الكلية على عشرين طنا لا يحتج على المشتري بعقد إيجار السفينة إذا زادت مدته على سنة إلا إذا كان مقيدا في سجل قيد السفن» .

يتضح من خلال هذه المادة أنه إذا زادت مدة الإيجار على سنة واحدة وجب قيد العقد في سجل السفن حتى يمكن الاحتجاج به على مشتري السفينة، ومع ذلك فقد استثنى المشرع من شرط الإثبات الكتابي والقيد في السجل السفن، عقد إيجار السفينة التي لا تزيد حمولتها الكلية عن عشرين طناً وبتعبير آخر فإن القيد مشروط لحماية حقوق الأشخاص الذين يتعاقدون مع المستأجر، كالشاحنين والمسافرين، غير

¹ القانون البحري الجزائري

² الفقي محمد السيد ، تطور قواعد قانون النقل البحري ، تحت تأثير استخدام الحاويات ، دار الجامعة الجديدة ، الاسكندرية ، 2007 ، ، ص.191

أن هذه الحماية مقيدة بعدم الإضرار بالمشتري فلا يحتج عليه بعقد إيجار السفينة إذا زادت مدته على سنة إلا إذا كان مقيدا في سجل السفينة، واستثنى من ذلك السفن الصغيرة التي لا تزيد حمولتها الكلية على عشرين طنا. فاحتجاج المستأجر بإيجار السفينة التي تجاوز حمولتها الكلية عشرين طناً والتي تجاوز مدته سنة، تجاه مشتري السفينة مقيد بشهر ذلك الإيجار بطريق القيد في سجل السفن¹.

الفرع الثاني: إثبات عقد إيجار السفينة بوثيقة الشحن

تطورت التجارة البحرية فبدأت وثيقة الشحن بالظهور، ونظرا لأهميتها أصبحت تلعب دورا كبيرا في التجارة العالمية، فهي أداة إثبات عقد النقل البحري، وأداة إثبات استلام الناقل للبضائع وشحنها، وأداة تمثيل البضائع المشحونة، وأن عقد النقل المبرم في مرحلة تالية لعقد إيجار السفينة فهو عقد مستقل، يوقع بين المرسل إليه للبضاعة وأطراف عقد إيجار، وتسمى الوثيقة التي تحرر في هذه المرحلة بسند شحن لمشاركة الإيجار غير أن اتفاقية بروكسل حول توحيد بعض قواعد سندات الشحن لسنة 1924 تسري على النقل بوثيقة أو سند الشحن دون النقل بموجب مشاركة إيجار السفينة¹. إن الوثيقة التي يصدرها الناقل البحري إلى الشاحن عند استلام البضائع منه تعرف بوثيقة الشحن البحري، وهي تلعب دورا جوهريا في إثبات العقد بل يتجاوز دورها مجرد الإثبات، والجدير بالذكر أن سند الشحن في صورته الحالية قد مر بعدة مراحل حتى وصل إلى المرحلة الحالية.

حيث لم يكن معروفا في العصور القديمة لأنه لم تكن هناك حاجة إليه، فقد كان التجار يقومون في نفس الوقت بدور المجهزين، بل كانوا في الكثير من الأحيان يرافقون البضائع بأنفسهم أثناء الرحلة البحرية حتى ميناء الوصول. إلا أنه بعد أن تطورت التجارة البحرية في القرن 13 و 14 بدأت العناصر الأولى لوثيقة الشحن في الظهور، وتزداد أهميتها عند اختلاف الشخصي الذي يرسل البضائع (الشاحن) عن الشخص الذي يستلمها من الناقل البحري بعد تمام عملية النقل (المرسل إليه)، فعموما هناك علاقة أصلية سابقة على عقد النقل البحري تربط بين الشاحن والمرسل إليه، غالبا ما تنشئ عن أحد البيوع البحرية، وهذه العلاقة هي التي تبرز إرسال الشاحن البضاعة إلى المرسل إليه².

أولا - تعريف وثيقة الشحن:

¹ الفقي محمد السيد ، مرجع سابق ص، 191.

² احمد محمود ، القانون التجاري البحري ، دار غيداء للنشر ، والتوزيع ، عمان ، 2017 ، ص 303

بالرغم من التطور التكنولوجي والمشرع الجزائري اعترف بالقيمة القانونية للوثيقة

الإلكترونية مثل الوثيقة التقليدية، إلا انه ما لزنا نتعامل بالوثائق التقليدية، هذا ما دفعنا

للتعرض لوثيقة الشحن التقليدية والوثيقة الشحن الإلكترونية.

1- تسمى هذه الوثيقة في القانون الجزائري بوثيقة الشحن المادة 748 من ق.ب.ج فتنص على أنه: " بعد استلام البضائع يلتزم الناقل أو من يمثله بناء على طلب الشاحن، بتزويده بوثيقة شحن تتضمن قيودا بهوية الأطراف والبضائع الواجب نقلها وعناصر الرحلة الواجب إتمامها وأجرة الحمولة الواجب دفعها. " أما في القانون المصري تسمى بسند الشحن وفقا لما جاء في أحكام المادة 199 فقرة 1 من ق.ت.ب.م فتنص على أنه: " يصدر الناقل بناء على طالب الشاحن عند تسليم البضائع سند شحن " 1

2 - تعتبر عملية شحن البضائع إحدى أهم عمليات النقل البحري، حيث يبدأ تنفيذ هذا الأخير باستلام الناقل للبضائع من الشاحن في ميناء الشحن، وبعدها تأتي عملية شحن البضائع على متن السفينة، حيث يبدأ تنفيذ عقد النقل، فالشحن "changement" عملية مادية تتمثل في رفع البضاعة من أرض الميناء ووضعها على متن السفينة. 2

1 - تعريف وثيقة الشحن التقليدية:

عرفت وثيقة الشحن بأنها " الورقة التي يوقعها الناقل أو مندوبه بتلقيه البضاعة لنقلها وتعهده بتسليمها في ميناء الوصول ويثبت عادة العقد " ، كما اعتبر بأنه " الورقة التي تكتب عند شحن البضاعة على السفينة بالفعل لإثبات واقعة الشحن ذاتها» وهي عبارة عن وثيقة عقد النقل البحري للبضائع، ويعتبر بمثابة إيصال يسلمه الربان بعد توقيع الناقل عليه، فهو أداة لإثبات التزامات الأطراف في عقد النقل، وتقوم بإثبات استلام الناقل للبضاعة إما على ظهر السفينة واما من أجل شحنها "، وقد نصت عليه

1 كريد مريم ، الشحن البحري للبضائع والعمليات المرتبطة به طبقا للتشريع البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية ، مجلة الشريعة والاقتصاد ، مجلد 7 ، عدد 14 ، جامعة الامير عبد القادر للعلوم الاسلامية ، جامعة قسنطينة ، ديسمبر 2018 ، ص 345

2 احمد محمود ، مرجع سابق ، ص 303

المادة 749 من ق.ب.ج على أنه: " تشكل وثيقة الشحن الإثبات على استلام الناقل البضائع التي ذكرت فيها بقصد نقلها عن طريق البحر وتعتبر أيضا كسند لحيازة البضائع واستلامها"، وتعتبر وثيقة الشحن الوثيقة التي تربط الشاحن بالناقل ولا ينصرف أثره إلى المرسل إليه

وقد عرفته قواعد هامبورغ لعام 1978 في مادتها الأولى على أنه: " وثيقة تثبت انعقاد عقد النقل، وتلقي الناقل للبضائع أو شحنه لها، ويتعهد الناقل بموجبها بتسليم البضائع مقابل استرداد الوثيقة، وينشأ هذا التعهد عن وجود نص في الوثيقة يقضي بتسليم البضائع لأمر شخص مسمى، أو بموجب إذن، أو لحاملها وفي جميع الحالات التي يتم فيها النقل بموجب مشارطات إيجار يتم إصدار سندات الشحن"، إلا أن سند الشحن في هذه الحالة لا يثبت في الواقع إلا استلام الربان لكمية البضاعة الثابتة به، فهذا السند هو الذي يعطي الحق للشاحن (الطرف في المشاركة) أن يتقدم في ميناء الوصول مطالبا الربان بتسليم البضاعة¹. فإذا تعلق الأمر بإيجار السفينة يحرر سند الإيجار كوثيقة مثبتة للعقد، أما إذا تعلق الأمر بعقد النقل البحري فلا يحرر إلا سند شحن مثبت للعقد والشحن معا.

2 - تعريف وثيقة الشحن الإلكترونية:

بالإضافة إلى سند الشحن التقليدي ظهر ما يسمى بسند الشحن الإلكتروني، ويمكن تعريفه بأنه عبارة عن رسالة بيانات تتضمن مجموعة من المعلومات موقعة من الناقل تفيد استلامه للبضاعة².

منذ سنة 1970 بادرت الشركات الملاحية العاملة على خط أوروبا الشمالية إلى تسهيل إجراءات التجارة الدولية عن طريق تحويل الوثائق التقليدية أي الورقية إلى الكترونية بحيث يتم إدخال نظام تبادل البيانات الالكترونية محل المستندات الالكترونية الورقية، وفي أوائل الثمانينات قامت "شركة سيدوكس" بإجراء تجربة لإصدار وثيقة شحن بحري تجمع بين كل من النظامين الورقي والالكتروني، إلا أن هذا المشروع لم يخرج إلى الساحة العملية وتم التنازل عنه والوثيقة الالكترونية أو رسالة البيانات قد تكون رسالة الكترونية عادية موقعة ممن صدرت عنه، أو قد تكون رسالة مشفرة باستخدام مجموعة من العمليات الحسابية يتم من خلالها تشفير مضمونها، ويتم اللجوء إلى هذا

1 حوالم حليمة سند الشحن الإلكتروني المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، عدد 5، منشورات مخبر القانون البحري والنقل جامعة أبي بكر بلقايد تلمسان، 2017 ص 54

2 ملزي عبد الرحمن، نظام المسؤولية المحدودة في عقد النقل البحري، رسالة لنيل شهادة دكتوراه الدولة في القانون الخاص كلية الحقوق بن يوسف بن خدة جامعة الجزائر، 2007 ص 128

النوع من الأخير من الرسائل لإضفاء نوع من الثقة على وثائق الشحن التي تتم عبر شبكة الانترنت، إذ تضمن للمرسل إليه سلامة المعلومات التي تتضمنها دون تحريف أو تعديل قد ينتج عن تدخل شخص آخر على الشبكة

عرف الأستاذ "Olivier CACHART" وثيقة الشحن الالكترونية بأنها: " نظام معقد مؤسس على تسجيل إلكتروني والذي عليه تثبت أوامر المعنيين المتابعين والمعلومات المرئية والظاهرة على وثيقة الشحن" وقد عرفها البعض بأنها " المعلومات الالكترونية التي ترسل أو تستلم بوسائل الكترونية أياً كانت وسيلة استخراجها في المكان المستلمة فيه"، بينما عرفها البعض الآخر¹

بأنها " كل وسيلة الكترونية تستخدم في المعاملات الالكترونية والسجلات الالكترونية والعقود والصكوك الالكترونية وغيرها" وتم تعريفها أيضا على أنها " السند الذي تم إنشاؤه باستخدام الوسائل الإلكترونية والتزام منشئه في مواجهة الآخر على نحو يكون فيه هذا السند قابلاً للتحويل" إلا أن البعض يرى أن هذه الطريقة تسمى بالطريقة القانونية لإدخال وثيقة الشحن في الإعلام الآلي، وتسمى أيضا بنظام التسجيل والشروط على أساس نظام الإعلام والتأييد، ووفقا لهذا النظام ففي كل مرة ينشأ فيها حق على البضائع أو يحول هذا الحق إلى شخص آخر، ويقوم منشئ هذا الحق أو المحول له بإعلام العملية للناقل، فيقوم هذا الأخير بدوره بتسجيل التغيير ويبعث للمستفيد أو المتنازل له تأييدا للحقوق التي اكتسبها، فكل من عقد النقل والتأييد من طرف الناقل تتضمنان شروط خاصة التي تؤدي إلى خلق علاقات قانونية مثل تلك الخاصة بمفهوم التداول.

ثانيا - بيانات وثيقة الشحن:

لقد فصلت قواعد هامبورغ لعام 1978 تقريبا في بيانات وثيقة الشحن، بينما المشرع الجزائري ركز على البيانات المتعلقة بالبضاعة وهو ما جاء في أحكام المادة 752 ق.ب التي تنص على أنه: " يجب أن تتضمن وثيقة الشحن من جملة ما يجب أن تشمل عليه:

¹ ناجي زهرة ، النظام القانوني لوثائق نقل البضائع ، مذكرة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص ، كلية الحقوق ، جامعة الجزائر1، 2011 ، ص 45

أ- العلامات الرئيسية والضرورية للتعريف بالبضائع على الحالة المقدمة فيها كتابيا من قبل الشاحن قبل البدء بتحميل هذه البضائع، إذا كان طبع وختم هذه العلامات واضحا وبأي شكل كان وعلى كل كل قطعة من البضاعة أو تحزيمها .

ب- عدد الطرود والأشياء وكميتها ووزنها كما قدمت كتابة من قبل الشاحن، وذلك حسب كل حالة.
ج- الحالة والتكليف الظاهران للبضاعة .

على ضوء ما تقدم فإنه يمكن تسليط الضوء على أهم البيانات في سند الشحن والتي تستلزمها التشريعات البحرية لسند الشحن وتتمثل في: أسماء الأطراف (الناقل والشاحن والمرسل إليه) وعنوان كل منهم، اسم السفينة وجنستها وحمولتها، بيان صفات البضائع المشحونة (نوعها، وزنها، حجمها، العلامات المميزة وعددها)، أجرة النقل إذا كانت مستحقة بكاملها عند الوصول أو الجزء المستحق منها، ميناء الشحن والتفريغ، مكان إصدار السند وتاريخه وعدد النسخ التي حررت منه، حصول النقل على سطح السفينة إذا كان يجري بهذه الكيفية¹

إن بيانات وثيقة الشحن لها قوة خاصة، فهي أداة رئيسية من أدوات التجارة الدولية، فالقوة الثبوتية لهذه البيانات التي توصف البضائع تكون من جهة الكمية، الوزن، عدد الطرود، وفي حالة غياب التحفظات فإن هذه البيانات المتعلقة بالكمية لها حجة قاطعة بالنسبة لحامل وثيقة الشحن، وعلى الناقل تسليم الكمية المذكورة في وثيقة الشحن من البضائع، لأن ضامن لصحة البيانات بإمضائه لوثيقة الشحن من دون تحفظ.²

يتميز سند الشحن الذي يصدر بمناسبة مشاركة إيجار بالرحلة أنه لا يتضمن كل الشروط والبيانات المعتادة في سندات الشحن المستعملة في عقود النقل بخطوط منتظمة ، تبدو فائدة سند الشحن في إثبات عقد النقل البحري واضحة الأهمية، ذلك أنه إن لم تكن هذا السند يتضمن كافة شروط عقد النقل فهو يتضمن أهمها، علما بأن معظم التشريعات الداخلية والاتفاقيات الدولية تؤكد على وجوب ذكر بيانات معينة في سند الشحن وهذه البيانات تمثل الحد الأدنى من المعلومات التي لا يجوز إغفال

¹ شقلم ملك ، ناقل البضائع بين المسؤولية والضرر ، مكتبة الوفاء القانونية ، الاسكندرية ، 2016 ، ص 139 .

² بوقادة عبد الكريم ، القوة الثبوتية لسند الشحن في القانون الجزائري ، عدد 4 ، منشورات مخبر الدراسات والبحوث في القانون والاسرة والتنمية الادارية ، جامعة محمد بوضياف ، المسيلة ، ص 171

ذكرها في السند، وإنما تستبدل هذه الشروط والبيانات بصيغة عامة تفيد الإحالة إلى المشاركة، وأن تحرير سند الشحن في هذه الحالة لا يغير من طبيعة العقد والذي يبقى عقد إيجار السفينة على أساس الرحلة، وقد أقر مؤتمر "بمكو" نموذج لسند شحن ليستعمل مع مشاركة الإيجار ويطلق عليه بـ "Congenbill" وقد ظهرت منه طبعة لعام 1978. لقد قضت المحكمة العليا الجزائرية في إقرارها رقم 199632 المؤرخ في 18 جانفي 2000 الصادر عن الغرفة التجارية والبحرية بأن بيانات سند الشحن له دور مهم خاصة اسم الناقل، فإذا لم يذكر اسم هذا الأخير عد مجهز السفينة بمثابة الناقل وهذا ما هو ثابت في وقائع القضية بين كل من شركة "أش" ضد الشركة الجزائرية لتأمين النقل "كات" ومن معه.¹

في حالة التعارض بين سند الإيجار وسند الشحن، فتفضل شروط سند الإيجار في العلاقة بين المؤجر والمستأجر، بينما يكون سند الشحن وحده هو المعتبر في العلاقة بينهما، يتضمن هذا السند على أحد وجهين فراغات لاسم الشاحن والمرسل إليه والعناوين واسم السفينة وميناء الشحن والتفريغ ووزن البضائع، كما يتضمن هذا الوجه النص على أن أجره النقل تدفع حسبما هو منفق عليه في مشاركة الإيجار المؤرخة بـ...، وبيان ما دفع منها مقدما تحت الحساب. بينما الوجه الآخر من السند فيتضمن شروط النقل وهي خمسة:

- **الشرط الأول:** يتضمن إحالة إلى شروط وعبارات المشاركة التي صدر السند تنفيذها لها، وأن الناقل غير مسؤول عن الهلاك أو التلف الذي يحصل للشحنة قبل الشحن أو بعد التفريغ.

- **الشرط الثاني:** فهو "شرط ب ارامونت العام"، ويتكون من فقرتين: تتعلق الفقرة الأولى بقواعد لاهاي التي تتضمنها المعاهدة الدولية لتوحيد بعض القواعد القانونية المتعلقة بسندات الشحن الموقعة ببروكسل عام 1924، أما الفقرة الثانية من الشرط فتتعلق بالحالات التي تطبق بشأنها قواعد لاهاي (أي معاهدة بروكسل 1924 كما عدلت ببروتكول 1968).

1 قرار المحكمة العليا، المؤرخ في 18/01/2000، الملف رقم 199632 الصادر عن الغرفة التجارية والبحرية للمحكمة العليا، المجلة القضائية، العدد الأول سنة 2001، ص 202

2 طه مصطفى كمال، أساسيات القانون البحري، مرجع سابق، ص 204

- **الشرط الثالث:** ينص على تسوية الخسارات المشتركة طبقاً لقواعد "يورك وأنفرس" لعام 1974، وأن تتم التسوية في لندن ما لم يكن قد اتفق على مكان آخر في المشاركة²

- **الشرط الرابع:** في هذا السند فهو "شرط جاسون الجديد" "Jason clause"، يلتزم الشاحن والمرسل إليه بالمساهمة في الخسائر العامة والمصروفات الخاصة بالإنقاذ، وذلك حتى لو نشأت تلك الخسائر أو المصروفات عن خطأ أو إهمال من ربان السفينة أو الطاقم أو المرشد البحري أو مستخدم الناقل البحري، على أن تظل حقوق الشاحن في الرجوع محفوظة وفق أحكام القانون البحري.

- **الشرط الخامس:** والخاص بتحمل الطرفين نتيجة التصادم ويعرف باسم "Collision Clause Both to Blame".¹

المبحث الثاني : اطراف عقد ايجار السفينة وصوره

يُعد عقد إيجار السفينة من العقود البحرية الأساسية التي تنظم استغلال السفينة كأداة للنقل البحري، وتختلف طبيعته القانونية باختلاف أطرافه وصوره. فالأطراف الرئيسيون في هذا العقد هم مالك السفينة من جهة، والمستأجر من جهة أخرى، وقد ينشأ عن العلاقة بينهما التزامات متبادلة تتعلق باستعمال السفينة وتشغيلها. كما تتعدد صور عقد إيجار السفينة بين الإيجار بالرحلة، والإيجار بالمدة، والإيجار على أساس المشاركة العارية، وهو ما يمنح هذا العقد مرونة كبيرة في تلبية حاجات التجارة البحرية الدولية

المطلب الأول: أطراف عقد ايجار السفينة

إن إعداد السفينة لمباشرة رحلاتها البحرية يعني تزويدها بالمؤونة والوقود والمعدات فضلاً عن تزويدها بالعدد الكافي من البحارة الأكفاء والطاقم اللازم لقيادة السفينة وتقديم الخدمات اللازمة أثناء الرحلة البحرية، فيلجأ أطراف عقد إيجار السفينة لهذا النوع من العقود لعدة اعتبارات، فمن جهة المؤجر الذي لا يكون مستعداً للملاحة البحرية ويتعذر عليه مواجهة مخاطر النقل البحري فيبحث عن تأجير السفينة بدلاً من أن يتعرض لاحتمالات ومخاطر الاستغلال، ومن جهة ثانية الأشخاص الذين يفضلون طريق البحر لاعتبارات اقتصادية بهدف تحقيق الربح خاصة في الوقت الحالي، وعلى

1 أضرىف عبد الرحيم ، عقد ايجار السفن ، دار النشر امستيقن ، الرباط ، 2017 ، ص 140

أرسهم التجار- المستأجرين- الذين يلجؤون إليها لنقل بضائعهم في صورة مواد أولية، أو الشركات التي تصنع المواد الأساسية كالسكر والفحم وغيرهم

الفرع الأول: الأطراف الرئيسية

وهم :

أولا - المؤجر:

الأصل أن المجهز هو من يقوم بتزويد السفينة بالوسائل البشرية والمادية، ولكن سرعان ما تطور هذا المفهوم ليرتبط أيضا بمن يستغلها فهو يجهز السفينة ليستغلها أو يتنازل عن هذا الاستغلال لفائدة شخص آخر، ومن هنا بدأت تتبلور فكرة الاستغلال وأصبح يفترض في مستغل السفينة صفة المجهز، ولقد تبنى المشرع الجزائري فكرة الاستغلال من خلال التعريف المقدم للمجهز من خلال المادة 572 من ق.ب، وهو الموقف نفسه الذي اعتمده كل من المشرع المصري والفرنسي بالرجوع للمادة 78 من ق.ت.ب.م عرفت المجهز على أنه¹: " المجهز هو من يقوم باستغلال السفينة لحسابه بوصفه مالكا أو مستأجرا لها ويعتبر المالك مجهزة حتى يثبت غير ذلك " فيطلق على من يستغل السفينة في العرف البحري مصطلح المجهز سواء كان مالكا أو مستأجرا للسفينة، فالمجهز فقط يطلق على الشخص الذي يجهز السفينة، أي الشخص الذي يزودها بالرجال والوقود والمؤونة اللازمة لسيرها في البحر، والمجهز قانونا هو الشخص الذي يستغل السفينة باسمه ولحسابه.²

فالمجهز يمكن أن يكون مالكا للسفينة فيتولى تزويدها بما يلزمها ويستخدم البحارة ويؤمن عليها إلى غير ذلك من الأعمال اللازمة لتهيئتها للملاحة والاستغلال، ويسمى في هذه الحالة المجهز المالك. وقد يكون المجهز غير المالك للسفينة ولكنه شخص استأجرها من شخص آخر وقام هو بتجهيزها يسمى عندئذ بالمجهز المستأجر، ويعتبر من استأجر السفينة مجهزة ماديا وقانونا لها. لأن الرأي الغالب يعتبر أن كل من يستغل السفينة في الملاحة لحسابه يعتبرها مجهزة وان لم يكن هو الذي جهزها فعلا، أي أنه يغلب فكرة الاستغلال على فكرة التجهيز ذاتها.

¹المادة 78 من ق. ت. ب. م رقم 8 لعام 1990 ، سالف الكر

² سحولي صلاح الدين ، دعوى المسؤولية ضد الناقل البحري ، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في قانون الأعمال ،كلية الحقوق ، جامعة وهران السانبا، 2007،ص33

أما القانون الجزائري فيعتبر المجهز الشخص الذي يتولى إعداد السفينة للاستغلال البحري بتزويدها بالمؤونة والوقود والمعدات فضلا عن تزويدها بالعدد الكافي من البحارة الأكفاء، وقد ما جاء في أحكام المادة 572 من ق.ب.ج. 1.

أما المشرع الفرنسي فبالعودة إلى أحكام المادة الثانية من قانون النقل البحري الفرنسي فنلاحظ بأن المجهز ليس بالضرورة هو مالك السفينة في القانون الفرنسي وانما يفترض أن مالك السفينة هو الذي يقوم بمهمة التجهيز لأن الأمور كانت على ذلك النحو في الماضي، أما في الوقت الحاضر فالأمر يقتضي التمييز بين مالك السفينة ومجهزها، فبإمكان مالك السفينة تأجيرها إلى شخص آخر غير مجهزة، فهذا الشخص وبتجهيزه للسفينة يتولى الإدارة الملاحية والتجارية، ويتعاقد مع الغير لأجل استثمارها ويصبح بذلك مستأجر السفينة ومجهزة وكثيرا ما يستقل شخص المالك عن شخص المجهز، ويحدث هذا عندما يؤجر مالك السفينة سفينة غير مجهزة إلى شخص آخر يقوم باستغلالها لحسابه الخاص ويطلق عليه بالمستأجر المجهز، وعلى هذا فإن مجهز السفينة قد يكون مالكا وقد يكون مستأجرا لها. لكن غالبا ما تجتمع صفتا المالك والمجهز في شخص واحد، ويحدث هذا عندما يقوم مالك السفينة بتجهيزها لممارسة الملاحة البحرية لحسابه الخاص بحيث يطلق على المالك في هذه الحالة المالك المجهز. 2.

وإذا كانت السفينة مرهونة للمالك (المدين الراهن) يحق تأجيرها، وفي هذا الصدد إذا كانت السفينة مملوكة على الشيوع فإن للأغلبية في الملكية الشائعة حق إدارة الشيوع، ويندر في هذا الإدارة تأجير السفينة، ولا يجوز للمدير المعين لإدارة الشيوع تأجير السفينة لمدة تتجاوز سنة إلا بشرط الحصول على إذن من المالكين بمقدار ثلاثة أرباع 3/4 الحصص يتضح مما سبق عرضه أنه لا وجود ارتباط بين صفة المالك والمجهز، فقد يقدم المالك سفينة غير مجهزة ويتولى المستأجر ذلك ويباشر الاستغلال، وهنا تثبت صفة المجهز للمستأجر وحده. أما إذا عهد المالك بالسفينة إلى مدير ينوب عنه في تجهيزها وفي استغلالها فإن صفة المجهز تثبت لمالكها لأن الاستغلال يتم باسمه ولحسابه. وقد تثبت صفة المجهز لشخصين في

1 بن صغير شهرزاد ، واقع وحضارة امتياز استغلال خدمات النقل البحري في القانون الجزائري " المجلة الجزائرية للقانون " عدد 5 ، منشورات مخبر القانون البحري والنقل ، جامعة ابي بكر بلقعيد ، تلمسان ، 2017 ، ص 98

2 خواص نصيرة ، النظام القانوني لربان السفينة ، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في الحقوق ، فرع قانون الاعمال ن كلية الحقوق ، جامعة بن يوسف بن خدة ن الجزائر ، 2009 ، ص 3

وقت واحد متى كنا أمام مشاركة زمنية، إذ يتخلى المؤجر عن التسيير التجاري لصالح المستأجر ويحتفظ لنفسه بالإدارة الملاحية، فمالك السفينة يستغلها بتأجيرها مجهزة فهو مجهز، أما في حالة إيجار السفينة على أساس الرحلة فيحتفظ المؤجر بالتسيير التجاري والملاحي لها، ويكون هو المجهز وهو إيجار يجمع بين إيجار الأشياء والخدمات.¹

ثانيا - المستأجر:

يعتبر المستأجر الطرفي الثاني في إبرام عقد إيجار السفينة، إلا أنه يمكن له أن يعيد تأجير السفينة وهو ما يعرف بالتأجير السفينة من الباطن.

أ- تعريف المستأجر:

عرف الفقه المستأجر بأنه « الطرف الذي يسعى بالمشاركة إلى الانتفاع من السفينة سواء باستئجارها عارية (بهيكلها) دون طاقم أو بمشاركة زمنية أو بمشاركة بالرحلة، ونسميه بالمستأجر في كافة هذه الصور، ويستوي أن يكون المستأجر مالكا للبضاعة المطلوبة نقلها أولا المستأجر هو الذي ينتفع من وراء إبرام عقد الإيجار ومن وراء إبرام عقد الإيجار ومن يضع تحت يده السفينة أو جزء منها لقاء أجر لمدة معينة أو لعدد من الرحلات، ولا يترتب على بيع السفينة إنهاء عقد إيجارها حتى لا يضار المستأجر من عملية نقل الملكية إلى الغير أثناء نقل البضاعة وتسليمها، إلا إذا نص عقد الإيجار على غير ذلك لقد نصت المادة 156 من ق.ت.ب.م على أنه: " للمستأجر أن يستغل السفينة في نقل الأشخاص وفي نقل البضائع ولو كانت مملوكة للغير إلا إذا نص في عقد الإيجار على غير ذلك ".²

ب- تأجير السفينة من الباطن:

الأصل في بعض التشريعات البحرية جواز التأجير من الباطن ما لم يتفق على عكس ذلك، ولا يجوز للمالك الأصلي الرجوع على المستأجر من الباطن ما لم يجاوز ما هو مستحق عليه للمستأجر الأصلي، على أنه غالبا ما ينص على منع المستأجر من التأجير من الباطن حتى لا يتمكن شخص آخر من السيطرة على السفينة وغالبا ما تكون بعيدة عن متناول يده، كما أن فترة التأجير قد تكون

¹ سحولي صلاح الدين ، مرجع سابق ، ص 34

² المنشاوي عبد الحميد ، مرجع سابق ص 190

طويلة. وهو ما نص عليه المشرع الجزائري من خلال أحكام المادة 644 ق.ب والتي تنص على ما يلي: " يمكن لمستأجر السفينة أن يؤجر السفينة من الباطن، ما لم يتفق على ما يخالف ذلك، ولكنه يبقى ملتزماً تجاه المؤجر بالواجبات الناتجة من عقد الاستئجار ."

أما المشرع المصري فنص على الإيجار من الباطن من خلال أحكام المادة 157 ق.ت.ب.م، التي تنص على ما يلي: " للمستأجر تأجير السفينة من الباطن إلا إذا نصفي عقد الإيجار على غير ذلك، ويظل المستأجر الأصلي في حالة الإيجار من الباطن مسؤولاً ولا تنشأ عن الإيجار من الباطن علاقة مباشرة بين المؤجر والمستأجر من الباطن ومع ذلك يجوز للمؤجر الرجوع على هذا المستأجر بما لا يجاوز ما هو مستحق عليه للمستأجر الأصلي وذلك دون الإخلال بقواعد المسؤولية التقصيرية"²

بينما عرفت مشاركة بلتايم "Baltim" لعام 1939 تحدد التأجير من الباطن في مادتها 20 بأنه: " للمستأجر الحق في أن يؤجر السفينة من الباطن بأن يخطر بشكل صحيح المجهز، ولكن يظل المستأجر الأصلي مسؤولاً دائماً أمام المجهز عن حسن تنفيذ هذه المشاركة"

إن منح إمكانية للمستأجر في إبرام عقد إيجار ثانٍ بنفس محل العقد الأول ونفس السفينة فهو أمر منطقي هو الآخر، ذلك أن المستأجر يستمد سلطته في توقيع المشاركة الثانية من حقه في استغلال السفينة الممنوحة له بموجب المشاركة الأولى، وبالرغم من وحدة محل العقدين إلا أن المستأجر للسفينة من الباطن لا يعتبر تنازلاً من جانبه إلى الغير وإنما هو عقد إيجار جديد ومستقل عن العقد الأول، ويكون صادر من مستأجر السفينة كمؤجر إلى طرف آخر كمستأجر¹

الفرع الثاني : دور الوسيط في إبرام عقد إيجار السفينة

يكفي كمبدأ عام لإنشاء عقد إيجار السفينة اتحاد إرادتين، وذلك بتطابق إيجاب وقبول كل من الطرفين (المؤجر والمستأجر) على مختلف عناصره، سواء حصل الاتفاق بين شخصين طبيعيين أو بين شخصين معنويين وهو الوضع الغالب، وسواء تم العقد بين الطرفين مباشرة أو تولى ذلك

1 المنشاوي عبد الحميد ، مرجع سابق ص 190

وكلاء نيابة عنهما.

لقد منحت التشريعات العربية والأجنبية (المصرية والفرنسية) بما فيه المشرع الجزائري سلطة إبرام عقد إيجار للأعوان المساهمين في الاستغلال التجاري للسفينة، بحيث جعلت إمكانية توقيع المشاركة وكذا تنفيذ بنودها من طرف وكيل عن المؤجر والمستأجر سواء كان الوكيل بالحمولة أو الوكيل بالسفينة (أولا)، وقد يتم إبرام عقد إيجار السفينة بواسطة السماسرة البحريين (ثانياً)، كما قد يتم إبرام العقد بواسطة الربان بوصفه ممثلاً ونائباً عن المؤجر (ثالثاً).

أولاً - دور الوكيل في إبرام عقد إيجار السفينة:

إبرم عقد إيجار السفينة بواسطة وكيل عن المؤجر أو المستأجر أو وكيل عن الممثل القانوني إن كان شخصاً معنوياً بالنسبة للمؤجر أو المستأجر، والآثار المترتبة عن هذه الوكالة تقع على الطرف الأصيل بحيث نرجع في هذا الصدد إلى أحكام النيابة في القانون المدني لأن الوكالة هنا عامة، وليست خاصة بعقد إيجار السفينة. فهناك الوكيل بالحمولة والوكيل بالسفينة اللذان يعتبران شخصان طبيعيين أو معنويان بحيث يلتزم الأول مقابل أجر بموجب وكالة من ذوي الحق على البضاعة باستلام البضائع باسم ولحساب موكله، ويقوم بدفع أجرة الشحن عن البضائع وتوزيعها بين المرسل إليهم.¹

أما الثاني فلقد جرى العمل على أن يقوم المجهز باختيار شخص في كل ميناء يعهد إليه بعمليات تسلّم البضاعة من الربان وحراستها والمحافظة عليها وتسليمها لأصحابها وتحصيل الأجرة، ويطلق على هذا الشخص بأمين السفينة أو الوكيل السفينة، فيرتبط المجهز بأمين السفينة بموجب عقد يسمى عقد أمانة السفينة. فهو يلتزم مقابل أجر وبموجب وكالة عن المجهز أو الربان بالقيام بالعمليات المتعلقة باحتياجات السفينة ولحسابها أثناء الرحلة والتي لا يقوم بها الربان شخصياً وكذلك بالعمليات المعتادة الأخرى والمتعلقة برسو السفينة في الميناء اختلفت الآراء في تحديد الطبيعة القانونية لعقد أمانة السفينة، فهناك من قال أنه عقد عمل بين المجهز وأمين السفينة، غير أن عقد العمل يتميز أساساً بوجود علاقة تبعية بين العامل ورب العمل، إلا أن أمين السفينة يتمتع بقدر كبير من الحرية والاستقلال عن المجهز في ممارسته لعمله، ويقوم أيضاً بأعمال وتصرفات قانونية على العكس أن

1 حسني احمد ، عقود إيجار السفينة ، دراسة لمشارطات الإيجار في القانون المصري وقوانين الدول العربية مقارنة بالقانونين الفرنسي والانجليزي ومشروع القانون البحري ، منشأة المعارف ، الاسكندرية ، 1985 ، ص 16

عقد العمل لا يكون إلا في الأعمال المادية فقط

. وهناك من يقول أن علاقة وكيل السفينة بالمجهز ليست سوى وكالة بالعمولة، ولكن الوكيل بالعمولة يعمل باسمه الخاص لحساب موكله في حين أن أمين السفينة يعمل باسم ولحساب المجهز، وعلى من يدعي أنه وكيل عن غيره أن يقيم الدليل على أن له السلطة في التعاقد نيابة عن هذا الغير، كما لو تمسك مالك السفينة بشروط العقد الذي أبرمه شخص نيابة عنه أو قام بتنفيذ هذا العقد، ومن المهم أن يعلن الوكيل صراحة أنه يتصرف كوكيل "As agent" أو كوكيل فقط "as agent Only" حتى يكون أكثر ثقة¹.

فإذا تصرف الوكيل كوكيل فهذا يعني أنه لم يرتبط شخصيا في مواجهة الطرف الآخر وبالتالي تترتب آثار العقد في مواجهة ذمة الأصيل، أما إذا تصرف الوكيل دون إيضاح أنه يعمل كوكيل أو دون أن يبين اسم موكله، فإنه يعتبر وكيلا بالعمولة ويعتبر مسؤولا عن تنفيذ عقد الإيجار. يمكن القول أنه في حالة إبرام عقد إيجار السفينة وكيل عن المؤجر أو وكيل عن المستأجر، فإن آثار العقد تنصرف إلى الأصيل فتطبق أحكام الوكالة في القانون المدني، أما إذا كان من أبرم العقد وكيلا بالعمولة فإنه يسأل شخصيا تطبيقا لأحكام الوكالة بالعمولة².

ثانيا - دور السمسار البحري في إبرام عقد إيجار السفينة:

السمسار البحري ذلك الشخص الذي يقوم بالتوسط في العلاقات التعاقدية البحرية من أجل التوفيق والتقريب بين أطرافها، وذلك لقاء حصوله على أجر، ويتمثل عادة في نسبة مئوية معينة من قيمة الصفقة المراد إبرامها فهو يحاول التقرب والتوفيق بين البائع والمشتري ويعتبر سمسارا بحريا كل شخص طبيعي أو معنوي يلتزم بموجب أجر وبموجب وكالة بالتصرف كوسيط لإبرام عقود شراء السفن وبيعها، وعقود الاستئجار والنقل البحري، والعقود الأخرى المرتبطة بالتجارة البحرية، ويمكنه العمل لحساب الطرفين المتعاقدين إذا عيّن من طرفهما مع مراعاة مصالح كل منهما وتحكم مسؤوليته باعتباره وسيط بالعمل بالوكالة

المادة 633 من ق.ب.ج، فهي تلزمه بالعمل في حدود ما رسمه له الموكل من صلاحيات وطبقا

1 شمحات، محمود. الموجز في القانون البحري الجزائري. الطبعة الثانية، الجزائر: دار النشر الجامعي، 2010، ص. 77-127

2حمدي كمال ، المرجع السابق ، ص 443

لبنود التعليمات المدونة بالوكالة، أي أن يكون السمسار البحري مسؤولاً قبل الموكل عن خطئه الشخصي وخطأ تابعيه، وهو خطأ واجب الإثبات ومسؤوليته تشمل التعويض عن كامل الضرر. كما يسأل عن أخطائه على أساس المسؤولية العقدية وفقاً للقواعد العامة، ويعد مسؤولاً عن كل أعماله وأخطائه الشخصية بمقتضى أحكام القانون العام وفقاً لما نصت عليه المادة 636 من ق.ب.ج.¹

فإن مهام السمسار البحري لا تنحصر فقط في مهام الوساطة المعروفة بالتقريب بين أطراف العقد والتسهيل في تقريب وجهات نظرهم تمهيداً لإبرام عقد الإيجار، بل تتعدى ذلك إذا كان مفوضاً من طرف موكله للتوقيع على المشاركة، وبذلك يخرج من صفته كوسيط ويصبح وكيلاً للمؤجر بإمكانه توقيع العقد باسم المؤجر ولحسابه. إلا أن الواقع العملي يثبت أنه لكل الشركات الملاحية الكبرى وكلاء محترفين بالموانئ في كل أنحاء العالم، الأمر الذي يجعل من السماسرة البحريين المتخصصين في مجال تأجير السفن والذين يطلق عليهم تسمية السماسرة المؤجرين وسطاء لا غنى عنهم في هذا المجال نظراً لما لديهم من معلومات عن السفن وحمولاتها والشركات التابعة لها، وما يمتلكون من خبرة في سوق تأجير السفن والأجرة. الأمر الذي يجعل من جهة الاستعانة بالسماسرة البحريين أمراً ضرورياً، إن لم نقل حتمياً من أجل التنفيذ الحسن للمشاركة، ومن جهة أخرى فإن ذلك قد ينعكس سلباً على باقي الأعوان البحريين بتقليل كل من سلطة وكيل السفينة والربان في توقيع عقد الإيجار.²

ثالثاً - سلطة الربان في إبرام عقد إيجار السفينة:

الربان هو القائد الأعلى للرحلة البحرية ورئيس الطاقم البحري وحاكم المجتمع الصغير على متن السفينة، ويعتبر من أهم أفراد طاقم السفينة (رئيس الطاقم البحري)، فهو العضو الرئيسي في استغلال السفينة من الناحية التجارية⁽³⁾. (agent principal de l'exploitation du navire).

¹ المادة 636 من القانون البحري الجزائري

² شحات محمود، الموجز في القانون البحري، مرجع سابق، ص 69

³ RODIERE René, Droit maritime, 6^{ème} Ed, Dalloz, Paris, 1974, p 212

(Le capitaine est un) عرفته المادة 2 فقرة أ من الاتفاقية الدولية للعمل المتعلقة بالشهادات التأهيلية للربان على أنه: " الشخص الذي في يده قيادة السفينة"، أما المشرع الجزائري فبالعودة إلى أحكام المادة 384 فقرة د من ق.ب.ج فعرفته على أنه: " من أجل تطبيق هذا الأمر، فإن إصطلاحات التالية تعني ما يلي:.... د- يعني "ربان" قائد السفينة ورئيس الطاقم السفينة.

"إذ يقوم مجهز السفينة سواء كان المالك أو المستأجر المستثمر للسفينة بتعيين وعزل ربان السفينة وهو ما أكدته المادة 575 من ق.ب.ج، ما لم يكن هناك نص مخالف في عقد الإيجار، وعلى المجهز عند تعيينه الربان أن يلتزم بالشروط التي يتطلبها القانون والمراسيم التنظيمية المطبقة لهذا الأخير، وعملا بمبدأ "من له سلطة التعيين له سلطة العزل"، فإن المجهز يقوم بعزل الربان حسب نص المادة المذكورة أعلاه في أي وقت ولو كان غير مناسباً يتولى قيادة السفينة ليس من الناحية الفنية فقط وإنما من الناحيتين الإدارية والقانونية.

أما فيما يتعلق بالاختصاصات التجارية فالربان يمثل المجهز ويقوم ببعض الأعمال القانونية نيابة عنه، إذ يقوم بإدارة السفينة تجارياً. وتشمل النيابة الأعمال اللازمة للسفينة وللرحلة البحرية سواء في الظروف العادية أو غير العادية¹.

فإذا تحدثنا عن ربان السفينة باعتباره عون من الأعوان المساهمين في الاستغلال التجاري للسفينة، فالسؤال الذي يطرح نفسه يتمحور حول مدى إمكانية الربان طبقاً للسلطات التي اعترفت له من القانون البحري في إبرام عقد إيجار السفينة باسم ولحساب المجهز بالرغم من أن الربان يصبح ممثلاً ووكيلاً عن المجهز بحكم القانون فإنه ليس من سلطته أن يؤجر السفينة التي يتولى قيادتها إلا بتوكيل صريح، ما دام أن تأجير السفينة نشاط يدخل ضمن الاستغلال التجاري لها ولكن لا يمكن إدراجه ضمن العمليات الضرورية أو الحتمية والتي تهدف إلى استمرار الرحلة البحرية²

ففي فرنسا انقسم الباحثين المعاصرين والقدامى فهؤلاء الأخرين يرفضون إعطاء الربان سلطة إبرام مشارطات الإيجار فيما عدا نوع من الإيجار يطلق عليه استئجار السفينة بالاستكمال

¹ خواص نصيرة، النظام القانوني لربان السفينة، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في الحقوق، فرع قانون الأعمال، كلية الحقوق، جامعة بن يوسف بن خدة الجزائر، 2009، ص. 12

² حسني احمد، عقود إيجار السفن، دراسة لمشارطات الإيجار، منشأة المعارف، الاسكندرية، 1985 ص 24

(فيه يحتفظ المستأجر بحق الفسخ إذا لم يستكمل حملته في أجل معين) ، أما المعاصرين من الباحثين فإنهم يُقرون بهذه السلطة.

بينما غالبية التشريعات العربية تذهب إلى إعطاء الربان صفة النيابة عن المجهز في المكان الذي لا يوجد فيه هذا الأخير أو وكيل عنه وما تجدر الإشارة إليه في هذا الصدد أنه قد تدعو الظروف الربان إلى القيام ببعض التصرفات لصالح الشاحنين، كما لو أصبحت السفينة غير صالحة للملاحة البحرية، وتعذر إصلاحها في مدة معقولة في هذه الحالة وجب على الربان أن يستأجر سفينة أخرى لنقل البضائع إلى المحل المعين لها، وهو ما نصت عليه صراحة المادة 107 من ق.ت.ب يتولى إبرام المشاركات بالرحلة ويحتفظ فيها مجهز السفينة بإدارة الملاحة وشؤونالتجارة، وتكون له السلطة التامة على السفينة، رغم وجود وكلاء في الموانئ الهامة عاصمة بسماسرة البحر باعتبار ربان السفينة له سلطة النيابة عن المجهز ورغم الخلاف بشأن سلطة الربان في إبرام المشاركات فإنه من المتفق عليه أن هذا الأخير لا يمكنه أن يفسخ أو يعدل من شروط عقد الإيجار السفينة التي أبرمها المجهز.¹

المطلب الثالث : صور عقد إيجار السفينة

لا شك أن الاستغلال البحري هو الهدف الرئيسي من إنشاء السفينة، لذا تتعدد صور استغلال السفينة، فقد يقع الإيجار على السفينة غير مجهزة ليتولى المستأجر تأجيرها وقد تؤجر السفينة مجهزة ليقوم المستأجر بنقل بضاعته أو بضائع الغير عليها، والقاسم المشترك بين عقود إيجار السفينة هو وحدة طبيعة الالتزام الجوهرية الذي ينشئه كل منها على عاتق المؤجر وهو وضع سفينة صالحة للملاحة تحت تصرف المستأجر.²

فتتخذ عملية إيجار السفن عدة صور تماثيا مع رغبة أطراف العلاقة العقدية، فيمكن أن تؤجر غير مجهزة فيتولى في هذه الحالة المستأجر بتجهيزها بنفسه، فهو الذي يتولى إبرام عقود العمل مع الطاقم وكذلك تزويدها بالمعدات الضرورية للملاحة البحرية، وحينئذ يفقد المؤجر كلا من التسيير الملاحي والتجاري للسفينة ، كما يمكن كذلك أن تؤجر مجهزة بكل ما هو ضروري للملاحة البحرية، سواء لمدة معينة فيفقد المؤجر التسيير التجاري مع احتفاظه بالتسيير الملاحي، أو تؤجر مجهزة لرحلة أو لرحلات معينة إذ يحتفظ المؤجر بالتسيير الملاحي والتجاري للسفينة .

¹ حسني أحمد ، مرجع سابق ، ص 24

² شحمات محمود ، الوجيز في القانون البحري الجزائري ، مرجع سابق ص 127

الفرع الأول : عقد إيجار السفينة غير مجهزة

يقصد بتجهيز السفينة تزويدها بكل ما يلزمها لإمكان الملاحة في البحر ومواجهة مخاطره سواء تعلق الأمر بتزويدها بالرجال المؤهلين أو بالمؤن والوقود وكافة ما تقتضيه الرحلة البحرية أما إذا قام المؤجر بتأجيرها دون تزويدها بكل ذلك أو زودها تزويداً جزئياً فإنما يكون أمام تأجير سفينة غير مجهزة للملاحة البحرية ويتعين على المستأجر تجهيزها، وعليه نبين كل من تعريف العقد (أولاً)، وتحديد التسيير الملاحي والتجاري للسفينة (ثانياً)، و إبرز طبيعة ومهام عقد إيجار السفينة غير مجهزة (بهيكلاها) (ثالثاً)

أولاً - تعريف عقد إيجار السفينة غير مجهزة:

يعتبر عقد إيجار السفينة غير مجهزة (بهيكلاها أو عارية) نوع من أنواع التمويل للسفن في النقل البحري، وتلجأ إليه الشركات الملاحية في حالة رواج التجارة العالمية والسوق الملاحي، وذلك عندما تواجه الشركات الملاحية عروضا كثيرة، وتدفقات في حركة البضائع وعدم قدرة السفن التي تملكها في مواجهة هذا الطلب على السفن التي تملكها لنقل البضائع، وأما في حالة هبوط السوق الملاحي وحالة الكساد فتقوم الشركات الملاحية بتأجير سفنها المهددة بالتوقف وذلك بسبب عدم وجود تدفقات للبضائع لتكون كافية لتشغيل تلك السفن، ومن ثم فهذا النوع من الإيجار يكون أكثر مناسبة من الناحية العملية في مثل هذه الظروف إذ يكتسي عقد إيجار السفينة غير مجهزة (بهيكلاها) صبغة قانونية مكملة لعقد إيجار التمويلي (Location-Vente)، أين يأخذ المشتري صفة المستأجر بدفع ثمن السفينة على شكل أقساط تتمثل في الأجرة¹

كما يأخذ البائع صفة المؤجر الذي يسلمه السفينة المملوكة له بتخليه عن تجهيزها وتسليحها لمدة طويلة تكفي لتسديد القيمة الإجمالية للشيء المباع، ليتم إذن نقل ملكية السفينة عند انتهاء مدة العقد فيرى الفقه الفرنسي أن عقد إيجار السفينة غير مجهزة (بهيكلاها) هو دوماً عقد إيجار شيء أما الأنواع الأخرى من العقود (إيجار على أساس الرحلة، أو لمدة معينة) فهي ذات صفة مختلطة تجمع بين إيجار الشيء وإيجار الخدمة. فبموجب عقد إيجار السفينة، فإن المالك أو مجهز السفينة يتعهد بوضع سفينة تحت تصرف المستأجر مقابل دفع مبلغ نقدي. يمكن تعريف عقد إيجار السفينة غير

1 شاهين وحيد عبد اللطيف ، " نحو مستقبل تمويلي افضل في النقل البحري المؤتمر الدولي السادس والعشرون للموانئ والنقل البحري ، الاسكندرية ، مصر ، 2010 ص 8

مجهزة (بهيكلها) بأنه ذلك العقد الذي بمقتضاه يضع مالك السفينة سفينته غير مجهزة تحت تصرف شخص آخر هو المجهز، الذي بدوره يقوم بتجهيزها بالمؤونة ورجال الطاقم والوقود، قصد الانتفاع بها لمدة معينة لقاء أجر منفق عليه. وهذا النوع من التأجير يحتفظ المستأجر بالإدارتين الملاحية والتجارية، ويكون المستأجر المجهز "Affréteur armateur" بمثابة الناقل في مواجهة الشاحنين.¹

ثانيا - التسيير الملاحي والتجاري للسفينة:

يشمل التسيير الملاحي على النواحي الفنية للسفينة المؤجرة مثل صيانة بدن وماكينات وأجهزة السفينة، بالإضافة إلى تزويدها بالوقود والزيوت والمؤونة اللازمة للمعيشة، كما تشمل كذلك التسيير الملاحي بمعنى الكلمة عملية قيادة السفينة وتشغيلها وحفظ توازنها أثناء إبحارها بتحقيق رحلة بحرية على أحسن وجه²، وتوصيلها من ميناء إلى ميناء بسلام وأمان وما يتطلب ذلك من مواد وتجهيزات وأدوات سليمة وآمنة. أما التسيير التجارية فهي تغطي العمليات التجارية المتعلقة بالسفينة المؤجرة مثال ذلك إبرام عقود الإيجار لنقل البضائع لسندات الشحن أو عقود إيجار السفينة من الباطن، استلام. وتسليم البضائع، عملية مناولة البضائع عند الشحن والتفريغ، المحافظة على البضائع المنقولة أثناء الرحلة البحرية، تجهيز العنابر، عملية رص وتستيف البضائع... الخ.³

يترتب على تأجير السفينة غير مجهزة أن تنتقل التسييرين (الإدارتين) الملاحي والتجاري إلى المستأجر، فهو الذي يتولى مشروع النقل البحري بما يقتضيه من نفقات سواء من حيث إبرام وتنفيذ عقود العمل البحري أو من حيث تزويد السفينة بكل ما هو لازم لإنجاز الرحلة البحرية، وبهذا يكتسب مستأجر السفينة غير المجهزة صفة المجهز بكل ما يرتبط بهذا الوصف من آثار قانونية⁴، ويكتسب في مواجهة متلقى خدمة النقل صفة الناقل البحري فيلتزم في مواجهتهم بالالتزامات الناشئة عن عقد النقل البحري للأشخاص بحسب الأحوال. وهو ما نص به المشرع الجزائري من خلال

¹ ترك محمد عبد الفتاح، التحكيم البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر والتوزيع، الجزائر، 2002، ص 63

² حسني أحمد، مرجع سابق، ص 77

³ ليندة أكلي، النظام القانوني لعقد ايجار السفينة، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في العلوم، تخصص قانون، جامعة تيزي وزو، تيزي وزو، 2021، ص 67-68

أحكام المادة 730 من ق.ب التي تنص على ما يلي: " يتمتع المستأجر بالتسيير الملاحي والتجاري للسفينة."

ثالثاً - طبيعة ومهام عقد إيجار السفينة غير مجهزة:

لقد تعرض القانون الفرنسي لعام 1966 وكذا القانون المصري لأحكام هذا العقد فقد نظماً تأجير السفينة غير مجهزة بنصوص خاصة، فالعقد إذن يخضع لأحكام القانون البحري ويلبها قواعد القانون التجاري بوصف العقد عملاً تجارياً بالنسبة لطرفيه، وهو ما أخذ به المشرع الجزائري عندما اعتبر عقد إيجار السفينة يشكل عملاً تجارياً سواء بحسب موضوعه، أو بحسب شكله كلما تعلق بتجارة بحرية، إلا أن العقد يخضع في النهاية للقواعد الواردة في القانون المدني الخاصة بإيجار المنقول دون إيجار العقار، لأن السفينة تعتبر مالا منقولاً تسري عليها الأحكام العامة في شأن الأموال المنقولة المقررة في القانون المدني، عدا خاصية الحيازة في المنقول سند الملكية، وذلك مع مراعاة الأحكام المنصوصة عليها في القانون البحري، بمعنى عقد إيجار السفينة يخضع لأحكام القانون البحري.¹

إلا أنه عندما لا يوجد أحكام منصوصة عليها في القانون البحري، فإنه يخضع لأحكام القواعد العامة وهو القانون المدني الجزائري الشريعة العامة في القانون.

فتتجلى طبيعة عقد إيجار السفينة غير مجهزة أي عارية فيما يلي:

- تكون السفينة في حيازة المستأجر وليس المؤجر.
- ليس للمؤجر أن يحجز على البضاعة مقابل الأجر بموجب عقد المشاركة.
- الربان والبحارة يكونون في خدمة المستأجر وليس المالك ومن ثم فهو يتحمل الالتزامات الناشئة عن أعمالهم.
- يكون المستأجر مسؤولاً أمام الشاحنين لأن سندات الشحن تصدر باسم المستأجر حتى لو لم يعرفوا بالمشاركة.
- إذا اشترطت السفينة في إنقاذ فحصة الإنقاذ تعود للمستأجر.
- يسأل المستأجر عن التعويضات المستحقة بسبب الاصطدام الناجم عن الإهمال.²

¹ علوة محمد نعيم ، موسوعة القانون الدولي العام (القانون البحري) منشورات زين الحقوقية ، مركز الشرق الأوسط الثقافي ، بيروت ، 2012 ص 167-168

² ليندة أكلي ، النظام القانوني لعقد إيجار السفينة، مرجع سابق ، ص 70-73

- جميع الرسوم المطلوبة والتي تستحق على السفينة أثناء نشاطها في البحار أو في الموانئ يدفعها المستأجر.

بينما مهام عقد إيجار السفينة غير مجهزة فإنه في الوقت الراهن يلعب دورا هاما فإن تطور المعاملات البحرية في مجال إيجار السفينة بهيكلها، مما جعل من هذا الإيجار يؤدي عدة مهمات مختلفة تتمثل في:

- هي أداة من أدوات الائتمان: فالمجهز الذي يرغب في بناء سفينة ويكون في حاجة للائتمان لهذا الغرض، يقوم ببناء السفينة باسم المنشأة مقدمة المال التي تتعهد بتأجيرها له غير مجهزة¹

- تستعمل من أجل الدفع بالتقسيط لثمن إنشاء السفينة، أو تقسيم مصاريف تسيير وصياغة بين متعهدين اثنين على الأقل، فنكون بذلك بصدد إيجار تجاري لسفينة بهيكله (Affrètement coque nue commercial)

- ربط العلاقة بين عميل بنكي ومجهز في إطار إيجار تمويلي لسفينة بهيكلها (Affrètement coque nue)

- يمنح هذا العقد إمكانية للسفينة برفع علم المستأجر بصفة مؤقتة، وذلك بتركها مسجلة ضمن سجلات ملكية السفن في دولة المؤجر مشكلا بذلك إيجار اقتصادي - قانوني لسفينة بهيكلها. مهما اختلف هدف الاتفاق نظرا لما يتمتع به الأطراف من حرية تعاقدية في إبرام عقد إيجار السفينة غير مجهزة أو بهيكلها، فإنه يبقى دائما خاضعا للقواعد العامة الخاصة باستئجار السفن، وهو ما أخذ به المشرع الجزائري في صريح المادة 723 من القانون البحري سالف الذكر، فجعل هذا العقد يماثل إيجار لسفينة تطبيقا لنصوص القانون البحري².

الفرع الثاني : عقد إيجار السفينة مجهزة

يمكن تشبيه تأجير السفينة غير مجهزة (عارية) بتأجير شقة فارغة بلا أثاث، وبالعكس تأجيرها مجهزة يشبه تأجير شقة مفروشة. فإيجار السفينة مجهزة عقد يلتزم بمقتضاه المؤجر بوضع سفينة معينة كاملة التجهيز تحت تصرف المستأجر وذلك لمدة معينة (أولا)، أو القيام برحلة أو رحلات

¹ بن عزوز، محمد. القانون البحري الجزائري: دراسة تحليلية مقارنة. 2012 دار الهدى، الجزائر.

² ليندة أكي، النظام القانوني لعقد إيجار السفينة، مرجع سابق، ص 70-73

معينة (ثانياً). فأدرجه المشرع المصري في إطار قانون التجارة البحرية خلال المواد من 168 إلى 195، أما المشرع الجزائري فنظم أحكامه في القانون البحري خلال المواد من 695 إلى 722 بالنسبة لاستئجار السفينة لمدة معينة، ومن 650 إلى غاية المادة 694 بالنسبة لاستئجار السفينة على أساس الرحلة¹.

أولاً - عقد إيجار السفينة لمدة معينة:

إن عقد إيجار السفينة لمدة معينة هو أحد صورتين عقد إيجار السفينة المجهزة، وفيه نبيّن كل من تعريف العقد وتمييز التسيير الملاحي والتجاري.

1 - تعريف عقد إيجار السفينة لمدة معينة:

هو عقد يلتزم المؤجر بموجبه بأن يضع تحت تصرف المستأجر سفينة معينة كاملة التجهيز لمدة معينة، بطاقمها وربانها ومؤونتها ووقودها وتكون تحت تصرف المستأجر، فيتنازل المالك للمستأجر عن التسيير التجاري فقط دون التسيير الملاحي، ويدفع المستأجر مقابل ذلك أجره الحمولة. ومقتضى ذلك أن ربان السفينة في التأجير بالمدة يتلقى التعليمات من مؤجر السفينة فيما يتعلق بالشؤون الفنية للملاحة، ويتلقى من المستأجر التعليمات فيما يتعلق بالشؤون التجارية².

إن هذا التعريف معيب، لأن عنصر الوقت في هذا النوع من التأجير لا يميز لا الغرض من العقد، ولا التزامات الطرفية، ذلك أن العنصر الأساسي في عقد إيجار السفينة لمدة معينة هو معرفة مدى التخلي الجزئي أو الكلي عن الإدارة للمستأجر، أما عنصر الزمن فيعد أمراً ثانوياً يمكن أن نجده في عقد إيجار السفينة الذي لا يتضمن أي تخل عن الإدارة. بينما عرفه المشرع المصري في قانون التجارة البحرية إلى جانب الإيجار بالرحلة في فصل واحد يتعلق بالإيجار الوارد على سفينة مجهزة وذلك ضمن المادة 168 على أنه: " إيجار السفينة مجهزة عقد يلتزم بمقتضاه المؤجر بوضع سفينة معينة كاملة التجهيز تحت تصرف المستأجر وذلك لمدة محددة أو القيام برحلة أو رحلات معينة " ³.

أما المشرع الجزائري فعرف عقد إيجار السفينة لمدة معينة بأنه العقد الذي يتعهد فيه المؤجر بوضع

¹ المواد 650-722 من القانون البحري الجزائري .

² علوة محمد نعيم ، مرجع سابق ص 167-168

³ المادة 168 من القانون التجاري البحري المصري

سفينة مزودة بالتسليح والتجهيز تحت تصرف المستأجر لمدة معينة، ويلتزم المستأجر في المقابل بدفع أجرة الحمولة. وهو ما جاء في أحكام المادة 695 من ق.ب.ج التي تنص على أنه: " يتعهد المؤجر بموجب عقد استئجار السفينة لمدة معينة بأن يضع سفينة مزودة بالتسليح والتجهيز تحت تصرف مستأجر السفينة لمدة معينة ويدفع المستأجر بالمقابل أجرة الحمولة ".¹

ثانيا - عقد إيجار السفينة على أساس الرحلة:

إن عقد إيجار السفينة على أساس الرحلة أو لعدة رحلات هو أحد صورتي عقد إيجار السفينة مجهزة، وهو النوع الغالب والأكثر استعمالا في التجارة البحرية لما له من مميزات وخصائص ينفرد بها مقارنة بباقي صور عقود إيجار السفن، وهذا الشكل من أشكال استغلال السفينة يتم خاصة عندما توجد كمية كبيرة من البضائع لنقلها والتي لا تستلزم وجود خط بحري منظم، فهو ذو طبيعة خاصة. هذا ما دفعنا لدراسته من خلال تبيان تعريفه وتمييزه عن عقد إيجار السفينة لمدة معينة، وتحديد طبيعته.²

1 - تعريف عقد إيجار السفينة على أساس الرحلة:

يقصد بعقد إيجار السفينة على أساس الرحلة بأنه عقد يتعهد فيه المؤجر بأن يضع كليا أو جزئيا سفينة مزودة بالتسليح والتجهيز، تحت تصرف المستأجر للقيام برحلة أو عدة رحلات، وبالمقابل يتعهد المستأجر بدفع أجرة السفينة، وهو ما جاء في أحكام المادة 650 من ق.ب.ج التي نصت على أنه: " يتعهد المؤجر في عقد استئجار 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 ".³

أما في القانون الفرنسي لعام 1966 فَعُرِفَ عقد إيجار السفينة على أساس الرحلة من خلال المادة الخامسة التي نصت على أنه " في الإيجار بالرحلة يضع المؤجر تحت تصرف المستأجر كل السفينة أو جزء منها من أجل القيام برحلة أو برحلات ".³

فهذا التعريف يؤكد على الجوانب التي تقرب الإيجار بالرحلة من بقية العقود الإيجار الأخرى الإيجار الزمني والإيجار العاري)، خلافا لبعض التشريعات التي تركز على الجوانب التي تقترب

¹ المادة 695 من القانون البحري الجزائري

² بوكعبان العربي ، الوجيز في القانون البحري الجزائري ، دار الغرب للنشر والتوزيع ، الجزائر ، 2002 ، ص 101

³ .أضريف عبد الرحيم ، مرجع سابق ، ص 72

بهذا الإيجار من عقد النقل لقد عرف بعض الفقه عقد إيجار السفينة على أساس الرحلة بأنه " عقد بمقتضاه يضع المؤجر كامل السفينة أو بعضها تحت تصرف المستأجر لسفرة أو لعدة سفرات "، كما عرفه البعض الآخر بأنه " إتفاق يجري بين مالك السفينة (المؤجر) والمستأجر بمقتضاه يتعهد الأول بأن يضع السفينة كلها أو جزءاً منها تحت تصرف الثاني (المستأجر) لرحلة أو لعدة رحلات، وتكون السفينة مجهزة بكامل طاقمها وأداتها".¹

من خلال هذه التعاريف المقدمة يلاحظ أنها لم تبين مدى انتقال السلطة من المؤجر إلى المستأجر باعتباره العنصر المميز بين صور عقد إيجار السفينة، فيفضل تعريف عقد إيجار السفينة بالرحلة أو بالرحلات معينة بأنه عقد يلتزم بمقتضاه المؤجر بأن يقدم للمستأجر مقابل أجره سفينة مجهزة صالحة للملاحة لرحلة أو لعدد من الرحلات، ويمكنه من نقل بضاعته على السفينة كلها أو على جزء منها، ويحتفظ المؤجر بسيطرته الكاملة على السفينة ويكون له عن طريق تابعيه تسييرها ملاحيا وتجاريا لكونه التعريف الذي يحدد العناصر المميزة لعقد إيجار السفينة بالرحلة أو برحلات معينة

كما أن هذا النوع من الإيجار لا يلتزم المؤجر فقط بأن يضع تحت تصرف المستأجر سفينة صالحة للملاحة مجهزة، وإنما يكون للمؤجر الإدارة الكاملة للسفينة، ويقصد بالإدارة الكاملة احتفاظ المؤجر بالإدارتين الملاحية منها والتجارية، وقد تبرم المشاركة لرحلة أو رحلات معينة فضلا على أنه يمكن أن تبرم المشاركة بالمدة، أو المدة اللازمة للقيام بالرحلة وطرق احتساب الأجرة بالمدة أو بالرحلة ليس له أثر في تحديد نوع التأجير²

وعليه فعقد إيجار السفينة على أساس الرحلة يترتب في ذمة المؤجر التزامات تتمثل في تهيئة السفينة المتفق عليها في عقد الإيجار بشرط أن تكون صالحة للملاحة البحرية، وبالمقابل يلتزم المستأجر بدفع الأجرة المتفق عليها إضافة إلى التزامه بالمحافظة على السفينة التي هي بعهدته، ويعتبر من العقود التجارية لأن الغرض منها دائما يهدف إلى تحقيق الربح، ويعد دائما تجاريا بالنسبة لمالك السفينة. أما بالنسبة للمستأجر فيختلف الأمر وهذا حسب الغرض المقصود من

¹ المقدادي عادل علي ، مرجع سابق ، ص 94

² شقلم ملك ، عقود النقل البحري ، مكتبة الوفاء القانونية ، الاسكندرية ، 2019 ، ص 267

إيجار السفينة، فيعتبر تجارياً بالنسبة له إذا كان يهدف إلى تحقيق الربح، كما لو أراد استغلال السفينة في نقل البضائع أو الركاب، لكن لا يعد تجارياً إذا كان الغرض منها تحقيق نزهة أو استغلال السفينة للأغراض العلمية.

ويبقى مع كل هذا عقد إيجار السفينة بالرحلة نوعاً شائعاً في السفن الجولة "Tramp" "Vessels"، أين يتعاقد المستأجر مع المؤجر من أجل استئجار سفينة لرحلة معينة قصد نقل بضائع لحسابه كالحبوب أو الحديد أو البترول مثلاً، وهذا بالنظر إلى ما يحققه هذا النوع من فوائد اقتصادية للمستأجر سواء كان فرداً أو شركة تجارية أو دولة¹.

2 - معيار التفرقة بين صور عقد إيجار السفينة مجهزة:

إن إيجار السفينة على أساس الرحلة ولمدة معينة، من العقود ذات الصلة المختلطة لأنها تجمع بين إيجار الشيء وإيجار الخدمة، وهذا فكل من العقدين (عقد إيجار السفينة لمدة معينة وعلى أساس الرحلة) يعتبران من صور عقد إيجار السفينة، والمؤجر في كلا العقدين يحتفظ بالتسيير الملاحي للسفينة، هذا من حيث أوجه التشابه أما من حيث الاختلاف، فتتمثل فيما يلي:

- في إيجار السفينة لمدة معينة توضع السفينة بكاملها تحت تصرف المستأجر، أما إيجار السفينة بالرحلة فيوضع كامل السفينة أو جزء منها تحت تصرف المستأجر.

- في الإيجار بالرحلة يخول للمؤجر الاحتفاظ بالتسيير الملاحي والتجاري للسفينة معاً، في حين يحتفظ في إيجار السفينة لمدة معينة بالتسيير الملاحي فقط دون التسيير التجاري.

- يحكم عقد إيجار السفينة بالرحلة (المشاركة بالرحلة) بعض القواعد القانونية الحاكمة لعقود الإيجار وبعض القواعد الحاكمة لعقد النقل، بينما لا يحكم عقد إيجار السفينة لمدة معينة سوى قواعد عقد الإيجار.²

- إن الهدف من إيجار السفينة على أساس الرحلة هو نقل البضائع ومن ثم فإن أحكام هذا العقد تدور كلها حول عملية النقل باعتبارها الهدف الاقتصادي للمشاركة.

¹ مدني احمد ، عقد إيجار السفن على أساس الرحلة في القانون البحري الجزائري ، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون الخاص ، كلية الحقوق ، جامعة ابي بكر بلقايد ، تلمسان ، 2004 ، ص3

² مدني احمد ، مرجع نفسه ، ص 2

- إن موضوع إيجار السفينة على أساس الرحلة هو نقل البضاعة وليس تمكين المستأجر من الانتفاع بالسفينة لمدة معينة كما هو الحال في إيجار السفينة لمدة معينة، فإن تحديد طبيعة وأوصاف وحجم وكمية ووزن تلك البضاعة، يَعدُّ من القيود التي تميز عقد إيجار السفينة على أساس الرحلة عن عقد إيجار السفينة لمدة معينة، وهو شرط قد لا يكون له محلاً بإيجار السفينة لمدة معينة.

- المؤجر في مشاركة الزمنية يجهل الحمولة بينما هي في المشاركة بالرحلة العنصر الحاسم والعامل المدافع للالتزامه، والسفينة تقدم فعلاً للمستأجر في المشاركة الزمنية بينما في المشاركة بالرحلة تظل تحت سيطرة قوية من المؤجر الذي يعين الربان وكافة رجال الطاقم.¹

3- طبيعة عقد إيجار السفينة على أساس الرحلة:

يعتبر عقد إيجار السفينة على أساس الرحلة ذا طبيعة مزدوجة فهو يجمع بين إيجار الأشياء (السفينة باعتبارها محل العقد الرئيسي) وإيجار الخدمات (من أجل تنفيذ عملية النقل)، ويمكن بالتالي تكييف هذا العقد بأنه عقد إيجار وعقد نقل بحري في الشيء نفسه، وأن علاقة الطرفين في المشاركة بالرحلة تحكمهما قواعد من عقد الإيجار وقواعد من عقد النقل وهو ما يميزهما عن غيرها من المشاركات، كما تلقي عقد إيجار السفينة بالرحلة على عاتق المؤجر التزاماً بنقل البضاعة التي يعهد بها إليه وبإصدار سندات شحن بها

وهكذا تؤدي المشاركة إلى قيام نوعين من الروابط الأولى بين المؤجر والمستأجر وتحكمها عبارات المشاركة وأحكام الإيجار، والثانية بين المؤجر والناقل والمستفيدين من سندات الشحن وتخضع لأحكام عقد النقل البحري.

يقوم المؤجر بنقل البضاعة بنفسه، فهو الناقل المسؤول عن تنفيذ العقد ولهذا ذهب بعض الفقه إلى أنه عقد نقل بحري، إلا أنه في الواقع كما يبدو لنا أنه ليس بعقد النقل البحري، ذلك أن السفينة في عقد إيجار السفينة بالرحلة تكون محل اعتبار في العقد، فإذا هلكت أصبح تنفيذ العقد مستحيلاً من جانب المؤجر ومن ثم ينتهي العقد، بينما في عقد النقل البحري لا يمكن أن ينتهي العقد بهلاك السفينة.²

أما الفقه الفرنسي فيُستخلص مما تقدم أن عقد إيجار بالرحلة ليست مجرد عقد النقل البحري، بل هي أساساً عقد إيجار، لأنها تتضمن على ثلاثة عناصر لا يكفي واحدة منها بذاته لاعتبارها كذلك، ولكن

¹ علوة محمد نعيم ، ، مرجع سابق ، ص 168

² ليندة ألكي ، مرجع سابق ، ص 80

اجتماعها يحتم النظر إليها بهذا الوصف، وتتمثل هذه العناصر:

- كبر كمية البضاعة المنقولة ووحدة نوعها.

- اختصاص المستأجر بالسفينة المعينة في العقد بالنظر إلى صفاتها وكفاءتها، وهو اختصاص

منصب على السفينة ولا ينظر في الدرجة الأولى إلى علاقته بشخص المؤجر.

- مدة الرابطة التعاقدية.

من كل هذه العناصر يتضح أن المؤجر يلتزم بتمكين الطرف الآخر من الانتفاع بشيء معين كله أو بعضه لمدة معينة وبثمن معين، وهذا هو تعريف لعقد الإيجار، فالعلاقة بينهما إيجار وان كان يقترب من عقد النقل البحري بسبب الدور الطاغي الذي يحتفظ به المؤجر في تنفيذ نقل البضاعة فعقد إيجار السفينة بالرحلة هو عقد إيجار وليس بعقد النقل البحري وأن الإيجار في هذا العقد قد يرد على السفينة بأكملها أو على جزء منها ويذكر فيها نوع البضاعة ومقدارها وميناء الشحن والتفريغ ومواعيدها ويحكم العلاقة بين الطرفين المؤجر والمستأجر فضلا عن عقد النقل، وذلك بالنظر إلى أن المؤجر لا يقتصر التزامه في هذا العقد على مجرد وضع السفينة تحت تصرف المستأجر، وإنما يلتزم باستلام البضاعة ونقلها وتسليمها إلى المرسل إليه في ميناء الوصول ويبرم عقد إيجار السفينة بالرحلة بالنسبة لشركات البترول والفسفور والشركات الضخمة نظرا لما يحققه من فوائد اقتصادية للمستأجر من حيث تخفيف الأجرة، وضمان سرعة وصول البضاعة¹

¹ شقلب ملك، مرجع سابق، ص 268-269

الفصل الثاني : تنفيذ عقد إيجار السفينة

بعد أن تطرقنا في الفصل الأول إلى ماهية عقد إيجار السفينة وأطرافه وصوره، يصبح من الضروري الانتقال إلى مرحلة أكثر عملية، وهي مرحلة تنفيذ هذا العقد. فإبرام عقد الإيجار لا يُعد غاية في حد ذاته، بل هو وسيلة قانونية تهدف إلى تمكين أحد الأطراف، وهو المستأجر، من استغلال السفينة لتحقيق غرض معين، مقابل التزام الطرف الآخر، وهو المؤجر (مالك السفينة)، بتهيئة السفينة وتمكين المستأجر من الانتفاع بها وفقاً للشروط المتفق عليها.

إن تنفيذ عقد إيجار السفينة يُمثل نقطة التقاء بين النص القانوني والواقع العملي، إذ تكشف الممارسة البحرية عن طبيعة الالتزامات المتبادلة بين الأطراف، وعن مدى مرونة أو صرامة النصوص القانونية المنظمة لهذا المجال. وبالنظر إلى خصوصية النشاط البحري وما يطرحه من مخاطر محتملة، فإن تنفيذ العقد لا يخلو من صعوبات عملية قد تؤثر في التزامات الأطراف، الأمر الذي يجعل دراسة هذه المرحلة أمراً بالغ الأهمية.

ويترتب على العقد التزامات جوهرية تقع على عاتق المؤجر، أهمها تسليم السفينة في حالة صالحة للملاحة، وتزويدها بالطاقم اللازم، وضمان تمكين المستأجر من الانتفاع بها. وفي المقابل، يتحمل المستأجر بدوره التزامات أساسية تتمثل في دفع الأجرة المتفق عليها، واستعمال السفينة وفق ما خصصت له، والمحافظة عليها خلال مدة الإيجار. ومن خلال هذه الالتزامات المتبادلة تنشأ آثار قانونية عملية تعكس التوازن العقدي بين الطرفين.

المبحث الأول : الآثار المترتبة على عقد إيجار السفينة

يترتب على عقد إيجار السفينة، باعتباره من العقود الملزمة للجانبين، مجموعة من الالتزامات المتبادلة بين المؤجر والمستأجر، تُشكل في مجموعها الآثار القانونية لهذا العقد. فالمؤجر، بوصفه مالك السفينة أو من يملك حق استغلالها، يلتزم بتمكين المستأجر من الانتفاع بالسفينة في الحالة المتفق عليها، وضمان صلاحيتها للملاحة وأداء الغرض المقصود من الإيجار. وفي المقابل، يلتزم المستأجر بدفع الأجرة المقررة، واستعمال السفينة وفق شروط العقد، والمحافظة عليها خلال مدة الإيجار¹.

وتتجلى أهمية هذه الالتزامات في كونها تحدد بدقة نطاق المسؤوليات الملقاة على كل طرف، وتضمن التوازن العقدي بينهما، كما تشكل الإطار القانوني الذي يُحتكم إليه في حالة النزاع أو الإخلال بتنفيذ العقد. ومن ثم، فإن دراسة هذه الآثار تستلزم التوقف عند التزامات المؤجر ثم الالتزامات التي تقع على عاتق المستأجر

المطلب الأول : التزامات المؤجر في عقد إيجار السفينة

إذا كان لكل عقد التزام أساسي تدور حوله كافة الالتزامات الأخرى المتولدة عنه، فإن الالتزام الأساسي الذي ينشأ عن عقد الإيجار بصفة عامة، والمترتب في ذمة المؤجر إنما هو الالتزام بتمكين المستأجر من الانتفاع بالعين المؤجرة مقابل بدل إيجار معلوم، فيتضح ذلك من خلال ما نص عليه المشرع في تعريفه لعقد الإيجار في أحكام المادة 467 فقرة 1 من القانون المدني، أما عقد إيجار السفينة فهو اتفاق يلتزم بموجبها مؤجر السفينة بأن يضع سفينة تحت تصرف مستأجر السفينة مقابل أجر²

¹ أكلي ليندة ، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في العلوم تخصص: قانون ، جامعة مولود معمري تيزي وزو، 2021 ص 153
² عبد الفتاح محمد. القانون البحري: دراسة في عقد إيجار واستئجار السفن. القاهرة دار النهضة العربية، 2018، ص. 132.

فيلتزم مؤجر السفينة في مواجهة المستأجر بعدة التزامات تنشأ نتيجة عقد إيجار السفينة، إلا أن الالتزامات تختلف في حالة إيجار السفينة بهيكلها (المطلب الأول)، وإيجار السفينة لمدة معينة (المطلب الثاني)، وإيجار السفينة على أساس الرحلة أو عدة رحلات¹

الفرع الأول : التزامات المؤجر في عقد إيجار السفينة بهيكلها

تتمثل التزامات المؤجر في عقد إيجار السفينة بهيكلها فيما يلي :

أولاً : وضع السفينة المتفق عليها تحت تصرف المستأجر

تنص المادة 724 من ق.ب.ج على أنه: " يتعهد المؤجر بموجب عقد استئجار السفينة بهيكلها، بأن يضع السفينة بدون تسليح أو تجهيز تحت تصرف المستأجر لوقت محدود ويتعهد المستأجر بدوره بدفع الإيجار "، وتضيف نص المادة 725 من ق.ب.ج على أنه: "يلتزم المؤجر بأن يضع السفينة المتفق عليها تحت تصرف المستأجر في الوقت والمكان المتفق عليهما بحالة جيدة للملاحة وصالحة لتأدية العمل المخصصة له" يتضح من خلال نص هذه المادتين أن على المؤجر التزامين وهما تسليم أو وضع السفينة تحت تصرف المستأجر بالمعنى وبالكيفية المتفق عليها في العقد ، وتكون هذه السفينة صالحة للملاحة وقادرة على أداء الخدمة المطلوبة"².

1- - تسليم السفينة إلى المستأجر:

يقصد بالتسليم وضع المؤجر السفينة المتفق عليها في عقد إيجار السفينة بهيكلها، يعني تسليمها ووضعها تحت تصرف المستأجر، وذلك تحقيقاً لسلطته في التسيير الملاحي والتجاري للسفينة، لأنه تسلم له السفينة بدون تسليح أو تجهيز، ويعني أن التسليم ينصب

¹أكلي ليندة ، مرجع سابق ،ص 153
² المواد 724-725 من القانون البحري الجزائري

على السفينة المعينة في العقد وبالكيفية المتفق عليها، إلا إذا أجازت شروط العقد تقديم سفينة مماثلة أو بديلة ويتم تسليم السفينة للمستأجر بموجب محضر يسمى "بمحضر التسليم" يشارك في تحريره واعداده مندوبين ووكلاء عن الطرفين ومهندسين وفنيين، فهذا المحضر يتضمن معاينة واثبات لحالة السفينة المؤجرة بجميع لوازمها وعناصرها وملحقاتها، وقائمة جرد لكل المواد التي على متنه ، وقد يتم الاتفاق على أن يستخدم المستأجر بعض هذه الأدوات يتفق على أن يرد مثلها أو يسوي ما نقص منها ما دامت أعباء الاستغلال تقع على عاتقه وليس على عاتق المؤجر¹

كما يلعب تاريخ تحرير محضر التسليم أهمية بالغة بالنسبة لتحديد مسؤولية الطرفين، أما السبب الراجع في تحرير مثل هذه المحاضر أن السيطرة الكاملة على السفينة تكون خلال العقد للمستأجر وليس للمؤجر، ولهذا لا بد من هذه الإجراءات للتأكد من سلامة الشيء المؤجر وهو في يد المستأجر، وأنه لم يصبه ضرر يجاوز ما يسببه الاستعمال العادي. كما يتعين على المؤجر في التزامه بوضع السفينة تحت تصرف المستأجر أن يحترم زمان وضعها والمحدد مسبقا في المشاركة، والمكان المتفق على تسليم السفينة، فالأصل في تحديد مكان التسليم هو إرادة المتعاقدين بحسب ما هو محدد في العقد أو بموجب وثيقة أخرى تكون مرتبطة بالعقد، أو وفقا للعرف الجاري في التجارة الدولية " Cif, Incoterms Fob," والغالب أن يتضمن العقد أو الوثيقة السارية على العقد شروطاً تتعلق بتحديد مكان التسليم وذلك للأهمية البالغة لهذا المطلب.²

فالمؤجر عند وضع السفينة في يد المستأجر في التاريخ والمكان المتفق عليهما في العقد، فيجب أن ينص في العقد ضمن أحكامه على إمكانية إلغاء العقد عند الاقتضاء أو تقديم إشعار عن التأخير في تسليم السفينة المؤجرة للمستأجر في الوقت والمكان المتفق عليهما

¹ محمد عبد الفتاح، القانون البحري: دراسة في عقد إيجار واستئجار السفن، دار النهضة العربية، القاهرة، 2018، ص. 145.

² بوشخيمة أبة ، النظام القانوني للسفينة في القانون البحري الجزائري. الجزائر: دار الهدى، ص. 115-117.

في العقد .

2 - ضمان صلاحية السفينة لتأدية الخدمة المخصصة لها:

لا يكفي التزام المؤجر بوضع السفينة المتفق عليها، وفي الزمان والمكان المتفق عليه بل إضافة إلى ذلك ما نصت عليه المادة 725 من ق.ب.ج، والمادة 162 فقرة 1 من ق.ت.ب.م سالفتين الذكر، وهي التزام المؤجر زيادة على ذلك بأن يسلم السفينة في حال صالحة للملاحة البحرية، والمقصود بالصلاحية هنا ليس مجرد الصلاحية بمعناها الضيق أي قدرة السفينة على مباشرة الملاحة البحرية فحسب، بل المقصود بالصلاحية بمعناها الواسع والذي يشمل أيضا صلاحية السفينة للاستغلال التجاري والذي أعدت من أجله¹. ويعني هذا أن تكون السفينة من السلامة بحيث تتحمل الظروف العادية، وأن تكون مزودة بالوسائل والأجهزة اللازمة من أجل الحفاظ على البضائع وذلك بالنظر إلى الخدمة المطلوبة من السفينة بمقتضى العقد²

فالصلاحية للاستعمال المتفق عليه يختلف بلا شك حسب طبيعة ذلك الاستعمال، فمثلا يتعين في حالة نقل نפט أن تكون صهاريج البترول نظيفة، وأن تكون السفينة المؤجرة لنقل اللحوم مزودة بأجهزة التبريد كالثلاجات وفي حالة جيدة من التشغيل والا فقدت صلاحيتها التجارية للملاحة.

إنه ورغم صعوبة تحديد معنى الصلاحية، يمكن أن نجملها على وجه التقريب في بعض الحالات على أساس أنها مفهوم مرن يساعد على تقييم التزام المؤجر بطريقة موضوعية ضمن الظروف المحيطة ومن بينها:

- يجب أن يكون هيكل السفينة سليماً يتحمل الملاحة في البحر.

¹ بوشخيمة أية ، المرجع السابق ، ص. 120-123.

² نفس المرجع ص 125 - 185

- أن تزود السفينة بوسائل الدفع الضرورية والمحركات اللازمة لإبحارها بكل أمان¹.
- أن تتوفر على المعدات والأجهزة التي جرى العرف على استعانة السفن بها كالبوصة والخرائط والمضخات وغيرها... فالتزام المؤجر بصلاحياتها للملاحة يقتصر على وقت تسليمه السفينة فقط، إذ يعتبر منطقيا عدم تكليف المؤجر بالمحافظة على صلاحية السفينة للملاحة طوال مدة العقد، كما أنه لا يلتزم بصيانتها وتصليحها نتيجة استغلالها خلال الرحلة البحرية، لكونه يفقد كل رقابة أو سيطرة على السفينة بعد تسليمها، بحيث تنتقل حيازتها الفعلية والتامة إلى المستأجر الذي يتمتع بالتسيير الملاحي والتجاري لها حتى نهاية العقد. وتنص في هذا الصدد المادة الأولى من مشاركة "بركون أ" "A Barcon" على أنه : «قبل وعند التسليم يجب على الملاك اتخاذ كافة الإجراءات الضرورية لجعل السفينة في حالة تمكنها من الإبحار وجعل القفص والآلات وكل التجهيزات معدة للخدمة.²

بمجرد حصول تسليم السفينة وتحمل المستأجر بها يعتبر أن المؤجر قد وفى بكل التزاماته بناء على هذا الفصل ولاحق للمستأجر في أية مطالبة مستقبلا ضد المؤجر تتعلق بضمان صريحا كان أو ضمنيا له علاقة بالسفينة. لكن المؤجر يكون مسؤولا عن الإصلاحات أو التعويضات الناتجة عن عيوب خفية ترجع إلى تاريخ التسليم شريطة الإعلان عن ذلك خلال 18 يوما بعد التسليم والصلاحية المشروطة هنا هي فقط في بداية عقد الإيجار وليس طوال مدة العقد، كما هو الحال في عقد إيجار السفينة لمدة معينة وعلى أساس الرحلة والسبب راجع إلى انتقال الحيازة الفعلية والتامة إلى المستأجر، والذي يتمتع بالتسيير التجاري والملاحي معا حتى نهاية العقد، فمن الطبيعي أن يقوم بالصيانة اللازمة للسفينة التي تشمل القيام بالإصلاحات واستبدال

¹ سلام أحمد عبد الكريم. القانون البحري: دراسة مقارنة في عقد الإيجار البحري ونقل البضائع بالسفن. منشأة المعارف، الإسكندرية، 2019، ص. 198.

² عبد الكريم سلام، أحمد المرجع السابق ص. 201.

بعض الأجزاء¹

ثانياً : ضمان العيوب الذاتية للسفينة

لا يتوقف التزام المؤجر بوضع السفينة تحت تصرف المستأجر وصالحة لتأدية الخدمة المخصصة لها بل يتعين عليه وطول مدة العقد القيام بجميع الإصلاحات بسبب أي عطب يلحق بالسفينة المؤجرة، واستبدال القطع التالفة وذلك نتيجة عيب ذاتي في السفينة أو استهلاكها العادي. وهو ما نصت عليه المادة 726 من ق.ب.ج بأنه: " يتعين على المؤجر خلال مدة العقد القيام بجميع الإصلاحات والخيارات الخاصة بالعيوب المتعلقة بالسفينة واستهلاكها العادي"²

إن عدم إلزام المؤجر بصيانة وإصلاح السفينة لا يكون بصفة مطلقة، لأن نص المادة 73 من ق.ب.ج والتي ألزمت المستأجر بالقيام بهذه العمليات دون المنصوص عليها في المادة 726 سألقة الذكر، ويكون بذلك مؤجر السفينة بهيكلها ملزماً خلال مدة العقد بهذه العمليات المستثناة، وذلك لقيامه بجميع الإصلاحات والتغييرات الناتجة عن العيوب الذاتية للسفينة والناتج عن الاستعمال العادي. بالإضافة إلى العيب الذاتي والاستهلاك العادي المذكور أعلاه، يضاف إلى ذلك التزام المؤجر بجميع الإصلاحات والتغييرات الناتجة عن تعطيل السفينة بفعل القوة القاهرة، فالمشرع قد اعتبر أن بدل الإيجار لا يكون مستحقاً خلال مدة توقف السفينة الزائدة عن 24 ساعة بسبب هذه الحالة، وهو ما تضمنته أحكام المادة 734 ق.ب.ج³

¹ نفس المرجع ص. 203.

² بوشخيمة أية، المرجع السابق ص 129 – 131

³ نفس المرجع ص 132 – 134

أما المشرع المصري نص على التزام المؤجر في إصلاح ما يصيب السفينة من تلف الناشئ عن القوة القاهرة، والتي تضمنته المادة 162 فقرة 2 ق.ت.ب.م والتي تنص على أنه: " ويلتزم المؤجر بإصلاح ما يصيب السفينة من تلف أو باستبدال القطع التالفة إذا كان التلف ناشئا عن قوة القاهرة أو عن عيب ذاتي في السفينة أو عن الاستعمال العادي لها في الغرض المتفق عليه، و إذا ترتب على التلف في هذه الحالات تعطيل استعمال السفينة لمدة تجاوز أربعين ساعة فلا تستحق الأجرة عن المدة الزائدة التي تبقى السفينة فيها معطلة " ، إن هذا النص ألزم المؤجر بإصلاح ما يصيب السفينة من تلف إذا نشأ ذلك عن عيب ذاتي، أو من الاستعمال العادي، أو ناتج عن القوة القاهرة، ويتضح من ذلك أنه لا ضمان يقع على عاتق المؤجر إذا نشأ التلف عن فعل المستأجر أو عن استعماله للسفينة استعمالا غير عادي أو في غير الغرض الذي أتفق عليه، وإذا تمكن المؤجر من إصلاح التلف في أربع وعشرين ساعة فعادت السفينة صالحة للملاحة، أما إذا ظلت السفينة معطلة لأكثر من هذه المدة فلا تستحق الأجرة عن المدة الزائدة.¹

إن التزام المؤجر بضمان العيوب الذاتية للسفينة خلال مدة العقد، لا يعني أنه يقوم بصيانة وإصلاح السفينة طوال مدة العقد، كون ذلك من التزام المستأجر وحده، ومن ثم يكون المؤجر ملزما فقط بإجراء التغييرات والإصلاحات الضرورية لإزالة العيب الذي يصيب السفينة، إذ الغرض من ذلك تمكين المستأجر من الانتفاع بالسفينة المؤجرة في الملاحة البحرية، ونتيجة لذلك وفي أي وقت أثناء سريان العقد كلما يظهر عيب خاص بالسفينة من شأنه أن يجعلها في حالة غير صالحة للملاحة، يكون تدخل المؤجر واجبا لإرجاعها على ما كانت عليه عند إبرام العقد، تماشيا مع ذلك بتقديم سفينة صالحة للملاحة وللإستعمال المتفق عليه²

¹ المادة 162، فقرة 2 من القانون التجاري البحري
² أحمد عبد الكريم سلام، المرجع السابق ص. 204.

الفرع الثاني : التزامات المؤجر في عقد إيجار السفينة لمدة معينة

عقد إيجار السفينة لمدة معينة هو ذلك العقد الذي بمقتضاه يضع المالك (المؤجر) سفينة مجهزة ومزودة بالتسليح والتجهيز، تحت تصرف المستأجر لمدة معينة، فيحتفظ المؤجر في هذا العقد بالتسيير الملاحي فقط دون التسيير التجاري الذي يعود للمستأجر، فيرتب عليه عدة التزامات منها تسليم السفينة للمستأجر (أولاً)، والتأمين على السفينة (ثانياً).¹

أولاً : وضع السفينة تحت تصرف المستأجر

تنص المادة 696 من ق.ب.ج على أنه: " يتعين على المؤجر الذي أبرم عقد الاستئجار لمدة معينة بأن يضع السفينة تحت تصرف المستأجر في الوقت والمكان المتفق عليهما وبحالة جيدة تسمح لها بالملاحة المجهزة مرفوقة بالوثائق المطلوبة وصالحة لممارسة العمليات المبنية في عقد استئجار السفينة ». تضيف المادة 697 من ق.ب.ج على أنه: " يتعين على المؤجر أن يبقي السفينة على الحالة المذكورة في المادة السابقة طيلة مدة العقد"

يتضح من خلال هاتين المادتين أن للمؤجر التزاماً أساسياً يتمثل في أن يقدم في الموعد المحدد بالعقد وفي الميناء المعين السفينة المتفق عليها وبالشروط الواردة في العقد تحت تصرف المستأجر، وأن تكون السفينة صالحة للملاحة طيلة مدة العقد.²

1- - تقديم السفينة للمستأجر

¹ محمد عبد الفتاح، المرجع السابق ص. 151.

² عبد الحميد محمود منصور، المرجع السابق ، ص. 245-247

يلتزم المؤجر بوضع السفينة كلها تحت تصرف المستأجر، إذ يمتنع أن يرد عقد إيجار السفينة لمدة معينة على جزء من السفينة، لأن ذلك يتعارض مع طبيعة هذا الإيجار، كما يقتضي أن يكون المستأجر فيه واحداً، وذلك كون أنه يتعذر عملياً إعطاء سلطة التسيير التجاري للسفينة لعدة مستأجرين في وقت واحد، وبالعودة إلى أحكام المادة 695 من القانون البحري والتي عرفت عقد استئجار السفينة لمدة معينة فإن المشرع لم يشترط وضع السفينة كاملة بين يدي المستأجر بل اكتفى بالقول أن تكون السفينة الموضوعة تحت تصرف المستأجر مزودة بالتسليح والتجهيز فقط.¹

فيلتزم المؤجر بتسليم السفينة في التاريخ المتفق عليه مع المستأجر، والا كان ملزماً بتعويض هذا الأخير عن الضرر الذي لحقه نتيجة التأخير في التسليم، والمعتاد عليه في عقد إيجار السفينة لمدة معينة أنها لا تحدد يوماً معيناً يتم فيه تسليم السفينة للمستأجر، وإنما تحدد مدة يتم فيه التسليم من يوم كذا إلى كذا أو شهر كذا أو يحدد الموعد بالتقريب، لأنه من الناحية العملية يتعذر تحديد وبدقة الوقت الذي تصل فيه السفينة إلى ميناء التسليم إذ لم تكن موجودة فيه عند إبرام العقد، وعادة ما تكون السفينة في رحلة يستحيل معها تسليمها للمستأجر إلى غاية إتمام رحلتها، مع الأخذ بعين الاعتبار كل تأخير قد يحدث والذي من شأنه أن يجعل السفينة تصل إلى الميناء بعد فوات الأجل المحدد لوصولها.²

وعليه فإن هذه الأسباب هي التي تجعل المؤجر يقوم بإدراج مواعيد تقريبيه للتسليم، وليس بإمكانه أن يضمن وجود السفينة تحت تصرفه قبل أن يضعها تحت تصرف المستأجر في الموعد المحدد للتسليم، كما لو تم تحديد هذا الموعد بمدة قصيرة كيوم واحد مثلاً. أما فيما يخص مكان التسليم فيتم وضع السفينة تحت تصرف

¹ المادة 695 من القانون البحري الجزائري
² عليندة أكلي، مرجع سابق ص. 154-160.

المستأجر في المكان المتفق عليه في العقد، فإذا ما حدد ميناء تسليم السفينة في المشاركة وكان هذا الميناء آمناً، فإنه يتعين على المؤجر تسليمها فيه، ويكون مخلاً بالتزامه إذا وضع السفينة تحت تصرف المستأجر في غير الميناء، ما لم يوافق المستأجر على ذلك ويحق للمستأجر في حالة عدم التسليم إما المطالبة بفسخ العقد وهو ما نصت عليه المادة 22 من مشاركة بلتايم والمادة 718 من ق.ب.ج. ويتحمل المؤجر تبعات التأخير¹، و طبقاً لقواعد المسؤولية العقدية واما المطالبة بالتعويض دون الفسخ وتتضمن المشاركات الإيجار ما يسمى بتاريخ الفسخ أو الإلغاء، إلا أنه يمكن للمستأجر أن يتنازل عن حقه في الفسخ في حالة قبل استلام السفينة رغم تأخرها عن الموعد المحدد في العقد، بشرط أن يلتزم المؤجر بوضع السفينة تحت تصرف المستأجر وفي الميناء المتفق عليه حتى بعد انقضاء الأجل المحدد للتسليم، بحيث يتحمل مجمل التعويضات عن الأضرار الناتجة عن التأخير، وذلك نتيجة استحالة التسليم عند فقدان السفينة أو عدم قابليتها للتصليح، إلا إذا أثبت أن هذا التأخير لم تكن بخطأ أو إهمال منه ولا من تابعيه.²

2 - ضمان صلاحية السفينة للملاحة:

يقع على المؤجر عند تقديمه السفينة للمستأجر أن تكون صالحة للملاحة البحرية، وضمن الصلاحية والتجهيز تكون طوال مدة العقد، وهو التزام ناتجاً عن احتفاظه بالتسيير الملاحي، ويتعين على المؤجر القيام بكافة أعمال الصيانة الدورية للسفينة الراجعة للاستعمال العادي لها، أو لعيب ذاتي فيها، أو حتى ولو كان سببها القوة القاهرة،³

وسواء استلزم الأمر القيام ببعض الإصلاحات أو استبدال بعض الأجزاء المستهلكة، كما يلتزم المؤجر بتحملة مصاريف تنظيف السفينة ومصاريف ترميمها، واصلاح

¹ أحمد عبد الكريم سلام، القانون البحري، مرجع سابق، ص. 209.

² عبد الحميد محمود منصور، مرجع سابق، ص. 250.

³ نفس المرجع ص 252.

الأعطاب، وقيامه بجميع التدابير الضرورية لإبقاء السفينة بحالة جيّدة طوال مدة الرحلة البحرية. وهذه العناية التي يقوم بها المؤجر ليس بمراقبة السفينة ليلاً ونهاراً، بل بالتأكد من صلاحية السفينة من حيث الهيكل ومعداتها وأجهزة تشغيلها وتزويدها بطاقم مؤهل من ربان ورجال بحر بشكل يضمن سلامتها للملاحة والإبحار، والتزام باتخاذ الخطوات المعقولة.

كما يدخل في صلاحية السفينة للملاحة تقديم المؤجر السفينة وهي مرفقة بكل الوثائق الإدارية، فالمشرع الجزائري من خلال أحكام المادة 696 من ق.ب.ج أشار إلى أنه على المؤجر إرفاق السفينة المؤجرة بالوثائق المطلوبة دون تحديدها، ومن هذه الوثائق نذكر:

شهادة التسجيل وشهادة الجنسية وشهادة تقدير درجتها وشهادة السلامة ودفتر يومية السفينة والسجل الصحي، فإذا كانت إحدى هذه الوثائق تدل على صلاحية السفينة للملاحة فإنها تعتبر قرينة لصالح المؤجر على أن السفينة سلمت في حالة صالحة للملاحة، فإن هذه القرينة ليست قاطعة بل قابلة لإثبات العكس من طرف المستأجر.¹

ثانياً : الالتزام بالتأمين على السفينة وتقديم خدمات الطاقم البحري

بالإضافة إلى التزام المؤجر بتقديم سفينة صالحة للملاحة في الزمان والمكان المحددين، فإنه يتبين من خلال هذه المادة أنه يقع على عاتق المؤجر التزامين وهما: التأمين على السفينة، وتقديم خدمات الطاقم البحري.²

1 - الالتزام بالتأمين على السفينة:

التأمين على السفينة هو عقد بمقتضاه يقبل شخص يسمى المؤمن تعويض شخص آخر يُدعى المؤمن له، عن الضرر الذي لحقه في خلال عملية بحرية معينة حول سفينة معينة،

¹ بوشخيمة آية المرجع السابق ، ص. 68-70.

² نفس المرجع 71 - 72

وذلك جراء التحقق المحتمل لخطر أو أكثر منصوص عليه في العقد، وهو ما جاء في أحكام المادة 92 فقرة 1 من ق.الت.ج في حدود نسبة القيمة المؤمن عليها، مقابل دفع قسط مع ذكر طرفي العقد أو من يمثلهما وذكر السفينة محل العقد، وينقسم إلى قسمين: التأمين لرحلة أو لرحلات معينة والتأمين على السفينة لمدة معينة، فيعتبر هذا الأخير الأكثر شيوعاً في الوقت الحالي، ويكون كذلك في حالة الوثيقة العائمة، وهي الوثيقة التي يتعهد المؤمن بمقتضاها بأن يضمن في حدود مبلغ معين جميع البضائع التي يمكن أن يشحنها المستأمن خلال فترة محددة، إلا أن المؤمن لا يغطي الإنتائج الحوادث التي تحصل خلال فترة معينة، وهذا ما أدى بنا للتطرق إلى تعريف التأمين على السفينة لمدة معينة، وتحديد الأخطار المؤمن منها في عقد إيجار لمدة معينة¹.

- تعريف التأمين على السفينة لمدة معينة:

يبرم التأمين على السفن في العادة لفترة محددة، وهذا بأن يؤمن المجهز على سفينته من الأخطار التي تهددها خلال مدة معينة، فالمرشح الجزائري ترك حرية تحديد تاريخ بداية الأخطار ونهايتها للمتعاقدين وعادة ما تكون محددة بسنة (كما يتعلق بالتأمين لمدة معينة)

والمؤمن يغطي السفينة خلال سفرها أو تركيبها أو رسوها في أحد الموانئ أو في مكان مائي أو جاف، في الفترات المحددة في العقد، ويضمن التأمين اليوم الأول والأخير من الأجل المذكور، وهو ما جاء في أحكام المادة 124 من ق.الت.ج فقد يختار المؤمن له التأمين على السفينة من الأخطار البحرية لفترة معينة عوض أن يؤمن على كل رحلة على حدة، وفي العادة لا تتجاوز هذه الفترة مدة اثني عشر "12" شهراً، إلا أن الإشكال الذي يثور عندما يغير المؤمن له اتجاه الرحلة التي تكون

¹ عبد الحليم عبد الله، التأمين البحري: دراسة قانونية تطبيقية في التأمين على السفن والبضائع والمسؤولية البحرية، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2017، ص. 132.

غالباً محددة بمقتضى العقد.¹

فإذا حصل تغيير اختياري للرحلة المتفق عليها في العقد فتبرأ ذمة المؤمن، أي أن شركات التأمين لا تضمن المخاطر التي تحقق خارج نطاق العقد، في حين إذا كان التغيير للرحلة إجباري (إضطراري) نتيجة خطر بحري فالمؤمن يلتزم بتغطية المخاطر لأن التغيير كان نتيجة خطر يدخل في عداد المخاطر المؤمن ضدها، كإغلاق ميناء الانطلاق بسبب الحرب أو سوء الأحوال الجوية فهذا التغيير ليس له أثر على ضمان المؤمن للأخطار المتفق .

أما في وثائق التأمين لمدة معينة يحدد تاريخ الأخطار عادة بطريقة واضحة بواسطة وضع شرط يحدد فيه يوم وساعة السريان ونهاية العقد (المادة 98 من ق.الت.ج) ، فإذا لم تكن كذلك نعود للنصوص التشريعية، ولهذا فإن هذه الوثائق تضع في الغالب بندا ينص على أنه إذا انتهت مدة التأمين أثناء الرحلة التي تقوم بها السفينة فإنه يمتد بقوة القانون حتى نهاية الرحلة، شرط أن تكون السفينة قد أبحرت قبل انتهاء مدة التأمين²

- الحالات التي يتم فيها التأمين على السفينة: من خلال صريح المادة 697 من ق.ب فإن المشرع الجزائري لم يذكر الأخطار التي يجب التأمين عليها، وبما أن المؤجر في عقد إيجار السفينة لمدة معينة يحتكر بالتسيير الملاحي للسفينة فقط فإنه يقع عليه عبء التأمين على السفينة من عدة نواحي نذكر منها:³

أ - التأمين على هيكل السفينة: يتحمل المؤجر تبعية التأمين على هيكل السفينة لأنه مالك لها وتبعية هلاكها وفقدانها أو عدم تصليحها تقع عليه، والمؤجر المالك له كامل الحرية في

¹ المادة 124 من القانون التجاري الجزائري

² عبد الحليم عبد الله، التأمين البحري: ، المرجع السابق ، ص. 138.

³المادة 697 من القانون البحري الجزائري .

أن يؤمن أو لا يؤمن على السفينة، كما نصت الوثيقة الجزائرية للتأمين على السفن في المادة 11 منها بأنه تعين القيمة المقبولة للسفينة مثلما هي أو جزافا، ويحضر على الطرفين تقديم أي تقييم لأجزائها عكس ذلك باستثناء ما حددته المادة 24 من هذه الوثيقة، وتشمل بشكل غير قابل للتجزئة هيكل السفينة.

ب - التأمين على الأجرة: يؤمن المؤجر على الأجرة في عقد إيجار السفينة لمدة معينة تفاديا لحالات إفسار المستأجر، ويكون ذلك جائزا كلما خلت المشاركة من شرط استحقاق الأجرة في جميع الأحوال، وهذا التأمين يعد من الديون المستحقة للغير

ج - التأمين ضد المسؤولية الناشئة عن الأخطاء الملاحية للربان وسائر أفراد الطاقم: يتحمل المؤجر عبء التأمين ضد المسؤولية الناشئة عن الأخطاء الملاحية للربان وسائر أفراد الطاقم وتابعيه وكل شخص يمكن أن يخضع لمسؤولية المؤجر(2)، غير أن هذا التأمين لا ينطبق على الخسائر أو الأضرار التي تتسبب فيها السفينة للغير المترتب عن حادث تصادم السفينة والتي تكون مغطاة وفقا للمادة 132 من قانون التأمينات الجزائري، إلا إذا كان المبلغ المؤمن عليه في وثيقة تأمين جسم السفينة غير كاف¹.

د - التأمين ضد المسؤولية الناشئة عن الأخطاء التجارية لأفراد الطاقم والربان:

إن التأمين ضد المسؤولية الناشئة عن الأخطاء التجارية لأفراد الطاقم والربان والبضائع المشحونة تقع على عاتق مستأجر السفينة نتيجة احتفاظه بالتسيير التجاري الذي ينتقل إليه طوال مدة العقد، إلا أنه في الواقع العملي فإن إرادة المؤجر والمستأجر طبقا للشروط المدرجة في عقد إيجار السفينة لمدة معينة هي وحدها التي تحدد لنا عبء التأمين²

2 - الالتزام بتقديم خدمات الطاقم البحري:

¹ عبد الحليم عبد الله، المرجع السابق ، ص. 138.

² ليندة أكلي المرجع السابق ص162

يلتزم المؤجر في عقد إيجار السفينة لمدة معينة فضلا عن التأمين عن السفينة تقديم خدمات الطاقم البحري ممثلة في الربان والبحارة الذين يضعهم المؤجر في خدمة المستأجر.

بالنظر لانتقال السلطة التجارية إليه، ويلزم من هذا الطاقم أن يكون كافياً من حيث العدد والكفاءة لتشغيل السفينة في الاستغلال التجاري المطلوب، وكما يجب أن تظل السفينة صالحة للملاحة طول مدة العقد، كذلك يجب أن يظل الطاقم كافياً للخدمة المطلوبة طول مدة الإيجار.¹

فيلتزم الربان والبحارة بالامتثال لأوامر المستأجر عدا ما يتعلق بالوظيفة الملاحية للربان في قيادة السفينة، وفي هذه الحالة يتحمل المؤجر هلاك السفينة والخسائر البحرية إلا إذا أثبت أنها ناجمة عن خطأ المستأجر، فإذا تخلى المؤجر عن التسيير التجاري والملاحي معاً للمستأجر بما في ذلك تعيين الربان وعزله التزم هذا الأخير بكل النفقات اللازمة لملاحة السفينة فضلا عن أعمال التسيير التجاري، فيتحمل المستأجر في هذه الحالة هلاك السفينة والخسائر البحرية مهما كانت خطورتها إلا إذا أثبت أن هذا الخسائر ناجمة عن خطأ المؤجر.²

بالرجوع إلى أحكام المادة 697 من القانون البحري سالف الذكر، ألزم المشرع الجزائري المؤجر بأن يدفع رواتب أفراد طاقم السفينة، فهو الذي يقدم للمستأجر بالانتفاع بالسفينة وبخدمات الربان والبحارة الذين يضعهم في خدمته ومن ثم فهو الذي يلتزم بدفع رواتبهم ويتحمل جميع نفقاتهم، على أنهم مندوبون عن المؤجر وملزمين

¹ محمد عبد الفتاح، المرجع السابق ، ص. 163.

² أحمد عبد الكريم سلام، المرجع السابق ص. 214.

بالتقيد بتعليماته، فهو الذي يتعاقد مع الربان وأفراد طاقمها، ويتحمل نفقات إيواء الربان والبحارة واطعامهم وعلاجهم، فإن ثمن كل هذه الخدمات تدخل في تقدير الأجرة.

إلا أن المشرع الجزائري وبصريح نص المادة 704 من القانون البحري قد أعفاه من دفع أجرة أفراد الطاقم الخاصة بالساعات الإضافية لأنها تقع على عاتق المستأجر في إطار الاستغلال التجاري للسفينة، وهو الحكم الذي نصت عليه مشاركة بلتايم "Baltim" وذلك في بندها 17 تحت عنوان العمل ساعات إضافية.

إلا أنه في حالة إضراب الربان وطاقم السفينة عن العمل، وذلك بسبب عدم وفاء المؤجر بالتزاماته نحوهم يؤدي ذلك إلى توقف وعدول السفينة عن تأدية الغرض الذي استأجرت من أجله، فإن المستأجر لا يلتزم بدفع أجرة السفينة عن مدة الإضراب باعتبار أن انتفاعه بها يتعطل خلال هذه الفترة.¹

وعليه فإن المؤجر في عقد إيجار السفينة لمدة معينة ينقل التسيير التجاري للمستأجر، ومن ثم يصبح الربان بحكم القانون ممثلاً له، وعليه التقيد بتعليماته في الحدود المنصوصة عليه في العقد، وإذا رفض هذا الأخير أو أهمل تنفيذ أوامر المستأجر فلا يمكن للمستأجر عزله أو تغييره لأنه لم يقم بتعيينه، بل كل ما عليه فعله هو توجيه شكوى للمؤجر والذي يتصرف بما يراه في حدود العقد.²

الفرع الثالث : التزامات المؤجر في عقد إيجار السفينة على أساس الرحلة

عقد إيجار السفينة على أساس الرحلة هو عقد بمقتضاه يضع المؤجر السفينة كلها أو جزءا

¹الشرقاوي، محمد حسن. المرجع السابق ، ص. 312-313.

²عبد الجواد، أحمد. "دور الربان في عقد إيجار السفينة لمدة معينة." مجلة القانون البحري (2020): ص 55-70

منها تحت تصرف المستأجر للقيام برحلة أو عدة رحلات، فيلتزم بالقيام بتنفيذ النقل طبقاً لأحكام المشاركة، ولكنه لا يملك حرية كبيرة في تنفيذه كتلك التي يتمتع بها الناقل في صورة النقل بسند الشحن أو النقل في الخطوط المنتظمة، وتتخلص التزامات المؤجر في أن يقوم بتنفيذ النقل المشار إليه في العقد بالكيفية المتفق عليه، منها الال اتزمات المتعلقة بالسفينة (أولاً)، والالتزامات المتعلقة بالحمولة (ثانياً)، والال اتزمات المتعلقة بالرحلة (ثالثاً)

أولاً : الالتزامات المتعلقة بالسفينة

بالرجوع إلى أحكام المادتين 652 و654 من القانون البحري يتضح أن المؤجر يلتزم بتقديم السفينة المتفق عليها في العقد وتكون صالحة للملاحة وهذه السفينة تقدم في المكان والزمان المحددين .

1 - تقديم السفينة المتفق عليها في العقد وصالحة للملاحة: الأصل أن تقدم السفينة المحددة في العقد والمتفق عليها، إلا أنه قد ينص في العقد على اسم السفينة وخصائصها مع إضافة عبارة "هذه السفينة أو ما يحل محلها"، فمعنى هذا أنه على المؤجر أن يقدم السفينة المسماة، فإذا أصابه عائق في تقديم السفينة المذكورة في العقد فيكون له الحق في أن يقدم سفينة أخرى لها نفس الخصائص والأوصاف، وهلاك السفينة المسماة في العقد لا يفسخ العقد بل على المؤجر في هذه الحالة تقديم سفينة أخرى تحل محلها.¹

كما يقع على عاتق المؤجر تقديم سفينة للمستأجر في حالة صالحة للملاحة طوال الرحلة أو الرحلات المتفق عليها، وبما أن المؤجر يحتفظ بالتسيير الملاحي والتجاري للسفينة في عقد إيجار السفينة على أساس الرحلة، فإنه يتعين عليه أن يجعلها في حالة صالحة ملاحيا وتجاريا واداريا وذلك قصد تنفيذ عقد الإيجار، وفي هذا الشأن يقول الأستاذ روديار " أنه

¹ ليندة أكلي المرجع السابق ص163

لكي تكون السفينة صالحة للملاحة لا بد أن تكون مهيئة من الداخل للمحافظة على البضاعة وذلك حسب الاتجاه المقرر في العقد.¹

إن التزام المؤجر بتقديم سفينة في حالة جيدة للملاحة هو التزاما صارما، كما يمكن اعتبار السفينة في حالة جيدة للملاحة عندما تكون مؤهلة للقيام بجميع العمليات المقررة من يوم تقديمها للرحلة إلى غاية نهاية التفريغ، ويجب أن تكون السفينة على هذه الحالة في جميع مراحل تنفيذ العقد ويلاحظ أن المؤجر في الإيجار بالرحلة لا يسلم للمستأجر السفينة كما هو الحال في الإيجار لمدة معينة (عند تخليه عن التسيير التجاري للمستأجر) أو في الإيجار بهيكلها (عند تخليه عن التسيير التجاري والملاحي)، بل يضعها تحت تصرفه للقيام بالرحلة المطلوبة، لذلك يستعمل الفقه تعبير "يتقدم المؤجر بالسفينة إلى المستأجر"² عوض "تقديمها إليه"، كما أن المشرع الجزائري في المادة 654 من ق.ب.ج والذي يشير إلى أن السفينة يُورد في نصه: " وأن يجعلها مهيأة للتحميل خلال مواعيد الشحن والتفريغ..." ، لأن المؤجر هو صاحب الأمر كله بالنسبة للتسيير التجاري والملاحي معا، وان كان المستأجر الحق في التدخل الإيجابي في كثير من مراحل النقل.

2 - تقديم السفينة في الزمان والمكان المحددين في العقد:

على المؤجر أن يتقدم بالسفينة المعينة في الزمان والمكان المحددين في العقد، وهو لا يسلمها للمستأجر كما هو الحال في عقد إيجار السفينة لمدة معينة، بل يضعها تحت تصرفه ليقوم بتنفيذ الرحلة المطلوبة، وأن يجعلها مهيأة للتحميل خلال مواعيد الشحن والتفريغ، وإذا لم يحدد مكان للتحميل فعلى المؤجر تقديم السفينة في المكان الذي يعينه مستأجر السفينة، فلا يجوز لهذا الأخير أن يرتب مكانا للشحن لا تكون فيه السفينة بأمن وعائمة

¹روديبيار، القانون البحري: عقد إيجار السفينة على أساس الرحلة. باريس: 2005 دار النشر القانونية.

² محمد عبد الفتاح، المرجع السابق ، ص. 169.

باستمرار ولا تستطيع الخروج بدون عائق مع حمولتها.¹

وإذا لم يعين المستأجر مكان الشحن في الوقت اللازم فللمؤجر أن يكتفي بتقديم السفينة إلى مكان الشحن الذي تحدده سلطات الميناء والمكان الذي يتم فيه تقديم السفينة يجب أن يكون مكاناً آمناً سواء تعلق الأمر بميناء أو رصيفاً، فيمكن التمييز بين الوضعيتين عندما يبدأ حساب ميعاد الشحن، ففي 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، في هذه الحالة لا يبدأ ميعاد الشحن إلا برسو السفينة في المركز.²

فلا يمكن للمؤجر أن يرفض قطر السفينة من مكان التحميل إلى مكان آخر مهما كانت الحمولة المتفقة عليها، وإذا طلب المستأجر ذلك فإنه يتحمل جميع المصاريف المتعلقة بهذه العملية حسب أحكام المادة 658 من ق.ب.ج، ويتعين على المؤجر أن يُعلم المستأجر أو أي شخص آخر معين لهذا الغرض كتابياً عن وصول السفينة إلى مكان التحميل وبأنها جاهزة للتحميل طبقاً لأحكام المادة 659 من ق.ب.ج.³

وتجدر الإشارة أنه كثيراً ما يدرج بالمشارطات الأكثر تداولاً في مجال إيجار السفينة بالرحلة شرطاً يهدف إلى عدم تعرض السفينة للخطر وذلك عند رسوها بالميناء، ويجب أن يكون الماء تحت السفينة عميق بدرجة كافية يسمح لها أن تطفو ولا تلمس قاع البحر، وهو ما يعرف بشرط "Always as float" بمعنى أن تكون السفينة دوماً طافية، وهذا ما نصت عليه المادة 656 من ق.ب.ج بعدم سماحها للمستأجر ترتيب مكان للشحن لا تكون

¹ المواد 654-655 من القانون البحري الجزائري .

² أحمد عبد الكريم سلام، المرجع السابق ص. 176.

³البينة أكلي ، المرجع السابق ص 166

فيه السفينة بمأمن وعائمة باستمرار ولا تستطيع الخروج بدون عائق مع حمولتها وهو ما نصت عليه المادة الأولى فقرة 2 من مشاركة جنكون "Gencon"، والمادة الثانية من مشاركة لوتيسيا "Charter Party Lutetia"، وكذا المادة الأولى من مشاركة لندن لسفن "London Tanker Voyage Charter Party" الصهاريج

أما بالنسبة لزمان تقديم السفينة، فإن المؤجر يلتزم بتقديم السفينة المتفق عليها في التاريخ المعين، فابتداءً من هذا التاريخ يبدأ التنفيذ الفعلي لعقد الإيجار، كما قد يحدث حدث غير متوقع يحول دون تقديم السفينة في الوقت المعين، ومن أجل تفادي المشاكل التي قد تنشأ من جراء تحديد تاريخ الوصول، فتستعمل عقود الإيجار النموذجية بعض الصيغ ولا تحدد بدقة الوقت الذي توضع فيه السفينة تحت التصرف.¹

ثانياً : الالتزامات المتعلقة بالحمولة :

تتمثل الالتزامات المتعلقة بالحمولة في تحميل المؤجر البضاعة والحفاظ عليها على ظهر السفينة (أولاً)، والقيام برصها وتستيفها (ثانياً).

1 - المحافظة على البضاعة وتحميلها على ظهر السفينة:

التزام المؤجر باستلام البضاعة على ظهر السفينة والمحافظة عليها حتى جهة الوصول، وهو في سبيل ذلك يقوم باتخاذ سائر الإجراءات والاحتياجات اللازمة لاستقبال البضائع على ظهر السفينة والعناية بها والمحافظة عليها حتى تصل سليمة إلى جهة الوصول، وهذه العناية التي يبذلها المؤجر حفاظاً على سلامة البضائع المشحونة على متن السفينة تختلف باختلاف نوعيتها والغرض المستعمل لأجلها، ولا يمكننا أن نستثني رعاية المؤجر لهذه البضائع في حالتها الانحراف والمسافنة التي يمكن أن تخضع

¹بوشخيمة آية. المرجع السابق، ص. 65-66.

لهما السفينة والبضاعة، كلما نصت عليهما المشاركة ضمن بنودها باتفاق طرفيها.¹ أما تحميل البضائع فهي من اختصاص المستأجر وهو ما نصت عليه أحكام المادة 673 من ق.ب.ج التي تنص على أنه: " يقوم المستأجر بتحميل السفينة، أما رص البضائع فيعود على المؤجر، إلا في حالة الاتفاق المخالف لذلك " .

من خلال هذه المادة يتضح أن عمليات تحميل البضاعة أو الحمولة تقع على عاتق المستأجر السفينة وليس على عاتق المؤجر السفينة، لكن بالمقابل نجد أن هذه المادة لا تعتبر كقاعدة أمرية بل يمكن للأطراف الاتفاق فيما بينهم أن يلتزم المؤجر السفينة بعملية الشحن(1)، إذا كان التزام الشحن يقع على عاتق المستأجر، ما لم ينص العقد على خلاف ذلك، فالمؤجر يلتزم بتقديم المساعدة له بتوفيره الوسائل الضرورية لعمليات الشحن.²

إن المستأجر يقوم بتلقي المساعدة الكافية من طرف المؤجر لشحن وتفريغ البضائع لاحتفاظ هذا الأخير بالتسيير التجاري والملاحي للسفينة طول الرحلة البحرية، وهذه المساعدات التي يقدمها المؤجر هي التي تبين حدود التزامه بخصوص البضائع المشحونة من طرف المستأجر، وذلك قصد تمكينه من شحن البضائع أو تفريغها، وإذا أخل المؤجر بالتزامه بعدم وضعه أمكنة السفينة المحددة في عقد الإيجار تحت تصرف المستأجر فيعرض المؤجر إلى تخفيض مناسب من الأجرة وتعويض الضرر حسب ما نصت عليه المادة 671 من ق.ب.ج³

وفي مقابل ذلك فإنه تمنع المستأجر بأن يضع البضاعة في الأماكن غير المخصصة لاستقبالها، حتى ولو كان وضع السفينة من قبل المؤجر كلياً وكانت كل أماكنها موضوعة تحت تصرفه حسب عقد إيجار السفينة على أساس الرحلة. الأمر الذي يؤدي بنا إلى القول أنه رغم الحرية التعاقدية التي يتمتع بها طرفي العقد إلا أن التزام المستأجر بوضع

¹ الشرقاوي محمد حسن، المرجع السابق ص 156-157.

² بوشخيمة آية، المرجع السابق ص 78 79

³ نفس المرجع ص 165

البضاعة في الأماكن المخصصة لها دون سواها، يعتبر التزاما من النظام العام ولا يمكن للطرفين الاتفاق على مخالفته في جميع الأحوال، وعليه فإن كل شرط مدرج بالمشاركة يجيز للمستأجر مخالفة هذا الالتزام يعتبر شرطا باطلا وبدون أثر.

2 - رص وتستيف البضائع:

يُقصد بتستيف البضائع ترتيب البضاعة وتنظيمها على ظهر السفينة بشكل يقيها من خطر الهلاك، أو التلف أثناء السفر، وكذلك توزيعها في العنابر أو على سطح السفينة بحالة تحفظ للسفينة توازنها، وهي العملية التي تتضمن ترتيب وتثبيت البضاعة بداخل السفينة أو أداة النقل التي تحتويها وذلك حتى لا تتهشم العناصر التي تتكون منها نتيجة اصطدام كل منها بالأخرى وحتى تجنب الاصطدام بشدة بجدران السفينة¹.

بينما رص البضاعة فيُقصد بها العملية التي بموجبها يتم وضع وتثبيت البضاعة داخل الأداة التي تحتويها مما يحول دون أن تنكسر الوحدات التي تكونها بتصادمها ببعضها البعض أو بتصادمها مع أطرافها، وهذه العملية تقع على المؤجر، ما لم يشترط في عقد الإيجار بالرحلة على خلاف ذلك حسب نص المادة 673 من ق.ب.ج فالرص له معنيين، الرص التجاري الذي يتعلق بالبضاعة نفسها، وعلى السفينة أن تكون أهلة لاستقبال مثل هذه البضاعة، وهي العمليات التي تتضمن عموما ترتيب وتوزيع الحمولة وكذا تثبيتها داخل عنابر السفينة وذلك تفاديا لاصطدامها بجدران السفينة أو حتى ببعضها البعض².

خلافًا على الرص من الناحية الملاحية والذي يتعلق بأمن الملاحة، وهو من المهام الأساسية للربان الذي يبقى تابعا للمؤجر، وهذه العملية تتم ماديا بواسطة عمال الشحن تحت مراقبة مقاول الشحن والتفريغ، وتدخل هذه العملية ضمن وظائف الربان والمسؤول

¹ الشرقاوي محمد حسن ، المرجع السابق ص 165

² بوشخيمة آية ، المرجع السابق ص 92.

فيما بعد عن قيادة السفينة، فيجب أن تكون السفينة مجهزة بالوسائل التي تضمن هذا الرص، فإذا تعلق الأمر ببضائع خطيرة فعملية الرص تتطلب أماكن خاصة بها. إذا كان مفهوم الرص من الناحية الملاحية يتعلق بأمن وثبات السفينة فإن البضائع موضوع النقل لا بد أن تصل إلى ميناء التفريغ في حالة جيدة، ولهذا لا بد أن تحتفظ في ظروف حسنة. فإذا كانت مشاركة الإيجار بالرحلة لا تميز بين حالتي الرص الملاحي والتجاري للبضائع، فإن هناك من بين المشاركات النموذجية التي نصت على هذا الالتزام بالرص، بحيث نجد مشاركة النموذجية جنكون "Gencon" التي تضمنت في بندها الثاني بياناً لمسؤولية الملاك المؤجرين على البضائع، والذي يتضح من خلاله أنه يقع على الربان ومؤجر السفينة التزام بمراقبة البضائع خلال تنفيذ عقد إيجار السفينة، والتأكد من ربطها جيداً مع مراعاة تهويتها ومنع كذلك تسرب المياه إليها واتخاذ جميع الاحتياطات اللازمة. كما أن نفقات هذه العمليات لا علاقة لها بهذا الالتزام كون أن تحمل نفقات عمليات الشحن والتفريغ يخضع لاتفاق طرفي العقد.¹

ثالثاً : الإلتزامات المتعلقة بالرحلة

بعد تحميل و رص البضائع على متن السفينة، يلتزم الربان بالقيام بالرحلة نحو ميناء الوصول وذلك طبقاً لبنود العقد، ولتحديد التزامات المؤجر المتعلقة بالرحلة يتم عن طريق التطرق إلى شرط تبرير تغيير مسار السفينة المعتاد، والالتزام باتخاذ التدابير المناسبة في حالة عطب السفينة.²

1 - شرط تبرير تغيير مسار السفينة المعتاد:

¹ بوشخيمة أية. المرجع السابق ، ص. 95
² محمد عبد الفتاح، المرجع السابق ، ص. 174.

إن الرحلة البحرية محددة بنقطتين وهي ميناء القيام وميناء الوصول، والطريق هو المسافة التي تقطعها السفينة في البحر للربط بين الميناءين، فيمكن أن تنحرف السفينة والذي يعتبر كل اختصار للطريق يقوم به المؤجر لفائدته ولفائدة المستأجر بتقليصه زمن الرحلة، إلا أن هذا الانحراف يعد انحرافاً مبرراً ولا تعويض عليه، ولا يجوز الانحراف عن خط السير المتفق عليه إلا إذا كانت هناك ضرورة تبرر ذلك كقيام حالة حرب أو سوء الأحوال الجوية أو إنقاذ الأرواح، ولا يصلح كمبرر في هذا الصدد مجرد اختصار الرحلة البحرية بغية وصول البضاعة في مدة أقصر من المدة المعتادة، وذلك لأنه قد يترتب الانحراف غير المبرر عن خط السير المعتاد تعرض السفينة أو البضاعة للهلاك¹ .

فالأصل على المؤجر الالتزام بسلك الطريق العادي لإتمام الرحلة البحرية في الظروف العادية، إلا أنه استثناءً يجوز له أن ينحرف بالسفينة عن الطريق المعتاد، وذلك بصريح نص المادة 674 في فقرتها الأولى من ق.ب.ج، إذ يلتزم ربان السفينة نائباً عن المؤجر أن يقوم بالرحلة وعلى وجه السرعة نحو ميناء التفريغ مباشرة بعد انتهاء عمليات التحميل والرص ما لم تكن هناك قوة قاهرة تمنعه عن ذلك، فعليه باتباع خط السير المتفق والمعتاد عليه لرحلة أو رحلات وذلك قصد تحقيق الرحلة بطريقة عادية، إلا أنه ورد استثناء في الفقرة الثانية من المادة نفسها لهذا الالتزام².

فاعتبرت أن تغيير الطريق المنفق عليه للرحلة من طرف المؤجر لا يعد مخالفة لعقد إيجار السفينة إذا كان هذا التغيير يستهدف إلى إنقاذ حياة الأشخاص أو الأموال الثمينة

¹ أحمد عبد الكريم سلام، المرجع السابق ، ص. 188.

² أحمد عبد الكريم سلام ، نفس المرجع ، ص 189

بالبحر، أو لأي سبب معقول، وعلى المؤجر الالتزام بعناية الحمولة أثناء الرحلة وهو ما نصت عليه أحكام المادة 675 من ق.ب.ج على أنه: " يجب على المؤجر أن يعتني بالحمولة خلال السفر تبعا لنوعية البضاعة واستعمالاتها والأحكام الخاصة بعقد إيجار السفينة" بينما العقود النموذجية فإنها تحتوي على بند يسمح بالحق في تغيير الطريق نحو أي ميناء مهما كانت المرتبة من أجل تموين بالمحروقات أو تقديم المساعدة لسفينة في خطر أو من أجل قطر سفينة أو من أجل تصليح أجهزة الراديو...، فالبنـد العاشر من مشاركة جنكون "Gencon".

قد نصت على بعض الحالات التي يستطيع فيها الربان تغيير الطريق لاسيما في حالة الحرب أو حالة الجليد أو الإضراب. كما فرض المشرع الجزائري بموجب المادة 676 من ق.ب.ج الربان بإتباع الأوامر من المؤجر والمستأجر باتفاق مشترك بينهما في حالة ما إذا لم تستطع السفينة الوصول إلى اتجاهها بسبب عوائق مستمرة لا يمكن تجنبها خلال مدة معقولة، وفي حالة عدم تلقي الربان أي أمر من هذا النوع فيتعين عليه قيادة السفينة نحو ميناء آمن وأقرب، إذ يمكنه تفريغ الحمولة أو الرجوع بها إلى ميناء التحميل حسب ما يراه مناسبا ومفيدا للمستأجر، ومع ذلك وفي جميع الحالات يتعين على المستأجر دفع أجرة هذه المسافة.¹

2 – الالتزام باتخاذ التدابير المناسبة في حالة عطب السفينة:

تنص المادة 677 فقرة 2 من ق.ب.ج على أنه: " في حالة توقف الرحلة لسبب عطب السفينة يحول دون استمرار السفينة بمدة معقولة يستطيع المستأجر أن يسحب الحمولة من السفينة. ويحق للمؤجر أن يطلب أجرة المسافة، إلا في الحالات التي تكون فيها أسباب التوقف مسببة منه " .

¹ ليندة أكلي ، نفس المرجع ص 170

يتضح من خلال هذه المادة أنه في حالة وجود عطب في السفينة وتسبب في توقفها يحول دون تمكينها من مواصلة الرحلة خلال المدة المعقولة، فإن المشرع الجزائري أعطى إمكانية للمستأجر من سحب حمولته من السفينة، ومنحت للمؤجر الحق في استحقاقه أجرة المسافة، وهذا باستثناء الحالات التي تكون فيها أسباب التوقف راجعة إلى المؤجر، وجعلت الفقرة الثانية من المادة نفسها أن مصاريف مسافنة الحمولة أثناء الطريق على عاتق المستأجر، واستثنت الحالات التي تكون فيها أسباب التوقف منسوبة للمؤجر.¹

إن العملية التي يقوم بها المستأجر والمتمثلة في سحب بضاعته من السفينة موضوع عقد الإيجار وهذا قبل نهاية الرحلة، وجعلها على متن سفينة أخرى قصد إتمام الرحلة تعرف بعملية المسافنة (Transbordement) أو (Transshipment)، وهي لا تتم حتماً إلا في حالات توقف الرحلة لأسباب عطب السفينة أو من أجل إصلاحها في حالة عدم صلاحيتها للملاحة، بل يمكن أن تكون هذه الحالات العادية كلما تضمنت المشاركة باتفاق الطرفين بنداً أجازت من خلاله هذه المسافنة وحددت به مصاريفها وكيفية إجرائها.²

المطلب الثاني : التزامات المستأجر في عقد إيجار السفينة

لا يقتصر تنفيذ عقد إيجار السفينة على التزامات المؤجر فحسب، بل يضع أيضاً على عاتق المستأجر مجموعة من الالتزامات الجوهرية التي تكفل التوازن العقدي. وتختلف هذه الالتزامات باختلاف صورة الإيجار، سواء كان إيجاراً بالرحلة أو بالمدة أو بهيكل السفينة.

¹ حملاوي، محمد.. النظام القانوني للسفينة - دراسة على ضوء القانون الجزائري. جامعة وهران، 2007.

² خالد عباس مذكرة ماجستير ، عقد استئجار السفن في القانون البحري الجزائري من جامعة محمد بن أحمد - وهران، 2007.

ففي حالة إيجار السفينة بهيكلها، يلتزم المستأجر على وجه الخصوص باستعمال السفينة فيما أعدت له، وتحمل نفقات تشغيلها وإدارتها، والمحافظة عليها طوال مدة الإيجار، مع أداء الأجرة المتفق عليها في مواعيدها. وتعد هذه الالتزامات ضرورية لضمان الاستغلال الأمثل للسفينة، وحماية حقوق المؤجر في مواجهة أي إخلال قد ينشأ عن سوء استعمال المستأجر لها.

الفرع الاول : التزامات المستأجر في عقد إيجار السفينة بهيكلها

يتمتع المستأجر في عقد إيجار السفينة بهيكلها بسلطة التسيير التجاري والملاحي للسفينة، فتقع على عاتقه عملية التجهيز ومصاريف استغلال السفينة والوقود والصيانة والإصلاح، والتكفل بأجور العاملين فيه وكل احتياجاتهم، ويلتزم هذا الأخير بعد تجهيزها وتسليحها وتزويدها بالطاقم، أن يتحمل أعباء استغلال السفينة (أولاً)، ودفع أجرة السفينة (ثانياً)، والقيام بالمحافظة على السفينة (ثالثاً)، وأخيراً يقوم برد السفينة عند انتهاء عقد الإيجار (رابعاً).¹

أولاً : الالتزام بتحمل أعباء استغلال السفينة

نص المشرع الجزائري على الالتزام بتحمل أعباء استغلال السفينة في أحكام المادة

731 من ق.ب.ج على أنه: " يأخذ المستأجر على عاتقه ما يلي:

أ- صيانة السفينة والقيام بالتصليحات والتغييرات الخاصة بها والتي لم يأت ذكرها في

المادة 726 أعلاه"²,

ب- جميع مصاريف استغلال السفينة، ج- مصاريف تأمين السفينة يتضح من خلال

هذه المادة أنه لما كانت السيطرة الكاملة على السفينة تكون للمستأجر كما لو كان هو

¹عباس، خالد. مرجع سابق
² المادة 731 من القانون البحري الجزائري

مالكها، فإنه يتحمل مصاريف وأعباء استغلالها، فعليه أن يقوم بالكشف الفني عليها واصلاحها كلما دعا الأمر إلى ذلك باعتبار ذلك من أعمال الصيانة التي يسأل عنها، وعليه أن يجدد طلائها طبقاً للأصول الفنية الجاري عليها العمل ، ويتحمل كافة مصاريف نفقات استغلال السفينة مثل ثمن الوقود والمؤونة اللازمة للسفينة أو الطاقم، ومصاريف الشحن وتفريغ البضائع ومشارطات إيجار السفينة لا تغفل عادة في تحديد الشخص الذي يلتزم في إصلاح ما يصيب السفينة من ضرر أو تلف ومسؤولية كل طرف عن ذلك.¹

القاعدة أن يتحمل المستأجر عند سكوت المشاركة بإصلاح السفينة واستبدال ما يتلف ويلتزم بإصلاح ما يصيب السفينة من تلف أو باستبدال ما يتلف من أجهزتها وآلاتها، وذلك ما لم يكن التلف ناشئاً عن قوة قاهرة أو عيب ذاتي في السفينة أو الاستعمال العادي لها في الغرض المتفق عليه، ويتفرع عن هذا الالتزام ضرورة قيام المستأجر بجميع الإصلاحات والتغييرات الخاصة بالسفينة، كما يتعين عليه مباشرة أعمال الصيانة الدورية واستبدال الآلات والأجهزة التي تلفت، وذلك في غير الحالات الواردة في المادة 726 من ق.ب.ج لأنها تعتبر من التزامات المؤجر فالهالك والضرر العرضيين للسفينة لا يرتبان مسؤولية المستأجر، أما بالنسبة للأضرار التي تستلزم إصلاح قطر الغيار والتي ترجع إلى خطأ ما، فإنه يجب تمييز بين حالتين:

- إذا كان الخطأ قد ارتكب من المستأجر أو من طاقمه، تعين عليه في هذه الحالة أن يقوم بإصلاحه.²

- أما إذا كان الخطأ قد وقع من الغير وذلك نتيجة تصادم مثلاً، ففي هذه الحالة لا يلتزم المستأجر ولا المؤجر بالإصلاح، وإنما تستخدم التعويضات المستحقة

¹عباس، خالد، المرجع السابق ، ص. 80-82

² نفس المرجع ص 85 – 87

على الغير المسؤول عن الضرر في إصلاح السفينة. ويتحمل كل المصروفات التي تترتب نتيجة المخاطر البحرية كالتصادم والمخاطر الحربية التي تهددها في ملاحتها، ولهذا يغلب النص على أنه يلتزم بالتأمين على السفينة ضد هذه المخاطر.¹ وقد يقوم المؤجر بإبرام هذا التأمين وان كان المستأجر هو الذي يتحمل مصاريف التأمين على السفينة. كما قد يجبر المستأجر على إجراء تعديلات على السفينة، أو بتغيير قواعد تصنيف السفن ففي هذا الصدد نجد أن المشاركة النموذجية بركون "Barcon" قد نظمت هذه المسألة بموجب بندها التاسع، بأن قيمة الإيجار معرضة للتفاوض في هذه الحالة أو يُعرض إعادة تقديره إلى التحكيم، كلما زاد مبلغ مصاريف هذه التعديلات عن 5% من قيمة تأمين السفينة.

ثانياً : الالتزام بدفع أجرة السفينة

إن لفظ الأجرة يطلق عموماً على ثمن نقل البضاعة، كما يطلق على مقابل تأجير السفينة، فرغبة في التمييز الاصطلاحي بين الأجرة في عقد النقل والأجرة في عقد إيجار السفينة، احتفظنا بلفظ أجرة النقل في العقد الأول وأجرة السفينة في العقد الثاني، وهي ذلك المبلغ المالي الذي يتلقاه المؤجر مقابل تقديمه سفينة صالحة للملاحة طبقاً لشروط العقد ووضعها تحت تصرف المستأجر.²

ويعتبر التزام المستأجر بدفع مبلغ إيجار السفينة في عقد إيجار السفينة بهيكلها التزاماً أساسياً يقع في ذمته مقابل استعماله للسفينة، وعنصره جوهرية ويدرج في مقدمة الالتزامات المرتبطة بصورة مباشرة بالالتزام المؤجر بتقديم السفينة محل الاتفاق، فهو التزاماً أساسياً يقع في ذمة المستأجر مقابل استعماله للسفينة، وتماشياً مع مبدأ الحرية

¹ د. عبد الحميد الشواربي، القانون البحري - عقد إيجار واستئجار السفينة، دار النهضة العربية، القاهرة، 2006، ص 212
² عبد القادر بورهية، الوجيز في القانون البحري الجزائري، دار هومة، الجزائر، 2005، ص. 217.

التعاقدية في عقد إيجار السفينة فقد جعل المشرع تحديد بدل الإيجار وكيفية دفعه متروك لاتفاق الطرفين وذلك بموجب المشاركة، إلا أنه من الناحية العملية عادة ما يحسب الإيجار وتحدد كيفية دفعه استنادا على وحدات زمنية قد تكون أيام أو أشهر متتالية(1)، وهذا ما تضمنته أحكام المادة 732 من ق.ب.ج بنصها على أنه: « يجب على المستأجر أن يدفع إلى المؤجر إيجار السفينة لأجل استعمالها، ويحدد بدل الإيجار وكيفيات دفعه في عقد الاستئجار »،¹

ويبدأ سريان بدل الإيجار في هذا العقد من يوم تسليم السفينة للمستأجر إلى غاية ردها للمؤجر، وهو ما أشارت إليه أحكام المادة 733 من ق.ب.ج بنصها على أنه: « يستحق الإيجار اعتبارا من يوم تسليم السفينة إلى المستأجر وينتهي في يوم ردها إلى المؤجر ». فالوفاء بدفع الأجرة مشروط بقدرة السفينة على مواصلة الملاحة دون توقف، أما إذا توقفت السفينة لإصلاح الأضرار الناشئة عن القوة القاهرة أو عن عيب ذاتي في السفينة، أو لسبب لا ينسب لفعل المستأجر توقف عن دفع الأجرة طوال مدة العطل إلا إذا كان التوقف مؤقتا لا يزيد عن 24 ساعة، وهو ما نصت عليه المادة 734 من ق.ب.ج على أنه: « إذا توقفت السفينة بسبب عيب خاص بالسفينة أو لحالة القوة القاهرة على إثر ظرف لا ينسب لفعل المستأجر، يوقف دفع الإيجار خلال مدة توقف السفينة، إذا تعدت هذه المدة 24 ساعة »، ويعتبر منطقيا وعادلا ما ذهب إليه المشرع في هذا الشأن وذلك بجعل التزام المستأجر بدفع الأجرة يكون جزئيا، وهذا ما دام أنه يحرم من حقه في استعمال السفينة بفعل المؤجر.²

والمشرع الجزائي لم ينص على إمكانية المؤجر في فسخ عقد إيجار السفينة بهيكلها

¹ محمد سامي عبد الحميد، النقل البحري وعقود استئجار السفن، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2014، ص 165.

² محمد كمال عبد العزيز، النظرية العامة لعقد إيجار السفينة في التشريع البحري المقارن، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2008، ص 211

وطلب التعويض كجزاء عن إخلاله بالتزامه في الحالة التي يتخلف فيها المستأجر عن دفع الأجرة المستحقة، وهذا بخلاف مشاركة بركون "Barcon" النموذجية التي عالجت هذه المسألة ضمن بندها العاشر، إذ سمحت للمؤجر بفسخ العقد أو المشاركة من دون إنذار مسبق للمستأجر كما تأخر هذا الأخير بسبعة (7) أيام عن دفع بدل الإيجار المتفق عليه.¹

ثالثاً : التزام بالمحافظة على السفينة واستعمالها في الغرض المتفق عليه

لما كانت التسيير الملاحي والتجاري للسفينة تثبت للمستأجر في هذا العقد، فيلتزم بالمحافظة على السفينة واستعمالها بما يتفق مع مميزاتها التقنية وتخصيصها العادي، وعليه تزويدها بالتسليح والتجهيز على الوجه الكامل، وهو ما نصت عليه 728 من ق.ب.ج ، وهذا راجع لتسليمه السفينة عارية بدون تطعيم ولا تجهيز

فيتولى المستأجر تطعيم السفينة، فيتعاقد مع الربان وباقي أفراد الطاقم الذين يكونون تابعين له في أعمالهم التجارية والملاحية ويعتبر المستأجر هو مجهزة السفينة وليس المالك المؤجر، كما يتحمل تبعاً لذلك أجور الطاقم والربان والمؤن الخاصة بهم وجميع المصاريف الخاصة بهم. وهو ما تضمنت عليه أحكام المادة 729 من القانون البحري على أنه: « يزود المستأجر السفينة بالطاقم ويدفع له الأجرة والمؤونة والمصاريف الملحقة . » وقد تسلم السفينة إلى المستأجر وعليها جزئي من الطاقم، أو يتم المؤجر إختيار الربان وذلك حرصاً على سفينته²

فنجذ أن المشاركة الإنجليزية "Charter" by "demise" تجيز لمالك السفينة تعيين الربان، على أن يكون تبعيته للمستأجر، ومع ذلك نكون بصدد استئجار سفينة

¹ ليندة اكلي ، المرجع السابق ، ص 180

² المادة 729 من القانون البحري الجزائري

بهيلكلها، ما دام أن تبعية الربان والطاقم تبقى للمستأجر وحده تماشياً مع تمتعه بالتسيير الملاحي والتسيير التجاري للسفينة. والمستأجر ليس حراً في استعمال السفينة كما يشاء، بل عليه أن يراعي في هذا الاستعمال أن لا يعرض المؤجر للمسؤولية أمام الجهات الإدارية، فعليه أن يستعمل السفينة في عمليات نقل مشروعة، وفي الحدود الجغرافية المتفق عليها، وقد يحتاج إلى إجراء

تعديل في حجرات السفينة أو تقسيمات في عابرها، والأصل أن ليس له الحق في ذلك دون الحصول على الموافقة أو الإذن من طرف المؤجر، وفي حالة اتفق في المشاركة على إجراء المستأجر تعديلات فإنه يتحمل نفقاتها باعتباره المستفيد منها، كما أنه ليس حراً في استعمال السفينة كما يشاء، فكثيراً ما يشترط المؤجر في العقد منع المستأجر من استعمال السفينة نقل مواد معينة، كاشتراطه منع شحن السفينة بالمواد المتفجرة، أو استخدام سفينة نقل الأشخاص في نقل البضائع أو العكس(4)، فكل هذه الشروط على المستأجر تنفيذها والا يلتزم بالتعويض عن الأضرار التي تصيب السفينة المؤجرة نتيجة مخالفتها.¹

رابعاً : التزام برد السفينة عند انتهاء عقد الإيجار ومراعاتها

إن رد السفينة للمؤجر يعتبر بمثابة رد الشيء المؤجر عند نهاية العقد، فهو التزام أخير يقع على المستأجر وهذا الرد يكون مباشرة بعد انقضاء مدة العقد، وفي المكان والزمان المبينين في العقد وبالحالة نفسها التي استلمها، وذلك بصريح المادة 735 من ق.ب.ج والتي تنص على أنه: " يجب على المستأجر أن يرد السفينة بانتهاء مدة العقد في التاريخ والمكان المبينين في العقد وفي نفس الحالة التي استلمها فيها،

¹ ليندة ألكي ، المرجع السابق ص 182

باستثناء الاستهلاك العادي" 1

التزام المستأجر برد السفينة بالحالة التي استلمها فيها هو التزام بتحقيق نتيجة وليس ضمانا، أي أن كل ضرر يحصل للسفينة ويكون خارجا عن نتائج الاستعمال العادي لها يترتب مسؤولية مباشرة للمستأجر، فيقع عليه عبء إثبات مصدر الضرر وأنه لا يرجع إليه

ولهذا فهو ليس ضمانا إذ أنه ليس ملزما باستبدال قطع الغيار أو القيام بالإصلاحات التي يستدعيها حادث قوة قاهرة أو حادث لا يرجع إليه أو حادث يرجع إلى خطأ من الغير، كما يكون مسؤولا عند رد السفينة عن كل تلف أصابها ويلتزم بتعويض المؤجر عن ذلك إلا إذا أثبت أن التلف هذا راجع لسبب أجنبي عنه أو بفعل القوة القاهرة أو نتيجة الاستهلاك العادي. 2

وإذا تأخر المستأجر في تنفيذ التزام برد السفينة للمؤجر في الوقت المتفق عليه في العقد، فإنه يكون ملزما بدفع تعويض عن المدة الزائدة عن التاريخ المحدد للرد في العقد، يحسب على أساس ضعف بدل الإيجار للمدة الزائدة في العقد، إلا إذا كان هذا التأخير عرضيا ولا يجاوز عشر (10/1) مدة العقد، وفقا لما نصت عليه أحكام المادة 736 من ق.ب.ج على أنه: " إذا تأخر المستأجر في رد السفينة، وجب عليه دفع تعويض محسوب - تقابلها نص المادة 165 من ق.ت.ب.م في فقرتها الأولى بنصها: " يلتزم المستأجر برد السفينة عند انتهاء عقد الإيجار بالحالة التي كانت عليها وقت أن تسلمها مع مراعاة الاستهلاك الناشئ عن الاستعمال العادي، ويكون الرد في ميناء تسليم السفينة إليه إلا إذا اتفق على غير ذلك . على أساس ضعف بدل الإيجار للمدة

1. المادة 735 من القانون البحري الجزائري

2 عبد العزيز سرحان، القانون البحري، دار النهضة العربية، القاهرة، 1998، ص 215.

الزائدة عن مدة العقد، إلا إذا كان التأخير عرضيا ولا يتعدى 10/1 من مدة العقد.¹ »

الفرع الثاني : التزامات المستأجر في عقد إيجار السفينة لمدة معينة

يتمتع المستأجر في عقد إيجار السفينة لمدة معينة بسلطة التسيير التجاري للسفينة فقط دون التسيير الملاحي الذي يعود للمؤجر، ومن ثم فإن المستأجر يلتزم أساسا باستلام السفينة ودفع أجرتها المحددة في العقد، ويعتبر هذا الالتزام في مقدمة الالتزامات المرتبطة بصورة مباشرة بالالتزام المؤجر بتقديم السفينة محل الاتفاق، وذلك باعتبار عقد الإيجار من العقود التبادلية الملزمة للجانبين²، الأمر الذي يجعل دفع الأجرة من أهم الالتزامات الواقعة عليه (الفرع الأول)، كما يتحمل جميع المصاريف المتعلقة بالاستغلال التجاري للسفينة إذ يكون نتيجة لذلك ملزما باستعمال السفينة المستأجرة من طرفه بالكيفية والشروط المتفق عليها أو بالطريقة التي يحددها العرف البحري كلما أحالت المشاركة إلى ذلك، كما يلتزم برد السفينة إلى المؤجر عند انتهاء عقد إيجار في المكان والزمان المتفق عليهما وبالحالة التي سلمها له المؤجر على خلاف المشرع المصري الذي نص على أنه في حالة تأخير المستأجر في رد السفينة فعليه دفع الأجرة ما يعادل 15 يوما الأولى، كما عليه أن يدفع ما يعادل مثلي الأجرة عن أيام التأخير التي تزيد على ذلك. وهو ما نصت عليه الفقرة 3 من المادة 165 ق.ت.ب.م على أنه: " و إذا تأخر المستأجر في رد السفينة لسبب يرجع إليه التزم بدفع ما يعادل الأجرة عن الخمسة عشر يوم الأولى ويدفع ما يعادل مثلي الأجرة عن أيام التأخير التي تزيد على ذلك، ما لم يثبت المؤجر أن الضرر يجاوز هذا المقدار "3

¹المادة 736 من القانون البحري الجزائري

² عبد الرزاق أحمد السنهوري، المرجع السابق، ص 45.

³نور سلطان، القانون البحري - دراسة مقارنة، دار النهضة العربية، القاهرة، 2004، ص 276.

أولاً : الالتزام بدفع أجره الحمولة

يعتبر الالتزام بدفع أجره الحمولة في عقد إيجار السفينة لمدة معينة من أهم الالتزامات المترتبة على المستأجر، وهو التزاماً جوهرياً له¹ ، وفقاً لأحكام المادة 695 من ق.ب.ج، فيتم في هذا العنصر تحديد الأجره ، وبيان حالات عدم استحقاق الأجره وفي حالة عدم دفع الأجره يترتب على المستأجر جزاء لذلك

(1) - تحديد كيفية دفع الأجره:

يحق للمستأجر في عقد إيجار السفينة لمدة معينة دفع أجره الحمولة في الوقت والكيفية المتفق عليها في العقد من يوم وضع السفينة تحت تصرفه إلى يوم إعادتها إلى المؤجر(2)، والمشرع الجزائري أعطى لأطراف العقد الحرية في تحديد كيفية الدفع وفقاً للشروط المدرجة في عقد إيجار السفينة، وفي حالة عدم وجود اتفاق بهذا الشأن تدفع أجره الحمولة مقدماً وشهرياً، إلا أن الأحكام القانونية تؤكد أن الأجره المدفوعة مقدماً لا تعتبر حقاً مكتسباً بالنسبة لكل حادث. وغالباً ما يتم تحديد أجره الحمولة في عقد إيجار السفينة لمدة معينة وفقاً لقانون العرض والطلب في السوق الملاحي ، بحيث يكون هذا التحديد بالنظر إلى حمولة السفينة من ناحية ومدة العقد مدة استعمال السفينة من جهة أخرى، وعادة ما تكون الأجره مسبقاً الدفع على شكل أقساط لكل فترة زمنية محددة مسبقاً²، فنجد المادة 6 من مشاركة بلتايم "Baltim" تنص على إمكانية دفع الأجره كل ثلاثين (30) يوماً.

ويبدأ سريان أجره الحمولة، وهي بأول يوم توضع فيه السفينة تحت تصرف المستأجر، بشرط أن يكون هذا الوضع وفقاً للبند الخاص بتسليم السفينة للمستأجر ووضعها تحت تصرفه، وفي حالة وجود غموض أو شك بخصوص تفسير بنود هذا

¹ سعيد الغرياني، القانون البحري والتجاري البحري، منشورات جامعة بنغازي، 1993، ص. 205.

² محمد حسين منصور، مرجع سابق ، ص 219.

العقد، فتسري أجرة الحمولة من اليوم الذي بدأ فيه التحميل، وهو ما جاء في أحكام المادة 709 فقرة 1 و 2 من ق.ب.ج، إلا أن المشرع الجزائري بموجب الفقرة الأخيرة من المادة 709 من ق.ب.ج قد أعطى لطرفي العقد في تحديد الوقت الذي يوقف فيه سريان أجرة الحمولة وهو اليوم الذي يتكون فيه الأجرة مستحقة الدفع من طرف المستأجر، وفي حالة عدم تحديده، يعتبر بمثابة اليوم الذي تنتهي فيه عمليات التفريغ النهائية وقبل إعادة السفينة.

من خلال مقارنة بين نص الفقرتين باللغة العربية والفرنسية فيما يتعلق بالعبارة باللغة العربية قبل إعادة السفينة والعبارة باللغة الفرنسية *navire du restitution la avant* يتضح أنه كان يستحسن على المشرع الجزائري لو استعمل مصطلح استعادة السفينة عوضاً من عبارة إعادة السفينة لأنها تكون أكثر وضوحاً في صياغتها باللغة العربية¹.

(2) - حالات عدم استحقاق الأجرة: هناك عدة حالات لا تستحق فيها الأجرة من بينها ما يلي:

- الحالة التي تصيب فيها السفينة بضرر يجعلها غير صالحة للاستعمال التجاري ويحتاج إصلاحها مدة تتجاوز أربعة وعشرين (24) ساعة، فلا تستحق الأجرة حينئذ خلال المدة الزائدة والتي تبقى فيها السفينة غير صالحة للاستعمال، بشرط أن لا تكون هذه الاستحالة بفعل المستأجر، إذ أنه كلما أصبحت السفينة عاجزة عن تلبية الأغراض التجارية والتي استؤجرت من أجلها فيطلب المستأجر حينئذ إيقاف سريان الأجرة،

¹ ليندة أكلي، المرجع السابق، ص 188

¹ وهو ما جاء في أحكام المادة 710 من ق.ب.ج والتي تنص على أنه: « لا تكون أجرة الشحن مستحقة خلال الأوقات التي تكون فيها السفينة غير صالحة للاستعمال تجارياً ما عدا إذا كان توقف السفينة ناشئاً من فعل المستأجر أو عندما لا تتعدى هذه الأوقات 24 ساعة " .

يلاحظ أنه ما جاء به المشرع الجزائري من خلال مسألة عدم استحقاق الأجرة خلال الأوقات التي تكون فيها السفينة غير صالحة للاستعمال التجاري والمنصوص عليها في المادة 710 من ق.ب، فهو تأكيد لما جاء في حكم المادة 706 من القانون نفسه، والمتعلقة بمنح المستأجر للمؤجر الوقت الضروري للقيام بالتزاماته والخاصة بإبقاء السفينة في حالة صالحة للملاحة خلال الرحلة البحرية بترميمها وصيانتها وتصلح أعطابها.²

ثانياً : التزام بتحمل مصاريف الاستغلال التجاري للسفينة

يلتزم المستأجر بدفع مصروفات التي يقتضيها الاستغلال التجاري للسفينة، وذلك بسبب انتقال التسيير التجاري له، ويلتزم الربان بتنفيذ تعليماته المتعلقة بهذا التسيير، ويدخل في هذه النفقات المصاريف التي تتعلق بسير السفينة واستغلالها في النقل، كنفقات وقود السفينة ورسوم الإرشاد ومصاريف العمليات المتعلقة بالبضاعة ك شحنها و رصها وتفريغها،³ ومصاريف صيانة عنابر السفينة والتي يتعين عليه أن يوفرها بالكمية والنوعية الكافية واللازمة للسير الحسن لآلات السفينة وتحسين أجهزتها على وجه حسن، وتحمله أجرة أفراد الطاقم في حالة عملهم خلال الساعات الإضافية.

¹ خالد مغاوري عبد الستار، القانون البحري (الإيجار - النقل - الرهن البحري)، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2007
² أحمد محيو، القانون البحري الجزائري - شرح القانون رقم 80/76، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1989 ص 62
³ جمال الدين عرفة، المرجع السابق ص 43

وهذا ما عبرت عليه نص المادة 704 من ق.ب.ج بقولها: « يتحمل المستأجر كل المصاريف المتعلقة بالاستغلال التجاري للسفينة بما في ذلك عنابر السفينة التي يجب أن تتوفر فيها كما وكيفا اللازمة لسير الآلات وكذلك أجرة أفراد الطاقم خلال الساعات الإضافية¹ للإشارة فإنه لا يجوز الخلط بين هذه النفقات المترتبة على عاتق المستأجر وذلك بمناسبة تسييره التجاري للسفينة، وما يترتب على المؤجر من مصاريف التنظيف والترميم واصلاح الأعطاب، ذلك قصد المحافظة وابقاء السفينة بحالة صالحة للملاحة طوال الرحلة البحرية وتعمل في هذا الصدد المشارطات الزمنية عادة على تفصيل النفقات الواجبة على المستأجر ضمن بنودها وكمثال على ذلك تقضي مشاركة بلتايم "Baltim" وذلك تحت عنوان "ما يقدمه المستأجر" في مادتها 4 بما يلي: " يقدم المستأجر على نفقته كل الفحومات بما فيه فحم المطبخ، والوقود السائل، والماء اللازم للمراجل، ويدفع رسوم الميناء والإرشاد (سواء كان إجباريا أو اختياريا) والقطر والرسوم الفصلية ما عدا التي تخص الربان والطاقم والضباط ، ورسوم ومصاريف القنوات والأرصفة وغيرها، وكل رسوم الأرصفة والموانئ والحمولة في ميناء الاستلام السفينة وردها للمؤجر إلا إذا كان سببها لحمولة منقولة قبل استلام السفينة أو بعد الرد (، وأتعاب الوكلاء والوكلاء بالعمولة).²

وعلى المستأجر كذلك أن يقدم وعلى نفقته بالشحن والرص بما في ذلك الدهن باستثناء ما يوجد منه على السفينة عند استلامها) والتفريغ والوزن والعد وتسليم الحمولة ومعاينة الروافع، وكل المصاريف الناشئة عن الحجر الصحي (بما فيه مصاريف التطهير. وكل الحبال والخطافات والسلاسل وغيرها التي يستخدمها فعلا

¹ جمال الدين عرفه مرجع سبق ذكره ص ص 91 94

² أحمد محيو، مرجع سابق ، ص. 217 وما بعدها

المستأجر للشحن والتفريغ، وكل الحبال والسلاسل الخاصة والتي تلزم لاستخدامها في الميناء لعملية الربط، على أن تزود السفينة بروافع وحبال تكفي لرفع فنكات في حدود وزن 2 طن .» وتضيف المادة 17 من المشاركة نفسها وذلك تحت عنوان "العمل ساعات إضافية¹" على أنه: " تعمل السفينة نهاراً وليلاً إذا طلب ذلك. ويرد المستأجر للمجهز ما يتحمله بسبب أجر الساعات الإضافية التي عملها الضباط والبحارة طبقاً لجدول الساعات والأجور المبين في أو ارق السفينة ."

ثالثاً : الالتزام برد السفينة

يُلزم المستأجر عند انقضاء مدة عقد الإيجار لمدة معينة بأن يرد السفينة للمؤجر وبالحالة التي تسلمها بها، مع مراعاة في ذلك الاستعمال العادي²، وهذا الالتزام الذي يقع على عاتق المستأجر ما هو إلا تطبيق للقواعد العامة في القانون المدني وذلك من خلال أحكام المادة 502 والخاصة برد الشيء المؤجر عند انتهاء مدة الإيجار. لقد نصت المادة 711 من ق.ب.ج على أنه: " يجب أن ترد السفينة في التاريخ والمكان المذكورين في عقد استئجار السفينة، وفي الحالة التي سلمت بها إلى المستأجر ما عدا الاستهلاك العادي. ويجب على مستأجر السفينة أن يعلم المؤجر في الوقت اللازم عن تاريخ رد السفينة وذكر الميناء الذي سيقع فيه الرد".

يتضح من خلال هذه المادة أن للمستأجر التزام وهو القيام برد السفينة للمؤجر في المكان والزمان المحددين في عقد إيجار السفينة، وعليه عند إعادة تسليم السفينة للمؤجر

¹ أحمد محيو، مرجع سابق ص 223

² الجبوري، سامي. مرجع سابق، ص. 211.

أن تكون بالحالة نفسها التي استلمها بها، الأمر الذي يفسر من الناحية العملية قيام المؤجر بمعاينة حالة السفينة عند استردادها وذلك بإجراء محضر وصفي للسفينة بميناء التسليم إذ تثبت فيه السفينة بجميع عناصرها وملحقاتها والقائمة المخصصة لجرد كل ما تحتوي عليه السفينة من أدوات ومؤونة، فيكون ذلك عن طريق مقارنة ومطابقة حالة السفينة بناء على محضر التسليم وحالتها عند الرد، فيعرف إلى أي حد استطاع المستأجر الوفاء بالتزامه. فيسأل المستأجر عن الأضرار التي ألحقها بالسفينة بشرط أن لا يكون ناتجا عن الاستعمال العادي فلا يسأل عنه لأن الأجرة التي يدفعها تغطيه، وإنما نلاحظ أن عبارة الاستهلاك المعتاد واسعة قد تشمل المخاطر البحرية. كما لا يسأل عن أخطاء الطاقم الملاحية ما دام أنه لم يشارك أو يتسبب في هذا الخطأ وما دام أن الربان والبحارة تابعون للمؤجر المجهز ويخضعون لأوامره فيما يخص بالإدارة الملاحية للسفينة.¹

كما عليه أن يعلم المؤجر في الوقت اللازم عن تاريخ رد السفينة وذكر الميناء الذي سيقع فيه الرد. إلا أنه يمكن أن يحدث أن تنتهي مدة الإيجار والسفينة لازلت في عرض البحر وتحتاج إلى وقت إضافي للوصول، فيمدد هذا العقد بقوة القانون، فلا يلتزم المستأجر برد العين إلا بعد وصول السفينة إلى الميناء الذي سيقع فيه الرد، ومقابل هذا التمديد للعقد يلتزم المستأجر بدفع عن هذه المدة الإضافية أجرة المذكورة في العقد إلا إذا كانت هذه الإضافة عرضية ولا تزيد عن العشر (10/1) من مدة العقد، وهو الحكم نفسه الذي اتخذه المشرع بخصوص المدة الإضافية لرد السفينة المؤجرة بهيكلها (غير مجهزة).²

أضف إلى ذلك فإن المشرع الجزائري ومن خلال أحكام المادة 713 من ق.ب فإنه

¹ احمد محيو ، مرجع سابق ص 225
² جمال الدين عرفة، مرجع سابق، ص. 315.

أعطى للمؤجر إمكانية رفض قيام المستأجر برحلة جديدة، وهذا في حالة ما إذا تبين له أن المدة المتوقعة لإتمامها تتجاوز بقدر كبير المدة المحددة لنهاية العقد. لقد عالجت هذا الوضع مشاركة بلتايم "Baltim" استناداً إلى بندها السابع، فقررت رد السفينة عند انتهاء العقد وبالحالة نفسها التي سلمت إليه، وامتداد العقد الذي انقضت مدته أثناء السفر على أن يدفع المستأجر الفرق بسعر السوق الملاحي السائد، ولو كان أعلى من السعر المنصوص عليه في العقد(5)، فتنص المادة 7 في فقرتها الأولى منه على أنه: « ترد السفينة عند انتهاء المشاركة في نفس حالتها كما سلمت إلى المستأجر (مع مراعاة الاستهلاك العادي) وفي ميناء خال من الثلج حسب اختيار المستأجر، فيما بين الساعة 9 صباحاً و6 مساءً أو 9 صباحاً و2 مساءً إن كان يوم سبت وانما يجب أن لا يكون يوم الرد يوم أحد أو يوم عيد رسمي¹.

الفرع الثالث: التزامات المستأجر في عقد إيجار السفينة على أساس الرحلة

عقد إيجار السفينة على أساس الرحلة هو عقد بمقتضاه يضع المالك سفينة مجهزة ومزودة بالتسليح والتجهيز، تحت تصرف المستأجر للقيام بالرحلة أو لعدة رحلات، والمستأجر في عقد إيجار السفينة على أساس الرحلة يفقد سلطتي التسيير التجاري والملاحي للسفينة الذي يعود للمؤجر وحده، وفي مقابل الالتزام الأساسي للمؤجر المتمثل في تقديم السفينة المعينة في الزمان والمكان المتفق عليهما وتلقيه البضاعة وصيانتها طبقاً لبنود العقد وذلك قصد التنفيذ الجيد للرحلة البحرية، فهناك عدة التزامات مقابلة تقع على عاتق المستأجر والمتمثل في دفع أجرة السفينة مقابل وفاء المؤجر ب التزاماته و يقع عليه التزام بعمليات شحن وتفريغ البضائع²

أولاً : التزام المستأجر بدفع الأجرة

¹ جمال الدين عرفة، مرجع سابق ص. 318.

² عبد الرزاق السنهوري مرجع سابق ص. 102

تعتبر الأجرة في عقد إيجار السفينة على أساس الرحلة الالتزام الرئيسي للمستأجر، وهو الثمن الذي يدفعه المستأجر للمؤجر مقابل وضع السفينة كليا أو جزئيا تحت تصرفه، وكذلك المبلغ الذي يدفع مقابل نقل بضائع عن طريق البحر، فيختلف تحديد دفع هذه الأجرة وتختلف كيفية حسابها باختلاف نوع البضائع ، كما أن هناك حالات أين تدفع الأجرة كليا ¹

(1) - تحديد مبلغ الأجرة:

المستأجر هو المدين بأجرة الحمولة في عقود الإيجار، لكن يختلف كيفية تحديدها والعوامل التي تؤثر عليها من عقد إلى آخر، فالمرجع الأول في تحديد الأجرة في عقد إيجار السفينة على أساس الرحلة هو اتفاق الطرفين، فلهم مطلق الحرية في اختيار الطريقة التي بموجبها سيتم تحديد مبلغ أجرة الحمولة، وفقا لما جاء في أحكام المادة 686 فقرة 1 من ق.ب.ج والتي تنص على أنه: « يحدد مبلغ أجرة الحمولة وكيفية دفعه بموجب اتفاق بين الأطراف »، فعلى الطرفين اتخاذ بعين الاعتبار عدة عوامل لتقدير هذه الأجرة منها المسافة، طبيعة البضائع المشحونة ومميزاتها، التسهيلات للدخول إلى الميناء، قيمة البضائع، دوريات النقل، سرعة هذه الدوريات، التراكم، ... الخ...²

قد ينص على تحديد دفع الأجرة مسبقا في ميناء الشحن أو عند تسليم البضاعة بميناء التفريغ، فعادة ما تنص عقود إيجار السفن على أن الأجرة تدفع عند تسليم البضاعة، وهو ما أشارت إليه المادة الرابع من المشاركة النموذجية جنكون "Gencon" على أنه يترك الاختيار للأطراف بين الدفع المسبق للأجر وبين دفعها

¹ بوزيان أحمد. القانون البحري وتطبيقاته العملية. دار الجامعة الجديدة، الاسكندرية ، 2007 ص. 135.

² عبد المنعم فرج الصدة، النقل البحري للبضائع، دار النهضة العربية، القاهرة، ص. 173.

عند تسليم البضاعة، بحيث يمكن للربان أن يرفض تسليم سندات الشحن قبل تسديد الأجرة الأولى، ويكون للمستأجر ملزماً بتسبيق المصاريف والرسوم التي تتطلبها السفينة بميناء الشحن في الحالة الثانية.

(2) - حساب الأجرة:

إن تحديد مبلغ الأجرة الذي يدفعه المؤجر للمستأجر تعتبر إحدى ظواهر حرية التعاقد في عقود الإيجار، ولحساب الأجرة في عقد إيجار السفينة على أساس الرحلة يكون بالترقية بين أجرة الحمولة وأجرة المسافة¹.

(1) - أجرة الحمولة:

قد تحدد الأجرة على أساس القدر المفرغ من البضاعة، وسبب اتجاه الطرفين إلى هذه الطريقة هو السرعة المتبعة في عمليات الشحن وعدم إمكانية الربان من التحقق على مقدار البضائع المحملة على ظهر السفينة، واعتماده على البيانات التي قد يقدمها المستأجر واطمئناناً بالذات إلى التحفظات التي يضعها في سند الشحن حفاظاً لمسئوليته في هذاة الشأن، ولهذا يفضل النص على أن تحدد الأجرة على قدر كمية أو وزن البضاعة المفرغ أو المسلمة، لأن العبرة هي الكمية أو الوزن الفعلي المفرغ ولو ورد في سند الشحن أكبر من ذلك² وهو ما جاء في أحكام المادة 687 من ق.ب.ج على 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 المحملة."

¹ بوحنية، أحمد ، القانون البحري والنقل البحري التجاري. دار الجامعة، 2019 ، ص. 144.

² عبد المنعم فح الصدة، المرجع السابق، ص. 185.

لقد اعتمد المشرع الجزائري في حساب أجره المسافة من خلال أحكام المادة 688 من ق.ب.ج والتي تنص على أنه: « يجب أن تحسب أجره المسافة على أساس النسبة ما بين المسافة الكاملة الواجب قطعها والتي حسبت على أساسها أجره الحمولة والمسافة المقطوعة فعلا والنسبة ما بين مصاريف ومدة الرحلة على المسافة الكاملة والمسافة المتبقية للرحلة.¹

يتضح من خلال هذه المادة أن أجره المسافة تحسب بالعلاقة ما بين المسافة الإجمالية التي كان من المفروض أن تقوم بها السفينة والتي تقررر وفقها الأجره والمسافة الحقيقية التي قطعتها السفينة والعلاقة بين المصاريف ومدة الرحلة خلال المسافة الكلية وما تبقى من المسافة. قد يرد في عقد الإيجار السفينة على أساس الرحلة أن تحدد حساب الأجره طبقا لكمية البضاعة كما تبين في سند الشحن، ولهذا يتضمن السند إشارة أو إحالة إلى المشاركة في خصوص تحديد الأجره، وانما يلاحظ أن سند الشحن كثيرا ما يتضمن تحفظات خاصة بحجم البضاعة أو وزنها، وهي الشروط المعروفة بالجهل بالوزن أو الحجم أو بعدم التأكد منهما. وإذا زاد أو نقص حجم البضاعة أثناء الرحلة فإن الأجره لا تقدر في حالة عدم وجود نص أو عرف بذلك، ويكون على أساس الكمية المشحونة وليس الكمية التي تم تسليمها، كما تحدد أجره ناقلات النفط بالرجوع إلى معايير محددة منشورة لأجور نمطية، أما بالنسبة لنقل الحيوانات فإن حساب الأجره يكون على أساس عدد الرؤوس.²

3 - الحالات التي يستحق فيها المؤجر الأجره كاملة:

إذا قام المؤجر بتنفيذ الرحلة على النحو المتفق عليه استحق الأجره المتفق عليها

¹ أحمد محيو، مرجع سابق، ص. 263

² نفس المرجع، ص. 268-270.

كاملة، إلا أنه ثمة أحوال لا يتم فيها إنجاز الرحلة على النحو المتفق عليه ومع ذلك يلتزم المستأجر بدفع الأجرة كاملة، فالمشرع الجزائري قد أورد في القانون البحري عدة حالات تكون فيه الأجرة مستحقة الأداء كاملة، فبعض هذه الحالات بسبب فعل المستأجر وبعضها الآخر لا يرجع إلى فعله، وهذه الحالات تتمثل في:

1- حالة وضع واستبدال البضائع المشحونة:

بالنسبة للبضائع المشحونة من طرف المستأجر على ظهر السفينة، فإنه يلتزم بوضع كمية البضاعة المدرجة في العقد، فإذا لم يشحن المستأجر كل البضائع المتفق عليها التزم مع ذلك بدفع الأجرة كاملة للمؤجر، وهو ما جاء في أحكام المادة 668 ق.ب.ج والتي تنص على أنه: « 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 ، أي أن المستأجر يدفع في هذه الحالة مقدار الأجرة المقررة للبضاعة التي شحنت ويدفع أجرة البضاعة التي لم تشحن، مع أن مكانها في السفينة يظل فارغا خاليا ولهذا تسمى هذه الأجرة "بالأجرة على الفراغ"، وذلك لمنعه للمؤجر من تكملة الحمولة الناقصة ببضائع أخرى عند الإيجار الكلي للسفينة¹ 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 "، تقابلها المادة 187 من ق.ت.ب.م التي تنص على أنه: " لا يجوز للمؤجر أن يشحن في السفينة بضائع غير خاصة بالمستأجر إلا بموافقته " .² كما يقع عليه التزم بدفع الأجرة كاملة للمؤجر في حالة استبدال البضاعة المدونة في

¹ عبد المنعم فرج الصدة، مرجع سابق ، ص 668.

² عبد القادر المرعاري، القانون البحري – عقد النقل البحري للبضائع، دار أبي رقراق، الرباط، 2012.

العقد ببضاعة أخرى دون إضرار بالمؤجر والمستأجرين الآخرين، بحيث تكون أجرة الحمولة المدفوعة في هذه الحالة لا تقل عن الأجرة المتفق عليها في العقد، وفي حالة طلب المستأجر في أي وقت أثناء السفر تفريغ البضائع قبل وصولها إلى الميناء المتفق عليه، فيكون بذلك ملزماً بدفع الأجرة كاملة ونفقات التفريغ ويكون هذا في حالة الإيجار الكلي للسفينة، وهو ما جاء في أحكام المادة 678 فقرة 1 من ق.ب.ج التي تنص على أنه: " يحق للمستأجر أن يتصرف بالبضائع خلال الرحلة ويستطيع العمل على تفريغها أثناء الطريق في أحد الموانئ وفي حالة كهذه يتعين على المستأجر دفع الأجرة الكاملة المشترطة للرحلة وتحمل جميع المصاريف المسببة من هذه العملية 1"، إلا أنه في حالة الإيجار الجزئي للسفينة فلا يمكن للمستأجر تفريغ البضائع إلا بالحصول على موافقة أولية من المؤجر، وهو ما تضمنته أحكام المادة 678 في فقرتها الثانية من ق.ب.ج.

2- حالة توقف السفينة أثناء الرحلة البحرية:

عند تحميل السفينة بالبضائع يجب أن تتوجه إلى ميناء الوصول ولكن قد تطرأ عليها بعض العوامل أثناء الطريق تمنع السفينة بالالتحاق بالميناء المحدد، الأمر الذي يؤدي إلى عدم استكمال الرحلة بسبب عوائق مستمرة لا يمكن تفاديها في مدة معقولة، فقد يكون المنع مؤقتاً ففي هذه الحالة يبقى عقد الإيجار نافذاً دون زيادة الأجرة ودون تعويض إذا حالت مثلاً بها القوة القاهرة مؤقتاً، وهو ما أشارت إليه المادة 691 من ق.ب.ج، أما في حالة المنع النهائي أين تجعل السفينة تتوقف نهائياً،² ففي هذه الحالة وطبقاً لأحكام المادة 676 من القانون نفسه، فإن على المؤجر والمستأجر أولاً

¹ بوحنية أحمد. مرجع سابق ص. 153.

² د. أحمد شكري السباعي، الوسيط في القانون التجاري البحري المغربي، ج 2، مطبعة النجاح الجديدة، الدار البيضاء، 1998، ص. 312.

التفاوض من أجل تغيير العقد، وفي حالة عدم الاتفاق يجوز للربان أن يلتحق بميناء مجاور لتفريغ البضاعة أو الرجوع بها إلى ميناء التحميل ، فيكون المستأجر في جميع الحالات مدينا اتجاه المؤجر بدفع أجرة المسافة عن هذا التوقف. وأضافت في السياق نفسه المادة 677 من ق.ب.ج أنه في حالة تعلق الأمر بعدم استكمال الرحلة بسبب عطب في السفينة، يتم سحب الحمولة أثناء الرحلة ليس بطلب من إمكانية إزالتها بمدة معقولة ودون أن يمس هذا مصالح الأطراف يبقى عقد الاستئجار ساري المفعول ولا محل لدفع التعويض عن التأخير الحاصل¹

"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 مناسباً ومفيداً للمستأجر. وفي جميع الحالات يلتزم المستأجر بدفع أجرة المسافة"

كما يعتبر المدين الوحيد بالأجرة في المشاركة الزمنية، أما في عقد إيجار على أساس الرحلة فتتعدد المسألة بسبب أن الرحلة قد تنصب على نقل بضاعة لحساب الغير بسند الشحن، فيكون محل لتحديد المدين بالأجرة، أما الدائن بالأجرة فهو المؤجر، وهو الطرف الذي يتعهد في عقد الإيجار بوضع السفينة أو الجزء المتفق عليه منها تحت تصرف المستأجر سواء كان مالكاً للسفينة أو لا².

ثالثاً : الالتزام بشحن وتفريغ البضائع في الوقت المحدد

يُقصد بشحن البضائع عموماً رفعها من على رصيف الميناء ووضعها على ظهر السفينة، فهي عملية من عمليات النقل البحري، فلا يمكن إتمام هذه العمليات دون شحن البضائع في السفينة، بحيث يبدأ تنفيذ عقد النقلما التفريغ فيهدف إلى تحقيق

¹د. عبد القادر هدشي، القانون البحري الجزائري – دراسة تحليلية، مرجع سابق، ص. 148.
² المادة 676 من القانون البحري الجزائري

العملية المعاكسة للشحن، أي إخراج البضاعة وانزالها من السفينة ووضعها على رصيف الميناء فيمكن أن تتوقف السفينة في الميناء تنتظر شحنها أو تفريغها، وتأخير السفينة في الميناء يجعلها تتحمل مصاريف عامة تنقص من الفوائد التي كان ينتظرها المؤجر

وهذا ما يؤدي به إلى خسارة، فحفاظا على مصلحة هذا الأخير فإن عقود إيجار وكذا القانون البحري تفرض على المستأجر احترام مواعيد الشحن والتفريغ، وهو ما يعرف بالميعاد الأصلي ، كما يجري ميعاد آخر فيسمى بميعاد إضافي للشحن والتفريغ ، إلا أنه وفي حالة إتمام المهلة الإضافية ولم تتم عمليات الشحن والتفريغ فإن المشرع البحري أضاف مهلة إضافية ثانية إلى المهلة الإضافية الأولى وتكون مصاريف مسافنة الحمولة أثناء الطريق على عاتق المستأجر إلا في الحالات التي تكون بها أسباب التوقف منسوبة للمؤجر¹

1 - ميعاد شحن وتفريغ البضائع الأصلية:

إن المهلة الأصلية تمثل المهلة الأولى التي يمنحها المؤجر للمستأجر من أجل شحن وتفريغ بضائعه، تبدأ في السريان إذا وصلت السفينة إلى الميناء المتفق وكانت مستعدة للشحن والتفريغ وقد أصدرت إعلام أو إخطارا باستعدادها لمثل هذه العمليات فيعتبر الإعلام عن وصول السفينة شرط أساسي لانطلاق ميعاد الشحن والتفريغ وعلى العموم يتم تحديد مدة الشحن والتفريغ تبعا للاتفاق في عقد إيجار السفينة،² وإذا لم ينص في العقد على مدة معينة وجب تحديدها وفقا لعدة عوامل تهم بالخصوص كمية البضاعة ونوعيتها والوسائل المستعملة لشحنها وتفريغها، وظروف العمل وحالة الميناء من حيث الإمكانيات التي يتوفر عليها وغير ذلك من العوامل المؤثرة على

¹ د. علي البارودي، مرجع سابق، ص. 231.

² نفس المرجع، ص. 237.

سير العمليات وهو ما جاء في أحكام المادة 660 فقرة 2 من ق.ب.ج فيلتزم المؤجر أن يعلم المستأجر أو أي شخص عين لهذا الغرض عن وصول السفينة إلى مكان التحميل وبأنها جاهزة للتحميل، ويشترط القانون البحري الجزائري أن يكون الإعلام أو الإشعار بالوصول كتابيا، فيسلم له هذا الإشعار بالوصول في مقابل وصل بالاستلام، ويكون ذلك عادة بإشارة القبول على النسخة الثانية من الإشعار أما عن الأيام والساعات والشروط التي يكون فيها هذا الإعلام مبلغا تبليغا صحيحا فإنها تحكمها البنود المدرجة باتفاق الطرفين في عقد إيجار السفينة، وفي حالة لم يتضمن العقد هذه الشروط فيطبق الأعراف المعمول بها في ميناء الشحن فبعد إخطار المستأجر باستعداد السفينة للشحن والتفريغ، يبدأ هذا الأخير في تنفيذ التزامه، فلا يدخل في حساب مهلة الانتظار إلا أيام العمل التي يمكن استخدامها في عمليات الشحن والتفريغ، فلا تدخل فيها أيام الأعياد الرسمية.¹

أما في حالة وجود غموض في بنود المشاركة يتعذر فيه تحديد كيفية حساب مواعيد الشحن والتفريغ، فإن المشرع الجزائري وبالرجوع للمادة 661 من ق.ب.ج حدد هذه المواعيد على أساس أيام وساعات العمل ابتداء من اليوم الذي تم فيه إعلام المستأجر إلا أنه في بعض الحالات يتوقف سريان ميعاد الشحن والتفريغ دون القيام أو الاستمرار في عمليات الشحن والتفريغ، وذلك في حالة وقوع حوادث منصوص عليها في العقد وهو ما جاء في أحكام المادة 662 فقرة 1 من ق.ب.ج وتتمثل في:

- حالة توقف عمليات الشحن والتفريغ، وهذا ما يؤدي إلى توقيف مواعيد الشحن.
- حالة القوة القاهرة والتي تعتبر سببا من أسباب الإعفاء، فهي توقف سريان مواعيد

¹. محمد زهير، القانون البحري الجزائري - دراسة مقارنة، دار هومة، الجزائر، 2010، ص. 312.

الشحن والتفريغ، وعلى المستأجر الذي يلتزم بتحميل وتفريغ السفينة في الوقت المحدد أن يتصل من التزامه، إذ بسبب القوة القاهرة يصبح التنفيذ مستحيلًا لمدة محددة، وكمثال على ذلك نذكر الإضراب والذي يصبح فيه التنفيذ مستحيلًا لمدة محددة، وحتى يعتد بهذا الفعل لا بد أن يكون غير متوقع وخارج عن إرادة المدين¹.

- حالة ما إذا كانت الظروف الجوية غير ملائمة للشحن والتفريغ، فيأمر المستأجر بوقف العمل حرصًا على سلامة البضاعة وكثيرًا ما يضع هذا الأخير شرطًا بالمشاركة معناه أنه لا يلتزم بالعمليات إلا متى كان الجو يسمح بذلك²

- حالة توقيف مواعيد الشحن والتفريغ عندما تصبح مستحيلة وذلك بسبب أمر من السلطة العامة للميناء إنه بالعودة لنماذج مشاركة إيجار السفن فإنها نصت ضمن بنودها على بداية سريان مدة الشحن والتفريغ فنجد "مشاركة جنكون" تنص في بندها 5/5 و 6 بأن بداية سريان مدة العمليات تكون من الساعة الثانية زوالًا إذا أعطت السفينة إخطارًا باستعدادها للشحن والتفريغ قبل الظهر، وعلى الساعة السادسة صباحًا من يوم العمل التالي إذا تم الإعلام في أوقات افتتاح المكاتب بعد الظهر، بينما "مشاركة لوتيسيا" تنص ضمن بنودها بأن مدة العمليات تبدأ في سريانها منذ بداية ساعات العمل اللاحق على استعداد السفينة للشحن والتفريغ.³

أما في نقل الزيوت فمشاركة "لندن لسفن الصهاريج" نصت ضمن بندها السابع أن مدة العمليات تبدأ من وقت أن تكون السفينة مستعدة لاستقبال البضاعة أو تفريغها.

2 - المدة الإضافية للشحن والتفريغ:

¹ د. أحمد محيو، مرجع سابق، ص. 265.

² بوسقيعة، علي، الوجيز في القانون البحري الجزائري. دار هومة، الجزائر، 2018، ص. 173.

³ د. محمد علي عمران، العقود البحرية - دراسة مقارنة، دار النهضة العربية، القاهرة، 2009، ص. 212.

إذا لم يتم المستأجر بالشحن أو التفريغ في المهلة الأصلية المحددة في العقد أو العرف المعمول به، رغم إعلامه بالاستعداد للشحن أو التفريغ فإنه يعطى له مهلة إضافية أخرى للمدة الأصلية، ويطلق عليها في بعض الدول "مهلة الانتظار اللاحقة" فيستحق المؤجر عنها تعويضا يوميا أو غرامة تأخيرية وذلك قصد أن يقوم المستأجر بإتمام التزامه في الشحن والتفريغ، ولقد عرفت "قواعد أثينا" المهلة الإضافية ضمن مشروعها لسنة 1962 في مدد الشحن والتفريغ في المادة أ تحت "باب التأخير في العمليات" بأنها: " الوقت الذي تظل فيه السفينة محتجزة للقيام بعمليات البضاعة بعد انتهاء المهلة المقررة لهذه العمليات".¹ فالميعاد الإضافي للشحن والتفريغ خاضع لاتفاق الطرفين في عقد الإيجار، وفي حالة عدم تحديد مدة هذه المهلة الإضافية فتكون مدتها بقدر عدد أيام المهلة الأصلية للشحن والتفريغ المدرجة في العقد، ما يلاحظ من خلال المهلة الأصلية والمهلة الإضافية للشحن والتفريغ.¹

إن المشرع البحري الجزائري قد جعل المهلتين متساويتين في المدة من حيث عدد الأيام والساعات، وكان المدة الأصلية تتمدد إلى مدة أخرى بالقدر نفسه من حيث الزمن، وهو ما جاء في أحكام المادة 663 فقرة 1 و 2 من ق.ب.جويكون حساب الميعاد الإضافي طبقا لما جاء في الفقرة الثانية من المادة 663 من القانون البحري بأيام وساعات متتابعة، ويمكن توقيف مدة سريانها للأسباب نفسها الموقفة لمدة الشحن والتفريغ الأصلية والواردة بصريح المادة 662 من القانون البحري سالف الذكر وتحدد أجرة المهلة الإضافية للشحن والتفريغ طبقا للمادة 664 من القانون البحري وفقا لحرية أطراف عقد الإيجار.²

وإذا لم تحدد تحسب على أساس حمولة السفينة ومعدل أجرتها بالإضافة إلى كل

1 عبد الحميد الشواربي ، مرجع سابق ، ص 187

2. د. عمار بوضياف مرجع سابق ص. 212.

المصاريف التي تحملها المؤجر) من جراء هذا التوقف للسفينة، وتدفع أجرة المهلة الإضافية من طرف المستأجر للمؤجر يوما بيوم وهو ما جاء في أحكام المادة 664 من ق.ب.ج

ثالثا - المهلة الإضافية الثانية ومكافأة السرعة:

في حالة نهاية المهلة الإضافية التي استفاد منها مستأجر السفينة لشحن وتفريغ بضاعته، دون الانتهاء من عمليات الشحن أو التفريغ في الأجل المحددة فإن المشرع الجزائري أعطى للمؤجر وفقا لأحكام المادة 665 من القانون البحري حلين: إما فسخ عقد استئجار السفينة، أو إرسال السفينة إلى وجهتها بحمولة ناقصة مع الاحتفاظ بحقه في الأجرة كاملة إلا أنه قد تمنح مهلة إضافية ثانية عند انتهاء المهلة الإضافية الأولى في حالة لم ينتهي المستأجر من إتمام عمليات شحن وتفريغ بضاعته، فإنه لا يجوز للمؤجر إرسال السفينة بحمولة ناقصة قبل انتهاء المهلة ومدة المهلة الإضافية الثانية تكون بأيام وساعات متتابعة.¹

يبدأ سريانها مباشرة بعد انقضاء المهلة الإضافية دون الحاجة إلى إعدار المستأجر بذلك، وفي حالة عدم الاتفاق على تحديد أجرة هذه المهلة الإضافية الثانية، فإنه بالعودة إلى أحكام المادة 666 فقرة 2 من ق.ب.ج فإن المشرع جعل حساب أجرتها يكون بزيادة 50% من معدل الأجرة الإضافية.²

وفي حالة انتهاء عمليتي الشحن والتفريغ قبل انتهاء المهلة المحددة، فيستحق المستأجر تعويض عن الوقت الذي ربحه من المدة المحددة يدفعه له المؤجر ونكون في هذه الحالة بصدد مكافأة السرعة ، وهو ما جاء في أحكام المادة 667 في فقرتها الأولى

¹ بن قطاف عبد الحميد ، الوجيز في القانون البحري الجزائري، دار هومة، الجزائر، 2012 ص 201
²مولاي، عبد القادر، عقود استغلال السفينة في القانون البحري الجزائري، أطروحة دكتوراه، جامعة وهران، 2015، ص. 243-250.

من ق.ب والتي تنص على أنه: " يجب على المؤجر أن يدفع للمستأجر مكافأة للسرعة إلا إذا كان هناك إتفاق مخالف وتدفع هذه المكافأة إذا انتهت عملية تحميل السفينة قبل إنقضاء مواعيد الشحن والتفريغ المبينة في عقد استئجار السفينة ."¹

كما أضافت الفقرة الثانية من المادة 667 من ق.ب.ج عن عدم تحديد مقدار مكافأة السرعة في عقد الإيجار مسبقا، أن المستأجر يستحق تعويضا عن ذلك قدره نصف قيمة أجرة المهلة الإضافية للشحن والتفريغ، والذي استثنى أيام العطل في حساب الساعات والأيام المعوضة، وأخذ بعين الاعتبار أيام الأحاد في هذا الحساب.

¹ اباد الطاهر، النظام القانوني لعقد إيجار السفينة في القانون البحري الجزائري، رسالة ماجستير، جامعة الجزائر، 2017، ص. 190-193.

المبحث الثاني : المسؤولية عن الإخلال بتنفيذ عقد إيجار السفينة وانتهاكه

يُعد عقد إيجار السفينة من العقود البحرية الهامة التي تنشأ عنها حقوق والتزامات واضحة للطرفين، ولذلك فإن أي إخلال بتنفيذه أو انتهاك لشروطه يترتب عليه مسؤولية قانونية تفرض على المخالف التعويض عن الأضرار الناتجة. فتحديد هذه المسؤولية يمثل عنصراً أساسياً لضمان التوازن بين الأطراف، ولحماية مصالح كل طرف من المخاطر الناجمة عن سوء التنفيذ أو الإهمال.

ويتجلى الهدف من دراسة هذا المبحث في توضيح نطاق مسؤولية كل طرف تجاه الآخر، سواء تعلق الأمر بالمؤجر أو المستأجر، مع بيان الآثار القانونية المترتبة على الإخلال بالتزامات العقد، بما يضمن حماية الحقوق والحفاظ على حسن سير العملية البحرية¹.

ومن خلال ذلك، سنتناول في هذا المبحث مسؤولية الأطراف في تنفيذ عقد إيجار السفينة، مع إبراز أحكام القانون البحري ذات الصلة والآليات القانونية للتعويض عن الإخلال بالشروط.

المطلب الأول : مسؤولية الأطراف بتنفيذ عقد إيجار السفينة

يحظى مؤجر السفينة (المالك) بأهمية كبيرة في عقد إيجار السفينة لكونه الطرف الأهم في العلاقة بينه وبين مستأجر السفينة والأعوان المساعدين كالربان مثلاً، فلقد ورثت القوانين البحرية من الأعراف البحرية القديمة قواعد خاصة بمسؤولية هؤلاء

¹ البشير محمد، "المسؤولية المدنية في العقود البحرية"، مجلة الدراسات القانونية البحرية، العدد 12، 2019، ص. 45

الأطراف، فهذه القواعد تشبه في بعض أحكامها القواعد العامة للمسؤولية المدنية، إلا أنها تختلف عنها في أمور أخرى اختلافاً واضحاً، ولذلك فهي مسؤولية من نوع خاص، تتمتع بخصائص معينة تجعلها متميزة عن غيرها في الحقوق المدنية والتجاري فالأصل أن كل من المؤجر والمستأجر مسؤول عن تقصيره في الوفاء بالتزاماته نحو الطرف الآخر، فهو ملزم بتعويض الطرف المضرور عن جميع النتائج المباشرة والمترتبة عن تقصيره وهذا وفقاً لأحكام المسؤولية العقدية، وترتبط على ما سبق ذكره، سنعالج حالات مسؤولية المؤجر (فرع الأول)، ومسؤولية المستأجر وذلك نتيجة إخلالهم بتنفيذ عقد إيجار السفينة (فرع الثاني)

الفرع الأول : حالات مسؤولية المؤجر

إن مؤجر السفينة في عملية استئجار السفينة بهيكلها قد يتسبب في تقديم سفينة للمستأجر وهي غير صالحة للملاحة، أو تقديمها بعيوب خفية في السفينة، وهذه الحالات تثير من مسؤوليته¹.

أولاً - قيام مسؤولية المؤجر في حالة عدم صلاحية السفينة للملاحة:

المؤجر يكون مسؤولاً عن السفينة من حيث صلاحيتها ملاحياً وتجارياً، أي بكل ما يحمل مصطلح "الصلاحية للملاحة"، وذلك رغم اختلاف المفاهيم والتي سبق التعرض لها سواء بخصوص إيجار السفينة لمدة معينة أو إيجار السفينة على أساس الرحلة، وما يجب توضيحه في هذا الشأن كون من الصعب على المؤجر ضمان صلاحية السفينة للملاحة لافتقاره عملية تجهيزها.² إلا أنه يعتبر مسؤولاً عن الأضرار الناتجة عن عدم صلاحية السفينة للملاحة،

¹ المادة 727، القانون البحري الجزائري

² عبد القادر، "القانون البحري وأحكام إيجار السفن"، دار الفكر، القاهرة، 2018، ص. 112

إلا إذا أثبت أنه لم يرتكب أي خطأ أو إهمال أو أن سبب هذه الأضرار لا يرجع لتابعيه أو أي شخص يكون تحت مسؤوليته، وهو ما جاء في صريح نص المادة 727 من ق.ب.ج التي تنص على أنه: " يعد المؤجر مسؤولاً عن الأضرار المتولدة عن عدم صلاحية السفينة للملاحة إلا إذا أثبت على أنه لا يمكن أن ينسب إليه أي خطأ أو إهمال أو إلى أي شخص يكون مسؤولاً عنه".

تنظيم مسؤولية المؤجر اتجاه المستأجر يتم وفقاً لمشارطات الإيجار، فالمؤجر يكون مخلاً بالتزامه إذا تلفت البضائع أو هلكت بسبب يرجع إلى عدم صلاحية السفينة للاستغلال التجاري مثلاً، والفقهاء يتشدد في تطبيق قواعد المسؤولية في هذا الصدد إذ يعتبر المؤجر مخلاً بالتزامه إذا لم يبذل العناية الكافية لضمان وصول البضائع سليمة إلى ميناء الوصول، أو عدم قيامه بالإصلاحات التي ترجع إلى القوة القاهرة.¹

ونلاحظ في هذا الصدد الغياب التام للنصوص التي تحدد مسؤولية المؤجر عن البضاعة المنقولة، وهذا أمر منطقي ينسجم مع طبيعة عقد إيجار السفينة بهيكلها (غير مجهزة)، بحيث يتولى فيها المستأجر التسيير التجاري والملاحي معاً، ويتحكم في مصير البضاعة المشحونة دون أن يتدخل المؤجر في ذلك، فلا يسأل هذا الأخير إلا عن النتائج المترتبة عن أخطائه في تنفيذ التزامه الأساسي المتعلق بتقديم سفينة صالحة للملاحة وقادرة للقيام بالخدمة المطلوبة لها. غير أن مجرد هلاك أو تلف البضاعة لا يُنشئ أي قرينة في مواجهة المؤجر على الإخلال بالتزامه، بل يتعين على المستأجر إقامة الدليل على ارتكابه خطأ ما كان هو السبب المباشر في حصول

¹ عبد القادر، مرجع سابق، ص. 120

الضرر، وبالتالي مطالبته بالتعويض تبعاً لذلك.¹

ثانياً - قيام مسؤولية المؤجر في حالة العيوب الذاتية في السفينة:

إن العيب الذاتي للسفينة لا يتعلق فقط بالعيوب الخفية، وإنما يتعدى هذا المفهوم إلى الاستعمال العادي للسفينة من ناحية، ويواجه من ناحية أخرى الأضرار الناتجة عن خطأ لا يعود للمستأجر أو للقوة القاهرة. وعلى اعتبار أن عقد إيجار السفينة بهيكلها عادة ما تبرم لمدة طويلة تتعدى سنة، فالعودة إلى المشاركة النموذجية "بركون" "Barecon" فإنها قلصت من مسؤولية المؤجر بخصوص ضمانه للعيوب الذاتية التي تصيب السفينة، إذ تلزم المؤجر في بندها الثاني بتغطية هذه العيوب لمدة 18 شهراً فقط ابتداءً من تسليم السفينة وهذا على عكس ما نصت عليه أحكام المادة 726 من ق.ب.ج والتي جعلت المؤجر مسؤولاً عن ذلك طول مدة العقد.²

لقد اختلفت التشريعات حول تحديد الطبيعة القانونية لمسؤولية مؤجر السفينة، بين اعتبارها مسؤولية عقدية تقوم على إخلال المؤجر بإحدى التزاماته المتضمنة في العقد بينه وبين المستأجر، أم مسؤولية تقصيرية تقوم على الغش والخطأ الجسيم.³

ينبغي التفرقة في هذا الصدد بين المسؤولية التعاقدية والمسؤولية التقصيرية، فإذا كان مالك السفينة ومجهزها مسؤولاً حيال المضرور من جراء الخطأ الذي يرتكبه ربان السفينة أو طاقمها، فإنه لا يسأل عن الخطأ المذكور إذا وقع في معرض تنفيذ عقد مبرم بين المضرور ومجهز السفينة ففي هذه الحالة يجوز للمجهز الذي أجر سفينته للغير أن يشترط إعفائه من المسؤولية عن أخطاء الملاحة التي يرتكبها الربان والبحارة وسائر التابعين البحريين، باعتبارهم ليسوا خاضعين لإشرافه ورقابته فيما يتعلق بملاحة

¹ أضرىف عبد الرحيم، مرجع سابق، ص 311

² حسني أحمد، عقود إيجار السفن، مرجع سابق، ص 66

³ عباس خالد، مرجع سابق ص 155

السفينة. فإذا انتفت مسؤولية المجهز عن أخطاء التابعين البحريين نتيجة العقد المبرم بينه وبين المضرور

تعذر في هذه الحالة مطالبته بالتعويض عن الأخطاء المذكورة كما تعذر مطالبة مالك السفينة بذلك التعويض إذا كان لا يستغلها بنفسه¹.

فيسأل المؤجر أمام المستأجر عن الخطأ الصادر منه في تنفيذ التزاماته العقدية (مسؤولية عقدية)، كما يسأل المؤجر أمام الغير بسبب عدم صلاحية السفينة المؤجرة للملاحة إذا أصاب الغير ضررا بسبب هذه الحالة (مسؤولية تقصيرية)

1 - مسؤولية المؤجر اتجاه الغير:

إن المسؤول عن الضرر الذي يصيب الغير من السفينة هو مستأجر السفينة فقط، فإذا ألزم المؤجر بالتعويض لعدم إمكانية التمسك بعقد إيجار السفينة على الغير كان له الرجوع بما دفعه من تعويض على المستأجر والذي استقل بإدارة السفينة وتوجيهها، وكل ذلك باستثناء الضرر الناجم عن عيب ذاتي في السفينة، فعلى المستأجر أن يلتزم بإحاطة المؤجر علما على كل خلل يحتمل أن يلحق في المستقبل ضررا بالغير والا عدّ هو المسؤول عن ذلك الضرر.

فإذا ما ألزم المؤجر بالتعويض وهو ما يحدث عندما يجهل الغير وجود المشاركة ويتمسك بمسؤولية المؤجر باعتباره مالك للسفينة، فهذا الأخير يجوز له الرجوع بما دفعه من تعويض على المستأجر الذي استقل بإدارة السفينة، لذلك تذهب التشريعات الحديثة إلى التأكيد على قاعدة هامة تشكل حماية للمؤجر من مثل هذه المطالبات، مفادها أن المستأجر يضمن رجوع الغير على المؤجر بسبب يعود إلى استغلال السفينة، ويبدو أهمية هذا الحكم بالنظر إلى أن المشاركات لا تخضع لإجراءات الإشهار، وبالتالي يستطيع الغير الحصول

¹ اترك محمد عبد الفتاح ، التحكيم البحري ، مرجع سابق ، ص 68

على حكم بالتعويض ضد المالك المؤجر.¹

وللاستفادة من حق تحديد المسؤولية يجب على المالك أن لا يرتكب خطأ، ويشترط في الخطأ أن يكون شخصياً ثابتاً متعلقاً به، فخطأ ربان السفينة (أو أي شخص ينوب عنه) لا يفقد حقه في تحديد المسؤولية، فيستفاد من حق تحديد المسؤولية كل من مستأجر السفينة ومجهزها والمجهز المسير والربان أو أعضاء طاقم السفينة وكذلك من ينوب عن المالك والمستأجر والمجهز المسير بصفتهم قائمين بمهامهم على غرار المالك نفسه. وتحديد المسؤولية إما أن يكون عينياً يشمل السفينة والأجرة وهو النظام الذي تأخذ به كل من فرنسا وألمانيا ومصر، وأما أن يكون نقدي بتحديد مبلغ جزافي على أساس الحمولة الصافية تنحصر فيه حقوق الدائنين وهو موقف كل من الجزائر وانجلترا.²

2 - مسؤولية المؤجر في عقد إيجار السفينة لمدة معينة

يتفق الطرفان (المؤجر والمستأجر) في عقد إيجار السفينة لمدة معينة بأن يضع المؤجر سفينته مجهزة تحت تصرف المستأجر، وبالمقابل يقوم هذا الأخير بدفع أجرة السفينة، وبالتالي يحتفظ المؤجر في هذا العقد بالتسيير الملاحي فقط، فيرتب له القانون عدة التزامات وحقوق، ففي حالة الإخلال بهذه الالتزامات تقوم مسؤوليته اتجاه المستأجر (واتجاه الغير ³

1 - مسؤولية المؤجر اتجاه المستأجر:

تتحقق مسؤولية المؤجر اتجاه المستأجر في حالة الأضرار التي تلحق بالبضاعة وهو الالتزام الرئيسي الذي يرتبه عقد إيجار السفينة لمدة معينة في ذمة المؤجر، وهناك أيضاً حالات أخرى ذكرتها المادتين 719 و 703 من ق.ب.ج.

(أ) - المسؤولية عن الأضرار اللاحقة بالبضاعة:

¹ المنشاوي عبد الحميد ، مرجع سابق ص 198

² عبد الرزاق عبد الله. "القانون البحري المقارن: دراسة مقارنة بين التشريعات العربية والأجنبية." دار الثقافة، 2018.

³ المواد من 698 إلى 716 من ق.ب.ج

المؤجر يكون مسؤولاً في حدود السلطة التي احتفظ بها وهي سلطة التسيير الملاحي، وعليه يسأل عن الأضرار اللاحقة بالبضاعة إذا كانت ناشئة عن تقصيره في تنفيذ التزاماته، هنا يمكن للمستأجر أن يمتنع عن تنفيذ التزاماته أو يفسخ العقد مع طلب التعويض، ومن حق المؤجر إثبات رجوع الضرر للسبب الأجنبي، فيستحق الأجرة إلى تاريخ حصول الكارثة. إلا أنه في الوقت نفسه يعفيه من مسؤولية الخطأ الملاحي الناتج عن الربان أو مندوبه بخصوص هذه الأضرار وهو ما جاء في أحكام المادة 698 من ق.ب.ج والتي تنص على أنه: " يعد المؤجر مسؤولاً عن الأضرار التي تلحق بالبضاعة المشحونة على متن السفينة إذا اتضح بأنها نتجت عن تقصير في أداء واجباته ولكن لا يكون مسؤولاً عن الخطأ الملاحي الناتج عن الربان أو مندوبيه ".

ب - حالات أخرى لقيام مسؤولية المؤجر:

حددت المادة 719 ق.ب.ج حالات أخرى لقيام مسؤولية المؤجر اتجاه المستأجر في

عقد إيجار السفينة لمدة معينة وتتمثل في:

- وقوع ضرر جراء التأخير المنسوب إليه،

- فقدان السفينة

- عدم صلاحية السفينة للقيام بالملاحة البحرية.

2 - مسؤولية المؤجر اتجاه الغير:

لتحديد مسؤولية المؤجر اتجاه الغير لا بد من البحث على أساس العلاقة التي تجمع بين الغير والمؤجر، هل تقوم على أساس المسؤولية التعاقدية أم على أساس المسؤولية التقصيرية¹.

أ - المسؤولية التعاقدية:

¹عبد الرزاق عبد الله، "مرجع سابق ص 118

يكمن معيار تحديد المسؤولية العقدية في عدم تنفيذ الالتزام، ويحدد نطاق المسؤولية في معرفة ما إذا كان المدين قد أخطأ أم لم يخطئ، وبالتالي تحدد مسؤوليته عن خطئه.¹ تعود مسؤولية المؤجر اتجاه الغير عن طريق تحديد الديون التعاقدية لحاجيات السفينة، فإذا قدم شخص للسفينة ما يلزمها من وقود وتموين وأدى لها خدمات معينة وأراد بالمطالبة بالثمن الذي يستحقه من التوريدات أو الخدمات يتقدم للشخص الذي تعاقد معه. فإذا كان مالك السفينة هو الذي أبرم هذه العقود فإن دعوى المسؤولية توجه ضده ويستوي أن يكون تعاقد مباشرة، أو بواسطة وكيل خاص، أو يكون الربان عند تعاقد مع الغير قد أعلن عن تمثيله للمالك، وتعتبر هذه الديون المترتبة عن هذا النوع من العقود في كل الأحوال ديون ممتازة أما إذا تعاقد الغير مع الربان بوصف الربان ممثلاً للمالك وبعد أخذ إذن هذا الأخير من المالك، فتكون للمتعاقد دعوى ضد المالك أيا كانت نصوص مشاركة إيجار السفينة، غير أن الصعوبة تثور بالنسبة للعقود التي يبرمها الربان مع الغير من أجل حاجيات السفينة المستأجرة دون أن يفصح أنه يمثل المستأجر، لهذا ظهرت عدة اتجاهات من بينها من يقول بأنه ما دامت التوريدات قد قدمت إلى سفينة معينة فإن المؤجر المالك هو المسؤول الأول، حتى ولو انتقلت الإدارة التجارية للسفينة إلى يد المستأجر.²

ب - المسؤولية التقصيرية:

إذا كان المؤجر (في الحالات التي لا تثبت له صفة الناقل) في مأمن من دعوى المتعاقدين مع المستأجر المبنية على الأساس التعاقدية، فإن صاحب البضاعة يمكنه أن يقاضي المؤجر (وهو الطرف في عقد الإيجار الذي ليس له صفة الناقل في

¹ المادة 844 من القانون البحري الجزائري

² عبد الرزاق عبد الله، مرجع سابق ص. 145.

مواجهته)، وذلك طبقاً للقواعد العامة في المسؤولية التقصيرية، كإهماله في إعداد السفينة وهذا الإهمال مخالف لأحكام القانون. ولتحديد مسؤولية المؤجر اتجاه الغير لا بد أولاً التمييز بوضوح بين التسيير الذي يتقاسمه كل من المؤجر (المالك) والمستأجر، فالمالك يكون مسؤول عن الأضرار التي تسببها سفينته للغير ما لم تكن ناشئة عن الاستغلال التجاري للسفينة، أي بمعنى أن الأضرار التي لحقت البضائع المشحونة والسفينة نتيجة خطأ الربان أثناء مباشرة التسيير الملاحي، فالمؤجر هو الذي يلتزم بإصلاح هذه الأضرار لأنه هو الذي يحتفظ بالتسيير الملاحي للسفينة في هذا العقد.¹

ثالثاً : مسؤولية المؤجر في عقد إيجار السفينة على أساس الرحلة

يتطلب تنفيذ عقد إيجار السفينة مثلما هو الحال بالنسبة لإبرامه في ذلك حسن نية الأطراف، وعقد إيجار السفينة على أساس الرحلة أو لعدة رحلات عقد خاص لإدارة الأطراف الذين يمكنهم الاتفاق على أي بند ما لم يكن ذلك مخالفاً للنظام العام فكل التزام للمؤجر يقابله في حالة عدم تنفيذه قيام المسؤولية، وبما أن المؤجر يتمتع بالتسيير التجاري والملاحي للسفينة فإن كل المسؤولية تقع عليه، ولكن غالباً ما يستفيد المؤجر من بنود تعفيه من المسؤولية.²

1 - قيام مسؤولية المؤجر اتجاه المستأجر واتجاه الغير:

إن المبدأ العام وفقاً لما جاء في أحكام المادة 124 من ق.م.ج والتي تنص على أنه:
" كل فعل أيا كان يرتكبه الشخص بخطئه، ويسبب ضرراً للغير يلزم من كان سبباً في

¹ المنشاوي عبد الحميد مرجع سابق ص 199
² عبد الرزاق عبد الله ، مرجع سابق ص. 150.

حدوثة بالتعويض "، فتطبيقا لهذا المبدأ يجب على المؤجر أن يعرض الأضرار التي تلحق بالمستأجر بسبب عدم تنفيذ لالتزاماته، وكذلك الأضرار التي تسببها للغير..

أ- مسؤولية المؤجر اتجاه المستأجر

لقد بينت لنا دراسة التزامات المؤجر أنها تنصب على تلك التي تخص السفينة الموضوع الجوهري في العقد، وتلك التي تخص الحمولة وأخيرا التي تتعلق بالرحلة، فمن الطبيعي أن هذه الالتزامات تقابلها مسؤولية المؤجر عند عدم تنفيذه سواء كليا أو جزئيا للعقد، فالضرر الذي يتسببه المؤجر للمستأجر قد يكون ناتجا عن الأضرار التي تلحق بالبضائع الإخلال بالتزاماته بتقديم السفينة محددة ومعينة أو ناتج عن الإخلال بالتزاماته بالبضاعة أو الرحلة¹.

ب - مسؤولية المؤجر اتجاه الغير:

عقد إيجار السفينة بالرحلة هو عقد إيجار وليس بعقد نقل، فإنه تنطبق عليه أحكام عقد

2 - التحديد القانوني من مسؤولية المؤجر:

إن التحديد القانوني لمسؤولية مؤجر السفينة على أساس الرحلة أي إعفاءه من المسؤولية، وقد ورد هذا ضمن ما أدرجه المشرع الجزائري في القانون البحري، أو ما أشارت إليه مختلف نماذج مشارطات إيجار السفن.

أ) - إعفاء المؤجر من المسؤولية في القانون البحري الجزائري:

أجاز القانون لمؤجر السفينة أن يحد مسؤوليته فلا تكون مطلقة²، بل يمكنه تحديد حد أقصى للتعويض يكون في وسعه، فالمستأجر لا يستطيع مقاضاة المؤجر المالك إلا إذا

¹ بد الرزاق عبد الله، مرجع سابق ص. 151.

² بوشعير عبد الغني. مرجع سابق ص 114

حصل الضرر بفعل أحد التابعين عن طريق الغش أو الخطأ الجسيم، أو في حالة صدور الخطأ من مالك السفينة شخصياً.

فالقانون الجزائري على غرار القانون الفرنسي يعتبر التزام المؤجر في عقد إيجار السفينة على أساس الرحلة أو لعدة رحلات هو التزام ببذل عناية لا تحقيق نتيجة، لذا يمكنه التخلص من هذه المسؤولية إذا أثبت بذل العناية وتنفيذه كاملاً لالتزاماته وعدم الوقوع الخطأ منه، وإنما الخطأ ناجم من جراء الملاحة التي قام بها كل من الربان ومندوبه وفقاً لما نصت عليه المادة 653 فقرة 2 من ق.ب.ج والتي جاء في أحكامها: « ويمكن للمؤجر أن يتنصل من هذه المسؤولية إذا أثبت بأنه إما قام بالتزاماته كمؤجر واما بأن الأضرار غير ناتجة من قصور في التزاماته واما بأن الخسائر أو الأضرار ناتجة من جراء الملاحة التي قام بها الربان أو مندوبه .¹

فيتضح من خلال هذه المادة أنه عدت عدة حالات إعفاء المؤجر من المسؤولية تتمثل فيما يلي: حالة إثباته القيام بالتزاماته كمؤجر إثباته أن الأضرار التي وقعت غير ناتجة عن قصوره في التزاماته. أن الأضرار والخسائر التي حدثت ناتجة من جراء الملاحة التي قام بها الربان أو مندوبه .²

ب - إعفاء المؤجر من المسؤولية في نماذج مشارطات الإيجار:

لقد وردت بعض البنود من نماذج مشارطات إيجار السفن التي تعفي المؤجر من المسؤولية في حالة خطأ أو تهاون مستخدميه نذكر منه البند الثاني من الفقرة الثانية من

¹المروني خالد محمد، "التحديد القانوني لمسؤولية مالك السفينة"، أطروحة دكتوراه في القانون الخاص، جامعة الجزائر 1، كلية الحقوق، 2012، ص. 145.

² نفس المرجع ص 146

مشاركة جنكون "Gencon" والذي يحدد نطاق مسؤولية المؤجر، فيعتبر المؤجر غير مسؤول عن أي فقدان أو أضرار أو تأخر ناتج عن أي سبب حتى من تهاون ربان السفينة أو الطاقم أو أي شخص في خدمة المجهز سواء على متن السفينة أو على اليابسة أو في أفعالهم ليسوا مسؤولين عنها، بما فيها عدم صلاحية السفينة للملاحة سواء بداية الرحلة أو في أي وقت آخر. كما أضافت مشاركة لندن لسفن الصهاريج في بندها التاسع من هذه المشاركة أسباب الإعفاء من المسؤولية .

الفرع الثاني : حالات مسؤولية المستأجر

إن المستأجر باعتباره الطرف الثاني في عقد إيجار السفينة، فيعتبر مسؤولاً طبقاً للقواعد العامة في مادة المسؤولية العقدية عن كل إخلال من جانبه بالتزام من الالتزامات التي يترتبها عليه القانون أو ما تنص عليها المشارطات النموذجي غير أن مجال هذه المسؤولية ليس واحدة في كل عقود إيجار السفن بل تختلف تبعاً لنوع الإيجار، هذا ما دفعنا لدراسة مسؤولية المستأجر من خلال الأنواع الثلاثة لعقد إيجار السفينة، إذ نتناول مسؤولية المستأجر في عقد إيجار السفينة غير مجهزة أو بهيكلها، ومسؤولية المستأجر في عقد إيجار السفينة لمدة معينة¹

1 : مسؤولية المستأجر في عقد إيجار السفينة بهيكلها

لما كان المستأجر هو من يتولى التسيير الملاحي والتجاري للسفينة فيكون المسئول عن تحمل النتائج المترتبة عن ازدواجية هذا التسيير، أي أنه يكون مسؤولاً وحده عن الأفعال والتصرفات بحكم ما له من سيطرة تامة على السفينة وبحكم تبعية الربان له في إدارتها الشاملة، إلا أنه يظهر العكس بالنسبة لإيجار السفينة لمدة معينة فالحائز

¹عبد الرزاق، عبد الله، مرجع سابق ، ص. 155

على الإدارة التجارية هو المسؤول عن الأضرار اللاحقة بالسفينة، وذلك بفعل استغلاله لهذه الأخيرة ضمن هذه الحدود، فتترتب هنا مسؤولية المستأجر اتجاه المؤجر (أ)، ومسؤولية المستأجر اتجاه الغير (ب) ¹

أ - مسؤولية المستأجر اتجاه المؤجر:

يسأل المستأجر إذا أخل بالتزامه على السفينة والمحافظة عليها وردها في الميعاد المتفق عليه، فهو ليس حر في استعمال السفينة كما يشاء، بل عليه مراعاة في هذا الاستعمال ألا يعرض المؤجر للمسؤولية أمام الجهات الإدارية، فكثيرا ما يشترط المؤجر في العقد منع للمستأجر من استعمال السفينة في نقل معينة، كاشتراط منع شحن السفينة بالحديد أو المواد المتفجرة، أو منعه من إبحار السفينة في مناطق معينة، فكل هذه الشروط تكون نافذة في حق المستأجر وفي حالة عدم تنفيذها تترتب عليه المسؤولية ويلتزم بالتعويض عن الأضرار التي تصيب المؤجر نتيجة مخالفة الشروط المتفق عليها في العقد ²

أما مكافأة الإنقاذ التي تحصلت عليها السفينة المستأجرة نتيجة تقديم مساعدات إلى سفينة أخرى أثناء مدة العقد فإنها تكون من حق المستأجر، فتوزع بينه وبين البحارة والربان وذلك طبقا للقواعد الخاصة بذلك، أما إذا استحق على السفينة دين مكافأة مساعدة فينظر إلى الخطر الذي وجدت فيه السفينة وطلبت بسببه المساعدة، فإن الفقه في هذا الصدد يميز بين ما إذا كان الخطر نتيجة قوة القاهرة فيلتزم المؤجر في هذه

¹الماروني خالد محمد ، مرجع سابق ، ص 155
²عبد الرزاق عبد الله ، مرجع سابق ، ص. 165.

الحالة بدفع دين المكافأة، أو ما إذا كان الخطر قد نشأ بسبب خطأ الربان أو أحد أفراد الطاقم فإن الالتزام بدين المساعدة يقع على عاتق المستأجر¹.

ب - مسؤولية المستأجر اتجاه الغير:

المستأجر عندما يقوم بتجهيز السفينة ويهيئها للرحلة بما تحققه من أرباح وما تتعرض له من خسائر، فإنه من الناحية القانونية والمنطقية يكون مسؤولاً عن العقود التي أبرمها مع الغير باعتباره حارساً للسفينة، ويكون مسؤولاً كذلك عن تصرفات ونتائج أفعال الربان والطاقم والمرشد باعتباره تابعين له، فيسأل عن التصرفات التي تصدر منه أو من البحارة طالما أنها مرتبطة بالسفينة، وترجع الفائدة من هذه القاعدة في حالة التصادم البحري وخشية رجوع الغير على المؤجر (المالك)، فيقوم المستأجر في هذه الحالة بتعويض المؤجر، أو في حالات الخسارات العامة المشتركة " average " General.²

2 - مسؤولية المستأجر في عقد إيجار السفينة لمدة معينة

الأصل أن يتخلى مؤجر السفينة للمستأجر للتسيير التجاري للسفينة ويحتفظ هو بإدارتها الملاحية وبذلك يصبح استغلال السفينة وتسييرها موزعين بين الطرفين، فقد تنجز عن ذلك مسؤولية المستأجر اتجاه المؤجر (أ)، وبغض النظر عن الحالة التي يستغل فيها المستأجر السفينة في نقل بضائعه قد تنشأ في غيرها من الحالات الأخرى عدة مشاكل بسبب تعرض عقد الإيجار السفينة لمدة معينة لمصالح

¹ الماروني خالد محمد ، مرجع سابق ، ص 160

² عبد القادر بوشامة، مرجع سابق ، ص. 228.

أشخاص من الغير مما يؤدي إلى ظهور مسؤولية اتجاه الغير (ب)¹.

أ) - مسؤولية المستأجر اتجاه المؤجر:

تنتقل الصلاحية التجارية في حالة النقل عن طريق المشاركة الزمنية من المؤجر إلى المستأجر، بحيث يكون المستأجر مجهز السفينة بالرغم من أنه لا يعتبر مالكا للسفينة، وترفع عليه دعوى المسؤولية دون المالك ، فيمكن أن نستهل مسؤولية المستأجر اتجاه المؤجر في حالة الأضرار والخسائر اللاحقة بالسفينة، والتلف والخسائر الحاصلة للبضاعة².

ثانيا - مسؤولية المستأجر اتجاه الغير:

ينقل هذا النوع من العقد إلى المستأجر قدرا من السلطة التي قد تكون تجارية فقط أو تجارية وإدارية في وقت واحد على السفينة، ولتحديد مسؤوليته اتجاه الغير تكون بالعودة إلى المسؤولية العقدية والمسؤولية التقصيرية.

المطلب الثاني : فض النزاعات الناشئة عن عقد إيجار السفينة.

تعتبر مسألة التمييز بين عقود النقل وعقود إيجار السفن بموجب سندات الشحن من المسائل الهامة لتحديد دور إرادة الأطراف في اختيار النظام القانوني الذي يحكم العقود، ولأطراف الحرية في اختيار نوع المشاركة و طبيعة العقد التي يرغبون بتنفيذها، وبالمقابل ليس لهم إصباح الوصف القانوني على عالقاتهم التعاقدية بما يتفق مع مصالحهم التجارية، ذلك أن القاضي هو الذي يجب عليه أن يعطي التكييف القانوني الملائم من أجل العاقلة. يعتمد الأطراف إلى إدراج بند بالمشاركة يمنح الاختصاص في نظر الدعاوى الخاصة بعقد إيجار

¹ الماروني خالد ، مرجع سابق ، ص 162

² حمدي باشا، القانون البحري الجزائري - عقد إيجار واستغلال السفينة، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2016، ص. 195-197.

السفينة لجهة تحكيمية معينة، وبإبرام اتفاقا الحقا يبين بموجبه النزاع الناشئ عن طريق اللجوء إلى التحكيم (الفرع الأول) كما يمكن أن يسند النزاع إلى السلطة ذات الاختصاص القضائي (الفرع الثاني) .¹

الفرع الأول: اللجوء إلى التحكيم البحري لفض النزاعات المتعلقة بعقد إيجار السفينة.

أغلب النزاعات البحرية خاصة النزاعات الناتجة عن عقود استئجار السفن الفصل فيها عن طريق التحكيم، ويعتبر التحكيم الوسيلة لحل النزاعات التجارية والمدنية والخالفات بين الافراد، حيث يضمن السرعة في الإجراءات وضمن الحيادية والسرية، لتفادي الشكليات في القانون العادي وخفض تكلفة حسم النزاعات، ويصبح من الضروري تعريف التحكيم كوسيلة لفض النزاعات الناتجة عن عقد إيجار السفينة ، وتحديد طبيعة النزاعات التي يتناولها التحكيم البحري والخاصة بهذا العقد .²

أولاً : تعريف التحكيم كوسيلة لفض النزاعات الناتجة عن عقد إيجار السفينة

باعتبار التحكيم وسيلة بديلة لفض النزاعات المتعلقة بالتجارة الدولية فإنه يكمن من خلالها الأطراف بدال من اللجوء إلى الجهات القضائية التوافق على محكمين حياديين للفصل في النزاع يعرف التحكيم بأنه عقد رضائي ينعقد بمجرد التراضي عليه، وهذا العقد لا يكون صحيحا إال في خصوص نزاع ثار بالفعل بين طرفيه فهو نوع من العدالة الخاصة ينظمه القانون يسمح بمقتضاه إخراج بعض النزاعات عن والية القضاء العادي في حالت معينة ليتم حلها بواسطة أفراد عاديين يختارهم الخصوم كقاعدة.³

بالنسبة إلى هذه النزاعات فالتحكيم هو نظام اتفاقي قضائي حيث تستند إليهم مهمة القضاء يختار فيه الأطراف قضائهم ويعهدون إليهم بمقتضى اتفاق مكتوب بمهمة تسوية النزاعات

¹ عبد الرزاق عبد الله ، مرجع سابق ، ص 165

² عبد الرزاق عبد الله ، مرجع سابق ، ص 180

³ نفس المرجع ص 183

التي نشأت بينهم بخصوص علاقاتهم التعاقدية أو غير التعاقدية، والتي يجوز تسويتها بطريق التحكيم وفقاً أحكام القانون إذا فالتحكيم أهم وسيلة بمقتضاه يستغني فيه الأطراف في ظل عدم مواكبة وعدم فعالية التحكيم العادي بدرجة كافية للسرعة. عن قضاء الدولة المطلوبة في إنجاز المعاملات الإلكترونية ظهر التحكيم الإلكتروني كأسلوب عصري لحسم النزاعات الناشئة عن إبرام العقود الإلكترونية والصفقات المبرمة عبر شبكة الانترنت ، والتحكيم الإلكتروني نقصد به التحكيم الذي تتم اج اراءته عبر شبكة الانترنت وفق قواعد خاصة دون الحاجة إلى التقاء أطراف النزاع في مكان معين.¹

فالمشرع الج ازئري لم يورد أي نص في القانون البحري الج ازئري عن التحكيم البحري كوسيلة لفض النزاعات الناشئة عن العقد وهذا ما أدى إلى اللجوء إلى القواعد العامة في قانون الج اراءات المدنية و الإدارية الذي تعرض التحكيم التجاري الدولي وذلك باعتبار التحكيم البحري فرع من فروع.

ثانياً : طبيعة نزاعات عقد إيجار السفينة التي يفصل فيها بالتحكيم البحري.

تتعدد النزاعات المعروضة على التحكيم وتشمل النزاعات الناتجة في إطار المعاملات البحرية بين الأشخاص الخاصة، أو بينها وبين الأشخاص المعنوية العامة، مما دفعنا إلى تحديد النزاعات التي تثور في عقود إيجار السفن لمدة ورحلة معينة والنزاعات الخاصة بسندات الشحن²

1 - النزاعات الخاصة بعقود إيجار السفن لمدة ورحلة معينة.

مستأجري السفينة لمدة معينة يعقدون هذا العقد للقيام بنقل البضاعة عليها نقال مشروعاً، ويضع المؤجر سفينته مجهزة تحت تصرف المستأجر لمدة معينة يحددها العقد المبرم بين الطرفين وتثار النزاعات حول عقود إيجار السفينة لمدة معينة، حول مسؤولية المؤجر

¹ فتحي والي، التحكيم في العلاقات القانونية الداخلية والدولية، دار النهضة العربية، القاهرة، الطبعة الخامسة، 2012، ص. 47 وما بعدها.

² عبد الرزاق عبد الله ، مرجع سابق ص 185

السفينة أو المستأجر عن خسارة معينة تتحقق خلال مدة عقد المشاركة.

2 - النزاعات الخاصة بسندات الشاحن.

سند الشحن هو احدى وسائل اثبات عقد النقل ذاته بين صاحب البضاعة والناقل ومنه فإن أكثر النزاعات تدور تحت سند الشحن والمتعلقة الأضرار والخسائر التي تلحق البضاعة خلال الرحلة والتأخير في وصولها أو عدم وصول البضاعة أو التسليم الخطأ للبضاعة، وتثار في هذا الصدد إحالة سند الشحن إلى مشاركة الإيجار الصادر بموجبها والمشملة على شرط التحكيم¹

ثالثاً : أسباب اللجوء للتحكيم لفظ نزاعات عقد إيجار السفينة.

من أسباب اللجوء إلى التحكيم لفض النزاعات الناتجة عن عقد إيجار نذكر:

- ✓ تختار الهيئة التحكيمية والمحكمين وفقاً لإرادة أطراف النزاع من جهة، وعلى قبول المحكمين من جهة أخرى ألن المحكم في رفض أو قبول المهمة، فضال عن حرية الأطراف في اختيار المحكم ضمن التحكيم المؤسسي أو الحر
- ✓ رغبة أطراف العالقات التعاقدية في تنفيذ الأحكام التحكيمية التي تصدر فاصلة في منازعاتهم ببسر وسهولة بشكل ال تتوفر في الأحكام القضائية الأجنبية، نظراً لاهتمام

¹ مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص 317

الدولي للتحكيم وإبرام المعاهدات التحكيمية الجماعية والدولية الثنائية، وعلى رأس هذه الاتفاقيات الجماعية اتفاقية نيويورك 1958 بشأن الاعتراف وتنفيذ أحكام المحكمين الأجنبية

✓ رغبة أطراف العالقات البحرية في حل منازعاتهم في سرية ال توجد عندهم في

المحاكم الوطنية في الدول المختلفة

✓ يقوم التحكيم على حسم النزاعات بسرعة مقارنة بالقضاء.

✓ اتجاه الأطراف إلى التحكيم ليس مرده عدم الثقة في القضاء وإنما مرده

للأعراف والعادات في المسائل البحرية قد يفوق ما للقانون المكتوب، وعليه الأطراف

يرغبون في أشخاص ملمين بهذا العرف¹.

رابعاً : اختيار مكان التحكيم وتحديد القانون الواجب التطبيق.

تم إدراج شرط التحكيم في جل مشارطات الإيجار، و توحيد القواعد القواعد التيتطبيق في شأنها بدرجة كبيرة، ألن مشارطات الإيجار و الشائعة الاستعمال تتضمن شرطالتحكيم في لندن ، في الغالب ال يرد شرط التحكيم بالتحديد و الوضوح الكافي لتسهيل تطبيقه، فكثير ما يرد بعبارة موجزة بموجبها أن "التحكيم يكون في لندن" أو "التحكيم طبقا لقواعد هكذا" مع أن من الالزم أن يبين الشرط مكان إجراء التحكيم وكيفية تعيين القانون الواجب التطبيق وإجراءاته ومواعيده وتعيين المحكمين ومكان التحكيم ال يعتبر وحده دليال كافيا

¹مصطفى كمال طه ، مرجع سابق 318

ومؤكدًا لتطبيقه على العقد كون أن هناك اعتبارات تؤخذ بعين الاعتبار لغايات تحده.

كما يمكن أيضا اتجاه هيئة التحكيم أو أطراف المنازعة إلى دول أصبحت مستقطبة للتحكيم لأنها تقدم تسهيلات إدارية للعملية التحكيمية أما القانون الذي سيطبق في الجزائر على موضوع النزاع يكون حسب المادة 1050 قانون اجراءات مدنية وإدارية.¹

حيث تفصل المحكمة التحكيمية في النزاع عند تعرضها للخصومة وفقا للقانون الذي يحدده الأطراف تطبيقا لمبدأ سلطان الإرادة. غير أن ما إذا لم يتم الأطراف بتحديد القانون الواجب التطبيق تتدخل هيئة التحكيم من أجل اختياره، وذلك تطبيق لقواعد القانون التي تراها أكثر من مائة ، فالقضاء التحكيمي سواء كان مكانه في الجزائر وفي أية دولة أخرى يلزم باحترام إرادة أطراف النزاع²

الفرع الثاني: اللجوء إلى القضاء لفض النزاعات الناشئة عن عقد إيجار السفينة. من أسلم الطرق لتجنب الشك في شأن القانون الذي يحكم عقد إيجار هو اللجوء إلى القضاء حيث يحدد الطرفين صراحة لهيئة القيانون، و إن ليم يكن صراحة فيكون ضيمنيا فيمنح الاختصاص القضائي للمحاكم سلطة الفصل والنظر فيبيي النزاعات المتعلقة بعقد ايجار السفينة فتحدد المحكمة المختصة بالنظر في النزاعات الخاصية بهيذا العقيد أهميية كبييرة خاصة مع تعدد النصوص القانونية التي تنظم الاختصاص القضائي لليدعاوى المرفوعة أميام القضيياء بخصييوص هييذا النييووع مييين العقود إلى أن الاطراف احترام الاجال القانونية لرفع الدعوة

أولاً : الاختصاص القضائي للدعاوي الناشئة عن عقد ايجار السفينة.

¹ المادة 1050 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية الجزائري

² رفيق الحسيني، التحكيم في منازعات النقل البحري، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2007، ص. 112.

لدى الاختصاص القضائي عنصر مهم يتعين الوقوف عليه، وتكون مصلحة القاضي ويمنح الاختصاص القضائي والمتقاضي متعلقة به الزوجية النظام القضائي في الجزائر للمحاكم سلطة الفصل والنظر في النزاعات الناشئة عن عقد إيجار السفينة، فمن الطبيعي عند نشوب نزاع بينهم يلجأ أطراف أي إلى القضاء وعرضه على المحكمة المختصة، للفصل طبقا للقانون الذي يحكمه فيتم تحديد المحكمة المختصة إما نوعيا أو محليا.¹

1 - الاختصاص النوعي

الاختصاص النوعي ينعقد للمحاكم الابتدائية ذات الولاية العامة للنظر في القضايا التجارية، وعقد إيجار السفينة عمل تجاري بطبيعته و بالنسبة لها يكون مدنيا، ويترتب عن ذلك أن يختص القضاء التجاري بنظر النزاعات الناشئة عن تنفيذ هذا العقد، يتم تحديد الاختصاص النوعي في النزاعات الناشئة عن عقد إيجار السفينة يتحدد من خلال طبيعة عقد الإيجار السفينة من جهة، ومن جهة أخرى أطراف العقد، فعقد إيجار السفينة هو عمل تجاري بحسب الموضوع، كما له تكييف مزدوج وعليه يستند الاختصاص للقسم التجاري في شأن النزاعات الناشئة عن عقد إيجار السفينة ويطبق القانون البحري.²

2 - الاختصاص المحلي.

الاختصاص المحلي يعرف بأنه تحديد الدعوة الداخلية في دائرة اختصاص كل محكمة من المحاكم، وهذا ال يكون إل بتعدد هذه المحاكم، حيث كان لكل محكمة دائرة اختصاص إقليمي تختلف عن دائرة اختصاص المحاكم الأخرى التي تكون من نفس نوعها بما أن المشرع الحج ازئري لم ينص في القانون البحري على المحكمة المختصة محليا بالفصل في

¹ علي عواد، الوجيز في القانون البحري الجزائري، دار هومة، الجزائر، 2010، ص. 157.

² عبد الرزاق عبد الله، مرجع سابق ص 195

الدعاوى الناشئة عن عقد إيجار السفينة، على غرار دعوى مسؤولية أطراف عقد النقل البحري فإنها تطبق أحكام المادة 745 قانون بحري جزائري، ترفع هنا الدعاوى الناشئة عن عقد إيجار السفينة أمام الجهة القضائية المختصة إقليمياً حسب قواعد القانون العام، والمدعي له الخيار بين عدد من المحاكم التي يمكن اللجوء إليها في حالة وقوع نزاع بحري والمتعلق بعقد إيجار السفينة¹

ثانياً : تقادم الدعاوى الناشئة عن عقد إيجار السفينة.

التقادم هو وسيلة للتخلص من الالتزام بمجرد مضي المدة التي عينها القانون وهو إحدى وسائل انقضاء الالتزامات ومن شروط قبول الدعوة ان ترفع في الميعاد المحدد قانوناً حتى يماطل صاحب الحق في رفع دعواه لمدة طويلة ويجعل المطلوب ينتظره مدة أكثر من اللزوم، حيث يعتبر ضبط المواعيد فيها أمراً ضرورياً فيقضي الأمر بصدد دراسة تقادم دعوى الناشئة عن عقد إيجار السفينة وسنتطرق إلى أساس التقادم ، ثم إلى بداية سريان التقادم وفي الأخير تحديد وقف وانقطاع التقدم²

1 - أساس تقادم الدعاوى الناشئة عن عقد إيجار السفينة

نص المشرع الجزائري على وجود تقادم قصيرا يسري على الدعاوى الناشئة عن عقد إيجار السفينة في الفصل الأول من الباب الثاني الخاص بالقواعد العامة وهذا ما نصت عليه المادة 648 قانون بحري جزائري، حيث يتضح من خلالها أن المشرع الجزائري أخضع الدعاوى الناشئة عن عقد إيجار السفينة سواء الإيجار بهيكلها أو إيجار السفينة لمدة معينة أو إيجار السفينة على أساس الرحلة أو لعدة رحلات لتقادم قصير مدته سنة فقط. هذا

¹ عبد الكريم بن عيسى، الشرح العملي للقانون البحري الجزائري، دار العلوم للنشر، الجزائر، 2014، ص. 232.

²البشير محمد ، مرجع سابق ، ص. 120

ما جسد رغبته في تصفية عملية إيجار السفينة بأسرع وقت ممكن حماية من جهة للمؤجر حتى ال تتراكم عليه قضايا التعويض فيعجز عن الوفاء بها، وحماية من جهة أخرى للطرف. الاخر في العقد حتى ال يرهقه المؤجر باشتراط مدة تقادم التي تتيح له الوقت الكافي لتحضير دعواه.¹

لا يجوز أن يتفق في عقد المشاركة على مدة أخرى بها الدعوى المشار إليها سواء كانت قصيرة أو طويلة من مدة السنة، والتي حددها القانون بسنة كاملة فهي ملزمة لطرفي العقد، فليس لهما أن يتفق على تعديلها إطالة أو تقصيرا، إذ هي من نظام العام فال يجوز أن يترك تحديدها لحرية الأطراف ، و إنما يجوز لمن تقرر التقدم لمصلحته أن ينزل ضمنا عن التقدم بعد ثبوت الحق فيه بشرط أن يكون له حق التصرف في حقوقه²

2 - وقف انقطاع سريان تقادم الدعاوى الناشئة عن عقد إيجار السفينة

هذا أيضا لم ينص عليه المشرع الج ازيري في القانون البحري على أسباب وقف وانقطاع وأثار التقادم، حيث تناول المشرع الج ازيري مسألة وقف انقطاع التقادم في المواد الخاصة بالخسائر المشتركة، موضحا في ذلك أن التقادم ينقطع ببداية الإجراء الخاص بالتسوية المشتركة أمام الخبير، وعند النقض أمام المحكمة ويسري التقادم ثانية ابتداء من يوم انتهاء هذا الإجراء. أما الوقف يقصد به تعطل و امتناع سريان التقادم، بحيث ال تحسب فيه المدة التي كان فيها موقوفا، وإذا ما زال سبب الوقف عاد التقادم إلى السريان من جديد فتضم المدة السابقة على الوقف إلى المدة اللاحقة له وال تدخل في حسابها المدة التي ظل التقادم موقفا فيها³

¹ لبشير محمد ، مرجع سابق ، ص. 123

² أحمد شرف الدين، قانون التجارة البحرية، دار النهضة العربية، القاهرة، 2005، ص. 410.

³ احمد شرف الدين ، نفس المرجع ، ص 411

الخاتمة

من خلال ما سبق تحليله وبيانه في هذه الدراسة، يمكن القول أن عقد إيجار السفينة يُعد من العقود ذات الأهمية البالغة في النشاط البحري، نظراً لدوره المحوري في تسهيل عمليات النقل البحري وتنظيم العلاقات القانونية والتجارية بين المؤجر والمستأجر. ويُبرم هذا العقد بصور متعددة، أبرزها: إيجار السفينة بهيكلها (Bareboat Charter)، أو إيجارها لمدة معينة (Time Charter)، أو إيجارها على أساس الرحلة (Voyage Charter)، ولكل صورة من هذه الصور خصائصها وآثارها القانونية التي تنعكس على حقوق والتزامات الطرفين.

وقد أبرزت الدراسة أن عقد إيجار السفينة، ورغم طابعه الرضائي وعدم اشتراط القانون لشكليات انعقاده، إلا أن إثباته يتطلب الكتابة، خاصة عند نشوء نزاع بين الأطراف. وهو من العقود المعاوضية التي تلزم كلا الطرفين بالتزامات متقابلة، ويصنّف أيضاً كعقد تجاري وإيجار أشياء، لكنه لا يندرج ضمن العقود الإذعانية، إذ يُبرم باتفاق حر بين طرفين متكافئين قانونياً.

كما تناولت الدراسة المسؤوليات القانونية الناشئة عن العقد، سواء مسؤولية المؤجر أو المستأجر تجاه بعضهما البعض أو تجاه الغير، وما يمكن أن يترتب عن سوء التسيير أو الإخلال بالتزامات التعاقدية من آثار قانونية قد تصل إلى التعويض أو إنهاء العقد. وبسبب الطابع الدولي لنشاط الإيجار البحري، فإن المنازعات التي قد تثار بشأنه كثيراً ما تتم تسويتها إما باللجوء إلى التحكيم البحري، لما يتمتع به من سرعة وفعالية ومرونة في الفصل في النزاعات، أو باللجوء إلى القضاء الوطني المختص، خصوصاً عند غياب شرط التحكيم.

ولقد سمحت لنا هذه الدراسة بتشخيص الإشكاليات العملية والقانونية التي يثيرها عقد إيجار السفينة، مما أدى إلى اقتراح مجموعة من الحلول والإجراءات التي نراها ضرورية لتحسين الإطار القانوني والتنظيمي لهذا النوع من العقود، ويمكن تلخيصها فيما يلي:

1. توفير تشريع متكامل وواضح ينظم عقود إيجار السفن، يحدد بدقة حقوق وواجبات الأطراف، ويأخذ في الاعتبار خصوصيات كل نوع من أنواع الإيجار البحري.
2. تعزيز دور التحكيم البحري وتشجيع اللجوء إليه: وضع آليات واضحة لتطبيق التحكيم البحري، مع تحديد جهات التحكيم المعتمدة وإجراءات تسوية النزاعات بما يضمن سرعة الفصل وفعالية الحل.
3. إلزام الأطراف بوثائق ومعايير فنية محددة: مثل شهادات السلامة، والتأمينات البحرية، وفحوصات الصيانة، لضمان الحد من المخاطر والتقليل من المنازعات.
4. تحديد مسؤوليات التأمين بوضوح: وضع نصوص صريحة توضح من يتحمل الأضرار الناشئة عن الحوادث أو القوة القاهرة أو الأعطال الفنية، مع ربط ذلك بأنواع التأمين البحري المختلفة.
5. وضع قواعد واضحة للإخلال بالعقد والتعويض: تحديد شروط واضحة لإنهاء العقد أو المطالبة بالتعويض، مع مرجعية قانونية دقيقة لتقدير الأضرار، لتجنب اللجوء المطول للقضاء.
6. تسهيل التعاون الدولي في المنازعات البحرية: اعتماد اتفاقيات دولية أو بروتوكولات تنظم حل النزاعات بين أطراف من جنسيات مختلفة، بما يضمن توافق الإجراءات القانونية.
7. تعزيز التدريب والتوعية القانونية: تنظيم ورش عمل وندوات للمؤجرين والمستأجرين حول حقوقهم وواجباتهم القانونية والتجارية لتقليل الخلافات.

أولا : الكتب والمذكرات :

1- الكتب :

- أحمد شرف الدين، قانون التجارة البحرية، دار النهضة العربية، القاهرة، 2005.
- أحمد شكري السباعي، الوسيط في القانون التجاري البحري المغربي، ج2، مطبعة النجاح الجديدة، الدار البيضاء، 1998.
- أحمد عبد الكريم سلام، القانون البحري: دراسة مقارنة في عقد الإيجار البحري ونقل البضائع بالسفن، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2019.
- أحمد محيو، القانون البحري الجزائري – شرح القانون رقم 80/76، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1989.
- أضريف عبد الرحيم ، عقد ايجار السفن ، دار النشر امستيتين ، الرباط ، 2017
- البشير محمد، "المسؤولية المدنية في العقود البحرية"، مجلة الدراسات القانونية البحرية، العدد 12، 2019.
- حمد محمود ، القانون التجاري البحري ، دار غيداء للنشر ، والتوزيع ، عمان ، 2017 ، ص 303
- المقطادي عادل علي ، القانون البحري ، دار الثقافة للنشر والتوزيع ، عمان ، 2002 ، ص 92
- الفقي عاطف محمد ، النقل البحري للبضائع ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، ص 449
- المنشاوي عبد الحميد ، قانون التجارة البحرية في ضوء الفقه والقضاء ، منشأة المعارف الاسكندرية ، 2005، ص 190
- الفقي محمد السيد ، تطور قواعد قانون النقل البحري ، تحت تأثير استخدام الحاويات ، دار الجامعة الجديدة ، الاسكندرية ، 2007 ، ، ص. 191
- بن عبو مصطفى، الإثبات بالوسائل الإلكترونية في القانون الجزائري، دار هومة، الجزائر، 2011.
- بن قطاف عبد الحميد، الوجيز في القانون البحري الجزائري، دار هومة، الجزائر، 2012.
- بوحنية أحمد، القانون البحري والنقل البحري التجاري، دار الجامعة، 2019.
- بوزيان أحمد، القانون البحري وتطبيقاته العملية، دار الجامعة الجديدة، 2007.
- بوسقيعة علي، الوجيز في القانون البحري الجزائري، دار هومة، الجزائر، 2018.
- بوقادة عبد الكريم، "القوة الثبوتية لسند الشحن البحري في القانون الجزائري"، مجلة الدراسات والبحوث القانونية، جامعة تلمسان، 2020.
- حسن الهداوي، القانون البحري – الجزء الأول: السفينة وأحكامها، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2010.
- حسن كيرة، القانون البحري – دراسة في عقد النقل البحري للبضائع وعقد إيجار السفينة، منشأة المعارف، الإسكندرية، ط3، 2003.
- حسنين عبد المنعم محمد، النقل البحري وعقود الإيجار البحرية، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2003.

- حمدي باشا، القانون البحري الجزائري – عقد إيجار واستغلال السفينة، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2016.
- كريد مريم ، الشحن البحري للبضائع والعمليات المرتبطة به طبقا للتشريع البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية ، مجلة الشريعة والاقتصاد ، مجلد 7 ، عدد14، جامعة الامير عبد القادر للعلوم الاسلامية ، جامعة قسنطينة ،ديسمبر 2018
- حوالم حليمة سند الشحن الالكتروني المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل ، عدد 5 ، منشورات مخبر القانون البحري والنقل جامعة أبي بكر بلقايد تلمسان، 2017
- شقلب ملك ، ناقل البضائع بين المسؤولية والضرر ، مكتبة الوفاء القانونية ، الاسكندرية ، 2016
- شمحات، محمود. الموجز في القانون البحري الجزائري. الطبعة الثانية، الجزائر: دار النشر الجامعي، 2010
- شاهين وحيد عبد اللطيف ، " نحو مستقبل تمويلي افضل في النقل البحري المؤتمر الدولي السادس والعشرون للموانئ والنقل البحري ، الاسكندرية ، مصر ، 2010
- ترك محمد عبد الفتاح ،التحكيم البحري ، دار الجامعة الجديدة للنشر والتوزيع ، الجزائر ، 2002
- علوة محمد نعيم ، موسوعة القانون الدولي العام (القانون البحري) منشورات زين الحقوقية ، مركز الشرق الاوسط الثقافي ، بيروت ، 2012
- بن عزوز، محمد. القانون البحري الجزائري: دراسة تحليلية مقارنة. 2012 دار الهدى، الجزائر.
- حمدي كمال القانون البحري ، السفينة أشخاص الملاحة البحرية استغلال السفينة (ايجار السفينة – نقل البضائع والاشخاص –القطر –الارشاد) منشأة المعارف الاسكندرية ، 1989 ص414
- طه مصطفى كمال ، أساسيات القانون البحري المركز القومي للاصدارات القانونية ، القاهرة ، 2018، ص192
- خالد عباس، رسالة ماجستير: عقد استئجار السفن في القانون البحري الجزائري، جامعة وهران 2، 2007.
- د. محمد علي عمران، العقود البحرية – دراسة مقارنة، دار النهضة العربية، القاهرة، 2009.
- د. رمضان أبو السعود، القانون البحري – عقد إيجار السفينة والمشاركة البحرية، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2009.
- د. عبد القادر العرعاري، القانون البحري – عقد النقل البحري للبضائع، دار أبي رقراق، الرباط، 2012.
- د. محمد زهير، القانون البحري الجزائري – دراسة مقارنة، دار هومة، الجزائر، 2010.
- د. محمد كمال عبد العزيز، النظرية العامة لعقد إيجار السفينة في التشريع البحري المقارن، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2008.
- د. مصطفى كمال طه، القانون البحري – دراسة في عقد النقل البحري وإيجار السفينة والمشاركة البحرية، دار الفكر العربي، القاهرة، ط3، 2004.

- د. وائل محمد رفعت إبراهيم علي، "الأثار القانونية لاستخدام سند الشحن البحري الإلكتروني في التجارة الدولية"، مجلة الدراسات القانونية والاقتصادية، جامعة مدينة السادات، 2024.
- رفيق الحسيني، التحكيم في منازعات النقل البحري، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2007.
- سار عماد، النقل البحري: دراسة في القانون الجزائري والمقارن، دار النشر الجامعي، الجزائر، 2015.
- سعيد الغرياني، القانون البحري والتجاري البحري، منشورات جامعة بنغازي، 1993.
- سعيد حسين علي، عقود قانون التجارة الدولية، (دراسة مقارنة)، المصدر القومي للاصدارات القانونية، القاهرة، 2017، ص 74
- الشرقاوي محمود سمير، العقود البحرية، ط 2، دار الفكر العربي للطبع والنشر، القاهرة، 1991، ص 13.
- الشرقاوي محمد حسن، دراسة في ضوء القانون البحري المصري والاتفاقيات الدولية، دار النهضة العربية، القاهرة، 2005.
- شمحات محمود، الموجز في القانون البحري الجزائري، دار النشر الجامعي، الجزائر، 2010.
- الطاهر كمون، القانون البحري الجزائري، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2012.
- عباس خالد، أحكام عقد استئجار السفن في التشريع البحري الجزائري، جامعة وهران 2، 2012.
- عبد الجواد علي، "الالتزامات القانونية للمؤجر في عقد إيجار السفينة"، مجلة القانون البحري، الجزائر، 2012.
- عبد الجواد أحمد، "دور الربان في عقد إيجار السفينة لمدة معينة"، مجلة القانون البحري، 2020.
- عبد الحليم عبد الله، التأمين البحري: دراسة قانونية تطبيقية، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2017.
- عبد الحميد الشواربي، القانون البحري - عقد إيجار واستئجار السفينة، دار النهضة العربية، القاهرة، 2006.
- بن صغير شهرزاد، واقع وحضارة امتياز استغلال خدمات النقل البحري في القانون الجزائري " المجلة الجزائرية للقانون " عدد 5، منشورات مخبر القانون البحري والنقل، جامعة ابي بكر بلقايد، تلمسان،
- حسني احمد، عقود ايجار السفينة، دراسة لمشارطات الايجار في القانون المصري وقوانين الدول العربية مقارنة بالقانونين الفرنسي والانجليزي ومشروع القانون البحري، منشأة المعارف، الاسكندرية، 1985
- عبد الحميد محمود منصور، القانون البحري والنقل الدولي للبضائع، 2008.
- عبد الرزاق السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني - العقود البحرية، دار النهضة العربية، القاهرة، 1998.
- عبد العزيز سرحان، القانون البحري، دار النهضة العربية، القاهرة، 1998.
- عبد الفتاح محمد، القانون البحري - دراسة في عقد إيجار واستئجار السفن، دار النهضة العربية، القاهرة، 2018.

- عبد القادر برادعي، *الوجيز في القانون البحري الجزائري*، دار هومة، الجزائر، 2010.
- عبد القادر بورهية، *الوجيز في القانون البحري الجزائري*، دار هومة، الجزائر، 2005.
- عبد الكريم بن عيسى، *الشرح العملي للقانون البحري الجزائري*، دار العلوم للنشر، الجزائر، 2014.
- عبد المنعم فرج الصدة، *النقل البحري للبضائع*، دار النهضة العربية، القاهرة.
- عزيز العكيلي، *القانون البحري*، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2004 / 2005.
- علي حسن يونس، *القانون البحري*، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، 2004.
- علي عواد، *الوجيز في القانون البحري الجزائري*، دار هومة، الجزائر، 2010.
- غريب عبد العزيز محمد، *النظام القانوني للنقل البحري والحاويات*، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2006.
- محمد سامي عبد الحميد، *النقل البحري وعقود استئجار السفن*، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2014.
- محمد سامي عبد الحميد، *عقود استغلال السفينة في القانون البحري*، دار النهضة العربية، القاهرة، 2011.

2- المذكرات :

- أكلي ليندة، *مذكرة دكتوراه في العلوم تخصص قانون*، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2021.
- أياد الطاهر، *النظام القانوني لعقد إيجار السفينة في القانون البحري الجزائري*، مذكرة ماجستير، جامعة الجزائر، 2017.
- بوشخيمة آية، *النظام القانوني للسفينة في القانون البحري الجزائري*، مذكرة ماجستير، جامعة قسنطينة 2، 2003.
- حملاوي مريم وقرفي نبيلة، *النظام القانوني للسفينة على ضوء القانون الجزائري*، مذكرة ماجستير، جامعة سكيكدة، 2015.
- ملزي عبد الرحمن ، *نظام المسؤولية المحدودة في عقد النقل البحري* ، مذكرة لنيل شهادة دكتوراه الدولة في القانون الخاص كلية الحقوق بن يوسف بن خدة جامعة الجزائر ، 2007
- ناجي زهرة ، *النظام القانوني لوثائق نقل البضائع* ، مذكرة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص ، كلية الحقوق ، جامعة الجزائر 1 ، 2011
- مدني احمد ، *عقد ايجار السفن على اساس الرحلة في القانون البحري الجزائري* ، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون الخاص ، كلية الحقوق ، جامعة ابي بكر بلقايد ، تلمسان ، 2004
- سحولي صلاح الدين ، *دعوى المسؤولية ضد الناقل البحري* ، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في قانون الأعمال ، كلية الحقوق ، جامعة وهران السانبا، 2007
- خواص نصيرة ، *النظام القانوني لربان السفينة* ، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في الحقوق ، فرع قانون الاعمال ن كلية الحقوق ، جامعة بن يوسف بن خدة ن الجزائر ، 2009

- عمار فيصل ، وثيقة النقل البحري في ظل القانون البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية ، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه ، فرع القانون الخاص ، تخصص القانون البحري والنقل ، كلية الحقوق والعلوم السياسية ، جامعة ابو بكر بلقايد ، تلمسان ، 2018 ، ص 162
- محساس صوفيان، أنظمة المسؤولية في الموانئ: دراسة في القانون الجزائري، مذكرة ماجستير، جامعة مارسيليا، 2012.
- فتحي والي، التحكيم في العلاقات القانونية الداخلية والدولية، دار النهضة العربية، القاهرة، 2012.
- المروني خالد محمد، أطروحة دكتوراه: التحديد القانوني لمسؤولية مالك السفينة، جامعة الجزائر 1، 2012.
- منصور فاطمة، عقد النقل البحري للبضائع في القانون الجزائري والاتفاقيات الدولية، مذكرة ماجستير، جامعة الجزائر 1، 2019.
- مولاي عبد القادر، عقود استغلال السفينة في القانون البحري الجزائري، أطروحة دكتوراه، جامعة وهران، 2015.

ثانيا: النصوص القانونية :

- 1- **الاتفاقيات الدولية:**
 - الاتفاقية الدولية الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن الموقعة في 25 اوت 1924 المتضمن الانضمام الى المعاهدة الدولية الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن ببروكسل في 25 اوت
 - الاتفاقية الدولية للعمل رقم 53 متعلقة بشهادات تأهيلية لربانية ، جنيف ، عام 1936 ودخلت حيز التنفيذ 1939
 - اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع عبر البحر ، الموقعة بهامبورغ في 31/03/1978 المعروفة بقواعد هامبورغ دخلت حيز النفاذ في 01/12/1992
 - اتفاقية الأمم المتحدة لقوانين النقل البحري الجزئي والكلي لعام 2009
- 2- **النصوص التشريعية :**
 - الأمر رقم 76-80 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976، المعدل والمتمم المتضمن القانون البحري الجزائري .
 - الأمر رقم 75-59 مؤرخ في 26/09/1975 المعدل والمتمم المتضمن القانون التجاري الجزائري عدد 101 ، صادر بتاريخ 19/09/1975

- الأمر رقم 75-58 ، المؤرخ في 1975/09/26 ، المتضمن القانون المدني الجزائري ، عدد 78 ، صادر بتاريخ 1975/09/30 معدل ومتمم بموجب قانون رقم 05/07
- الأمر رقم 08-09 المتضمن قانون الإجراءات المدنية والإدارية الجزائري، المادة 1050، الجريدة الرسمية، 2020.

3- النصوص التنظيمية :

- مرسوم تنفيذي رقم 143/02 مؤرخ في 2002/04/16 يحدد الشهادات وشهادات الكفاءة الخاصة بالملاحة البحرية وشروط إصدارها ، عدد 29
- مرسوم تنفيذي رقم 01/02 مؤرخ في 2002/01/06 يحدد النظام العام لاستغلال الموانئ وأمنها

ثالثا: القرارات القضائية :

- قرار المحكمة العليا (الغرفة التجارية البحرية)، بتاريخ 2000/01/18 ملف رقم 199632 ، المجلة القضائية ، عدد 1 ، سنة 2001
- قرار المحكمة العليا (الغرفة التجارية البحرية)، بتاريخ 2007/04/04 ملف رقم 409846 ، المجلة القضائية ، عدد 1 ، سنة 2007

رابعا: المراجع الأجنبية

- Cachard, Olivier, *Droit maritime*, LGDJ, Paris, 2004.
- Ripert, Georges, *Droit Maritime*, Librairie Générale de Droit et de Jurisprudence, Paris, 1950.
- Rodière, René, *Droit maritime*, 6ème éd., Dalloz, Paris, 1974.
- Rodiiyar, *Le droit maritime: contrat d'affrètement au voyage*, Paris, 2005.
- Legrand Gérard & Martini Hubert, *Le petit export*, Dunod, Paris, 2009.
- France, *Code de Commerce Français*, 1966.

الفهرس

- مقدمة 3
- الفصل الأول : ماهية عقد ايجار السفينة 4
- المبحث الأول : أركان عقد ايجار السفينة وطرق اثباته 4
- المطلب الأول : اركان عقد ايجار السفينة 4
- الفرع الأول: السفينة كمحل لعقد ايجار السفينة 5
- الفرع الثاني : الأجرة كمحل لعقد إيجار السفينة 6
- المطلب الثاني : طرق إثبات عقد إيجار السفينة 9
- الفرع الأول : إثبات بالكتابة عقد إيجار السفينة 9
- الفرع الثاني: إثبات عقد إيجار السفينة بوثيقة الشحن 16
- المبحث الثاني : اطراف عقد ايجار السفينة وصوره 22
- المطلب الأول: أطراف عقد ايجار السفينة 22
- الفرع الأول: الأطراف الرئيسية 23
- الفرع الثاني : دور الوسيطاء في إبرام عقد إيجار السفينة 26
- المطلب الثالث : صور عقد إيجار السفينة 31
- الفرع الأول : عقد إيجار السفينة غير مجهزة 32
- الفرع الثاني : عقد إيجار السفينة مجهزة 35

- الفصل الثاني : تنفيذ عقد إيجار السفينة 38
- المبحث الأول : الآثار المترتبة على عقد إيجار السفينة 39
- المطلب الأول : التزامات المؤجر في عقد إيجار السفينة 39
- الفرع الأول : التزامات المؤجر في عقد إيجار السفينة بهيكلها 40
- الفرع الثاني : التزامات المؤجر في عقد إيجار السفينة لمدة معينة 45
- الفرع الثالث : التزامات المؤجر في عقد إيجار السفينة على أساس الرحلة 54
- المطلب الثاني : التزامات المستأجر في عقد إيجار السفينة 64
- الفرع الاول : التزامات المستأجر في عقد إيجار السفينة بهيكلها 65
- الفرع الثاني : التزامات المستأجر في عقد إيجار السفينة لمدة معينة 72
- الفرع الثالث : التزامات المستأجر في عقد إيجار السفينة على أساس الرحلة 79
- المبحث الثاني : المسؤولية عن الاخلال بتنفيذ عقد ايجار السفينة وانتهائه 92
- المطلب الأول : مسؤولية الأطراف بتنفيذ عقد ايجار السفينة 92
- الفرع الاول : حالات مسؤولية المؤجر 93
- الفرع الثاني : حالات مسؤولية المستأجر 103
- المطلب الثاني : فض النزاعات الناشئة عن عقد إيجار السفينة 106
- الفرع الأول: اللجوء إلى التحكيم البحري لفض النزاعات المتعلقة بعقد إيجار السفينة 107

- الفرع الثاني: اللجوء إلى القضاء لفض النزاعات الناشئة عن عقد إيجار السفينة.. 111
- الخاتمة