وزارة التعليم العالي والبحث العلمي
جامعة مولود معمري – تيزي وزو –
كلية الحقوق والعلوم السياسية
قسم الحقوق

عقد إيجار السفينة لرحلة

مذكرة لنيل شهادة الماستر في القانون

تخصص: قانون أعمال

إعداد الطالبة:
– أمازوز صبرينة

إشراف الأستاذة:
– د. أعراب كميلة

لجنة المناقشة:

– د/ محلبي مراد، أستاذ محاضر "أ"، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، .....رئيسا.

– د/. أعراب كميلة، أستاذة محاضرة "ب"، جامعة مولود معمري، تيزي وزو،....مشرفا ومقررا.

– أ/ تيزا حسين نوارة، أستاذة التعليم العالي، جامعة مولود معمري تيزي وزو،.....ممتحنا.

تاريخ المناقشة: 2023/07/06

بسم الله الرحمن الرحيم

﴿وهو الَّذِي سَخَّر الْبَحْرَ لِيأكُلُوا مِنْهُ لَحْمًا طَرِيًّا وَتَسْتَخْرِجُواْ مِنهُ حِلْيَة تلْبِسُونَهَا وترى الفُلْكُ مَوَاخِرَ فِيهِ وَلِتَبْتَغُوا مَنْ فَضْلِهِ ولَعَلَّكُمْ تَشْكُرُونَ﴾.

صدق الله العظيم

سورة النحل (الآية: 14)

كلمة شكر

أشكر الله سبحانه وتعالى أولاً قبل كل شيء.

ثم أتقدم بجزيل الشكر إلى الأستاذة المشرفة **"أعراب كميلة"** لقبولها الإشراف على هذه المذكرة، وعلى المجهودات التي بذلتها في تصحيحها وتقيمها ولم تبخل بالنصائح والارشادات.

كما يشرفني أن أتقدم كذلك بخالص الشكر والعرفان لأساتذتنا الأفاضل أعضاء لجنة المناقشة لقبولهم هذا العمل المتواضع.

صبرينة

إهـــداء

أهدي ثمرة عملي هذا:

الإهداء إلى من تدمر نفسًا في تربيتي – أمي وخالتي – حفظهما الله

إلى من تشققتْ يَدَاهُ في سبيل رعايتي – أبي الصبور البطل–

إلى أخي العزيز بوخلفة وزوجته وأبنائه.

إلى إخوتي حكيمة، سامية، ثيزري المثال الأعلى لي.

إلى إخوتي التي لم تلدهم أمي صديقاتي اللواتي كانوا لي سندًا لمشواري الدراسي أقول شكرًا لكن كنتن نعم الصديقات.

أرجو أن يكون بحثي هذا خالصا لوجه الله وأن تكون فيه الفائدة، وأن يغفر لي زلاتي وأن يثبتني ما وفقنا إليه وأن أكون مع طلبة العلم لسنة نبينا الكريم عليه أفضل الصلاة والسلام.

صبرينـــة

قائمة المختصرات

أولاً: باللّغة العربية.

ع: عدد.

ج.ر.ج.ج: الجريدة الرسمية الجمهورية الجزائرية.

ط: طبعة

ص: صفحة

ص ص: من صفحة إلى صفحة

ثانيًا: باللّغة الأجنبية.

VHF: Very High Frequency

Code (i.s.m) : Le code international de gestion de la sécurité.

Code (isps) : Code international pour la sureté des navires et des ports.

مقدمـــة

مقدمة

البحر الحيز هو ذلك الحيز العظيم الذي يجعل الإنسان يحس بصغر حجمه أمام عظمة الخالق، يعرف أنه مصدرًا غذائي ومورد إقتصادي هام للدول وحزَّانًا هائلاً، ولقد ذكر البحر في العديد من الآيات على سبيل المثال لا الحصر قال «وسَخَرَ لَكُمْ الفَلَكَ لتجري في البحر بأمرهِ وسَخَرَ لكم الأنهار»[1].

«والفَلَكُ التي تجري في البَحْرِ بِمَا ينفع النَّاسَ»[2].

«وله الجِوَارِ المنشآتُ في البَحْر كالأعلامِ»[3].

فهذِه الآيات قد بينت لنا ما يكتسب البحر والسفينة من أهمية كبيرة وَدَوُرُ بالغ في إزدهارِ الأمم ورقيها.

بما أنّ الجزائر من الدول البحرية الهامة المطلّة على البحر الأبيض المتوسط، حيث إهتمت بالبحار وشؤونها وكان إهتمام الجزائر واضحًا بالشؤون البحرية سواءًا على مستوى البعد الداخلي الذي ينظمه أساس القانون البحري ومختلف القوانين الدّاخلية والتي لها علاقة به كذلك خلال البعد الدولي الذي ينظم السفينة من خلال اتفاقيات دولية وأحكام القضاء الدولي.

وعليه ينفرد النشاط البحري عن غيره من النشاطات التجارية البرية بأنه نشاط يتم في بيئة بحرية بالتالي جعل السفينة وسيلة نقل خاصة متميزة وذات أهمية بالغة.

ولقد عرف منذ بداية العصور القديمة، فعليه الفرد عند قيامه بنشاط بحري يجب ان يستعين بالسفينة وإستئجارها.

إستئجار السفن ليس حديث النشأة، حيث أنه ظهر في العصور القديمة عند الشعوب التاجرة، فقد نظم المشرع الجزائري عقد إيجار السفينة لأول مرة في القانون البحري، وذلك في

[1]– سورة البقرة، الآية: 164.

[2]– سورة إبراهيم، الآية: 32.

[3]– سورة الرحمان، الآية: 24.

الباب الثاني منه في المادة 640 إلى مادة 737 عند إصداره سنة 1976 بقانون ينظم الملاحة البحرية بموجب الأمر رقم 76-08[1] مؤرخ في 23 أكتوبر 1976 المعدل والمتمم «يتم عقد استئجار السفينة بموجب إتفاقية يلتزم بموجبها مؤجر السفينة بأن يضع سفينة تحت تصرف مستأجر السفينة مقابل أجر، ويمكن إستئجار السفينة على أساس الرحلة أو مدة معينة أو بهيكلتها».

وما يهمنا في هذا الموضوع هو عقد إيجار السفينة لرحلة، حيث ينصب الإيجار في هذه الحالة (إيجار السفينة بالرحلة)، فيعرف على أنه «عقد يلتزم مؤجر بمقتضاه بأن يضع السفينة كلّها أو جزء منها تحت تصرف المستأجر لرحلة أو عدّة رحلات».

فهذا النّوع من الإيجار لا يكون للمستأجر أية سلطة على السفينة، فلا ينتقل إليه لا الإدارة الملاحية ولا الإدارة التجارية وكل ما يلتزم به المؤجر هو وضع السفينة مجهزة تحت تصرف المستأجر لرحلة أو عدة رحلات.

وبحكم أنّ السفينة هي الأداة الرّئيسية للملاحظة البحرية التي تدور من خلالها أحكام القانون البحري، حيث تتمثل الإشكالية التي يعالجها هذا الموضوع: **ما هو النظام القانوني لعقد إيجار السفينة لرحلة؟**

إرتأينا لإجابة على هذه الإشكالية إعتماد على المنهج الإستقرائي الذي من خلاله سنقوم بدراسة خصوصيات عقد إيجار السفينة لرحلة (الفصل الأول) وأثار عقد إيجار السفينة لرحلة (الفصل الثاني).

[1]- أمر 76-08، مؤرخ في 23 أكتوبر 1976 يتضمن القانون البحري، ج.ر.ج.ج، عدد 29، صادر بتاريخ 10 أفريل 1977 معدل ومتمم بقانون 98-05 المؤرخ في 25 جوان 1998، ج.ر.ج.ج، عدد 47 لسنة 1998 المعدل والمتمم بقانون 10-04 مؤرخ في 15 أوت 2010، ج.ر.ج.ج، عدد 46، صادر بتاريخ 18 أوت 2010.

الفصل الأوّل

خصوصيات عقد إيجار السفينة لرحلة

يعرف الأفراد في معاملاتهم العديد من العقود التي تختلف بإختلاف حاجياتهم من بيع وإيجار ومقايضة ويحتل عقد إيجار السفينة لرحلة مكانة هامة في المجال الإقتصادي يمكن اِستغلال هذه الحاجيات من خلال استئجار السفينة فهو أحد أشكال إستغلال ينشأ بتأجير السفن عن عقد التفاوض عليه بحرية بين طرفين.

فعليه عقد إيجار السفينة لرحلة يتم إبرامه بين طرفين (المؤجر والمستأجر) الأول يعرف بمالك السفينة والثاني الشخص المستفاد، فمالك السفينة يلتزم بوضع السفينة تحت تصرف المستأجر طول مدة الرحلة البحرية، فتنتهي هذه الرحلة لسببين الأول إنقضاء مدة العقد (المدة التي إتفقا عليها كل الطرفين) المؤجر والمستأجر، أما السبب الثاني فهو فسخ العقد راجع لكلا الأطراف. فعقد إيجار السفينة لرحلة قد نشأ نتيجة حاجة الأطراف إليه من أجل تسهيل النشاط الاقتصادي ورفع الاقتصاد الوطني ومن هذه النقطة من الضروري دراسة خصوصيات عقد إيجار السفينة لرحلة من حيث الأحكام العامة **(المبحث الأول)** وخصوصيات عقد إيجار سفينة لرحلة من حيث إثباته وطرق إنقضائه **(المبحث الثاني)**.

المبحث الأول

خصوصيات عقد ايجار السفينة لرحلة من حيث الأحكام العامة

يتم النشاط البحري في بيئة محددة هي البيئة البحرية تستخدم في تحقيقه وسيلة خاصة هي السفينة، فتتم المعاملات والمبادلات التجارية في هذا النشاط عن طريق إيجار السفن الذي يتم عن طريق عقد إيجار السفينة، فهذا الأخير يتم بين المؤجر والمستأجر، كما يقوم بوظيفة اقتصادية ذات أهمية كبيرة في مجال التجارة الخارجية منها عقد إيجار السفينة لرحلة الذي لديه مفهوم خاص به **(المطلب الأول)**، كما لديه العديد من الخصائص **(المطلب الثاني)**.

المطلب الأوّل

مفهوم عقد الإيجار السفينة لرحلة

تعتبر السفينة الأداة الرئيسية للملاحة واستغلال البحار وتستغل هذه الأخيرة في صورة إيجارها لرحلة لذا حاول كل من الفقه والقانون وضع تعريف عقد إيجار السفينة لرحلة **(الفرع الأول)**، كما توجد صور أخرى لإستغلال السفينة عن طريق ايجارها لهذا نميز بين إيجار سفينه لرحلة عن صور أخرى لإيجار السفينة **(الفرع الثاني)**، وأخيرا تمييز عقد إيجار السفينة عن بعض العقود المشابهة لها **(الفرع الثالث)**.

الفرع الأوّل

تعريف عقد ايجار السفينة لرحلة

عقد إيجار السفينة لرحلة هو عقد يلتزم فيه المؤجر بأن يضع السفينة كلّها أو جزء منها تحت تصرّف المستأجر لرحلة أو عدّة رحلات[1].

[1]– نقلا عن محمد السيد الفقي، القانون البحري السفينة، أشخاص (الملاحة إيجار السفينة النقل البحري)، الدار الجامعية الجديدة، الاسكندرية، 2006، ص 282.

وهذا ما نصت عليه المادة 650 من القانون البحري الجزائري كما يلي «**يتعهد المؤجر في عقد استئجار السفينة على أساس الرحلة بأن يضع كليًا أو جزئيًا سفينة مزودة بالتسليح أو التجهيز تحت تصرف المستأجر لقيام برحلة أو أكثر وبالمقابل يتعهد المستأجر بدفع أجرة السفينة**»[1].

مؤجر السفينة بإعتباره شخص طبيعي أو معنوي، يقوم بإستغلال السفينة إما بإسمه بإعتباره مالكا للسفينة وهو الأصل، في حالة أخرى لا يكون مالك السفينة إذا قام مستأجر السفينة بدوره بإعادة تأجيرها من الباطن كما هو معروف في القانون التجاري.

فمستأجر السفينة هو الذي ينتفع وراء إبرام عقد الإيجار المشارطة ويوضع تحت يده السفينة أو جزء منها لقاء أجر معينة، ولا يترتب على بيع السفينة عقد إيجارها حتى لا يضر المستأجر من عملية نقل الملكية إلى الغير أثناء نقل البضاعة، إلاّ إذا نصّ عقد إيجار على ذلك[2].

يعتبر إستئجار السفينة على أساس الرحلة من أقدم أشكال استغلال السفن، وهو لا زال إلى يومنا هذا أكثر إستعمالا.

وهذا شكل من أشكال إستغلال السفينة يتم خاصة عندما توجد كمية كبيرة من البضائع لنقلها والتي لا يلتزم وجود خط بحري منظم، فإنّ إستئجار السفينة لرحلة ذات طبيعة خاصة، فهو يتميز عن الأنواع الأخرى لإستئجار السفن على أساس المدة وبدون تجهيز وعن النقل البحري[3].

وقد يقع الإيجار إمّا على كامل السفينة أو جزء منها فقط، ويجب أن تزودها بالتسليح وكامل التجهيز أما إذا وقع الايجار على جزء من السفينة فالعقد يقتصر على الأماكن المعدة

[1]– أنظر المادة 650 من القانون البحري الجزائري. معدل ومتمم.

[2]– نقلا عن ليندة أكلي، "إحتيال الأطراف على الأجرة في عقد إيجار السفينة لرحلة"، حوليات جامعة الجزائر01، المجلد 31، عدد03، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبو بكر بلقايد، تلمسان، 2020، ص ص 219– 222.

[3]– نقلا عن أحمد مدني، عقد إيجار السفن على أساس الرحلة في القانون البحري الجزائري، مذكرة شهادة الماجستير في القانون، تخصص القانون الخاص، كلية الحقوق، جامعة أبو بكر بلقايد، تلمسان، 2004، ص 64.

لنقل البضائع، فيخرج من نطاق العقد الطرق والأماكن المخصصة للبحارة والربان، وليس لربان والتجار حق نقل أي بضاعة إلى هذه الأماكن دون الحصول على موافقة من المستأجر بشأنها[1].

وقد يكون عقد الإيجار لعدة رحلات متعاقبة حيث يتوجب على السفينة القيام بالرحلات المتفق عليها إمّا بتحديد عدد هذه الرحلات أو تحديد كمية البضاعة إلى تنقل على مراحل متتالية، ويثير هذا العقد بعض الصعوبات حول معرفة ما إذا كان يجب إعتباره وحده كاملاً يشمل مجموع الرحلات وتجزئته إلى عدد من العقود يتعلق كلّ منها برحلة فقط[2].

إنّ إحتفاظ مؤجر سفينة لرحلة بالإدارة الملاحية للسفينة يضفي عليه وصف المجهز وتدور أحكام تأجير سفينة لرحلة من أجل تحقيق غاية معينة هي عملية النقل، مما يجعل من وضع المؤجر أكثر إلتزاما منها ما هو متعلق بالسفينة وما هو خاص بالبضاعة وأخيرا إلتزام خاص بالرحلة.

وبكل تأكيد تقع مسؤولية على المؤجر بتحمل مسؤولية صلاحية السفينة المطلوبة وإبقائها على هذه الحالة طوال مدة الرحلة.

يكون تقديم السفينة في عقد إيجار السفينة لرحلة للمستأجر في الزمان والمكان المحددين في العقد وقد لا يتضمن المشارطة تحديد تاريخ شحن البضاعة وقت التعاقد وإقتصرت على بيان مكان السفينة، ففي هذه الحالة على السفينة الإتجاه فورا إلى مكان معين للشحن أو التفريغ إذا لم يحدد مكان الشّحن[3].

---

[1]– نقلا عن سارة حكيم، صليحة العلمي، النظام القانوني لإيجار السفينة، مذكرة شهادة الماجستير في القانون، تخصص قانون أعمال، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة العربي التبسي، تبسة، 2017، ص 11.

[2]– نقلا عن حمدي الغنيمي، محاضرات في القانون البحري الجزائري سلسلة الدروس العلوم القانونية، ط2، معهد الحقوق والعلوم الادارية، جامعة وهران، 1988، ص 71.

[3]– نقلا عن محمود شحماط، المختصر في القانون البحري الجزائري، دار الهدى، الجزائر، 2010، ص ص 134–135.

يقوم مؤجر السفينة بالرحلة بواسطة الربان الذي يتعين عليه الإلتزام بخط السير إذ ليس له تغيير الطريق إلاّ إذا كان ذلك ما يبرره مثل إضطراب الأحوال الجوية أو الملاحة، أو كان تغيير الطريق من أجل تكملة حمولة السفينة من ميناء إلى آخر إذا كانت المشارطة واردة في جزء من السفينة، ويكون المؤجر مسؤولا عن الأضرار التي تلحق البضائع التي يسلمها له ربان السفينة على ظهر السفينة إلاّ إذا أثبت العكس.

أما بالنسبة لربان السفينة المؤجرة بالرحلة فهو ملزم بالذهاب إلى ميناء الوصول المحدّد بالعقد وليس إلى ميناء آخر إلاّ إذا أجازت المشارطة للربان في حالة وجود مانع من التفريغ المتفق عليه أن يفرغ الحمولة في أقرب ميناء من الميناء المحدّد[1].

الفرع الثاني

تمييز عقد إيجار السفينة لرحلة عن صور الأخرى لإيجار السفينة

لقد تعددت صور تمييز عقد إيجار السفينة لرحلة حيث تتخذ عملية إيجار السفن تماشيا لرغبة أطراف العلاقة العقدية فيمكن أن تؤجر لمدة محددة **(أولاً)** أو تؤجر السفينة بهيكلها **(ثانيًا)**.

أوّلاً: تمييز عقد إيجار السفينة لرحلة عن عقد إيجار السفينة لمدّة.

عرف بعض الفقه عقد إيجار السفينة على أساس الرحلة بأنه «عقد بمقتضاه يضع المؤجر كامل السفينة أو بعضها تحت تصرف المستأجر لرحلة أو عدّة رحلات». كما عرّفه البعض الآخر بأنّه «إتفاق يجرى بين مالك السفينة (المؤجر) ومستأجر بمقتضاه يتعهد الأول بأن يضع السفينة كلّها أو جزء منها تحت تصرّف الثّاني المستأجر لرحلة أو عدّة رحلات، وتكون السفينة مجهزة بكامل طاقمها وأداتها»، هذا النوع من الإيجار لا يلتزم المؤجر فقط

[1]– نقلا عن محمود شحماط، المختصر في القانون البحري الجزائري، المرجع السابق، 135.

بأن يضع تحت تصرف المستأجر سفينة صالحة للملاحة مجهزة وإنما يكون للمؤجر الإدارة الكاملة للسفينة[1].

يقصد بالإدارة الكاملة للسفينة احتفاظ المؤجر بالإدارتين الملاحية منها والتجارية وتبرم المشارطة لرحلة أو رحلات معينة فضلاً على أنه يمكن أن تبرم المشارطة بالمدة، أو المدة اللازمة لقيام برحلة وطرق إحتساب الأجرة بالمدة أو بالرحلة له أثر في تحديد نوع التأجير[2].

فإيجار السفينة لمدة زمنية محددة هو عقد يحدد أطرافه (المؤجر والمستأجر) مدة إستغلال السفينة فيبدأ من الوقت الذي توضع فيه السفينة تحت تصرف المستأجر وينتهي في الوقت المتفق عليه، فإذا كان إستئجار السفينة لمدة زمنية معينة يكون المستأجر هو الذي له صفة الناقل وليس مؤجرها وفق مقتضيات المادة 701 من القانون البحري الجزائري تنص كما يلي: «**يعود السير التجاري لمستأجر السفينة، ويكون الربان بحكم القانون ممثلاً عن المستأجر في هذا المجال فيجب عليه التقيد بتعليمات المستأجر في حدود عقد إستئجار السفينة**»[3]، إذا كانت السفينة مستأجرة لمدة معينة وفق أحكام المادة 650 التي سبق ذكرها ففي هذه الحالة ترجع المسؤولية إلى المستأجر[4].

يتعهد المؤجر في عقد إستئجار السفينة لرحلة أن يضع تحت تصرف المستأجر سفينة لمدة معينه ويدفع المستأجر مقابلها أجر، هذا ما نصت عليه المادة 695[5] من القانون البحري الجزائري كما يلي: «يتعهد المؤجر بموجب عقد إستئجار السفينة لمدة معينة بأن يضع سفينة مزودة بالتسليح والتجهيز تحت تصرف مستأجر لمدة معينة وينتفع المستأجر

---

[1]– نقلا عن ليندا أكلي، النظام القانوني لعقد ايجار السفينة لرحلة، أطروحة دكتوراه لنيل شهادة دكتوراه في العلوم، تخصص قانون أعمال، جامعة مولود معمري، كلية الحقوق والعلوم السياسية، تيزي وزو، 2021، ص 76–77.

[2]– نقلا عن ليندا أكلي، المرجع نفسه، ص 76–77.

[3]– أنظر المادة 701 من القانون البحري الجزائري، معدل ومتمم.

[4]– نقلاً بوعلام خليل، "إجراءات التقاضي في منازعات البحرية في القانون الجزائري والمعاهدات الدولية (معاهدة بوكسل سنة 1924، معاهدة هامبرغ سنة 1987)"، مجلة الأكاديمية للدراسات الجامعية والإنسانية، عدد 01، السداسي الأول، جامعة بن بوعلي، شلف، 2008، ص 63.

[5]– أنظر المادة 695 من القانون البحري الجزائري. معدل ومتمم.

مقابل أجرة الحمولة». ويترتب عن ذلك إنتقال الإدارة التجارية للمستأجر الذي يتحمل نفقاتها، وعلى وجه الخصوص تزويد السفينة بالوقود والزيوت والشحوم، وأداء رسوم موانئ والإرشاد[1].

تحكم في إيجار السفينة بالرحلة (المشارطة بالرحلة) بعض القواعد القانونية الحاكمة لعقود الإيجار وبعض القواعد الحاكمة لعقد النقل بينهما لا يحكم عقد ايجار السفينة لمدّة معينة سوى قواعد عقد الايجار.

وعليه الهدف من إيجار سفينة على أساس الرحلة هو نقل البضائع ومن ثم فإن شروط هذا العقد تتمحور كلها حول عملية النقل باعتبارها الهدف الاقتصادي للمشارطة.

فالمؤجر في المشارطة الزمنية يجهل نوع كمية الحمولة بينما في المشارطة بالرحلة العنصر الحاسم والعامل الدافع لالتزامه والسفينة تقدم فعلا للمستأجر في المشارطة الزمنية بينما في المشارطة بالرحلة تظل تحت سيطرة المؤجر الذي يعين الربان وكافة رجال الطاقم.

إنّ موضوع عقد إيجار السفينة على أساس الرحلة هو نقل البضاعة وليس تمكين المستأجر من الانتفاع بالسفينة لمدة معينة كما هو الحال في إيجار السفينة لمدّة معينة، فإنّ تحديد طبيعة أوصاف وحجم وكمية، وزن تلك البضاعة تعدّ من القيود التي تميز عقد ايجار السفينة على أساس الرحلة وعقد إيجار سفينة لمدّة معينة[2].

يتميز عقد إستئجار السفينة لمدة معينة عن عقد إستئجارها لرحلة لكون المستأجر في العقد الأول حر في الإنتفاع بالسفينة كما يشاء خلال مدة المشارطة مع بعض التحفضات التي سنشير إليها، كما أنه يتسلم في الوقت عينه الإدارة التجارية للسفينة على نحو ما يفعل المستأجر في استئجار السفينة عارية، أما مستأجر السفينة بالسفرة فلا يتسلم مثل ذلك[3].

---

[1]– نقلا عن ليلى كيراش، "مشارطة الإيجار صورة الاستغلال التجاري السفينة"، مجلة الدراسات القانونية، مجلد 36، عدد03، كلية الحقوق، جامعة الجزائر، 2022، ص ص 150–151.

[2]– نقلا عن ليندة أكلي، النظام القانوني لعقد إيجار، المرجع السابق، ص 79.

[3]– نقلا عن صلاح الدين عبد اللطيف الناهي، الوجيز في مبادئ القانون البحري (دراسة تحليلية متوازنة لقوانين تجارية)، مكتبة الثقافة لنشر والتوزيع، الأردن، 1996، ص 191.

ثانيًا: تميز عقد إيجار السفينة لرحلة عن عقد ايجار السفينة بهيكلها.

يعرف عقد إيجار السفينة لرحلة بأنه عقد يلتزم فيه المؤجر بأن يضع السفينة كلها أو جزء منها تحت تصرف المستأجر لرحلة أو عدّة رحلات حسب المادة 651 من القانون البحري الجزائري[1].

فإيجار السفينة غير مجهزة عقد يلتزم مقتضاه المؤجر بوضع السفينة تحت تصرف المستأجر لمدّة محدّدة دون تجهيزها بمؤن أو بحارة يكون تجهيزها تجهيزا غير كاملا[2].

حيث وردت في القانون البحري أحكام من المواد 640 إلى 649 التي تنص على إيجار السفينة بهيكلها، حيث نصت المادة 640 على أنه: «**عقد يلتزم بمقتضاه مؤجر السفينة بأن يضع تحت تصرف مستأجرها سفينة معينة مقابل أجر**»[3] إلى 649 من قانون البحري الجزائري وهي أحكام وقواعد عامة تسري على جميع أنواع الإيجار، كما أن إبرام عقد إيجار السفينة في القانون البحري يتم كأي عقد من عقود الإيجار المدني للمنقولات وفقا للقواعد العامة وبالمقابل هناك أحكام خاصة بكل نوع[4].

ثار الخلاف حول طبيعة عقد إستئجار السفينة بهيكلها، ففي فرنسا مثلا ذهب رأي قبل سنه 1966 إلى اعتباره مجرد إيجار يخضع لأحكام القانون المدني، ولكن هناك رأي يفرق بين تأجير السفينة لإستغلالها في الملاحة وتأجيرها واستغلالها لغرض آخر وتبدو أهمية هذا الاختلاف في تحديد الأحكام التي يخضع لها العقد في حالة عدم وجود نصوص قانونية بحرية، تعود إلى أحكام والأعراف البحرية فالمرجع يكون الأعراف البحرية، أو القواعد القانونية التي يمكن الإهتداء بها داخل نصوص القانون البحري الجزائري[5].

---

[1]– أنظر المادة 651 من القانون البحري الجزائري.

[2]– نقلا عن عبد الفتاح مراد موسوعة القانون البحري، الدار العربية للنشر والتوزيع، ص 120.

[3]– أنظر المادة 640 من القانون البحري الجزائري. معدل ومتمم.

[4]– نقلا عن كريمة بولطواق زكريا قارة، أحكام عقد إيجار السفينة لهيكلها، مذكرة شهادة الماستر في القانون، تخصص القانون الخاص المعمق، كلية الحقوق بودواو، جامعة بومرداس، 2020، ص 23.

[5]– أنظر المادة 05 من القانون الفرنسي رقم 450 سنة 1966 من القانون البحري الفرنسي.

كما يرى الفقه الفرنسي أن عقد إيجار السفينة غير مجهزة (بهيكلها) هو دوما عقد إيجار شيء، أما الأنواع الأخرى (إيجار أساس الرحلة أو لمدّة معينة)، فهي ذات صفه مختلطة تجمع بين إيجار شيء أو إيجار الخدمة[1].

يقع الإيجار على كامل السفينة أو جزء منها في الإيجار بالرحلة، فإذا وقع الإيجار على جزء من السفينة فإن العقد يقتصر على الأماكن المعدة للنقل، لذلك خرج من نطاق العقد الغرف والأماكن المخصصة للبحارة والربان ومع ذلك فليس الربان وللبحارة أن ينقلوا في هذه الأماكن المعدة أية بضاعة دون الحصول على موافقة المستأجر، وهذا لا يمكن أن يحدث في عقد إيجار السفينة بهيكلها، فعادة ما يتم استئجار السفينة بهيكلتها من طرف محترفي النشاط البحري أيا كانت صورة هذا النشاط، وبما أن سلطات المالك تنتقل إلى مستأجر السفينة غير المجهزة، فإنه يكتسب صفة المجهز ويعتبر هذا المستأجر المجهز بمثابة الناقل في مواجهة الشاحنين ويلتزم في مواجهتهم بالالتزامات الناشئة عن النقل البحري للبضائع أو عقد النقل البحري للأشخاص حسب الأوضاع[2].

الفرع الثالث

تمييز عقد إيجار السفينة لرحلة عن بعض العقود المشابهة

في هذه النقطة سنميز عقد إيجار سفينة لرحلة عن بعض العقود المشابهة لها كعقد النقل البحري للبضائع **(أولاً)** وعقد القطر البحري **(ثانيًا)**.

أولاً: تمييز عقد إيجار السفينة لرحلة عن عقد النقل البحري.

إيجار السفينة لرحلة هو عقد يلتزم فيه المؤجر بأن يضع السفينة كلها أو جزء منها تحت تصرف المستأجر لرحلة أو عدّة رحلات[3].

---

[1]– نقلا عن أسماء حريز، "قواعد استئجار السفن بهيكلها (دراسة على ضوء القانون البحري الجزائري والقانون الفرنسي)"، مجلة الدراسات القانونية، مجلد 08، عدد01، كلية الحقوق، جامعة وهران، 2022، ص 211.

[2]– نقلا عن كريمة بوطواق، زكريا قارة، المرجع السابق، ص 26.

[3]– نقلا عن محمد سيد الفقي، المرجع السابق، ص 282.

نصت عليه المادة 738 من قانون البحري الجزائري على أن عقد نقل البحري كما يلي: «**هو أن يتعهد الناقل بموجب عقد النقل البضائع عن طريق البحر بإيصال بضاعة معينة من ميناء إلى ميناء آخر، ويتعهد الشاحن بدفع المكافأة له المسماة أجرة الحمولة**»[1].

فقد عرفت المستشارة مستيري فاطمة عقد نقل البضائع على أنه إلتزام الناقل بإيصال بضاعة معينة من ميناء إلى ميناء آخر مقابل إلتزام الشاحن أو مرسل إليه بتسديد أجرة[2].

كما عرفته الإتفاقيات الدولية من بينها إتفاقية بروكسل الخاصة بتوحيد القواعد المتعلقة بسندات الشحن الموقعة في 25 أغسطس 1924 على أنّه «**ينطبق فقط على عقود النقل المنبثقة بسند الشحن أو وثيقة مماثلة تكون سند نقل البضائع بحرًا، كذلك ينطبق على سند الشحن أو وثيقة مماثلة صادرة بسبب مشارطة إيجار السفينة إبتداءًا من الوقت الذي ينظم فيه هذا السند العلاقات بين الناقل وحامل سند الشحن**»[3].

أما بالنسبة لمعاهدة هامبورغ 1978 التي تعرف عقد النقل البحري بأنه عقد يتعهد الناقل بموجبه بأن ينقل بضاعة بطريف البحر من ميناء إلى أخر لقاء أجرة فعند دراسة هذه الاتفاقية أنها تنطبق على عقود النقل البحري نظرًا لأنه يجري في إعداد مسودة إتفاقية النقل متعددة الوسائط والتي وقعت في 24 مايو 1980[4].

وأخيرًا فإتفاقية روتردام كذلك عرفت عقد النقل البحري في فقرته الأولى في المادة الأولى بأنه عوقد يتعهد فيه الناقل بنقل البضائع من مكان إلى آخر مقابل أجرة ويجب أن

---

[1]– أنظر المادة 738 من القانون البحري الجزائري. معدل ومتمم.

[2]– نقلا عن حافظ نورهان، إطار القانوني العقد النقل البحري، مذكرة شهادة الماستر، تخصص قانون أعمال، جامعة العربي بن مهيدي، أم البواقي، ص ص 08–09.

[3]– نقلا عن حميد بطو، محمد صالح قصار، عقد النقل البحري، مذكرة شهادة الماستر في القانون، تخصص قانون أعمال، كلية العلوم السياسية، جامعة الجلفة، 2022، ص 06.

[4]– نقلا عن سعيد بسعيد، عقد النقل البحري للبضائع، مذكرة شهادة الماستر في الحقوق والعلوم السياسية، تخصص قانون خاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة عبد الحميد بن باديس، مستغانم، 2019، ص 11.

ينص العقد على النقل بحرًا ويجوز أن ينص على النقل بوسائط نقل أخرى إضافة إلى النقل البحري، وحقيقة الأمر أن النقل متعدد الوسائط هو في جوهره نظام قانوني جديد لنقل البضائع بمعنى أن واسطة النقل ليست بشيء جديد ولكن الجديد هو النظام القانوني الذي يحكم ويربط الوسائط المختلفة كلها أو بعضها في عقد واحد هو عقد النقل متعدد الوسائط[1].

عند دراستنا لموضوع عقد النقل البحري يظهر لنا عند قيام هذا العقد يجب أن يشمل على أطراف الأول يسمى بقيام هذا العقد الطرف الأول يسمى الناقل يعرف على أنه كل شخص أبرم عقد أو أبرم بإسمه عقد مع الشاحن لنقل البضائع بطريق البحر أما الطرف الثاني يعرف بالشاحن هو ذلك الشخص الذي يتعهد بتقديم البضاعة للناقل ويمكن أن يرسل هذا الشاحن البضاعة إلى نفسه، كما في حالة إرسال المحل التجاري بمنتجاته إلى فروعه في الخارج.

كما أنه يوجد طرف ثالث في هذا العقد يعرف بالمرسل إليه الذي يرسل الشاحن بضاعة إلى شخص ثالث وهو المرسل إليه يكون عادة في صورة البيع البحري الذي يبرم فيه البائع عقد النقل مع الناقل ليستلمها المرسل إليه المشتري في ميناء الوصول ويتبنى على ذلك حقًا خاصًا للمرسل رغم أنه ليس طرفًا متعاقدًا فيمكنه مطالبة بحقه بالبضاعة عند وصولها في الميعاد[2].

ثانيا: تمييز عقد ايجار السفينة لرحلة عن عقد قطر السفينة.

عقد القطر البحري هو عقد يلتزم بمقتضاه مالك السفينة، بجر سفينة مملوكة لأخر نظيرة أجرة متفقة عليها[3].

[1]– اتفاقية روتردام، اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي، 2008، مصادق عليها.

[2]– حافظ نورهان، المرجع السابق، ص ص 17–19.

[3]– نقلا عن وليد داودي، عقد النقل البحري، مذكرة لنيل شهادة الماستر في القانون، تخصص قانون الأعمال، جامعة العربي بن مهيدي، أم البواقي، 2015، ص 18.

حسب مضمون المادة 860 من القانون البحري الجزائري بما يليها من أحكام «**يلتزم المجهز بموجب عقد قطر البحري ومقابل مكافأة بخدمات القطر بواسطة السفينة**»[1].

وقد خص المشرع الجزائري هذا العقد بأحكام تنظيمية في القنون البحري الجزائري في الباب السادس في الكتاب الثاني فيه 13 مادة إبتداء من المادة 860 إلى المادة 872 وبالرغم من ذلك لا زال الفقه مختلف حول طبيعة هذا العقد وتكفييه على أنه عقد مقاولة حيث يعتبره جانب من الفقه بأنه عقد نقل قياسًا على ما تقوم به قاطرات السكك الحديدية عندما تجر عربات البضائع أو الركاب لأنّ النقل لا يفترض أن يقوم الناقل بحمل الشيء المنقول دائمًا[2].

ينطبق عليها وصف سفينة قانونًا والقاطرة سفينة مخصصة لهذا الغرض تتمتع بمزايا خاصة من ناحية الحجم والقوة وتؤهلها بالقيام بعمليات القطر، فسفينة مقطورة لابد أن ينطبق على المقطورة وصف سفينة قانونًا ويخرج بذلك قطر المنشآت العائمة، فهي لا تعد سفنًا لعدم صلاحيتها لملاحة البحرية[3].

تعتبر القاطرة سفينة بحرية تباشر نشاطها في البحر، حيث أنّ لها المقومات المادية القانونية للسفينة (القوة المحركة وطاقم يتولى قيادتها وسيرتها)، وأيضا أنّ العائمة المقطورة لا تفقد وصف السفينة لمجرد قطرها ما دام أن هذا الوصف، كان ثابتا لها من الأصل[4].

نلاحظ أنّ قطر قد يستخدم لمساعدة السفينة في حالة الخطر الهلاك وفي هذه الحالة لا يكون مبنى العلاقة بين السفينة المقطورة والسفينة القاطرة عقد القطر بمعنى الكلمة، بل

---

[1]– أنظر المادة 860 من القانون البحري الجزائري. معدل ومتمم.

[2]– نقلا عن بلقاسم سويسي، المرجع السابق، ص 17.

[3]– نقلا عن خالد مرزوق، سراج الذيالي، "مسلك المنظم البحري السعودي في المسؤولية الناشئة في عقد القطر البحري"، المجلة القانونية (مجلة متخصصة في الدراسات والبحوث القانونية)، المجلد 11، ع08، 2022، ص 2300.

[4]– نقلا عن كمال حمدي، القانون البحري (السفينة، أشخاص الملاحة، استغلال السفينة إيجار السفينة نقل البضائع)، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1997، ص 473.

يكون القطر عندئذ نوع من المساعدة البحرية وتظهر أهمية التمييز بين الخطر والمساعدة فيما يتعلق بتحديد الأجرة والمكافأة وسيأتي البيان ذلك عند الكلام على المساعدة البحرية[1].

ويتم إبرام عقد القطر البحري بين مقاول القطر ومجهز السفينة المقطورة، ممثلة بربانها ويأخذ التكوين عقد القطر البحرية آلية بسيطة وخاصة، حيث يتعلق الأمر بعقد شفهي، وهذا الطلب يتم على مراحل سيربط الشركة القاطرة بسفينه المقطورة بموجب عقد شفهي محض، أمّا بالنسبة لمراحل طلب القطر عندما يكون في وضع لا يسمح لها بالمناورة لأنها تكون ملزمة بتخفيض سرعتها أو لأنها لم تحصل على سرعة كافية، وتجدر الإشارة إلى أن عقد القطر في أعالي البحار غالبًا ما يجسد الكتابة في شكل عقود نموذجية وذلك نظرًا لتحضير المسبق لهذه العملية بطريقة دقيقة[2].

فعقد تقديم الطلب يقوم برج المراقبة في إرسال طلب العون البحري إلى المرصد البحري أن 7يتم جمع فيه مختلف طلبات القطر وذلك 24/24 بالتالي يقوم مرصد البحري بدراسة طلب القطر ويتصل بشركة القطر بموجات VHF لمعرفة عدد القاطرات مرحلة تأكيد الطلب يؤكد ربان السفينة طلب القطر مع تحديد دقيق لعدد القاطرات بالتالي تقوم شركة القطر إخطارها يتجهز قاطراتها، ثم ترسلها في الساعة المتفق عليها[3].

أمّا بالنسبة لخصائص عقد القطر البحري تتمثل:

- عقد القطر البحري عقد رضائي هو الذي ينعقد بمجرّد الحصول على إتفاق بين طرفين حسب المادة 59 من القانون المدني الجزائري التي تنص على ما يلي[4]

---

[1]- نقلا عن مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري (دراسة مقارنة)، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، 2006، ص 48.

[2]- نعيمة بن موفق، عقد القطر البحري، مذكرة لنيل شهاده الماجستير في القانون، تخصص قانون خاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، بن عكنون، الجزائر1، 2012، ص 30-31.

[3]- نقلا عن نعيمة بن موفق، المرجع نفسه، ص 31.

[4]- أنظر المادة 59 من أمر رقم 75-59 المؤرخ في 26 سبتمبر 1975 يتضمن القانون المدني، ج.ر.ج.ج، عدد 101 صادر بتاريخ 30 سبتمبر 1975 معدل ومتمم بموجب قانون رقم 07-05 مؤرخ في 13 ماي 2007.

«يتم العقد بمجرّد تبادل طرفان التعبير عن إرادتهما المتطابقتان دون اخلال بالنصوص القانونية». فالمشرّع الجزائري أخذ بمبدأ الرضائية، حيث يسمح للمتعاقدين التعبير عن إرادتهما بمختلف الوسائل[1].

- عقد القطر عقد ملزم لجانبين، حيث يترتب إلتزامات متقابلة، في ذمة المتعاقدين، إذ يلتزم مجهز السفينة المقطورة بقيام بعمليات القطر سواء لمدّة محدّدة أو لوجهة معينة مقابل إلتزام مجهز السفينة المقطورة بأداء الأجر.
- عقد القطر البحري عقد معاوضة كل متعاقد يأخذ عوض لمّا قدمه فبالنسبة للسفينة المقطورة هناك عملية سحب أو جرّ أو مساعدة في إحدى المناورات البحرية.
- عقد القطر البحري عقد فوري إنّ الاتفاق الذي يبرم من خلال عقد قطر البحري هدفه قطر السفينة المقطورة من قبل السفينة القاطرة ويتم تنفيذ ذلك بدون توقف، فهو عقد فوري وليس زمنيا.
- عقد القطر البحري عقد إذعان كونه يتم تحرير بنوده مسبقا من طرف واحد ضمن عقود ونموذجية يتم قبول حمله دون مناقشة محتواه من قبل المتعاقد الثاني.
- عقد القطر عقد تجاري بالنسبة لمجهز القطر، وذلك وفق مقتضيات المادة 02 من القانون التجاري التي تنص **«يعدّ عملاً تجاريًا حسب الموضوع»**[2].
- عقد القطر البحري من عقود القانون الخاص وليس من العقود الادارية حتى ولو كان مجهز القطر شخصا من أشخاص القانون العام لا طالما أن العقد لا يهدف إلى تحقيق خدمة عامة، ولا يتضمن شروط غير مألوفة في عقود القانون الخاص[3].

---

[1]– مريم درويش، النظام القانوني لعمليتي القطر والارشاد البحري (دراسة ومقارنة)، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه في قانون خاص، تخصص القانون الخاص، كليه الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبو بكر بلقايد، تلمسان، 2020، ص 24.

[2]– أنظر المادة 02 من أمر رقم 75–55، مؤرخ في 26 سبتمبر 1975، يتضمن القانون التجاري، ج.ر.ج.ج، عدد 101، الصادر بتاريخ 19 ديسمبر 1975، معدل ومتمم.

[3]– نقلا عن كمال حمدى، القانون البحري....، المرجع السابق، ص 836.

المطلب الثاني

خصائص عقد إيجار السفينة لرحلة

إنّ إستغلال البحري للسفينة عن طريق إيجارها بصفة عامة وإيجارها بصفة خاصة هو الهدف الرئيسي لإنشاء السفينة كونها تتطلب أموال طائلة لا يقدر المالك بتوفيرها فيتميز عقد إيجار السفينة لرحلة بمجموعة من الخصائص فهو عقد رضائي **(الفرع الأول)**، وعقد معاوضة ملزم لجانبين **(الفرع الثاني)**، كذلك هو عقد تجاري **(الفرع الثالث)** وأخيرًا عقد إيجار للأشياء **(الفرع الرابع)**.

الفرع الأول

عقد ايجار السفينة عقد رضائي

عقد إيجار السفينة عقد رضائي ينعقد بتطابق إرادتي المجهز والمستأجر، بما أنّه عقد رضائي لا تلزم أي شكلية لإنعقاده فالكتابة تشترط فقط لإثباته وليس لصحة العقد، في هذه الحالة يمكن الرجوع إلى قواعد القانون المدني.

عقد إيجار السفينة لا يعتبر من عقود الإذعان لأن هذا العقد من العقود الرضائية كما رأينا سابقًا الذي يتم بتطابق الإيجاب مع القبول، بحيث يفترض في هذا العقد وجود مناقشة جادة بين أطرافه، لأنّه بالرّغم من وجود سعر ثابت للأجرة خلال فتره ما إلاّ أنّ شروط عقد استئجار السفينة تكون قابلة للمناقشة بين طرفين وأيضا العقد يقوم على المساواة من الناحية الاقتصادية[1].

والرضا ضروري أي يجب توافره لانعقاد العقد وعليه شحنت السفينة ببضائع بغير علم المؤجر أو الربان وإطلاعهما جاز للربان ما دام في محل الشحن أن يخرجها من السفينة بعد إنذار المستأجر رسميا بإخراجها أو أن يأخذ أجرتها، أما إذا لم يعلم بوجودها إلا بعد سفر

[1]– نقلا عن أمال عقون، الاستغلال التجاري للسفينة، مذكرة شهادة الماستر في القانون، تخصص قانون الأعمال، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة عبد الرحمن ميرة، بجاية، 2013، ص 08.

السفينة، فلا يكون له إخراجها إلى محل آخر غير المحل المرسل إليه وإنما يحق له أن يأخذ أجرها عنها[1].

يعد عقد إيجار السفينة لرحلة من العقود الرضائية، إذ أنّه يتعقد صحيحا بمجرد تلاقي إرادة طرفيه أو من يمثلهم، أي لمجرّد تلاقي الإيجاب والقبول على موضوعه، فلا تلزم أية شكلية لإنعقاده بحيث تعتبر الكتابة فيه شرطا لإثباته وليس لإنعقاده، إذ أن العقد ينفذ يتوفر الإيجاب والقبول وتحكمه القواعد العامة[2].

الفرع الثاني

عقد ايجار سفينة من العقود المعاوضة الملزمة لجانبين

لا يقوم المؤجر بتأجير السفينة للمستأجر على سبيل التبرع أي دون مقابل، وإنّما يتحصل المؤجر على مقابل متمثل في الأجرة وهو عقد زمني والزمن عنصر جوهري فيه لأنه هو الذي يحدد مقدار المنفعة المعقود عليهما[3].

فالمعاوضة هو العقد الذي يحصل فيه كل متعاقد عن مقابل ما يقدمه ففي عقد الإيجار يرد على منفعة شيء دون ملكيته، فيأخذ كل من المؤجر والمستأجر مقابل لما يعطيه وتظل ملكيه العين المؤجرة دون أن تنتقل بهذا العقد إلى المستأجر، وعليه فعقد إيجار السفينة يعتبر من عقود المعاوضة إذ أنّ المؤجر لا يستأجر سفينته للمستأجر مجانًا بل يكون في ذلك مقابل أجرة.

أما العقد الملزم لجانبين، فيترتب في ذمة كلا من الطرفين المؤجر، المستأجر إلتزامات متقابلة، فيلتزم مؤجر السفينة بأن يضع سفينة تحت تصرف مستأجر السفينة

[1]– نقلا عن مالك شقلب، عقود النقل البحرية بين وثيقه التأمين العائمة وعقد إيجار السفينة، مكتبة الوفاء القانونية، الاسكندرية، 2019، ص ص 86– 87.

[2]– تقلا عن ليندا أكلي، النظام القانوني لعقد ايجار السفينة، المرجع السابق، ص 27.

[3]– نقلا عن أمال عقون، المرجع السابق، ص 08.

وصالحة للملاحة البحرية، بينما يتمثل التزام المستأجر في دفع الأجرة فهذان الإلتزامان متقابلان في العقد ومرتبطان فيما بينهما.

فعرفه المشرع الجزائري خلال أحكام المادة 55[1] من القانون المدني الجزائري على أنه «**يكون العقد ملزم للطرفين متى تبادل المتعاقدين الإلتزام ببعضهما بعضا**»، فعقد إيجار السفينة من العقود المعاوضة والملزمة لجانبين والوقت عنصر جوهري فيه باعتباره هو الذي يحدد مقدار المنفعة المعقود عليه[2].

في عقد إيجار سفينه لرحلة يتعهد المؤجر بأن يضع تحت تصرف المستأجر سفينة صالحة للملاحة للتنفيذ الرحلة التي تعاقد عليهما، وكذلك الحال بالنسبة لعقد إيجار السفينة لمدّة محددة في العقد التالي يلتزم المستأجر بدفع الأجرة المتفق عليهما فضلا عن التزامات أخرى[3].

الفرع الثالث

عقد إيجار السفينة من العقود التجارية

يعتبر إيجار السفينة عقد تجاري بالنسبة للمؤجر إذ نصت عليه المادة 03 الفقرة 05 من القانون التجاري كما يلي: «**يعد عملاً تجاريًا حسب الشكل....، كل عقد تجاري يتعلق بالتجارة البحرية والجوية**»[4]، أمّا بالنسبة للمستأجر فهو لا يعدّ تجاريا إلا إذا قصد بإستئجار سفينة الاستغلال التجاري، وإلاّ أعتبر من الأعمال المدنية[5].

عقد إيجار سفينة هو عقد تجاري وهو ما جاء في نص المادة 02 فقره 18 من القانون التجاري الجزائري، فتنص على أنه: «**يعد عملا تجاريا بحسب موضوعه كل عقود**

[1]– أنظر المادة 55 من القانون المدني الجزائري. معدل ومتمم.

[2]– نقلا عن ليندة أكلي، النظام القانوني لعقد إيجار السفينة، المرجع السابق، ص ص 27– 28.

[3]– أنظر المادة 03 من قانون التجاري الجزائري. معدل ومتمم.

[4]– أنظر المادة 03 من القانون التجاري الجزائري. معدل ومتمم.

[5]– نقلا عن أمال عقون، المرجع السابق، ص ص 08–09.

التأمين والعقود الأخرى المتعلقة بالتجارة البحرية»[1]، فهو إذا عقد تجاري بالنسبة لمؤجر السفينة وهو ما جاء في نص المادة 03 فقرة 05 من القانون التجاري الجزائري الذي ينص على ما يلي: **«يعد عملاً تجاريًا بحسب شكله كل عقد يتعلق بالتجارة البحرية الجوية»**[2]. خلافا للمستأجر الذي لا يعدّ تجاريًا بالنسبة له إلا إذا قصد إيجار سفينة من أجل الاستغلال التجاري، ويخضع لقواعد القانون الخاص عند الفصل في المنازعات المترتبة عنه من قبل القضاء العادي، ويخضع لتفسير قواعد القانون المدني الخاصة بتفسيره العقود[3].

يخضع تفسير عقد إيجار سفينة لرحلة لقواعد القانون المدني الخاصة بتفسير العقود وتسود المساواة بين طرفي العقد المؤجر والمستأجر فضلا عن ذلك، فعقد إستئجار السفينة ليس من عقود الإذعان[4].

وعليه لا يكون الإيجار عملا تجاريا إذا أبرمه شخص غير تاجر ولأغراضه دون المضاربة طالما أنّ الإيجار لا يستجيب للمعايير المشترطة في العمل التجاري، وهذا شأن من يستأجر أو يؤجر سفينة من أجل الرياضة أو النزهة أو بنقل عليها محصول أرضه إلى أسواق بيع[5].

الفرع الرابع

عقد إيجار السفينة من عقود الايجار للأشياء

يعتبر إيجار السفينة ضمن إيجار الأشياء فمجالها يكمن في الانتفاع السفينة، لأنه يقع على السفينة وهذه الأخيرة عبارة عن شيء ولا تعتبر عن عمل رغم وجود أنواع أخرى

[1]– أنظر المادة 02 من القانون التجاري الجزائري. معدل ومتمم.

[2]– أنظر المادة 03 من القانون التجاري الجزائري. معدل ومتمم.

[3]– نقلا عن أكلي ليندة، النظام القانوني لعقد إيجار السفينة، المرجع السابق، ص ص 28–29.

[4]– محمود شحماط، المختصر في القانون البحري الجزائري، المرجع السابق، ص 131.

[5]– ليندة أكلي، النظام القانوني لعقد إيجار السفينة، المرجع السابق، ص 30.

من إيجار السفينة وهي مزيج من إيجار الشيء أو إيجار العمل لأنّ المؤجر لا يضع تحت تصرّف مستأجر السفينة فحسب بل يضع أيضا تحت تصرفه خدمات الربان والتجار[1].

إنّ عقد إيجار السفينة أقرب ما يكون لتأجير منقول يخضع أساسا لأحكام القانون المدني في عقد إيجار الأشياء مع أنّ هناك رأي يرى أن تأجير السفينة هو نوع من إجارة العمل باعتباره جوهر عملية النقل هو تأمين إنتقال شخص أو شيء من مكان إلى آخر دون النظر إلى وسيلة النقل، فمعظم التشريعات تذكر قوانينها البحرية أن إجارة السفن كعمل من أعمال التجارة البحرية وأنّ كامل السفينة أو بعضها تؤجر برحلة أو عدة رحلات معينة، مما يسير إلى إتجاه المشرعين إلى إعتبار تأجير السفن هو تأجير لشيء وليس نوعا من ايجارات العمل[2].

[1]– أمال عقون، المرجع السابق، ص 09.

[2]– ليندة أكلي، النظام القانوني لعقد إيجار السفينة، المرجع السابق، ص 28.

المبحث الثاني

خصوصيات عقد إيجار السفينة لرحلة

من حيث إثباته وطرق اِنقضائه

من خصائص عقد إيجار السفينة لرحلة عقد رضائي، فعليه لا وجود لهذا العقد إلا بتوفر هذا الركن. فإن الفرد له حرية أن ينشأ عقد إيجار السفينة لرحلة بما يشاء من الشروط وفق لمبدأ العقد شريعة المتعاقدين ولكن هذه الحرية ليست مطلقة بل هي حرية نسبية. ومن أجل أن يكون العقد صحيحًا يجب أن يتوفر على عدة خصائص لكي يتسنى للأطراف إثبات عقدهم ذلك بمجموعة من الأساليب والطرق **(المطلب الأول)**، كما يتعرض عقد إيجار السفينة لرحلة لإنقضاء نتيجة لإرادة الطرفين أو قوة قاهرة **(المطلب الثاني)**.

المطلب الأوّل

إثبات عقد إيجار السفينة لرحلة

إنّ القانون لا يتطلب شكلاً معينًا لإثبات عقد إيجار السفينة لرحلة بإعتباره من العقود الرضائية، فإنّ كل من المؤجر والمستأجر لهم حرية أن يتضمن عقدهم شروط وفق مبدأ العقد شريعة المتعاقدين، فيتضمن العقد بيانات معينة، فهي عناصر اِتفاقية لاتفاق فتتمثل في السفينة والأجرة وذلك بالإضافة إلى إيراد الأطراف من شروط كشرط الفسخ التي لا تجدي معها الإثبات إستنادًا إلى الذاكرة وشهادة الشهود.

وعلى الرغم من تجارية عقد إيجار السفينة إلا أنّ معظم التشريعات قد خرجت على قاعدة حرية الإثبات المعروفة في المواد التجارية وإشترط إثباته لأي منازعات مستقبلية تسمى وثيقة سند الإيجار **(الفرع الأول)** كما أيضًا يمكن إثبات عقد إيجار السفينة لرحلة بسند الشحن **(الفرع الثاني)**.

الفرع الأول

إثبات عقد إيجار السفينة بسند الإيجار

سند الإيجار هو سند المثبت لإستئجار السفينة ويجوز تحرير السند في أي شكل كان بيد أن العمل جرى على استعمال سندات إيجار نموذجية تضعها دوائر المجهزين لمختلف الأنواع الحمولة كالخشب والفحم والحبوب تتضمن تفصيلا لكل الشروط التي تحكم العقد من أمثلتها المشارطة المعروفة باسم "the uniform général charter" ولفظه الاصطلاحي "Grencom"[1].

يجب أن يتفق الأطراف في مشارطة الإيجار بوضوح على الرحلات التي يرغب المستأجر في قيام السفينة المؤجرة بها إلى جانب اتفاقهم على ميناء الشحن وميناء الوصول والموانئ التي قد ترسو بها السفينة، كما يتعين على المستأجر أن يطلع المؤجر على طبيعة البضائع المراد نقلها من أجل تجهيز السفينة بما يتناسب وطبيعة تلك البضائع، فمالك السفينة هو من يجهزها ويعين الربان والطاقم لذلك يحتفظ بالتسيير الملاحي والتجاري للسفينة[2].

يحرر سند الإيجار من نسختين أصليتين إحداهما للمؤجر والأخرى للمستأجر وتذكر فيها بيانات متعلقة بإسم المتعاقدين (إسم المؤجر والمستأجر، إسم السفينة وحمولاتها)، فيجوز للقانون أن يشترط تعيين سفينة فيما بعد. فيمتلك المجهز عدّة سفن متماثلة فيحتفظ بحق تعيين السفينة فيما بعد أما بنسبة إسم الربان ذلك المستأجر يكون له ثقة في ربان معيّن فيشترط أن يتولى هذا الربان قيادة السفينة، ومع ذلك فهذا البيان ليس إلزاميًا إذا جرت العادة أن يختار المجهز الربان الذي يشاء، كذلك البضائع المطلوبة شحنها محددة بنوعها وكميتها

[1]– مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري، المرجع السابق، ص 193.

[2]– سعاد المجاجي، "مشارطة إيجار السفن"، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد 05، منشورات مخبر القانون البحري والنقل، جامعة تلمسان، 20017، ص 54.

أجرة نقل، وهي من عناصر العقد الأساسية، الوقت والمكان المتفق عليهما للشحن والتفريغ وهذا البيان يعتبر غير جوهري في حالة إغفاله إلى العادات المحلية[1].

يتخذ سند الإيجار صورتين من الإستئجار المشارطة النموذجية العامة، وهي محررات أو العقود التي تندرج فيها شروط مطبوعة مع ترك بعض البيانات على بياض ليقوم أصحاب الشأن بملئها بما يناسب ظروفه، ومن أشهر النماذج العامة شحن البضاعة العامة نموذج "Général Cargo" لولتسيا "Lutetia" المحرر 1939، وهو نموذج فرنسي، نموذج مشارطة لندن لسفن الصهاريج "London Tanker Chater Party" ونموذج مشارطة لندن بسفن صهاريج ونموذج مشارطة جونكون.

مشارطة نموذج خاصة تتضمن بيانات بخصوص سفن معينة يتم تحرير هذه المشارطات بعمليات التي تخصص من أجلها. ومثال هذا النوع مشارطة إيجار السفن الخاصة بنقل الشخب والبترول والقمح وغيرها[2].

أمّا بالنسبة لإنتهاء المشارطة وفسخها يخضع لأحكام عامة، كما أنّ يعتبر كجزاء يطلبه المؤجر متى تخلف المستأجر عن تنفيذ إلتزاماته، وينفسخ عقد إيجار السفينة دون تعويض على المؤجر أو المستأجر إذا قمات قوة قاهرة تجعل تنفيذ الرحلة مستحيلة. كما يجوز للمستأجرين إنهاء العقد في أي وقت قبل البدء في شحن بضاعته مقابل تعويض يقدمه أو يدفعه للمؤجر عمّا يلحقه من ضرر[3].

ولقد اشترط المشرع الجزائري وجود محرّر لإثبات عقد استئجار السفينة وذلك بموجب عقد إيجار أو ما يعرف بسند إيجار، ولقد تبنى المشرع الجزائري هذا الموقف من خلال نص المادة 642 من القانون البحري الجزائري التي تنص كما يلي: «**يجب أن يثبت عقد**

[1]– نقلا عن مصطفى كامل طه، أساسيات القانون البحري، المرجع السابق، ص 194.

[2]– نقلا عن ليندة أكلي، النظام القانوني بعقد إيجار السفينة، المرجع السابق، ص ص 125– 130.

[3]– نقلا عن سعاد المجاجي، المرجع السابق، ص 53.

إستئجار بالكتابة وأن عقد إيجار السفينة هو العقد الذي يتضمن إلتزامات الأطراف، ولا تطبق قاعدة الإثبات هذه على السفن التي تقل حمولتها الإجمالية عن عشرة أطنان»[1].

إلاّ أنه كما سبق الذكر ميّز في هذا النص بين السفن الصغيرة والكبيرة من حيث اخضاعها من شروط الكتابة في الاثبات، حيث أنّ حمولتها تقل عن 10 أطنان خلافا ما ذهب إليه المشرع المصري بتحديد الحمولة 20 طن[2].

الفرع الثاني

إثبات عقد إيجار السفينة بوثيقة الشحن

عرفت وثيقة الشحن من المادة الأولى من فقرة 07 هي وثيقة تثبت إنعقاد عقد لنقل تلقي الناقل البضائع أو شحنة لها. ويتعهد الناقل بموجبها بتسليم البضائع مقابل إسترداد الوثيقة وينشأ هذا التعهد عن وجود نص في الوثيقة يقضي بتسليم البضائع لأمر شخص مسمّى تحت الإذن، أو لحامليها أو بالرجوع إلى التشريع نجد أن المشرع الجزائري لم يعرّف سند الشحن، لكن نظم أحكامه حسب نص المادة 749 و 750 من القانون البحري الجزائري، يتضح وثيقة الشحن تعتبر دليلاً على إستلام الناقل للبضائع[3].

هو إيصال الذي يوقع عليه الناقل أو يمثله (الربان) بتسلمه البضاعة على ظهر السفينة، تلعب وثيقة الشحن دور خاص في تمثيل البضاعة المشحونة عن ورقه مشارطة إيجار وذلك لأنّ سند الشحن يمثل حيازة البضاعة التي تم نقلها بالسفينة[4].

---

[1]– أنظر المادة 642 من القانون البحري الجزائري. معدل ومتمم.

[2]– فوزية حوتي، عقد إيجار السفينة في القانون الجزائري، مذكرة شهادة الماستر في القانون، تخصص قانون أعمال، جامعة الجلالي، بونعامة، 2000، ص 17–18.

[3]– نقلا عن نورهان حافظ، المرجع السابق، ص 20.

[4]– نقلا عن حمدي الغنيمي، المرجع السابق، ص 87.

يمكن استخلاص أن سند الشحن يشكل بالنظر إلى وظائفه الإثبات على إستلام النقال للبضائع المنقولة التي ذكرت فيه بقصد نقلها عن طريق البحر[1].

يعتبر البعض سند الشحن أنه الإيصال الذي يوقع عليه الربان بتسلمه البضائع على متن السفينة، كما يعتبره البعض على أنه وثيقة يتضمن عقد النقل وهي وثيقة لإثبات عقد النقل[2].

أما بالنسبة لحجية سند الشحن ليس فيما بين طرفيه فحسب وإنما بالنسبة للغير أيضا، يقصد بالغير في هذا الصدد كل شخص له حقوق مرتبطة بتنفيذ عقد نقل دون أن يكون طرفا فيه، كالمرسل إليه إذا كان شخص آخر غير الشاحن والمؤمن على البضاعة[3].

يجب أن تحتوي وثيقة شحن كل البيانات المتمثلة في إسم شاحن وعنوانه وهوية الأطراف إسم عنوان الناقل وصفاته (مالك لسفينه أو مستأجرا لها)، وإذا لم يذكر اسمه عدّ مجهز السفينة هو الناقل كذلك إسم الربان ومحل إقامته، وأن كان هذا البيان يتغافل عنه نظرا لأنّ الربان هو الذي وقع على وثيقة ومن ثم سيعرف بهويته إسم عنوان المرسل إليه ولا يدرج إسم المرسل إليه في سند شحن إلاّ إذا كان هذا السند إسميا بيد أن الغالب أن سند الشحن الآمر، وقد يكون في القليل النادر للحامل[4].

وتكون وثيقة الشحن بإسم شخص معين غير قابلة للتداول بطرق تجارية ويلتزمه لانتقالها إتباع إجراءات حوالة الحق المدنية، أي القبول للربان لحوالة أو إبلاغه به وليس لربان أن يسلم البضاعة إلى الشخص المعين في السند طبقا لمادة 795 للقانون البحري أو الشخص الذي انتقل إليه بطريقة حوالة.

---

[1]– نسرين بودان وخديجه بودان، سند الشحن البحري، مذكرة لنيل شهادة الماستر في القانون، تخصص عقود ومسؤولية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة البويرة، 2016، ص 09.

[2]– عادل علي المقدادي، محند أكلي ولحاج، القانون البحري السفينة، أشخاص الملاحة، النقل البحري، البيوع البحرية، الحوادث البحرية، التأمين البحري، دار العلم والثقافة والنشر والتوزيع، الأردن، 2002، ص 97.

[3]– محمد سيد الفقي، المرجع السابق، ص ص 321– 322.

[4]– يطو وقصار، العقد النقل البحري، المرجع السابق، ص 18.

سند الشحن الأدنى لأمر يصدر سند لإذن شخص معين سواء كان شخص طبيعيا أو إعتباريا والغالب أن يصدر سند الشحن لأذن أو لأمر الشاحن أو المرسل إليه، وقد يصدر لأمر البنك فاتح الإعتماد المستندي[1].

ينطبق على تظهير سند الشحن لأحكام متعلقة بتظهير الكمبيالة ذلك أن سند شحن يدخل فيها عداد الإسناد القابلة للإنتقال بطريق التظهير[2]، ومن ثم يجوز أن يقتصر التظهير على مجرد توقيع المظهر على ظهر سند الشحن ولكن يجب أن يكون التظهير مؤرخًا[3].

سند الأمر يذكر فيه اِسم الشاحن والمرسل إليه مسبوقًا بصيغة الإذن أو الأمر ويتداول هذا السند بطريقة التظهير، وهذا نوع من السند يلجأ إليه الكثيرون، وذلك بسهولته فمجرّد توقع الحامل على الرهن السند يعتبر تظهيرًا ناقلاً لملكية وعلى ربان أن يسلم البضاعة إلى حامل السند ولو كان التظهير على بياض[4].

سند الشحن لحامله، فهذا الشكل نادرًا في الحياة العملية نظرا للخطر الذي يمكن أن يتعرض له صاحبه حالة فقده أو سرقته فيصدر دون أن يحمل إسم المرسل إليه ويتم تداوله بطريق المناولة أو التسليم، وفيه تسلم البضاعة لمن يحمل سند الشحن عند الوصول فالمقصود بالحامل الشرعي للسند في هذه الحالة هو حامله، وفي حالة إذا كان مظهرًا على بياض وفي كل الأحوال يكون تسليم البضاعة للحامل الشرعي لسند مبرئ لذمة الناقل[5].

تدرّج إصداره تاريخ سند الشحن يفيد في حالة البيوع البحرية والاعتمادات المستندية وذلك بغية التحقق لتسليم البضاعة من طرف البائع في الميعاد المتفق عليه، أو ما إذا تم إعطاء مهلة محدّدة للناقل تسرى من تاريخ الشحن، يكون سند الشحن مشحونا بمعنى يفيد

---

[1]– نقلا عن كميلة أعراب، المرجع السابق، ص 155.

[2]– نقلا عن مصطفى كمال طه، أساسيات القانون التجاري البحري، المكتبة القانونية، بيروت، ص 497.

[3]– نقلا عن يطو وقصار، العقد النقل البحري، المرجع السابق، ص 18.

[4]– فوزية حوتي، المرجع السابق، ص 22.

[5]– أمير خالد عدلي، عقد النقل البحري، قواعد إحكام في ضوء قانون التجارة البحرية والمعاهدات والبروتوكولات الدولية المستحدثة من أحكام محكمة النقض والدستورية العليا، دار الجامعية الجديدة، الإسكندرية، 2006، ص 55.

إتمام الشحن مع ذكر تاريخ ومكان إصدارها. أما بالنسبة لتوقيع وثيقة شحن يخضع لقواعد خاصة إمضاؤها ليس نفسه عندما تتطابق على كل من الشاحن أو الناقل.

وتجدر الإشارة إلى حاله عدم إمضاء الناقل أو ممثله لسند الشحن لأنه لا يشكل إلا بداية إثبات فقط، فوثيقة الشحن هنا يترك للقاضي موضوع الذي يملك سلطة تقديرية فتوقيع الشاحن يبين كل الشروط الخاصة الذي يتضمنه العقد، وعليه الاحتجاج على شروطه التي أوردها فيه وذلك أن الشاحن يعلم بكل الشروط التي أدرجها الناقل في سند الشحن.

ما يعرف بإمضاء الشاحن لتظهير وهي حالات خاصة، فعندما تكون وثيقة الشحن لحامليها يعني أن الشاحن يظهر على بياض هذه الوثيقة[1].

المطلب الثاني

طرق إنقضاء عقد إيجار السفينة لرحلة

عقد إيجار السفينة لرحلة الوسيلة الفعالة التي يستطيع الفرد أن يحقق به بعض مصالحه الإقتصادية والإجتماعية، ما دامت مصلحته لا تتعارض مع النظام العام والآداب العامة.

يلتزم الأطراف عند قيامهم بإلتزماتهم لكي ينشأ العقد، ينتهي عقد إيجار السفينة بإنتهاء الرحلات التي يقوم بها فإن عدم تنفيذ الطرف الأول مؤجر إلتزاماته يعطي لطرف الثاني المستأجر في العقد إمكانية التحليل من الرابطة العقدية ويكون ذلك باللجوء إلى طلب إنتهاء العقد، فيعرف أن عنصر المدة عنصر جوهري فينقض العقد بمجرد إنتهاء مدة التي إتفق عليها الأطراف في العقد **(الفرع الأول)**، وكذلك هناك عنصر آخر الذي يعتبر أحد طرق إنحلال العقد فهو جزاء يترتب عن إمتناع أحد المتعاقدين تنفيذ إلتزاماتهم (هذا ما يعرف بالفسخ عقد إيجار السفينة لرحلة **(الفرع الثاني)**.

[1]– عبد الكريم بوقادة، "القوه الثبوتية لسند الشحن البحري في القانون الجزائري"، مجلة الدراسات والبحوث القانونية، عدد 04، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة المسيلة، 2017، ص ص 169–170.

الفرع الأول

انقضاء عقد إيجار السفينة لرحلة بانتهاء المدّة

في عقود إيجار السفينة الزمنية كثيرا ما يظهر لنا أنّ إرادة الطرفين قد استمرت في ترتيب آثار العقد بالرغم من انتهاء المدة المحددة له بأنها اِتجهت إلى تجديد عقد الإيجار لكّنه في حقيقه الأمر عمليا فإنه حرصا من ملاك السفن على عدم اِنقطاع اِستغلالها كثيرا ما يبرم المؤجر عقود جديدة قبل اِنقضاء مدة العقد السارية إلا إذا رفض المؤجر القيام برحلة جديدة لكون أنّ مدتها تزيد بكثير عن المدّة المحدّدة لنهاية العقد[1].

ينقضي عقد إيجار السفينة بالرحلة بتنفيذ الرحلة المتفق عليها وقيام المستأجر بدفع الأجرة المتفق عليهما وقد ينقضي العقد قبل أن يتم تنفيذه، وذلك بسبب القوة القاهرة أو بسبب عدم قيام أحد المتعاقدين بتنفيذ إلتزاماته الناشئة عن العقد[2].

ولعل أن ذلك ما جعل المشرع الجزائري لا يفترض التجديد الضمني لعقد إيجار السفينة بعد إنتهاء المدة المحددة فيه بإلزام المستأجر برد السفينة إلى المؤجر بإنتهاء مدّة العقد في التاريخ والمكان متفق عليهما وبالنتيجة فإنّه لا يمكن أن يكون تجديد عقد إيجار السفينة إلاّ بالاتفاق الصريح للطرفين وذلك تماشيا مع هذا الحكم نظم القانون البحري حالتين إنقضاء مدة الإيجار الزمني أثناء الرحلة بتمديد العقد حتى وصول السفينة إلى ميناء ردها تأخر مستأجر سفينة غير مجهزة في ردها وبدفعه تعويض محسوب على أساس ضعف بدل إيجار المدة الزائدة عن مدة العقد[3].

العقد شريعة المتعاقدين، إذ أنّ المتعاقدين كان قد إتفق على تاريخ إنتهاء العقد بالتّالي فإنّ هذا التّاريخ هو المعوّل عليه في إنقضاء الإجارة دون الحاجة إلى إجراء آخر،

---

[1]– نقلا عن عباس خالد، أحكام عقد استئجار السفن في التشريع البحري الجزائري، مذكرة شهادة الماجستير في القانون، تخصص القانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة وهران، 2012، ص 53.

[2]– نقلا عن أمال عقون، المرجع السابق، ص 23.

[3]– نقلا عن عباس خالد، المرجع السابق، ص52.

وإذا إشترط المتعاقدان في إتفاقهما على تاريخ إنتهاء العقد أن ينبه أحدهما بتواريخ محددة وإلا إمتد الإيجار لفترة متماثلة لمرة واحدة أو عدة مرّات فيتوجب على الطرف الذي يرغب إنهاء العقد تنبيه الطرف الآخر بالمواعيد التي إتفقا عليها في العقد أو بإتفاق لاحق له وإلا إمتد الإيجار لفترة أخرى[1].

إنهاء العلاقة الإيجارية قبل إنقضاء مدته وفقًا للقواعد العامة ويكون بإرادة الطرفين، فالعقد شريعة المتعاقدين فلهما الاتفاق على إنهاء العلاقة الإيجارية متى اتفقت إرادتهما على ذلك وقد يكون إنتهاء العقد من بإتفاق صريحا أو ضمنيًا وينتهي أيضا في العقود غير محدّدة في المدّة بإمتناع أحد طرفين عن رغبته في ذلك، وهذا ما يسمى بفسخ بالإرادة المنفردة[2].

أمّا عقد إيجار السفينة على أساس الرحلة ينقضي بالصورة العادية بإنقضاء المدة المتفق عليه، وذلك بإنتهاء مهلة الشحن والتفريغ والإنتهاء من التحميل على ظهر السفينة وفي حالة عدم انتهاء مهلة الشحن والتفريغ يستوجب وضع السفينة في مكان التحميل لمدة إضافية تسمى ميعاد إضافي للشحن، وهذا ما يقضي به نص المادة 663 من القانون البحري الجزائري.

فيبرم المؤجر عقود جديدة قبل إنقضاء مدّة العقد فالمشرع هنا لم يأخذ بالتجديد الضمني على عقود استئجار السفن[3].

---

[1]– جمال الحاج ياسين، "المدة في عقد الإيجار"، مجلة البيت، عدد 13، 2012، ص 52.

[2]– مبروكة بن أودينة، المدّة في عقد الايجار، مذكر لنيل شهاد الماستر في القانون، تخصص قانون خاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة غرداية، 2020، ص 42.

[3]– فوزية حوتي، المرجع السابق، ص 21.

الفرع الثاني

انقضاء عقد إيجار السفينة بفسخ العقد

يعود السبب في فسخ عقد إيجار السفينة إلى إعتباره من العقود الملزمة لجانبين لذلك فإن الفسخ مبني على فكرة ارتباط ما بين الالتزامات المتقابلة ويجوز لكل من المجهز والبحار فسخ العقد المبرم بينهما إذا كان غير محدد المدة، ولم يكن مبرما لرحلة معينة وللمتضرر من الفسخ الحق في التعويض إذا توافرت شروط استحقاقها[1].

المشرع قد أعطى حق فسخ العقد للمؤجر في حالة عدم القيام بإكتمال عملية الشحن على متن السفينة بعد إنقضاء المهلة الإضافية لها، كما اعتبر أنّ عقد إيجار السفينة بالرحلة يفسخ تلقائيا قبل إقلاع السفينة، وبدون تعويض الأطراف كما أعطى المشرع الجزائري لمستأجر السفينة حق فسخ العقد على أن يكون قبل البدء في عملية الشحن، فيجب على المستأجر أن يدفع تعويضا عن الضرر لا يتجاوز مقدار أجرة الحمولة[2].

يفسخ عقد إيجار السفينة بدون تعويض الأطراف قبل إبحار السفينة وبدون أن يكون خطأ من أحد الأطراف إذا تبين أنّ السفينة فقدت وأصبحت نتيجة حادث غير قابلة للتصليح إذا صدرت أو أوقفت من طرف السلطات المحلية في ميناء التوثيق، إذا منعت من التجارة من طرف البلد الذي خصص له العقد إذا وقع أي حادث لهم نتيجة القوة القاهرة التي تجعل الرحلة مستحيلة، فإذا كانت نتيجة الحالات السابقة يستطيع كل طرف فسخ العقد أو دفع المستأجر، فيمكن للمستأجر فسخ العقد في حالة تأخير وضع السفينة تحت تصرفه إلا إذا لم يكن لهذا التأخير أهمية بالغة[3].

---

[1]– نقلا عن محمد سيد الفقي، المرجع السابق، ص 254.

[2]– نقلا عن عباس خالد، المرجع السابق، ص 07.

[3]– نقلا عن أمال عقون، المرجع السابق، ص 24.

الفصل الثاني

آثار عقد إيجار السفينة لرحلة

إنّ الأطراف يلعبون دورًا مهمًا في عقد إيجار السفينة لرحلة، حيث أنهم تعتبر إلتزامات أصلية لا يمكن مخالفتها سواء إلتزامات المؤجر أو إلتزام المستأجر فكل طرف ملتزم أمام الآخر بالعديد من الإلتزامات وتكون في عاتقهم وفي هذه الحالة يجب الرجوع إلى أحكام لبيان إلتزامات كل المتعاقدين بإعتبارها المصدر الأصلي للإلتزامات، فتعد السفينة أهم إلتزام المؤجر والأجرة أهم إلتزام الذي يقع على المستأجر بموجب إتفاق مبرم بينهما بموجب المشارطة **(المبحث الأول)**. كما يمكن للأطراف بإخلال بإلتزاماتهم، فإن عدم القيام كلا الطرفين بإلتزاماتهم يولد الحق في التعويض لصالح الطرف المتضرر فيتحمل مسؤولية إخلال بإلتزامه فإن أطراف العقد يعمل على تضمين مشارطات أحكام تقوم بتنظيم مسؤولية كل طرف بواسطة إلتزام بقيام بشروط فعلية يجب على الأطراف تحمل المسؤولية الناتجة عن عقد إيجار السفينة لرحلة **(المبحث الثاني)**.

المبحث الأول

الإلتزامات المتولدة عن إيجار السفينة لرحلة

قبل دراسة إلتزامات كلا الطرفين (المؤجر والمستأجر) يجب أولاً تعريف كلا الطرفين فالمؤجر عبارة عن شخص طبيعي أو معنوي يقوم بإستغلال السفينة إما بإسمه بإعتباره مالك للسفينة وهو الأصل، فلا يمكن إصدر الأوامر إلا بفضله أما بالنسبة للمستأجر هو ذلك الشخص الذي ينتفع من وراء إبرام عقد إيجار السفينة لرحلة ويوضع تحت يده سفينة أو جزء منها لقاء أجر لمدة معينة.

كون أن عقد إيجار السفينة لرحلة يكتسي أهمية بالغة ودورًا فعالاً في الجانب الاقتصادي فقد حضى بإهتمام مختلف التشريعات العربية منها وبموجب عقد إيجار السفينة لرحلة فإن المؤجر والمستأجر ملزمون بالقيام بإلتزامات كل منهم إلتزام المؤجر في عقد إيجار السفينة لرحلة **(المطلب الأول)** إلتزامات المستأجر في عقد إيجار السفينة **(المطلب الثاني)**.

المطلب الأول

إلتزامات المؤجر في عقد إيجار السفينة لرحلة الخاصة بالسفينة

يعرف عقد إيجار السفينة لرحلة هو عقد بمقتضاه يضع المؤجر سفينة كلها أو جزء منها تحت تصرف المستأجر لقيام برحلات، فيلتزم بقيام بتنفيذ إيجار طبقًا لأحكام المشارطة، وهذا النوع من الإيجار يجمع إيجار الأشياء وإيجار الخدمات، وهذا ما قررته نص المادة 651 بنصها أنه «**يحتفظ المؤجر الذي أبرم عقد إيجار السفينة لرحلة بالتسيير الملاحي والتجاري للسفينة**»، فالمؤجر السفينة لرحلة ملزم بتنفيذ إلتزامات التي تقع على عاتقه إذا لم يقم بذلك بطل العقد ومن أجل تفادي هذا المشكل تنفيذ إلتزامات المتفق عليها إلتزامات بالرحلة الخاصة **(الفرع الأول)** وإلتزامات بالرحلة خاصة بالبضائع **(الفرع الثاني)** وإلتزام رحلة خاصة بالرحلة البحرية **(الفرع الثالث)**.

الفرع الأول

التزامات المؤجر في عقد إيجار السفينة لرحلة خاصة

في هذه النقطة ما يجب دراسته إلتزام المؤجر بتقديم السفينة المتفق عليها وتكون صالحة للملاحة البحرية **(أولاً)** وإلتزام المؤجر بتقديم السفينة في الزمان والمكان المتفق عليها **(ثانيًا)**.

أولا: إلتزام المؤجر السفينة المتفق عليها وأن تكون صالحة للملاحة.

يلتزم المؤجر وفقا لعقد إيجار السفينة بتقديم سفينة محددة في العقد والمتفق عليها وتكون صالحة للملاحة مع تبيان خصائصها، مع إضافة عبارة «**هذه السفينة أو ما يحل محلّها**» ويقصد بذلك على المؤجر تقديم سفينة مسماة، إلاّ أنه إذا أعاقه من تقيمها عائق عليه تقديم سفينة بديلة أخرى لها نفس الأوصاف والخصائص[1].

بالتالي لا يستطيع المؤجر تقديم سفينة غير تلك المتفق عليها في العقد، فإذا قدم سفينة بديلة عن السفينة المتفق عليها، حتى ولو كانت سفينة مماثلة للسفينة الأصلية، فالمستأجر بدوره يمكنه فسح العقد، ولكن غالبًا ما يقوم المؤجر بإدراج بَنْدٌ في العقد ليتفادى مثل هذا الفسخ، وبموجب هذا البند يكون له الحق في تغيير السفينة (Clause de substitut) بسفينة أخرى (Clause de sister ship).

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 ملاحيًا وتجاريًا وإداريًا، وذلك قصد تنفيذ عقد الإيجار[2].

---

[1]– نقلا عن أحمد مدني، المرجع السابق، ص 08.

[2]– نقلا عن ليندة أكلي، النظام القانوني لعقد إيجار السفينة...، المرجع السابق، ص 175.

يقصد بصلاحية السفينة للملاحة البحرية أن تكون السفينة مزودة بكل ما يلزم لإجتياز مختلف الصعاب الملاحية المتوقع حدوثها وتكون مزودة بكل ما تقتضيه سلامتها الملاحية وأن يكون بَدَنْ السفينة متينًا بحيث يتحمل مخاطر الرحلة البحرية وكفاءة المكينات وأجهزة القيادة، ويتضمن تجهيز السفينة وتزويدها بطاقم كافٍ مؤهل على نحو ما تقتضي به القوانين واللوائح وتزويدها بالمؤن والوقود بما يتفق مع الرحلة البحرية[1].

تختلف درجة الصلاحية في المشارطة لرحلة المشارطة الزمنية، ففي المشارطة الزمنية المؤجر يلتزم بإبقاء السفينة صالحة للملاحة طوال مدة العقد، كما تكون الرحلة غير معروفة مقدمًا، كما أن البضاعة غير محددة تمامًا، أما بالنسبة للرحلة يتعين أن تكون السفينة صالحة عند بداية السفر وطوال الرحلة، أما إذا كانت المشارطة لعدة رحلات فيلتزم المؤجر أن يجعل السفينة صالحة للملاحة عند بداية كل رحلة، فضلاً عن ضمان هذه الصلاحية أثناء هذه الرحلة، لأنّ التفاصيل معروفة بدرجة كبيرة، وخطوط السير، ومنطقة الإبحار معروفة، ومن ثم فإنّ الترتيبات المطلوبة تجهيزها معروفًا مسبقًا[2].

فيبدأ هذا الإلتزام عندما تكون السفينة في ميناء وليس قبل، يتواصل تقييمه خلال تنفيذ كل مرحلة من مراحل تنفيذ عقد الإيجار، فلابد أن تكون السفينة في حالة جيدة في جميع مراحل تنفيذ العقد، وقد تكون السفينة صالحة للملاحة أثناء الشحن لكنها غير قادرة على الإبحار في الوقت اللازم[3].

يلتزم المؤجر أن يقدم مع السفينة جميع أوراقها مثل شهادة التسجيل وشهادة الجنسية، دفتر يومية السفينة، والسجل الصحي، فإذا كانت شهادة التقدير وترخيص الملاحة تدل على صلاحية السفينة فإنّها تعتبر قرينة لصالح المؤجر بأن السفينة سلمت في حالة صالحة

[1]– نقلا عن كميلة أعراب، المرجع السابق، ص 241.

[2]– ليندة أكلي، النظام القانوني لعقد إيجار...، المرجع السابق، ص 98.

[3]– أحمد مدني، المرجع السابق، ص 10.

للملاحة، إلا أنّ هذه القرينة قابلة لإثبات العكس فيجوز للمستأجر أن يثبت عدم صلاحية السفينة[1].

فالمؤجر يجب عليه أن يكون حائزًا لجميع الوثائق الضرورية المطلوبة من طرف سلطات الإدارة المينائية، كما فرضته أحكام المادة 652 من القانون البحري الجزائري خاصة الوثائق المفروضة، هذا بموجب معاهدتي أمن وسلامة الموانئ code ism و code isps كما أنه من الوثائق الهامة في الوقت الحاضر والتي تسمح للسفينة بالدخول إلى ميناء، ما يعرف بشهادة النظافة (Certificat sanitaire) التي تمنحها سلطات الميناء من دونها لا يمكن لسفينة مباشرة عملياتها داخلها[2].

نلاحظ أن إلتزام المؤجر المتعلق بصلاحية السفينة من الوجهة التجارية تختلف من عقد إلى آخر، حيث يتغير حسب طبيعة ونوعية البضائع، فالعقد النموذج يشير إلى أن طاقة تحميل صهاريج السفينة المستأجرة تساوي 30.000 طن، والتسامح بنسبة 5% بالزيادة والنقصان تبقى في إختيار مجهز السفينة إن هذه الإشارة تعتبر أساسية في تحديد الملاحة التجارية في السفينة في حالة إستئجارها كليًا للرحلة في الأخير تفقد هذه الأهمية في حالة الإستئجار الجزئي، حيث يمكن للمستأجر شحن البضاعة بدون مشكلة[3].

ثانيًا: إلتزام المؤجر بتقديم سفينة في الزمان والمكان المتفق عليهما.

تنص المادة 654[4] من القانون البحري الجزائري على ما يلي: «**يجب على المؤجر أن تقدم السفينة المحددة في التاريخ والمكان المعينين أو يجعلها مهيأة للتحميل في**

[1]– أحمد حسني، المرجع السابق، ص 85.

[2]– عباس خالد، المرجع السابق، ص 66.

[3]– أحمد مدني، المرجع السابق، ص 13.

[4]– أنظر المادة 654 من القانون البحري الجزائري.

مواعيد الشحن والترقيم، وفي حالة عجم تعيينه لمكان تحميل في الوقت اللازم يقدمها المؤجر إلى مكان تحميل التي تحددها السلطات الميناء»[1].

يلتزم المؤجر بتقديم السفينة المتفق عليها في تاريخ معين فإبتداء من ذلك التاريخ المعين يبدأ التنفيذ الفعلي لعقد الاستئجار لكن قد تكون السفينة موضوع عقد آخر تأخرت نهاية تنفيذه على أكثر حدث غير متوقع في آخر لحظة يحول دون تقديم السفينة في الوقت المعين من أجل تفادي المشاكل التي قد تنشأ من جراء تحديد تاريخ الوصول تستخدم عقود الاستئجار النموذجية بعض الصيغ ولا تحدد بدقة الوقت الذي توضع فيه السفينة تحت تصرف فنادرًا ما توجد عقود نذكر تاريخ حتمي الذي ينجر عنه عدم احترامه لفسخ العقد فمثلاً عقد الاستئجار ينص على أنه «**من المنتظر أن تكون السفينة مهيئة لتحميل حول تاريخ كذا....»**[2].

كذلك نصت المادة 725 من القانون البحري الجزائري على ما يلي: «**يلتزم المؤجر بأن يضع السفينة المتفق عليها تحت تصرف المستأجر في الوقت والمكان المتفق عليهما بحالة جيدة للملاحة وصالحة لتأدية العمل المخصص له»**[3]، فطبقًا لهذا النص فإن عقد إيجار السفينة يحدد زمان ومكان تسليم السفينة والتي يتم وضعها تحت تصرف المستأجر وتسليم ينصب في السفينة المعنية في العقد[4].

[1]– زوبيدة أعراب، زهيرة عكاس، التصرفات القانونية الواردة على السفينة في التشريع الجزائري، مذكرة لنيل شهادة الماستر في القانون، تخصص قانون أعمال، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة عبد الرحمان، ميرة، 2017، ص 22.

[2]– أحمد مدني، المرجع السابق، ص 14.

[3]– أنظر المادة 725 من القانون البحري الجزائري.

[4]– أسماء حريز، "قواعد استئجار السفن بهيكلتها، دراسة على ضوء القانون البحري الجزائري والقانون الفرنسي"، مجلة الدراسات القانون، مجلد 08، عدد 01، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة يحي فارس، 2002، ص 212.

وعليه يلتزم المؤجر بأن يقدم السفينة في التاريخ والمكان المتفق عليه بالمشارطة ويتم ذلك عملاً بأن يقوم الربان بعد وصول السفينة إلى ميناء المتفق عليه بإبلاغ المستأجر بإستعداد السفينة لتلقي البضائع المطلوب نقلها notice of readiness[1].

فيعين على المؤجر أن يعلم المستأجر أو أي شخص آخر عن وصول السفينة إلى مكان التحميل وأنها جاهزة للتحميل، فيحدد عقد إيجار السفينة الشروط والأيام والساعات التي تعتبر فيها الإعلام وإذا لم يتضمن العقد هذه الشروط يطبق النظام أو العرف الجاري بهما العمل في ميناء التحميل المادة 659 من القانون البحري الجزائري[2].

الفرع الثاني

إلتزام المؤجر في عقد إيجار السفينة لرحلة خاصة بالبضاعة

تتمثل الإلتزامات المتعلقة بإستلام البضاعة **(أولاً)** والقيام برصها وتستيفها **(ثانيًا)**.

أولا: إلتزام المؤجر في عقد إيجار السفينة لرحة بإستلام البضاعة.

يلتزم المؤجر بإستلام البضاعة المتفق على نقلها، فإذا تضمنت المشارطة تحديدًا للبضاعة (بالجنس والنوع)، فيحق مؤجر أن يرفض إستلام البضاعة التي يقدمها له المستأجر إذا كانت مختلفة عما إتفق عليه، ويرجع السبب في ذلك أن اختلاف نوع البضاعة يؤثر تأثيرًا على إلتزامات المؤجر المتعلقة بالبضاعة[3].

كما أنه يمكن تحميل واستلام البضاعة بصفة عامة عند تحديد مكان وكيفية استلامها بالتالي تحتوي العقود على معلومات دقيقة بخصوص البضاعة موضوع النقل، فغالبًا ما تبين الطبقة ووزن وخصوصيات البضاعة أو الحمولة، بالتالي يمكن تحديد مكان استلام البضاعة

[1]– نقلا عن أحمد حسني، المرجع السابق، ص 135.

[2]– نقلا عن أمال عقون، المرجع السابق، ص 19.

[3]– نقلا عن أحمد حسني، المرجع السابق، ص 143.

أمام المكري، أما المواد المعتمدة فيتم استلامها أمام المخازن التابعة للمستأجر، أما البضائع الأخرى فيتم استلامها في المكان الأقرب من المركز الذي ترسو فيه السفينة[1].

فإنّ كل إخلال للمؤجر لإلتزامه بعدم وضعه أمكنة السفينة المحددة في المشارطة تحت تصرف المستأجر، يعرضه إلى إفادة هذا الأخير بتخفيض مناسب في الأجرة، وكذا تعويض عن الضرر اللاحق به جراء ذلك، وهذا ما نصت عليه المادة 671 من القانون البحري الجزائري، ومقابل ذلك منعت المادة 670 من نفس القانون المستأجر بأن يضع البضاعة في الأماكن غير المخصصة لاستقبالها حتى ولو كان استئجار السفينة كليًا أو كانت كل أماكنها موضوعة تحت تصرفه من قبل المؤجر حسب بنود المشارطة[2].

ثانيًا: إلتزام المؤجر في عقد إيجار السفينة لرحلة برص وتستيف البضاعة.

الرص أو تستيف البضائع arrimage هي عملية وضع البضائع في الأماكن المعدة لها في السفينة وبطريقة تقيها من خطر الهلاك أو التلف أثناء النقل وتحفظ السفينة توازنها أثناء الإبحار.

فإنّ عملية الرص متعلقة بتوازن السفينة فإنها تستوجب الإنزلاق ببعضها البعض حفاظًا على سلامة السفينة[3].

فرص البضائع يقصد به العملية التي بموجبها يتم وضع وتثبيت البضاعة داخل الأداة التي تحتويها مما يحول ذلك عدم انكسار الوحدات التي تكونها بتصادمها ببعضها البعض أو بتصادمها مع أطرافها، وهذه العملية تقع على المؤجر ما لم يشترط في عقد الإيجار بالرحلة على ذلك خلاف حسب المادة 673 من القانون البحري الجزائري[4].

---

[1]– نقلا عن أحمد مدني، المرجع السابق، ص 23.

[2]– نقلا عن خالد عباس، المرجع السابق، ص 77.

[3]– مراد بسعيد، عقد النقل البحري للبضائع وفق القانون البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية، أطروحة شهادة الدكتوراه في القانون، تخصص قانون خاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مسيلة، 2012، ص 122.

[4]– نقلا عن ليندة أكلي، النظام القانوني لعقد إيجار...، المرجع السابق، ص 181.

فالرص له معنيين الرص الملاحي والرص التجاري، فالرص بمفهومه الملاحي يهدف إلى المحافظة على توازن السفينة وبالتالي على سلامتها وصلاحيتها الملاحية، فهو بالضرورة يقع على المؤجر ما دام يقوم به الربان أو مندوبيه، وعليه متى كان الربان مسؤولاً عن البضاعة منذ أن يتلقاها على الرصيف تمهيدًا لشحنتها من طرف المستأجر، كان المؤجر مسؤولاً على هذه البضاعة بنفس قدر تمتعه بالإدارة الملاحية والتجارية للسفينة[1].

أما بالنسبة للرص التجاري يتعلق بالبضاعة نفسها، فعلى السفينة أن تكون آهلة لاستقبال هذه البضاعة، وهي العمليات التي تتضمن عمومًا ترتيب وتوزيع الحمولة وكذا تثبيتها داخل عنابر السفينة ذلك تفاديًا لإصطدامها بجدار السفينة أو ببعضها بعض فإن مشارطة الإيجار بالرحلة لا تميز بين هاتين الحالتين الرص الملاحي والتجاري، لكن هناك من المشارطات النموذجية التي نصت على إلتزام بالرص كمشارطة جونكون التي تضمنت في بندها الثاني مسؤولية المؤجر على البضائع خلال تنفيذ عقد إيجار السفينة وذلك التأكد من ربطها جيدًا[2].

تستيف البضائع هي عملية التي تتضمن ترتيب وتثبيت الشحنة داخل السفينة أو أداة النقل التي تحتويها لتفادي تهشم العناصر فيما بينها[3].

وأيضًا ترتيب البضاعة وتنظيمها على ظهر السفينة بشكل يقيها من خطر الهلاك أو التلف أثناء السفر[4].

على المؤجر الإلتزام مراقبة البضائع خلال تنفيذ عقد المشارطة والتأكد من ربط البضاعة جيدًا مع مراعاة تهويتها وكذلك منع تسرب المياه إليها مع إتخاذ جميع الاحتياطات اللازمة قصد حفظ الطبيعة أو التركيبة الكيميائية للبضاعة، إلاّ أنّه بالنسبة للنفقات

[1]– نقلا عن عباس خالد، المرجع السابق، ص 78.

[2]– نقلا عن أكلي ليندة، النظام القانوني لعقد إيجار...، المرجع السابق، ص 181.

[3]– نقلا عن أحمد حسني، المرجع السابق، ص 148.

[4]– نقلا عن أكلي ليندة، النظام القانوني لعقد إيجار...، المرجع السابق، ص 181.

فالمستأجر هو الذي يتحمل نفقات (عملية الشحن والتفريغ) كلّها حتى ولو كان ملزمًا بإستخدام عمال المؤجر[1].

الفرع الثالث

إلتزامات مؤجر السفينة لرحلة الخاصة بالرحلة البحرية

في هذه النقطة سنتعرف إلى التزام المؤجر بالرحلة بإيصال السفينة والبضاعة إلى ميناء الوصول **(أولاً)** وإلتزام امؤجر السفينة لرحلة بالمحافظة على البضائع أثناء الرحلة البحرية **(ثانيًا)**.

أولا: إلتزام المؤجر لرحلة بإيصال السفينة والبضاعة إلى ميناء الوصول.

الأصل على المؤجر أن يسلك الطريق العادي لإتمام الرحلة البحرية في الظروف العادية إلاّ أن هناك استثناء يجوز له أن ينحرف بالسفينة عن الطريق المعتاد وذلك بصريح نص المادة 674 في فقرتها الأولى من قانون البحري الجزائري التي تنص على ما يلي: «**إذ يلتزم ربان السفينة نائبًا عن المؤجر أن يقوم بالرحلة على وجه السرعة نحوى ميناء التفريغ مباشرة بعد انتهاء عملية التحميل والرص ما لم تكن هناك قوة قاهرة تمنعه على ذلك، وعليه إتباع خطا سير المتفق والمعتاد قصد تحقيق الرحلة بطريقة عادية**»[2].

فعليه تكون الرحلة البحرية محددة بنقطتين وهي ميناء القيام وميناء الوصول، والطريق هو المسافة التي تقطعهما السفينة في البحر للربط بين الميناءين[3].

في هذا المنطق يتيعن على الربان الإلتزام بخط السير المحدد قصد تحقيق الرحلة وهذا ما نصت عليه المادة 647 من القانون البحري الجزائري لكن في فقرتها الثانية استثناء لهذا الالتزام بحيث اعتبرت تغيير الطريق المتفق عليه للرحلة من طرف المؤجر لا يعد

---

[1]– نقلا عن عباس خالد، المرجع السابق، ص 79.

[2]– أنظر المادة 647 من القانون البحري الجزائري. معدل ومتمم.

[3]– مرا بسعيد، "انحراف السفينة وأثره في تنفيذ عقد النقل البحري"، مجلة العلوم القانونية، عدد03، جامعة حسيبة بن بوعلي، الشلف، 2015، ص 262.

مخالفة لعقد الإيجار، كلما كان هذا التغير يستهدف إلى إنقاذ حياة الأشخاص أو الأموال الثمينة بالبحر أو لأي سبب معقول[1].

وعلى سبيل المثال فإنّ شرط عدم انحراف السفينة من مشارطة جونكون ينص على **«للسفينة الحرية في الدخول إلى أي ميناء أو موانئ في أية حالة ولأي غرض، وأن تبحر بدون مرشد وأن تقطر، أو تساعد السفن في جميع الأحوال وأن تنحرف أيضًا بغرض إنقاذ الأرواح أو الأموال».**

ويكون الانحراف مبررًا إذا كانت غايته متابعة الرحلة أو المحافظة على سلامتها، إذ من الواجبات الربان أن يحمي السفينة أو الشحنة من المخاطر الغير العادية، فإذا أصيبت السفينة بضرر يجب وإصلاحها، كذلك عندما يتهدد السفينة أو شحنتها خطر داهم مثل الأعاصير أو الضباب الكثيف[2].

ثانيًا: التزام مؤجر السفينة لرحلة بالمحافظة على البضائع أثناء الرحلة البحرية.

إنّ إلتزام مؤجر السفينة بالرحلة يتمثل في حرصه وعنايته للبضائع طوّال الرحلة البحرية، وعليه فإنّ هذا يعني أنه يقع عليه إلتزامًا عامًا ببذل عناية الرجل الحريص للحفاظ عليها في ميناء الشحن إلى ميناء التفريغ وتختلف هذه العناية التي يمكن أن يبذلها المؤجر حفاظًا على سلامة البضائع المشحونة على متن السفينة بإختلاف نوعيتها والغرض المستعمل من أجلها بالنظر إلى ما تمليه عليه بنود المشارطة في ذلك كما أنه لا يمكننا أن نستثني رعاية المؤجر للبضائع المشحونة في حالتي الانحراف[3].

فالمؤجر يعتبر مسؤولاً عن الضرر الذي يصيب البضاعة التي يتسلمها الربان من المستأجر على ظهر السفينة تنفيذًا لأحكام عقد إيجار إلا إذا كان ذلك راجعًا لسبب أجنبي لابد له فيه.

---

[1]– نقلا عن عباس خالد، المرجع السابق، ص 70.

[2]– نقلا عن أحمد حسني، المرجع السابق، ص ص 138– 139.

[3]– نقلا عن عباس خالد، المرجع السابق، ص 75.

فيسأل المؤجر عن الضرر والهلاك الذي يصب البضاعة كذلك يسأل عن التأخير في تسليمها ويتحمل المؤجر مسؤولية تفريغ البضاعة[1].

إذا توقفت الرحلة لسبب من الأسباب يجب على المؤجر القيام بجميع المساعي لتنفيذ الرحلة أو الرحلات المنصوص عليها في عقد إيجار السفينة لرحلة، ويلتزم المؤجر بنقل البضاعة على متن سفينة أخرى وفي حالة توقف الرحلة لسبب عطل بالسفينة يحول دون استمرار السفينة لمدة معقولة يستطيع المؤجر أن تسحب الحمولة[2].

يستوجب على المؤجر بأن يضع معدات السفينة في حالة جيدة صالحة للعمل تحت تصرف المستأجر وذلك بتقديم المناولة وشحن وتفريغ البضائع[3].

المطلب الثاني

إلتزمات المستأجر في عقد إيجار السفينة لرحلة

لقد عرفنا فيما سبق عقد إيجار السفينة لرحلة هو عقد مقتضاه يضع مالك السفينة مجهزة مزودة بالتسليح تحت تصرف المستأجر للقيام برحلة أو عد رحلات، فالمستأجر من يملك فقط سلطة التسيير الملاحي والتجاري التي تعود للمؤجر وحده وفي المقابل الإلتزام الأساسي للمؤجر المتمثل في تقديم سفينة معينة في الزمان والمكان، فمثلما للمؤجر له إلتزامات كذلك المستأجر له عدة إلتزامات تقع على عاتقه المتمثلة إلتزام المستأجر في عقد إيجار السفينة لرحلة بدفع الأجرة **(الفرع الأول)** وإلتزام المستأجر في عقد إيجار السفينة لرحلة شحن وتفريغ البضاعة **(الفرع الثاني)**.

[1]– نقلا عن سعاد حجاجي، المرجع السابق، ص 54.

[2]– نقلا عن أحمد مدني، المرجع السابق، ص 40.

[3]– نقلا عن عباس خالد، المرجع السابق، ص 76.

الفرع الأول

التزامات المستأجر في عقد إيجار السفينة بدفع الأجرة

في هذه النقطة بالنسبة للإلتزامات المستأجر تنقسم إلى قسمين تحديد مبلغ الأجرة وحسابها **(أولاً)** القسم الثاني خاص بالضمانات لدفع الأجرة **(ثانيًا)**.

أولاً: تحديد مبلغ الأجرة (التحديد الإتفاقي والتحديد في غياب الاتفاق).

المشرع الجزائري إستعمل لفظ أجرة الحمولة خلافًا مع باقي المشرعين الأخرى التي تستعمل إما أجرة السفينة أو أجرة النقل، حيث تم النص عليها في الباب الثاني الخاص بإستئجار السفينة في مادته 695 من القانون البحري الجزائري، كما يلي: «**يتعهد المؤجر بموجب عقد استئجار السفينة لمدة معينة بأن يضع السفينة مزودة بالتسليح والتجهيز تحت تصرف مستأجر السفينة لمدة معينة ويدفع المستأجر بالمقابل أجرة الحمولة**»[1].

بالتالي نستنتج من خلال هذا النص أن أجرة الحمولة وفق المشرع الجزائري هو المبلغ المالي الذي يدفعه إما المستأجر أو المؤجر في عقد ايجار السفينة[2].

وعليه تنص المادة 686 من القانون البحري الجزائري بتحديد مبلغ الأجرة كما يلي: «**تحديد مبلغ أجرة الحمولة وكيفية دفعه بموجب اتفاق بين الأطراف**»[3].

فإنّ تحديد الأجرة يخضع لمبدأ حرية التعاقد، كذلك ما يسمى التحديد الاتفاقي للأجرة بالتالي الأطراف يقومون بتحديد الأجرة متخذين في عين الإعتبار عدة عوامل منها المسافة تسهيلات دخول الميناء، التراكم، طبيعة البضائع، دوريات النقل يمكن في هذه الحالة أن نميز العملية بالمنفعة بالنسبة للمؤجر أو المستأجر[4].

---

[1]– أنظر المادة 695 من القانون البحري الجزائري. معدل ومتمم.

[2]– خديجة تيزة، أجرة الحمولة في عقد النقل البحري للبضائع، مذكرة شهادة الماجستير في القانون، تخصص قانون النشاطات البحرية الساحلية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري تيزي وزو، 2016، ص 12.

[3]– أنظر المادة 686 من القانون البحري الجزائري. معدل ومتمم.

[4]– نقلا عن أحمد مدني، المرجع السابق، ص ص 71–73

فتحدد الأجرة حسب البضاعة أو حجمها أو طبقًا لكمية البضاعة المبينة في سند الشحن أو على أساس القدر المفرغ من البضاعة، والإتفاق هنا يحدد ليس فقط مقدار الأجرة وإنما أيضًا مكان وزمان الوفاء بها فالأصل يجب أن تدفع الأجرة في ميناء الوصول ، فإذا تضمنت المشارطة شرط إستحقاق الأجرة في جميع الحالات فهي تدفع عند توقيع سند الشحن تعرف عندئذ على وجه تحديد كمية البضاعة المشحونة[1].

وهذا ما نصت عليه أحكام المادة 687 من القانون البحري الجزائري كما يلي: «**إذا كان هناك شك في حساب أجرة الحمولة على أساس الحجم أو الوزن أو العدد، فإنّ كمية البضاعة المفرغة هي فقط وحدها التي تأخذ بالحساب لمبلغ أجرة الحمولة وليست كميات البضاعة المحمولة**»[2].

أما بالنسبة للحالات التي تستحق فيها الأجرة كاملة، فإذا قام هذا الأخير بتنفيذ الرحلة المتفق عليها إستحقت الأجرة كاملة لكن هناك ثمة أحوال لا يتم فيها إنجار الرحلة على النحو المتفق عليه، لكن يلتزم المستأجر بدفع الأجرة كاملة فالمشرع ذكر هذه الحالات، في حالة إذا لم يشحن البضاعة المتفق عليها إلتزم المستأجر بدفع الأجرة كاملة للمؤجر، وهذا ما ذهبت إليه أحكام المادة 668 من القانون البحري الجزائري «**يحب على المستأجر أن يضع على متن السفينة كمية البضاعة المذكورة في عقد إيجار السفينة، وإذا لم يفعل ذلك يتحمل أجرة الحمولة عن هذه الكمية**»[3].

كما يجوز إستبدال البضاعة المذكورة في عقد الإيجار ببضائع أخرى[4].

بالإضافة إلى إلتزام المستأجر بشحن كمية ونوع البضاعة المدونة في العقد فإنه يتعين عليه دفع أجرة كاملة حتى ولو إستبدلها ببضائع أخرى دون إصرار المؤجر

---

[1]– نقلا عن كمال حمدى، المرجع السابق، ص 485.

[2]– أنظر المادة 687 من القانون البحري الجزائري. معدل ومتمم.

[3]– أنظر المادة 668 من القانون البحري الجزائري. السالف الذكر.

[4]– نقلا عن ليندة أكلي، النظام القانوني لعقد إيجار السفينة، المرجع السابق، ص ص 212– 211.

والمستأجرين الآخرين، بحيث تكون أجرة الحمولة المدفوعة في هذه الحالة حسب نص المادة 669 من القانون البحري الجزائري لا تقل عن الأجرة المتفق عليها في المشارطة، لكن إذا طلب المستأجر بتفريغ البضائع أثناء الرحلة قبل وصولها فيكون ملزمًا بدفع المبلغ المتفق عليه في العقد بل أن أحكام المادة 678 قد حملته زيادة على ذلك جميع مصاريف المتسببة لهذه العملية[1].

إذا قام المستأجر بتفريغ البضاعة أثناء السفر قبل وصولها إلى الميناء المتفق عليه فإنه يلتزم بدفع الأجرة ونفقات التفريغ[2].

تكون مصاريف مسافنة هذه الحمولة من سفينة متوقفة إلى سفينة أخرى على عاتق المستأجر بموجب نص المادة 676 من القانون البحري الجزائري، فإن المادة 676 جعلت المستأجر ملزمًا بدفع الأجرة رغم إتفاقه مع المؤجر أو الربان للرجوع إلى ميناء التحميل في نفس السياق بعدم إستكمال الرحلة لسبب عوائق مستمرة لا يمكن تفاديها في مدة معقولة، فإنّ المشرع الجزائري لم ينص صراحة على مدى استحقاق المؤجر للأجرة بل إكتفى ما ذكر في المادة 691 «**أن عقد الإستئجار يبقى ساري المفعول بحيث لا يلتزم المؤجر مقابل ذلك بدفع التعويض الناتج عن تأخير**»[3].

بالتالي يمكننا إستنتاج أن المؤجر يستحق الأجرة كاملة ما دام المستأجر لا يمكنه خصم مقدار التعويض عند التأخير من هذه الأجرة، لعدم الإستحقاق لأي تعويض[4].

[1]– نقلا عن عباس خالد، المرجع السابق، ص ص 86 – 87.

[2]– نقلا عن محمد سيد الفقي، المرجع السابق، ص 302.

[3]– أنظر المادة 691 من القانون البحري الجزائري. معدل ومتمم.

[4]– نقلا عن عباس خالد، المرجع السابق، ص 88.

ثانيًا: أما بالنسبة لضمانات دفع الأجرة في عقد إيجار السفينة لرحلة هناك نوعين من الضمانات حق الإمتياز وحق الحَبْس.

1- حق الإمتياز ضمانة للدفع الأجرة في عقد إيجار السفينة لرحلة:

يعرف المشرع الجزائري حق الإمتياز تطبيقًا للقواعد العامة في المادة 982 من القانون البحري الجزائري التي تنص على ما يلى: **«أنه أولوية يقررها القانون لدين معين مع مراعاة منه لصفته، ولا يكون لدين إمتيازا إلاّ بمقتضى نص قانوني»**[1]، بمعنى أنّ الامتياز حق يمنحه القانون لبعض الدائنين المستفيدين الذين يفضلون على الآخرين كالربان ورجال السفينة[2].

فالامتياز يرد على ثمن البضاعة الموجودة على السفينة أي المشحونة في السفينة موضوع المشارطة والمملوكة للمستأجر والتي إستحقت الأجرة وملحقاتها عن عملية نقلها دون البضائع التي لم تشحن أصلاً إذا كانت مملوكة للمستأجر[3].

2- حق الحبس ضمانة لدفع الأجرة في عقد إيجار السفينة لرحلة:

لمؤجر السفينة حق حبسْ البضائع الموجودة على السفينة والمملوكة للمستأجر لإستيفاء الأجرة المستحقة له وملحقاتها، ما لم يدفع كفالة يحدد قيمتها القاضي الإستعجالي ويأمر من القاضي في حالة إستعمال حق الحبس بإخراج البضائع من سفينة وإيداعها عند حارس يعينه، وله قانونًا أن يأمر ببيعها أو بيع جزء منها وفاء للأجرة وملحقاتها إذ تتخذ إجراءات بيع المنقول بالمزاد العلني.

---

[1]- أنظر المادة 982 من القانون البحري الجزائري. معدل ومتمم.

[2]- أمينة بورطال، "الأحكام القانونية لحق الامتياز البحري"، المجلة الجزائرية القانون البحري والنقل، عدد07، منشورات مخبر القانون البحري والنقل، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2018، ص 185.

[3]- نقلا عن ليندة أكلي، النظام القانوني لعقد إيجار...، المرجع السابق، ص 114.

كما أنّ حق الحبس يكون مقررا لضمان إستيفاء الأجرة والحقوق الملحقة سواء كانت أجرة مباشرة أو أجرة من الباطن[1].

الفرع الثاني

إلتزام المستأجر في عقد إيجار السفينة لرحلة بشحن وتفريغ البضاعة

يعرف الشحن بأنه مجرد وضع البضاعة على ظهر السفينة، وهو بذلك يتميز عن الرص والتحزيم الذي يقوم به الربان وينحصر في ترتيب البضاعة وتنظيمها في عنابر مخصصة لها أو على ظهر السفينة[2].

أما بالنسبة لتفريغ وتنزيل البضاعة من السفينة إلى رصيف ميناء الوصول أو إلى الصنادل التي تنقلها إلى الرصيف إذا كانت السفينة راسية بعيدة منه يلتزم المستأجر بشحن وتفريع بضاعته في مقابل التزام المؤجر بتقديم السفينة في المكان والزمان المعنيين وجعلها مهيئة لتحميل خلال مواعيد الشحن والتفريغ، وهذا ما نصت عليه المادة 673 من القانون البحري الجزائري أن يقوم المستأجر بتحميل السفينة، إلا إذا تم الاتفاق على خلاف ذلك في المشارطة، بالرغم أن المشرع قد نصّ صراحة على إلتزام المستأجر بشحن البضائع فقط فإنّ هذا لا يعفيه بإلتزام تفريغها[3].

حيث تقضي طبيعة العمل في الميناء أن تتم عمليات شحن البضائع في أيام محددة وذلك مراعاة للمساحات المحدودة في الميناء وقدرته على إستقبال السفن التي تشحن إليها البضائع أو تفرغ منها وتنظيم العمل فيه ويطلق على هذه الأيام أيام الشحن والتفريغ.

---

[1]– نقلا عن عباس خالد، المرجع السابق، ص 48.

[2]– نقلا عن مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري، المرجع السابق، ص 209.

[3]– نقلا عن عباس خالد، المرجع السابق، ص 92.

فإذا حددت مشارطة الإيجار السفينة عدد من أيام الشحن والتفريغ، فإنه يقصد بها الأيام الشمسية المتتابعة التي تتكون من أ ربع وعشرون ساعة تحسب من منتصف الليل إلى منتصف الليل، وتتضمن أيام الأحاد الجمع[1].

ومن بين النصوص والاتفاقيات التي ترد على المشارطة يلتزم مؤجر السفينة بعملية رفع البضاعة من على الرصيف حتى حاجز السفينة على سبيل المثال فالشرط في مشارطة جونكون تنص على أن تؤتى البضائع إلى جانب السفينة بطريقة تمكنها من تلاقيها بروافعها الخاصة، ويقدم المستأجر على نفقته العمال اللازمين للعمل على البر أو على ظهر الصناديل، وتقتصر السفينة على إنزال البضاعة على ظهرها إذا تم الشحن بواسطة رافعات فإنّ البضائع توضع حرة في عنابر السفينة ويدفع الملاك نفقات التستيف فقط[2].

يجب تحديد مكان الشحن ومكان التفريغ تحديد ميناء القيام وميناء الوصول في كل رحلة متفق عليها، وفي توقيع المؤجر على وثيقة الايجار قبول من جانبه على إنجاز الرحلة البحرية بين الميناءين، ولا يثور في شأن تأجير السفينة بالرحلة مدى مراعاة المستأجر عند قيام برحلات بحرية أن تتم بين موانئ تتصف بالأمانPart-surs.

إن كل الأحكام الخاصة بتأجير السفينة لرحلة تدور حول محور استعمالها في نقل البضائع بالرغم من انتشار عمليات إيجار السفن لنقل الأشخاص مع إزدهار نشاط الوكالات السياحية[3].

---

[1]– نهى عزيز حسون، "الأثار القانونية المترتبة على عقد إيجار السفينة لنقل النفط"، المجلة الأكاديمية للبحوث القانونية والسياسية، المجلد 6، عدد 02، الجامعة المستنصرية، 2022، ص 237.

[2]– نقلا عن أحمد حسني، المرجع السابق، ص 144.

[3]– نقلا عن هاني دويدر، المرجع نفسه، ص 196.

المبحث الثاني

أحكام المسؤولية الناتجة عن عقد إيجار السفينة لرحلة

لمؤجر السفينة أهمية كبيرة في عقد إيجار السفينة لرحلة لأنه الطرف الأهم في العلاقة بينه وبين مستأجر السفينة، فلقد ورثت قوانين بحرية من الاعتراف البحرية القديمة خاصة لمسؤولية هذه الأطراف فهذه القواعد تشبه في بعض أحكامها القواعد العامة للمسؤولية المدنية إلا أنه تختلف عنها عن أمور أخرى إختلافًا واضحًا فالمؤجر والمستأجر له مسؤوليات خاصة وتكون هذه المسؤولية في عاتق كل منهما وكل إختلال عن هذه المسؤولية أو تقصيره في الوفاء في إلتزامات نحوى طرف آخر، فهو ملزم بالتعويض الطرف المضرور عن جميع النتائج المباشرة المترتبة عن تقصيره وعليه نتناول في موضوعنا هذا مسؤولية الأحكام الموضوعية لأطراف عقد إيجار السفينة لرحلة **(المطلب الأول)** والأحكام الإجرائية للمسؤولية في عقد إيجار السفينة لرحلة **(المطلب الثاني)**.

المطلب الأول

الأحكام الموضوعية لأطراف عقد إيجار السفينة لرحلة

المؤجر له مكانة هامة في عقد إيجار السفينة لرحلة لأنه يمثل الطرف الأهم في العلاقة بينه وبين مستأجر السفينة والأعوان المساعدين لربان، فلقد ورثت القوانين البحرية من الأعراف البحرية القديمة قواعد خاصة بمسؤولية هؤلاء الطرفين، فهذه القواعد تشبه في بعض أحكامها القواعد العامة للمسؤولية المدنية، إلا أنها تختلف عنها في أمور أخرى إختلافًا واضحًا، فهي مسؤولية من نوعية خاصة فعلية فإن المؤجر والمستأجر مسؤول عن تقصيره بإلتزامه يحوى الطرف الأخر ويكونون ملزمين بتعويضات جراء إخلافهم بمسؤوليتهم إتجاه الغير بسبب إلحاقهم الضرر، وعليه سنتحدث عن مسؤولية المؤجر **(الفرع الأول)** ومسؤولية المستأجر **(الفرع الثاني)**.

الفرع الأول

مسؤولية المؤجر في عقد إيجار السفينة لرحلة

تنص المادة 653 من القانون البحري الجزائري، على ما يلي: «**يعد المؤجر مسؤولاً عن الأضرار التي تلحق البضائع التي يستلمها ربان السفينة على متنها تنفيذًا لأحكام عقد إيجار السفينة لرحلة ويمكن للمؤجر أن يتنصَل من هذه المسؤولية إذا ما أثبت أنه قام بالتزاماته كمؤجر، إما عن الأضرار الناتجة عن قصور التزاماته، وإما بأن الخسائر والأضرار ناتجة جراء الملاحة البحرية التي يقوم بها ربان ومندبوه**»[1].

تأسيسا على السيطرة الكاملة التي يتمتع بها المستأجر على السفينة من التسيير الملاحي والتجاري، بالتالي يسأل المستأجر عن الأضرار التي تصيب الغير طول فترة الإيجار واعتباره مسؤولا بصفة نهائية، وهو ما يعطي للمؤجر أو المالك إسترداد ما دفعة للغير من تعويضات بسبب رجوع الغير عليه لكونه يجهل واقعة الإيجار كون أن الربان والبحارة يعتبرون تابعين للمستأجر وليس للمؤجر ويترتب على ذلك مسؤولية المستأجر عن أخطائهم إزاء الغير[2].

ويعرف عقد ايجار السفينة بالرحلة بأنه عقد إيجار وليس عقد نقل فإنه ينطبق عليه أحكام عقد إيجار دون أحكام عقد النقل، ولكن مع ذلك فإن المؤجر يلتزم بإلتزامات تقع على الناقل عادة فيما يتعلق بالمحافظة على البضائع، وقد يقوم المؤجر في عقد إيجار السفينة بالرحلة بواسطة ربانه بناءا على طلب المستأجر وتنفيذا لمقتضيات عقد الإيجار بإصدار سندات الشحن لفائدة شخص آخر من الغير[3].

فأجاز القانون لمؤجر السفينة أن يحدد مسؤوليته، فلا تكون مطلقة بل يمكنه تحديد حد أقصى للتعويض يكون في وسعه، فالمستأجر لا يستطيع مقضاة المؤجر المالك إلا إذا

---

[1]– أنظر المادة 653 من القانون البحري الجزائري، السالف الذكر.

[2]– نقلا عن كريمة بولطواق، زكريا قارة، المرجع السابق، ص 43.

[3]– نقلا عن ليندة أكلي، النظام القانوني لعقد إيجار...، المرجع السابق، ص 237.

حصل ضرر بفعل أحد التابعين عن طريق الغش، أو الخطأ الجسيم، أو في حالة صدور الخطأ من مالك السفينة شخصيًا[1].

فإيجار السفينة لرحلة تكون بتحديد من له الحق في دفع المسؤولية خاصةً إذا كانت الإدارة الملاحية والإدارة التجارية بمالك السفينة، ولكن ذلك لا يمنع في بعض الأحيان أن يقوم إتفاق بين المالك والمستأجر أن يمنع الأول للثاني بعض الصلاحيات المتعلقة بالإدارة التجارية، كأن يقوم المستأجر بتستيف البضائع والإشراف عليها طول الرحلة البحرية وبالتالي يتلقى التابعين القائمين على تلك الأعمال والتوجيهات من المستأجر وفي هذه الحالة إذا تضررت البضائع بفعل سبب أجنبي فإن المالك لا يحتاج لدفع المسؤولية عن فعل السفينة لأنّ المستأجر هو من كان له الحق في الرقابة والتوجيه والإشراف على عمال السفينة[2].

أما بالنسبة للمسؤولية التعاقدية للمؤجر يخضع الربان لأوامر المستأجر في المشارطة الزمنية في خصوص الإدارة التجارية ويعتبر ممثلا له في كل ما يتعلق بالسفينة والرحلة في حدود ما هو وارد بأحكام المشارطة ونصوص القانون المكملة ويؤدي بهذا القول بأن المستأجر هو الذي يكون مسؤولاً عما يبرمه من عقود تتعلق بالسفينة والرحلة[3].

أما بالنسبة لحالة إعفاء المؤجر من المسؤولية في القانون البحري الجزائري، حيث أنه أجاز له القانون أن يحدد مسؤوليته، فلا تكون مطلقة، فالمستأجر هنا لا يستطيع مقضاة المؤجر المالك إلاّ إذا حصل ضرر من أحد التابعين عن طريق الغش أو الخطأ الجسيم أو في حالة صدور خطأ من مالك السفينة شخصيًا.

- حالة إثباته لقيام بإلتزمات كمؤجر.
- حالة إثباته أنّ الأضرار التي وقعت غير ناتجة عن قصوره في إلتزاماته.

---

[1]- ليندة أكلي، النظام القانوني لعقد إيجار...، المرجع السابق، ص 239.

[2]- خالد محمد المروني، التحديد لمالك السفينة، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون، تخصص القانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة الجزائر، 2012، ص 402.

[3]- أحمد حسني، المرجع السابق، ص 105.

– أنّ الأضرار والخسائر التي حدثت ناتجة عن جزاء الملاحة التي قام الربان ومندوبه[1].

فالمسؤولية في حالة شحن وتستيف البضائع على السفينة أن تقوم بتنفيذ عمليات الشحن والتفريغ وما ينشأ عنها من ضرر، فيتحملها من يتولاها، بالفعل ولو كانت نفقاتها على الطرف الآخر، فإذا قام بها المستأجر، فهو الذي يتحمل نتيجة ما يصيب الأشخاص والسفينة بالبضائع الأخرى فضلاً عما يصيب بضاعته الخاصة، أما إذا تولاها الناقل فإن المسؤولية تقع عليه[2].

الفرع الثاني

مسؤولية المستأجر في عقد إيجار السفينة لرحلة

إنّ السيطرة الكاملة التي يتمتع بها المستأجر على السفينة من تسير ملاحي أو تجاري يسأل المستأجر عن الأضرار التي تصيب الغير طول فترة الإيجار واعتباره مسؤولا بصفة نهائية، وهو ما يعطي للمؤجر أو للمالك إسترداد ما دفعه الغير من تعويضات بسبب رجوع الغير عليه لكونه قد يجهل واقعة الإيجار[3].

ولما كان الربان والبحارة يعتبرون تابعين للمستأجر وليس للمؤجر، فيترتب عن ذلك مسؤولية المستأجر عن أخطائه إزاء الغير وإن كان للمستأجر الحق في تحديد مسؤوليته عن أخطاء التابعين وفق معاهدة بروكسل لسنة 1957، وكذلك وفق القانون البحري الجزائري وعليه يسأل عن النتائج والمخاطر البحرية لاستخدام السفينة كالتصادم والمخاطر الحربية التي تهدد السفينة[4].

---

[1]– ليندة أكلي، النظام القانوني لعقد إيجار...، المرجع السابق، ص 239.

[2]– أحمد حسني، المرجع السابق، ص 44.

[3]– كريمة زكريا، المرجع السابق، ص 44.

[4]– محمد سيد الفقي، المرجع السابق، ص 289.

إذا تعرضت السفينة إلى خطر ما تحمل المؤجر وحده نتائج ذلك الخطر بالتالي لا تقوم مسؤولية المستأجر إلا إذا أرتكب ذلك الخطأ كما لو شحن البضاعة متفجرة ألحق أضرار بعتاد السفينة خلال عملية الشحن والتفريغ[1].

إن المسؤولية المترتبة عن تنفيذ عمليات الشحن والتفريغ تكون مبنية على أساس الخطأ المرتكب ممن يقوم بها فعليا لكونها تشكل واقعة مادية ولو كانت نفقاتها على الطرف الآخر، فإذا ما قام بها المستأجر يكون هو من يتحمل النتيجة ويصيب الأشخاص أو السفينة أو البضائع الأخرى في حالة تعدد المستأجرين، هذا فضلاً عما يصيب بها بضاعته الخاصة اتجاه الغير[2].

ونلاحظ في هذا النوع من الايجار أنّ الحالات التي تقوم فيها مسؤولية المستأجر إتجاه المؤجر أو حتى إتجاه الغير قليلة جدًّا ، وهذا أمر بديهي مادام المستأجر لا سيطرة له على السفينة سواء من حيث إدارتها الملاحية أو إدارتها التجارية، كما أن الربان لا يكون تابعا له في أي إرادته[3].

المطلب الثاني

الأحكام الإجرائية للمسؤولية في عقد إيجار السفينة لرحلة

تنتج عن المعاملات البحرية نزاعات بحرية وخاصة النزاعات الناجمة في عقود إستئجار السفن لرحلة ويكون الفصل فيها بطرق خاصة بموضوع النزاع، في هذه النقطة نتعرف على الأحكام التي قد تستعين بها الأطراف عند مزاولتهم نشاطهم البحري في إتباع إجراءات وهذه الإجراءات تساعدهم على إتمام مواصلة مزاولة أعمالهم التجارية، فتساعدهم هذه الإجراءات عن إتيان بحقوقهم وتفادي بعضهما من طرف آخر، كما أن هذه الإجراءات

[1]– عبد الرحيم أضريف، عقد إيجار السفن على ضوء القانون البحري المغربي، دار السلام لطباعة والنشر، المغرب، 2015، ص 326.

[2]– ليندة أكلي، النظام القانوني لعقد إيجار...، المرجع السابق، ص 254.

[3]– عبد الرحيم أضريف، المرجع السابق، ص 326.

تلزم كل طرفين بالقيام بمسؤوليتهم دون المساس بمسؤولية الطرف الأخر عن طريق اللجوء إلى القضاء الذي يتعين عليه القاضي **(الفرع الأول)** واللجوء إلى التحكيم الذي يعتبر وسيلة بديلة لفض النزاعات المتعلقة بالتجارة الدولية **(الفرع الثاني)**.

الفرع الأول

اللجوء إلى القضاء لحل نزاعات عقد إيجار السفينة لرحلة

إنّ عقد إيجار السفينة عقد تجاري بطبيعته وبالنسبة لطرفيه ولو كان أحد الطرفين الدولة، ما دامت المشارطة واردة في سفينة بحرية، إلا أنّه يخرج من ذلك إستئجار السفينة لأعراض حربية والعمل بالنسبة لها يكون مدنيا، فيترتب عن ذلك أن يختص القضاء التجاري بالنظر إلى النزعات الناشئة لتنفيذ هذا العقد.

فإنّ الإختصاص النوعي في النزاعات الناشئة عن عقد إيجار السفينة يتحدد من خلال طبيعة العقد من جهة وأطراف العقد من جهة أخرى، أما عقد إيجار السفينة يعد عملاً تجاريًا بحسب الموضوع استنادًا إلى المادة 02 من القانون التجاري الجزائري تنص كما يلي: **«يعتبر عملا تجاريًا بحسب موضوعه»**[1]. كما أن المادة 03 من القانون التجاري الجزائري تنص كما يلي: **«يعد عملا تجاريًا بحسب الشكل»**[2] صنفته ضمن الأعمال التجارية بحسب الشكل[3].

وتكون الجهة القضائية التي تقع بدائرة إختصاصتها موطن المدعى عليه أو محل إقامته أو محكمة موطنه المختار، وهذه القاعدة العامة المنصوص عليها في المادة 37 من قانون الإجراءات المدنية الإدارية مع وجود إستثناءات منصوص عليها في المواد 38-39-

[1]- أنظر المادة 02 و03 من القانون التجاري الجزائري.

[2]- أنظر المادة 03 من القانون التجاري الجزائري.

[3]- نقلا عن ليندة أكلي، النظام القانوني لعقد بحار السفن، المرجع السابق، ص 288.

40 من قانون إجراءات مدنية إدارية، فتعتبر قواعد الاختصاص المحلى كقاعدة عامة قواعد غير متعلقة بالنظام العام لأنها تهدف إلى تسهيل عملية التقاضي، بالنسبة للخصوم[1].

جعل المشرع الجزائري في أحكام المادة 32 من قانون الإجراءات المدنية الإدارية الاختصاص بالنسبة لهذه الدعوى التي تدخل ضمن ما أسماه المشرع بالمنازعات البحرية إلى أقطاب متخصصة تم استحداثها بموجب قانون الإجراءات المدنية الإدارية. وتفصل هذه الأقطاب في القضايا البحرية، وبتشكيلة جماعية[2] إذ تنص كما يلي: «**تختص الأقطاب المتخصصة المنعقدة في بعض المحاكم بالنظر دون سواها في المنازعات المتعلقة بالتجارة الدولية، والإفلاس والتسوية القضائية والمنازعات المتعلقة بالبنوك ومنازعات الملكية الفكرية والمنازعات البحرية والنقل الجوي ومنازعات التأمين**»[3].

فالمشرع أخضع الدعاوي الناشئة على عقد إيجار السفينة على أساس الرحلة أو عدة رحلات تقادم قصير المدة سنة واحدة فقط[4].

الفرع الثاني

اللجوء إلى التحكيم البحري لحل النزاعات في عقد ايجار السفينة لرحلة

التحكيم نظام قضائي إتفاقي يختار فيه الأطراف قضاتهم ويعهدون إليهم بمقتضى إتفاق مكتوب بمهمة تسوية المنازعات التي تنشأ بينهم بخصوص علاقاتهم التعاقدية والغير التعاقدية، والتي يجوز تسويتها بطريق التحكيم وفق أحكام القانون ومن هذا التحديد لمعنى أن التحكيم يبدو جليا أنّ جوهر إتفاق التحكيم هو إتفاق الأطراف الراغبين في التحكيم، فهو

[1]– كمال سمية، تطبيق قانون القاضي على المنازعات الدولية الخاصة، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون، تخصص قانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم الإنسانية، جامعة أبو بكر قايد، تلمسان، 2016، ص17.

[2]– ليندة أكلي، النظام القانوني لعقد بحار السفن، المرجع السابق، ص 288.

[3]– أنظر المادة 32 من قانون إجراءات مدنية إدارية من أمر رقم 08–09 مؤرخ في 18 صفر 1924، موافق 25 فيفري 2008، يتضمن قانون الإجراءات المدنية والإدارية، ج.ر.ج.ج، عدد 21، الصادر بتاريخ 23 فيفري 2008، (معدل ومتمم).

[4]– نقلا عن أكلي ليندة، النظام القانوني، النظام القانوني لعقد إيجار...، المرجع السابق، ص 292.

إن كان نظامًا قانونيًا له هياكله وإجراءاته وقواعده التي حددها القانون إلا أنه في الأساس نظام اتفاقي في أساسه إرادة الأطراف على إتخاذ سبيلا لفض النزاعات التي تثور بينهم[1].

ويمكن كذلك تعريف إتفاقية التحكيم البحري هي تلك الإتفاقية التي يتعهد بمقتضاه أطراف العلاقة البحرية على عرض منازعاتهم التي تنشأ أو من المحتمل نشوئها عن هذه العلاقة على التحكيم[2].

فهو كذلك نوع العدالة الخاصة ينظمه القانون، فيسمح بمقتضاه بإخراج بعض النزاعات عن ولاية القضاء العادي في حالات معينة كي يتم حلها بواسطة أفراد عاديين يختارهم الخصوم كقاعدة وتستند إليهم مهمة القضاء بالنسبة لهذه النزاعات[3].

المشرع الجزائري عرف إتفاقية التحكيم في المادة 1011 من قانون الإجراءات المدنية الإدارية التي تنص على ما يلي: «**اتفاق بين طرفين على أن يحيلا إلى التحكيم جميع أو بعض ما نشأ أو ما قد نشأ بينهما من نزعات بشأن علاقة قانونية محددة سواء كانت تعاقدية**»[4]. وهو تعريف أخذت به العديد من التشريعات[5].

تعتبر طبيعة نزاعات عقد إيجار السفينة التي يفصل فيها التحكيم البحري نزاعات خاصة بعقود إيجار السفن لمدة ولرحلة معينة، وتثور المنازعات بمناسبة هذه العقود لتحديد مسؤولية مستأجر السفينة أو مالكها بخصوص خسارة معينة أو بالنسبة لمنازعات سلامة الموانئ والمراسي للشحن والتفريغ أو حالة السفينة عند تسليمها إلى مستأجر أو المنازعات

[1]– نقلا عن زيبار شاذلي، "النظام القانوني لاتفاقية التحكيم"، مجلة البحوث القانونية السياسية، عدد 07، جامعة مولاي طاهر سعيدة، 2016، ص301.

[2]– نقلا عن كميلة أعراب، المرجع السابق، ص 430.

[3]– نقلا عن أكلي ليندة، النظام القانوني لعقد إيجار...، المرجع السابق، ص 272.

[4]– أنظر المادة 1011 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية.

[5]– نقلا عن سيف الدين إلياس حمدتو، "التحكيم الإلكتروني"، مجلة العلوم القانونية، عدد 03، المركز الجامعي الوادي، 2011، ص 49.

المتعلقة بغرامة التأخير أو خصومة تحكيم تتعلق بمشكلة إستيفاء السفينة لصلاحية نقل البضائع الخطرة أو المسماة شهادة الإيمو[1].

سبق القول أن التحكيم يستند إلى إرادة الطرفين إلا أنه بصدد مسائل معينة نجد أن المشرع يقضي بوجوب عرض المنازعات الناجمة عنها على التحكيم ويوصف بالتحكيم الإجباري، فعليه تضع لجنة التحكيم قواعد وإجراءات دون التقيد بقانون المرافعات المدنية والتجارية وتصدر قرارات اللجنة بأغلبية الأصوات وتكون نهاية ملزمة للطرفين، هذا بالنسبة للتحكيم الاختياري.

أما بالنسبة للتحكيم الإجباري يخضع للنزاعات التي تنشأ بين شركات القطاع العام لنزاعات موضوعية بشأن تقرير حق أو نفي ذلك بإعتبار النزاعات التي تقوم بها على خصومات تتعارض فيها المصالح، كما هو الشأن في المجال الخاص[2].

إنّ معيار مكان التحكم يتم اللجوء إليه بصفة الدولية على التحكيم البحري بصفة أساسية عندما يتعلق الأمر باعتراف بأحكام التحكيم وتنفيذها، فيكون التحكيم دوليًا إذا كان التحكيم قد تم على إقليم الدولة التي يطلب منها تنفيذ حكم التحكيم الصادر عنه، أما بالنسبة للمعيار الثاني هو كل معيار صادر عن كل دولة من الدولة الموقعة على الاتفاقية، حيث قررت تطبيق الإتفاقية على أحكام المحكمين لا تعتبر وطنية في الدولة المطلوبة إليها الإعتراف وتنفيذ حكم التحكيم[3].

القانون الذي سيطبق في الجزائر حسب أحكام المادة 1050 من قانون الإجراءات والمدنية الإدارية تنص كما يلي: «**تفصل محكمة التحكيم في النزاع عملاً بقواعد القانون الذي إختاره أطراف، وفي غياب هذا الإختيار تفصل حسب قواعد القانون والأعراف التي**

[1]– نقلا عن خديجة بودالي، إتفاق التحكيم في عقد النقل البحري، (دراسة مقارنة)، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون، تخصص القانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبو بكر بلقايد، تلمسان، 2015، ص 46.

[2]– نقلا عن أحمد حسني، المرجع السابق، ص ص 271– 272.

[3]– نقلا عن عاطف محمد الفقي، التحكيم في المنازعات البحرية (دراسة مقارنة لتحكيم البحري)، دار النهضة العربية، القاهرة، 1997، ص ص 282– 283.

تراها ملائمة»[1]. التي تفصل المحكمة التحكيمية في النزاع، عند عرضها لموضوع الخصومة تطبيقا لمبدأ سلطان الارادة، إذ لم يحدد الأطراف القانون الواجب التطبيق تدخل هيئة التحكيم ذلك وفق القواعد التي تراها أكثر ملائمة، فالقضاء التحكيمي سواءًا كان في الجزائر أو دول أخرى يلتزم بإحترام إرادة الأطراف[2].

[1]– أنظر المادة 1050 من قانون الإجراءات المدنية الإدارية. معدل ومتمم.

[2]– نقلا عن ليندة أكلي، النظام القانوني لعقد إيجار...، المرجع السابق، ص 282– 283.

خلاصة

خلاصة:

في ختام دراستنا لموضوع عقد إيجار السفينة لرحلة يتضح لنا بعد تحليلنا لنصوص القانونية أنّ عقد إيجار السفينة لرحلة ناتج عن عقد إداري يتمتع فيه كل من المؤجر والمستأجر بحرية التفاوض.

كما ينعقد أيضًا بين شخصين هما المؤجر والمستأجر وهاذين الشخصين يخضعان إلى إلتزامات حيث يحتفظ المؤجر بالتسيير الملاحي والتجاري للسفينة رغم وضع السفينة بين يدي المستأجر إلا أنّ المؤجر يبقى مسيطر عليها، أما بالنسبة الأخير يقوم بالانتفاع بها في مدة الإيجار لقاء أجر معلوم.

فكما أن عقد إيجار السفينة يقوم على عدّة أنواع نجد إيجار السفينة غير مجهزة، وهو عقد يضع بمقتضاه مالك السفينة سفينة عارية تحت تصرف المستأجر والنوع الآخر من إيجار السفن سفينة مجهزة إيجار سفينة على أساس الرحلة وهو عقد يضع مالك السفينة كلها مزودة بالتسليح تحت تصرف المستأجر ولدينا إيجار السفينة على أساس المدة وهو عقد يضع المؤجر سفينة مزودة بالتسليح والتجهيز تحت تصرف المستأجر لمدة معينة.

كما نجد أن عقد إيجار سفينة يختلف عن عقد النقل البحري إذ أنه يعتبر من أهم الوسائل وأكثرها استعمالاً لنقل البضائع إذ يشكل الركيزة الأساسية للتجارة الداخلية والخارجية نظرًا لوصفه أداة الملاحة البحرية، حيث يختلف عقد إيجار السفينة عقد نقل البضائع بموجب سندات الشحن من إثبات العقد لكل من المتعاقدين، حيث أنّ الكثير من الدول تعمل على حماية الشاحن بواسطة سند الشحن بإعتباره الطرف الأضعف عكس عقد إيجار السفينة، فإنّ الدول العربية والأجنبية والتشريعات أعطت حرية مطلقة في إبرام عقدهما دون المساس بالنظام العام.

عادة ما تكون مسؤولية الأطراف غير كافية بحيث يتكللها بإخلال بإلتزاماتهم ومسؤولياتهم وينتج عن ذلك نزاعات بين الأطراف.

والأطراف هنا يتجهون إلى القضاء من أجل حل نزاعاتهم إلا أنّ الفصل في النزاعات البحرية عند اللجوء إلى القضاء البحري الجزائري يأخذ مدة طويلة لإصدار الحكم، وهذا يؤثر سلبًا على الأحكام الصادرة لكي يتفادى الفرد هذه المشكلة يتم الاستعانة بطريقة بديلة لحل نزاعاتهم يتم اللجوء إلى التحكيم التي هي الطريقة البديلة لحل النزاع ويعرف على أنه إتفاق على طرح نزاع قائم أو مستقبل على أشخاص يسمون محكمين ليفصلوا فيه دون محكمة مختصة وعليه يعتبر عمل قضائي يتم خارج ساحات القضاء ويستند إلى إرادة الخصوم أنفسهم.

توصلنا من خلال هذا البحث لمجموعة من النتائج نبرزها من خلال النقاط التالية:

- إن عقد إيجار السفينة لرحلة لم يحضَ بالعناية الكافية من ناحية المادة العلمية على عكس العقود الأخرى.
- لقد نظم المشرع عقد إيجار السفينة لرحلة في القانون البحري لكن عند وجود فراغ يعود إلى القانون المدني بإعتباره الشريعة العامة.
- إن الربان والبحارة في عقد إيجار السفينة لرحلة ليس لهم الحق في نقل البضائع إلى الأماكن المخصصة دون إذن المستأجر في هذه الحالة تصعب العملية في إتمام الرحلة البحرية في الوقت المحدد سببها غياب المستأجر بالتالي فهذا السبب يؤدي إلى فسخ العقد.
- عقد ايجار السفينة لرحلة عقد رضاني ينعقد بإرادة الطرفين المجهز والمستأجر بما أنه عقد رضائي لا تلزم أي شكلية لإنعقاده فالكتابة تشترط فقط الإثبات وليس لصحة العقد في هذه الحالة يمكن الرجوع إلى قواعد القانون المدني.

بالتالي نقترح الاقتراحات التالية:

- يفسخ عقد إيجار السفينة لرحلة تلقائيا بسبب قوة قاهرة هذا ما بسبب خسائر مادية.
- إقتراح بإنشاء محكمة وجهة قضائية خاصة لحل النزاعات الخاصة لإيجار السفن.

- وفي الأخير نقترح بالقيام بإنشاء لجنة وطنية لتطوير النصوص القانونية الخاصة بالقانون البحري وخاصة فيما يتعلّق عقد إيجار السفينة بصفة عامة وعقد إيجار السفينة لرحلة بصفة خاصة في الجزائر، كذلك تكوين أساتذة وباحثين في هذا المجال.

قائمة المصادر والمراجع

قائمة المصادر والمراجع

I- المصادر.

- القرآن الكريم.

II- المراجع باللّغة العربية.

أولاً: الكتب.

1. أحمد حسني، عقود إيجار السفن، دراسة مشارطة الإيجار في القانون المصري، وقوانين الدول العربية، مقارنة بالقوانين الفرنسي الإنكليزي أو مشروع القانون البحري القواعد العامة في التأجير، تأجير السفينة غير مجهزة، التأجير الزمني، التأجير بالرحلة، التحكيم البحري الدولي)، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1985.
2. أمير خالد عدلي، عقد النقل البحري، قواعد إحكام في ضوء قانون التجارة البحرية والمعاهدات والبروتوكولات الدولية المستحدثة من أحكام محكمة النقض والدستورية العليا، دار الجامعية الجديدة، الإسكندرية، 2006.
3. حمدي الغنيمي، محاضرات في القانون البحري الجزائري، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1988.
4. صلاح الدين عبد اللطيف الناهي، الوجيز في مبادئ القانون البحري، دراسة تحليلية موازنة لقوانين تجارية، مكتبة الثقافة لنشر والتوزيع، دار المعهد للنشر والتوزيع، 1996.
5. عادل على المقدادي، القانون البحري، السفينة، أشخاص الملاحة النقل البحري، البيوع البحرية/ الحوادث البحرية، التأمين البحري، ط2، دار العلم والثقافة والنشر والتوزيع، الأردن، 2002.
6. عباس حلمي، محاضرات القانون البحري، دروس العلوم القانونية، ط2، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1987.

7. عاطف محمد الفقي، التحكيم في المنازعات البحرية (دراسة مقارنة التحكيم البحري)، دار النهضة، القاهرة، 1997.
8. عبد الرحيم أضريف، عقد إيجار السفينة على ضوء القانون البحري المغربي، دار السلام لطباعة والنشر والتوزيع، المغرب، 2015.
9. عبد الفتاح مراد، موسوعة القانون البحري، الدار العربية لنشر والتوزيع، 2000.
10. كمال حمدي، القانون البحري (السفينة، أشخاص الملاحة استغلال السفينة، نقل البضائع)، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1997.
11. مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري (دراسة مقارنة)، منشورات الحلبي الحقوقية، الإسكندرية، 2006.
12. مصطفى كمال طه، أساسيات القانون التجاري والقانون البحري، مكتبة القانونية، بيروت، 1982.
13. محمد سيد الفقي، القانون البحري (السفينة، أشخاص الملاحة، إيجار السفينة لنقل البحري)، الدار الجامعية الجديدة، الاسكندرية، 2007.
14. ملك شقلب، عقود النقل البحري بين وثيقة التأمين العائمة، وعقد ايجار السفينة، مكتبة الوفاء القانونية، الاسكندرية، 2019.
15. محمود شحماط، المختصر في القانون البحري الجزائري، دار الهدى، الجزائر، 2010.
16. محمود شحماط، الموجز في القانون البحري، دار بلقيس للنشر، الجزائر، 2014.

ثانيًا: الرسائل والمذكرات الجامعية.

1- الرسائل الجامعية:

1. خالد محمد المروني، التحديد القانوني لمسؤولية لمالك السفينة، رسالة شهادة الدكتوراه في القانون، تخصص قانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة الجزائر، 2012.

2. خديجة بودالي، إتفاق التحكيم في عقد النقل البحري (دراسة مقارنة)، أطروحة شهادة الدكتوراه في القانون، تخصص قانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبو بكر بلقايد، تلمسان، 2015.
3. عبد الكريم بوقادة الإمتيازات والرهون البحرية الواردة على السفينة، أطروحة شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، تخصص قانون البحري والنقل. كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبو بكر بلقايد، 2019.
4. كميلة واعراب، النظام القانوني لعقد نقل البضائع بحرًا (دراسة مقارنة) أطروحة شهادة الدكتوراه في القانون، تخصص قانون، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري، تيزي وزو 2020.
5. كمال سمية، تطبيق قانون القاضي على المنازعات الدولية، أطروحة شهادة الدكتوراه في القانون، تخصص قانون الخاص كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبو بكر بلقايد، تلمسان، 2016.
6. لندة أكلي، النظام القانوني لعقد إيجار السفينة لرحلة، أطروحة شهادة الدكتوراه في العلوم، تخصص قانون أعمال، كلية الحقوق والعلوم السياسة، جامعة مولود معمري تيزي وزو، 2021.
7. مريم درويش، النظام القانوني لعملتي القطر والارشاد البحري (دراسة مقارنة)، أطروحة شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، تخصص قانون بحري ونقل، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة تلمسان، 2020.
8. مراد بسعيد، عقد النقل البحري للبضائع وفق القانون البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية، أطروحة شهادة الدكتوراه، فرع قانون خاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبو بكر بلقايد، تلمسان، 2011.

2- المذكرات الجامعية:

أ- مذكرات الماجستير:

1. أحمد مدني، عقد إيجار السفن على أساس الرحلة في القانون البحري الجزائري، مذكرة شهادة الماجستير في القانون الخاص، كلية الحقوق، جامعة أبو بكر بلقايد 2004.
2. خديجة تيزة، أجرة الحمولة في عقد النقل البحري للبضائع، مذكرة شهادة الماجستير في القانون، تخصص قانون النشاطات البحرية الساحلية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2016.
3. سارة حكيم، صليحة العلمي، النظام القانون لعقد إيجار السفينة، مذكرة شهادة الماجستير في القانون، تخصص قانون الأعمال، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة العربي تبسي، 2017.
4. عباس خالد، أحكام عقد إستئجار السفن في التشريع البحري الجزائري، مذكرة شهادة الماجستير في القانون الخاص، تخصص القانون البحري والنشاطات المينائية، كلية الحقوق، جامعة وهران 2012.
5. نعيمة بن موفق، عقد القطر البحري، مذكرة شهادة الماجستير، تخصص قانون خاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، بن عكنون، الجزائر، 2012.

ب- مذكرات ماستر:

1. أمال عقون، الاستغلال التجاري لسفينة، مذكرة شهادة الماستر، تخصص قانون أعمال، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة عبد رحمان ميرة، بجاية، 2013.
2. أسيا زناجي، عقد النقل البحري للضائع في التشريع الجزائري، مذكرة شهادة الماستر، تخصص عقود مسؤولية، كلية الحقوق واللوم السياسية، قانون خاص، جامعة أكلي محند ولحاج، البويرة، 2015.

3. بلقاسم سويسي، النظام القانوني لعقد النقل البحري للبضائع في التشريع الجزائري، مذكرة شهادة الماستر، تخصص قانون شركات، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة قصدي مرباح، ورقلة، 2015.
4. حافظ نورهان، إطار القانوني لعقد النقل البحري، مذكرة شهادة الماستر، تخصص قانون أعمال، جامعة العربي بن مهيدي، أم البواقي، 2016.
5. حميد بطو، صالح قصار، عقد نقل البحري، مذكرة شهادة الماستر، تخصص قانون أعمال، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جلفة، 2022.
6. زوبيدة أعراب، زهيرة عكاس، التصرفات القانونية الواردة على السفينة في التشريع الجزائري، مذكرة لنيل شهادة الماستر في القانون، تخصص قانون أعمال، كلية الحقوق والعلوم السياسية جامعة عبد الرحمان ميرة 2017.
7. فورية حوتي، عقد إيجار السفينة في القانون الجزائري، مذكرة لنيل شهادة في العلوم القانونية الادارية، تخصص قانون أعمال جامعة الجلالي، بونعامة، 2020.
8. سعيد بسعيد، عقد لنقل البحري للبضائع، مذكرة لنيل شهادة الماستر في الحقوق والعلوم السياسية، تخصص قانون خاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة عبد الحميد بن باديس، مستغانم، 2019.
9. كريمة بولطواق، زكريا قارة، أحكام عقد إيجار السفن، رسالة لنيل شهادة الماستر في القانون، قسم الخاص المعمق، كلية الحقوق بودواو، جامعة بودواو، بومرداس، 2020.
10. مبروكة بن أودينة، نهاد بن زمان، مذكرة لنيل شهادة الماستر، تخصص قانون، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة غرداية، 2020.
11. نسرين بودان، خديجه بودان، سند الشحن البحري مذكرة لنيل شهادة الماستر في القانون، تخصص عقود مسؤولية في القانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة إقليم بويرة، 2016.

12. وليد داودي، عقد النقل البحري، مذكرة لنيل شهادة الماستر في القانون، تخصص قانون الأعمال، جامعة العربي بن مهيدي، أم البواقي، 2016.

3- المقالات.

1. أسماء حريز، "قواعد استئجار السفن، دراسة على ضوء القانون البحري الجزائري والقانون الفرنسي"، مجلة الدراسات القانونية، مجلد 8، ع01، كلية الحقوق جامعة وهران، 2022.
2. أمنية بورطال، "أحكام القانونية لحق الإمتياز البحري"، المجلة الجزائرية لقانون البحري والنقل، ع 07 ، 2018.
3. بوعلام خليل، "إجرءات التقاضي في المنازعات الدموية في القانون الجزائري والمعاهدات الدولية المعاهدات"، مجلة الأكاديمية لدراسات الاجتماعية والإنسانية، عدده السداسي الأول، جامعة حسيبة بن بولعي، شلف، 2008.
4. جمال الحاج ياسين، "المدة في عقد الإيجار"، مجلة أهل البيت، ع13، 2012.
5. كحياه جوباد، "التقادم في الدعاوي النقل البحري"، مجلة القانون، نقل ونشاط المينائية المجلد 02، ع01، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة وهران، 2015.
6. خالد مرزوق، سراج الذيابي، "مسلك المنظم البحري السعودي في المسؤولية الناشئة في عقد القطر البحري"، مجلة القانونية متخصصة في الدراسات والبحوث القانونية، المجلد 8، ع08، 2022.
7. سعاد مجاجى، "مشارطة إيجار السفن"، المجلة الجزائرية لقانون البحري والنقل، ع06 منشورات مخبر القانون البحري والنقل جامعة أبو بكر بلقايد، تلمسان، 2017.
8. زيبار الشاذلي، "النظام القانوني لاتفاق التحكيم"، مجلة البحوث القانونية السياسية، ع07، جامعة مولاي ظاهر، سعيدة 2016.

9. سيف دين الياس حمدتو، "التحكيم الالكتروني"، مجلة العلوم القانونية، المركز الجامعي الوادي، 2011.
10. عبد الكريم بو قادة، "القوة الثبوتية لسند الشحن البحري، في القانون الجزائري"، مجلة الدراسات والبحوث القانونية، ع04، كلية الحقوق، والعلوم السياسية، جامعه أبو بكر بلقايد، تلمسان، 2017.
11. ليلى كيراش، "مشارطة الإيجار، صورة الإستغلال التجاري السفينة"، المحلية الجزائرية للقانون البحري والنقل، المجلد 36، ع03، كلية الحقوق والعلوم السياسية، الجزائر1، 2022.
12. نهى عزيز حسون، "الأثار القانونية المترتبة على عقد إيجار السفينة لنقل النفط"، مجلة الأكاديمية للبحوث القانونية السياسية، المجلد 06، ع02، جامعة المستنصرية 2022.

رابعًا: النصوص القانونية.

1. أمر رقم 75-58 مؤرخ في 26 سبتمبر 1975، يتضمن القانون المدني المعدل والمتمم بموجب قانون رقم 07-05 مؤرخ في 13 ماي 2007، معدل ومتمم، ج.ر، عدد 13 صادر 13 ماي 2007. معدل ومتمم.
2. قانون رقم 08-09 مؤرخ في 18 صفر 1924 موافق لـ 25 فيفري 2008 يتضمن قانون إجراءات مدنية والإدارية ج.ر.ج، عدد 21 صادر 23 فيفري 2008. معدل ومتمم.
3. أمر 76-08 مؤرخ 23 أكتوبر 1976 المعدل والمتمم بقانون رقم 10-04 مؤرخ في 15 أوت 2010، ج.ر.ج عدد 46 صادر 18 أوت 2010، القانون البحري الجزائري.
4. أمر رقم 75-59 مؤرخ في 26 سبتمبر 1975، يتضمن القانون التجاري، ج.ر، عدد 101 صادر 19 ديسمبر 1975، معدل ومتمم.

فهرس الموضوعات

شكر وعرفان

إهداء

قائمة المختصرات

مقدمة 01

الفصل الأوّل

خصوصيات عقد إيجار السفينة لرحلة

المبحث الأول: خصوصيات عقد إيجار السفينة لرحلة من حيث الأحكام العامة 04

المطلب الأول: مفهوم عقد إيجار السفينة لرحلة 04

الفرع الأول: تعريف عقد إيجار السفينة لرحلة 04

الفرع الثاني: تمييز عقد إيجار السفينة الرحلة عن صور الأخرى لإيجار السفينة.....07

أولا: تمييز عقد إيجار السفينة لرحلة عن عقد إيجار السفينة لمدة 07

ثانيا: تمييز عقد إيجار السفينة لرحلة عن عقد إيجار السفينة بهيكلها.....10

الفرع الثالث: تميز عقد إيجار السفينة عن بعض العقود المشابهة.....11

أولا: تمييز عقد إيجار السفينة لرحلة عن عقد نقل البحري للبضائع 11

ثانيا: تميز عقد إيجار السفينة لرحلة عن عقد القطر السفينة.....13

المطلب الثاني: خصائص عقد إيجار السفينة لرحلة.....17

الفرع الأول: عقد إيجار السفينة عقد رضائي.....17

الفرع الثاني: عقد إيجار السفينة لرحلة من العقود المعاوضة الملزمة لجانبين 18

الفرع الثالث: عقد إيجار السفينة من العقود التجارية.....19

الفرع الرابع: عقد إيجار السفينة من عقود الإيجار للأشياء 20

المبحث الثاني: خصوصيات عقد إيجار السفينة لرحلة من حيث إثباته وطرق إنقضائه 22

المطلب الأول: إثبات عقد إيجار السفينة لرحلة 22
الفرع الأول: إثبات عقد ايجار السفينة لرحلة بسند الإيجار 23
الفرع الثاني: إثبات عقد إيجار السفينة لرحلة بوثيقة الشحن 25
المطلب الثاني: طرق إنقضاء عقد إيجار السفينة لرحلة.....28
الفرع الأول: إنقضاء عقد إيجار السفينة لرحلة بإنتهاء المدة.....29
الفرع الثاني: إنقضاء عقد إيجار السفينة لرحلة بفسخ العقد.....31

الفصل الثاني: أثار عقد إيجار السفينة لرحلة

المبحث الأول: الإلتزامات المتولدة لعقد إيجار السفينة لرحلة.....32
المطلب الأول: التزامات المؤجر في عقد إيجار السفينة لرحلة 33
الفرع الأول: التزامات المؤجر في عقد إيجار السفين الرحلة خاصة 34
أولا: إلتزام المؤجر السفينة المتفق عليها وأن تكون صالحة للملاحة.....34
ثانيا: إلتزام المؤجر بتقديم سفينة في الزمان والمكان المتفق عليهما.....36
الفرع الثاني: التزام المؤجر في عقد إيجار السفينة لرحلة خاصة بالبضاعة 38
أولا: إلتزام المؤجر في عقد إيجار السفينة لرحلة لإستلام البضاعة 38
ثانيا: إلتزام المؤجر في عقد إيجار السفينة برص وتستيف البضاعة.....39
الفرع الثالث: التزامات مؤجر السفينة لرحلة خاصة بالرحلة البحرية.....41
أولا: إلتزام المؤجر لرحلة بإيصال السفينة والبضاعة إلى ميناء الوصول 41
ثانيا: إلتزام مؤجر السفينة لرحلة بالمحافظة على البضائع أثناء الرحلة البحرية.....42
المطلب الثاني: إلتزامات المستأجر في عقد إيجار السفينة لرحلة.....43
الفرع الأول: التزامات المستأجر في عقد إيجار السفينة لرحلة بدفع الأجرة 44
أولاً: تحديد مبلغ الأجرة.....44

ثانيا: أما بالنسبة لضمانات دفع الأجرة في عقد إيجار السفينة لرحلة هناك نوعين من الضمانات حق الإمتياز وحق الحَبْس 47
الفرع الثاني: التزامات المستأجر في عقد إيجار السفينة لرحلة بشحن وتفريغ البضاعة 48
المبحث الثاني: أحكام المسؤولية الناتجة عن عقد إيجار السفينة لرحلة 50
المطلب الأول: الأحكام الموضوعية لأطراف عقد إيجار السفينة لرحلة.....50
الفرع الأول: مسؤولية المؤجر في عقد إيجار السفينة لرحلة 51
الفرع الثاني: مسؤولية المستأجر في عقد إيجار السفينة لرحلة.....53
المطلب الثاني: الأحكام الإجرائية للمسؤولية في عقد إيجار السفينة لرحلة 54
الفرع الأول: اللّجوء إلى القضاء لحل النزاعات في عقد إيجار السفينة لرحلة.....55
الفرع الثاني: اللجوء إلى التحكيم البحري لحل النزاعات في عقد إيجار السفينة لرحلة.....56
خلاصة.....61
قائمة المصادر والمراجع.....65
فهرس الموضوعات 72
ملخص.

ملخص:

إنّ للفرد عند قيامه لنشاطات بحرية يستعين بالسفينة فتعرف أنها الوسيلة الأمثل في المعاملات والمبادلات التجارية ويتم ذلك عن طريق إيجارها فيما يخص الرحلة: فيعرف عقد ايجار السفينة لرحلة عقد يلتزم فيه المؤجر بأن يضع السفينة كلها أو جزء منها تحت تصرف المستأجر لرحلة أو عدّة رحلات، وهذا ما تمّ ذكره في المادة 650 من القانون البحري الجزائري ولقد تعدّدت صور عقد إيجار السفينة لرحلة بتميزات عديدة منها تميز عقد إيجار السفينة لرحلة عن عقد إيجار السفينة لمدة وتميز عقد إيجار السفينة لرحلة عن تأجير السفينة بهيكلها هذه بالنسبة للصور، أما بالنسبة للعقود المشابهة لها نجد عقد النقل البحري للبضائع وعقد القطر البحري، كما أن هذا العقد يشمل على مجموعة من الخصائص نذكر منها أن عقد إيجار السفينة لرحلة عقد رضائي، عقد من العقود المعاوضة والملزمة لجانبين ، عقد من العقود التجارية وعقد من عقود إيجار الأشياء ومن أجل إثبات هذا العقد نجد وثيقين سند الإجار وسند الشحن، كما يمكن أن ينقض هذا العقد بإنتهاء مدته أو بفسخه.

ومن الآثار التي تترتب في هذا العقد تتمثل في الالتزامات كلا الطرفان إلتزامات المؤجر والتزامات المستأجر بتقديم السفينة صالحة للملاحة مع الحرص في تقديمها في الزمان المكان المخصصين التزامات المستأجر الذي يقوم بدوره بدفع الأجرة مع الحرص على الطرفين أي يجب أن يكونوا كل منهم مسؤول عن الأضرار التي تصيب الغير والأخطاء التي يجب عليه تحملها.

Résumé:

L'individu à un temps de résurrection des activités marines il utilise le navire c’est la moyenne optimisation des transactions et échanges maritimes cela se fait en le louant, le contrat d'affrètement d'un navire pour un voyage et connu un contrat dans lequel le bailleur est obligé de mettre le navire ou une partie de celui-ci a disposition locataire pour un ou plusieurs déplacement, c'est ce qui était mentionnée dans l’article 650 (article de droit maritime algérien).

Il existe de nombreuses formes de contrats de location d’un voyage de nombreuses fonctionnalités contrat de location de navire pour un voyage propose contrat location sa structure ceci pour les photos et pour contrat similaires ou se trouve: contrat transport maritime, marchandises et le contrat Diamètre marine et le contrat est diffamé par ses militants le contrat de location de navire pour voyage, contrat consensuel le contrat contractuel, le contrat engageât les deux parties, le contrat commerciaux, le contrat location.

Pour preuve ce contrat on se trouve document d’expédition et acte de location pour qu’il expire ce contrat le mondât expire et annulation.

Et parmi les effets qui résultent de ce contrat représentent les obligations des parties les obligations de bailleur et locataire présentation de navire valide pour la navigation et présenté dans le temps et dans lien l’obligation de locataire bayer le tarif et passionné les partie être responsable pour les dégâts infectée des autres est des erreurs que devrait sur lui le supporter.