جامعة مولود معمري – تيزي وزو
كلية الحقوق والعلوم السياسية
قسم الحقوق

النظام القانوني لعقد إيجار السفينة

رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في العلوم

تخصص: قانون

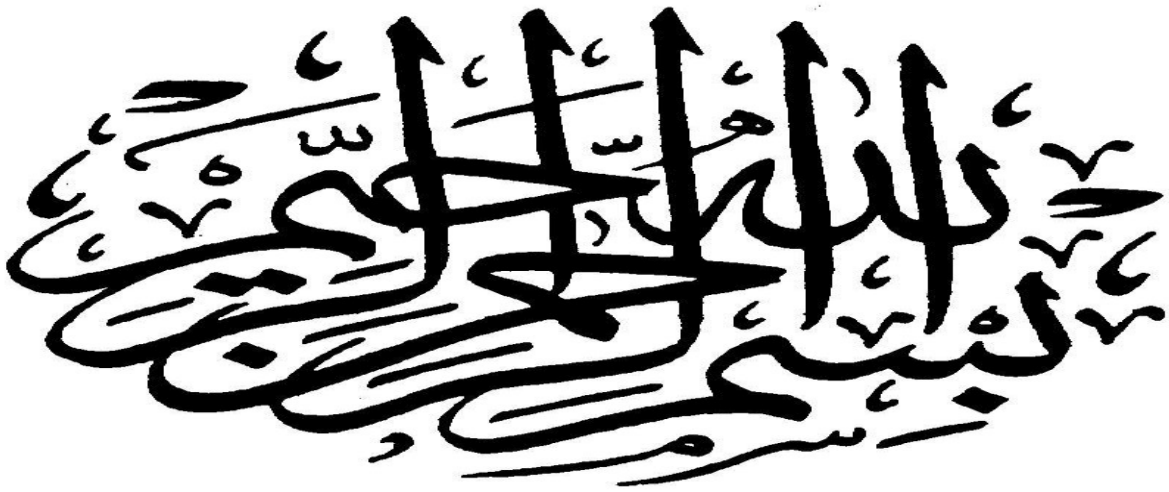
إعداد الطّالبة:
أكلي ليندة

تحت إشراف الأستاذة:
د. تيزا/ حسين نوارة

لجنة المناقشة:

- أ.د. حمادوش أنيسة، أستاذة، جامعة مولود معمري، تيزي وزو.....رئيسة
- أ.د. تيزا/حسين نوارة، أستاذة، جامعة مولود معمري، تيزي وزو.....مشرفة ومقررة
- أ.د. كسال سامية، أستاذة، جامعة مولود معمري، تيزي وزو .....ممتحنة
- أ.د. حساين سامية، أستاذة، جامعة بودواو، بومرداس .....ممتحنة
- أ.د. بوقميجة نجيبة، أستاذة، جامعة الجزائر، الجزائر.....ممتحنة
- د. ناجي زهرة، أستاذة محاضرة (أ)، جامعة بودواو، بومرداس.....ممتحنة

تاريخ المناقشة:2021/09/22



" إني رأيت أنه لا يكتب أحداً كتاباً في يومه إلا قال في غده: لو غُيّر هذا لكان أحسن، ولو زيد هذا لكان يستحسن، ولو قدم هذا كان أفضل، ولو ترك هذا لكان أجمل، وهذا من أعظم العبر، وهو دليل على استيلاء النقص على جملة البشر".

عماد الدين الأصفهاني

" إن كان بينك وبين العلم بحر من نار يحرقك وبحر من ماء يغرقك فانفذها إلى العلم حتى تقتبسه وتعلمه، فإن تعلم العلم دليل الإنسان، وعز الإنسان ومنار الإيمان، ودعائم الأركان، ورضا الرحمن".

من وصايا لقمان الحكيم لابنه

إهداء

إلى التّي منحتني الحبّ والحنان، أمي فاطمة.

إلى التّي كرّست حياتها لتربيتنا وتعليمنا، أمي الثّانية

فاطمة (زوجة أبي).

إلى سندي في هذه الحياة، ومنبع الأمان، أبي الغالي.

إلى إخواني وأخواتي خاصة زينب ومالحة

إلى الأستاذ منصوري محمد الذي لم يبخل عني وأشكره على

نصائحه القيمة

إلى كل من تصفح هذا العمل واستفاد منه.

لينـدة

الشكر والتقدير

الحمد والشكر لله على توفيقي في إتمام هذه الأطروحة،
اعترافا بالفضل أتقدم بجزيل الشكر وخالص الامتنان إلى
أستاذتي المشرفة:
أ.د. تيزا /حسين نوارة
التي زوّدتني بملاحظاتها وتوجيهاتها القيمة.
كما أتقدم بجزيل الشكر إلى أعضاء لجنة المناقشة
لقبولهم مناقشة هذا العمل.

أكلي ليندة

قائمة المختصرات

باللغة العربية:

ج.ر.ج.ج: الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية.

ج.ر.م: الجريدة الرسمية المصرية.

د .س. ن : دون سنة نشر.

د. ب. ن: دون بلد النشر.

د.د.ن: دون دار النشر.

ق. م.ج : القانون المدني الجزائري.

ق.الت.ج : قانون التأمينات الجزائري.

ق. ت.ج : قانون التجاري الجزائري.

ق.إ.م.إ : قانون الإجراءات المدنية والإدارية.

ق.ب.ج: القانون البحري الجزائري.

ق.ت.ب.م : قانون التجارة البحري المصري.

باللغة الفرنسية:

ADMA : Annuaire de droit Maritime et Aéro-spatial.
Art : Article.
BIMCO: Baltic and International Maritime Concil.
CDMO : Centre de Droit Maritime et Océanique.
CMI : Comité Maritime International.
CIF : Cost Insurence and Freight
DMA : Droit Maritime Algeriene.
DMF : Droit Maritime Français.
Ed : Edition.
FOB : Free On Board
GCBS : Global Concil of British Shipping.
LGDJ : Librairie Générale de Droit et de Jurisprudence.
N° : Numéro.
OFLA : Office des Fruit et Légumes D'algérie.
Op.Cit : Opere Citato (ouvrage précité).

OPU : Office des Publications Universitaires
P : Page**.**
RCDSP : Revue critique de droit et sciences politiques.
PP : De la page…a la page.
SOLAS : Safety Of Life At Sea.
VOL :Volume
UNCITRAL : United Nations Commission on International Trade Law.
CNAN NORD SPA: Compagnie Nationale Algérienne de Navigation Nord Spa.
UMMTO : Université Mouloud Mammeri Tizi-ouzou.

مقدمة:

يمثل البحر أهمية قصوى للمجتمع الإنساني في العالم بأسره، ويرجع السبب في تلك الأهمية ليس فقط لكونه وسيلة جوهرية للتعارف والتواصل بين الشعوب، إنما جسراً ضخماً للتجارة ومخزناً هائلاً للثروات والموارد الطبيعية.

يعتبر النشاط البحري من أبرز أنواع الأنشطة التجارية انتشارا لاسيما وأن البحار والمحيطات تشكل حوالي 71% من مجموع المسطح الكلي للكوكب الذي نعيش فيه، ولم يعد البحر السبيل لعبور السفن والبواخر كوسيلة للمواصلات العالمية وإنما أصبح أمل البشرية في الحصول على غذائها ومعادنها وثرواتها الأخرى، فالمساحات الهائلة من المياه أصبحت ملاذًا لسكان الكرة الأرضية في بحثهم الدءوب والمستمر إلى عيش رغد وحضارة مستمرة متجددة، خاصة إذا علمنا طبقا للاكتشافات العلمية المتقدمة ما تحتويه البحار من ثروات حيوانية وما تحتويه قيعانها من ثروات معدنية كفيلة بتأمين احتياجات البشرية لقرون طويلة متعددة ولأعداد متزايدة من السكان.

كان للتغيرات الاقتصادية والسياسية المتلاحقة خلال السنوات الماضية تأثيرا كبيرا على قطاع النقل البحري، فتعددت أساليبه وطرقه ومرّت بمراحل متنوعة، ابتداء من الطرق التقليدية المعتمدة لنقل البضائع على المسطحات المائية إلى غاية ابتكار أسلوب النقل بالحاويات الذي أدّى إلى خلق ثورة في مجال صناعة النقل، كنتيجة للمستجدات والتطورات المتلاحقة في أنماط التجارة البحرية.

تقوم التجارة أساسا على تبادل السلع والمنتوجات بين الأشخاص، سواء كانوا في دولة واحدة أو دول مختلفة، والغالب أن لا يستهلك ما ينتج في المكان ذاته بل ينقل إلى مكان آخر، فيتنوع النقل بتنوع وسيلته ومجاله الذي قد يكون جوا بواسطة الطائرات، أو برا بواسطة العربات القطارات، وقد يكون بحرا ويتم بواسطة السفن، إلاّ أنه في مجال التجارة – لاسيما الخارجية – فالنقل البحري يشكل أكبر حصة من التجارة الدولية.

يشكّل النقل البحري في الجزائر رافدًا مهمًا ووسيلة رئيسة في حركة المبادلات التجارية نظرا للموقع الجغرافي الاستراتيجي التي تمتاز بها باعتبارها بلدًا بحريًا تتمتع بطول ساحل مقدر بـ 1200 كلم مطل على البحر الأبيض المتوسط، والذي يقرب من مفتاح المحيط الأطلسي، كما تقع موانئها الكثيرة على خطوط ملاحية مع أوروبا[1]، فيعتبر ذات أهمية كبرى للاقتصاد الوطني، حيث تحتل الصادرات نسبة 97% من مبادلاتها الخارجية[2]، وتتم معظم أنشطتها التجارية الدولية عبر 11 ميناء تجاري، وتتمثل في: ميناء وهران، الجزائر، عنابة، سكيكدة، أرزيو، بجاية، مستغانم، غزوات، جيجل، تنس ودلس[3].

أصبح النقل البحري ذات أهمية اقتصادية وتجارية هامة[4]، خاصة أنه يربط الدول بعضها ببعض، ولا حاجة للحديث عن أهميته وما وصل إليه من تقدم هائل في هذا العصر، إذ أن الصادرات والواردات في جميع أنحاء العالم تعتمد أصلا عليه، كما يعتبر من أهم وسائل نقل البضائع في المجال الدولي، إذ تتم عن طريقه أغلب المبادلات التجارية الدولية، وعلى هذا الأساس فقد زاد الاهتمام به على الصعيدين الدولي والداخلي من خلال محاولة توحيد القواعد التي تحكمه.

---

1 – **قرارية قويدر**، النظام القانوني للتعويض في النقل البحري للبضائع – دراسة مقارنة، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبو بكر بلقايد– تلمسان، 2018، ص 2.

2 – **HADOUM Kamel,** "Les investissements maritimes et portuaires en Algérie : La consécration du régime de la concession"**,** Revue neptunus, Vol 20, N° 1, CDMO, Université de Nantes, 2014, p1.

3 – **بوختالة سمير، زرقون محمد، بن عمارة نوال**، "واقع وآفاق تطوير قطاع النقل في الجزائر ودوره في التنمية الاقتصادية"، المجلة الجزائرية للتنمية الاقتصادية، عدد 6، جامعة قاصدي مرباح ورقلة، جوان 2017، ص 53.

4 – إن النقل البحري يلعب دورا مهما وحيويا في اقتصاديات الدول المتقدمة والنامية وذلك انطلاقا من المزايا التي يتمتع بها هذا النوع من وسائل النقل، ولذلك فإنه يحتل في الوقت الحاضر المرتبة الأولى في عمليات النقل المختلفة حتى وصل نسبة مساهمته في التجارة الخارجية إلى أكثر من 78٪ في حجم التجارة المنقولة بهذه الوسيلة، ولذلك يسيطر سيطرة كاملة على تجارة العالم الخارجية عموما، فالحمولة الكبيرة المنقولة إلى مختلف الأسواق العالمية يتم نقلها بواسطة النقل البحري.

انظر: **أسعد عباس هندي الأسدي**، "دور النقل البحري في تجارة العراق الخارجية خلال المدة 2000–2006"، مجلة آداب البصرة، عدد 60، جامعة البصرة، العراق، 2012، ص 208.

يأخذ استغلال السفينة عدة صور، فقد يقوم مالكها بنقل بضائعه عليها وهو وضع كان منتشر في الماضي حيث كان مالك السفينة يشتغل بالتجارة، وأصبح قائما حاليا في حدود ضيقة حيث تمتلك بعض الشركات الكبرى مثل شركات البترول سفنا خاصة لنقل منتوجها، وقد يتولى مالك السفينة استغلالها في نقل بضائع الغير أو نقل الأشخاص وهو ما يعبر عنه بعقد النقل البحري، كما يمكن أن يكون استغلال السفينة بقيام مالكها بتأجيرها للغير حيث يقوم المستأجر باستغلالها لحسابه وهو ما يعرف بعقد إيجار السفينة أو مشارطة الإيجار.

يعتبر عقد إيجار السفينة العمود الفقري للتجارة البحرية، فضلا عمّا يمثله النقل البحري للبضائع من انخفاض في الأسعار، مقارنة بأسعار النقل الدولي للبضائع بالوسائل الأخرى، وزادت أهميته بسبب ما حصل من تطور هائل في تكنولوجيا صناعة السفن مما زاد من فاعليتها وسرعتها في اختصار الوقت الذي تقتضيه في الملاحة، وتبادل السلع والمنتوجات بين الأشخاص في ظروف مؤمّنة سواء كانوا في دولة واحدة أو في دول مختلفة.

يعتبر عقد إيجار السفينة من أهم صور الاستغلال التجاري للسفينة، إذ تستجيب لمتطلبات وظروف بعض المصدرين والمستوردين على مستوى أسواق المواد الأولية بل وبعض الدول بما فيها دول الشاحنين كالجزائر باعتبارها دولة شاحنة وليست دولة ناقلة، كما أنها تستجيب لطبيعة وحجم الشحنات التي يحتاجون إليها في أنشطتهم التجارية أو الصناعية أو التي يتعهدون بإنجازها أو نقلها لفائدة الغير في فترات معينة من السنة، وذلك بحسب ارتفاع أو استقرار العرض والطلب أو حركة الصادرات والواردات، لاسيما وأنّ مقومات التجارة الدولية خصوصًا "عولمة الاقتصاد" تقضي أكثر من أي وقت مضى استئجار هذه السفن.

إنّ عقد إيجار السفينة من أهم العقود المسماة وبه يستطيع الملاك استغلال أملاكهم واستثمارها ويتيح في ذات الوقت لغير الملاك من الانتفاع بما لا يملكون، ولذلك فمن الناحية العملية يعد من أكثر العقود تداولا بأنواعه الثلاثة إيجار السفينة غير مجهزة (بهيكلها أو

عارية)، وإيجار السفينة مجهزة (إيجار السفينة لمدة معينة وإيجار السفينة على أساس الرحلة أو لعدة رحلات)، باعتباره عقدا يلتزم بمقتضاه المؤجر بأن يضع تحت تصرف المستأجر سفينة لمدة معينة مقابل أجرة محدّدة، بحيث يرتب هذا العقد في كل حالة التزامات متبادلة على كل من طرفيه (المؤجر والمستأجر).

يعتبر نظام وطرق تشغيل السفن من الأعمال المعقدة والمركبة في مجال الاقتصاد والتجارة، وذلك لتنوع أنشطتها وضخامة رأس مال المستثمر في هذا النشاط، بالإضافة إلى دولية النشاط[1]، ففي القديم كان التجار يعمدون إلى شراء سفن خاصة بهم ويجهزونها بما تحتاجه لنقل بضائعهم عبر البحار وبهذا أصبحت السفينة جزء من تجارة التاجر، وبتوسع التجارة والصناعة أصبحت السفن ملكا لأشخاص ليسوا في حاجة دائمة إليها لنقل بضائعهم فأصبحوا يضعونها في خدمة الغير، أو حتى يكتسبونها لإشهارها في مجال تأجيرها لغيرهم من المستغلين.

تعد السفينة من الأموال الداخلية في دائرة التعامل، فيجوز أن تكون محلاً لكافة أنواع التصرفات القانونية التي تتعلق بالأشياء من بيع أو عارية أو إيجار أو غيرها من التصرفات الأخرى، هذا فضلا عن أنها لا تَعدُ مجرد أداة للملاحة وحسب، بل ثروة وطنية تخضع لتنظيم قانوني منضبط يجعلها متميزة عن غيرها من وسائل النقل الأخرى، واستئجار السفن شائع في التجارة البحرية ويلبي حاجات كثيرة، فقد تلجأ إليه شركات النقل البحري الكبرى عندما تزداد الحمولات عندها، ولا يلبي أسطولها حاجياتها، كما تلجأ

---

[1] – تأخذ أنظمة تشغيل السفن عدة أشكال مختلفة: نظام النقل بالسفن الجوالة، ونظام النقل بسفن الصب الجاف، ونظام النقل بسفن الخطوط المنتظمة حيث يتفرع هذا الأخير إلى: نظام النقل بسفن الخطوط المنتظمة التقليدية، ونظام النقل بسفن الحاويات، ونظام النقل بسفن الطبالي، ونظام النقل بسفن المواعين، وأخيرا هناك نظام النقل بسفن الناقلات والذي ينقسم بدوره إلى: سفن نقل الخام، وسفن نقل المنتجات البترولية، وسفن نقل المنتجات الكيماوية، وسفن نقل الغاز، وهناك أيضا السفن المتخصصة بمختلف أنواعها.

انظر: **ترك محمد عبد الفتاح**، التحكيم البحري (النطاق الشخصي لإتفاق التحكيم في عقد النقل البحري)، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2005، ص 33.

الشركات التجارية لاستئجار السفن بالرحلة أو لمدة زمنية معينة إذا كان لديها حمولات كبيرة كالحبوب والسوائل والمواشي...، فتعمل على إيجار السفن لنقلها ضمانا لعامل السرعة في النقل وتوفيرا للنفقات، كما تلجأ الدول إلى استئجار السفن في زمن الحرب لنقل الجنود والمؤونة والذخائر.

إنّ معظم العقود البحرية الدولية الشائعة في عقود الإيجار (مشارطات الإيجار) هي نماذج حررت وفق الصياغة والقواعد باللغة الإنجليزية في الأصل، فقد شاع استعمال هذه النماذج حتى ولو لم يكن ذَوُو الشأن فيها ينتمون إلى بلاد تنطق باللغة الإنجليزية، أو حتى لم تكن هناك بنود في ذات العقود تتضمن أي عنصر يشير إلى إسناد العقد إلى القانون الإنجليزي، كالجزائر مثلا.

ولكي تكون الدراسة في صورة حية لما يجري عليه العمل سنشير باستمرار إلى الحلول التي تقضي بها أشهر نماذج المشارطات، فقد وضعت الهيئات والمؤتمرات المعنية بالتجارة والملاحة نماذج لمشارطات تتضمن أهم البنود على أن يكملها أصحاب الشأن أو يعدلوا فيها إذا شاءوا، وأشهر هذه النماذج الأكثر انتشارا نموذج مشارطة غير مجهزة (بهيكلها) يطلق عليها اسم مشارطة بركون "Barcon"، ونموذج المشارطة الزمنية يطلق عليها اسم مشارطة بلتايم "Baltime" في صياغتها الموضوعية سنة 1939[1]، وكذلك نموذج مشارطة بالرحلة يطلق عليها اسم مشارطة جنكون "Gencon" البريطانية لسنة 1922[2] ومشارطة لوتيسيا "Lutetia" لسنة 1929 الفرنسية، وكذلك مشارطة لندن لسفن الصهاريج "London Tanker Voyage Charter-Party"[3].

---

[1] – لقد تم مراجعة نموذج مشارطة بلتايم "Baltime" لعام 1939 سنة 2001.

[2] – لقد تم مراجعة نموذج مشارطة جنكون "Gencon" لعام 1922 سنوات 1976 و1994.

[3] – **عوض علي جمال الدين**، مشارطات إيجار السفن (دراسة عملية قانونية لأهم المشارطات والقانون المصري والفرنسي والإنجليزي)، دار النهضة العربية، القاهرة، 1987، ص 23.

نظم المشرع الجزائري عقد إيجار السفينة لأوّل مرّة في القانون البحري وذلك في الباب الثاني منه المعنون بـ: "إستئجار السفن" من الكتاب الثاني تحت عنوان "الاستغلال التجاري للسفينة وذلك من المادة 640 إلى المادة 737، وهذا عندما أصدر سنة 1976 قانون ينظم الملاحة والتجارة البحرية بموجب الأمر رقم 76-80 مؤرخ في 23 أكتوبر 1976. المعدّل سنة 1998 عندما بدأت الجزائر تبدي نوعا من الاهتمام بالقطاع البحري وذلك بتعديل أحكام القانون البحري بموجب قانون رقم 98-05، وهذا بعد التحولات الكبرى التي عرفتها الجزائر وفتح مجالات الاستثمار[1].

وقد تطورت صور استغلال السفن في الملاحة البحرية تطورا سريعا، نتيجة ارتباطه بتطور فن بناء السفن من جانب، وتطور آليات نقل البضائع من جانب آخر، لكن بالمقابل لم تترك التطورات العملية السريعة مجالا لنشأة أعراف بحرية جديدة تواكبها، وهذا أفرز صعوبات على المشرع في ملاحقة هذه التطورات بالتدخل التشريعي، وهو ما من شأنه خلق فجوة بين الممارسة العملية لصور استغلال السفينة، ومنها عقد الإيجار والتنظيم القانوني لها. وبالتالي يمثل البحث في تنظيم إيجار السفن ضرورة قانونية وعملية.

إنه بسبب سعة هذا القطاع من التجارة، وكثرة تشعباته بسبب أهمية عقود إيجار السفن في الصناعة البحرية، وأهمية السفينة من جهة أخرى، وما يكتنف ذلك كله من تعقيدات وتفاصيل متنوعة ومتعددة، والمشكلات التي تثور بين المتعاقدين، كل ذلك في ضوء حقيقة مؤداها أن الاتفاقيات الدولية لم تتطرق لهذا الموضوع مثلما تطرقت إلى سائر شؤون الملاحة البحرية.

وفي ظل تبني المشرع الجزائري في القانون البحري مصطلح استئجار بدل إيجار، رغم أنّ كلمة الإيجار والاستئجار لهما معنيان مختلفان، وهما "الدفع مقابل استخدام شيء ما"

[1] – أمر رقم 76-80، مؤرخ في 23 أكتوبر1976 يتضمن القانون البحري، ج.ر.ج.ج عدد 29، صادر بتاريخ 10 أفريل 1977، معدل ومتمم بقانون رقم 98-05، مؤرخ في 25 جوان 1998، ج.ر.ج.ج عدد 47، لسنة 1998. ومعدل ومتمم بالقانون رقم 10-04 مؤرخ في 15 أوت 2010، ج.ر.ج.ج عدد 46، صادر بتاريخ 18 أوت 2010.

و"بيع استخدام شيء ما". فعادة ما تستخدم كلمة إيجار في الحالات التي تنطوي على فترة أطول، ومن ناحية أخرى يتم استخدام كلمة استئجار في المواقف التي تحتاج إلى فترة أقصر، والشيء الذي دفعنا لاستخدام مصطلح الإيجار بدلا من الاستئجار هو رجوعنا إلى مختلف التشريعات المقارنة والتي تضمنت في قوانينها المختلفة مصطلح إيجار للدلالة على عقد إيجار السفينة، كالتشريع المصري مثلا، والذي نص على ذلك في ق.ت.ب.م (في مادتها 152 وما بعدها)، وكذا بالرجوع إلى القواعد في القانون المدني الجزائري الذي استعمل مصطلح الإيجار بدل الاستئجار، وبالإضافة إلى ما نص عليه المشرع الجزائري في القانون البحري عند تحديده لهذا المصطلح، فأحيانا يستعمل مصطلح عقد استئجار السفينة وفي بعض الأحيان يستعمل مصطلح عقد إيجار السفينة[1].

جاءت هذه الدراسة لمحاولة تسليط الضوء على القواعد القانونية لعقد إيجار السفينة في التشريع الجزائري، ومن هذا المنطلق سيتم طرح الإشكالية التالية:

فيما تتمثل خصوصيات عقد إيجار السفينة في القانون الجزائري؟

للإجابة على الإشكالية، اتبعنا منهج الدراسة الوصفي التحليلي للمقتضيات القانونية الواردة في التشريعات المتعلقة بعقد إيجار السفينة في الجزائر على ضوء مقارنتها بالتشريعات الأجنبية والعربية التي تتلائم وطبيعة الموضوع، كلما استدعى الضرورة إلى ذلك.

إنّ إتباع المنهج الوصفي التحليلي أثناء إعداد البحث من خلال: الدراسة المعمقة والبحث والتحري والتقصي لأصول الفكرة وتحليلها بشكل منطقي من خلال المراجع المتوفرة والدراسات الفقهية والأحكام القضائية، وقد تناولنا الموضوع بشيء من التفصيل على ضوء بعض النصوص القانونية المقارنة لاسيما القانون المصري رقم 8 لسنة

[1] – لقد تعددت المصطلحات إيجار السفينة واستئجار السفينة في القانون البحري الجزائري وأنا في هذا البحث سوف أعتمد على مصطلح عقد إيجار السفينة بدلا من عقد استجار السفينة.
راجع في هذا الخصوص المادة 674 فقرة 2 والمادة 689 باللغتين العربية والفرنسية.

1990[1]، والقانون الفرنسي والذي نظم عقد إيجار السفينة ضمن قانون عقد إيجار السفينة والنقل البحري لعام 1966[2]، والقراءات النقدية لبنود العقود النموذجية لمشارطات إيجار السفن، من أجل التوصل إلى أهداف هذه الدراسة. وكذلك الوقوف على رأي فقهاء القانون في مجال عقد إيجار السفينة.

هذا مع الاستعانة ببعض المناهج الأخرى في بعض الأحيان كالمنهج التاريخي وذلك بغية تتبع المراحل التاريخية التي مر بها موضوع البحث من خلال تتبعنا لمختلف التحولات والمراحل، وجمع الوقائع والأحداث المتعلقة بالموضوع.

نتيجة لذلك ونظرا للأهمية التي يكتسيها عقد إيجار السفينة فقد تولى الفقه في بحث أحكامه، كما عمل المشرع الجزائري على غرار بعض المشرعين على تنظيمه بقواعد قانونية متميزة رغبة منهم في إبراز خصوصياته وتبيان مرتكزاته ومقوماته، وذلك من خلال ترسانة قانونية هي القوانين السارية المتخصصة بهذا الشأن في الجمهورية الجزائرية، هذا فضلا عن الاستعانة بقوانين أخرى للاستزادة وإجراء مقارنات أحيانًا. والبحث في آراء الفقهاء القانونيين **(الباب الأول)**.

وتلزم الإشارة إلى أن عقد إيجار السفينة يؤدي حتما إلى قيام المسؤولية بسبب عدم أو سوء التنفيذ لالتزامات الأطراف المتقابلة والتي تختلف باختلاف نوع الإيجار، وكذا بسبب الحوادث التي تسبب فيها السفينة المستأجرة ...الخ، كما تبرز هذه الدراسة الحرية التعاقدية في اختيار هذه الصورة (عقد إيجار السفينة) وبالتالي لتحديد مسألة القانون الواجب التطبيق والمحكمة المختصة بما فيها الهيئة التحكيمية، خصوصا إذا عرفنا قلة المقتضيات التشريعية

---

[1] – قانون رقم 8 لسنة 1990، يتضمن قانون التجارة البحرية المصري، ج.ر.م عدد 18، لـ 3 ماي 1990.

[2] – Voir: Loi n° 66-420 du 18 juin 1966 sur les contrats d'affrètement et de transports maritimes. Dernière mise à jour des données de ce texte: 01 décembre 2010,
In https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=LEGITEXT000006068280. consulté le 15/01/2017.

المنظمة على المستوى الوطني والدولي، بحيث لا توجد أية اتفاقية دولية تنظم أحكام عقد الإيجار، كما لن يغفل البحث عن القرارات القضائية الصادرة عن المحاكم بهذا الخصوص، وفي آراء الفقهاء القانونيين **(الباب الثاني)**.

الباب الأول

الأحكام العامة لعقد إيجار السفينة

يتميز النشاط البحري بأنه نشاط يتم في بيئة محددة هي البيئة البحرية وتستخدم في تحقيقه وسيلة خاصة هي السفينة، ومن الخصائص المميزة لهذا النشاط أنها جعلت الفقه ينادي باستقلال القانون البحري وذاتيته في مواجهة القانون التجاري، مما يترتب عليه جواز تطبيق نصوص التقنين التجاري فيما لم يرد في شأنه نص خاص في القانون البحري ووجوب الرجوع مباشرة إلى القواعد العامة في القانون المدني.

ومن أهم أوجه استغلال السفينة، أن يتولى صاحب السفينة (المالك) استغلالها بنفسه فهو من يبرم عقود النقل مع الشاحنين ونقل البضائع إلى موانئ أخرى لتسليمها للمرسل إليهم. كما يمكن كذلك استغلالها عن طريق إيجارها لأشخاص آخرين ليتولون عملية استغلالها وفقا لما تنص عليه أحكام القانون البحري. إذ تتخذ عملية إيجار السفن عدة صور تماشيا مع رغبة أطراف العلاقة العقدية، فيمكن أن تُؤّجر السفينة مجهزة بكل ما هو ضروري للملاحة البحرية، كما يمكن كذلك أن تُؤّجر غير مجهزة فيتولى في هذه الحالة المستأجر بتجهيزها بنفسه.

فعقد إيجار السفينة وسيلة قانونية لتنفيذ عملية النقل، وتستخدم في سبيل ذلك السفينة مثلها مثل عقد النقل البحري للبضائع وما يتصل بها من عقود، وتظهر الأحكام العامة لهذا العقد في ماهيته (**الفصل الأول**)، ولكي ينعقد عقد إيجار السفينة لا بد من توفر عدّة أركان، وباعتباره عقد فيجب أن يثبت بوثيقة أساسية في مجال التجارة البحرية (**الفصل الثاني**).

الفصل الأول

ماهية عقد إيجار السفينة

يعرف الأفراد في معاملاتهم العديد من العقود التي تختلف باختلاف احتياجاتهم من بيع وإيجار ومقايضة وغيرها، ويحتل عقد الإيجار مكانة هامة بينها كونه يمنح للمالكين فرصة استغلال عقاراتهم ومنقولاتهم التي تزيد عن احتياجاتهم، من خلال تمكينه للغير من الانتفاع بهذه العقارات والمنقولات بتخصيصها في غرض معين.

إنّ الأهمية الاقتصادية والاجتماعية لعقد الإيجار لا تعود فقط إلى عدد الأشخاص المعنيين بهذا العقد، وإنما تبرز كذلك في كون أن هذا العقد ينظم العلاقة بين فئتين في المجتمع هما فئة المؤجرين من جهة وفئة المستأجرين من جهة أخرى، وقد حاولت معظم التشريعات (عربية وأجنبية) للتدخل في تنظيم أحكام هذا العقد في محاولة لتحقيق التوازن التعاقدي بين هاتين الفئتين، وذلك من خلال الإبقاء على حق المستأجر في أشغال المؤجر، وبالوقت نفسه تشجيع المؤجر على الاستثمار وحقه في إدارة ملكه والتصرف فيه.

فالاستئجار هو أحد أشكال استغلال السفينة، ينشأ تأجير السفن عن عقد تم التفاوض عليه بحرية بين الطرفين، لذلك فوفقا لقاعدة العقد شريعة المتعاقدين فإن أحكام عقد إيجار السفينة غير آمرة، بل تركت الحرية للأطراف في التعاقد [1]، وباعتبار عقود إيجار السفن عقودًا دولية تستمد قوتها من العناصر القانونية بها ذات التأثير الفعال، فمن الضروري دراسة ماهية عقد إيجار السفينة من حيث بيان مفهومه **(المبحث الأول)**، ومن ثم التعرض لأطراف عقد إيجار السفينة وتحديد صوره **(المبحث الثاني)**.

---

[1] – **BENAMAR Mohamed** , ″Quelques aspects de l'obligation du fréteur concernant le navire dans le contrat d'affrètement au voyage″, Revue algérienne de droit maritime et des transports, N° 6, Laboratoire de droit maritime et des transports, Université Abou Bekr Belkaid Tlemcen, Algérie, 2017, p 07.

المبحث الأول

مفهوم عقد إيجار السفينة

يتم النشاط البحري في بيئة محددة هي البيئة البحرية، وتستخدم في تحقيقه وسيلة خاصة هي السفينة، فتتم المعاملات والمبادلات التجارية في هذا النشاط عن طريق النقل البحري والذي يتم إما عن طريق عقد النقل البحري أو عقد إيجار السفينة، فهذا الأخير يتم بين المؤجر (المالك) والمستأجر، كما يقوم بوظيفة اقتصادية ذات أهمية كبيرة في مجال التجارة الخارجية.

إن الاهتمام بعقد إيجار السفينة يتطلب ربطه بالقواعد الأساسية التي تميزه عن مختلف الأنظمة القانونية الأخرى، وتحديد مفهوم عقد إيجار السفينة من المطالب المهمة في هذه الدراسة لنتمكن من تكوين نظرة صحيحة عنه، بحيث يتطلب التفصيل فيه التطرق إلى النشأة التاريخية للعقد وبيان تعريفهُ في (**المطلب الأول**)، وتحديد خصائصه وتمييزه عن العقود البحرية المشابهة له (**المطلب الثاني**).

المطلب الأول

لمحة تاريخية لعقد إيجار السفينة وتعريفه

إن الاستغلال البحري هو الهدف الرئيسي من إنشاء السفينة، وذلك إما بقيام مالكها بنقل البضائع عليها، وبالتالي تتحد صفة الناقل والشاحن وفي الوقت نفسه المرسل إليه، ومن ثم لا يثور أي مشكلة بخصوص عقد النقل، وقد يكون استغلال المالك لسفينته بتأجيرها للغير.

ولكون عقد إيجار السفينة يخضع لنظام قانوني مختلف تماما عن النظام القانوني لعقد النقل البحري، فإنه يتولى مالك السفينة أو مستأجرها استغلالها في نقل بضائع الغير ويحصل ذلك بمقتضى عقد نقل بحري.

وقبل التطرق لتعريف لعقد إيجار السفينة لا بد من إعطاء لمحة تاريخية عنه **(الفرع الأول)**، ثم بيان تعريفه **(الفرع الثاني)**.

الفرع الأول

النشأة التاريخية لعقد إيجار السفينة

لقد مّر استعمال السفينة كوسيلة للنقل بمراحل ثلاثة عبر التاريخ، تمثل كل واحدة منها مرحلة من مراحل التطور العلمي والتقني الذي وضع في خدمتها والذي استفادت منه صناعة واستغلال السفن، وهذه المراحل متمثلة في مرحلة العصور القديمة **(أولا)**، مرحلة العصور الوسطى **(ثانيا)**، ومرحلة العصور الحديثة **(ثالثا)**.

أولا – مرحلة العصور القديمة:

يؤكد التاريخ بأن عرب اليمن وعمان والبحرين في العصر الجاهلي بوجه عام والعصر السبئي بوجه خاص قد برعوا في ركوب البحر نظراً لموقع بلادهم على البحر الأحمر من الجهة الغربية والمحيط الهندي جنوباً، والخليج الفارسي شرقاً، وبحكم اشتغالهم بالتجارة في البر والبحر في مراحل تاريخهم القديم واحتكاكهم بشعوب بحرية فإن العرب قبيل ظهور الإسلام كانوا قد نسوا كل اتصال لهم بالبحر وأهملوا شئونه، وفقدوا الدراية على ركوبه وخوض أهواله، واقتصروا في تجارتهم على الطرق البرية بسبب تعرض بلادهم للسيطرة الأجنبية الحبشية والفارسية، فالفرس والبحرين وما يليها قضوا على تجارة العرب في الخليج بالطريق الفارسي، واحتكروا لأنفسهم تجارة الهند والأحباش منذ فتحوا اليمن، وحظر موت واستأثروا بالطريق التجاري عبر البحر الأحمر[1].

فيعد إيجار السفن الطريقة الأكثر أقدمية للاستغلال التجاري للسفينة، إذ أن أولى الملاحات في العصور القديمة عند الشعوب التاجرة، أدت إلى تطور نوع من العقد سمي

[1] – **سالم عبد العزيز، أحمد مختار العبادي**، تاريخ البحرية الإسلامية في حوض البحر الأبيض المتوسط (البحرية الإسلامية في المغرب والأندلس)، الناشر مؤسسة شباب الجامعة، الإسكندرية، 1993، ص 13.

بالمغامرة الكبيرة (La grosse aventure)[1]، ويعتمد أساسا على الحرية التعاقدية ويشبه إلى حد قريب عقد العارية[2]، فيعتبر عقد إيجار السفن من أقدم وأعرق المؤسسات القانونية البحرية، إذ يرجع تاريخه إلى العصر البابلي، وقد عرف تطورا ملحوظا فيما بعد على عهد الفنيقيين الذين ميزوا بين عدة أشكال قانونية لإيجار السفن، كما يستفاد من التراث القانوني للرومان شيوع أنواع مختلفة للاستغلال التجاري للسفن كالإيجار العادي والإيجار البحري للسفن، وعقد النقل البحري[3].

وكان التجار في القديم يرغبون بتعاطي التجارة عبر البحار، يعمدون إلي شراء سفن خاصة بهم، ويجهزونها بما تحتاجه، فالسفينة في هذه المرحلة كانت جزءا من تجارة التاجر، ولم يكن ذلك بالصعب، فقد كانت صغيرة في حجمها، محدودة في متطلباتها من التجهيزات والمعدات[4].

هذا وقد عرف العالم الإسلامي هذا النوع من العقود، بحيث وجد ما يسمى بالقيراط كطريقة من طرق الاستغلال التجاري للسفينة، إن القيراط بذلك المعنى كان يشكل جمعية بين صاحب البضاعة وربان السفينة، والتي على إثرها يقوم هذا الأخير بنقل البضاعة على ظهر

---

1 – **عباس خالد**، أحكام عقد استئجار السفن في التشريع البحري الجزائري، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون الخاص، تخصص القانون البحري والنشاطات المينائية، كلية الحقوق، جامعة وهران، 2012، ص 3.

2 – يعرف عقد العارية بأنه عقد يلتزم به المعير أن يسلم المستعير شيئا غير قابل للاستهلاك يستغله بلا عوض لمدة معينة أو في عرض معين على أن يرده بعد الاستعمال، إلا أن عقد الإيجار وعقد العارية كلاهما يرد على منفعة الشيء دون ملكيته، إلا أن الانتفاع في الإيجار يكون بمقابل بينما تبرعا في العارية.

انظر: **قاسم محمد حسن**، العقود المسماة (البيع، التأمين، الضمان، الإيجار)، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، 2008، ص 675.

3 – **أضريف عبد الرحيم**، عقد إيجار السفن (على ضوء القانون البحري المغربي)، دار النشر إمستيتن "IMESTITEN"، الرباط، 2017، ص 25.

4 – **فرعون هشام**، القانون البحري، مطبعة كرم للنشر والتوزيع، دمشق، 1976، ص 160.

السفينة وإيصالها، ومن ثم بيعها بميناء الوصول وكذا شراء بضاعة أخرى ليتم بيعها من جديد عند عودته من الرحلة البحرية[1].

هذه الطريقة في الاستثمار البحري للسفينة[2]، ما زالت مستعملة في بعض القطاعات كالصيد البحري وملاحة النزهة، وخاصة في الدول المتخلفة اقتصاديا، كما أنها مازالت منتشرة في صناعة إنتاج النفط وتسويقه، فقد لعب البحر دورا هاما في حياة الشعوب، فهو إلى جانب كونه مصدرا هاما للموارد الأولية والثروات الحيوانية فهو يشكل وسيلة هامة وحيوية للمواصلات وتسهيل نقل البضائع والثروات والأشخاص[3].

ولقد مارست الدولة الفرنسية نشاط إيجار السفن وذلك بموجب قانون أصدرته سنة 1928 وذلك في إطار تطوير العلاقات بينها وبين دول الشمال الإفريقي[4]، أما في الجزائر فعرفت استخداما لعقد إيجار السفينة في عملية استيراد الحوامض وذلك خلال فترة الستينات، وذلك نظرا لعدم القدرة على مواجهة احتياجات الديوان الوطني للخضر والفواكه آنذاك (OFLA) من طرف المؤسسة الوطنية للملاحة (CNAN)، فدعمت هذه الأخيرة نشاطها لمدة طويلة في النقل البحري بعشرات السفن المستأجرة[5].

---

1 – **عباس خالد**، مرجع سابق، ص 3.

2 – يعتبر عقد إيجار السفينة أحد صور الاستثمار البحري. إلا أن الواقع وإن كان صحيحا أن الاستغلال المباشر للسفينة في عمليات النقل البحري أصبح الأغلب والأكثر وقوعا في العمل، فإن ذلك لا ينفي أية أهمية لعمليات إيجار السفن، فعادة ما تلجأ بعض الشركات أو المنشآت التجارية الكبرى إلى استئجار سفينة بأكملها أو حتى عدة سفن لنقل ما تستورده أو ما تصدره من مواد أولية، وذلك كما هو الحال بالنسبة للشركات التي تعكف على استخراج الموارد الأولية أو المعادن من المناجم. وحتى ولو كانت البضاعة التي يود نقلها مما لا يشغل سفينة بأكملها، فإنه يجوز استئجار جزء من السفينة لإتمام عملية الاستيراد أو التصدير، والعصر الحديث يشهد ظاهرة استئجار بعض شركات النقل البحري نفسها لسفن شركات أخرى، وذلك من أجل مواجهة طلبات النقل في مواسم وأحوال مختلفة.

انظر: **محمدين جلال وفاء**، القانون البحري، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، 1994، ص 197.

3 – **مدني أحمد**، عقد إيجار السفن على أساس الرحلة في القانون البحري الجزائري، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون الخاص، كلية الحقوق، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2004، ص 01.

4 – **De JUGLART Michel, DU PONTAVICE Emmanuel**, **SORTAIS Jean-Paul, LESTANG Gaston**, l'affrètement par charte-partie, LGDJ, Paris, 1964, p 17.

5 – **عباس خالد**، المرجع نفسه، ص 147.

ثانيا – مرحلة العصور الوسطى:

يلاحظ مع التوسع في مجال التجارة والصناعة، وما رافقهما من اتجاه إلى التخصص في العمل، أنه أصبحت السفن مُلكا لأشخاص ليسوا بحاجة إليها لنقل بضائعهم الخاصة بهم، وإنما يضعونها في خدمة الغير، وبهذا أصبح التجار الذين يرغبون في نقل بضائعهم عن طريق البحر إلى بلد أخر، يلجؤون إلى استئجار السفن والتي تتوفر فيها المواصفات التي تتطلبها الشحنة، من تجهيزات أو طاقم، فتؤجر هذه السفينة من أصحابها سواء بصورة فردية أو جماعية وهذا عندما تكون السفينة أكثر من حاجيات تاجر[1].

أي أنه في حدود القرن الثامن عشر كان التجار أصحاب السفن، عندما لا يحتاجون إلى سفنهم لنقل بضائعهم الخاصة يعمدون إلى إبرام عقود مع مجهزين يتعهدون بموجبها بوضع سفنهم تحت تصرف هؤلاء المجهزين خلال مدد محدودة أو لتنفيذ رحلات معينة، ويجد هذا النظام مصدره في فكرة جمعية "**Association**" تجمع بين ثلاثة أشخاص: مالك السفينة بوصفه مؤجرا والشاحن باعتباره مستأجرا ثم ربان السفينة[2].

تتميز هذه المرحلة بأن السفينة توضع في خدمة الغير عن طريق التاجر، كما تؤجر الأشياء عامة، وتأجير السفينة إنما يعني ارتباط إبحارها أو عدمه على وجود راغب بالاستئجار، لهذا فإنه من المتعذر أن تتصور في هذه الصورة من الاستثمار وجود رحلات منظمة تقوم بها السفن على النحو الذي تعرفه في عصرنا الحاضر[3].

ثالثا – مرحلة العصور الحديثة:

بعد أن دخل الفولاذ في صناعة السفن، وأصبحت تسير بقوة محركات دافعة بدلا من الشِراع، وبعد التطور الفني والتقني الذي طرأ على صناعة السفن، ظهرت السفن الكبيرة في

---

[1] – **بوكعبان العربي**، الوجيز في القانون البحري الجزائري، دار الغرب للنشر والتوزيع، الجزائر، 2002، ص 97.

[2] – **أضريف عبد الرحيم**، مرجع سابق، ص 26.

[3] – **فرعون هشام**، مرجع سابق، ص 161.

حجمها المتخصصة في عملها، وبالتالي أصبحت هذه السفن مكلفة جدا، فأصبح من المتعذر على شخص أو أشخاص قلائل أن يمتلكوا سفينة، ولا يتم ذلك إلا نادرا[1]، وهذا راجع لإمكانياتهم المادية الخاصة وإن عظمت. كما أن استثمارها لن يكون منتجا من الناحية الاقتصادية، إلا إذا تم من خلال خطة عمل منظمة ومدروسة بشكل مسبق، وهكذا وجدت الشركات التي تقوم بتسيير سفنها في رحلات منتظمة، تقوم بها بشكل دوري وضمن خط سير معروف تتوقف بموجبه في مرافئ معلومة، وبانتظام رحلات السفن لم يعد التجار في الغالب بحاجة إلى استئجار السفن لتوفير واسطة النقل اللازمة وإنما يعهدون ببضاعتهم إلى تلك الشركات المنتظمة، تتولى بنفسها إيصالها إلى المرسل إليه[2].

وقد ترجم هذا التطور الاقتصادي والجغرافي بتغيير على مستوى الوثائق المستعملة حيث أصبح الاتفاق بين الناقل والشاحن يأخذ صورة وثيقة مهمة ووحيدة هي سند الشحن عوض مشارطة الإيجار، ذلك السند الذي كان في ظل المشارطة مجرد وصل يثبت تسليم الربان للبضاعة وهكذا ظهرت عقود جديدة تعرف باسم "النقل بوثيقة الشحن" إلى جانب عقود النقل البحرية التقليدية المعروفة بعقود إيجار السفن بمختلف أشكالها[3].

فالتجار في هذا الوضع الجديد لا يستأجرون السفينة، وإنما يكتفون بالاستفادة من خدمتها وإمكانياتها المادية والبشرية. وذلك لتحقيق نتيجة محددة وهي وصول البضاعة إلى المرسل إليه في الوقت المحدد، وهذا ما يوفره عقد النقل البحري.

من خلال المراحل الثلاث المذكورة سابقا نستنتج أنّ:

– استعمال التاجر سفينته لنقل بضائعه.

– استئجار التاجر سفينة بكاملها أو جزءا منها، وذلك من أجل نقل بضائعه.

---

[1] – **بوكعبان العربي**، مرجع سابق، ص 97.

[2] – **فرعون هشام**، مرجع سابق، ص 161.

[3] – **أضريف عبد الرحيم**، مرجع سابق، ص 26.

– أخيرا تعاقده مع شركة النقل، تلزم بموجبه بعمل وهو إيصال البضاعة إلى المرسل إليه.

هذه الصور الثلاثة لاستثمار السفينة مازالت مألوفة في العالم اليوم، وإن كانت أهمية كل منها تختلف عن الأخرى، فاستعمال التاجر سُفُنِهِ لنقل بضائعه الخاصة به، وهو الأسلوب الأكثر شيوعا في الماضي، أخذ يعود ثانية في عصرنا الحاضر ليحتل مكانة مرموقة في مجالات عدة، فيشكل البترول واحدة منها[1].

إن من أهم أسباب انتشار تأجير السفن في العصر الحديث أن استغلال السفينة بمعرفة مالكها عملية محفوفة بالمخاطر فإن تجهيز السفينة يقتضي تخصيص مبلغ ضخم فإذا تعطلت السفينة عن السير يترتب على ذلك خسارة كبيرة وتكلفة طائلة، ومتى تم تجهيز السفينة فهناك مصاريف الطاقم والتموين، ثم متى بدأت الملاحة بدأت مصاريف ومخاطر جديدة أهمها مصاريف الموانئ والتأمين والوقود.

ومتى بدأ الاستغلال فهناك مخاطر ومصاريف أخرى تنشأ بسبب عقود النقل المبرمة عن البضاعة المنقولة وعن تنفيذ هذه العقود والمسئولية عنها، وليتمكن المجهز من تحقيق الربح الذي يغطي مصاريف التجهيز والملاحة والنقل، ومن هنا يبدوا أن صناعة النقل البحري تتضمن مخاطر واحتمالات بعيدة الحدود كما تقتضي مصاريف في مرحلتين: مصاريف الملاحة، ومصاريف النقل[2].

يظهر إذن تعاظم احتمالات ومخاطر النقل البحري في الملاحة الجوالة التي تعتمد على فرص العرض والطلب ومواسم هذا الطلب دون أن تخضع لبرامج محددة مقدما. ولما كانت من المتعذر على المجهز في الملاحة الجوالة أي غير المنتظمة أن يستعد مقدما

---

[1] – **فرعون هشام**، مرجع سابق، ص 161.

[2] – **فهر عبد العظيم صالح**، مشارطات إيجار السفن، رسالة لنيل درجة ماجستير، تخصص المعاملات الدولية التجارية القانونية واللوجستينات، مصر، عن الموقع: htt//www.eastlaws.com، ص 4.

لاحتمالات الاستغلال بوضع برنامج مقدم فإن ذلك لا يمنعه من البحث عن وسائل أخرى تستهدف ذات الغرض ومنها سعيه وراء تأجير السفينة لمدة أطول ما تكون [1].

الفرع الثاني

تعريف عقد إيجار السفينة

يحتل عقد الإيجار مكانة هامّة في مختلف ميادين التعامل والنشاط الاقتصادي، فهو من أكثر العقود إبراما في الحياة العملية، ويعود السّبب في ذلك إلى مساهمته الفعّالة في تيسير المعاملات التجارية وتداول الأموال وبالتالي تنشيط الحركة الاقتصادية[2].

إن عقود إيجار السفن تؤطر كل العمليات القانونية التي تستغل فيها السفينة، فإنه يرتب آثارا قانونية وينفرد بنظام خاص به، فتعين الوقوف عند تعريف هذا العقد سواء في الجانب الفقهي **(أولا)**، والجانب القانوني **(ثانيا)**.

أولا – تعريف الفقهي لعقد إيجار السفينة:

عرف عقد الإيجار بأنه ذلك العقد الذي يلتزم المؤجر بمقتضاه أن يمكن المستأجر من الانتفاع بشيء معين مدة معينة لقاء أجر معلوم [3].

أما المقصود بإيجار السفينة هو تأجيرها للغير، إذ يقوم المستأجر باستغلالها لحسابه على خلاف ما كان سائدا في السابق أين كان مالك السفينة يشتغل بالتجارة، فالناقل هو الشاحن وفي الوقت نفسه المرسل إليه، لم تكن هذه الصورة من الاستغلال تثير أية مشكلة

---

1 – **فهر عبد العظيم صالح**، مرجع سابق، ص 4.

2 – **حساين سامية**، حق الإيجار في القانون التجاري الجزائري، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في العلوم، تخصص قانون، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2013، ص 1.

3 – **دامرجي طاهر عثمان**، "أفضلية عقد الإيجار في تمويل المشروعات"، مجلة الحقوق، عدد 1، الكويت، مارس 2019، ص 247.

خاصة في النقل البحري للبضائع، ولكن تثير مشاكل حين يقوم مالك السفينة بتأجيرها للغير فهذا الأخير يقوم باستغلالها لحسابه[1].

بينما عُرف عقد إيجار السفينة بأنه ذلك العقد يلتزم بمقتضاه المؤجر بأن يضع تحت تصرف المستأجر سفينة معينة أو جزء منها مقابل أجرة، وذلك لمدة محددة (التأجير بالمدة) أو القيام برحلة أو رحلات معينة (التأجير بالرحلة)[2]، إذ يعتمد عقد إيجار السفينة على مشروع كبير يرد على كافة طاقة السفينة أو جزء محدد من طاقتها[3].

وهناك من عرف عقد إيجار السفينة بأنه العقد الذي يتعهد بمقتضاه المؤجر بأن يضع تحت تصرف المستأجر سفينة بأكملها أو جزء منها للانتفاع بها لمدة زمنية أو لرحلة أو رحلات متعددة لقاء أجر متفق عليها، وبالتالي فإن محل هذا العقد يتمثل في السفينة أو الجزء من السفينة الذي يضعه المؤجر تحت تصرف المستأجر[4]. والبعض الأخر عرفه بأنه ذلك الاتفاق الذي يجري بين مالك السفينة والمستأجر، وبمقتضاه يتعهد الأول أن يضع سفينة معينة تحت تصرف الثاني، مقابل أجرة يتم الاتفاق عليها في العقد[5]

أما العميد "روديير" فعرف عقد إيجار السفينة بأنه « *العقد الذي يتعهد بموجبه المؤجر مقابل أجرة بوضع سفينة صالحة للملاحة تحت تصرف المستأجر، وأن يبقيها على هذه الحالة طيلة مدة العقد* »[6].

---

1 – **شحماط محمود**، الموجز في القانون البحري الجزائري، دار بلقيس للنشر، الجزائر، 2014، ص 125.

2 – **حمد الله محمد حمد الله**، القانون البحري، الجزء 1، دار النهضة العربية، القاهرة، 2005، ص 164.

3 - **MONTAS Arnaud,** "L'affrètement au voyage est il un contrat de transport ?", Revue neptunus, Vol 16, N° 1, CDMO, Université de nantes, 2010, p 2.

4 – **جبارة نورة**، نظام إعفاء الناقل البحري للبضائع من المسؤولية – دراسة مقارنة –، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في الحقوق، فرع القانون الخاص، كلية الحقوق، جامعة بن يوسف بن خدة، الجزائر، 2008، ص 62.

5 – **المقدادي عادل علي**، القانون البحري، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2002، ص 91.

6 - **RODIERE René**, Traité Général de droit maritime, affrètements et transports, tome 1, Dalloz, Paris, 1967, p 481.

بينما عرّفه البعض الآخر مستعملا مصطلح مشارطة الإيجار للدلالة على العقد ذاته، بحيث وصفه بأنه العقد المبرم بين المجهز والشاحن، وبمقتضاه يؤجر المجهز للشاحن السفينة كلها أو بعضها لرحلة أو لرحلات معينة أو خلال مدة محددة. في حين ركز بعض الفقه على الهدف من عملية الإيجار وهو النقل معتبرا الإيجار أو عقد النولون هو العقد الذي يضع بمقتضاه المؤجر سفينته رهن إشارة المستأجر من أجل نقل البضائع[1].

ثانيا – تعريف القانوني لعقد إيجار السفينة:

إن إبراز العناصر الأساسية لعقد إيجار السفينة يظهر من خلال إعطاء تعريف لهذا العقد، ومن التشريعات الحديثة التي عرفته نذكر منها القانون الجزائري والقانون المصري.

1 – تعريف عقد إيجار السفينة في القانون الجزائري:

من أجل إعطاء تعريف لعقد إيجار السفينة في القانون البحري الجزائري، لا بد أن نتعرض أولا لعقد إيجار في القواعد العامة، وذلك بالرجوع إلى القانون المدني الجزائري باعتباره الشريعة العامة، وبعدها نحدد تعريف عقد إيجار السفينة في القانون البحري الجزائري.

أ – تعريف عقد إيجار في القانون المدني الجزائري:

لقد تطرق المشرع الجزائري لعقد الإيجار في القانون المدني[2]، وذلك من خلال نص المادة 467 فقرة 1 التي تنص على أنه :« ***الإيجار عقد يمّكن المؤجّر بمقتضاه المستأجر من الانتفاع بالشيء لمدة محددة مقابل بدل إيجار معلوم*** ».

---

[1] – إن الفقيه "أوقست ريند" ميز بين الإيجار الرئيسي والإيجار الخاص، حيث عرف الأول بأنه العقد الذي يلتزم بموجبه المؤجر مقابل أجرة بوضع السفينة أو جزء منها (النصف، الثلث، الربع أو العشر) تحت تصرف المستأجر، أما الثاني فقد اعتبره عقد نقل بحري.

انظر: **أضريف عبد الرحيم**، مرجع سابق، ص 45.

[2] – أمر رقم 75–58، مؤرخ في 26 سبتمبر 1975، يتضمن القانون المدني، ج.ر.ج.ج عدد 78، لسنة 1975، معدل ومتمم بموجب قانون رقم 07–05 مؤرخ في 13 ماي 2007، ج.ر.ج.ج عدد 31، صادر بتاريخ 13 ماي 2007.

أما المشرع المصري عرف عقد الإيجار في نص المادة 558 من القانون المدني على أنه: « ***الإيجار عقد يلتزم المؤجر بمقتضاه أن يمكن المستأجر من الانتفاع بشيء معين بذاته مدة معينة، لقاء أجر معلوم*** ».

يتضح من خلال نص المادة 467 فقرة 1 ق.م.ج أن عقد الإيجار يأخذ طابعا إيجابيا، ذلك أن المؤجر يلتزم ليس فقط بتسليم العين المؤجرة، وإنما بتمكينه أيضا من الانتفاع بها، مما يوسع في دائرة التزامات المؤجر من تعهده بالصيانة طيلة مدة الإيجار، مع ضمان الانتفاع بها انتفاعا هادئا وكاملا.

من خلال التعريف المقدم لعقد الإيجار يمكن أن نستخرج عناصر عقد الإيجار والمتمثلة في: العين المؤجرة، مدة الإيجار، والأجرة، كما ذكر المشرع أهم الالتزامات التي يرتبها عقد الإيجار على طرفيه، وهي تمكين المؤجر للمستأجر من الانتفاع بالعين المؤجرة، ودفع المستأجر الأجرة للمؤجر لقاء هذا الانتفاع[1].

يرتب عقد الإيجار طبقا للقواعد العامة باعتباره عقدا ملزما للجانبين التزامات متقابلة في ذمة الطرفين، فيلتزم المستأجر بدفع أقساط الإيجار والمحافظة على الأصل المُؤَجر، أما المؤجر فيلتزم بتمكين المستأجر من الانتفاع بالعين المؤجرة، والذي يتفرع عنه التزامه بتسليمه الملحقات إليه في حالة تصلح للغرض المعد لها تبعا للانتفاع الوارد بين المتعاقدين أو حسب طبيعة العين المؤجرة، كما يلتزم بصياغتها لتبقى على الحالة التي كانت عليها وقت التسليم، بالإضافة إلى التزامه بالضمان نحو المستأجر سواء تعلق الأمر بضمان

[1] – **شعوة هلال**، الوجيز في شرح عقد الإيجار في القانون المدني، ط 2، دار جسور للنشر والتوزيع، الجزائر، 2014، ص 13.

التعرض والاستحقاق او بضمان العيوب الخفية التي تظهر في الأصل المؤجر، والتي تحول دون انتفاع المستأجر به أو ينتقص من هذا الانتفاع[1].

ب – تعريف عقد إيجار السفينة في القانون البحري الجزائري:

عرف المشرع الجزائري في أحكام المادة 640 من ق.ب عقد إيجار السفينة بأنه :« ***يتم عقد إستئجار السفينة بموجب إتفاقية يلتزم بموجبها مؤجر السفينة بأن يضع سفينة تحت تصرف مستأجر السفينة مقابل أجر. ويمكن أن يتم استئجار السفينة على أساس الرحلة أو لمدة معينة أو بهيكلها*** »[2].

من خلال هذا التعريف يتبين أن إيجار السفينة هو من قبيل إيجار الأشياء بحيث ينصب على السفينة باعتبارها شيئا، غير أنه في بعض أنواع إيجار السفن فان المؤجر لا يضع سفينته في خدمة المستأجر فحسب بل يضع تحت تصرفه أيضا خدمات الربان والبحارة، وفي هذه الحالة لا يمكن وصف إيجار السفينة بأنه إيجار لشيء وإنما هو تقديم خدمة أو إيجار عمل أيضا[3].

---

1 – **أيت ساحد كاهنة**، "حق المستأجر في الضمان في عقد الاعتماد الايجاري في ظل القانون الجزائري"، المجلة النقدية للقانون والعلوم السياسية، عدد 2، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2014، ص 159.

2 – بالرجوع إلى أحكام المادة الأولى من قانون إيجار السفن والنقل البحري الفرنسي لعام 1966 فإنها تعرف عقد إيجار السفينة بنفس التعريف الوارد في القانون البحري الجزائري، إلا أن هذه المادة تضيف إلى أنه :« ***شروط وأثار عقد إيجار السفينة يتم تحديدها من قبل أطراف العقد، وفي حالة سكوت العقد عن ذلك فيتم تحديدها عن طريق أحكام هذا القانون وكذا المراسيم التطبيقية له*** ».

وعليه يتضح من خلال هذا النص أن عقد إيجار السفينة بهذا الشكل تم وضعه في نظام واسع تحت مبدأ الحرية التعاقدية، ومن ثم فإن هذا العقد يمكنه أن يحتوي على أنظمة متنوعة، بالخصوص فيما يتعلق بمسؤولية المؤجر، ذلك أن محتوى هذه المسؤولية تحدد بطريقة حرة كما توضع شروط واسعة للإعفاء منها في العقد، كذلك مدة التقادم يمكن التقليص منها إلى حد ستة أشهر بدلا من مدة التقادم المنصوص عليها قانونا والمحددة بسنة واحدة.

انظر: **عباس خالد**، مرجع سابق، ص 8.

3 – **بوكعبان العربي**، مرجع سابق، ص 98.

2 – تعريف عقد إيجار السفينة في قانون التجارة البحرية المصرية:

يعرف عقد إيجار السفينة بمشارطة إيجار السفينة، والسفينة قد تؤجر غير مجهزة (عارية)، وقد تؤجر السفينة مجهزة[1]، فهو العقد الذي يلتزم فيه المالك بأن يضع سفينته في حالة صالحة للملاحة البحرية تحت تصرف المستأجر مقابل إيجار، ووفقا لعقود المشارطة فإن الإيجار يسدد يوميا وبطريقة يتفق عليها[2]، وقد عرفت المادة 152 من ق.ت.ب.م رقم 8 لسنة 1990[3] عقد إيجار السفينة على أنه: « ***إيجار السفينة عقد يلتزم بمقتضاه المؤجر بأن يضع تحت تصرف المستأجر سفينة معينة أو جزء منها مقابل أجرة وذلك لمدة محددة (التأجير لفترة زمنية) أو للقيام برحلة أو عدة رحلات (التأجير لرحلة)*** »[4].

يتبين من خلال هذه المادة أن إيجار السفينة عقد يلتزم بمقتضاه المؤجر بأن يضع تحت تصرف المستأجر سفينة معينة أو جزء منها لقاء أجر.

---

1 – المادة 162 من ق.ت.ب.م رقم 8 لسنة 1990، السالف الذكر.

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

3 – كانت الملاحة البحرية في مصر ينظمها فيما مضى قانون التجارة البحرية الصادر بالأمر العالي في 13 نوفمبر 1883، والذي نقلت غالبية أحكامه من الكتاب الثاني من التقنين التجاري الفرنسي الصادر عام 1807، ولم يكن طبيعيا على الإطلاق أن تظل هذه القواعد على حالها لاسيما وان ظروف وأوضاع الاستغلال البحري قد شهد تغيرا جذريا عن ذي قبل. وعلى الرغم من أن محاولات تعديل القانون البحري المصري قد بدأت منذ عام 1932 حينما شكلت عدة لجان لهذا الغرض إلا أن العقبات كانت دائما تحول دون نجاح أي مشروع لقانون بحري جديد. وقد ظل الأمر على هذا النحو إلى أن كان المشروع الأخير الذي قدمته الحكومة إلى مجلس الشعب في 14 يناير عام 1990، فبعد مناقشات سريعة تم إجراء بعض التعديلات، وكان أن صدر في 22 أبريل 1990 القانون رقم 8 لسنة 1990 تحت مسمى قانون التجارة البحرية. ولما كان هذا القانون قد نشر في الجريدة الرسمية في 3 مايو عام 1990 العدد 18، فإن العمل بأحكامه بدأ اعتبارا من 3 نوفمبر عام 1990. ويتألف قانون التجارة البحرية من أربعمائة مادة موزعة على خمسة أبواب، فأدرج استغلال السفينة في الباب الثالث (المواد من 152 إلى 291).
انظر: **الفقي محمد السيد**، القانون البحري (السفينة، أشخاص الملاحة البحرية، إيجار السفينة، النقل البحرية)، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2007، ص ص 17، 18.

4 – **المنشاوي عبد الحميد**، قانون التجارة البحرية في ضوء الفقه والقضاء، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2005، ص 188.

إلا أن أحكام إيجار السفينة بوجه عام تتدرج في عداد القواعد المفسرة أو المكملة التي تتيح الفرصة لإرادة المتعاقدين لتضع ما تشاء من شروط في العقد على نحو تتلاءم مع مصالحهم. والسبب في ذلك يرجع إلى أنه ليس ثمة إذعان من المستأجر للمؤجر في عقد إيجار السفينة، بل يقف الاثنان على المستوى نفسه من القوة الاقتصادية، الأمر الذي يسمح بمناقشة حرة لشروط العقد. وقد انعكس ذلك على طبيعة القواعد المنظمة لهذا العقد، فجاءت كما ذكرنا مكملة لإرادة المتعاقدين بحيث لا تنطبق إلا في حالة عدم الاتفاق على أحكام أخرى[1].

أما في شأن تأجير السفن فنصت عليه الفقرة 1 من المادة 162 من ق.ت.ب.م على أنه: « ***يلتزم المؤجر بتسليم السفينة إلى المستأجر في الزمان والمكان المتفق عليهما وفي حالة صالحة للملاحة حتى يمكن للمستأجر الانتفاع بالسفينة طوال فترة استئجاره لها*** ».

المطلب الثاني

خصائص عقد إيجار السفينة وتمييزه عن بعض العقود المشابهة له

حسب المادة 568 ق.ب.ج، يتّخذ الاستغلال التجاري للسفينة عدة صور هي: النقل البحري للبضائع والأشخاص، تقديم المساعدة لسفن أخرى لأداء أغراضها الأساسية بالقطر والإسعاف والإرشاد البحري، وكذا الصيد البحري واستغلال الثروات البحرية، إضافة إلى نشاطات اقتصادية بحرية أخرى.

ويقتصر النوع الأول من صور الاستغلال والمتمّثل في النقل البحري للبضائع. والذي يتم بطريقتين هما: الاستغلال غير المباشر من غير مالكها بعقد إيجار السفينة، والاستغلال المباشر من طرف مالك السفينة بعقد النقل البحري، لهذا سنحاول التطرق إلى خصائص

[1] – **الفقي محمد السيد**، مرجع سابق، ص 285.

عقد إيجار السفينة **(الفرع الأول)**، ثم نتطرق إلى تمييز هذا العقد عن غيره من العقود المشابهة **(الفرع الثاني)**.

الفرع الأول

خصائص عقد إيجار السفينة

برزت أهمية عقد إيجار السفينة واتسع انتشاره في العصر الحديث بسبب ما يتطّلبه الاستغلال المباشر من أموال طائلة لا يقدر المالك على توفيرها، فمن خلال تعريف لعقد إيجار السفينة يتبين أنه يمتاز بمجموعة من الخصائص فهو عقد رضائي **(أولا)**، ثم إنه عقد معاوضة وملزم للجانبين **(ثانيا)**، وهو أيضا عقد تجاري **(ثالثا)**، وأخيرا يعتبر عقد إيجار السفينة عقد إيجار أشياء **(رابعا)**. وسنبين كل هذه الخصائص بالتفصيل:

أولا – عقد إيجار السفينة عقد رضائي:

يعد عقد إيجار السفينة من العقود الرضائية، إذ أنه ينعقد صحيحا بمجرد تلاقي إرادة طرفيه أو من يمثلهم، أي بمجرد تلاقي الإيجاب والقبول على موضوعه[1]، فلا تلزم أية شكلية لانعقاده بحيث تعتبر الكتابة فيه شرطاً للإثبات وليس للإنعقاد إذ أن العقد ينفذ بتوافر الإيجاب والقبول وتحكمه القواعد العامة.

وبعبارة أخرى عقد إيجار السفينة عقد رضائي ينعقد بتطابق إرادتي المجهز من جهة والمستأجر من جهة أخرى دون ثمة حاجة لإجراء لاحق. ولا ينتقص من رضائية العقد أنه يجب أن يكون مكتوبا، إذ أن الكتابة مشترطة للإثبات فحسب لا للانعقاد كما سيأتي ذلك في إثبات العقد[2].

---

[1] – **شحماط محمود**، مرجع سابق، ص 126؛ **محمدين جلال وفاء**، مرجع سابق، ص 199.

[2] – **طه مصطفى كمال**، أساسيات القانون البحري (دراسة مقارنة)، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، 2006، ص 190.

هذا ولما كان عقد إيجار السفينة من العقود الرضائية فإنه يبرم بمجرد كلمة تخرج من الفم "It is made by word coming out of mouth"، فإن الحرية التعاقدية تعبر عن نفسها بنفسها لما يكون محل عقد إيجار السفينة والذي يمكن أن ينصب على السفن الأكثر تنوعا، سفن نقل البضائع، سفن نقل الأشخاص، سفن الإنقاذ... الخ، وهذه الحرية ليس لها حدود إلا الحدود التي يضعها أطراف العقد[1].

والرضا ضروري لقيام العقد، فإذا شُحِنت بضائع في السفينة دون علم من المجهز أو الربان، جاز للربان ما دام في محل الشحن أن يخرجها من السفينة أو أن يأخذ عنها أجرة مضاعفة وذلك دون الإخلال بحقه في التعويض عما قد يصيبه من أضرار أكبر. وإذا اكتشفت هذه البضائع أثناء الرحلة، فللربان أن يلقيها في البحر إذا كانت بطبيعتها مما يمكن أن تسبب أضرار للسفينة أو لسائر الحمولة، وعلى الربان أن يتبين في دفتر اليومية اكتشاف البضائع المشحونة بدون حق والمصير الذي ألت إليه، وأن ينظم ضبطا مفصلا بهذا الخصوص.

والأصل أن شروط العقد تكون محل بحث ومناقشة من طرفيه (المؤجر والمستأجر)، في عقد إيجار السفينة على خلاف لعقد النقل البحري فليس في إمكان الشاحن أن يناقش الشروط التي يفرضها الناقل، ثم هو مضطر إلى التعاقد نظرا لما يتمتع به الناقلون من احتكار فعلي[2].

ثانيا – عقد إيجار السفينة من عقود المعاوضة وملزم للجانبين:

المقصود بعقد المعاوضة هو العقد الذي يحصل فيه كل المتعاقدين على مقابل ما يقدمه[3]. أي عقد الإيجار يرد على منفعة الشيء دون ملكيته، فيأخذ كل من المؤجر

---

1 – **عباس خالد**، مرجع سابق، ص 8.

2 – **طه مصطفى كمال**، مرجع سابق، ص 190.

3 – **السعيدي محمد صبري**، شرح القانون المدني –النظرية العامة للالتزام، (مصادر الالتزام، التصرف القانوني، العقد والإرادة المنفردة)، الجزء 1، دار الهدى، الجزائر، 1993، ص 65.

والمستأجر مقابلاً لما يعطيه، وتظل ملكية العين المؤجرة دون أن تنتقل بهذا العقد إلى المستأجر.

وعليه فعقد إيجار السفينة يعتبر من عقود المعاوضة، إذ أن المؤجر لا يستأجر سفينته للمستأجر مجانا بل يكون ذلك بمقابل (أجرة).

أما العقد الملزم للجانبين فيرتب في ذمة كلا من الطرفين (المؤجر والمستأجر) التزامات متقابلة، فيلتزم مؤجر السفينة بأن يضع سفينة تحت تصرف مستأجر السفينة وصالحة للملاحة البحرية، بينما يتمثل التزام المستأجر دفع الأجرة، فهذان الالتزامان متقابلان في العقد ومرتبطان فيما بينهما.

فعرفه المشرع الجزائري من خلال أحكام المادة 55 من ق.م.ج التي تنص على أنه: « ***يكون العقد ملزم للطرفين، متى تبادل المتعاقدين الالتزام بعضهما بعضا*** ».

فعقد إيجار السفينة إذن من العقود المعاوضة والملزم للجانبين والوقت عنصر جوهري فيه [1] باعتباره هو الذي يحدد مقدار المنفعة المعقودة عليها[2].

ثالثا – عقد إيجار السفينة عقد تجاري:

عقد إيجار السفينة هو عقد تجاري وهو ما جاء في نص المادة الثانية فقرة 18 من القانون التجاري الجزائري، فتنص على أنه: « ***يعد عملا تجاريا بحسب موضوعه: – كل عقود التأمين والعقود الأخرى المتعلقة بالتجارة البحرية*** »[3].

---

[1] – يعني أن الزمن عنصراً جوهرياً فيه، بمعنى أن الزمن يعد هو المعيار المستخدم لتحديد محل العقد. حيث تحدد الأجرة على أساس زمن الانتفاع بالعين المؤجرة. وأيضاً يتحدد التزام المؤجر بالتمكين من الانتفاع بالعين على أساس مدة الإيجار المتفق عليها.

[2] – **شحماط محمود**، مرجع سابق، ص 126.

[3] – أمر رقم 75–59، مؤرخ في 26 سبتمبر 1975، يتضمن القانون التجاري، ج.ر.ج.ج عدد 101، صادر بتاريخ 19 ديسمبر 1975، معدل ومتمم.

فهو إذن عقد تجاري بالنسبة لمؤجر السفينة وهو ما جاء في نص المادة 3 فقرة 5 من ق.ت.ج على أنه: « ***يعد عملا تجاريا بحسب شكله: – كل عقد تجاري يتعلق بالتجارة البحرية والجوية*** »، خلافا للمستأجر الذي لا يعد تجاريا بالنسبة له، إلا إذا قصد إيجار السفينة من أجل الاستغلال التجاري، ويخضع لقواعد القانون الخاص عند الفصل في المنازعات المترتبة عنه من قبل القضاء العادي ويخضع في تفسير لقواعد القانون المدني الخاصة بتفسيره العقود[1]، إذ تسود المساواة بين طرفي العقد[2]، ويقفان كقدم المساواة كقوتين اقتصاديتين متكافئتين الشيء الذي يميزه عن عقد النقل البحري الذي غالبا ما كان يدعن فيه الشاحن لشروط تحددها مسبقا شركات التجهيز دون إمكانية مناقشتها نظرا لما يتمتع به الناقلون البحريون من احتكار[3]، مما يجعل عقد النقل البحري من قبيل عقود الإذعان[4].

---

[1] – بالإضافة إلى هذه الخصائص لعقد إيجار السفينة، فهناك خصائص شاملة لعقد الإيجار والمذكورة في القانون المدني نذكر منها:

– عقد الإيجار عقد مؤقت، وهو عقد زمني، لأن المدة في عقد إيجار هي عنصر زمني.

– هناك ارتباط وثيق بين الأجرة والمدة، فالمدة هو مقياس الانتفاع لا لشيء المؤجر، والأجرة تقابل الانتفاع.

– عقد الإيجار لا ينشئ إلا التزامات شخصية، في جانب كل من المؤجر والمستأجر، فهو عقد ملزم للجانبين كما سبق القول، ولا يرتب الإيجار للمستأجر حقا عينيا في الشيء المؤجر. ولما كان لعقد الإيجار لا ينشئ إلا التزامات شخصية فهو من عقود الإدارة لا من عقود التصرف، والإيجار أهم عقود الإدارة، كما أن البيع أهم عقود التصرف.

انظر: **السنهوري عبد الرزاق أحمد**، الوسيط في شرح القانون المدني الجديد، ط 3، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، 1998، ص 5.

[2] – **شحماط محمود**، القانون البحري الجزائري، دار الهدى، الجزائر، 2010، ص 76.

[3] – الصفة الإذعانية هذه هي التي برزت تدخل المشرع الوطني والدولي للحد من شروط الإعفاء من المسؤولية التي درج الناقلون البحريون على تضمينها بنود عقود النقل حماية للشاحنين باعتبارهم الطرف الضعيف في تلك العلاقة الاقتصادية، الذي لا يمتلك القدرة التفاوضية على مناقشة أو مساومة بنود العقد المدرجة في وثائق النقل كشروط نمطية في ظل الحاجة الضرورية لخدمة النقل، وهذا ما جعل عقد النقل البحري يتميز بخاصية الإذعان.

انظر: **أضريف عبد الرحيم**، مرجع سابق، ص 51.

- **VIANNA GONCALVES Raphael Mango,** "Le principe Pacta Servanda. Considérations sur la force obligatoire des contrats dans le transport maritime", Revue neptunus, Vol 24 ,N° 2, CDMO, Université de nantes, Paris, 2018, p 8.

[4] – يقصد بعقد الإذعان ذلك العقد الذي يقتصر فيه القبول من طرف، على التسليم بالشروط التي يضعها الطرف الآخر. وهو ما جاء في نص المادة 70 من ق.م.ج والتي تنص على ما يلي: « ***يحصل القبول في عقد الإذعان بمجرد التسليم لشروط مقررة يضعها الموجب ولا يقبل مناقشة فيها*** ».

هكذا، فعقد إيجار السفينة سواء بالنسبة للمؤجر أو المستأجر لا يعتبر تجاريا إلا إذا عقده تاجر وتعلق بنشاط تجاري وهو الغالب في العمل، أما إذا تعلق بشؤونه الخاصة أو المدنية كان عملا مدنيا بالرغم من حرفية النص أو عموميته.

فعليه لا يكون الإيجار عملا تجاريا إذا أبرمه شخص غير تاجر ولأغراضه دون المضاربة طالما أن الإيجار لا يستجيب للمعايير المشترطة في العمل التجاري، وهذا شأن من يستأجر أو يؤجر سفينة من أجل الرياضة أو النزهة أو لإجراء بحوث علمية أو اكتشافات جغرافية أو لينقل عليها محصول أرضه إلى أسواق البيع، كما أن نقل الأشخاص يعتبر عملا تجاريا بالنسبة للناقل المجهز ومدنيا بالنسبة للمسافر نفسه، وهو حل يطابق ما يجري به العمل في النقل البري للأشخاص[1].

رابعا – عقد إيجار السفينة عقد إيجار أشياء:

إنّ عقد إيجار السفينة أقرب ما يكون لتأجير منقول يخضع أساساً لأحكام القانون المدني في عقد إيجار الأشياء، مع أن هناك رأي يرى أن تأجير السفينة هو نوع من إجارة العمل باعتبار أن جوهر عملية النقل هو تأمين انتقال شخص أو شيء من موضع إلى آخر دون النظر إلى وسيلة النقل، فمعظم التشريعات تذكر في قوانينها البحرية أن إجارة السفن كعمل من أعمال التجارة البحرية، وأن كامل السفينة أو بعضها تُؤجر برحلة أو لعدة رحلات معينة، مما يشير إلى اتجاه المشرعين إلى اعتبار تأجير السفن هو تأجير لشيء وليس نوعا من إجارة العمل[2].

فإيجار السفينة يعتبر ضمن إجارة الأشياء فمجالها يكمن في الانتفاع بالسفينة، لأنه يقع على السفينة وهذه الأخيرة عبارة عن شيء ولا تعبر عن عمل رغم وجود أنواع أخرى من

---

1 – **أضريف عبد الرحيم**، المرجع نفسه، ص 54.

2 – إلا أن الغالب أن تأجير السفينة هو مزيج من إجارة العمل وإجارة الشيء وذلك تبعاً لنوع عقد الإيجار السفينة.
انظر: **العطير عبد القادر حسين**، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية –دراسة مقارنة–، مكتبة دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن، 1999، ص 234.

إيجار السفينة، وهي مزيج من إيجار الشيء وإيجار العمل لأن المؤجر لا يضع تحت تصرف مستأجر السفينة فحسب، بل يضع أيضا تحت تصرفه خدمات الربان والبحارة[1].

الفرع الثاني

تمييز عقد إيجار السفينة عن العقود المشابهة له

تمييز عقد إيجار السفينة عن العقود الأخرى المشابهة لها في القانون المدني منها عقد الوكالة[2] وعقد الوديعة[3] الذي له خصائص تميزه عن عقد الإيجار السفينة، إلا أنه ما يهمنا هو عقد إيجار السفينة الذي هو العقد الذي يتعهد فيه المؤجر بوضع سفينة صالحة للملاحة البحرية تحت تصرف المستأجر وذلك مقابل أجر، فكانت الفكرة السائدة قديما والتي مازالت تعتنقها بعض النظم القانونية البحرية أن النقل البحري يأخذ صورتين إما مشارطة إيجار السفن وإما بسند الشحن، لذلك سنحاول تمييز عقد إيجار السفينة عن عقد النقل البحري **(أولا)**، وكذلك تمييزه عن عقد القطر البحري بحيث تم تكييفه عقد إيجار للقاطرة **(ثانيا)**.

---

1 – **الغنيمي حمدي**، محاضرات في القانون البحري، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1988، ص 68.

2 – يختلف عقد إيجار عن عقد الوكالة في أن المستأجر لا يمثل المؤجر بخلاف الوكيل فإنه يعمل باسم الموكل ويمثله، وتنتهي الوكالة بموت الوكيل أو بموت الموكل ولا ينتهي الإيجار بموت المؤجر ولا بموت المستأجر إلا في حالات استثنائية، ويجوز الرجوع في الوكالة ولا يجوز الرجوع في الإيجار.

أضف إلى ذلك أن محل الوكالة أي الوكيل يقوم بعمل قانوني، بينما المؤجر يقوم بعمل مادي وهو إيجار سفينته للمستأجر، كما أن الوكالة قد تكون مجانية بينما عقد إيجار السفينة لا يكون فيه الإيجار مجاني بل بمقابل وهو دفع الأجرة والتي يتحملها المستأجر.

انظر: **السنهوري عبد الرزاق أحمد**، مرجع سابق، ص 14.

3 – كما يختلف الإيجار عن الوديعة في أن المستأجر ينتفع بالعين المؤجرة والمودع عنده لا ينتفع بالعين المودعة فلا يدفع أجرا بل من الجائز أن المودع هو الذي يدفع الأجر، كما أن مسؤولية المودع عنده أخف من مسؤولية المستأجر، ويلتزم المودع عنده برد العين إلى المودع بمجرد طلبه ولو لم ينقض الأجل أما المستأجر فلا يرد العين إلا بعد انقضاء مدة الإيجار، ويشترط المودع عنده المستأجر في أنه إذا تصرف أي منهما في العين بدون إذن المالك اعتبر مبدداً.

انظر: المرجع نفسه، ص 15.

أولا – تمييز عقد إيجار السفينة عن عقد النقل البحري:

إذا كان عقد إيجار السفينة وعقد النقل البحري[1] وسيلتان لتنفيذ عمليات النقل البحري، إلا أن كلاهما يخضع لنظام قانوني مختلف تماما عن النظام الذي يحكم الآخر[2]. فهنا تثور أهمية تمييز عقد إيجار السفينة عن الصورة المختلفة لعقد النقل البحري نظرا لما قد يثيره الأمر من لبس بين الظاهرتين، وللتمييز بين هذين العقدين لا بد من توضيح أوجه التشابه من جهة، وأوجه الاختلاف من جهة أخرى.

1 – أوجه التشابه:

يتشابه عقد إيجار السفينة مع عقد النقل البحري في العديد من النواحي والمتمثلة فيما يلي: من حيث التنظيم والصفة التجارية ومن حيث خصائص وإثبات العقد.

أ – **من حيث التنظيم:** يخضع كل من إيجار السفينة وعقد النقل البحري لقواعد قانونية خاصة تختلف عن القواعد التي تسري على عقود النقل الأخرى، ويرجع ذلك إلى المكان الذي يتم فيه النقل البحري وهو البحر وما يحيط به من مخاطر جمّة، فضلاً عن طول الرحلة البحرية[3].

ب – من حيث الصفة التجارية: يعد عملا تجاريا "إيجارة السفن أو التزام النقل عليها" ومن ثم تثبت الصفة التجارية لعقد إيجار السفينة وعقد النقل البحري. ولا يشترط أن يقع الإيجار أو النقل في شكل مشروع، بل يكون العقد تجاريا ولو وقع مرة واحدة، ومن ثم إذا

---

1 – تناول المشرع البحري الجزائري عقد النقل البحري في الباب الثاني تحت عنوان الاستغلال التجاري للسفينة (من المواد 738 إلى 816 من ق.ب)، حيث خصص له أربعة فصول يتعلق الأول بالقواعد العامة لعقد النقل البحري للبضائع (من المواد 738 إلى 747 من ق.ب)، أما الفصل الثالث خصصه لتنفيذ عقد النقل البحري للبضائع (من المواد 770 إلى 801 من ق.ب)، بينما الفصل الرابع والأخير فخصصه لمسؤولية الناقل البحري للبضائع (من المواد 802 إلى 816 من ق.ب).

2 – **بسعيد مراد**، عقد النقل البحري للبضائع وفقا للقانون البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه، فرع قانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبو بكر بلقايد، تلمسان، 2011، ص 28.

3 – **طه مصطفى كمال**، مرجع سابق، ص 186.

اتفق مالك سفينة نزهة على نقل بضاعة لشخص آخر على ظهر سفينته استثناء، فإن عملية النقل هذه تعد تجارية.

إنّ عقد إيجار السفينة وعقد النقل البحري تجاريين بالنسبة للمؤجر أو الناقل[1]، ولكنه لا يكون تجاريا بالنسبة للمستأجر أو الشاحن إلا وفقا للقواعد العامة في التجارة. كأن يكون تاجرا وأبرم العقد لحاجات تجارته، إذ يعتبر العقد عملا تجاريا بالنسبة إليه أيضا تطبيقا لنظرية الأعمال التجارية بالتبعية[2].

ج – من حيث خصائص وإثبات العقد: كل من عقد إيجار السفينة وعقد النقل البحري من العقود الرضائية[3] ينعقد بتطابق إرادتي المؤجر أو الناقل من جهة والمستأجر أو الشاحن من جهة أخرى دون حاجة لإجراء لاحق، ولا ينتقص من رضائية العقد غير أن الكتابة مشترطة لإثباته فحسب لا للانعقاد، فأوجب إثبات كل من عقد إيجار السفينة وعقد النقل البحري بالكتابة أو البينة الخطية، وهذا لقطع الحكم السبيل على النزاعات التي قد تثور في المستقبل[4].

2 – أوجه الاختلاف:

يمكن إدراج أوجه اختلاف عقد إيجار السفينة مع عقد النقل البحري في العديد من النواحي والمتمثلة فيما يلي:

---

1 – راجع المادة 3 فقرة 5 من ق.ت.ج، سالف الذكر.

2 – **طه مصطفى كمال**، مرجع سابق، ص 186.

3 – عقد النقل البحري للبضائع هو عقد رضائي يبدأ سريانه بموجب أخذ الناقل البضائع على عاتقه وينتهي بتسليمها لصاحب الحق فيها.

- Voir**: ABDULHAY Imad Eldin, SARHANE Adman Ibrahim**, "La qualification juridique des contrats d'affrètement et du transport maritime en droit musulman et en droit positif français", Revue neptunus, Vol 22, N° 2, CDMO, Université de nantes, 2016, p 9.

4 – **طه مصطفى كمال**، المرجع نفسه، ص 190.

أ – من حيث النشأة التاريخية: يعتبر عقد إيجار السفينة أقدم في الظهور من عقد النقل البحري بسندات الشحن[1]، ولأن التاجر كان يلجأ في بداية الأمر إلى مشارطات الإيجار لاستئجار سفينة أو أكثر لنقل بضائعه التي كان لا يملك سفنا لنقلها، فكان عقد إيجار السفينة في ذلك الحين يبرم لمدة معينة أو لرحلات معينة وظل ذلك الأمر إلي غاية القرن التاسع عشر (19)، بحيث كانت كل حالات نقل البضائع تتم في هذه الصورة، فبدأ يظهر شكلا جديدا من أشكال النقل البحري وهو النقل بسندات الشحن وذلك إثر نمو وتطور الخطوط الملاحية المنتظمة[2].

ب – من حيث موضوع العقد: محل عقد إيجار السفينة هو العقد الذي يلتزم بمقتضاه المجهز بوضع سفينة معينة تحت تصرف المستأجر، في حين محل عقد النقل البحري هو العقد الذي يتعهد فيه الناقل بأن ينقل بضاعة بحرا من ميناء إلى آخر للشاحن لقاء أجرة معلومة[3].

فمحل عقد إيجار السفينة يمكن أن يرد على سفينة كاملة أو على جزء منها فقط كما هو الحال في عقد إيجار السفينة على أساس الرحلة[4]، أما عقد النقل البحري يتصف على

---

1 – **BOUKHATMI Fatima, "**L'affrètement au voyage en droit Algérien et dans la pratique", Revue de droit des transport et des activités portuaires, Vol 3, N° 3, l'université d'Oran. 2016, p 24.

2 – **بسعيد مراد**، مرجع سابق، ص 28.

3 – عقد النقل البحري للبضائع يبرم بين شخصين هما الناقل من جهة، والشاحن من جهة أخرى، فالناقل هو الذي يلتزم بنقل البضاعة بحرا، والغالب أن يكون مجهزا للسفينة التي تنقل عليها البضاعة. أما الشاحن فهو الذي يقدم بضاعته للنقل. وقد يرسل الشاحن بضاعته لنفسه، كما لو أرسل محل تجاري منتجاته إلى احد فروعه في الخارج. بيد أن الغالب أن يحصل النقل لمصلحته شخص آخر غير الشاحن فيعرف هذا الشخص بالمرسل إليه، فله حق خاص مباشرة تجاه الناقل للمطالبة بالبضاعة.

انظر: **طه مصطفى كمال**، مرجع سابق، ص 189.

4 – تنص المادة 650 من ق.ب.ج التي تنص على أنه: « ***يتعهد المؤجر في عقد إيجار السفينة على أساس الرحلة، بأن يضع كليا أو جزئيا سفينة مزودة بالتسليح والتجهيز تحت تصرف المستأجر للقيام برحلة أو أكثر وبالمقابل يتعهد المستأجر بدفع أجرة السفينة*** ».

المحتوى (البضائع) أي الشيء المطلوب نقله[1]، أي أن عقد النقل بوثيقة الشحن ينصب على بضاعة معينة، يلتزم الناقل بنقلها من ميناء إلى أخر، فالتزام الناقل البحري بالتسليم المطابق لوثيقة الشحن البحري هو جوهر عقد النقل البحري، فطبيعة هذا الالتزام هي التي تميز بين عقد النقل البحري وعقد إيجار السفينة، بينما يكمن التزام مؤجر السفينة في توفير الوسائل اللازمة لنقل البضائع المنقولة من ميناء إلى آخر، ويكمن على العكس من ذلك التزام الناقل بوثيقة الشحن في نقل البضائع المشحونة وتسليمها سليمة في ميناء التفريغ[2].

ج – من حيث خضوعه إلى تنظيم محدد: عقد النقل البحري محل تنظيمه على الصعيد الدولي، فنظمته عدة اتفاقيات دولية نذكر منها اتفاقية بروكسل المؤرخة في 25 أوت 1924 والمتعلقة بتوحيد القواعد المتعلقة بسندات الشحن والتي تسمى أيضا قواعد لاهاي والتي تعد أحكامها آمرة[3]، وقد صادقت الجزائر على هذه الاتفاقية سنة 1964[4]، واتفاقية الأمم المتحدة الخاصة بنقل البضائع بطريق البحر بتاريخ 30 مارس 1978[5]، والتي تعرف باسم

---

1 – **دردار نعيمة**، وكيل السفينة في القانون البحري الجزائري، مذكرة لنيل شهادة الماجستير، فرع عقود ومسؤولية، كلية الحقوق، جامعة بن يوسف بن خدة، الجزائر، 2001، ص 14.

2 – **بسعيد مراد**، مرجع سابق، ص 30.

3 – دخلت اتفاقية بروكسل الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن لسنة 1924 حيز النفاذ دوليا عام 1931 وذلك بعد ثمانية أعوام من التوقيع عليها فعدلت بموجب بروتوكولين الأول عام 1968، والثاني عام 1979، والجزائر لم تنضم إلى هذين البروتوكلين.

4– مرسوم رقم 64–71 مؤرخ في 2 مارس 1964، يتضمن انضمام الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية إلى الاتفاقية الدولية الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن ببروكسل في 25 أوت 1924، ج.ر.ج.ج عدد 28، صادر بتاريخ 03 أفريل 1964.

5 – سميت هذه القواعد بهذا الاسم نسبة إلى مدينة هامبورغ في ألمانيا التي أذن لها التوقيع عليها، ودخلت حيز التنفيذ في 1 نوفمبر 1992، والجزائر لم تصادق على اتفاقية الأمم المتحدة الخاصة بنقل البضائع بطريق البحر ولم تنضم إليها.

انظر: **عبد الحي عماد الدين**، "التوازن في التزامات الناقل البحري نحو تحقيق مصالح الناقلين والشاحنين وفق قواعد روتردام لسنة 2008"، مجلة جامعة دمشق للعلوم الاقتصادية والقانونية، مجلد 32، عدد 1، سوريا، 2016، ص 112.

قواعد هامبورغ والتي كانت منحازة للشاحنين، وصادقت عليها أربعة وعشرين دولة[1]، وكذلك اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كليا أو جزئيا المعروفة بقواعد روتردام لعام 2009[2]، على عكس عقد إيجار السفينة الذي لم يحظ بأي تنظيم دولي، فمن خلال النصوص التشريعية المنظمة لهذا العقد تعتبر قواعده مكملة لإرادة الطرفين، وأن لمالك السفينة ومستأجرها مطلق الحرية في أن يبرما عقدهما بأية صيغة يختارونها في حدود القواعد العامة واحترام قواعد النظام العام[3].

وعليه نلاحظ أن أحكام عقد النقل البحري لاسيما تلك المتعلقة بمسؤولية الناقل البحري هي أحكام آمرة تتعلق بالنظام العام ولا يجوز الاتفاق على مخالفتها. أما أحكام إيجار السفينة على أساس الرحلة أو حتى لمدة معينة فتندرج في عداد القواعد المفسرة أو المكملة التي تتيح الفرصة لإرادة المتعاقدين في وضع ما تشاؤون من شروط في العقد تتلاءم مع مصالحهم.

---

1 – **DAKOURI Jean Claude**, Droit des transports maritimes, L'harmattan, Paris, 2014, p 12.

2 – لقد أقرت الجمعية العامة للأمم المتحدة في دورتها 63 بجلستها في 2008/12/11 الاسم الرسمي للاتفاقية الأمم المتحدة بشان نقل البضائع الدولي بالبحر كليا أو جزئيا، غير انه قد أوصت بأن يطلق على هذه الاتفاقية "قواعد روتردام" كتسمية رسمية لتقيم الحكومة الهولندية بعد ذلك احتفالا بابرام الاتفاقية يوم 2009/09/23 حضره ممثلون 19 دولة، وقع من بينهم على الاتفاقية 16 دولة في اليوم ذاته (اسبانيا، بولندا، توغو، الدنمارك، السنغال، سويسرا، غابون، غانا، غينيا، فرنسا، الكونغو، النرويج، نيجيريا، هولندا، الولايات المتحدة الأمريكية، اليونان)، وقد وصل إجمالي الدول الموقعة عليها 25 دولة (مدغشقر بتاريخ 2009/09/25، أرمينيا والكامرون بتاريخ 2009/09/29، النيجر بتاريخ 2009/10/22، المالي 2009/10/26، لكسمبرغ 2010/08/31، جمهورية الكونغو الديمقراطية 2010/09/23، والسويد في2011/07/20، غيينا –بيساو بتاريخ 2013/09/24)، منها ثلاثة دول صادقت على هذه الاتفاقية هي: (اسبانيا 2011/01/19، الطوغو 2012/07/17، الكونغو 2014/07/28) في حين تطلبت الاتفاقية لنفاذها على المستوى الدولي انظمام أو تصديق أو قبول أو إقرار 20 دولة وفقا للمادة 94 من قواعد روتردام.

انظر: **قماز إلديار ليلى**، "قواعد روتردام أم اتفاقية نقل بحري متعدد الوسائط"، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، عدد 3، منشورات مخبر القانون البحري والنقل، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2015، ص 26.

- **AGBANE Konlanvi,** "L'évolution du régime de responsabilité du transporteur maritime de marchandises en droit togolais", Revue neptunus, Vol 24, N° 1, CDMO, niversité de nantes, 2018, p 4.

3 – **LARIBI Mohmed,** "Quelques problèmes liés a l'affrètement des navires en Algérie", Communication sur problèmes récurrents du droit maritime algérien, Journée d'étude, a l'université d'Oran, du 22 Avril 2006, p 94.

فَيكْمُن إذن سبب هذه التفرقة في اختلال ميزان القوى في عقد النقل البحري أي المراكز القانونية لأطراف العقد، إذ يرى الشاحن فيه هو الطرف الأضعف قياسا بالناقل الذي يعتبر الطرف الأقوى القادر على إملاء شروطه، لذلك ارتأى المشرع التدخل بنصوص أمرة حماية للشاحن من الشروط الجائرة التي قد يفرضها عليه الناقل. على العكس فليس ثمة إذعان من المستأجر للمؤجر في عقد إيجار السفينة، بل يقف الاثنان على المستوى نفسه من القوة الاقتصادية، الأمر الذي يسمح بمناقشة حرة لشروط العقد. قد انعكس ذلك على طبيعة القواعد المنظمة لهذا العقد، فجاءت مفسرة ومكملة لإرادة المتعاقدين بحيث تترك لهم حرية كاملة في وضع شروط العقد[1].

د – من حيث السندات الواجب تقديمها: إن اتفاقية بروكسل لسندات الشحن لا تنطبق إلا على عقد النقل البحري بسند الشحن، وقواعد هذه الاتفاقية آمرة تتعلق بالنظام العام ولا يجوز الاتفاق على عكسها، بحيث أصبح دور الحرية التعاقدية في هذا العقد مقصورا على المسائل التي تعرض لها المعاهدة. أما عقد إيجار السفينة فيخرج من نطاق تطبيق المعاهدة ويخضع لمبدأ الحرية التعاقدية[2].

يتجه النظر لأول وهلة إلى معيار سهل هو الأداة التي يحررها الطرفان لإثبات اتفاقهما، باعتبار القانون ذاته يتطلب ورقة تختلف بياناتها باختلاف العقد الذي تثبته هذه الورقة، فمشارطة أو سند الإيجار هو الدليل عن إبرام عقد إيجار السفينة[3]، بينما سند الشحن فهو وثيقة لإثبات عقد النقل البحري، وتعتبر كذلك كسند لحيازة البضائع واستلامها. وبالتالي فإن بياناته ذات حجية في إثبات عناصر العقد وحقوق الأطراف والتزاماتهم الناشئة عنها[4].

---

1 – **الفقي محمد السيد**، مرجع سابق، ص 309.

2 – **طه مصطفى كمال**، مرجع سابق، ص 178.

3 – **عوض علي جمال الدين**، مرجع سابق، ص 11.

4 – **دويدار هاني محمد، البارودي علي**، القانون البحري، الدار الجامعية للطباعة والنشر، بيروت، (د.س.ن)، ص 237.

فسندات الإيجار لم تكن مثار شكوى من جانب المستأجرين على عكس النقل المثبت بسند الشحن، وذلك أن المستأجرين في سندات الإيجار، وهو يشمل عادة جميع السفينة يمثلون غالبا هيئات كبيرة تناقش شروط العقد مع الناقلين بل وتفرضها عليهم أحيانا. هذا إلى جانب أن سند الإيجار ليس محلاً للتداول كسند الشحن مما تنتفي معه الحاجة إلى حماية الغير[1].

هـ – **من حيث طبيعة الالتزامات (المؤجر والناقل):** يلتزم المؤجر في عقد إيجار السفينة بأن يضع سفينة معينة أو جزء منها تحت تصرف المستأجر في حالة صالحة للملاحة والاستعمال المتفق عليه[2]، ويلتزم أن يبقيها كذلك طول مدة العقد، بينما نجد أن الناقل في النقل بسند الشحن لا يلتزم إلا بتقديم خدمة معينة للشاحن وهي نقل البضاعة من مكان إلى آخر وتوصيلها سليمة إلى جهة الوصول، ويتضح من هذا الفارق أن التزام الناقل بتقديم سفينة صالحة للملاحة في عقد إيجار السفينة هو التزام بتحقيق نتيجة، بينما في عقد النقل بسند الشحن هو التزام ببذل عناية[3].

والشاحن في عقد النقل البحري من حيث مركزه القانوني طرف ضعيف بالقياس إلى الناقل الطرف القوي، مما استوجب تدخل المشرعين لحماية الشاحن من الشروط التي يفرضها عليه الناقل. أما المستأجر في إيجار السفينة فيكون عادة في نفس القوة الاقتصادية للمؤجر، مما يسمح له بمناقشة شروط العقد، وتبعا تنتفي الحاجة إلى حمايته[4].

---

1 – **طه مصطفى كمال**، النظرية العامة للقانون التجاري والبحري (دراسة مقارنة)، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، 2006، ص 505.

2 – **DU PONTAVICE Emmanual**, Observations sur la distinction entre contrat d'affretement et contrat de transport de marchandises par mer, ADMA, Paris, 1987, p 35.

3 – **أعراب كميلة**، النظام القانوني لعقد نقل البضائع بحرا "دراسة مقارنة"، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون، تخصص قانون، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2020، ص ص 104، 105.

4 – **طه مصطفى كمال**، أساسيات القانون البحري، مرجع سابق، ص 178.

و – من حيث تسليم البضائع: يقع على الناقل البحري الالتزام بتسليم البضاعة إلى صاحب الحق فيها وهذا في عقد النقل البحري للبضائع، بينما التسليم بموجب عقد إيجار السفينة فالمستأجر هو الملزم بشحن وتفريغ البضاعة في الآجال المنصوص عليها في العقد، وإذا لم يكن هناك شرط يضع الشحن والتفريغ على عاتق مؤجر السفينة "**Fréteur**"، فإن مستأجر السفينة "**Affréteur**" يتكفل بإقامة الدليل على حصول حالات نقص أو تلف في البضاعة وعليه أن يثبت بأن البضاعة كانت في أنبار السفينة قبل فتح صفائحها[1].

ثانيا – تمييز عقد إيجار السفينة عن عقد القطر البحري:

يعدُّ عقد القطر من أهم العقود البحرية، وبالنظر لأهميته البالغة عملت الكثير من الدول على تنظيمه قانونا، وفي أحيان كثيرة جعلته إلزاميا استثناء لمبدأ حرية الملاحة البحرية الذي يقتضي بحرية القطر في عرض البحر دون أي قيد أو شرط[2]، ولم يكن معروفا في الماضي، فقد بقي كذلك ولم يعرف إلا بعد اكتشاف السفن التجارية، وأصبح الآن صناعة بحرية هامة.

وقد تبينت المادة 860 من ق.ب.ج وما يليها أحكامه، وتنص على أنه :« ***يلتزم المجهز بموجب عقد القطر ومقابل مكافأة، بخدمات القطر بواسطة سفينة*** ».

يتضح من خلال هذه المادة أن المشرع الجزائري لم يقدم تعريفا لعقد القطر في القانون البحري، بل وضح فقط أن المجهز يلتزم بموجب عقد القطر بخدمات القطر بواسطة سفينة، كما لم يتضمن قانون التجارة البحرية المصرية تعريفا لعقد القطر البحري، فقد بين كيف تكون إدارة هذه العملية وفقا لنص المادة 279 منه[3].

---

[1] – **دردار نعيمة**، مرجع سابق، ص 76.

[2] – **عبد الباقي الغضب اعتدال**، "عقد القطر البحري (دراسة مقارنة)"، مجلة الخليج العربي، مجلد 38، عدد 1 و2، الخليج العربي، 2010، ص 138.

[3] – تنص المادة 279 من ق.ت.ب.م على أنه: « ***تكون إدارة عملية القطر داخل الموانئ لربان السفينة المقطورة ويسال مجهز هذه السفينة عن جميع الأضرار التي تحدث أثناء عملية القطر إلا إذا أثبت أن الضرر نشا عن خطأ=***

وحدّدت المادة 861 من ق.ب.ج مجاله فتنص على أنه: « ***تدخل في عداد خدمات القطر:***

أ- العمليات التي تتطلب سحب أو دفع السفينة.

ب- مناورات الإرساء والانتقال أو إبحار السفينة.

ج- المراقبة والمساعدة في تنفيذ مناورات أخرى من الملاحة للسفينة ». وهو ما نصت عليه أيضا المادة 94 من المرسوم التنفيذي رقم 02-01 المتعلق النظام العام لاستغلال الموانئ وأمنها[1].

يقصد بعقد القطر البحري اتفاق بين مجهز السفينة القاطرة ومجهز السفينة المقطورة، يتعهد بمقتضاه الأول بإعداد السفينة القاطرة لتكون صالحة للقيام بالعملية أي بجر أو سحب أو دفع السفينة المتفق عليها وبتنفيذ هذه العملية، ويتعهد الثاني (مجهز السفينة المقطورة) بدفع أجرة القطر[2]، ويشترط في السفينة المقطورة أن تكون مملوكة لشخص آخر[3]، وهذا العقد هو عقد رضائي ينعقد بمجرد تطابق إرادتين الإيجاب والقبول على موضوعه دون

=السفينة المقطورة. ويجوز باتفاق كتابي ترك إدارة عملية القطر داخل الميناء لربان السفينة القاطرة وفى هذه الحالة يسأل مجهز هذه السفينة عن الأضرار التي تحدث أثناء عملية القطر إلا إذا اثبت أن الضرر نشأ عن السفينة ».

[1] – تنص المادة 94 من أمر رقم 02-01 على أنه: « ***في مفهوم هذا المرسوم يتمثل قطر السّفن فيما يلي:***

- العمليات المتمثلة في جر ودفع السّفن

- مناورات إرساء وانتقال أو إبحار السّفينة.

- المراقبة والمساعدة وانتقال في تنفيذ مناورات أخرى في ملاحة السّفينة ».

انظر: مرسوم تنفيذي رقم 02-01، مؤرخ في 6 يناير 2002، يحدّد النّظام العام لاستغلال الموانئ وأمنها، ج.ر.ج.ج عدد 1، صادر بتاريخ 6 يناير 2002.

[2] – **فتحي حسن الجميل إيمان**، المساعدة البحرية (الإنقاذ البحري-القطر البحري-الإرشاد البحري)، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2011، ص 94.

[3] – **بن عيسى حياة**، "الخدمات المينائية المقدمة للسفن وأثرها على سلامة وأمن الملاحة البحرية"، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، عدد 2 ، منشورات مخبر القانون البحري والنقل، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2014، ص 92.

الحاجة لاتخاذ أي إجراء شكلي آخر، ولا تشترط الكتابة لإثباته، ويعتبر من الأعمال التجارية.

يقترب عقد القطر البحري من عقد إيجار السفينة دون أن يصل هذا التقارب إلى التماثل المطلق بينهما، لأن الهدف من عقد القطر البحري هو تقديم سفينة مجهزة بمعدات وطاقم وذلك لأجل جر السفينة المقطورة.

وقد ثار خلاف فقهي على تكييف عقد القطر البحري على أنه عقد إيجار السفينة أم عقد مقاولة، فالأهمية الإيجابية في هذا التكييف تتمثل في القواعد التي تخص هذا النوع من العقود، فعلى عكس عقدي العمل والنقل، فعقود الإيجار لا تخضع لقواعد إضافية يضعها الأطراف[1].

وكنتيجة لذلك يبقى هذا التكييف ممكنا في حالتين: إيجار السفينة على أساس الرحلة، وإيجار السفينة لمدة زمنية معينة، فهذا التمييز بين عقد القطر البحري وعقد إيجار السفينة له أهمية بالغة، لأنه يقوم على أحد عناصر القطر الأساسية وهو "الإدارة"، فإن التكييف في الحالتين السابقتين يحفظ للسفينة القاطرة استقلاليتها التي لا يمكن استبعادها، ذلك أن التسيير الملاحي يبقى في جميع الحالات بيد السفينة القاطرة.

يعتبر مجهز السفينة القاطرة هو المؤجر، ومجهز السفينة المقطورة هو المستأجر إذ يمكن اعتبار عقد القطر البحري في الحالة التي تكون فيها الإدارة متروكة للسفينة القاطرة بأنه عقد إيجار على أساس الرحلة (Affrètement au voyage)، أما الإيجار لمدة معينة

[1] – **عبد المجيد علاء الدين**، عقد القطر البحري (في القانون المصري والمقارن)، دار النهضة العربية، القاهرة، 2015، ص 129.

(Affrètement à temps) فيكون ممكنا في الحالة التي تكون فيها الإدارة التجارية بيد السفينة المقطورة[1].

ولصحة هذا التكييف المقدم سابقا يشترط توفر أمرين اثنين هما:

– إمكانية تحويل التسيير التجاري للسفينة القاطرة.

– إمكانية تشبيه إدارة القطر بالتسيير التجاري للسفينة المؤجرة (القاطرة).

إلا أن الأستاذ "Yves TASSEL" يرى أنه لا شيء يقف ضد توافر الأمرين معا، كون التسيير التجاري لسفينة ما يتعلق باستعمالها وهنا الهدف من استعمال السفينة القاطرة هو عملية القطر في حد ذاتها[2]. هذا الاستعمال يمكن أن يتم:

– إما تحت إدارة السفينة القاطرة: وفي هذه الحالة يكون الاستعمال وفقا للتسيير التجاري لسفينة مؤجرة وموضوعة تحت سلطة المؤجر (استئجار على أساس الرحلة).

– وإما تحت إدارة السفينة المقطورة: وفي هذه الحالة سيكون الاستعمال وفقا للتسيير التجاري لسفينة مؤجرة موضوعة تحت إدارة وتوجيه المستأجر (استئجار لمدة)[3].

فيقول العميد "René RODIERE" في هذا السياق ما يلي: « إنّ التفرقة بين عقد النقل وعقد الإيجار جديدة اليوم بما أن التفرقة موضوعة التحليل عن طريق عقد الإيجار قد يكون ناجحا فشركة القطر تتدخل في الواقع دون أن يبقى للسفينة المقطورة أي تأثير على وضع السفينة القاطرة لجعلها تحت تصرفها، فالقاطرة إذن تلعب دور المؤجر والمقطورة تلعب دور المستأجر »[4].

---

[1] – **بن موفق نعيمة**، عقد القطر البحري، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في الحقوق، فرع القانون الخاص، كلية الحقوق، جامعة الجزائر 1، (د.س.ن)، ص ص 54، 55.

[2] – **TASSEL Yves**, Remorquage, Juris-classeur commercial, Fascicule, DMF, Paris, 1990, p 16.

[3] – **عبد المجيد علاء الدين**، مرجع سابق، ص 130.

[4] – **RODIERE René**, Traité Général de droit maritime, affrètements et transports, tome 3, acconage, consignation, transit, transports successifs et combinés, transports de passagers, remorquage, librairie Dalloz, Paris, 1970, p 374.

يمكن القول في الأخير أن في عقد القطر يتدخل مجهز القاطرة في بعض الفروض بإدارة عملية القطر والمشاركة فيها دون أن يقتصر عمله على تقديم القاطرة فحسب، وهذا ما لا يتوفر في عقد الإيجار والرأي الراجح أن عقد القطر هو عقد مستقل بذاته له أحكامه الخاصة ومن غير الصحيح أن نخضعه لأحكام عقود القانون الخاص الأخرى ووضعه في قالبها وإنما ينبغي أن تكون له أحكامه الخاصة التي تتناسب مع طبيعته الجديدة[1].

[1] – **عبد الباقي العضب اعتدال**، مرجع سابق، ص 138.

المبحث الثاني

أطراف عقد إيجار السفينة وصوره

يتحقق استغلال السفينة عادة بوضعها تحت تصرف الغير إما دون تزويدها بالمؤن والطاقم وهذه الصورة من الإيجار يطلق عليها إيجار سفينة غير مجهزة أو قد يتولى المالك تأجيرها مجهزة بأن يضعها في حالة صالحة للملاحة بين يدي المستأجر ليستعملها في مصلحته نظير أجرة معلومة.

إن اللجوء إلى هذه الوسيلة من النقل البحري الذي تعتبر هي عماد التجارة الدولية وعصب الحياة الاقتصادية لما لهذا العقد من أهمية خاصة لوروده على منقول باهظ الكلفة ويتعرض لمخاطر كبيرة ويتم إبرامه بعد مفاوضات طويلة دقيقة غالبا ما يقوم به أناس متخصصون وسماسرة تعتبر هذه العقود من وظائفهم.

وهناك طرق مختلفة لهذا الإستغلال السفينة عن طريق استخدامها بوصفها الأداة الرئيسية للملاحة البحرية، فقد يتولى صاحب السفينة باعتباره مالك لها استغلالها بنفسه فهو من يبرم عقود النقل مع الشاحنين ونقلها إلى موانئ أخرى لتسليمها للمرسل إليهم، كما يمكن كذلك استغلالها عن طريق إيجارها لأشخاص آخرين ليتولون عملية استغلالها وفقا لما تنص عليه أحكام القانون البحري **(المطلب الأول)**.

فتتخذ عملية إيجار السفن عدة صور تماشيا مع رغبة أطراف العلاقة العقدية فيمكن أن تؤجر السفينة غير مجهزة فيتولى في هذه الحالة المستأجر بتجهيزها بنفسه فهو الذي يتولى إبرام عقود العمل مع الطاقم وكذلك تزويدها بالمعدات الضرورية للملاحة البحرية كما يمكن كذلك أن تؤجر مجهزة بكل ما هو ضروري للملاحة **(المطلب الثاني)**.

المطلب الأول

أطراف عقد إيجار السفينة

تتخذ السفن في سبيل استغلالها في التجارة أو الصيد أو النزهة، وما يهمنا هو استغلال السفينة في التجارة، فالسفينة هي الوسيلة في الاستغلال التجاري البحري إلى يومنا هذا، ويتم استغلال السفينة في التجارة البحرية إما عن طريق النقل عليها بحريا أو عن طريق استئجارها.

وهكذا يبرم عقد إيجار السفينة سواء تعلق الأمر بإيجار السفينة غير المجهزة أي بهيكلها أو إيجار السفينة مجهزة (لمدة معينة أو إيجارها على أساس الرحلة) بين الطرفين المؤجر من جهة والمستأجر من جهة أخرى (**الفرع أول**)، كما يمكن أن تتدخل عدة أشخاص في تنظيم عقد إيجار السفينة (**الفرع الثاني**).

الفرع الأول

الأطراف الرئيسية لعقد إيجار السفينة

إنّ إعداد السفينة لمباشرة رحلاتها البحرية يعني تزويدها بالمؤونة والوقود والمعدات فضلا عن تزويدها بالعدد الكافي من البحارة الأكفاء والطاقم اللازم لقيادة السفينة وتقديم الخدمات اللازمة أثناء الرحلة البحرية، فيلجأ أطراف عقد إيجار السفينة لهذا النوع من العقود لعدة اعتبارات، فمن جهة المؤجر الذي لا يكون مستعدا للملاحة البحرية ويتعذر عليه مواجهة مخاطر النقل البحري فيبحث عن تأجير السفينة بدلا من أن يتعرض لاحتمالات ومخاطر الاستغلال (**أولا**)، ومن جهة ثانية الأشخاص الذين يفضلون طريق البحر لاعتبارات اقتصادية بهدف تحقيق الربح خاصة في الوقت الحالي، وعلى رأسهم التجار– المستأجرين– الذين يلجؤون إليها لنقل بضائعهم في صورة مواد أولية، أو الشركات التي تصنع المواد الأساسية كالسكر والفحم وغيرهم (**ثانيا**).

أولا – المؤجر:

الأصل أن المجهز هو من يقوم بتزويد السفينة بالوسائل البشرية والمادية، ولكن سرعان ما تطور هذا المفهوم ليرتبط أيضا بمن يستغلها فهو يجهز السفينة ليستغلها أو يتنازل عن هذا الاستغلال لفائدة شخص آخر، ومن هنا بدأت تتبلور فكرة الاستغلال وأصبح يفترض في مستغل السفينة صفة المجهز، ولقد تبنى المشرع الجزائري فكرة الاستغلال من خلال التعريف المقدم للمجهز من خلال المادة 572 من ق.ب، وهو الموقف نفسه الذي اعتمده كل من المشرع المصري والفرنسي[1].

بالرجوع للمادة 78 من ق.ت.ب.م عرفت المجهز على أنه: « ***المجهز هو من يقوم باستغلال السفينة لحسابه بوصفه مالكا أو مستأجرا لها ويعتبر المالك مجهزا حتى يثبت غير ذلك*** »[2].

فيطلق على من يستغل السفينة في العرف البحري مصطلح المجهز سواء كان مالكا أو مستأجرا للسفينة، فالمجهز فقط يطلق على الشخص الذي يجهز السفينة، أي الشخص الذي يزودها بالرجال والوقود والمؤونة اللازمة لسيرها في البحر، والمجهز قانونا هو الشخص الذي يستغل السفينة باسمه ولحسابه.

فالمجهز يمكن أن يكون مالكا للسفينة فيتولى تزويدها بما يلزمها ويستخدم البحارة ويؤمن عليها إلى غير ذلك من الأعمال اللازمة لتهيئتها للملاحة والاستغلال، ويسمى في هذه الحالة المجهز المالك. وقد يكون المجهز غير المالك للسفينة ولكنه شخص استأجرها

---

[1] – **سحولي صلاح الدين**، دعوى المسؤولية ضد الناقل البحري، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في قانون الأعمال، كلية الحقوق، جامعة وهران – السانيا، 2007، ص 33.

[2] – المادة 78 من ق.ت.ب.م رقم 8 لعام 1990، سالف الذكر.

من شخص آخر وقام هو بتجهيزها فيسمى عندئذ بالمجهز المستأجر[1]، ويعتبر من استأجر السفينة مجهزة ماديا وقانونا لها. لأن الرأي الغالب يعتبر أن كل من يستغل السفينة في الملاحة لحسابه يعتبرا مجهزا وإن لم يكن هو الذي جهزها فعلا، أي أنه يغلب فكرة الاستغلال على فكرة التجهيز ذاتها[2].

أما القانون الجزائري فيعتبر المجهز الشخص الذي يتولى إعداد السفينة للاستغلال البحري بتزويدها بالمؤونة والوقود والمعدات فضلا عن تزويدها بالعدد الكافي من البحارة الأكفاء، وقد ما جاء في أحكام المادة 572 من ق.ب.ج التي تنص على ما يلي: « ***يعتبر مجهزا كل شخص طبيعي أو معنوي يقوم باستغلال السفينة على اسمه إما بصفته مالكا للسفينة أو بناء على صفات أخرى تخوله الحق باستعمال السفينة*** ».

كما عرّفته المادة 384 فقرة ب من ق.ب.ج على أنه: « ***يعني "المجهز" كل شخص طبيعي أو معنوي يستغل السفينة ويستخدم رجال البحر لهذا الغرض*** ».

يلاحظ بان المشرع الجزائري قد اعتمد على معيار الاستغلال لتحديد صفة مجهز السفينة، فيقصد من استغلال السفينة على اسمه استغلالها تجاريا في النشاطات البحرية المنصوص عليها في أحكام المادة 568 من ق.ب.ج [3]، أما بالنسبة لاسمه فيكون تحت

---

1 – إذا قام مالك السفينة بتجهيزها، أي بتهيئتها للقيام بالرحلة البحرية بشتى الوسائل كاستخدام الربان والبحارة وإبرام عقود النقل والتأمين على السفينة وتزويدها بالمؤونة والوقود، فيعرف المالك في هذه الحالة بالمالك المجهز، أما إذا قام مالك السفينة بتأجيرها إلى شخص أخر وقام المستأجر بتجهيز السفينة فيعرف عندئذ بالمستأجر المجهز.

انظر: **حمدي كمال**، أشخاص الملاحة البحرية، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1993، ص 09.

2 – يتعين الفصل بين مفهوم الملكية ومضمون التجهيز. فالملكية مضمون قانوني محض يعبر عن حق يرد على السفينة ويخول صاحبه حق التصرف، بينما التجهيز مفهوم اقتصادي يعبر عن نشاط تجاري معين.

انظر: **الشواربي عبد الحميد**، قانون التجارة البحرية، منشأة المعارف، الإسكندرية، (د ت ن)، ص ص 63، 64.

3 – تنص المادة 568 من ق.ب.ج على أنه: « ***تطبق أحكام هذا الكتاب على السفن المخصصة أو المستخدمة لنقل البضائع والمسافرين والصيد البحري واستغلال الثروات البحرية الأخرى أو أعماق البحار والقطر وإسعاف وإنقاذ السفن أو الآلات العائمة واسترجاع الأشياء الغائصة في البحر وأي نشاطات اقتصادية أخرى*** ». أضافت أيضا المادة 569 من ق.ب.ج على أنه: « ***تطبق أيضا أحكام هذا الكتاب والمتعلقة بتسليح السفن وغير المدرجة في المادة السابقة ما عدا السفن الحربية وسفن حراسة الشواطئ*** ».

مسؤوليته التامة عن الأضرار التي تترتب عن استغلال خدمات النقل البحري، فيكون مسؤولا عن أعماله الشخصية وعن أعمال تابعيه، أي تحمل كافة المسؤولية المترتبة عن هذا الاستغلال. كما نجد أن المشرع اشترط توافر صفة المجهز واستمرارها حتى عند تنفيذ العقد وإلى غاية انتهائه[1].

أما المشرع الفرنسي فبالعودة إلى أحكام المادة الثانية من قانون النقل البحري الفرنسي فنلاحظ بأن المجهز ليس بالضرورة هو مالك السفينة في القانون الفرنسي وإنما يفترض أن مالك السفينة هو الذي يقوم بمهمة التجهيز لأن الأمور كانت على ذلك النحو في الماضي، أما في الوقت الحاضر فالأمر يقتضي التمييز بين مالك السفينة ومجهزها، فبإمكان مالك السفينة تأجيرها إلى شخص آخر غير مجهزة، فهذا الشخص وبتجهيزه للسفينة يتولى الإدارة الملاحية والتجارية، ويتعاقد مع الغير لأجل استثمارها ويصبح بذلك مستأجر السفينة ومجهزها[2].

وكثيرا ما يستقل شخص المالك عن شخص المجهز، ويحدث هذا عندما يؤجر مالك السفينة سفينة غير مجهزة إلى شخص آخر يقوم باستغلالها لحسابه الخاص ويطلق عليه بالمستأجر المجهز، وعلى هذا فإن مجهز السفينة قد يكون مالكها وقد يكون مستأجرًا لها.

لكن غالبا ما تجتمع صفتا المالك والمجهز في شخص واحد، ويحدث هذا عندما يقوم مالك السفينة بتجهيزها لممارسة الملاحة البحرية لحسابه الخاص بحيث يطلق على المالك في هذه الحالة المالك المجهز[3].

---

[1] – **بن صغير شهرزاد**، "واقع وحضارة امتياز استغلال خدمات النقل البحري في القانون الجزائري"، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، عدد 5، منشورات مخبر القانون البحري والنقل، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2017، ص 98.

[2] – المرجع نفسه، ص 99.

[3] – **خواص نصيرة**، النظام القانوني لربان السفينة، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في الحقوق، فرع قانون الأعمال، كلية الحقوق، جامعة بن يوسف بن خدة، الجزائر، 2009، ص 3.

وإذا كانت السفينة مرهونة للمالك (المدين الراهن) يحق تأجيرها، وفي هذا الصدد إذا كانت السفينة مملوكة على الشيوع فإن للأغلبية في الملكية الشائعة حق إدارة الشيوع، ويندرج في هذا الإدارة تأجير السفينة، ولا يجوز للمدير المعين لإدارة الشيوع تأجير السفينة لمدة تتجاوز سنة إلا بشرط الحصول على إذن من المالكين بمقدار ثلاثة أرباع 3/4 الحصص[1].

يتضح مما سبق عرضه أنه لا وجود ارتباط بين صفة المالك والمجهز، فقد يقدم المالك سفينة غير مجهزة ويتولى المستأجر ذلك ويباشر الاستغلال، وهنا تثبت صفة المجهز للمستأجر وحده. أما إذا عهد المالك بالسفينة إلى مدير ينوب عنه في تجهيزها وفي استغلالها فإن صفة المجهز تثبت لمالكها لأن الاستغلال يتم باسمه ولحسابه. وقد تثبت صفة المجهز لشخصين في وقت واحد متى كنا أمام مشارطة زمنية، إذ يتخلى المؤجر عن التسيير التجاري لصالح المستأجر ويحتفظ لنفسه بالإدارة الملاحية، فمالك السفينة يستغلها بتأجيرها مجهزة فهو مجهز، أما في حالة إيجار السفينة على أساس الرحلة فيحتفظ المؤجر بالتسيير التجاري والملاحي لها، ويكون هو المجهز وهو إيجار يجمع بين إيجار الأشياء والخدمات[2].

ثانيا – المستأجر:

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

---

[1] – **مجاجي سعاد**، "مشارطات إيجار السفن"، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، عدد 6، منشورات مخبر القانون البحري والنقل، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2017، ص 51.

[2] – **سحولي صلاح الدين**، مرجع سابق، ص 34.

أ- تعريف المستأجر:

عرّف الفقه المستأجر بأنه « الطرف الذي يسعى بالمشارطة إلى الانتفاع من السفينة سواء باستئجارها عارية (بهيكلها) دون طاقم أو بمشارطة زمنية أو بمشارطة بالرحلة، ونسميه بالمستأجر في كافة هذه الصور، ويستوي أن يكون المستأجر مالكا للبضاعة المطلوبة نقلها أو لا »[1].

المستأجر هو الذي ينتفع من وراء إبرام عقد الإيجار ومن يضع تحت يده السفينة أو جزء منها لقاء أجر لمدة معينة أو لعدد من الرحلات، ولا يترتب على بيع السفينة إنهاء عقد إيجارها حتى لا يضار المستأجر من عملية نقل الملكية إلى الغير أثناء نقل البضاعة وتسليمها، إلا إذا نص عقد الإيجار على غير ذلك[2].

لقد نصت المادة 156 من ق.ت.ب.م على أنه: « ***للمستأجر أن يستغل السفينة في نقل الأشخاص وفى نقل البضائع ولو كانت مملوكة للغير إلا إذا نص في عقد الإيجار على غير ذلك*** ».

ب- تأجير السفينة من الباطن:

الأصل في بعض التشريعات البحرية جواز التأجير من الباطن ما لم يتفق على عكس ذلك، ولا يجوز للمالك الأصلي الرجوع على المستأجر من الباطن ما لم يجاوز ما هو مستحق عليه للمستأجر الأصلي، على أنه غالبا ما ينص على منع المستأجر من التأجير من الباطن حتى لا يتمكن شخص آخر من السيطرة على السفينة وغالبا ما تكون بعيدة عن متناول يده، كما أن فترة التأجير قد تكون طويلة [3].

---

[1] – **عوض علي جمال الدين**، مرجع سابق، ص 37.

[2] – **المنشاوي عبد الحميد**، مرجع سابق، ص 190.

[3] – **مرسى عنبر عبد الحميد**، شركات النقل البحري (شركات الملاحة البحرية)، دار الكتب المصرية، الإسكندرية، 2014، ص 157.

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

أما المشرع المصري فنص على الإيجار من الباطن من خلال أحكام المادة 157 ق.ت.ب.م، التي تنص على ما يلي: « ***للمستأجر تأجير السفينة من الباطن إلا إذا نص في عقد الإيجار على غير ذلك، ويظل المستأجر الأصلي في حالة الإيجار من الباطن مسئولا قبل المؤجر عن الالتزامات الناشئة عن عقد الإيجار، ولا تنشأ عن الإيجار من الباطن علاقة مباشرة بين المؤجر والمستأجر من الباطن ومع ذلك يجوز للمؤجر الرجوع على هذا المستأجر بما لا يجاوز ما هو مستحق عليه للمستأجر الأصلي وذلك دون الإخلال بقواعد المسئولية التقصيرية*** »[1].

بينما مشارطة بلتايم "Baltime" لعام 1939 عرفت التأجير من الباطن في مادتها 20 بأنه: « *للمستأجر الحق في أن يؤجر السفينة من الباطن بأن يخطر بشكل صحيح المجهز، ولكن يظل المستأجر الأصلي مسؤولا دائماً أمام المجهز عن حسن تنفيذ هذه المشارطة* »[2].

إن منح إمكانية للمستأجر في إبرام عقد إيجار ثانٍ بنفس محل العقد الأول ونفس السفينة فهو أمر منطقي هو الأخر، ذلك أن المستأجر يستمد سلطته في توقيع المشارطة الثانية من حقه في استغلال السفينة الممنوحة له بموجب المشارطة الأولى، وبالرغم من وحدة محل العقدين إلا أن المستأجر للسفينة من الباطن لا يعتبر تنازلا من جانبه إلى الغير وإنما هو عقد إيجار جديد ومستقل عن العقد الأول، ويكون صادر من مستأجر السفينة كمؤجر إلى طرف آخر كمستأجر، وهنا نكون بصدد استئجارين، فيمكن أن يختلفان من

[1] – **المنشاوي عبد الحميد**، مرجع سابق، ص 191.

[2] – المادة 20 من مشارطة بلتايم "Baltime" لعام 1939، تحت عنوان الإيجار من الباطن، (الملحق رقم 1). نقلا عن: **عوض علي جمال الدين**، مرجع سابق، ص 581.

حيث نوعهما وبنودهما، فالأول ذلك المبرم بين المؤجر والمستأجر الذي يأخذ صفة المؤجر الفرعي وبين المستأجر من الباطن والذي يأخذ صفة المستأجر الفرعي[1].

كما تقتضي القواعد العامة في القانون المدني لمعظم التشريعات العربية أنه لا يجوز للمستأجر أن يؤجر المأجور كله أو بعضه من شخص آخر إلا بإذن من طرف المؤجر وهذا الإذن إما أن يكون أثناء إبرام عقد إيجار السفينة أو يكون لاحقا لها[2].

فعقد إيجار السفينة من الباطن ينعقد طبقا للأحكام العامة لاستئجار السفن المنصوص عليها في القانون البحري، والتي أهمها مبدأ الحرية التعاقدية للأطراف بالإضافة إلى كتابة العقد لإثباته، أي أن عقد إيجار السفينة من الباطن لا تحكمه قواعد خاصة به في القانون البحري وإنما يخضع للأحكام نفسها التي تخضع لها إبرام عقد إيجار السفينة الأصلي[3].

وإثبات العقد يجب أن يكون كتابة إلا أن بعض التشريعات العربية تشترط موافقة المؤجر الخطية، وبعضها الآخر أجاز التأجير من الباطن إلا إذا وجد اتفاق على خلاف ذلك، أما البعض فمنع التأجير من الباطن إلا إذا كان المستأجر مرخصا له بذلك، فيعطي المستأجر الأول للمستأجر الثاني الحق في الانتفاع بالسفينة كما ونوعا وبالقدر الذي كان هو نفسه يتمتع بذلك ويحل المستأجر الثاني مكان المستأجر الأول في الحقوق والالتزامات المترتبة على العقد الأول[4].

ويترتب على تأجير السفينة من الباطن بواسطة المستأجر المسموح له بذلك آثار تتمثل في أنه:

---

1 – **عباس خالد**، مرجع سابق، ص ص 22، 23.

2 – **العطير عبد القادر حسين**، مرجع سابق، ص 236.

3 – **عباس خالد**، المرجع نفسه، ص 23.

4 – **انظر**: المادة 147 فقرة 1 من قانون بحري الكويتي؛ والمادة 221 من قانون بحري الإماراتي؛ والمادة 117 من قانون بحري بحريني. انظر: **العطير عبد القادر حسين**، المرجع نفسه، ص 237.

– يظل المستأجر مسؤولا مباشرة قبل المؤجر عن الالتزامات الناشئة عن عقد الإيجار وأهمها دفع الأجرة.

– عدم وجود علاقة مباشرة بين المؤجر والمستأجر من الباطن، ومع ذلك واستثناءً يجوز للمؤجر الرجوع على المستأجر من الباطن بما لا يجاوز ما هو مستحق عليه للمستأجر الأصلي، ودون الإخلال بقواعد المسؤولية التقصيرية[1].

الفرع الثاني

دور الوسطاء في إبرام عقد إيجار السفينة

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

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

[1] – **حمد الله محمد حمد الله**، عقد النقل (البري، البحري، الجوي)، دار النهضة العربية، القاهرة، 1998، ص ص 98، 99.

أولا – دور الوكيل في إبرام عقد إيجار السفينة:

يبرم عقد إيجار السفينة بواسطة وكيل عن المؤجر أو المستأجر أو وكيل عن الممثل القانوني إن كان شخصا معنويا بالنسبة للمؤجر أو المستأجر، والآثار المترتبة عن هذه الوكالة تقع على الطرف الأصيل بحيث نرجع في هذا الصدد إلى أحكام النيابة في القانون المدني لأن الوكالة هنا عامة، وليست خاصة بعقد إيجار السفينة[1].

فهناك الوكيل بالحمولة والوكيل بالسفينة اللذان يعتبران شخصان طبيعيان أو معنويان بحيث يلتزم الأول مقابل أجر بموجب وكالة من ذوي الحق على البضاعة باستلام البضائع باسم ولحساب موكليه، ويقوم بدفع أجرة الشحن عن البضائع وتوزيعها بين المرسل إليهم[2]، أما الثاني فلقد جرى العمل على أن يقوم المجهز باختيار شخص في كل ميناء يعهد إليه بعمليات تسلم البضاعة من الربان وحراستها والمحافظة عليها وتسليمها لأصحابها وتحصيل الأجرة، ويطلق على هذا الشخص بأمين السفينة أو الوكيل السفينة، فيرتبط المجهز بأمين السفينة بموجب عقد يسمى "عقد أمانة السفينة". فهو يلتزم مقابل أجر وبموجب وكالة عن المجهز أو الربان بالقيام بالعمليات المتعلقة باحتياجات السفينة ولحسابها أثناء الرحلة والتي لا يقوم بها الربان شخصيا وكذلك بالعمليات المعتادة الأخرى والمتعلقة برسو السفينة في الميناء[3].

---

1 – **حسني أحمد**، عقود إيجار السفن، دراسة لمشارطات الإيجار في القانون المصري وقوانين الدول العربية مقارنة بالقانونين الفرنسي والإنجليزي ومشروع القانون البحري (القواعد العامة في التأجير، تأجير سفينة غير مجهزة، التأجير الزمني، التأجير بالرحلة، التحكيم البحري الدولي)، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1985، ص 16.

2 – تنص المادة 621 من ق.ب.ج على ما يلي: « ***يعد وكيلا للحمولة كل شخص طبيعي أو معنوي يلتزم مقابل أجر وبموجب وكالة من ذوي الحق على البضاعة بإستلام البضائع باسم ولحساب موكليه ودفع أجرة الشحن عن البضائع إذا كانت مستحقة وتوزيع البضائع بين المرسل إليهم*** ».

3 – تنص المادة 609 من ق.ب.ج على أنه: « ***يعتبر وكيلا للسفينة كل شخص طبيعي أو معنوي يلتزم مقابل أجر، وبموجب وكالة من المجهز أو الربان بالقيام بالعمليات المتعلقة بإحتياجات السفينة ولحسابها أثناء الرحلة والتي لا يقوم بها الربان شخصيا وكذلك المعتادة الأخرى والمرتبطة برسو السفينة في الميناء*** ».

اختلفت الآراء في تحديد الطبيعة القانونية لعقد أمانة السفينة، فهناك من قال أنه عقد عمل بين المجهز وأمين السفينة، غير أن عقد العمل يتميز أساسا بوجود علاقة تبعية بين العامل ورب العمل، إلا أن أمين السفينة يتمتع بقدر كبير من الحرية والاستقلال عن المجهز في ممارسته لعمله، ويقوم أيضا بأعمال وتصرفات قانونية على العكس أن عقد العمل لا يكون إلا في الأعمال المادية فقط. وهناك من يقول أن علاقة وكيل السفينة بالمجهز ليست سوى وكالة بالعمولة، ولكن الوكيل بالعمولة يعمل باسمه الخاص لحساب موكله في حين أن أمين السفينة يعمل باسم ولحساب المجهز، وعلى من يدعي أنه وكيل عن غيره أن يقيم الدليل على أن له السلطة في التعاقد نيابة عن هذا الغير، كما لو تمسك مالك السفينة بشروط العقد الذي أبرمه شخص نيابة عنه أو قام بتنفيذ هذا العقد، ومن المهم أن يعلن الوكيل صراحة أنه يتصرف كوكيل "As agent" أو كوكيل فقط "Only as agent" حتى يكون أكثر ثقة[1].

فإذا تصرف الوكيل كوكيل فهذا يعني أنه لم يرتبط شخصيا في مواجهة الطرف الآخر وبالتالي تترتب أثار العقد في مواجهة ذمة الأصيل، أما إذا تصرف الوكيل دون إيضاح أنه يعمل كوكيل أو دون أن يبين اسم موكله، فإنه يعتبر وكيلا بالعمولة ويعتبر مسؤولا عن تنفيذ عقد الإيجار[2].

---

[1] – لقد جرى العمل البحري على أن يوقع الوكيل المشارطة معلنا صراحة أنه يتصرف كوكيل أو باستعمال ألفاظ تدل على ذلك مثل "كوكيل فقط" "Only as agent"، فإنه متى كان التوقيع مصحوبا بعبارة بصفة وكيل "As agent"، فإن هذه العبارة وحدها تقيم قرينة على أن الموقع لا يقصد أنه يتعهد شخصيا، وما لم توجد واقعة تكذب هذا المعنى، فلا تقبل الدعوى ضده على أساس هذا العقد، أي بمعنى أن الوكيل الذي يبرم العقد يجب عليه أن يبرز أنه لا يتدخل في العقد بصفته الشخصية، وإنما عليه أن يعبر صراحة أنه يتصرف كوكيل بكتابة العبارة المتداولة استعمالها في المشارطات والتي تدل كمعناها كوكيل "As agent" أو كوكيل فقط "Only as agent" حتى يكون أكثر ثقة. انظر: **أضريف عبد الرحيم**، مرجع سابق، ص 102.

- Voir **: RODIER René**, Traité Général de droit maritime, affrètements et transports, tome 1, op.cit, p 60.

[2] – **ترك محمد عبد الفتاح**، مرجع سابق، ص 42.

يمكن القول أنه في حالة إبرام عقد إيجار السفينة وكيل عن المؤجر أو وكيل عن المستأجر، فإن آثار العقد تنصرف إلى الأصيل فتطبق أحكام الوكالة في القانون المدني[1]، أما إذا كان من أبرم العقد وكيلاً بالعمولة فإنه يسأل شخصيا تطبيقا لأحكام الوكالة بالعمولة[2].

ثانيا – دور السمسار البحري في إبرام عقد إيجار السفينة:

السمسار البحري ذلك الشخص الذي يقوم بالتوسط في العلاقات التعاقدية البحرية من أجل التوفيق والتقريب بين أطرافها، وذلك لقاء حصوله على أجرة، ويتمثل عادة في نسبة مئوية معينة من قيمة الصفقة المراد إبرامها فهو يحاول التقرب والتوفيق بين البائع والمشتري[3].

ويعتبر سمسارا بحريا كل شخص طبيعي أو معنوي يلتزم بموجب أجر وبموجب وكالة بالتصرف كوسيط لإبرام عقود شراء السفن وبيعها، وعقود الاستئجار والنقل البحري، والعقود الأخرى المرتبطة بالتجارة البحرية، ويمكنه العمل لحساب الطرفين المتعاقدين إذا عينّ من طرفهما مع مراعاة مصالح كل منهما[4]. وتحكم مسؤوليته باعتباره وسيط بالعمل بالوكالة المادة 633 من ق.ب.ج، فهي تلزمه بالعمل في حدود ما رسمه له الموكل من صلاحيات وطبقا لبنود التعليمات المدونة بالوكالة، أي أن يكون السمسار البحري مسؤولا قبل الموكل عن خطئه الشخصي وخطأ تابعيه، وهو خطأ واجب الإثبات ومسؤوليته تشمل التعويض عن

---

[1] – **شحماط محمود**، القانون البحري الجزائري، مرجع سابق، ص 77.

[2] – **حمدي كمال**، القانون البحري، السفينة، أشخاص الملاحة البحرية، إستغلال السفينة (إيجار السفينة– نقل البضائع والأشخاص– القطر– الإرشاد)، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1997، ص 443؛ **شحماط محمود**، الموجز في القانون البحري الجزائري، مرجع سابق، ص 127.

[3] – **الفقي محمد السيد**، مرجع سابق، ص 279.

[4] – تنص المادة 631 من ق.ب.ج على أنه: « ***يعد سمسارا بحريا كل شخص طبيعي أو معنوي يلتزم مقابل أجر وبموجب وكالة بالعمل كوسيط لإبرام عقود شراء السفن وبيعها وعقود الإستئجار والنقل البحري والعقود الأخرى التي تتعلق بالتجارة البحرية*** ».

كامل الضرر[1]. كما يسأل عن أخطائه على أساس المسؤولية العقدية وفقا للقواعد العامة[2]، ويعد مسؤولا عن كل أعماله وأخطائه الشخصية بمقتضى أحكام القانون العام وفقا لما نصت عليه راجع المادة 636 من ق.ب.ج[3].

فإن مهام السمسار البحري لا تنحصر فقط في مهام الوساطة المعروفة بالتقريب بين أطراف العقد والتسهيل في تقريب وجهات نظرهم تمهيدا لإبرام عقد الإيجار، بل تتعدى ذلك إذا كان مفوضا من طرف موكله للتوقيع على المشارطة، وبذلك يخرج من صفته كوسيط ويصبح وكيلا للمؤجر بإمكانه توقيع العقد باسم المؤجر ولحسابه[4].

إلا أن الواقع العملي يثبت أنه لكل الشركات الملاحية الكبرى وكلاء محترفين بالموانئ في كل أنحاء العالم، الأمر الذي يجعل من السماسرة البحريين المتخصصين في مجال تأجير السفن والذين يطلق عليهم تسمية السماسرة المؤجرين وسطاءً لا غنى عنهم في هذا المجال نظرا لما لديهم من معلومات عن السفن وحمولاتها والشركات التابعة لها، وما يمتلكون من خبرة في سوق تأجير السفن والأجرة[5]. الأمر الذي يجعل من جهة الاستعانة بالسماسرة البحريين أمرا ضروريا، إن لم نقل حتميا من أجل التنفيذ الحسن للمشارطة، ومن جهة أخرى فإن ذلك قد ينعكس سلبا على باقي الأعوان البحريين بتقليص كل من سلطة وكيل السفينة والربان في توقيع عقد الإيجار[6].

---

1 – **شحماط محمود**، الموجز في القانون البحري، مرجع سابق، ص 69.

2 – **بربري محمود**، قانون التجارة البحرية، دار النهضة العربية، القاهرة، 1999، ص 270.

3 – راجع المادة 636 من ق.ب.ج، سالف الذكر.

4 – **حسني أحمد**، مرجع سابق، ص 18.

5 – **ترك محمد عبد الفتاح**، مرجع سابق، ص 43.

6 – **عباس خالد**، مرجع سابق، ص 22.

ثالثا – سلطة الربان في إبرام عقد إيجار السفينة:

الربان هو القائد الأعلى للرحلة البحرية ورئيس الطاقم البحري وحاكم المجتمع الصغير على متن السفينة، ويعتبر من أهم أفراد طاقم السفينة (رئيس الطاقم البحري)، فهو العضو الرئيسي في استغلال السفينة من الناحية التجارية (Le capitaine est un agent principal de l'exploitation du navire).[1]

عرّفته المادة 2 فقرة أ من الاتفاقية الدولية للعمل المتعلقة بالشهادات التأهيلية للربابنة على أنه: « ***الشخص الذي في يده قيادة السفينة*** »[2]، أما المشرع الجزائري فبالعودة إلى أحكام المادة 384 فقرة د من ق.ب فعرفته على أنه: « ***من أجل تطبيق هذا الأمر، فإن إصطلاحات التالية تعني ما يلي:... د- يعني "ربان" قائد السفينة ورئيس الطاقم السفينة*** ».

إذ يقوم مجهز السفينة سواء كان المالك أو المستأجر المستثمر للسفينة بتعيين وعزل ربان السفينة وهو ما أكدته المادة 575 من ق.ب.ج[3]، ما لم يكن هناك نص مخالف في عقد الإيجار، وعلى المجهز عند تعيينه الربان أن يلتزم بالشروط التي يتطلبها القانون والمراسيم التنظيمية المطبقة لهذا الأخير، وعملا بمبدأ "من له سلطة التعيين له سلطة العزل"، فإن المجهز يقوم بعزل الربان حسب نص المادة المذكورة أعلاه في أي وقت ولو كان غير مناسب[4].

---

1 – **RODIERE René**, Droit maritime, 6ème Ed, Dalloz, Paris, 1974, p 212.

2 – الاتفاقية الدولية للعمل رقم 53، متعلقة بالشهادات التأهيلية لربابنة، جنيف، عام 1936، ودخلت حيز التنفيذ عام 1939، وللإشارة فإن الجزائر لم تصادق عليها.

3 – تنص المادة 575 من ق.ب.ج على أنه: « ***يحق للمجهز تعيين وعزل ربان السفينة مع مراعاة أحكام الفصل التالي التي تبين بصراحة مجال نشاطه*** ».

4 – **خواص نصيرة**، مرجع سابق، ص ص 3، 4.

إذ يتولى قيادة السفينة ليس من الناحية الفنية فقط وإنما من الناحيتين الإدارية والقانونية أيضا، أما فيما يتعلق بالاختصاصات التجارية فالربان يمثل المجهز ويقوم ببعض الأعمال القانونية نيابة عنه، إذ يقوم بإدارة السفينة تجاريا. وتشمل النيابة الأعمال اللازمة للسفينة وللرحلة البحرية سواء في الظروف العادية أو غير العادية[1].

فإذا تحدثنا عن ربان السفينة باعتباره عون من الأعوان المساهمين في الاستغلال التجاري للسفينة، فالسؤال الذي يطرح نفسه يتمحور حول مدى إمكانية الربان طبقا للسلطات التي اعترفت له من القانون البحري في إبرام عقد إيجار السفينة باسم ولحساب المجهز؟

بالرغم من أن الربان يصبح ممثلا ووكيلا عن المجهز بحكم القانون فإنه ليس من سلطته أن يؤجر السفينة التي يتولى قيادتها إلا بتوكيل صريح، ما دام أن تأجير السفينة نشاط يدخل ضمن الاستغلال التجاري لها ولكن لا يمكن إدراجه ضمن العمليات الضرورية أو الحتمية والتي تهدف إلى استمرار الرحلة البحرية[2].

ففي فرنسا انقسم الباحثين المعاصرين والقدامى فهؤلاء الأخريين يرفضون إعطاء الربان سلطة إبرام مشارطات الإيجار فيما عدا نوع من الإيجار يطلق عليه استئجار السفينة بالاستكمال (فيه يحتفظ المستأجر بحق الفسخ إذا لم يستكمل حمولته في أجل معين)[3]، أما

---

1 – اتجه بعض الفقه إلى أن اختصاصات الربان التجارية تؤسس على تبعيته للمجهز بموجب عقد العمل البحري فيما يتعلق بالأعمال المادية، وعلى وكالة عنه فيما يتعلق بالقيام بالأعمال القانونية.

انظر: **خواص نصيرة**، مرجع سابق، ص 12.

2 – هذا ما ذهب إليه المشرع الجزائري في صريح المادة 585 من ق.ب حين منع ربان السفينة أن يقوم بالتزامات أخرى غير تلك المسموح بها لإنقاذ الرحلة البحرية، وذلك بموجب توكيل صريح من طرف المجهز. فيمكن للربان في هذه الحالة أن يوّقع مشارطة إيجار السفينة التي يشرف عليها إلاّ إذا فوّض له المجهز هذه السلطة بموجب وكالة خاصة، والتي يرجع تنظيمها إلى أحكام القواعد العامة المنصوص عليها في القانون المدني.

انظر: نص المادة 585 من ق.ب.ج التي تنص على أنه: « ***لا يمكن لربان السفينة أن يقوم بالتزامات أخرى إلا بموجب توكيل صريح من المجهز*** ».

3 – ومع ذلك فإن هؤلاء الباحثين القدامى يعطون الربان الحق في تأجير السفينة إذا لم يكن في إمكانه الاتصال بالمجهز. نقلا عن: **حسني أحمد**، مرجع سابق، ص 24.

المعاصرين من الباحثين فإنهم يُقرّون بهذه السلطة، بينما غالبية التشريعات العربية تذهب إلى إعطاء الربان صفة النيابة عن المجهز في المكان الذي لا يوجد فيه هذا الأخير أو وكيل عنه[1].

وما تجدر الإشارة إليه في هذا الصدد أنه قد تدعو الظروف الربان إلى القيام ببعض التصرفات لصالح الشاحنين، كما لو أصبحت السفينة غير صالحة للملاحة البحرية، وتعذر إصلاحها في مدة معقولة في هذه الحالة وجب على الربان أن يستأجر سفينة أخرى لنقل البضائع إلى المحل المعيّن لها، وهو ما نصت عليه صراحة المادة 107 من ق.ت.ب.م[2]، وقد يتولى إبرام المشارطات بالرحلة ويحتفظ فيها مجهز السفينة بإدارة الملاحة وشؤون التجارة، وتكون له السلطة التامة على السفينة، رغم وجود وكلاء في الموانئ الهامة على صلة بسماسرة البحر باعتبار ربان السفينة له سلطة النيابة عن المجهز[3].

ورغم الخلاف بشأن سلطة الربان في إبرام المشارطات فإنه من المتفق عليه أن هذا الأخير لا يمكنه أن يفسخ أو يعدل من شروط عقد الإيجار السفينة أبرمها المجهز[4].

---

1 – تشمل هذه النيابة قيامه بالأعمال اللازمة للسفينة والرحلة وكل تحديد يرد على هذه النيابة لا يحتج به على الغير حسن النية.

انظر: **حسني أحمد**، مرجع سابق، ص 24.

2 – تنص المادة 107 من ق.ت.ب.م على أنه: « ***إذا أضطر الربان إلى إصلاح السفينة أثناء السفر كان للمستأجر أو الشاحن الخيار بين الأنظار حتى تمام إصلاح السفينة أو إخراج بضائعه منها، وفى هذه الحالة الأخيرة يلتزم المستأجر أو الشاحن بدفع الأجرة كاملة. ولا يتحمل المستأجر أو الشاحن زيادة في الأجرة عن مدة الإصلاح وإذا تعذر إصلاح السفينة في مدة معقولة وجب على الربان استئجار سفينة أو أكثر بمصاريف من قبله لنقل البضائع إلى المكان المعين دون أن تستحق زيادة في الأجرة. فإذا تعذر عليه ذلك فلا تستحق الأجرة إلا بمقدار ما تم من الرحلة، وفى هذه الحالة يتولى كل من الشاحنين نقل بضائعه، وعلى الربان أن يخبرهم بالظرف الذي يوجد فيه وأن يتخذ الوسائل اللازمة للمحافظة على البضائع. كل هذا ما لم يوجد اتفاق على خلاف ذلك*** ».

3 – **شحماط محمود**، الموجز في القانون البحري الجزائري، مرجع سابق، ص 127.

4 – **حسني أحمد**، المرجع نفسه، ص 24.

المطلب الثاني

صور عقد إيجار السفينة

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

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

الفرع الأول

عقد إيجار السفينة غير مجهزة

يقصد بتجهيز السفينة تزويدها بكل ما يلزمها لإمكان الملاحة في البحر ومواجهة مخاطرة سواء تعلق الأمر بتزويدها بالرجال المؤهلين أو بالمؤن والوقود وكافة ما تقتضيه الرحلة البحرية أما إذا قام المؤجر بتأجيرها دون تزويدها بكل ذلك أو زودها تزويدا جزئياً فإنما يكون أمام تأجير سفينة غير مجهزة للملاحة البحرية ويتعين على المستأجر تجهيزها،

وعليه نبين كل من تعريف العقد **(أولا)**، وتحديد التسيير الملاحي والتجاري للسفينة **(ثانيا)**، وإبراز طبيعة ومهام عقد إيجار السفينة غير مجهزة (بهيكلها) **(ثالثا)**.

أولا – تعريف عقد إيجار السفينة غير مجهزة:

يعتبر عقد إيجار السفينة غير مجهزة (بهيكلها أو عارية) نوع من أنواع التمويل للسفن في النقل البحري، وتلجأ إليه الشركات الملاحية في حالة رواج التجارة العالمية والسوق الملاحي، وذلك عندما تواجه الشركات الملاحية عروضا كثيرة، وتدفقات في حركة البضائع وعدم قدرة السفن التي تملكها في مواجهة هذا الطلب على السفن التي تملكها لنقل البضائع، وأما في حالة هبوط السوق الملاحي وحالة الكساد فتقوم الشركات الملاحية بتأجير سفنها المهددة بالتوقف وذلك بسبب عدم وجود تدفقات للبضائع لتكون كافية لتشغيل تلك السفن[1]، ومن ثم فهذا النوع من الإيجار يكون أكثر مناسبة من الناحية العملية في مثل هذه الظروف[2].

إذ يكتسي عقد إيجار السفينة غير مجهزة (بهيكلها) صبغة قانونية مكملة لعقد إيجار التمويلي[3] (Location-Vente)، أين يأخذ المشتري صفة المستأجر بدفع ثمن السفينة على

---

1 – **شاهين وحيد عبد اللطيف**، "نحو مستقبل تمويلي أفضل في النقل البحري – مع دراسة حالة شركتي ايفرجرين ويومبنج"، المؤتمر الدولي السادس والعشرين للموانئ والنقل البحري "التكامل من أجل مستقبل أفضل"، أيام 7–9 فبراير، الإسكندرية – مصر، 2010، ص 8.

2 – **ترك محمد عبد الفتاح**، مرجع سابق، ص 63.

3 – ظهر هذا النوع من العقود في العقدين الأخيرين من القرن العشرين، ويتفق معظم الباحثين في مجال التمويل بأن هذا النوع من العقود ينطوي في جوهره على أسلوب جديد في التمويل، وتنتشر سياسة تأجير الأصول بدلاً من شرائها على نطاق أوسع في بعض الصناعات، أو من مصانعها لمدد طويلة، عادة ما تتراوح مدة العقد ما بين عشرة (10) أعوام إلى ثلاثين (30) عاما، فهو يعتبر تأجير رأسمالي من وجهة نظر المستأجر، وتمويل تأجيري من وجهة نظر المؤجر، وهكذا انتشر التأجير التمويلي في العالم، مع وضع تشريعات تنظمه، للحفاظ على حق المؤجر والمستأجر، ويوفر التأجير التمويلي 100% من رأس مال اللازم لشراء الأصول ويسمى بالتمويل خارج الميزانية ويمنح مزايا ضريبية للمستأجر. ومنذ عام 2003 أصبح التأجير التمويلي للسفينة أكثر جاذبية بسبب انخفاض أسعار الفائدة وأسعار السفن، فالملاك والمؤجرين في الولايات المتحدة ابتكروا بما يسمى بالبيع ثم إعادة التأجير، والوافدين الجدد في سوق السفن يفضلون تأجير السفينة أولا على الرغم من أن بعض البنوك البريطانية قدمت هياكل للتأجير التمويلي في عام 2008، فعملية البيع ثم إعادة التأجير=

شكل أقساط تتمثل في الأجرة، ويأخذ البائع صفة المؤجر الذي يسلمه السفينة المملوكة له بتخليه عن تجهيزها وتسليحها لمدة طويلة تكفي لتسديد القيمة الإجمالية للشيء المباع، ليتم إذن نقل ملكية السفينة عند انتهاء مدة العقد[1].

فيرى الفقه الفرنسي أن عقد إيجار السفينة غير مجهزة (بهيكلها) هو دوما عقد إيجار شيء أما الأنواع الأخرى من العقود (إيجار على أساس الرحلة، أو لمدة معينة) فهي ذات صفة مختلطة تجمع بين إيجار الشيء وإيجار الخدمة[2]. فبموجب عقد إيجار السفينة، فإن المالك أو مجهز السفينة يتعهد بوضع سفينة تحت تصرف المستأجر مقابل دفع مبلغ نقدي[3].

يمكن تعريف عقد إيجار السفينة غير مجهزة (بهيكلها) بأنه ذلك العقد الذي بمقتضاه يضع مالك السفينة سفينته غير مجهزة تحت تصرف شخص آخر هو المجهز، الذي بدوره يقوم بتجهيزها بالمؤونة ورجال الطاقم والوقود، قصد الانتفاع بها لمدة معينة لقاء أجر متفق عليه. وهذا النوع من التأجير يحتفظ المستأجر بالإدارتين الملاحية والتجارية، ويكون المستأجر المجهز "**Affréteur armateur**" بمثابة الناقل في مواجهة الشاحنين[4].

= يتم تقديمها لملاك السفن من قبل عدد من البنوك مثال بنك الصين التجاري، بنك التعمير الصيني ومؤسسة مينشج المصرفية ويعرض حالات الدول التي استخدمت القروض.

انظر: **شاهين وحيد عبد اللطيف**، مرجع سابق، ص 10.

[1] – تجدر الملاحظة في هذا الصدد إلى استعمال الأطراف المشارطة النموذجية (Barecon-B) والتي تحتوي على بنود أدرجت خصيصا لهذا النوع من التعامل، بينما تبقى نظيرتها مشارطة (Barecon-A) بمثابة الوثيقة العامة.

انظر: **عباس خالد**، مرجع سابق، ص 148.

[2] – **بوكعبان العربي**، مرجع سابق، ص 98.

[3] – « Par le contrat d'affrètement un armateur ; appelé fréteur ; s'engage a mettre un navire a la disposition d'un affréteur moyennant le paiement d'une somme appelée fret ».

Voir : **RODIER René DU PONTAVICE Emmanuel**, Droit maritime, 12ème Ed, Dalloz, Paris, 1997, p 37.

[4] – **الأسبر وهيب**، القانون البحري (السفينة، أشخاصها، عقد النقل البحري)، المؤسسة الحديثة للكتاب، طرابلس، 2008، ص 150.

عرف الدكتور "عوض علي جمال الدين" عقد إيجار السفينة غير مجهزة بأنه: « *اتفاق به يتعهد المؤجر – نظير أجر – أن يضع تحت تصرف المستأجر السفينة المؤجرة، غير مجهزة بأي طاقم بحيث يكون للمستأجر حرية كبيرة في استغلالها في الملاحة البحرية كما يشاء ووفقا لمصالحه ولكن في الحدود المرسومة في القانون* »[1].

كما عرّفت المادة 10 من القانون الفرنسي لعام 1966 عقد إيجار السفينة بهيكلها والتي تنص على أنه: « ***العقد الذي يتعهد بموجبه المؤجر، مقابل أجرة، بأن يضع تحت تصرف المستأجر لمدة زمنية محددة سفينة معينة دون تجهيز أو تطقيم أو بتجهيز وتطقيم غير كاملين*** »[2]، يتضح من خلال هذه المادة أنّ هذا التعريف غير كامل، لأنه لا يبين ماهية الاختلاف بين هذا النوع من التأجير وتأجير الأشياء بوجه عام، فمن ناحية عند تعريف عقد إيجار السفينة غير المجهزة يجب أن يذكر ما يؤكد أن هذا الإيجار "من أجل الاستغلال البحري للسفينة"، ومن ناحية أخرى فإن السفينة لا تسلم للمستأجر ببدنها فقط وإنما تسلم له بملحقاتها ومصادر قوتها المحركة[3].

نظمت قانون التجارة البحرية المصرية أحكام هذا النوع من الإيجار من خلال المواد من 161 إلى 167، فعرّفت عقد إيجار السفينة غير مجهزة من خلال أحكام المادة 161 على أنه: « ***إيجار السفينة غير مجهزة عقد يلتزم بمقتضاه المؤجر بوضع السفينة تحت تصرف المستأجر لمدة محددة دون تجهيزها بمؤن أو بحارة أو بعد تجهيزها تجهيزا غير كامل*** ».

---

[1] – **عوض علي جمال الدين**، "دراسات مشارطات إيجار السفن"، مجلة القانون والإقصاد، عدد 1، جامعة القاهرة، 1970، ص 167.

[2] – Art 10 Loi N° 66-420 les contrats d'affrètement et de transport maritimes français : « ***Par affrètement "coque nue", le fréteur s'engage, contre paiement d'un loyer, à mettre, pour un temps défini, à la disposition d'un affrèteur, un navire déterminé, sans armement, ni équipement ou avec un équipement et un armement incomplets*** ».

[3] – **حسني أحمد**، مرجع سابق، ص 60.

يتضح من خلال هذه المادة أن هذا النوع من الإيجار الذي يطلق عليه أيضا تسمية إيجار عاري، ينصرف إلى قيام المؤجر في مقابل أجر متفق عليه بوضع السفينة المؤجرة تحت تصرف المستأجر بدون بحارة ولا مؤن ولا لوازم ، إلا الحد الأدنى من اللوازم والأدوات والمعدات التي تلزم لتسييرها في البحر بصورة مأمونة، كما ينصرف أيضا إلى تجهيزها بتجهيز ناقص غير كامل، فيكون للمستأجر كامل الحرية في استغلال السفينة بالطريقة التي يراها مناسبة تبعا لمصالحه، ولكن مع التقيد بالحدود المرسومة في العقد[1].

وإذا كان القانون الفرنسي والمشروع المصري قد اعتبرا الإيجار من قبيل إيجار السفينة غير مجهزة رغم إمكان وجود تجهيز وتطقيم غير كاملين حسب المادتين 161 من ق.ت.ب.م المذكورة أعلاه، والمادة 10 من قانون إيجار السفن والنقل البحري الفرنسي[2]، فقد أجازا للمستأجر أن يستعمل ما على السفينة من مؤونة على أن يستبدلها عند انتهاء العقد بكمية مماثلة من ذات النوع[3].

أما في الجزائر فعرفت استخداماً لعقد إيجار السفينة غير مجهزة منذ القديم وهو ما يعرف في القانون الجزائري بعقد إيجار السفينة بهيكلها، وهو ذلك العقد الذي بمقتضاه يضع المالك سفينة بهيكلها غير مجهزة لا بالطاقم ولا بالمؤونة ولا بالوقود، تحت تصرف شخص آخر وذلك قصد الانتفاع بها لمدة معينة لقاء أجر معلوم، وان صاحب السفينة سواء كان المؤجر أو المالك يتخلى لمستأجرها عن إدارتها التجارية والملاحية معا، فيقوم المستأجر بالتعاقد مع الربان والطاقم وتموين السفينة بالوقود والغذاء، ويتولى استغلال السفينة لحسابه بالتعاقد مع الشاحنين، فالعقد هنا يعد من عقود الأشياء ويسري عليه أحكام القانون المدني،

---

[1] – **ترك محمد عبد الفتاح**، مرجع سابق، ص 63.

[2] – تنص المادة 10 من قانون عقود إيجار السفن والنقل البحري الفرنسي لعام 1966 على ما يلي: « ... ***دون تجهيز أو تطقيم أو بتجهيز وتطقيم غير كاملين*** »، والمادة 161 من ق.ت.ب.م تنص على أنه: « ... ***أو بعد تجهيزها تجهيزا غير كامل*** ».

[3] – **حسني أحمد**، مرجع سابق، ص 60.

فالمستأجر في هذه الحالة يعتبر مجهزا للسفينة دون المالك فهو بمثابة الناقل في مواجهة الشاحنين[1].

وقد نظم المشرع الجزائري أحكام عقد إيجار السفينة غير مجهزة (بهيكلها) من خلال المواد 723 إلى 737 من القانون البحري، إذ تنص المادة 723 من ق.ب.ج على ما يلي: « ***لتطبيق هذا الأمر، فإن تأجير السفينة بهيكلها وبدون تسليح أو تجهيز يماثل إستئجار السفينة*** ».

تضيف المادة 724 من ق.ب.ج على ما يلي: « ***يتعهد المؤجر بموجب عقد استئجار السفينة بهيكلها، ... بدون تسليح أو تجهيز تحت تصرف المستأجر ...*** ».

تقابل هاتين المادتين النص بالفرنسية على النحو التالي:

Art 723 D.M.A :« ***Pour l'application de la présente ordonnance,….. sans armement ni équipement, coque nue, …….*** ».

Art 724 D.M.A :« ***Par le contrat d'affrétement coque nue,….. sans armement ni équipement à la disposition ……*** ».

نستنتج من خلال هاتين المادتين أن هناك نوع من التضارب في نصهما، ويظهر ذلك عند مقارنة صياغتها باللغة العربية والفرنسية ذلك أن المشرع استعمل عبارة باللغة العربية "بدون تسليح أو تجهيز" مقابل عبارة باللغة الفرنسية "**sans armement ni équipement**" والتي تعني بدون تسليح ولا تجهيز معا إلا أن الترجمة الصحيحة لهذه العبارة هي: " sans armement **ou sans** équipement". وبالرغم من إبراز المشرع الجزائري لعنصر المدة مع غياب التسليح والتجهيز، وذلك بمناسبة تعريف لعقد إيجار السفينة غير مجهزة أو ما يسمى إيجار السفينة بهيكلها من خلال المادة 724 ق.ب فإنه يبقى تعريفا ناقصا لعدم إشارته إلى

[1] – راجع المواد من 723 إلى 727 من ق.ب.ج، سالف الذكر؛ **الغثيمي حمدي**، مرجع سابق، ص 70.

الغرض المرجو من إبرام هذا العقد وهو الاستغلال البحري للسفينة[1]. وهذا العقد لا يقتصر فقط على وضع هيكل السفينة تحت تصرف المستأجر، بل يتعين على المؤجر أن يسلم السفينة بآلاتها ومصادر قوتها المحركة وفي حالة صالحة للملاحة حتى تكون قادرة على أداء الخدمة التي خصصت لها[2].

ثانيا – التسيير الملاحي والتجاري للسفينة:

يشمل التسيير الملاحي على النواحي الفنية للسفينة المؤجرة مثل صيانة بدن وماكينات وأجهزة السفينة، بالإضافة إلى تزويدها بالوقود والزيوت والمؤونة اللازمة للمعيشة، كما تشمل كذلك التسيير الملاحي بمعنى الكلمة عملية قيادة السفينة وتشغيلها وحفظ توازنها أثناء إبحارها بتحقيق رحلة بحرية على أحسن وجه [3]، وتوصيلها من ميناء إلى ميناء بسلام وأمان وما يتطلب ذلك من مواد وتجهيزات وأدوات سليمة وآمنة.

أما التسيير التجارية فهي تغطي العمليات التجارية المتعلقة بالسفينة المؤجرة مثال ذلك إبرام عقود الإيجار لنقل البضائع لسندات الشحن أو عقود إيجار السفينة من الباطن، استلام

---

[1] – إنّ استعمال المشرع البحري لتسمية "عقد استئجار السفينة بهيكلها" تكون ناقصة من حيث المعنى، وعليه من المفروض استعمال المشرع تسمية "استئجار السفينة بهيكل عاري" وهي الأقرب للمعنى المقصود"، لأن هيكل السفينة العاري يوحي إلى انعدام التسليح والتجهيز بها، أما بالنسبة لتسمية "استئجار السفينة عارية" أو "استئجار السفينة غير مجهزة" والتي تبنتها معظم التشريعات العربية فتعتبر هي الأخرى ناقصة من حيث المفهوم. كون أن **التسمية الأولى** بإشارتها إلى السفينة برمتها وهي عارية، تستثني حتى أجهزة هيكل السفينة والتي تسمح لها بتأدية مهامها وينصب عليها التزام المؤجر بالمحافظة على صلاحيتها للملاحة (المادتين 725 و 727 من ق.ب.ج)، بالإضافة إلى التزامه بالقيام بالإصلاحات والتغييرات ضمانا للعيوب الخفية والاستهلاك العادي للسفينة (المادة 726 من ق.ب.ج)، أما عن **التسمية الثانية:** فهي تعني عدم تجهيز السفينة فقط ولا تستثني طاقمها.

انظر: **عباس خالد**، مرجع سابق، ص 144.

[2] – المرجع نفسه، ص 147.

[3] – **حسني أحمد**، مرجع سابق، ص 77.

وتسليم البضائع، عملية مناولة البضائع عند الشحن والتفريغ، المحافظة على البضائع المنقولة أثناء الرحلة البحرية، تجهيز العنابر، عملية رص وتستيف البضائع... الخ[1].

وعليه يترتب على تأجير السفينة غير مجهزة أن تنتقل التسييرين (الإدارتين) الملاحي والتجاري إلى المستأجر، فهو الذي يتولى مشروع النقل البحري بما يقتضيه من نفقات سواء من حيث إبرام وتنفيذ عقود العمل البحري أو من حيث تزويد السفينة بكل ما هو لازم لإنجاز الرحلة البحرية، وبهذا يكتسب مستأجر السفينة غير المجهزة صفة المجهز بكل ما يرتبط بهذا الوصف من أثار قانونية، ويكتسب في مواجهة متلقى خدمة النقل صفة الناقل البحري فيلتزم في مواجهتهم بالالتزامات الناشئة عن عقد النقل البحري للأشخاص بحسب الأحوال[2].

وهو ما نص به المشرع الجزائري من خلال أحكام المادة 730 من ق.ب التي تنص على ما يلي: « ***يتمتع المستأجر بالتسيير الملاحي والتجاري للسفينة***، ... ».

ثالثا – طبيعة ومهام عقد إيجار السفينة غير مجهزة:

لقد تعرض القانون الفرنسي لعام 1966 وكذا القانون المصري لأحكام هذا العقد فقد نظما تأجير السفينة غير مجهزة بنصوص خاصة، فالعقد إذن يخضع لأحكام القانون البحري ويليها قواعد القانون التجاري بوصف العقد عملا تجاريا بالنسبة لطرفيه، وهو ما أخذ به المشرع الجزائري عندما أعتبر عقد إيجار السفينة يشكل عملا تجاريا سواء بحسب موضوعه، أو بحسب شكله كلما تعلق بتجارة بحرية[3]، إلا أن العقد يخضع في النهاية للقواعد الواردة في القانون المدني الخاصة بإيجار المنقول دون إيجار العقار، لأن السفينة تعتبر مالا منقولا تسري عليها الأحكام العامة في شأن الأموال المنقولة المقررة في القانون المدني، عدا خاصية الحيازة في المنقول سند الملكية، وذلك مع مراعاة الأحكام المنصوصة عليها في

---

[1] – **ترك محمد عبد الفتاح**، مرجع سابق، ص 83.

[2] – **دويدار هاني**، النقل البحري والجوي، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، 2008، ص 183.

[3] – راجع نص المادتين 2 و3 من ق.ت.ج، سالف الذكر.

القانون البحري[1]، بمعنى عقد إيجار السفينة يخضع لأحكام القانون البحري، إلا أنه عندما لا يوجد أحكام منصوصة عليها في القانون البحري، فإنه يخضع لأحكام القواعد العامة وهو القانون المدني الجزائري الشريعة العامة في القانون.

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

– تكون السفينة في حيازة المستأجر وليس المؤجر.

– ليس للمؤجر أن يحجز على البضاعة مقابل الأجر بموجب عقد المشارطة.

– الربان والبحارة يكونون في خدمة المستأجر وليس المالك ومن ثم فهو يتحمل الالتزامات الناشئة عن أعمالهم.

– يكون المستأجر مسؤولا أمام الشاحنين لأن سندات الشحن تصدر باسم المستأجر حتى لو لم يعرفوا بالمشارطة.

– إذا اشترطت السفينة في إنقاذ فحصة الإنقاذ تعود للمستأجر.

– يسأل المستأجر عن التعويضات المستحقة بسبب الاصطدام الناجم عن الإهمال.

– جميع الرسوم المطلوبة والتي تستحق على السفينة أثناء نشاطها في البحار أو في الموانئ يدفعها المستأجر[2].

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

---

[1] – **حسني أحمد**، مرجع سابق، ص 62.

[2] – **العطير عقد القادر**، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية –دراسة مقارنة–، ط 5، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2014، ص ص 202، 203.

– هي أداة من أدوات الائتمان: فالمجهز الذي يرغب في بناء سفينة ويكون في حاجة للائتمان لهذا الغرض، يقوم ببناء السفينة باسم المنشأة مقدمة المال التي تتعهد بتأجيرها له غير مجهزة[1].

– تستعمل من أجل الدفع بالتقسيط لثمن إنشاء السفينة، أو تقسيم مصاريف تسيير وصياغة بين متعهدين اثنين على الأقل، فنكون بذلك بصدد إيجار تجاري لسفينة بهيكله **(Affrétement coque nue commercial)**[2].

– ربط العلاقة بين عميل بنكي ومجهز في إطار إيجار تمويلي لسفينة بهيكلها **(Affrétement coque nue)**.

– يمنح هذا العقد إمكانية للسفينة برفع علم المستأجر بصفة مؤقتة، وذلك بتركها مسجلة ضمن سجلات ملكية السفن في دولة المؤجر مشكلا بذلك إيجار اقتصادي – قانوني لسفينة بهيكلها.

مهما اختلف هدف الاتفاق نظرا لما يتمتع به الأطراف من حرية تعاقدية في إبرام عقد إيجار السفينة غير مجهزة أو بهيكلها، فإنه يبقى دائما خاضعا للقواعد العامة الخاصة باستئجار السفن، وهو ما أخذ به المشرع الجزائري في صريح المادة 723 من القانون البحري سالفة الذكر، فجعل هذا العقد يماثل إيجار لسفينة تطبيقا لنصوص القانون البحري[3].

---

[1] – **حسني أحمد**، مرجع سابق، ص 61.

[2] – **RODIERE René**, Traité Général de droit maritime, affrètements et transports, tome 1, op cit, p 267.

[3] – **عباس خالد**، مرجع سابق، ص 148.

الفرع الثاني

عقد إيجار السفينة مجهزة

يمكن تشبيه تأجير السفينة غير مجهزة (عارية) بتأجير شقة فارغة بلا أثاث، وبالعكس تأجيرها مجهزة يشبه تأجير شقة مفروشة. فإيجار السفينة مجهزة عقد يلتزم بمقتضاه المؤجر بوضع سفينة معينة كاملة التجهيز تحت تصرف المستأجر وذلك لمدة معينة **(أولا)**، أو القيام برحلة أو رحلات معينة **(ثانيا)**. فأدرجه المشرع المصري في إطار قانون التجارة البحرية خلال المواد من 168 إلى 195، أما المشرع الجزائري فنظم أحكامه في القانون البحري خلال المواد من 695 إلى 722 بالنسبة لاستئجار السفينة لمدة معينة، ومن 650 إلى غاية المادة 694 بالنسبة لاستئجار السفينة على أساس الرحلة.

أولا – عقد إيجار السفينة لمدة معينة:

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

1 – تعريف عقد إيجار السفينة لمدة معينة:

هو عقد يلتزم المؤجر بموجبه بأن يضع تحت تصرف المستأجر سفينة معينة كاملة التجهيز لمدة معينة، بطاقمها وربانها ومؤونتها ووقودها وتكون تحت تصرف المستأجر، فيتنازل المالك للمستأجر عن التسيير التجاري فقط دون التسيير الملاحي[1]، ويدفع المستأجر مقابل ذلك أجرة الحمولة. ومقتضى ذلك أن ربان السفينة في التأجير بالمدة يتلقى التعليمات من مؤجر السفينة فيما يتعلق بالشؤون الفنية للملاحة، ويتلقى من المستأجر التعليمات فيما يتعلق بالشؤون التجارية[2].

---

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

[2] – **شحماط محمود**، القانون البحري الجزائري، مرجع سابق، ص 81.

وقد عرفت المادة 07 من القانون الفرنسي لعام 1966 عقد إيجار السفينة لمدة معينة بأنه: « ***العقد الذي يتعهد فيه المؤجر بأن يضع سفينة مجهزة تحت تصرف المستأجر لمدة محددة*** »[1].

إن هذا التعريف معيب، لأن عنصر الوقت في هذا النوع من التأجير لا يميّز لا الغرض من العقد، ولا التزامات الطرفين[2]، ذلك أن العنصر الأساسي في عقد إيجار السفينة لمدة معينة هو معرفة مدى التخلي الجزئي أو الكلي عن الإدارة للمستأجر، أما عنصر الزمن فيعد أمرا ثانويا يمكن أن نجده في عقد إيجار السفينة الذي لا يتضمن أي تخل عن الإدارة[3].

بينما عرّفه المشرع المصري في قانون التجارة البحري إلى جانب الإيجار بالرحلة في فصل واحد يتعلق بالإيجار الوارد على سفينة مجهزة وذلك ضمن المادة 168 على أنه: « ***إيجار السفينة مجهزة عقد يلتزم بمقتضاه المؤجر بوضع سفينة معينة كاملة التجهيز تحت تصرف المستأجر وذلك لمدة محددة أو القيام برحلة أو رحلات معينة*** ».

أما المشرع الجزائري فعرف عقد إيجار السفينة لمدة معينة بأنه العقد الذي يتعهد فيه المؤجر بوضع سفينة مزودة بالتسليح والتجهيز تحت تصرف المستأجر لمدة معينة، ويلتزم المستأجر في المقابل بدفع أجرة الحمولة[4]. وهو ما جاء في أحكام المادة 695 من ق.ب.ج التي تنص على أنه: « ***يتعهد المؤجر بموجب عقد استئجار السفينة لمدة معينة بأن يضع سفينة مزودة بالتسليح والتجهيز تحت تصرف مستأجر السفينة لمدة معينة ويدفع المستأجر بالمقابل أجرة الحمولة*** ».

---

[1] – Art 7 Loi n° 66-420 les contrats d'affrètement et de transport maritimes **:" Par le contrat d'affrètement à temps, le fréteur s'engage à mettre un navire armé à la disposition de l'affréteur pour un temps défini ".**

[2] – **حسني أحمد**، مرجع سابق، ص 75.

[3] – **الدباغ إسراء عبد الهادي محمد**، عقد إيجار السفينة المجهزة (دراسة مقارنة)، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون الخاص، كلية القانون، جامعة الموصل، العراق، 2005، ص 59.

[4] – **بوكعبان العربي**، مرجع سابق، ص 105.

فالمستأجر في هذا العقد له صفة الناقل وليس المالك، وذلك إعمالا بأحكام المادة 701 من ق.ب.ج التي تنص على أنه: « ***يعود التسيير التجاري للسفينة لمستأجر السفينة ويكون الربان بحكم القانون ممثلا عن المستأجر في هذا المجال ويجب عليه التقيد بتعليمات المستأجر وفي حدود أحكام عقد استئجار السفينة*** ».

يتبين من خلال هذه المادة أنه من خصائص عقد إيجار السفينة لمدة معينة، أن المؤجر يحتفظ بحق التسيير الملاحي للسفينة، وعلى هذا يبقى الربان والبحارة الآخرون مندوبون عن المؤجر، ويتعين عليهم التقيد بتعليماته[1].

2 – التفرقة بين التسييرين الملاحي والتجاري في عقد إيجار السفينة لمدة معينة:

يتميز عقد إيجار السفينة بالمدة عن إيجار السفينة بالرحلة بأن المؤجر له التسيير الملاحي للسفينة فقط دون التجاري، ويلتزم المؤجر بمقتضاه بأن يضع تحت تصرف المستأجر سفينة معينة كاملة التجهيز لمدة معينة ويدفع المستأجر بالمقابل أجرة الحمولة. ومقتضى ذلك أن ربان السفينة في التأجير بالمدة يتلقى التعليمات من مؤجر السفينة فيما يتعلق بالشؤون الفنية للملاحة[2]، وعليه أيضا أن يتبع التعليمات الصادرة من المستأجر فيما يتعلق بالاستغلال التجاري للسفينة، كإصدار سندات الشحن وتعيين الرحلات وخط السير السفينة والموانئ التي تتجه إليها وكيفية تنفيذ عملية الشحن والتفريغ والتسليم[3]. ويعتبر العقد في هذه الحالة إجارة أشياء وإجارة خدمة في الوقت نفسه[4].

---

[1] – **بوكعبان العربي**، مرجع سابق، ص 105.

[2] – **شحماط محمود**، الموجز في القانون البحري، مرجع سابق، ص 130.

[3] – **المنشاوي عبد الحميد**، مرجع سابق، ص 204.

[4] – **علوة محمد نعيم**، مرجع سابق، ص 168.

إنّ الأصل في التأجير السفينة لمدة معينة أن يحتفظ المؤجر بالتسيير الملاحي في حين ينتقل التسيير التجاري للسفينة إلى المستأجر[1]، ولكن ما هو معيار التفرقة بين التسيير الملاحي التي تبقى للمؤجر والتسيير التجاري التي تنتقل إلى المستأجر؟

القاعدة العامة أنّ التفرقة بين ملامح التسييرين (الملاحي والتجاري) هامة على أساس أن كلا من طرفي عقد الإيجار يسيطر على السفينة ونشاطها بقدر ما يملك في يده من سيطرة وإدارة، وبالتالي يسأل بقدر هذه السيطرة أو الإدارة، فلا تثور أية مشكلة عندما نكون بصدد مسألة معينة حددت المشارطة من الذي يقوم بها هل المؤجر أم المستأجر، ولكن تثور المشكلة عند ذكر كلمات ليست محددة على سبيل الحصر والتحديد، والتي يمكن أن يحدث حولها خلاف مثل الاستغلال التجاري أو الإدارة التجارية.

وقد تعددت الآراء فهناك رأي يقول بأنه لكي تستغل السفينة تجاريا لا بد من توفير ثلاث متطلبات:

– تجهيز السفينة بما يلزمها من أفراد وأجهزة ومعدات ومؤونة مع القيام بما تتطلبه من صيانة وإصلاحات،

– تشغيل السفينة ملاحيا وفنيا،

–استغلال نشاط السفينة في التجارة[2].

فغالبا ما يطلق على المتطلبين الأول والثاني بالإدارة الملاحية بينما المتطلب الثالث فيطلق عليه بالإدارة التجارية أو الاستغلال التجاري. لكن النقد الذي وجه إلى هذا الرأي يتمثل في أنه لا يساعد كثيرا في الفصل بين التسييرين الملاحي والتجاري لتقارب المفاهيم

---

[1] – تنص المادة 174 من ق.ت.ب.م على أنه: « ***يحتفظ المؤجر بالإدارة الملاحية للسفينة. وتنقل الإدارة التجارية للسفينة إلى المستأجر ويتحمل نفقاتها وعلى وجه الخصوص تزويد السفينة بالوقود والزيوت والشحوم وأداء رسوم الموانئ والإرشاد وغير ذلك من المصروفات، ويلتزم الربان بتنفيذ تعليماته المتعلقة بهذه الإدارة*** ». هذه المادة تقابلها المادتين 700 و701 من ق.ب.ج.

[2] – **عباس خالد**، مرجع سابق، ص 115.

فيه، الأمر الذي يصعب من خلاله تحديد مسؤولية كل طرف في العقد بالنظر إلى العمل الذي يقوم به.

وهناك العديد من الآراء الأخرى في هذا الخصوص، إلا أن الاتجاه الغالب هو الذي يرجع طبيعة العمل معياراً للتفرقة، إذ يعد العمل من العمليات المتعلقة بالتسيير الملاحي مثل قيادة السفينة وإرسائها على الأرصفة، وعلى النقيض من ذلك يكون من أعمال التسيير التجاري، متى كان ذات طبيعة إدارية سواء أكان من العمليات القانونية، مثل عملية تسليم البضائع لذويها، أم من الأعمال المادية مثل عملية شحن البضائع على السفينة وتستيفها في عنابر وتفريغها[1].

إلا أن في بعض الأحيان هذا المعيار يعتريه الغموض، وبخاصة إذا تردد العمل بين الطبيعتين كما هو الشأن بخصوص تستيف البضاعة على عنابر السفينة، لأن لهذه العملية صلة بتوازن وهي مسألة ملاحية فنية، ولها صلة كذلك بالمحافظة على البضائع وهي مسألة تجارية، ومن ذلك يرجع إلى العرف لمعرفة حكم الحالات التي يصعب الوقوف على وجه اليقين على طبيعة عملها[2].

ثانيا – عقد إيجار السفينة على أساس الرحلة:

إنّ عقد إيجار السفينة على أساس الرحلة أو لعدة رحلات هو أحد صورتي عقد إيجار السفينة مجهزة، وهو النوع الغالب والأكثر استعملا في التجارة البحرية لما له من مميزات وخصائص ينفرد بها مقارنة بباقي صور عقود إيجار السفن، وهذا الشكل من أشكال استغلال السفينة يتم خاصة عندما توجد كمية كبيرة من البضائع لنقلها والتي لا تستلزم وجود

[1] – **أبو شويمة إبراهيم يوسف محمد**، مشارطات إيجار السفن في التشريع الأردني: دراسة مقارنة، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه، كلية الدراسات العليا، جامعة العلوم الإسلامية العالمية، عمان، 2014، ص 158.

[2] – المرجع نفسه، ص 158.

خط بحري منظم، فهو ذو طبيعة خاصة. هذا ما دفعنا لدراسته من خلال تبيان تعريفه وتمييزه عن عقد إيجار السفينة لمدة معينة، وتحديد طبيعته.

1 – تعريف عقد إيجار السفينة على أساس الرحلة:

يقصد بعقد إيجار السفينة على أساس الرحلة بأنه عقد يتعهد فيه المؤجر بأن يضع كليا أو جزئيا سفينة مزودة بالتسليح والتجهيز، تحت تصرف المستأجر للقيام برحلة أو عدة رحلات، وبالمقابل يتعهد المستأجر بدفع أجرة السفينة[1]، وهو ما جاء في أحكام المادة 650 من ق.ب.ج التي نصت على أنه: « ***يتعهد المؤجر في عقد إستئجار السفينة على أساس الرحلة، بأن يضع كليا أو جزئيا سفينة مزودة بالتسليح والتجهيز تحت تصرف المستأجر للقيام برحلة أو أكثر وبالمقابل يتعهد المستأجر بدفع أجرة السفينة*** ».

أما في القانون الفرنسي لعام 1966 فَعُرف عقد إيجار السفينة على أساس الرحلة من خلال المادة الخامسة التي نصت على أنه: « ***في الإيجار بالرحلة يضع المؤجر تحت تصرف المستأجر كل السفينة أو جزء منها من أجل القيام برحلة أو برحلات*** »، فهذا التعريف يؤكد على الجوانب التي تقرب الإيجار بالرحلة من بقية العقود الإيجار الأخرى (الإيجار الزمني والإيجار العاري)، خلافا لبعض التشريعات التي تركز على الجوانب التي تقترب بهذا الإيجار من عقد النقل[2].

لقد عرّف بعض الفقه عقد إيجار السفينة على أساس الرحلة بأنه « عقد بمقتضاه يضع المؤجر كامل السفينة أو بعضها تحت تصرف المستأجر لسفرة أو لعدة سفرات »، كما عرّفه البعض الآخر بأنه « إتفاق يجري بين مالك السفينة (المؤجر) والمستأجر بمقتضاه يتعهد

---

[1] – **بوكعبان العربي**، مرجع سابق، ص 101.

[2] – **أضريف عبد الرحيم**، مرجع سابق، ص 72.

الأول بأن يضع السفينة كلها أو جزءاً منها تحت تصرف الثاني (المستأجر) لرحلة أو لعدة رحلات، وتكون السفينة مجهزة بكامل طاقمها وأداتها »[1].

من خلال هذه التعاريف المقدمة يلاحظ أنها لم تبين مدى انتقال السلطة من المؤجر إلى المستأجر باعتباره العنصر المميز بين صور عقد إيجار السفينة، فيفضل تعريف عقد إيجار السفينة بالرحلة أو بالرحلات معينة بأنه عقد يلتزم بمقتضاه المؤجر بأن يقدم للمستأجر مقابل أجرة سفينة مجهزة صالحة للملاحة لرحلة أو لعدد من الرحلات، ويمكنه من نقل بضاعته على السفينة كلها أو على جزء منها، ويحتفظ المؤجر بسيطرته الكاملة على السفينة ويكون له عن طريق تابعيه تسييرها ملاحيا وتجاريا لكونه التعريف الذي يحدد العناصر المميزة لعقد إيجار السفينة بالرحلة أو برحلات معينة[2].

كما أنّ هذا النوع من الإيجار لا يلتزم المؤجر فقط بأن يضع تحت تصرف المستأجر سفينة صالحة للملاحة مجهزة، وإنما يكون للمؤجر الإدارة الكاملة للسفينة[3]، ويقصد بالإدارة الكاملة احتفاظ المؤجر بالإدارتين الملاحية منها والتجارية[4]، وقد تبرم المشارطة لرحلة أو رحلات معينة فضلا على أنه يمكن أن تبرم المشارطة بالمدة، أو المدة اللازمة للقيام بالرحلة وطرق احتساب الأجرة بالمدة أو بالرحلة ليس له أثر في تحديد نوع التأجير[5].

وعليه فعقد إيجار السفينة على أساس الرحلة يرتب في ذمة المؤجر التزامات تتمثل في تهيئة السفينة المتفق عليها في عقد الإيجار بشرط أن تكون صالحة للملاحة البحرية،

---

1 – **المقدادي عادل علي**، مرجع سابق، ص 94.

2 – **شقلب ملك**، عقود النقل البحري (بين وثيقة التأمين العائمة وعقد إيجار السفينة)، مكتبة الوفاء القانونية، الإسكندرية، 2019، ص 267.

3 – **حسني أحمد**، مرجع سابق، ص 139.

4 – تنص المادة 651 من ق.ب.ج على أنه :« ***يحتفظ المؤجر الذي أبرم عقد إستئجار السفينة بالرحلة، بالتسيير الملاحي والتجاري للسفينة*** ». تقابلها نص المادة 181 فقرة 1 من ق.ت.ب.م على أنه: « ***يحتفظ المؤجر بالإدارة الملاحية والإدارة التجارية للسفينة*** ».

5 – **شحماط محمود**، الموجز في القانون البحري، مرجع سابق، ص 128.

وبالمقابل يلتزم المستأجر بدفع الأجرة المتفق عليها إضافة إلى التزامه بالمحافظة على السفينة التي هي بعهدته، ويعتبر من العقود التجارية لأن الغرض منها دائما يهدف إلى تحقيق الربح، ويعد دائما تجاريا بالنسبة لمالك السفينة. أما بالنسبة للمستأجر فيختلف الأمر وهذا حسب الغرض المقصود من إيجار السفينة، فيعتبر تجاريا بالنسبة له إذا كان يهدف إلى تحقيق الربح، كما لو أراد استغلال السفينة في نقل البضائع أو الركاب، لكن لا يعد تجاريا إذا كان الغرض منها تحقيق نزهة أو استغلال السفينة للأغراض العلمية[1].

ويبقى مع كل هذا عقد إيجار السفينة بالرحلة نوعا شائعا في السفن الجولة "Tramp Vessels"[2]، أين يتعاقد المستأجر مع المؤجر من أجل استئجار سفينة لرحلة معينة قصد نقل بضائع لحسابه كالحبوب أو الحديد أو البترول مثلا، وهذا بالنظر إلى ما يحققه هذا النوع من فوائد اقتصادية للمستأجر سواء كان فردا أو شركة تجارية أو دولة[3].

2 – معيار التفرقة بين صور عقد إيجار السفينة مجهزة:

إنّ إيجار السفينة على أساس الرحلة ولمدة معينة، من العقود ذات الصلة المختلطة لأنها تجمع بين إيجار الشيء وإيجار الخدمة[4]، وهذا فكل من العقدين (عقد إيجار السفينة لمدة معينة وعلى أساس الرحلة) يعتبران من صور عقد إيجار السفينة، والمؤجر في كلا العقدين يحتفظ بالتسيير الملاحي للسفينة، هذا من حيث أوجه التشابه أما من حيث الاختلاف، فتتمثل فيما يلي:

---

1 – **مدني أحمد**، مرجع سابق، ص3.

2 – السفن الجوالة هي السفن التي لا تكون منضمة لأحد المؤتمرات الملاحية ومن ثم فلا تلتزم بخط ملاحي معين بل إنها تجوب البحار والموانئ بحثا عن الحمولات بعكس السفن الخطية "Liner Vessels" التي تنضم لأحد المؤتمرات الملاحية ومن ثم تتقيد بالعمل على خط ملاحي معين.

انظر: **العطير عبد القادر حسين**، مرجع سابق، ص 249.

3 – المرجع نفسه، ص 249.

4 – **مدني أحمد**، المرجع نفسه، ص2.

– في إيجار السفينة لمدة معينة توضع السفينة بكاملها تحت تصرف المستأجر، أما إيجار السفينة بالرحلة فيوضع كامل السفينة أو جزء منها تحت تصرف المستأجر[1].

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

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

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

– إن موضوع إيجار السفينة على أساس الرحلة هو نقل البضاعة وليس تمكين المستأجر من الانتفاع بالسفينة لمدة معينة كما هو الحال في إيجار السفينة لمدة معينة، فإن تحديد طبيعة وأوصاف وحجم وكمية ووزن تلك البضاعة، يَعُد من القيود التي تميز عقد إيجار السفينة على أساس الرحلة عن عقد إيجار السفينة لمدة معينة، وهو شرط قد لا يكون له محلا بإيجار السفينة لمدة معينة[3].

– المؤجر في مشارطة الزمنية يجهل الحمولة بينما هي في المشارطة بالرحلة العنصر الحاسم والعامل المدافع لالتزامه، والسفينة تقدم فعلا للمستأجر في المشارطة الزمنية بينما في المشارطة بالرحلة تظل تحت سيطرة قوية من المؤجر الذي يعين الربان وكافة رجال الطاقم[4].

---

1 – **علوة محمد نعيم**، مرجع سابق، ص 168.

2 – **فهر عبد العظيم صالح**، مرجع سابق، ص 09.

3 – المرجع نفسه، ص 09.

4 – **الغنيمي حمدي**، مرجع سابق، ص 83.

3 – طبيعة عقد إيجار السفينة على أساس الرحلة:

يعتبر عقد إيجار السفينة على أساس الرحلة ذا طبيعة مزدوجة فهو يجمع بين إيجار الأشياء (السفينة باعتبارها محل العقد الرئيسي) وإيجار الخدمات (من أجل تنفيذ عملية النقل)، ويمكن بالتالي تكييف هذا العقد بأنه عقد إيجار وعقد نقل البحري في الشيء نفسه، وأن علاقة الطرفين في المشارطة بالرحلة تحكمهما قواعد من عقد الإيجار وقواعد من عقد النقل وهو ما يميزهما عن غيرها من المشارطات[1]، كما تلقي عقد إيجار السفينة بالرحلة على عاتق المؤجر التزاما بنقل البضاعة التي يعهد بها إليه وبإصدار سندات شحن بها، وهكذا تؤدي المشارطة إلى قيام نوعين من الروابط الأولى بين المؤجر والمستأجر وتحكمها عبارات المشارطة وأحكام الإيجار، والثانية بين المؤجر والناقل والمستفيدين من سندات الشحن وتخضع لأحكام عقد النقل البحري[2].

يقوم المؤجر بنقل البضاعة بنفسه، فهو الناقل المسؤول عن تنفيذ العقد ولهذا ذهب بعض الفقه إلى أنه عقد نقل بحري، إلا أنه في الواقع كما يبدو لنا أنه ليس بعقد النقل البحري، ذلك أن السفينة في عقد إيجار السفينة بالرحلة تكون محل اعتبار في العقد، فإذا هلكت أصبح تنفيذ العقد مستحيلا من جانب المؤجر ومن ثم ينتهي العقد، بينما في عقد النقل البحري لا يمكن أن ينتهي العقد بهلاك السفينة[3].

أما الفقه الفرنسي فيُستخلص مما تقدم أن عقد إيجار بالرحلة ليست مجرد عقد النقل البحري، بل هي أساساً عقد إيجار، لأنها تتضمن على ثلاثة عناصر لا يكفي واحدة منها بذاته لاعتبارها كذلك، ولكن اجتماعها يحتم النظر إليها بهذا الوصف، وتتمثل هذه العناصر:

---

[1] – **بهجت عبد الله قايد**، القانون البحري (السفينة–أشخاص الملاحة البحرية–الاستغلال البحري–التأمين البحري)، مكتبة نهضة الشرق، القاهرة، 1984، ص 148.

[2] – **عوض علي جمال الدين**، القانون البحري للبضائع (معاونو الناقل البحري، تأجير السفن، النقل البحري)، دار النهضة العربية، القاهرة، 1992، ص 298.

[3] – **شقلب ملك**، مرجع سابق، ص ص 268.

– كبر كمية البضاعة المنقولة ووحدة نوعها.

– اختصاص المستأجر بالسفينة المعينة في العقد بالنظر إلى صفاتها وكفاءتها، وهو اختصاص منصب على السفينة ولا ينظر في الدرجة الأولى إلى علاقته بشخص المؤجر.

– مدة الرابطة التعاقدية.

من كل هذه العناصر يتضح أن المؤجر يلتزم بتمكين الطرف الآخر من الانتفاع بشيء معين كله أو بعضه لمدة معينة وبثمن معين، وهذا هو تعريف لعقد الإيجار، فالعلاقة بينهما إيجار وإن كان يقترب من عقد النقل البحري بسبب الدور الطاغي الذي يحتفظ به المؤجر في تنفيذ نقل البضاعة[1].

فعقد إيجار السفينة بالرحلة هو عقد إيجار وليس بعقد النقل البحري، وأن الإيجار في هذا العقد قد يرد على السفينة بأكملها أو على جزء منها ويذكر فيها نوع البضاعة ومقدارها وميناء الشحن والتفريغ ومواعيدها، ويحكم العلاقة بين الطرفين المؤجر والمستأجر فضلا عن عقد النقل، وذلك بالنظر إلى أن المؤجر لا يقتصر التزامه في هذا العقد على مجرد وضع السفينة تحت تصرف المستأجر، وإنما يلتزم باستلام البضاعة ونقلها وتسليمها إلى المرسل إليه في ميناء الوصول، ويبرم عقد إيجار السفينة بالرحلة بالنسبة لشركات البترول والفسفور والشركات الضخمة نظرا لما يحققه من فوائد اقتصادية للمستأجر من حيث تخفيف الأجرة، وضمان سرعة وصول البضاعة[2].

[1] – **عوض علي جمال الدين**، مشارطات إيجار السفن، مرجع سابق، ص 286.

[2] – **شقلب ملك**، مرجع سابق، ص ص 268، 269.

الفصل الثاني

أركان عقد إيجار السفينة وطرق إثباته

عقد إيجار السفينة من العقود المهّمة في التجارة البحرية نظرا لأهمية السفينة في التبادل التجاري من جهة، والتعقيدات والتفاصيل المتعددة من جهة أخرى، إذ تعتبر السفينة عنصر من عناصر الثروة البحرية والعمود الفقري للقانون البحري، ومعظم أحكام القانون البحري يدور حولها، إذ نظمتها معظم التشريعات البحرية العربية والأجنبية، وهي من المنقولات وتنتقل دون تلف، ولها نظام متميز فأعتبرها المشرع منقولا لكن أخضعها لبعض أحكام العقار، فأجاز رهنها رهنا رسميا ووجوب شهرها عن طريق قيدها في سجل خاص وقرر حق امتياز على السفينة يرتب للدائن حق التتبع للسفينة وإخضاع حجز السفينة لإجراءات الحجز العقاري وضرورة تحضير محرر رسمي لنقل الملكية للسفينة رغم أنها ليست شخصا ولا عقار.

فهي تتمتع بمركز قانوني إذ لها اسم وموطن وجنسية وحمولة ودرجة (الحالة المدنية للسفينة) لكن مع ذلك لا تتمتع بالشخصية المعنوية، وتنصب عليها مجموعة من التصرفات القانونية، كعقد نقل البضائع وعقد إيجار السفينة. ولعل هذا الأخير شائع في التجارة البحرية في الوقت الحاضر وذلك راجع إلى كثرة الاحتمالات الاقتصادية بالنسبة للملاحة غير المنتظمة (الجوالة) وهذا سبب عام وهناك دوافع خاصة تدفع أصحاب الشأن إلى إيجار سفينة بحرية فقط.

ويشترط لانعقاد عقد إيجار السفينة – كما في سائر العقود – توافر أركان معينة لا يتم العقد من دونها (**المبحث الأول**)، ويجب أن يُثبَت عقد إيجار السفينة بعدة طرق (**المبحث الثاني**).

المبحث الأول

أركان عقد إيجار السفينة

لكي ينعقد عقد إيجار السفينة بشكل صحيح لا بد وأن تتوافر عدّة أركان مثله مثل باقي العقود وهي الرضا المحل والسبب، فعقد إيجار السفينة من العقود الرضائية كما سبق الإشارة إليه أي ينعقد بمجرد تطابق الإرادتين الإيجاب والقبول، والأهلية وهي قدرة الشخص في التعبير عن إرادته تعبيرا ينتج أثارا قانونية، أما السبب[1] فهو رغبة المستأجر في نقل بضاعته لفترة زمنية معينة ورغبة المالك في الحصول على أجرة النقل (النولون)[2].

وبما أن الرضا والسبب في عقد إيجار السفينة تخضع للقواعد العامة في القانون المدني، وقد سبقا أن تناولنا رضائية عقد إيجار السفينة لذا سنقتصر في دراستنا هذه على محل عقد إيجار السفينة لخصوصية المحل في هذا العقد، أي أنه ملزم للجانبين فبمقتضاه يلتزم المؤجر بأن يضع سفينة تحت تصرف المستأجر مقابل أجر وذلك لمدة معينة (الإيجار لمدة معينة)، أو للقيام بالرحلة أو عدة رحلات (الإيجار بالرحلة)[3] أو الإيجار بهيكلها،

---

1 – يعرف السبب وفقا للنظرية التقليدية بأنه "الغاية المباشرة، أو "الغرض المباشر"، الذي يقصد الملتزم الوصول إليه جراء التزامه، ومنه فإن سبب التزام كل من المتعاقدين في عقود النقل باعتبارها عقود ملزمة للجانبين، فهو التزام المتعاقد الآخر.

انظر: **السنهوري عبد الرزاق أحمد**، نظرية العقد، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، 1998، ص 564.

ويشترط في السبب أن يكون مشروعا، وغير مخالفا للنظام العام والآداب العامة، ويفترض أنه كذلك إلى أن يثبت العكس، وفي حالة ثبوت أن السبب غير مشروع، أو مخالف للنظام العام كان العقد باطلا، وهذا وفقا لما جاء في أحكام المادة 97 ق.م.ج التي تنص على أنه: « ***إذا التزم المتعاقد لسبب غير مشروع أو لسبب مخالف للنظام العام أو الآداب كان العقد باطلا*** ».

2 – **غريب عبد العزيز محمد** ، مرجع سابق، ص 87.

3 – إن محل (موضوع) عقد النقل البحري ويعني البضائع التي تنقل بموجب العقد ومشروعيتها وعدم مخالفتها للنظام والآداب العامة، أما بالنسبة للبضائع التي تشحن على السفينة في عقد إيجار السفينة فهي ليست موضوعا لالتزام أحد الطرفين (المؤجر والمستأجر)، ذلك أن عقد إيجار السفينة لمدة معينة لا شأن لها بالبضاعة، أما عقد إيجار السفينة على أساس الرحلة فإنها وان كانت تشير إلى الشحنة أو الحمولة فإنها تشير إليها بطريقة فرعية أو جانبية.

انظر: **حسني أحمد**، مرجع سابق، ص 39.

فمحل التزام المؤجر هو السفينة **(المطلب الأول)**، أما محل أو موضوع التزام المستأجر فهو الأجرة **(المطلب الثاني)**.

المطلب الأول

السفينة كمحل لعقد إيجار السفينة

على اعتبار السفينة الأداة الرئيسية للملاحة البحرية والمحور الذي تدور حوله أحكام القانون البحري، وعليه اهتم المشرع الجزائري بها وذلك بالتطرق إليها في القانون البحري في الفصل الثاني من الكتاب الأول المقسم إلي ستة أقسام، كما قام بتأطيرها بنظام قانوني خاص ومتميز عن غيرها من الأموال والمنقولات.

ولأهمية السفينة في عقد الإيجار فإن دراستها إذن تقتضي تبيان تعيينها **(الفرع الأول)**، وتتطلب مسألة تأجيرها أن تكون السفينة المقدمة تنفيذا للمشارطة صالحة لأداء الخدمة المطلوبة **(الفرع الثاني)**.

الفرع الأول

تعيين السفينة

تعتبر السفينة الأداة الرئيسية للملاحة البحرية وفي استغلال البحار وقد حاول الفقه وقواعد القانون الدولي إعطاء تعريف موحد للسفينة، وكذا التشريع البحري الجزائري من أجل استخلاص الطبيعة القانونية لهذه الأخيرة.

فالسفينة لها أحكام خاصة تميزها عن غيرها من المنقولات والعقارات من حيث تعريفها القانوني الذي يحكمها والحقوق المدنية الواردة عليها، وهذا راجع إلى أهميتها الاقتصادية وطبيعتها القانونية الخاصة، ولمعرفة ما هي العناصر الفردية للسفينة التي يجب أن يشار إليها في المشارطة وجوبا يستلزم منا أولا الوقوف عند تعريف السفينة **(أولا)**، وتحديد العناصر الفردية للسفينة أي البيانات المتعلقة بالسفينة **(ثانيا)**.

أولا – تعريف السفينة:

السفينة بالمفهوم الكلاسيكي هي تلك المنشأة التي تجوب البحر بغرض نقل البضائع والأشخاص أو كلاهما معا[1]، فلقد حاول كل من الفقه والقضاء إعطاء تعريف موحد لها **(أولا)**، وكذلك القوانين المقارنة **(ثانيا)**.

1 – التعاريف الفقهية والقضائية للسفينة:

لقد جاء الفقه والقضاء بالعديد من التعريفات بخصوص السفينة على اعتبار أنها أداة للملاحة البحرية، كما ان المشرع الجزائري بدوره تناول تعريفها في القانون البحري، وسوف نحاول التطرق لهذه التعريفات من خلال:

أ – **تعريف الفقهي للسفينة:** لقد قدم الفقه[2] تعاريف كثيرة مختلفة للسفينة، فعرفها "علي حسن يونس" بأنها: " السفينة هي المنشأة التي تقوم بالملاحة البحرية "[3]. بينما عرّفها

---

[1] – إن الثورة الصناعية في أواخر القرن 16، وما تلاها من ثورة علمية وتكنولوجية وظهور طاقات جديدة أفرغ المفهوم الكلاسيكي من محتواه، إذ ظهرت منشآت جديدة تختلف اختلافا جوهريا عن السفينة المتعارف عليها من حيث الشكل والطاقة المستعملة والقدرة على أداء وظائف أخرى غير التنقل على المساحات المائية، وأمام هذا التحول الكبير في المفاهيم يكاد موضوع تعريف السفينة يعرف شغورا في كثير من التشريعات البحرية الداخلية، تاركا المهمة للفقه والقضاء غير أن معظم الفقه لم يعني هو الآخر بوضع تعريف لها قدر عنايته ببيان عناصرها القانونية وذلك استنادا إلى ما ورد بهذا الخصوص في التشريعات الداخلية أو الاتفاقيات الدولية المتعلقة بهذا الصدد أكثر من عنايته بتعريفها أو بإضفاء صفة السفينة على بعض الأشياء والأموال، أو بالتفرقة بين السفن فيما بين أنواعها، أو بين السفن الوطنية أو السفن الأجنبية.

انظر: **بوخميس وناسة**، "النظام القانوني للسفينة في القانون البحري الجزائري"، مجلة الاجتهاد للدراسات القانونية والاقتصادية، عدد 01، المركز الجامعي لتمنراست، الجزائر، جانفي 2012، ص 70.

[2] – يعتبر الفقيهان دونجون "Donjon" وريبر "Ripert" مثلا للفقه الذي انحرف عن تعريف القانوني للسفينة، فقد اكتفيا في تحديدهما لمصطلح السفينة بالتفرقة بينها وبين المركب "Bateau"، بحيث قصر الثاني على الملاحة النهرية، عكس الأول المخصصة للملاحة البحرية.

لتفاصيل أكثر راجع: **زازة لخضر**، الوضع القانوني للسفن في منطقة البحر الإقليمي دراسة في ضوء القانون الدولي للبحار، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الدولي العام والعلاقات الدولية، كلية الحقوق، جامعة وهران، 2010، ص 100.

[3] – **يونس علي حسن**، القانون البحري، دار المعارف، الإسكندرية، (د.س.ن)، ص 45.

البعض بأنها: " منشأة تستخدم في البحر أو عائمة بالملاحة البحرية بصفة دائمة أو هي العائمة القادرة على الملاحة بوسائلها الخاصة وتقوم بالملاحة بشكل معتاد أو على الأقل تكون مخصصة لهذا النوع من الملاحة ".

إن معظم الآراء الفقهية التي تناولت موضوع تعريف السفينة وما تعرضت له من انتقادات، جعل من الضروري الانتباه إلى بعض العناصر الضرورية الواجب إدراجها عند تعريف هذه المنشأة[1]، ومن بين هذه الشروط نذكر تخصيص السفينة للملاحة البحرية حتى تحتفظ بوصفها كسفينة[2]، وأن يكون هذا التخصيص على وجه الاعتياد.

ما يلاحظ أن جانب من الفقه لم يكتف بالعناصر المذكورة سابقا كتخصيص السفينة للملاحة البحرية بصفة اعتيادية، بل أضاف عنصرا وهو التعرض لمخاطر البحر، وهذا العنصر الأخير يعتبر عنصرا أساسيا في تمييز السفينة عن المنشأة البحرية الأخرى ولو لم يتوفر العنصران الأولان[3]، فالراجع أن الفقهاء استقروا على هذا الشرط من قضاء محكمة النقض الفرنسية (نقض فرنسي في 20 فيفري 1844). فالمنشأة العائمة تأخذ صفة السفينة متى كانت معرضة للمخاطر الخاصة التي يتضمنها السفر في البحر[4].

---

1 – **زازة لخضر**، مرجع سابق، ص 101.

2 – على السفينة أن تتخصص بالفعل في الملاحة البحرية فإن تبدل وجه التخصيص بأن خصصت المنشأة للملاحة النهرية أو لنشاط أخر أو تحولت إلى حطام بفقدانها قوة الملاحة تفقد وصف السفينة، ولقد جاء في حكم المحكمة العليا الليبية في 1969/01/25 في الطعن 15/28 أن رسو سفينة في الموانئ الليبية واستعمالها كفندق عائم يأوي إليها دون تمييز للإقامة فيها فلا يجعلها قائمة بالملاحة البحرية ولا بالملاحة النهرية وذلك لخروجها عن طبيعتها ولفقدانها لصفتها كسفينة، وتحويلها إلى فندق عائم مثلما في ذلك في سائر الفنادق على اليابسة.
انظر: **لعمامري عصاد**، الأحكام التوفيقية لاتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في العلوم، تخصص قانون، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2014، ص 303.

3 – **بوخميس وناسة**، النظام القانوني للسفينة في القانون البحري الجزائري، مذكرة لنيل شهادة الماجستير قانون الأعمال المقارن، كلية الحقوق، جامعة وهران– السانيا، 2011، ص 10.

4 – **زازة لخضر**، المرجع نفسه، ص 102.

بينما الفقه المصري يذهب إلى تعريف السفينة إلى وصفها بالعائمة أو المنشأة ولم يصفها أي منهم بالمركب، فالسفينة إذن كل منشأة أو عائمة صالحة للملاحة ومخصصة لهذا الغرض. أما محكمة النقض المصرية عرفت السفينة بأنها: " كل منشأة تقوم بالملاحة في البحر وثبت تخصيصها للملاحة فيه "[1].

ب – تعريف القضائي للسفينة: إن العديد من القضايا التي عرضت على القضاء الداخلي والتي كان على هذا الأخير أن ينظر في تعريف السفينة خلال بحثه للنزاع، كان يشير إلى الشروط الثلاثة في ذلك التعريف لما لهذه الشروط من علاقة مباشرة بمختلف التعاملات الواقعة على السفينة أو بسببها، وتحديد مسؤولياتها أو مسؤولية مالكها، ففي حكم محكمة الاستئناف "رين Renne" بتاريخ 1979/12/6 نفت المحكمة على مركب نزهة صفة السفينة مشيرة إلى عدم قدرته على تحمل مخاطر البحر فضلا عن أن طريقة بنائه تجعله قاصراً على ملاحة ساحلية[2].

عرّف القضاء الفرنسي السفينة بأنها عمارة تتعرض للأخطار البحرية ولا يكفي أن تتعرض لهذه للأخطار بل يجب أن تواجهها[3]، أما القضاء الايطالي فيرى أن السفينة عائمة غرضها الملاحة لحمل أشخاص وبضائع يشترط فيها أن تكون قادرة على حركة بحرية بواسطة وساءل تسييرها الذاتية، إلا أن القضاء البريطاني يعرف السفينة على أنها تشمل جميع العائمات القادرة على الطفو في الماء وقادرة على الاستعمال كوسيلة للنقل المائي[4].

---

1 – **لطيف جبر كوماني**، القانون البحري (السفينة، أشخاص الملاحة، النقل، البيوع، التأمين)، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 1998، ص 29.

2 – **زازة لخضر**، مرجع سابق، ص 103.

3 – **حامي حياة**، نظام تسجيل السفن وأثاره في القانون الجزائري، مذكرة لنيل شهادة الماجستير، فرع العقود والمسؤولية، معهد الحقوق والعلوم الاقتصادية، جامعة الجزائر، 1996، ص 6.

4 – **أعراب كميلة**، "السفينة وفقا للتقنين البحري الجزائري"، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، عدد 8، منشورات مخبر القانون البحري والنقل، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2018، ص 190.

2 – تعريف القانوني للسفينة:

تعتبر السفينة العنصر الأهم والوسيلة الأبرز في الملاحة، وبوصفها هذا حازت على اهتمام القانون الدولي للبحار والقانون البحري على السواء، فلقد عرفها المشرع الجزائري من خلال نص المادة 13 من ق.ب بأنها: « ***تعتبر السفينة في عرف هذا القانون كل عمارة بحرية أو آلية عائمة، تقوم بالملاحة البحرية، إما بوسيلتها الخاصة وإما عن طريق قطرها بسفينة أخرى أو مخصصة لمثل هذه الملاحة*** »[1]، يتضح من خلال هذه المادة أن المشرع الجزائري لم يرد ذكر ملحقات السفينة، ومع ذلك يمكن القول أنه استنادا إلى أحكام أخرى، فإنه اعتبر كملحقات السفينة تلك الخاصة بملاحة السفينة واستغلالها[2]. كما تضيف المادة 56 فقرة 3 من القانون نفسه على معاملة العمائر البحرية أو الآلية العائمة التي هي في قيد الإنشاء معاملة السفن، والتي يمكن أن تكون محل عمليات قانونية كالرهن البحري مثلا[3].

وما يمكن استنتاجه أن المشرع البحري الجزائري تماشى في تعريفه للسفينة مع التعاريف الفقهية المعمول بها[4]، فالملاحظ أنه لم يراعِ عنصر مواجهة الأخطار البحرية إذ

---

[1] – يلاحظ في تعريف المشرع الجزائري للسفينة أنه على عكس موقف المشرع المصري والمعبر عنه في المادة الأولى من ق.ت.ب.م، فإنه اشترط أن تكون المنشأة عائمة، أي أن تتحقق الملاحة بواسطة مياه البحر مما يجعل منها القدرة على التعويم مفترضا أساسيا للقدرة على الملاحة.

تنص المادة الأولى من ق.ت.ب.م على أنه: « ***السفينة هي كل منشأة تعمل عادة أو تكون معدة للعمل في الملاحة البحرية ولو لم تهدف إلى الربح***».

[2] – **بن عصمان جمال**، المسؤولية التقصيرية المترتبة عن التصادم البحري في القانون الدولي الخاص، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه، فرع القانون الخاص، كلية الحقوق، جامعة أبو بكر بلقايد، تلمسان، 2009، ص 31.

[3] – تنص الماد 56 فقرة 1 و2 و3 من ق.ب.ج على أنه: « ***تعد السفن والعمارات البحرية الأخرى أموال منقولة. وتكون قابلة للرهن.***

ويمكن رهن السفينة كذلك عندما تكون قيد الإنشاء ».

[4] – كان تعريف السفينة في بداية الأمر سهلا ولكن مع ظهور المنشآت الجديدة أصبح تعريفها أكثر تعقيدا، خصوصا وأن جل اهتمام فقهاء القانون البحري كان منصب على التمييز ما بين السفينة والمركب. والفرق بينهم يكمن في أن المركب يمارس الملاحة النهرية أما السفينة فتمارس الملاحة البحرية. =

أجاز أن تتحرك السفينة عن طريق قطرها بسفينة أخرى، والسفينة لا تكون قادرة على مواجهة، أخطار البحر إلا إذا كانت تتمتع بنوع من الاستقلالية[1].

ثانيا – البيانات المتعلقة بالسفينة:

تعتبر السفينة نظاما قانونيا متميزا بذاته فهي وإن كانت من الأموال المنقولة إلا أنها تعامل معاملة العقار من بعض الوجوه[2]، وجرت العادة والعرف البحريين أن تتضمن أغلب العقود النموذجية بيانات مشتركة بين مختلف أنواعها، وأهم تلك البيانات المتعلقة بالسفينة كاسمها وحمولتها وميناء تسجيلها وجنسيتها[3]

= انظر: **زروالي سهام**، المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري الناجمة عن نقل البضائع الخطرة – دراسة مقارنة، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في العلوم القانونية والإدارية، تخصص قانون خاص، كلية الحقوق بودواو، جامعة أمحمد بوقرة، بومرداس، 2019، ص 20.

1 – **بن عمار محمد**، "مفهوم السفينة في القانون البحري الجزائري"، المجلة الجزائرية للعلوم القانونية الاقتصادية والسياسية، عدد 1، كلية الحقوق، جامعة الجزائر، 1993، ص 106.

2 – تعتبر السفينة منقول ذو طبيعة خاصة، لأنها ليست مستقرة أو ثابتة وهي معدة بطبيعتها للانتقال من مكان لأخر (المادة 56 فقرة 1 من ق.ب.ج)، وتتميز بمركز قانوني خاص مما أدى إلى خضوعها لنظام قانوني يتشابه مع النظام القانوني للعقار أكثر منه مع ذلك الذي تخضع له سائر المنقولات الأخرى (المادة 683 من ق.م.ج)، فهي مثل العقار يجوز رهنها رسميا، وهذا الرهن لا يرد إلا على عقار ولا تنتقل فيه الحيازة إلى الدائن المرتهن، ولا بد من تسجيل الحقوق العينية التي ترد عليها، كما أن إجراءات الحجز الواردة على السفينة تقترب من إجراءات الحجز على العقار، وحقوق الامتياز التي ترد على السفينة تخول الدائن الممتاز تتبعها في أي يد كانت مثلها مثل حقوق الامتياز على العقارات.

انظر في هذا الصدد: **أريوط وسيلة**، "النظام القانوني للسفينة بوصفها أداة الملاحة البحرية"، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، عدد 7، منشورات مخبر القانون البحري والنقل، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2018، ص ص 361، 362.

3 – على عكس المشرع الجزائري الذي نص على وجوبية ذكر اسم السفينة في عقد إيجار بصفة غير مباشرة وذلك ضمن الفقرة أ من المادة 643 من ق.ب والتي تنص على أنه: « ***يجب أن يتضمن عقد إيجار السفينة ما يلي: أ – العناصر الفردية للسفينة*** ». وبالرجوع إلى نص المادة 14 من القانون نفسه، فإن المشرع الجزائري حدد لنا مكونات العناصر الفردية للسفينة على سبيل الحصر، إذ نجد أنها تنحصر في اسم السفينة وحمولتها ثم ميناء التسجيل وجنسيتها، بينما المشرع المصري نص على ذلك بصفة مباشرة وصريحة في قانون التجارة البحرية، ولكن ليس ضمن القواعد العامة لعقد إيجار السفن وإنما ضمن نوعين فقط من الإيجار، الإيجار بالمدة وذلك في صريح المادة 172 فقرة ب والتي تنص: « ***يذكر في عقد إيجار السفينة بالمدة: ... (ب) أسم السفينة وجنسيتها وحمولتها وغيرها من الأوصاف*** »=

1 – اسم السفينة:

الراجح أنه يلزم المشرع ذكر اسم السفينة سواء في المشارطة بالرحلة أو في المشارطة لمدة معينة، وإن كانت هناك بعض الحالات التي لا يذكر فيها اسم السفينة إذ أن كل المشارطات النموذجية تترك فراغا يملأ بكتابة اسم السفينة فيه، ولا شك أنه مما يهم المستأجر بالرحلة أو لمدة معينة أن يعرف السفينة التي يستأجرها[1]، فإن عيّنت السفينة المستأجرة في المشارطة باسمها فليس للمؤجر أن يضع تحت تصرف المستأجر سفينة أخرى ولو كانت لها ذات الأوصاف، فللمستأجر في هذه الحالة أن يطلب فسخ العقد ما لم يكن هناك شرط صريح في عقد إيجار السفينة يبيح استبدال السفينة، أما إذا كان عدم إمكان تقديم السفينة المعينة في العقد يرجع إلى قوة قاهرة فإنه يجوز لكل من الطرفين (المؤجر والمستأجر) أن يفسخ العقد دون تعويض[2].

وقد لا يذكر اسم السفينة في العقد وإنما تذكر خصائص وقدرات السفينة التي يقدمها المؤجر مع إضافة عبارة أن اسمها سوف يذكر من بعد، إذ أنه غالبا ما يتم ذكر اسم سفينة أخرى مماثلة أو سفينة بديلة خشية أن يعجز المجهز عن تقديم السفينة المسماة في العقد[3]، والاتفاق على جواز تقديم سفينة مماثلة أو بديلة مقررة لصالح المجهز في حالة ما إذا تعذر عليه تقديم السفينة الأصلية، وهو لا يقوم بها إلا عند بداية تنفيذ العقد لا أثناءه ما لم يتم الاتفاق على غير ذلك[4].

= والإيجار بالرحلة في صريح المادة 179 فقرة ب من القانون نفسه والتي تنص على أنه: « ***يذكر في عقد إيجار السفينة بالرحلة : ... (ب) اسم السفينة وجنسيتها وحمولتها وغيرها من الأوصاف اللازمة لتعيينه*** ».

1 – **حسني أحمد**، مرجع سابق، ص 40.

2 – لتفاصيل أكثر راجع المادتين 689 و721 من ق.ب.ج، سالف الذكر.

3 – **ترك محمد عبد الفتاح**، مرجع سابق، ص 53.

4 – كثيرا ما يخشى المجهز أن يعجز في الوقت المحدد عن تقديم سفينة المسماة في عقد الإيجار، مع أنه يكون بوسعه في هذا الوقت أن يقدم سفينة مماثلة المتفق عليها، فيدرج شرطا في العقد يقول أنه يلتزم بتقديم السفينة المسماة أو سفينة مماثلة، وقد يتفق على أن للمجهز أن يقدم السفينة المسماة أو سفينة بديلة تحل محلها، والفرق بين المثيل والبديل يمكن أن يختلف كثيرا عن الأصيل، ولذا يلتزم أن يقبل المستأجر من جديد السفينة البديلة لأنها ليست المتفق عليها=

قد لا تعين أو تحدد أية سفينة في عقد الإيجار السفينة، ويحصل ذلك في نوع من الإيجار يطلق عليه في فرنسا الإيجار بالحمولة "**Affrètement De Tonnage**"، إذ يلتزم بأن يقدم خلال فترة معينة من الوقت (سنة، سنتين، أو ثلاثة سنوات) السفن اللازمة لنقل الشحنات الخاصة بالمستأجر، وعلى المؤجر في هذه الحالة أن ينتظر أوامر وتعليمات المستأجر قبل أن يعيّن سفينة ما، والغالب أن يتضمن العقد الأصلي بيان خصائص السفن التي يمكن للمؤجر تقديمها دون ذكر تفاصيل دقيقة عن مواصفاتها، وإذا ما قام المؤجر بتعيين سفينة ما بعد تلقي تعليمات المستأجر، فإنه يرتبط بهذا التعيين على النحو الذي يتم فيه الإيجار بالرحلة العادي[1].

2 – جنسية السفينة:

تعتبر جنسية السفينة عنصرا جوهريا من عناصر عقد الإيجار في الوقت الحاضر نظرا لأهمية الخلافات السياسية بين الدول، فيتعين وجوبا ذكرها ضمن مشارطة الإيجار[2]، وأهمية ذكر جنسية السفينة في عقود إيجار السفينة تظهر في أوقات الشدة مثل حالات التهديد بالحرب، حالات مقاطعة الموانئ لسفن دولة ما وأيضا الاضطرابات السياسية[3].

= ولا تتوافر لها خصائصها، أما السفينة المثيلة فلها جميع خصائص السفينة الأصيلة المعينة بالعقد فلا يلزم قبول المستأجر إياها، إذ لا محل لهذا القبول ما دامت السفينتان متماثلتين.

انظر: **عوض علي جمال الدين**، القانون البحري، دار النهضة العربية، القاهرة، 1987، ص 122.

[1] – لقد قضت محكمة باريس التجارية في 17 جوان 1978 في قضية تتعلق بإيجار بالحمولة بأنه: « ***إذا صدر سند الشحن ويقي في يد المستأجر فلا يطبق التشريع الوطني الخاص بالنقل البحري الذي تتعلق نصوصه بالنظام العام، وإنما تطبق بشأن مسؤولية الناقل شروط عقد الإيجار*** » (بحري فرنسي 1979، ص 200).

نقلا عن: **حسني أحمد**، مرجع سابق، ص 43.

[2] – المرجع نفسه، ص 43.

[3] – **ترك محمد عبد الفتاح**، مرجع سابق، ص 53.

ولا شك أن هذه الأهمية البالغة هي التي جعلت معظم التشريعات العربية تشترط جنسية السفينة في عقد الإيجار[1]، على عكس المرسوم الفرنسي الصادر في 31 جوان 1966 والخاص بعقود إيجار السفن والنقل البحري فإنه لم يذكر من بين بيانات مشارطة الإيجار سواء بالرحلة (المادة 05) أو لمدة معينة (المادة 18) بيان الجنسية، وإنما اكتفى بالنص على أن تتضمن المشارطة في الحالتين عناصر تعيين السفينة (Les élémenets d'individualisation de navire) ولا شك أن الجنسية من بين هذه العناصر[2].

فإذا اتفق الطرفان على تقديم سفينة من جنسية معينة، وتم تدوين هذه الجنسية في المشارطة، فليس للمؤجر أن يقدم سفينة من جنسية أخرى أو أن يقوم بتغيير جنسية السفينة خلال سريان عقد إيجار السفينة حتى لو تضمن هذا العقد شرط السفينة المثيلة أو البديلة وإلا جاز للمستأجر أن يطلب بفسخ عقد إيجار السفينة والمطالبة بالتعويض المناسب عما يلحقه من ضرر نتيجة ذلك[3].

3 – حمولة السفينة:

تعتبر حمولة السفينة من العناصر الهامة التي تدون في عقد إيجار السفينة[4]، ويقصد بها مقدار الحمولة التي تستوعبها السفينة في الملاحة البحرية، أي سعتها الحجمية أو هي

---

1 – ومن خلال مقارنة التشريع البحري الجزائري والتشريعات البحرية العربية نلاحظ أن المشرع الجزائري قد نص على وجوبية ذكر العناصر الفردية للسفينة دون تحديدها في المادة 643 فقرة أ من ق.ب والتي نجد مكوناتها ضمن المادة 14 من القانون نفسه، ولكن دون إحالة صريحة من طرف المشرع في ذات المادة الأولى، بخلاف معظم التشريعات= = العربية التي عددتها بصريح النص من بينها التشريع البحري المصري من خلال نص المادتين 172 فقرة ب و179 فقرة ب المذكورتين سابقا.

2 – **حسني أحمد**، مرجع سابق، ص 43.

3 – **الدباغ إسراء عبد الهادي محمد**، مرجع سابق، ص 35.

4 – **ترك محمد عبد الفتاح**، مرجع سابق، ص 53.

نظام للقياس[1]، فوردت قواعد لحساب حمولة السفينة في المعاهدة الدولية لقياس حمولة السفن بلندن في 1969/06/23 التي دخلت حيز النفاذ في 1982/07/18[2].

وتختلف السفن عن بعضها البعض من حيث السعة وكذلك لاختلاف أبعاد كل منها وهي على نوعان، الحمولة الكلية والتي يشار إليها في نماذج مشارطات إيجار السفن بعبارة "dead weight" وهي مقدار ما تحمله من بضائع وأدوات ومؤن خاصة بها دون أن تغرق، أما الحمولة الصافية "net weight" فهي القدر أو الكمية من البضائع التي يمكن للسفينة أن تحملها[3]، وهي تعبر عن أهلية أو قدرة الاستغلال التجاري الفعلي ويطلق عليها تسمية الحمولة التجارية[4].

إلا أن الواقع في تحديد الحمولة لها أهمية أكثر في المشارطة الزمنية كون أن المستأجر هو الذي يتحمل مصاريف الملاحة في هذا النوع من الإيجار، أما فيما يخص بمشارطة الإيجار على أساس الرحلة فإن تحديد الحمولة لا يكون لها الأهمية نفسها، لأن المؤجر في هذه الحالة هو الذي يتحمل هذه المصاريف، كما أنه يلتزم بنقل الشحنة المحددة له والمتفق عليها مسبقا، ولا يكون للمستأجر بالرحلة الحق في التعويض إلا إذا قدم المؤجر

---

1 – وحدة الحمولة من الطن الحجمي أو البرميلي وهو قياس انجليزي، يعادل 2.83 مترا مكعبا أو 100 قدم مكعب، حيث تنطبق على كل السفن الجديدة بما فيها السفن الموجودة والتي تخضع لتعديلات جوهرية.

انظر: **شحماط محمود**، الموجز في القانون البحري الجزائري، مرجع سابق، ص 20.

2 – **MONTAS Arnaud**, Droit maritime, Ed Magnard-Vuibert, Paris, 2012, p 53 .

3 – **عباس خالد**، مرجع سابق، ص 37.

4 – إن الفرق بين الحمولتين يرجع بحسب نوع السفينة، ويظهر ذلك بوضوح في السفن المخصصة لنقل البضائع لوجود مساحات كبيرة مخصصة للآلات والمعدات وإقامة البحارة، ولتقدير حمولة السفينة فوائد جمة إذ تتخذ الحمولة أساسا لتقدير أجرة النقل في عقد إيجار السفينة وتحديد الرسو والتعويض في حالة التأخر في الشحن والتفريغ ومسؤولية مالك السفينة.

انظر: **الناهي صلاح الدين عبد اللطيف**، الوجيز في مبادئ القانون البحري في الأردن وسوريا ولبنان والجزائر، دار المعهد للنشر والتوزيع، عمان، 1982، ص 41.

سفينة ذات حمولة كبيرة بحيث لا يمكنها القيام بالرحلة المتفق عليها، أو كانت ذات حمولة صغيرة بحيث لا يمكنها أن تحمل الشحنة المتفق عليها والمحددة في عقد الإيجار[1].

وقد تتطلب معظم التشريعات العربية ذكر حمولة السفينة في عقد الإيجار، أما المشرع الجزائري فلم يكتف بحصر حمولة السفينة ضمن العناصر الفردية لها والتي عددها في صريح المادة 14 من القانون البحري والتي أوجب ذكرها في المشارطة بموجب نص المادة 643 من القانون نفسه، بل أقر صراحة في نص المادة 18 منه بأن حمولة السفينة وسعتها الداخلية يكونان عنصرا من شخصيتها[2].

إلا أنه من الناحية العملية نجد أن بعض المشارطات تقتصر بياناتها على تعيين اسم السفينة دون بيان حمولتها، ومثال ذلك ما هو جار العمل في مشارطات الإيجار الخاصة بنقل الفحم، إذ أن الأطراف تكتفي بالرجوع إلى شركات الإشراف للوقوف على حمولة السفينة[3]، بالإضافة إلى أن هذا النوع من المشارطة يبرم عادة من أجل نقل كمية معينة من البضائع (3000 طن من الفحم مثلا)، ومن ثم يتعين أن تكون السفينة قادرة على نقل هذه الكمية للرحلة المتفق عليها[4].

وقد يقترن تقدير حمولة السفينة بكلمة (تقريبا)، ويعطي شرط التقريب مسموح 10% زيادة أو نقصا ومثل هذا البيان يستفيد منه المؤجر في حالة التأجير الكلي، إذ أن أجرة النقل تحسب على أساس سعة السفينة ولو قدم المستأجر شحنة تقل عن 10% عن الشحنة

---

[1] – **حسني أحمد**، مرجع سابق، ص ص 44، 45.

[2] – راجع نص المادة 18 من ق.ب.ج، سالف الذكر.

[3] – تقوم شركات الإشراف بإعطاء شهادة بعد فحص السفينة بواسطة خبرائها، إذ تبين هذه الشهادة خصائص السفينة من حمولة وكذا كفاءتها للملاحة إلى غير ذلك، ولهذه الشهادة قيمة دولية إذ تعترف الدول بهذه الشركات وبالسفن المقيدة لديها.

[4] – **عباس خالد**، مرجع سابق، ص 37.

المتفق على نقلها، في حين يستفيد المستأجر من هذا البيان في حالة تأجير جزء من السفينة، إذ ليس للربان أن يطالبه بالأجرة إلا عن كمية البضاعة التي تشغل السفينة فعلا[1].

4- ميناء تسجيل السفينة:

تخضع عملية تسجيل السفن في الجزائر لأحكام المواد من 34 إلى 48 حسب ما ورد في القانون البحري، وتجمع التشريعات البحرية على تسجيل السفن في سجلات خاصة[2]، فيستدعي القانون البحري أن يتضمن وجوبا عقد إيجار السفينة بيان ميناء تسجيل السفينة المؤجرة، على اعتبار أنه عنصرا من العناصر الفردية للسفينة وذلك في صريح المادة 14 سالفة الذكر.

فالمقصود من التسجيل هو تدوين البيانات الخاصة بالسفينة[3]، وما يرد عليها من تصرفات في دفتر تسجيل السفن، والذي تمسكه السلطة الإدارية البحرية المختصة مقابل تسليمها شهادة لمالكها، فهو إجراء إلزامي لا بد من اتخاذه قبل إبحار السفينة تحت العلم الجزائري مهما كانت نوع الملاحة الممارسة[4].

ولتسجيل السفن أهمية بالغة بحيث يُمَكِنْ هذا الإجراء الدولة من التحقق وفرض رقابتها وكذا حمايتها للسفن التي تحمل جنسيتها وترفع علمها، كما أنه يمكن لكل ذي مصلحة أن يتعرف على مركز السفينة، وذلك من خلال البيانات التفصيلية التي يتضمنها سجل السفن،

---

1 – **الدباغ إسراء عبد الهادي محمد**، مرجع سابق، ص 35.

2 – يرجع التسجيل الإلزامي للسفن التجارية إلى عهد قوانين الملاحة البحرية التي أصدرها "أوليفر كروميل" في بريطانيا في القرن السابع عشر.

انظر: **شحماط محمود**، الموجز في القانون البحري الجزائري، مرجع سابق، ص 27،

3 – للتفصيل أكثر عن هذه البيانات راجع: نص المادة 35 من ق.ب.ج، سالف الذكر.

4 – تنص المادة 34 من ق.ب.ج على أنه: « ***يجب قيد السفن الجزائرية في دفتر التسجيل الجزائري للسفن والممسوك من قبل السلطة الإدارية البحرية المختصة*** ».

والتي من شأنها أن تكشف على كل ما يرد على السفينة من تصرفات وما يثقلها من رهون أو حجوز[1].

الفرع الثاني

صلاحية السفينة للملاحة البحرية

على المؤجر وضع السفينة المعينة في العقد تحت تصرف المستأجر في الزمان والمكان المتفق عليها وتكون صالحة للملاحة البحرية وذلك طوال فترة العقد، فما المقصود بصلاحية السفينة للملاحة البحرية في عقد إيجار السفينة **(أولا)**، وما الطبيعة القانونية لاشتراط صلاحية السفينة للملاحة **(ثانيا)**.

أولا – المقصود بصلاحية السفينة للملاحة البحرية:

يجب أن تكون السفينة المقدمة تنفيذا لعقد إيجار السفينة صالحة لأداء الخدمة المطلوبة منها، وأن تكون هذه الصلاحية للملاحة بالنظر إلى مضمون العقد، ويقوم في جميع صور العقود، سواء ورد العقد على السفينة غير مجهزة (بهيكلها)، أو ورد على سفينة مجهزة ونقل للمستأجر تسييرها (الإيجار لمدة معينة) أو أبقى للمؤجر التسيير (الإيجار على أساس الرحلة)[2].

وفكرة صلاحية السفينة في مجال إيجار السفينة معنى أوسع بحيث تحكمها فكرتين الأولى ملاحية معروفة في مجال التأمين على جسم السفينة[3]، أما الثانية فكرة تجارية وتجد

---

1 – **بوكعبان العربي**، مرجع سابق، ص 70.

2 – **عوض علي جمال الدين**، مشارطات إيجار السفن، مرجع سابق، 54.

3 – إن فكرة صلاحية السفينة للملاحة البحرية فكرة نسبية، إذ نجدها في مجال أخر غير تأجير السفن أو النقل البحري، وهو التأمين على جسم السفينة، فالمؤمن المتمثل في شركة التأمين لا يدفع تعويض التأمين في حالة هلاك السفينة إذا كانت غير صالحة للملاحة عند بداية السفر، أما في حالة أصبحت السفينة غير صالحة للملاحة على إثر حادث تغطيه وثيقة التأمين، فإنه يمكن للمؤمن له أن يتخلى للمؤمن عن السفينة ويطالب بالوفاء بقيمتها، وعليه فإن فكرة صلاحية السفينة للملاحة في هذه الحالة تقتصر على مجرد بقاء السفينة عائمة.
انظر: **عباس خالد**، مرجع سابق، ص 40.

مفهومها في إيجار السفن. ويبدو لنا أن مفهوم الصلاحية للملاحة في عقد التأمين مقصور على الناحية الملاحية (الفنية) دون التجارية التي تثور بشأن عقود إيجار السفن، أي أن شرط صلاحية السفينة للملاحة البحرية يعد شرطا عاما في عقد إيجار السفينة يشمل الصلاحية للملاحة الفنية والتجارية، فلا تعد السفينة صالحة للملاحة بالنسبة لعقد إيجار السفينة لمجرد كونها قادرة على الإبحار رغم اعتبارها كذلك في عقد التأمين لأنها يجب أن تكون فوق ذلك صالحة ومعدة لنقل الشحنة المتفق عليها سليمة إلى الجهة المرسل إليها[1].

ويقصد بصلاحية السفينة للملاحة البحرية في عقد إيجار السفينة هو أن تكون السفينة في بداية الرحلة سليمة البنيان ومتينة وثابتة، ويمكنها أن تسير في البحار التي يتعين أن تسير فيها[2]، وتكون قادرة على نقل البضاعة والقيام بالرحلة المقررة في الظروف العادية مع مراعاة ما قد يطرأ عليها من الأخطار، كما يجب أن تكون مجهزة بما يلزم من التجهيزات والآلات والأدوات الضرورية التي تمكنها من القيام بالخدمة المطلوبة منها بمقتضى العقد، كالخرائط والبوصلة والوقود الكافي للمرحلة الأولى من الرحلة المحددة على الأقل، ووسائل الدفع وكل ما يلزم للحفاظ على سلامة البضاعة وإيصالها سليمة دون أن تفسد أو تتلف[3].

---

[1] – الصلاحية الملاحية الفنية تتعلق بالسفينة ذاتها من حيث قدرتها وقوة هيكلها وكفاية وقودها ومؤنها، بينما الصلاحية الملاحية التجارية تتعلق بصلاحية السفينة لنقل البضاعة المراد إيصالها إلى الجهة المرسل إليها كضرورة سلامة أجهزة التبريد والثلاجات.

انظر: **الدباغ إسراء عبد الهادي محمد**، مرجع سابق، ص 36.

[2] – متى كانت المنشأة صالحة للملاحة البحرية بهذا المعنى اكتسبت وصف السفينة بصرف النظر عن الوسيلة التي تعتمد عليها في السير في البحر، فيستوي أن تكون قوة الرياح، البخار أو المحركات أو الطاقة الذرية، ومادة بناءها الخشب أو الحديد، ويستوي أن تكون مستقلة عن غيرها أو مقطورة بغيرها في حال عطبها، وتخصص للملاحة التجارية أو الصيد أو النزهة، ولا يكفي أن يقرر مالك السفينة أنها قادرة على الملاحة البحرية، إن لم تكن من حيث بناءها واستعدادها تستطيع القيام بمثل هذه الملاحة وتحمل مخاطر البحر.

انظر: **جقبوبي حمزة**، أحكام حق الامتياز البحري (دراسة مقارنة)، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2016، ص 203.

[3] – **شقلب ملك**، مرجع سابق، ص 120.

وعلى سبيل المثال فإن السفن المخصصة لنقل الفواكه أو اللحوم لا تعتبر صالحة للملاحة في نظر مشارطة إيجارها إذا كانت أجهزة التبريد أو أجهزة قياس البرودة فيها غير سليمة، ولكن رغم ذلك تعد صالحة للملاحة في وجهة نظر التأمين لأن هذا العيب لا يؤثر على سلامتها ولا يتسبب عادة في هلاكها، ومن هذا المثال يبدو الفرق في تحديد معنى الصلاحية بين وجهة النظر الملاحية وبين ما نسميه في عقد إيجار السفينة وجهة النظر التجارية[1].

وَعَليه على المُؤجر أن يبقي السفينة في حالة صالحة للملاحة خلال فترة المشارطة، إذ يختلف قدر الصلاحية تبعا لما إذا كانت المشارطة بالرحلة أو المشارطة الزمنية، فمبدأ الصلاحية واحد في الصورتين ولكن مدى هذه الصلاحية يختلف وقت بداية تنفيذ العقد. ففي المشارطة الزمنية فالمؤجر يلتزم بإبقاء السفينة صالحة للملاحة طوال مدة العقد، كما تكون الرحلة غير معروفة مقدما، كما أن البضاعة غير محددة تماما، أما المشارطة بالرحلة يتعين أن تكون السفينة صالحة للملاحة عند بداية السفر وطوال الرحلة، أما إذا كانت المشارطة لعدة رحلات فيلتزم المؤجر بجعل السفينة صالحة للملاحة عند بداية كل رحلة، فضلا عن ضمان هذه الصلاحية أثناء هذه الرحلة، لأن التفاصيل معروفة بدرجة كبيرة، وخطوط السير ومنطقة الإبحار معروفة، ومن ثم فإن الترتيبات المطلوب تجهيزها معروفة مسبقا[2].

إنّ صلاحية السفينة للملاحة يمكن القول بأنها التزام ضمني على المؤجر مفترض في حقه، حتى ولو لم يتم النص عليه صراحة في المشارطة، فبالنسبة لإيجار السفينة على أساس الرحلة فيجب أن تكون السفينة صالحة للملاحة عند بداية السفر أي الرحلة، أما بالنسبة للرحلة المتفق عليها وللشحنة التي تحملها السفينة فإن المعيار يختلف مع كل رحلة

[1] – **عوض علي جمال الدين**، القانون البحري، مرجع سابق، ص 124.

[2] – **ترك محمد عبد الفتاح**، مرجع سابق، ص 56.

بحيث أن تحديد مدى صلاحية السفينة للملاحة في عقد الإيجار يتوقف على تحديد الأخطار العادية المحتمل أن تواجهها الشحنة المتفق على نقلها أثناء الرحلة المقصودة[1].

كما أنّ هذه الصلاحية ترد في جميع أنواع عقود إيجار السفينة سواء تعلقت بإيجار السفينة غير مجهزة (بهيكلها) أو إيجار السفينة مجهزة (لمدة معينة أو على أساس الرحلة). فالمشرع الجزائري نص صراحة على هذا الالتزام في المادة 652 بالنسبة للإيجار بالرحلة والمادة 696 بالنسبة للإيجار بالمدة والمادة 725 للإيجار بهيكلها من ق.ب.ج[2]، إذ يلتزم المؤجر طبقا لأحكامها بأن يقدم في المكان والزمان المتفق عليهما السفينة المعينة في حالة جيدة من حيث الصلاحية للملاحة وأن يبقيها على هذه الحالة طوال مدة العقد وبما يتفق مع قيامها بالعمليات المنصوص عليها في العقد[3]، وعليه فإنه يتعين أن يتخذ الخطوات المعقولة لإصلاح العيوب التي تظهر في السفينة بعد إبحارها وكل خلل بمجرد أن يحاط به علما، وهو ما يعبر عنه في القانون الإنجليزي بأن على المالك أن يبقي السفينة في حالة كفاءة "Efficient State"[4].

ثانيا – الطبيعة القانونية لصلاحية السفينة للملاحة البحرية:

كان هناك خلاف حول التزام المؤجر بتقديم سفينة صالحة للملاحة بأنه التزام بذل عناية معينة أم أنه تحقيق نتيجة، وفي حالة هناك عيب خفي فيها لم يتم كشفه على من يقع عبء الإثبات.

---

[1] – **حسني أحمد**، مرجع سابق، ص 46.

[2] – سوف نتطرق لأكثر تفصيل حول صلاحية السفينة للملاحة عند دراسة التزامات المؤجر في الصور الثلاثة من صور عقد إيجار السفينة سواء عقد إيجار بهيكلها أو لمدة معينة أو على أساس الرحلة.

[3] – **عباس خالد**، مرجع سابق، ص 41.

[4] – **حسني أحمد**، المرجع نفسه، ص 46.

1 – التزام المؤجر بتقديم سفينة صالحة للملاحة:

تعتبر التشريعات القديمة أنّ التزام المؤجر بتقديم سفينة صالحة للملاحة هو التزاما بتحقيق نتيجة، بينما تتجه التشريعات الحديثة إلى اعتبار التزام المؤجر بتقديم سفينة في حالة صالحة للملاحة هو التزام ببذل عناية معينة، وهو الرأي الراجح في معظم عقود المشارطات النموذجية والتي يجري التعامل على أساسها، فهذا الالتزام يُؤدي إلى جعل السفينة صالحة للملاحة وأنه متى بذل هذه العناية فقد وفى بالتزامه بحيث لا يكون مسؤولا بعد ذلك، ومثال ذلك إذا أثبت المستأجر أن البضاعة المشحونة قد تلفت نتيجة سوء حالة السفينة فإن المؤجر لا يفلت من المسؤولية، إلا إذا أثبت أن سوء حالة السفينة لا يرجع إلى تقصير في بذل العناية في جعلها صالحة للملاحة وإنما ذلك راجع إلى عيب خفي فيها لم يكن من الإمكان كشفه[1].

وفي الواقع يكون المؤجر مسؤولا في حالة لم تكن السفينة صالحة ولو كان قد اتخذ كافة المجهودات المعقولة في هذا الشأن، فيسأل عن عيوب السفينة وعيوب تجهيزاتها ولو كان العيب خفيا لا يمكن كشفه بالفحص الدقيق. ولذلك فإنه يكفي لترتيب مسؤولية المؤجر أن يثبت المستأجر وقوع الضرر وعلاقته السببية بينه وبين عدم صلاحية السفينة، فإذا أراد المؤجر أن يتخلص من المسؤولية فعليه أن يثبت أن الضرر يرجع إلى سبب لا يسأل عليه طبقا للقانون أو طبقا لبنود المشارطة، أو أن عدم صلاحية السفينة يرجع إلى سبب أجنبي لا يد له فيه[2].

---

[1] – **حسني أحمد**، مرجع سابق، ص 50.

[2] – إذا كانت إرادة الطرفين في المشارطة تلعب دورا كبيرا فإنه يجوز لهما أن يشددا من المسؤولية أو يخففا منها حسبما يرتضيان، إلا أن هذه الشروط مهما كانت لا يجوز أن تصل إلى حد إعفاء المؤجر من التزامه بتقديم سفينة صالحة للملاحة بالمفهوم السابق بيانه، إذ في ذلك هدما للالتزام الرئيسي للمؤجر والذي يعد حقا دعامة العقد.
انظر: **حسني أحمد**، المرجع نفسه، ص 51.

والجدير بالذكر أن اتفاقية بروكسل الخاصة بسندات الشحن لسنة 1924 قد أخذت بهذه القاعدة ولكن بالنسبة لعقود النقل البحري التي تخضع لها وهي سند الشحن أو أي وثيقة مماثلة[1]، وهو ما نصت عليها المادة 03 أولا من هذه الاتفاقية[2]. وبالتالي لا يسأل الناقل عن عدم الصلاحية الناشئة أثناء الرحلة البحرية ولا عن نتائج العيوب الخفية للسفينة، وبهذا على الناقل أن يثبت أنه قد بذل العناية الكافية ليدرأ عن نفسه المسؤولية عن هلاك أو تلف البضاعة بسبب عدم صلاحية السفينة للملاحة.

2 – عبء الإثبات:

متى حصل نزاع في كون السفينة صالحة للرحلة (بأي مناسبة كانت هذه المنازعة)، ثارت مسألة إثبات عدم صلاحيتها أو قيام هذه الصلاحية، ويثور هذا النزاع خاصة عندما يطلب المستأجر تعويضاً عن ضرر أصاب البضاعة ويدّعي نسبته إلى عدم صلاحية السفينة، أو عندما تتعطل السفينة، كما يدّعي أيضا أن هذا التعطيل راجع إلى سوء حالتها فيطلب إعفاءه من دفع الأجرة عن مدة العطل، أو عندما يطلب الفسخ لهذا السبب. ومتى ثار هذا النزاع توقف حله على الفصل في مسألتين، من عليه عبء الإثبات؟ وماذا يثبت؟[3].

إن تحديد من عليه عبء الإثبات يكون بالتفرقة بين ما إذا كان التزام المؤجر هو ببذل عناية أو بتحقيق نتيجة، ففي الحالة الأولى يكون على المؤجر أن يثبت أنه بذل العناية

---

[1] – **ترك محمد عبد الفتاح**، مرجع سابق، ص 55.

[2] – تنص المادة 3 أولا من اتفاقية بروكسل حول توحيد بعض قواعد سندات الشحن لسنة 1924 على أنه: « ***على الناقل أن يبذل المهمة الكافية قبل السفر أو عند البدء فيه للأغراض:***

أ- جعل السفينة في حالة صالحة للسفر.

ب- تجهيز السفينة وتطقيمها وتموينها وذلك على الوجه المرضى.

ج- إعداد العنابر والغرف الباردة والمبردة وكافة الأقسام الأخرى بالسفينة المعدة لشحن البضائع فيها وجعلها صالحة لوضع تلك البضائع ونقلها وحفظها ».

[3] – **عوض علي جمال الدين**، مشارطات إيجار السفن، مرجع سابق، ص 65.

المطلوبة منه لجعل السفينة صالحة للسفر، ويكون ذلك متى أثبت المستأجر تلف البضاعة مثلا وأن تلفها يرجع إلى سوء حالة السفينة فيكون على المؤجر إثبات أن سوء حالة السفينة لا يرجع إلى إهمال. أما في الحالة الثانية (تحقيق نتيجة) فيعتبر المؤجر ابتداء مسؤولا عن عدم صلاحية السفينة وعن أثار ذلك حتى يقيم هو الدليل على نسبة عدم الصلاحية إلى سبب أجنبي عنه، أو على نسبة الضرر إلى سبب آخر غير عدم صلاحية السفينة، فإن عجز عن ذلك ظل مسؤولا ولا يكفيه إثباته أنه بذل كل ما في وسعه[1].

فتثبت صلاحية السفينة للملاحة بالشهادات التي تصدرها شركات الإشراف أو التصنيف عن طريق إجراء الكشف أو المعاينة على السفن لإثبات صلاحيتها وكفاءتها للعمل وذلك بواسطة خبرائها[2]، ومتى قدم المؤجر هذه الشهادة فمعناه أنه بذل ما عليه، وأنه إذا كان هناك في السفينة عيب رغم وجود هذه الشهادة أي رغم قيام شركة الإشراف بالكشف على السفينة فإن معنى ذلك أن العيب خفي لم يكن من المستطاع كشفه بالفحص العادي.

وهذه الشهادات تعد قرائن بسيطة يمكن إثبات عكسها، فإذا أثبت المستأجر عدم صلاحية السفينة للملاحة قبل تنفيذ العقد (قبل بدء السفر أي قبل بداية الرحلة) وأن العيب لا يمكن إصلاحه في وقت مناسب كان من حقه أن يطالب بفسخ العقد فضلا عن تعويض الضرر الذي لحقه نتيجة ذلك إلا إذا أثبت المؤجر السبب الأجنبي، بينما إذا أصبحت السفينة غير صالحة للملاحة أثناء تنفيذ العقد فإن للمستأجر أن يطلب فسخ العقد مع طلب

---

[1] – **عوض علي جمال الدين**، دراسات مشارطات إيجار السفن، مرجع سابق، ص 63.

[2] – من أهم هذه الشركات "شركة اللوديز" الانجليزية، و"شركة فيريتاس" الفرنسية وهيئة البحرية الأمريكية، بحيث اكتسبت هذه الشركات رغم أنها شركات خاصة ذو سمعة مميزة وثقة في مجال تقدير مرتبة السفن مما أضفى على هذه الشهادات التي تمنحها قيمة دولية معترفا بها، إذ أن حصول السفينة على درجة معينة من إحدى هذه الهيئات يعد قرينة قانونية على صلاحيتها للملاحة وإن كانت قابلة لإثبات العكس.
انظر: **أريوط وسيلة**، مرجع سابق، ص 364.

التعويض عما يكون قد أصابه من ضرر، إذ أن الضرر في هذه الحالة يكون نتيجة مخالفة المؤجر لالتزام جوهري هو تقديم السفينة صالحة للملاحة مع بقاؤها كذلك طوال مدة العقد[1].

في هذا الصدد تجدر الإشارة إلى أنّ القضاء الإنجليزي وجهة نظر أخرى فهو لا يلزم المالك إلا بتقديم سفينة صالحة للملاحة عند الإبحار بحيث إذا كانت غير صالحة للملاحة قبل بداية السفر فإن للمستأجر أن يفسخ العقد، أما إذا كانت الرحلة قد بدأت أو بدأ تنفيذ العقد فإن تعهد المؤجر المالك يصبح مجرد ضمان (Garantie) بحيث لا يمكن للمستأجر أن يطلب بفسخ العقد وإنما له أن يطالب بالتعويض عن الخسائر التي تُسببها له عدم الصلاحية بعد الإبحار[2].

المطلب الثاني

الأجرة كمحل لعقد إيجار السفينة

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

للأجرة أهمية كبيرة وجوهرية في عقد إيجار السفينة، بوصفها محلا للعقد وهو أول التزام يقع على المستأجر القيام به بحكم اعتبار عقود إيجار السفن من النشاطات التجارية التي يكون الهدف من ممارستها تحقيق الربح، أي دفع بدل الإيجار ثم استعمال العين المؤجرة بحسب الاتفاق المبرم بين المؤجر والمستأجر أو بحسب ما أعدت له.

ولإبراز المكانة التي تحتلها الأجرة في عقد إيجار السفينة كمحل للعقد ارتأينا بيان المقصود بالأجرة من خلال تعريفها وبيان ملحقاتها **(الفرع الأول)**، وتحديد الأجرة **(الفرع الثاني)**، وضمانات استيفائها من طرف مؤجر السفينة **(الفرع الثالث)**.

---

[1] – **حسني أحمد**، مرجع سابق، ص 46.

[2] – **عباس خالد**، مرجع سابق، ص 42.

الفرع الأول

المقصود بالأجرة

تعتبر الأجرة الالتزام الرئيسي والبارز والوحيد الذي يظهر في التعريفات الواردة في الصور الثلاثة لعقد إيجار السفينة، وتتميز بخصوصية لأنه تثير مسائل هامة، ولتحديد المقصود بالأجرة لا بد من إعطاء تعريف قانوني لها **(أولا)** وتحديد ملحقاتها **(ثانيا)**.

أولا – تعريف الأجرة:

يطلق مصطلح الأجرة على الثمن المقابل لعملية النقل البحري للبضائع أو تأجير السفينة، أيا كان صورة أو نوع العقد سواء تأجير السفينة غير مجهزة أو مجهزة[1]، ويعبر عنها بالفرنسية بمصطلح **(Fret أو Nolis)** أما بالإنجليزية فيعبر عنها ب **(Freight)** أما في التشريعات العربية فنلاحظ أن في قانون التجارة البحرية المصرية[2] ما زال مستعملا حتى الآن لفظ (النولون)[3]، الذي هو كمية النقود التي يتحصل عليها مالك السفينة لقاء نقل

---

1 – **عوض علي جمال الدين**، القانون البحري، مرجع سابق، ص 130.

2 – خصص لها المشرع المصري فصل كامل وهو الفصل الثامن (المواد من 105 إلى 131) تعرض فيه لكافة الحوادث التي تؤثر على دين الأجرة، والضمان المقرر للربان.

3 – النولون هو كمية من النقود يتحصل عليها مالك السفينة نظير نقل البضائع وتسليمها بأمان من ميناء الشحن إلى ميناء التفريغ، يدخل كعنصر من عناصر التكلفة الأساسية للمنتجات النصف المصنعة أو التامة الصنع أو مواد أولية، وتظهر أهمية تكلفة النولون في مدى تخفيضه لثمن البضائع ذلك بالمقارنة بوسائل النقل الأخرى، إذ أن حمولة السفينة الكبيرة والوسائل التكنولوجية للشحن والتفريغ أدت إلى انخفاض في التكاليف.

ويمثل أيضا قيمة تكلفة أجرة النقل التي يتفق عليها الشاحن والناقل بشأن نقل بضائع معينة، وتختلف طريقة ومكان دفعه من عقد لأخر وفقا لشروط الاتفاق بين الشاحن والناقل وشرط البيع البحري، وقد يتم في ميناء الشحن أو في ميناء الوصول، كما يمكن سداده نقداً وقد يؤجل سداده لحين، وفيما يتعلق بعمليات الشحن على بواخر الخطوط الملاحية المنتظمة فإنه توجد تعريفة لنولون الشحن تطبق على عمليات الشحن عبر هذه الخطوط وفي بعض الأحيان يتم تحديد الأجرة وفق العرف السائد في ميناء الشحن.

لتفاصيل أكثر راجع: **غنيم أحمد**، سندات الشحن البحري في إطار الإعتمادات المستندة من الوجهة المصرفية القانونية العملية، (د.د.ن)، (د.ب.ن)، 2003، ص 2؛ **حملاوي ربيعة**، العرض والطلب في خدمات النقل البحري للبضائع، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في العلوم الاقتصادية، فرع التخطيط، معهد العلوم الاقتصادية، جامعة الجزائر، 1999، ص 36.

البضاعة في أمان وهو يدفع مقدما، أو على أساس المسافة أو الوقت أو القيمة أو على أساس تسليم البضائع[1].

وعُرّفت أيضا على أنها المقابل الذي يلتزم المستفيد مستأجرا كان أو شاحنا بأدائه للمؤجر كبديل للانتفاع بالسفينة لمدة معينة أو لرحلة أو عدة رحلات معينة[2]، أما في القانون العام للتجارة ونقل البضائع، فنجد مصطلح أجرة الحمولة فهو متعدد المعاني، فقد يكون الثمن مدفوعا عن طريق (البحر، البر، الجو) أو تكلفة لاستئجار السفينة، وفي الجزائر فقد استعمل المشرع البحري لفظ أجرة الحمولة خلافا مع باقي النصوص الأخرى والتي تستعمل إما أجرة السفينة أو أجرة النقل، وهو الثمن المدفوع لاستئجار السفينة، أو لنقل البضائع، وهو يدفع مقدما، أو على أساس المسافة، أو الوقت، أو القيمة أو على أساس تسليم البضائع[3]، إذ تنص المادة 640 ق.ب.ج على أنه: « ***يتم عقد استئجار السفينة بموجب اتفاقية يلتزم بموجبها مؤجر السفينة بأن يضع سفينة تحت تصرف مستأجر السفينة مقابل أجر*** »، وأضافت المادة 695 ق.ب.ج على أنه: « ... ***ويدفع المستأجر بالمقابل أجرة الحمولة*** » [4].

يستنتج من خلال هذه المادة أن أجرة الحمولة وفقا للتشريع الجزائري هو الثمن المدفوع لاستئجار السفينة، أو المبلغ المالي الذي يدفعه المستأجر للمؤجر في عقد إيجار السفينة،

---

[1] – **بوقادة عبد الكريم**، "مدى اعتبار المشرع الجزائري الأجرة كوعاء للامتيازات البحرية"، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، عدد 5، منشورات مخبر القانون البحري والنقل، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2017، ص 235.

[2] – **الدباغ إسراء عبد الهادي محمد**، مرجع سابق، ص 42.

[3] – **بوقادة عبد الكريم**، المرجع نفسه، ص 235.

[4] – لقد نص المشرع الجزائري ضمن الأحكام المنظمة لكل نوع من أنواع عقد الإيجار السفينة على الأجرة في القانون البحري وذلك في الباب الثاني الخاص باستئجار السفن (المواد 686، 708 و732).

وهو يدفع مقدما، أو على أساس المسافة، أو الوقت، أو القيمة، أو على أساس تسليم البضائع[1].

أما الفقيه "**Ripert** " فعرّف الأجرة على أنها: « ***الاسم النوعي أو الجنس لكل مبلغ أجرة متعلق بواحد من عقود النقل البحري*** »[2].

إلا أن الاتفاقيات الدولية لم تنظم الأحكام المتعلقة بأجرة النقل البحري ولم تتضمن أي تعريف لها[3]، ما عدا اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كليا أو جزئيا لعام 2009، والتي عرّفتها في المادة الأولى فقرة 28 كما يلي: « أجرة النقل تعني الأجرة المستحق دفعه إلى الناقل مقابل نقل البضائع بمقتضى عقد النقل »[4].

نلاحظ أن هذه المادة من الاتفاقية المذكورة أعلاه عرّفت أجرة النقل في عقد النقل البحري بحيث ركزت على أجرة النقل التي يقدمها الشاحن للناقل، ولم تذكر أجرة النقل التي يقدمها المستأجر للمؤجر.

ثانيا – ملحقات الأجرة:

قد يلتزم المستأجر بدفع مبالغ أخرى غير الأجرة بمعناها المقدم، وتلحق هذه المبالغ بالأجرة في الحكم وإن لم يتوافر لها تعريف الأجرة[5]، فملحقات الأجرة هي ما يشّبه بالأجرة من مبالغ تضاف إليها وتتمتع بالضمانات نفسها التي تحيط الأجرة من حيث حمايتها

---

1 – **تيزة خديجة**، أجرة الحمولة في عقد النقل البحري للبضائع، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون، فرع قانون النشاطات البحرية والساحلية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2016، ص 10.

2 – **FRANCIS Schertenleib**, La garantie du paiement du fret (Etude de droit maritime comparé français, Americain), Wimmis imprimerie, Georg, Geneve, 1970, p 87.

3 – **BEURRIER Jean Pierre**, Droit maritime, 2éme Ed, Dalloz, Paris, 2008, p 158.

4 – أضافت نص المادة 42 من قواعد روتردام لعام 2009 حول دفع الأجرة بنصها: « ***أجرة النقل مدفوعة سلفا*** ».

5 – من ذلك في إيجار بالرحلة التعويض الذي يلتزم به المستأجر بسبب تأخر عمليات الشحن والتفريغ، فقد استقر القضاء في فرنسا على إخضاعه لأحكام الأجرة بوصفه ملحقا بها.

انظر: **عوض علي جمال الدين**، القانون البحري، مرجع سابق، ص 131.

وتقادمها والمطالبة بها، من ذلك المبلغ المستحق مقابل كسب الوقت الناتج عن الإسراع في تفريغ البضاعة من السفينة [1].

وتعتبر أيضا من ملحقات الأجرة غرامات التأخير وتتعلق بالتأخير الذي حدث للسفينة، فإن المجهّز لا يعتبر مسؤولا عنها، والتي ظهرت من نظرية الإيجار، إذ تعتبر غرامة التأخير كإيجار للأيام الإضافية والتي تكون فيها السفينة تحت تصرف المستأجر، فتمثل أجر إضافي لاستغلال السفينة لمدة طويلة، وهي عنصر اقتصادي مثل أجرة الحمولة، ففي حالة تجاوز ما نص عليه عقد الإيجار، فإن المستأجر يجب أن يدفع الغرامات التي حددها أطراف العقد. إذا كان دين غرامات التأخير من ملحقات أجرة الحمولة، فهي مضمونة من قبل حق الامتياز الذي يرد على البضائع لدفع أجرة الحمولة[2].

بالإضافة إلى غرامات التأخير نجد مصاريف إضافية تتمثل في كل من نفقات الوقود، رسوم ومصاريف الموانئ، رسوم عبور القنوات، وكذلك مصاريف التعويضات المتمثلة في:

– التعويضات المستحقة لمالك السفينة عن الأضرار المادية التي لحقت بالسفينة ولم يتم إصلاحها أو عن خسارة أجرة الحمولة.

– التعويضات المستحقة لمالك السفينة عن الخسائر المشتركة إذا نشأت عن أضرار مادية لحقت بالسفينة ولم يتم إصلاحها أو عن خسارة أجرة الحمولة.

---

[1] – « لقد عدّته محكمة النقض المصرية جزءا من الأجرة يقتطع منها نظير المنفعة التي عادت على السفينة من تفريغها في مدة أقل من المدة المحددة أصلا ». الرجوع في تفاصيل ذلك إلى: قرار محكمة النقض المصرية رقم (406) سنة 30 قضائية جلسة 17 جوان 1965 السنة (16)، ص 778.

نقلا عن: **حسني أحمد**، قضاء النقض البحري، ط 2، منشأة المعارف، الإسكندرية، (د.س.ن)، ص 43.

[2] – ثبت في القانون الفرنسي أن غرامات التأخير وغيرها من الرسوم ذات الصلة بتنفيذ عملية النقل هي من ملحقات أجرة الحمولة، هذا المبدأ واضح لأن الرسوم والنفقات تمثل تعويضات إضافية عن الخدمات المقدمة من قبل الناقل لتحقيق عملية النقل الموكلة إليه.

انظر: **تيزة خديجة**، مرجع سابق، ص 52.

– المكافأة المستحقة للمالك عن أعمال الإنقاذ التي تكون قد حصلت حتى نهاية الرحلة بعد خصم المبالغ المستحقة للربان والبحارة[1].

الفرع الثاني

تعيين الأجرة والعوامل المؤثرة في تحديدها

تحدد الأجرة في عقد إيجار السفينة بعدة طرق، إما باتفاق الطرفين **(أولا)** أو عن طريق المؤتمرات الملاحية **(ثانيا)**، وفي حالة لم تحدد أجرة فما مصير عقد إيجار السفينة؟ **(ثالثا)**.

أولا – تحديد الأجرة باتفاق أطراف العقد:

يملك أطراف عقد إيجار السفينة مطلق الحرية في اختيار الطريقة التي يتم بها تحديد الأجرة[2]، فالمبدأ المعمول به في كافة التشريعات العربية والأجنبية أن يترك تحديد الأجرة لاتفاق الطرفين ولا تتعرض هذه التشريعات إلا لبيان الحالات التي تستحق أو لا تستحق فيها الأجرة[3]، وبما أن العقد يعد منعقدا رغم عدم بيان الأجرة في سند الإيجار (مشارطة الإيجار) فإن ذلك يعني أن المتعاقدين قد قصدا تطبيق العرف أو العادات المحلية[4].

حسب القانون الفرنسي والإصلاح الذي أتى به قانون 1966، فإن المادة 42 من مرسوم 31 ديسمبر 1966 يراد منه تأكيد أن " ***سعر أجرة الحمولة تحدد حسب اتفاق الأطراف*** "، يعني أن أجرة الحمولة تناقش بكل حرية بين أطراف العقد، غير أن هناك ظروف اقتصادية يمكن أن تضغط على موقف أحد الأطراف وتقوده إلى تحمل قانون الآخر، لذا يسعى الأطراف من خلال المفاوضات إلى الوصول إلى اتفاق نهائي حول الثمن ومحل

---

[1] – **عبد الفضيل محمد أحمد**، القانون الخاص البحري، دار الفكر والقانون والنشر والتوزيع، المنصورة، 2011، ص 131.

[2] – **طه مصطفى كمال**، أساسيات القانون البحري، مرجع سابق، ص 215.

[3] – **عباس خالد**، مرجع سابق، ص 45.

[4] – **شقلب ملك**، مرجع سابق، ص 128.

التعاقد دون إجحاف حقوق طرف على آخر، بمعنى أن يكون توازن من حيث المعاوضة بين أطراف العقد [1].

لقد اعتنق التشريع البحري الجزائري مبدأ حرية الأطراف في تحديد الأجرة في مختلف أنواع عقود استئجار السفينة، وترك تحديد أجرة الحمولة وطريقة حسابها ومواعيد دفعها لإرادة أطراف العقد فنص على ذلك بصريح العبارة في الفقرة الأولى من المادة 686 من ق.ب على أنه: « ***يحدد مبلغ أجرة الحمولة وكيفية دفعه بموجب اتفاق بين الأطراف*** »[2].

إلا أن هناك نفقات أخرى تلحق بالأجرة بمعناها المتقدم كتلك المعروفة في عقد إيجار على أساس الرحلة والتي تمثل مقابل المهلة الإضافية التي يمنحها المؤجر للمستأجر في حالة انتهاء مدة الشحن والتفريغ الأصلية المحددة في العقد، والمهلة الإضافية الثانية الممنوحة للمستأجر عند انتهاء المهلة الإضافية الأولى، وكذلك الحال بالنسبة للتعويضات المستحقة للمؤجر عن تأخير المستأجر أو غيابه عند وصول السفينة في مكان التفريغ أو رفضه تماما لتفريغ البضاعة[3].

فرغم أن القانون منح للمتعاقدين حرية تحديد الأجرة، لكن هذه الحرية ليست مطلقة بل مقيدة حيث يجب عليهما احترام القواعد التي أدرجت في المؤتمرات الملاحية البحرية لتحديد أجرة الحمولة.

---

[1] – Art 42 Décret n°66-1078 *:" Le montant du fret est établi par la convention des parties ".*

Voir: Décret n°66-1078 du 31 décembre 1966 sur les contrats d'affrètement et de transports maritimes. Dernière mise à jour des données de ce texte: 30 décembre 2016 *in*: https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000000694709 consulté le 15/01/2017

[2] – أضافت في هذا الخصوص المادة 732 من ق.ب. ج فيما يتعلق استئجار السفينة بهيكلها، والمادة 708 من ق.ب. من استئجار السفينة لمدة معينة، حول تحديد أجرة الحمولة وطريقة حسابها ومواعيد دفعها.

انظر الملحق رقم (1)، "**دفع الأجرة أو حسابها**".

[3] – **عباس خالد**، مرجع سابق، ص 46.

ثانيا – تحديد الأجرة وفقا للمؤتمرات البحرية:

يقصد بالمؤتمرات البحرية "**Les Conférences Maritimes**" أو ما تسمى مؤتمرات بالخطوط الملاحية "**Liner Conférences**" على أنها تجمع أصحاب السفن التي تعمل في نفس التجارة الخطية بناء على نوع من الاتفاق فيما بينهم، قد يكون هذا الاتفاق رسمي أو غير رسمي[1]، ويعرف كذلك بأنها الاتفاقات التي يعقدها المؤجرون الذين يُسيّرون سفنا على الخط نفسه بهدف وضع تعريفة موحدة لأجرة النقل وتنظيم عملية النقل بين سفنهم إلى غير ذلك مما يهم الحركة الملاحية، والواقع أن اتفاقات المؤتمرات الملاحية تتعلق بعقود النقل البحري وليس بعقود إيجار السفينة، إذ تعقد هذه المؤتمرات بين مجهزي الخطوط المنتظمة إلا أن المشاكل أو العيوب التي تعرض بمناسبة عقود النقل البحري هي العيوب نفسها أو المشاكل بالنسبة لعقود إيجار السفينة وتحكم الاثنين مبادئ واحدة[2].

وتم إنشاء مؤتمرات النقل البحري نتيجة للتنافس الحاد بين السفن البخارية والسفن الشراعية بالنسبة للنولين. وكان ذلك في أواخر القرن التاسع عشر (19)، عندما ازدادت طاقة نقل البضائع بشكل كبير ما بين لندن والهند[3]، ونظرا لتطور السفن الملاحية واستعمال هيكل السفن الحديدي المزدوج، ومع زيادة سرعة السفن وإنشاء طرق بحرية جديدة، سمحت هذه الظروف للمجهزين بوضع خدماتهم بالنقل المنتظم باستعمال سفن كثيرة خاصة بين الدول الأوروبية ومستعمراتها آنذاك[4]، فأصبح استغلال خط ملاحي منتظم يستدعي وضع أسطول كامل قيد الخدمة وليس سفينة واحدة، فبدأ هذا الاستثمار من طرف المجهزين وذلك بغية تحقيق أرباح إضافية وتجنب المنافسة بين الناقلين على نفس الخط الملاحي، في هذه

---

1 - **YACOUBA Cissé,** " Le commissionnaire de transport, le non vessel operating commen carrier, consortium maritime : Sont-ils transporteurs maritime? ", Revue générale de droit, Vol 34, N° 3, 2004, p 420.

2 – **حسني أحمد**، عقود إيجار السفن، مرجع سابق، ص 56.

3 – **ماهر شريف محمد**، إدارة النقل البحري (التجارة الخطية)، الدار الجامعية للنشر والتوزيع، الإسكندرية، 2006، ص 57.

4 - **CARIOU Pierre**, Les alliances strategiques dans le transport maritime de lignes regulieres: Efficacite ou pouvoir de marche?, thèse pour l'obtention d'un doctorat en gestion, faculte des sciences économiques et de gestion, universite de nantes, 2000, p 07.

الظروف وفي عام 1875 ظهر أول تجمع ملاحي، وتطورت هذه التجمعات فيما بعد تبعا للحركة في الخط[1]، وقد أسفر عنه أول مؤتمرا بين المجهزين الانجليز الذين كانت تعمل سفنهم في المحيط الهندي وكالكيتا وهو ما يعرف بمؤتمر "كالكيتا"، وقد عقد هذا المؤتمر للحد من المنافسة، وتنظيم حركة التجارة[2].

فتضع المؤتمرات الملاحية عادة طريقتين لتحصيل أجرة الحمولة، فإما بحسب الكمية (بالطن) الموضوعة قصد الاستغلال، أو بتحديد أجرة موحدة أي مستوى واحد للأجرة مع إمكانية الخصم أو الإنقاص في التعريفات[3].

إذن من الأغراض التي تسعى إليها هذه المؤتمرات نجد:

- وضع تعريفة أساسية لأجور النقل والتعهد بعدم التعامل بأقل من السعر المحدد، مع السماح بعمل تخفيضات لعملائهم المخلصين.

---

1 – **KERGUELEN NEYROLLES Bernadette**, Commission de transport, Mer, fer, air. Commerce exterieur, tome 2, Paris, 2009, p 140.

2 – ظهر مؤتمر "كالكيتا – المملكة المتحدة –" لتنظيم عمل الشركات الملاحية العاملة بين بريطانيا والهند ومستعمراتها عبر البحار، والتي ازدهر عملها وتوسع نشاطها بعد افتتاح قناة السويس سنة 1869، وكذلك مع ظهور السفن التي تعمل بالمحرك البخاري والتي أخذت تحتل تدريجياً محل السفن الشراعية. إن من الأسباب الحقيقية لقيام هذا المؤتمر أنه كان السفن التجارية ذات أهمية كبيرة، وخبرة أكثر من السفن الشراعية، كما قام ملاك هذه الأخيرة بتخفيض النولين الخاصة بهم. ونتيجة لذلك قام ملاك سفن البخاري بعقد" مؤتمر كالكيتا 1875 " لوضع نوالين موحدة وشروط ثابتة لنقل البضائع على سفنهم، وكرد فعل على هذين الاجتماعين قام الشاحنون بالتحول إلى السفن الشراعية، وذلك لرفضهم المؤتمر الذي قام به ملاك السفن البخارية، مما أدى إلى ظهور ما يسمى" بعقد الولاء "حيث يمثل هذا العقد التزاما على الشاحنين لنقل بضائعهم على سفن المؤتمر، ولكن الشاحنين لم يقبلوا هذا العقد، وذلك لعدم وجود حافز لهم. وكان ذلك حتى سنة 1877، حيث قام المؤتمر بوضع ما يسمى" نظام النولون المرتجع"، حيث يتم إرجاع جزء من قيمة النولون المدفوع بواسطة الشاحنين بعد مدة محددة مسبقا خلال فترة ولائة للمؤتمر، ويتم عادة إرجاع 10/1 من النولون المدفوع خلال ستة أشهر.

انظر: **النحراوي أيمن**، اقتصاديات وسياسات النقل البحري، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2015، ص ص 216، 217؛ **ماهر شريف محمد**، مرجع سابق، ص ص 57، 58.

3 – **بسعيد مراد**، مرجع سابق، ص 172.

- تقسيم الحركة الملاحية بتوزيع عمليات النقل فيما بينهم على أساس مناطق معينة أو نسبة مئوية للحمولة.
- الاتفاق على وضع نماذج لعقود إيجار السفينة يتم التعامل على أساسها[1].

أما في الجزائر فإن المشرع الجزائري لم ينظم المعايير المعتمدة في تحديد قيمة الأجرة، ويعود الأمر إلى أحد السببين، إما لكون عقد النقل الدولي منظم بموجب ما جاءت به المؤتمرات البحرية بصدد الأجر[2]، أو لأنه يخضع لقانون العرض والطلب ويضيف إلى أنه مثل هذه المرونة غير مألوفة في هذا النشاط على أنه لا يمنع الدولة من ممارسة رقابة على الأسعار وذلك عن طريق إيداع جدول الأسعار لدى السلطات المختصة [3].

يعتمد على العموم، تحديد أجرة الحمولة، من جهة على طبيعة البضائع وعلى وزنها أو حجمها، طريقة رصها أو نقلها[4]، ومن جهة أخرى فان القيمة العالية للبضائع تجعل الأجرة

---

1 – **حسني أحمد**، عقود إيجار السفن، مرجع سابق، ص 57.

2 – للإشارة فإن انضمام الجزائر إلى تقنين سير المؤتمرات البحرية لم يتم إلا في 7 أكتوبر 1980، وهي أقل تأخرا بالنسبة لدولة حاربت منذ استقلالها من أجل التنظيم العالمي للنقل البحري. فتأخرها للانضمام إلى تقنين سير المؤتمرات البحرية، هذا ما وجب عليها انتظار مدة 12 سنة لكي تصبح عضوة، إذ أن في الوقت أين الجزائر بحاجة لآلية قانونية عالمية لتطالب بـ 40% وأكثر من التجارة في الخطوط الملاحية المنتظمة لم تنظم إلى التقنين، فلم تقم بذلك إلا بعد أن تطورت كفاءتها في النقل خارج الخطوط الملاحية المنتظمة، والتفسير الوحيد لانضمام الجزائر إلى التقنين هو تضامنها مع دول العالم الثالث، وقد عرف هذا التضامن نشاطا كثيرا في السنوات السبعينات.

Voir : **KHODRI Aïssa**, "Le code de conduite des conférences maritimes et l'adhésion de l'Algérie", Annuaire de droit maritime et aérospatial, Tome XI, France, 1991, pp 200 - 201.

3 – **شتوان حياة**، عقد النقل البحري للبضائع، دراسة في إطار اتفاقية بروكسل لسنة 1924 والقانون البحري الجزائري، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون، فرع قانون الأعمال، كلية الحقوق، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2006، ص 83.

4 – تحدد أجرة البضائع الثقيلة على أساس الوزن، أما البضائع الخفيفة فتحدد أجرة نقلها على أساس الحجم.

Voir: **ASSONGBA Cossi Herve,** Le transport maritime de marchandises conteneurisées, thèse pour l'obtention d'un doctorat en droit, faculté des sciences juridiques, politiques et sociales, Université Lille 2, 2014, p 257.

مرتفعة، حتى وإن كانت هذه البضائع تشغل المكان نفسه مثل البضائع العادية في السفينة، وهو نظام مطبق سواء في المؤتمرات البحرية أو الخارجين عنها[1].

ثالثا – حالة عدم تحديد الأجرة:

إذا لم تحدد الأجرة في المشارطة أو على الأقل لم تتضمن المشارطة طريقة حسابها، فإن العقد لا يكون له وجود قانوني لتخلف عنصر جوهري من عناصره، ويعد العقد في هذه الحالة باطلا لانعدام أحد أركانه[2]، إلا أنه إذا كانت السفينة قد سلمت فعلا إلى المستأجر وقام باستغلالها فإنه يلتزم هذا الأخير بدفع مقابل هذا الانتفاع حتى لا يكون ثمة إثراء بلا سبب للمستأجر، ويحسب هذا المقابل على أساس السعر الجاري لأجرة النقل الذي يحدده القاضي مسترشدا بخبرة سمسارة التأجير[3].

لقد ذهب البعض إلى أنه في حالة ما إذا لم تحدد الأجرة في عقد إيجار السفينة، فإن مفاد ذلك أن الطرفين قد أحال ضمنيا إلى تطبيق السعر الجاري أو العادات المحلية، إلا أن هذه النظرية تسعى إلى البقاء في إطار العقد، إذ أنه ما لم يوجد من الظروف ما يشير إلى أن الطرفين قد قصدا تطبيق السعر الجاري لأجرة النقل أو العادات المحلية، فإن القول بأنهما قد رغبا في ذلك لمجرد عدم تحديد الأجرة في المشارطة يعتبر من قبيل تحميل إرادة الطرفين، ما لم تقصده، هذا فضلا عن أنه لا يتصور إبرام عقد تأجير سفينة دون الاتفاق على أجرة معينة أو على طريقة حساب الأجرة[4].

---

[1] – **بسعيد مراد**، مرجع سابق، ص 178.

[2] – قد يغفل المتعاقدان بيان الأجرة التي تعد أحد البيانات الجوهرية التي أوردها القانون، فلم يرد في التشريعات العربية منها قانون التجارة البحرية المصرية حل لهذه المسألة، إلا أن الفقه المصري ذهب في مثل هذه الحالة إلى أن انعقاد العقد لا يتأثر بعدم ذكر بيان الأجرة لان اشتراط الكتابة في عقد إيجار السفينة هي للإثبات وليس للانعقاد بوصف عقد إيجار السفينة من العقود الرضائية.

انظر: الدباغ إسراء عبد الهادي محمد، مرجع سابق، ص 42.

[3] – **عباس خالد**، مرجع سابق، ص 46.

[4] – **حسني أحمد**، عقود إيجار السفن، مرجع سابق، ص 55.

أما المشرع الجزائري فنص في أحكام القانون البحري أنه في حالة عدم وجود اتفاق الطرفين في تحديد مبلغ أجرة الحمولة وكيفية دفعه فتحسب الأجرة على أساس أجرة الحمولة المطبقة على عمليات الاستئجار في مكان وتاريخ وصول السفينة إلى ميناء التحميل[1]، وهو ما جاء في أحكام المادة 686 فقرة 2 من ق.ب.ج.

الفرع الثالث

ضمانات الوفاء بالأجرة

الأصل أنه يتفق المستأجر والمؤجر على تسديد الأجرة في عقد إيجار السفينة عند بداية تنفيذ العقد، وفي هذه الحالة لا يطرح أي إشكال، غير أن الإشكال يكمن في حالة ما اتفقا الطرفين على دفع الأجرة عند وصول السفينة وامتنع الملزم بها، وقد أعطى المشرع لمؤجر السفينة ضمانا لاستفاء الأجرة بحقين متميزين على البضاعة هما حق الامتياز **(أولا)**، وحق الحبس والذي يكون في حالة الدفع عند الوصول لأنه لو كان الدفع في ميناء الانطلاق فلا مبرر لهذه الضمانات **(ثانيا)**.

أولا – حق الامتياز:

يعرف الامتياز عموما بأنه أولوية استيفاء دين معين مراعاة لصفة ذلك الدين، وهو حق عيني تَبعي يخول الدائن سلطة مباشرة على شيء معين، بحيث يتمكن من استيفاء دينه من ثمن ذلك الشيء في أي يد يكون متقدما على الدائنين العاديين والدائنين التاليين له في المرتبة[2].

الامتياز البحري يعطي للدائن الممتاز حق التتبع "Le droit de suit " وحق الأفضلية "Le droit de préférence "، فحق التتبع يمكن الدائن الممتاز من مطالبة كل من تنتقل إليه

---

[1] – **حلمي عباس**، القانون البحري، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1983، ص 24.

[2] – **درويش مريم**، "الالتزامات المقررة للمرسل إليه في عقد النقل البحري"، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، عدد 7، منشورات مخبر القانون البحري والنقل، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2018، ص 247.

ملكية السفينة بدينه الممتاز المترتب على السفينة، أما حق الأفضلية فيعطي للدائن الممتاز الأولوية في استيفاء دينه من قيمة السفينة وتوابعها بالنسبة إلى باقي الدائنين[1].

عرّف المشرع الجزائري الامتياز من خلال المادة 982 من القانون المدني بأنه: « ***الإمتياز أولوية يقررها القانون لدين معين مراعاة منه لصفته. ولا يكون للدين امتياز إلا بمقتضى نص قانوني*** ».

بينما جاء في نص المادة 645 من ق.ب.ج والخاصة بالقواعد العامة لاستئجار السفن على أنه: « ***يتمتع المؤجر بالامتياز على البضائع لوفاء أجرة حمولته والأعباء الأخرى المذكورة في عقد الإيجار*** »[2].

فمن خلال هذه المواد فإن تقرير هذا الامتياز للمؤجر يتيح له عند بيع البضاعة أن يتقدم حسب مرتبته على غيره من دائني المستأجر أو دائني المرسل إليه على ثمنها في اقتضاء الحقوق التي تقرر لها هذا الامتياز[3].

بينما بالرجوع إلى أحكام المادة 159 من ق.ت.ب.م والتي تنص على أنه: « ***للمؤجر امتياز على البضائع المشار إليها في المادة 158 ضمانا لدين الأجرة وملحقاتها*** ». وهو نفس الحكم الوارد في المادة الثانية من القانون الفرنسي الصادر لعام 1966 والتي تنص

---

1 – **صفا إيليا**، أحكام التجارة البحرية، دار المنشورات الحقوقية، بيروت، 1993، ص 69.

2 – أضافت المادة 818 فقرة (د) من ق.ب.ج على أنه: « ***تدخل في باب الامتياز على البضائع المشحونة: ...***

د – ديون أجرة الحمولة أو المكافآت الأخرى الناتجة عن عقد استئجار السفينة وعقد النقل ومصاريف التفريغ المترتبة على البضاعة وأجرة المهلة الإضافية والمصاريف الأخرى المستحقة من جراء اتفاق إضافي في التحميل أو التفريغ وكذلك التعويض المستحق من جراء التأخير في استلام البضاعة من قبل المرسل إليهم ومصاريف إيداع البضاعة الغير مطالب بها في المستودعات ، ».

3 – **حمدي كمال**، القانون البحري، مرجع سابق، ص 455.

على أنه: « ***المؤجر له حق الامتياز على البضائع من أجل استحقاق أجرة الحمولة*** »[1]. وهذه القاعدة تطبق على الاستئجار على أساس الرحلة.

فالامتياز إنما يرد على ثمن البضاعة الموجودة على السفينة أي المشحونة في السفينة موضوع المشارطة والمملوكة للمستأجر والتي استحقت الأجرة وملحقاتها عن عملية نقلها وذلك دون البضائع التي لم تشحن أصلا وإن كانت مملوكة للمستأجر[2].

ثانيا – حق الحبس:

يحق للدائن إذا لم يستوفي حقه من المدين، أن يقوم بحبس الشيء إلى غاية قيام المدين بالوفاء بما يلزم به[3]، فالمشرع البحري لم يرد أي نص حول تقرير حق الحبس كضمان للمؤجر قصد استفاء أجرة الحمولة، ولم ينص عليه أيضا ضمن الأحكام العامة المشتركة بين مختلف أنواع عقود الإيجار، على عكس حق الامتياز الذي منح للمؤجر كضمان للوفاء بالأجرة الوارد في صريح المادة 645 من القانون البحري السالفة الذكر.

إن عدم النص على حق حبس البضائع في القانون البحري كحق مقرر للمؤجر قصد استفاء مبلغ الأجرة المستحقة وملحقاتها، لا يعني هذا منعه من ممارسة هذا الحق، إذ يمكنه ذلك استناد إلى القواعد العامة المنصوص عليها في القانون المدني الجزائري وذلك في صريح الفقرة الأولى من المادة 501 والمتعلقة بعقد الإيجار[4].

---

1 – Art 2 loi N° 66-420 du 18 Juin 1966 sur les contrats d'affrètement et de transport maritime : « ***Le fréteur a un privilège sur les marchandises pour le paiement de son fret*** ».

2 – **عباس خالد**، مرجع سابق، ص 48.

3 – لقد عرف المشرع الجزائري حق الحبس من خلال المادة 200 من ق.م.ج على أنه: « ***لكل من التزم بأداء شيء أن يمتنع عن الوفاء به مادام الدائن لم يعرض الوفاء بالتزام ترتب عليه وله علاقة سببية وارتباط بالتزام المدين. أو ما دام الدائن لم يقم بتقديم تأمين كاف للوفاء بالتزامه هذا. ويكون ذلك بوجه خاص لحائز الشيء أو محرز، إذا هو أنفق عليه مصروفات ضرورية أو نافعة، فإن له أن يمتنع عن رد هذا الشيء حتى يستوفي ما هو مستحق له، إلا أن يكون الالتزام بالرد ناشئا عن عمل غير مشروع*** ».

4 – تنص المادة 501 فقرة أولى من ق.م.ج على أنه: « ***يحق للمؤجر ضمانا لحقوقه الناشئة عن الإيجار، أن يحبس جميع المنقولات القابلة للحجز الموجودة في العين مادامت مثقلة بامتياز المؤجر، ولو لم تكن مملوكة للمستأجر*** ».

إلا أن المشرع المصري على غرار المشرع الجزائري نص في أحكام المادة 158 من ق.ت.ب.م[1] على أن يسمح للمؤجر بحق الحبس وعدم تسليم البضائع إلى المستأجر قبل أن يستوفي الأجرة له، ويجوز للمؤجر إعمال الحق مهما كان مقدار الأجرة التي لازالت تشغل ذمة المستأجر ضئيلا، ولا بد من توفر ثلاثة شروط لكي يحق للمؤجر حبس البضائع:

- عدم وفاء المستأجر بالأجرة المقررة للمؤجر كاملة، ويمتد الحكم إلى ملحقات هذه الأجرة، إلا أنه يجب أن تكون المبالغ المستحقة للمؤجر من قبيل الأجرة وملحقاتها، كالتعويض المقرر لمؤجر السفينة بالرحلة في حالة تأخر المستأجر في إتمام عمليات شحن وتفريغ البضائع.

- لا يتعلق حق الحبس إلا بالبضائع المتعلقة بالرحلات التي يقوم بها المستأجر بموجب عقد الإيجار، ويجب أن تكون البضائع موجودة على السفينة، بالتالي لا يمتد أعمال حق حبس البضائع إلى ما قبل شحن البضائع في السفينة وعلى ما بعد تفريغها منها[2].

- حق الحبس ينصب على البضائع المملوكة للمستأجر، دون تلك المملوكة للغير كالشاحن إذ مثل تلك البضائع الضامنة لأجرة النقل المستحقة للمستأجر (للناقل)[3]، ولا يفيد

---

[1] – تنص المادة 158 من ق.ت.ب.م على أنه: « ***لمؤجر السفينة حق حبس البضائع الموجودة على السفينة والمملوكة للمستأجر لاستيفاء الأجرة المستحقة له وملحقاتها ما لم تقدر له كفالة يقدرها قاضي الأمور الوقتية. ويأمر القاضي –في حالة استعمال حق الحبس– بإخراج البضائع من السفينة وإيداعها عند أمين يعينه، وله أن يأمر ببيعها أو بيع جزء منها وفاء للأجرة وملحقاتها، ويعين ميعادا للبيع وكيفية إجرائه*** ».

[2] – **دويدار هاني**، قانون النقل، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2014، ص ص 169، 170.

[3] – إن وجود البضاعة على ظهر السفينة وفي حيازة المؤجر غير كاف لإعمال حق الحبس عليها، إذ يجب أن تكون هذه البضاعة مملوكة للمستأجر. وبالمخالفة فإنه لا يجوز للمؤجر ممارسة حق الحبس إذا كانت البضائع الموجودة على السفينة مملوكة للغير.

انظر: **حمدي كمال**، القانون البحري، مرجع سابق، ص 454؛ **عباس خالد**، مرجع سابق، ص 51.

المؤجر من هذا الضمان إلا إذا استعمل حق مدينه المستأجر واسم هذا المدين في الرجوع على صاحب الشأن في البضاعة[1].

وإذا كان تقرير حق الحبس للمؤجر هو لضمان استيفائه للأجرة وملحقاتها فإنه يمتنع عليه مباشرة هذا الحق إذا ما قدمت له كفالة يقدرها قاضي الأمور الاستعجالية[2]، إذ يجد المؤجر في هذه الكفالة ضمانا لحقه، بحيث يراعي القاضي في تقديرها قيمة الدين حتى تكون كافية لتغطيته، وفي حالة تقديمها من طرف المستأجر يتم رفع اليد على البضاعة المحبوسة، الأمر الذي يسمح بعدم تأخير الرحلة[3].

فمتى استعمل المؤجر حقه في الحبس، يتعيّن عليه الحصول على أمر قضائي يقضي بإخراج البضائع من السفينة وإيداعها عند أمين يعيّنه، وله أن يأمر ببيعها أو بيع جزء منها وفاءً للأجرة وملحقاتها ويعيّن ميعاد للبيع وكيفية إجرائه، ويستوفي بذلك المؤجر حقوقه من ثمن البيع بالأولوية على غيره من الدائنين طبقا لأحكام الامتياز[4].

---

1 – إذا قام مستأجر السفينة باستغلال السفينة لحسابه وأبرم عقود النقل مع الشاحنين فإن القضاء يقرر لمجهز السفينة الحق في الرجوع على هؤلاء الشاحنين بدعوة مباشرة من أجل اقتضاء الأجرة. ويترتب على رجوع المجهز على الشاحنين بالدعوة المباشرة أنه لا يكون لدائني المستأجر مزاحمته في التنفيذ على دين الأجرة. كذلك لا يكون للشاحنين التمسك في مواجهة المستأجر الأصلي. ومع ذلك لا يكون للمجهز الرجوع على الشاحنين إلا إذا كانت الأجرة لا تزال دينا في ذمتهم للمستأجر المذكور، كما يجيز القضاء الفرنسي للمجهز الحجز على الأجرة تحت يد أمين السفينة والحصول عليها بالأولوية على غيره طالما أن المستأجر الأصلي لم يقبض هذه الأجرة.

انظر: **يونس علي حسن**، العقود البحرية، دار الفكر العربي للطبع والنشر، مصر، 1978، ص 49.

2 – **ترك محمد عبد الفتاح**، مرجع سابق، ص 58.

3 – **عباس خالد**، مرجع سابق، ص 49.

4 – **حمدي كمال**، القانون البحري، مرجع سابق، ص 454.

المبحث الثاني

إثبات عقد إيجار السفينة

لما كان القانون لا يتطلب شكلا معينا لإثبات عقد إيجار السفينة، وباعتبار هذا العقد من العقود الرضائية فإن الأطراف أحرار في أن يشمل عقدهم ما شاءوا من الشروط وفق مبدأ العقد شريعة المتعاقدين، على أنه غالبا ما يتضمن العقد على بيانات معينة تعتبر بمثابة العناصر الأساسية للاتفاق وتتمثل في السفينة والأجرة، وذلك بالإضافة إلى ما يمكن للأطراف إيراده من شروط كشرط الفسخ وشرط التحكيم، وغيرها من الشروط التي لا يجدي معها في الإثبات الاستناد إلى الذاكرة وشهادة الشهود[1].

وعلى الرغم من تجارية عقد إيجار السفينة إلا أن معظم التشريعات قد خرجت على قاعدة حرية الإثبات المعروفة في المواد التجارية واشترط إثباته بالكتابة درءا لأية منازعات مستقبلية وتسمى وثيقة الإثبات بسند الإيجار أو مشارطة الإيجار **(المطلب الأول)**، كما يمكن أيضا إثبات العقد بسند الشحن **(المطلب الثاني)**.

المطلب الأول

إثبات عقد إيجار السفينة بالكتابة وبسند الإيجار

الأصل أن عقد النقل كسائر العقود التجارية، يجوز إثباته بكافة طرق الإثبات عملا بمبدأ حرية الإثبات في المواد التجارية، إلا أن الكتابة فيما يتعلق بعقد النقل تفرضها الضرورة العملية وتمليها الظروف التي تحيط بالعملية، ذلك أن إثبات عقد إيجار السفينة يعني إثبات الاتفاق المبرم بين المؤجر والمستأجر، والذي يتضمن بيانات تفصيلية عن

[1] – **الفقي عاطف محمد**، قانون التجارة البحرية (السفينة، أشخاص الملاحة البحرية، عقد النقل البحري للبضائع وللأشخاص، مشارطة إيجار السفن)، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2008، ص 436.

السفينة موضوع العقد، وكذلك الأجرة **(الفرع الأول)**، ويعرف المحرر سند إيجار أو مشارطة إيجار **(الفرع الثاني)**.

الفرع الأول

إثبات عقد إيجار السفينة بالكتابة

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

أولا – شرط الكتابة في التشريع الجزائري:

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

1 – الكتابة في الشكل الورقي:

لقد نص المشرع الجزائري على أنه يجب أن يثبت عقد إيجار السفينة بالكتابة، وأن يتضمن التزامات الأطراف في نص أحكام المادة 642 من القانون البحري كما يلي: « ***يجب أن يثبت عقد الاستئجار بالكتابة، وأن عقد إيجار السفينة هو العقد الذي يتضمن التزامات الأطراف، ولا تطبق قاعدة الإثبات هذه على السفن التي تقل حمولتها الإجمالية عن 10 أطنان*** ».

فإنّ اشتراط الكتابة في عقد إيجار السفينة أساسه للإثبات وليس لصحة العقد، إذ العقد ينفذ بتوفر الإيجاب والقبول وتحكم ذلك القواعد العامة، لأن عقد إيجار السفينة عقد رضائي لا يستلزم أية شكلية لانعقاده[1]، ويترتب على ذلك أنه لا يجوز إثبات عقد الاستئجار بشهادة الشهود وإنما يجوز إثباته بما يقوم مقام الكتابة من إقرار ويمين وبالقرائن[2].

إنّ استلزام الكتابة في هذا العقد لا يعني أننا أمام عقد شكلي، وإنما الغاية من ذلك لفت نظر المتعاقدين إلى أهمية هذا العقد وتفادي المنازعات التي قد تنشأ بسبب العقد غير المكتوب ممّا يؤدي ذلك إلى تعطيل التجارة البحرية[3]، إلا أن قاعدة الإثبات لا تسري على إيجار السفن التي تقل حمولتها الإجمالية عن 10 أطنان[4].

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

وتختلف طرق إثبات عقد إيجار السفينة وفقا لاختلاف صور العقد، فإذا كنا بصدد عقد إيجار السفينة غير مجهزة أو بهيكلها فإنه لا يثبت إلا بالكتابة، وهو ما جرى عليه المشرع في كافة العقود البحرية، فضلا عن أنه لا يتصور من الناحية العملية أن لا يحرر مثل هذا العقد كتابة نظرا لما يتضمنه من شروط تفصيلية. فوجوب إثبات عقد إيجار السفينة بالكتابة

---

[1] – **حمدي كمال**، القانون البحري، مرجع سابق، ص 441.

[2] – **طه مصطفى كمال**، أساسيات القانون البحري، مرجع سابق، ص192.

[3] – **سعيد حسين علي**، عقود قانون التجارة الدولية، (دراسة مقارنة)، المصدر القومي للإصدارات القانونية، القاهرة، 2017، ص 74.

[4] – **الغنيمي حمدي**، مرجع سابق، ص 69.

قد لا ينصرف إلى أطراف العقد، ومن ثم يكون للغير إثبات وجود المشارطة ومحتواها بكافة طرق الإثبات[1].

أما عقد إيجار السفينة لمدة معينة فيثبت بالبينة الخطية أو ما يقوم مقامها من إقرار ويمين، وأن سند إيجار السفينة هو الذي يثبت استئجارها وينظم هذا السند بصيغة سند ذي توقيع خاص، ومحرر على نسختين أصليتين، بينما عقد إيجار السفينة على أساس الرحلة يجب إثباته كذلك كتابيا، وسبب اشتراط وجود كتابة عقد إيجار السفينة لأنه من العقود التي ترد على السفينة، فيشترط دائما إثباتها بالكتابة وهذا بسبب المعلومات والشروط التي يتضمنها مثل هذا العقد، والذي يقتضي كتابتها خصوصا إذا ما كانت فترة العقد طويلة[2]، فيجب أن يشمل هذا العقد البيانات الكافية كاسم المؤجر والمستأجر، وعنوان كل منهما، واسم السفينة وجنسيتها وحمولتها وغيرها من الأوصاف اللازمة ونوع الحمولة ، ومقدارها، ومكان الشحن والتفريغ والمدة المتفق عليها لإجرائها، ومقدار الأجرة أو طريقة حسابها، وبيان الرحلات المتفق على القيام بها[3].

من خلال هذه البيانات يلاحظ أنها ليست واردة على سبيل الحصر، فيمكن للطرفين الإضافة إليها أو إغفال أحدها وفقا لما يكون ملائما لشروط العقد، وعلى أي الأحوال فإن العقد لا يمكن أن يقوم بدوره في الإثبات إلا في حدود ما يذكر فيه من بيانات[4].

---

[1] – **حمدي كمال**، القانون البحري، مرجع سابق، ص 441.

[2] – **العطير عبد القادر حسين**، مرجع سابق، ص 242.

[3] – **المقدادي عادل علي**، مرجع سابق، ص 92.

[4] – **الفقي عاطف محمد**، مرجع سابق، ص 449.

2 – الكتابة في الشكل الالكتروني:

لم يتطرق المشرع الجزائري في القانون البحري على الكتابة الالكترونية[1] والتوقيع الالكتروني ولا على المحررات الإلكترونية كأداة للإثبات عقد إيجار السفينة، ولكن بتطور التجارة والمعاملات الدولية فإنه أعطى للكتابة الالكترونية الحجية نفسها المقررة للكتابة الورقية وذلك في صريح المادة 323 مكرر 1 من ق.م.ج، والتي تنص على أنه: « ***يعتبر الإثبات بالكتابة في الشكل الإلكتروني كالإثبات بالكتابة على الورق، بشرط إمكانية التأكد من هوية الشخص الذي أصدرها، وأن تكون معدة ومحفوظة في ظروف تضمن سلامتها*** »[2].

والواضح من خلال هذه المادة أنّ المشرع الجزائري قد ساوى بين الكتابة التقليدية والكتابة الإلكترونية، أي لم يضع أي فاصل يدل على وجود فارق بينهم، بشرط التأكد من هوية الشخص المصدر لهذه الكتابة وتضمن بقائها على حالتها وقت إصدارها أي دون تغيير أو تحويل.

عرف المشرع الجزائري الكتابة الإلكترونية على أنها تسلسل الحروف أو الأوصاف أو الأرقام أو أية علامات أو رموز ذات معنى واضح ومفهوم، ومهما كانت الوسيلة التي

---

1 – الكتابة الالكترونية عموما هي أية رموز تعبر عن الفكر ويمكن أن تتم بأية لغة سواء كانت محلية أو أجنبية، أو حتى الرموز المختصرة ما دامت مفهومة من قبل الطرفين، كما قد تكون بخط الموقع عليها أو غيره.

انظر: **لملوم كريم**، الإثبات في معاملات التجارة الإلكترونية بين التشريعات الوطنية والدولية، مذكرة لنيل شهادة ماجستير، فرع قانون التعاون الدولي، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة تيزي وزو، 2011، ص 26.

2 – بالرجوع إلى قانون الأونسيترال النموذجي بشأن التجارة الإلكترونية فإنه لم يعرف الكتابة الإلكترونية وإنما اكتفى بتعريف المحرر الإلكتروني والذي تعد الكتابة الالكترونية إحدى الشروط التي لابد أن يتوفر عليها، ويظهر ذلك من خلال المادة 02 فقرة أ من القانون نفسه والتي تنص على أنه: « ***يراد بمصطلح "رسالة بيانات" المعلومات التي يتم إنشاؤها أو إرسالها أو استلامها أو تخزينها بوسائل الكترونية أو ضوئية أو بوسائل مشابهة بما في ذلك على سبيل المثال لا الحصر تبادل البيانات الالكترونية أو البريد الإلكتروني أو البرق أو التلكس أو النسخ البرقي*** ».

انظر: قانون الأونسيترال (UNCITRAL) النموذجي بشأن التجارة الإلكترونية مع دليل التشريع 1996، منشورات الأمم المتحدة نيويورك رقم المبيع A.99.V.4، نيويورك، 2000، عن الموقع: https://www.uncitral.org، ص 4.

تتضمنها وطرق إرسالها، مثل المعلومات والبيانات التي تحتويها الأقراص الصلبة أو المرنة أو تلك التي يتم كتابتها بواسطة الكمبيوتر وإرسالها على شبكة الانترنت، ولتحقيق المغزى من الكتابة الإلكترونية لا بد أن تكون غير قابلة للتعديل بمعنى عدم تغيير محتوى السند، كون السلامة المادية تقضي عدم المحو أو إدخال تعديلات، وهذه المسألة تفتقر لها المحررات الالكترونية ومع ذلك فإن التطور التكنولوجي استطاع تدارك هذا الإشكال عن طريق استخدام برامج حاسب الكتروني تسمح بتحويل النص الذي يمكن التعديل فيه إلى صورة ثابتة غير قابلة للتعديل أو المحو[1].

للأطراف إمكانية تقديم الكتابة الإلكترونية كدليل إثبات على وجود التصرفات التي تقل قيمتها عن نصاب القانوني، ما لم يوجد اتفاق صريح يقرر غير ذلك[2]، أو الحالات التي يشترط فيها القانون وجوب الإثبات بالكتابة بصرف النظر عن قيمة التصرف، فالقاضي في هذه الحالة السلطة التقديرية لتحديد قيمة الكتابة الالكترونية من حيث الوسيلة المستخدمة في إنشاء المحرر الإلكتروني وتوقيعه، وجدارتها في نقله وحفظه واسترجاعه بطرق آمنة موثوق بها[3].

فبالرغم ما تمثله هذه الحالة من أهمية في الأخذ بالكتابة الإلكترونية إلا أنها تقتصر فقط على التصرفات المدنية قليلة القيمة وهو ما لا يكون مفيدا بالنسبة لإثبات العقد

---

1 – **عمار فيصل**، وثيقة النقل البحري في ظل القانون البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه، فرع قانون الخاص، تخصص القانون البحري والنقل، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبو بكر بلقايد، تلمسان، 2018، ص 162.

2 – تنص المادة 333 من ق.م.ج على أنه: « ***في غير المواد التجارية إذا كان التصرف القانوني تزيد قيمته عن 100.000 دينار جزائري أو كان غير محدد القيمة فلا يجوز الإثبات بالشهود في وجوده أو انقضائه ما لم يوجد نص يقضي بغير ذلك*** ».

3 – **ازرو محمد رضا**، إشكالية إثبات العقود الإلكترونية (دراسة مقارنة)، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبو بكر بلقايد، تلمسان، 2016، ص73.

الإلكتروني الذي غالبا ما تكون قيمته تتجاوز بكثير الحد الأدنى المنصوص عليه قانونا، وهو ما اعتبره عائقا أمام تطور التجارة الإلكترونية[1].

ثانيا – شرط الكتابة في قانون التجارة البحرية المصرية:

تنص المادة 153 من ق.ت.ب.م على أنه: « ***لا يثبت عقد إيجار السفينة إلا بالكتابة، عدا تأجير السفينة التي لا تزيد حمولتها الكلية على عشرين طنا*** ».

هذه المادة اشترطت إفراغ عقد الإيجار في محرر، ولم تجعل الكتابة شرط صحة وإنما مجرد إثبات، ولكن درءاً للمنازعات وحماية الغير، فإن المشرع المصري يقضي بألا يثبت عقد إيجار السفينة إلا بالكتابة ولا يستثني من ذلك إلا إيجار السفينة التي لا تزيد حمولتها الإجمالية على عشرين (20) طناً[2].

ولا يشترط القانون شكلاً محدداً لمشارطة الإيجار ومن ثم فإن الرسائل والبرقيات المتبادلة بين الطرفين التي تحمل الإيجاب من جانب والقبول من الجانب الآخر تثبت العقد إذ لا يلزم أن يكون العقد برمته مكتوباً في محرر واحد، وقاعدة وجوب إثبات عقد إيجار السفينة بالكتابة إنما ينصرف إلى أطراف العقد، ومن ثم يكون للغير إثبات وجود المشارطة ومحتواها بكافة طرق الإثبات[3].

من خلال تحليل نص المادتين 642 ق.ب.ج ونص المادة 153 ق.ت.ب.م فإنه يتضح أنهما يتفقان في مسألة وهي إثبات عقد إيجار السفينة بالكتابة بحيث مسألة الكتابة هذه مجرد شرط الإثبات وليس شرط للصحة، إلا أنهما يختلفان في مسألة الحدّ الأدنى للحمولة التي تكون على متن السفن التي يشترط فيها الكتابة، فبالنسبة لقاعدة الإثبات في القانون الجزائري فالكتابة غير مشروطة لسفن التي تنقص حمولتها عن 10 أطنان، وهذا

---

1 – **CHRISTIANE Féral SCHUHL Cyber**, Le droit a l'épreuve de l'internet, 5ème Ed, Dalloz, Paris, 2008, p 620.

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

3 – **المنشاوي عبد الحميد**، مرجع سابق، ص 190.

على خلاف ما ذهب إليه المشرع المصري حيث حدد هذه النسبة بـ 20 طن، فالفرق إذن واضحا هنا وهو في عشرة (10) أطنان[1].

ثالثا – تسجيل أو قيد عقد إيجار السفينة:

إنّ المشرع الجزائري لم ينص على قيد عقد إيجار السفينة في سجل السفن، إلا أنه بالرجوع إلى المادة 44 من ق.ب.ج فإنه نص على قيد السفينة في دفتر تسجيل السفن، وبما أن السفينة هي موضوع عقد إيجار السفينة فإنه يمكن أن نطبق هذه المادة على العقد، فتنص على أنه: « ***يتم قيد السفينة في دفتر تسجيل السفن بناء على طلب مالك السفينة استنادا إلى تصريحه والوثائق المقدمة، وتسجل الضمانات العينية والأعباء الأخرى التي تتحملها السفينة وكذلك حدود الحقوق المتعلقة بملكية السفينة والحدود الأخرى لحق التصرف فيها في دفتر تسجيل السفينة بناءا على طلب من الأشخاص المعنيين وذلك بناءا على الوثائق المبررة لهذه البيانات*** »[2].

بحيث يوضع هذا الدفتر في متناول الجمهور لكل من طلبه والإطلاع عليه لكل من يهمه الأمر كما هو الشأن مثلا بالنسبة للمستأجر والمؤجر باعتباره مالك السفينة أو مخول قانونيا لتولي مهمة تأجيرها، كما يمكن الأشخاص المعنيون بهذا الشأن أن يطلبوا من أمين السجل شهادات قيد أو خلاصات عن سجل السفينة[3].

أما القانون المصري فوجب قيد العقد في سجل خاص بالسفن وهو ما جاء في أحكام المادة 155 من ق.ت.ب.م على ما يلي: « ***عدا السفن التي لا تزيد حمولتها الكلية على عشرين طنا لا يحتج على المشترى بعقد إيجار السفينة إذا زادت مدته على سنة إلا إذا كان مقيدا في سجل قيد السفن*** ».

---

[1] – راجع في هذا الخصوص: نص المادة 642 من ق.ب.ج؛ والمادة 153 من ق.ت.ب.م سالفتي الذكر.

[2] – أضافت المادة 45 ق.ب.ج، على أنه: « ***كل بيان خاضع للقيد في دفتر تسجيل السفن له قوة الثبوت تجاه الغير إذا تم تسجيله*** ».

[3] – انظر نص المادة 43 من ق.ب.ج، سالف الذكر.

يتضح من خلال هذه المادة أنه إذا زادت مدة الإيجار على سنة واحدة وجب قيد العقد في سجل السفن حتى يمكن الاحتجاج به على مشتري السفينة، ومع ذلك فقد استثنى المشرع من شرط الإثبات الكتابي والقيد في السجل السفن، عقد إيجار السفينة التي لا تزيد حمولتها الكلية عن عشرين طناً[1].

وبتعبير آخر فإن القيد مشترط لحماية حقوق الأشخاص الذين يتعاقدون مع المستأجر، كالشاحنين والمسافرين، غير أن هذه الحماية مقيدة بعدم الإضرار بالمشتري فلا يحتج عليه بعقد إيجار السفينة إذا زادت مدته على سنة إلا إذا كان مقيدا في سجل السفينة، واستثنى من ذلك السفن الصغيرة التي لا تزيد حمولتها الكلية على عشرين طنا. فاحتجاج المستأجر بإيجار السفينة التي تجاوز حمولتها الكلية عشرين طناً والتي تجاوز مدته سنة، تجاه مشترى السفينة مقيد بشهر ذلك الإيجار بطريق القيد في سجل السفن[2].

الفرع الثاني

سند الإيجار كوثيقة لإثبات عقد إيجار السفينة

تسمى وثيقة إثبات عقد إيجار السفينة بسند الإيجار، كما تسمى في بعض التشريعات بمشارطة الإيجار كالتشريع المصري، هذا ما يؤدي بنا إلى تعريف هذه الوثيقة **(أولا)**، وتحديد بياناتها **(ثانيا)**، وبيان كيفية تفسير الوثيقة أي المشارطة **(ثالثا)**.

أولا – تعريف سند الإيجار:

لقد خرج المشرع الجزائري في المادة 642 من ق.ب على قاعدة حرية الإثبات في المواد التجارية، وأوجب إثبات عقد استئجار السفينة بالكتابة أو البينة الخطية، وذلك لقطع السبيل على النزاعات التي قد تثور في المستقبل، والوثيقة التي يفرغ فيها العقد يطلق عليها اسم "سند الإيجار" وهو السند المثبت لإيجار السفينة، ويجوز تحرير السند في أي شكل

[1] – **الفقي محمد السيد**، مرجع سابق، ص 286.

[2] – **المنشاوي عبد الحميد**، مرجع سابق، ص 191.

كان. ويسمى هذا السند بالإنجليزية "Charter party"، أما في مصر فيطلق عليه مصطلح "مشارطة الإيجار"، وهذه الكلمة مشتقة من الكلمة الإيطالية "Charta partita" أي الورقة المشطورة، إذ جرت العادة قديما على كتابة العقد في ورقة ثم تشطر إلى جزئين، جزء للمجهز وآخر للشاحن، وعند حصول نزاع على العقد يضم الجزأين لمعرفة حقيقة العقد[1].

وتجدر الملاحظة أن المادة 642 المذكورة أعلاه تبدو غامضة، إذ ورد في النص باللغة العربية عبارتي "عقد استئجار السفينة" و"عقد إيجار السفينة" وكأنهما مترادفين، بيد أن النص باللغة الفرنسية ورد فيه "Le contrat d'affrètement" مقابل "عقد استئجار السفينة" و"Charte-partie" مقابل "عقد إيجار السفينة"، ولكن في الحقيقة عبارة "Charte-partie" تدل على "سند الإيجار" وليس "عقد إيجار السفينة"، لذلك يتعين استدراك هذا الغموض، وعليه فإنه من الأجدر تصويب المادة ومطابقة فحوى النصين باستعمال مصطلح "سند الإيجار" في النص باللغة العربية ترجمة لكلمة "Charte-partie" بدل عقد إيجار السفينة، لأن قصد المشرع اتجه إلى المفهوم الأول وذلك في كل المواد التي تضمنت في النص باللغة الفرنسية "Charte-partie" وقابلها باللغة العربية عقد إيجار السفينة[2].

---

[1] – يثبت عقد إيجار السفينة عادة في صك أو ورقة تسمى"سند الإيجار" أو "مشارطة إيجار" "Charte-partie" وليس هناك شكل معين يجب تحرير المشارطة فيه. ومع ذلك فقد ابتدع العمل أنواعا من مشارطات الإيجار النموذجية "Chartes-type" مثل المشارطات الزمنية النموذجية لمؤتمر البلطيق سنة 1939 ومشارطات البحر المتوسط لخامات المعادن، علاوة على مشارطات أخرى وضعت لأنواع محددة من البضائع كالخشب والفحم والحبوب. وفي كل الأحوال يجوز للمتعاقدين تعديل شروط المشارطة بما يتفق مع مصالحهم الخاصة.

انظر: **الفقي محمد السيد**، مرجع سابق، ص 286.

[2] – كل من هذه المواد ذكرت عقد إيجار السفينة للدلالة على سند الإيجار (642، 643، 645، 646، 652، 653، 659، 660، 663، 664، من 666 إلى غاية 672، 674، 675، 683، 693، 746).

أما هذه المواد (696، 701، 708، 711) فاستعملت مصطلح عقد استئجار السفينة للدلالة على سند الإيجار.

أما المادة 667 يستعمل المصطلحين عقد استئجار السفينة وعقد إيجار السفينة للدلالة على سند الإيجار.

فليس في القانون شكلا محددا تحرر فيه المشارطات على نمطه، وجرى العمل على استعمال سندات أو مشارطات إيجار نموذجية[1] chartes-types وهي ما تسمى بعقود النموذجية[2] تضعها دوائر المجهزين لمختلف أنواع الحمولة كالخشب والحبوب[3]، وتكون مطبوعة مسبقا من قبل الشركات التي تقوم بإيجار السفن أو المؤتمرات البحرية، وتتضمن تفصيلا لكل الشروط التي تحكم العقد[4]، أو التي في الغالب ما تأخذ هذه النماذج صورتين للاستئجار:

المشارطات النموذجية العامة: وهي المحررات أو العقود التي تتدرج فيها شروط مطبوعة مع ترك بعض بياناتها على بياض كي يقوم أصحاب الشأن بملئها بما يناسب ظروفهم. وقد تم وضع هذه المشارطات نقابات أو جماعات مهنية من المشتغلين بالنقل البحري، ونجد في العمل حوالي أربعين نموذجا[5].

---

1 – لقد تعددت في الماضي المؤسسات التي تصدر مشارطات الإيجار، وكانت هذه المؤسسات إما جمعيات ملاك السفن أو غرفة الملاحة أو المصدرين والمستوردين وبالتحدد في منطقة شمال أوروبا، وعلى الرغم من شروط وبنود مشارطات الإيجار تتغير تبعاً لرغبة كل من طرفي عقد المشارطة، إلا أن المجلس العام للبحرية البريطانية (GCBS) و/أو مؤتمر البمكو (BIMCO) قد اعتمد أو أوصى بعدد من مشارطات الإيجار وسندات الشحن حوالي 50 مشارطة مطبوعة– لبضائع معينة ولتجاريات معينة، ومعظم هذه المشارطات تم مناقشتها مع ممثلي منظمات المستأجرين، يوصي كل من مالك السفينة والمستأجر باستخدام النسخ المطبوعة من مشارطات الإيجار لتسهيل عمليات التفاوض، مع إجراء التعديلات اللازمة لها حتى تتفق شروط المشارطة مع متطلبات كل من الطرفين.
انظر: **العباسي ربان محمد**، إدارة عمليات النقل، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2000، ص 86.

2 – العقود النموذجية عبارة عن مجموعة من الشروط العامة المستمدة من العادات والأعراف التجارية الدولية، والتي تمت صياغتها بوثائق مطبوعة بأعداد كبيرة، وتستعمل كنماذج لعقود يتم إبرامها في المستقبل، فهي قواعد عرفية تتضمن أحكاماً مفسرة أو مكملة تطبق عندما يسكت الأطراف عن تحديد النظام القانوني الذي ينظم عقدهم بشكل يمكن تعريف مخالف لقواعد تلك العقود النموذجية، والتي أعدها مؤتمر بحر البلطيق.
انظر: **عبد السلام علي الفضل، خصاونة سليم سمير**، "مدى ملاءمة قواعد الإسناد التقليدية لحكم عقود إيجار السفن"، مجلة كلية القانون الكويتية العالمية، عدد 1، الكويت، مارس 2019، ص 496.

3 – **طه مصطفى كمال**، مبادئ القانون البحري، منشأ المعارف، الإسكندرية، 1996، ص 203.

4 – **طه مصطفى كمال**، أساسيات القانون البحري، مرجع سابق، ص 193.

5 – **عوض علي جمال الدين**، دراسات في مشارطات إيجار السفن، مرجع سابق، ص 134.

ومن أشهر النماذج العامة أي نماذج مشارطات إيجار السفن شحن البضائع العامة نموذج "General Cargo" هو نموذج "لوتيسيا" "Lutetia" المحرر سنة 1939 وهو نموذج فرنسي، أما استئجار السفن ذات الصهاريج فأشهر نموذج هو مشارطة لندن لسفن الصهاريج "London tanker charter party" وهو انجليزي، والمشارطة المعروفة باسم " The Uniform Genera" ولفظها الاصطلاحي هو نموذج "جنكون Gencon" وهو إنجليزي[1]، وهاذين النموذجين (نموذج مشارطة لندن لسفن الصهاريج، ونموذج مشارطة جنكون) هم لمشارطة بالرحلة وهما أشهر النماذج في هذه الصورة من صور الإيجار، أما المشارطات لمدة معينة فأشهرها نموذج وضعه مؤتمر المجهزين المسمى بمؤتمر البلطيق سنة 1930 وآخر سنة 1939، وله نموذج آخر سنة 1912 وكلها تسمى باسم المؤتمر الذي وضعها أي "بلتيم أو بلتايم Baltime"، وأكثرها انتشارا هو النموذج الموضوع سنة 1939[2].

- **المشارطات النموذجية الخاصة:** وهي التي تتضمن بيانات بخصوص سفن معينة أو سفن مخصصة لأغراض محددة ويتم تحرير هذه المشارطات بما يتلاءم مع العملية التي تخصص من أجلها، ومثال هذا النوع مشارطات إيجار السفن الخاصة بنقل الخشب والبترول والقمح وغيرها[3].

لقد سبق الإشارة إلى أن الطرفين المتعاقدان يستعملان عادة أحد النماذج المطبوعة للمشارطة التي اتفقا عليها، وهذه الورقة المطبوعة تكون بها عدة فراغات بيضاء تملأ

---

[1] – **عوض علي جمال الدين**، دراسات في مشارطات إيجار السفن، مرجع سابق، ص 135.

[2] – المرجع نفسه، ص 135.

[3] – إلى جانب هذه المشارطات الخاصة نجد أيضا:

– مشارطة خاصة بالحبوب: مشارطة Centrecon 1914، مشارطة Dencon.

– مشارطة خاصة بالفحم: مشارطة Melcon 1922، مشارطة Sovcoal 1962، مشارطة Coastcon 1920 وقد عدلت في 1954 ثم في 1950، مشارطة Charfranc 1938 وقد روجعت في 1954.

– مشارطة خاصة بالخشب: مشارطة Scanfin، مشارطة Binacon 1914.

نقلا عن: **حمدي كمال**، القانون البحري، مرجع سابق، ص 442.

- REMOND-GOUILLOUD Martine, Droit Maritime, 2ème Ed, A. Pedone, Paris, 1993, p 270.

بالبيانات السالف الإشارة إليها مثل: أسماء الطرفين، اسم وحمولة السفينة، ميناء التسليم...الخ، وفضلا على ذلك فإن الأطراف كثيرا ما يدرجون في المشارطة شروطا تضاف إلى الشروط المطبوعة، وهذه الشروط المضافة مخالفة للشروط المطبوعة، وعلى سبيل المثال فقد يرغب الطرفان في تنظيم آثار إضراب عمال الشحن والتفريغ في ميناء التفريغ بطريقة تخالف ما ورد في الشروط المطبوعة للمشارطة في هذا الشأن[1].

وفي حالة التعارض بين الشروط المطبوعة والشروط المضافة، فإنه يجب الأخذ أي تغليب الشروط المضافة، إذ أنها لاحقة للشروط المطبوعة وتُعبر بطريقة واضحة عن إرادة الطرفين، وفي حالة تم تنظيم الشروط المطبوعة والشروط الخطية معا، ووقع خلاف بين الشروط الخطية والشروط المطبوعة وجب ترجيح شروط سند الشحن على شروط سند الإيجار، لأنه عمل لاحق ويعد تعديلا للعقد الأصلي[2].

وبما أنه لم يشترط القانون البحري شكلا محددا تحرر فيه سند الإيجار أو مشارطة الإيجار، ولما كان تأجير السفينة قد يتم بمراسلات بين الطرفين فقد ثار الخلاف بشأن إمكان إثبات العقد بموجب هذه المراسلات، والواقع أن تبادل الرسائل والبرقيات يتساوى مع تحرير العقد، فالقانون لا يتطلب أكثر من دليل مكتوب أي محرر ولا يلزم أن تكون توقيعات الطرفين على ذات الورقة، وعليه فإن تبادل البرقيات أو الخطابات يكون دليلا كتابيا كافيا، إذا كانت إحالة بعضها إلى البعض الآخر واضحة بما فيه الكفاية، كما لو يتم تحرير مذكرة حجز فراغ والتي عادة ما تستخدم في الإثبات متى توافرت فيها البيانات الأساسية[3].

---

[1] – **حسني أحمد**، عقود إيجار السفن، مرجع سابق، ص 33.

[2] – المرجع نفسه، ص 25.

[3] – **عباس خالد**، مرجع سابق، ص 12.

ثانيا – بيانات سند الإيجار:

يحرر سند أو مشارطة الإيجار من نسختين أصلتين إحداهما للمؤجر والأخرى للمستأجر، ويجب أن تذكر فيه عدة بيانات، وهذه البيانات تتمثل فيما يلي:

1 – **اسم المتعاقدين:** اسم المؤجر واسم المستأجر.

2 – **اسم السفينة وحمولتها:** هذا البيان جوهري لأن عقد إيجار السفينة يتضمن وضع سفينة معينة تحت تصرف المستأجر، ومع ذلك يجيز القانون أن يشترط للسفينة أن تعين فيما بعد، ويرد هذا الشرط عندما يمتلك المجهز عدة سفن متماثلة، فيحتفظ بحق تعيين السفينة فيما بعد وقت الشحن.

3 – **اسم الربان:** ذلك أن المستأجر قد تكون له ثقة في ربان معين فيشترط أن يتولى هذا الربان قيادة السفينة، ومع ذلك فهذا البيان ليس إلزاميا، فقد جرت العادة على اختيار المجهز الربان الذي يشاء[1].

4 – البضائع المطلوبة شحنها محددة بنوعها وكميتها.

5 – **أجرة النقل:** وهي من عناصر العقد الأساسية.

6 – **مكان الشحن ومكان التفريغ والمدة المتفق لإجرائها:** أي الوقت المسموح به لعمليتي الشحن والتفريغ، وهذا البيان ليس جوهريا فقد لا يحدد ميناءً للشحن والتفريغ بصورة ثابتة وإنما يذكر بصيغة قابلة للتغيير، وفي حالة الإغفال عن ذكر مدة الشحن والتفريغ يرجع إلى العادات الجارية (العرف) السائد في الميناء الذي يجري فيه الشحن والتفريغ.

8 – بيان الرحلات المتفق على القيام بها وهو خاص بعقد إيجار السفينة على أساس الرحلة[2].

---

[1] – **طه مصطفى كمال**، أساسيات القانون البحري، مرجع سابق، ص 193.

[2] – **الدباغ إسراء عبد الهادي محمد**، مرجع سابق، ص 23.

وهو ما أخذ به المشرع الجزائري في صريح المادة 643 من القانون البحري، فإنه ذكر البيانات التي يجب أن تتضمن في عقد إيجار السفينة كما يلي: « ***يجب أن يتضمن عقد إيجار السفينة ما يلي:***

أ- العناصر الفردية للسفينة،

ب- اسم وعنوان المؤجر والمستأجر،

ت- النسبة المئوية للأجر الخاص باستئجار السفينة،

ج- مدة العقد أو بيان الرحلات التي يجب القيام بها ».

وهذه البيانات ليست إلزامية أي لا يترتب على إغفال إحداها بطلان العقد، أو فقدان الورقة قيمتها كدليل إثبات على ما جاء بها بالفعل من بيانات، فالقضاء في جميع الدول يحترم هذه البيانات ما دام أنها لا يترتب عليها إعفاء المؤجر من أخطائه وأخطاء عماله ولا يوجد فيها ما يخالف للنظام العام، وهناك من البيانات يمكن أن ترد على العقد كبيان الحالات التي يكون فيها للمستأجر الحق في فسخ العقد، وشرط التحكيم، وشرط توقف الأجرة وشرط التعويض الذي يتم الاتفاق عليه في حالة تأخر الشحن والتفريغ[1]، أما العادات فجرى العمل مثلا على عدم ذكر اسم الربان، إذ لم تعد هناك ضرورة لتحديده كما كان الأمر فيما مضى، كذلك قد لا يرى الطرفان ضرورة للنص على تحديد زمان ومكان الشحن والتفريغ على نحو قاطع، فيرجع ذلك إلى العادات المحلية، كذلك لا ضرورة لتعيين اسم السفينة[2].

---

[1] – **الدباغ إسراء عبد الهادي محمد**، مرجع سابق، ص 23.

[2] – لقد قضت محكمة استئناف القاهرة في 18 أكتوبر 1961 على أنه يجوز ألا يتضمن سند الإيجار تعيين اسم السفينة إذ يحتفظ بحق تعيينها فيما بعد، وقت الشحن، في الحالة التي يكون له فيها عدة سفن متماثلة.

انظر: **البارودي علي، العريني محمد فريد، الفقي محمد السيد**، القانون البحري والجوي، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، 2001، ص 318.

ثالثا – تفسير سند الإيجار:

تفسر محتوى السند أو المشارطة عند اختلاف الأطراف حول المعنى الذي تذهب إليه بنودها، على ضوء أحكام القانون الذي يخضع له هذا العقد، والغالب أن تتضمن المشارطات من العبارات والكلمات ما يثير كثيرا من الخلافات والمنازعات الحادة بين أطراف العقد، والتي يصعب التوصل من خلالها إلى المعنى الذي قصداه وقت إبرام عقدهم، فإنه كثيرا ما يستعان في معرفة قصد الطرفين بالمراسلات والبرقيات وكل الأعمال التحضيرية التي سبقت إبرام العقد في حد ذاته[1].

وفي حالة تم تحرير المشارطة بلغة غير لغة الطرفين فإن عبارات المشارطة والمصطلحات الواردة بها يتعين تفسيرها، ويكون ذلك على حسب المعنى المعطى لها في هذه اللغة، ومثال على ذلك إذا تم تحرير المشارطة باللغة الإنجليزية أو بالأحرى إذا تم اختيار النموذج بالإنجليزية، فهذا يعني أن تفسير كلمات ومصطلحات المشارطة يكون كما تفسر في اللغة الإنجليزية، ولا يعني الإسناد على هذه اللغة في تفسير كتابات العقد باعتبارها لغة تحريره أن العقد يحكمه القانون الإنجليزي[2].

قد تكون العبارات الواردة في العقد مخالفة لما قصده المتعاقدان ففي هذه الحالة يجب الأخذ بما انصرفت إليه نية الأطراف لأن العبرة في العقود للمقاصد لا للألفاظ والمباني، وإذا كانت القاعدة العامة أن الشك يفسر لمصلحة المدين فإنه لا يجوز أن تفسر العبارات التي يكتنفها الغموض والإبهام ضارًا بمصلحة المستأجر، سواء كان دائنا أو مدينا[3].

لقد أثارت الخلافات بشأن معنى العبارات والمصطلحات المستعملة في مشارطات الإيجار تفسيرات متباينة ومختلفة لنفس المصطلح أو العبارة، حتى أنه قد أعطى عدة

---

[1] – **عوض علي جمال الدين**، النقل البحري للبضائع، مرجع سابق، ص 149.

[2] – **عباس خالد**، مرجع سابق، ص 24.

[3] – **الدباغ إسراء عبد الهادي محمد**، مرجع سابق، ص 25.

تفسيرات مختلفة لنفس المصطلح من طرف القضاء في بلد واحد، وقصد إزالة اللبس وتوسيع الفهم الدولي لمصطلحات المتداولة في مشارطات إيجار السفن[1]، فقررت اللجنة البحرية الدولية (CMI) في سبتمبر عام 1976 إلى تحسيس الملاك والمستأجرين حول إمكانية إعداد مسودة لقائمة تعاريف، ولم يكن لدى اللجنة فكرة وضع قواعد أو تقنين يمنح أطراف العقد التفاوض، وبالتالي ينقص أو يحرمهم من حريتهم في التعاقد كمبدأ أساسي في عقد إيجار السفن[2]، وإنما كانت نيتها ترمي إلى مجرد محاولة لإعداد "قاموس لوقت الشحن والتفريغ" "Laytime Dictionary".

ولقد قامت اللجنة البحرية الدولية (CMI) بإعلان مشترك عن مؤتمر البلطيق الدولي البحري (BIMCO) والمجلس العام للبحرية البريطانية (GCBS)، وانتهت مجموعة العمل من إعداد قائمة تتضمن واحد وثلاثين تعريفا لكلمات ومصطلحات تستعمل عادة في مشارطات الإيجار بشأن وقت الشحن والتفريغ، وقد عُونَت هذه التعاريف بـ "**تعاريف وقت الشحن والتفريغ في مشارطات الإيجار لعام 1980**" (Charter Party Laytime Definition)[3].

وإذا كانت الخلافات والنزاعات كانت تقوم حول التفسير المختلف الذي كان يعطيه كل من المؤجر والمستأجر بصدد أوقات الشحن والتفريغ فقط، فإنّ النزاعات كانت قائمة بشأن كل الشروط التي يمكن أن تتضمنها المشارطة، إلا أنّ ما في الأمر هو أن الأولوية استدعت الاهتمام بمرحلة وقت الشحن والتفريغ، وذلك لما لها من أهمية مالية بالغة بالنسبة لطرفي العقد[4].

---

1 – **حسني أحمد**، عقود إيجار السفن، مرجع سابق، ص 35.

2 – **حمدي كمال**، القانون البحري، مرجع سابق، ص 411.

3 – **حسني أحمد**، عقود إيجار السفن، المرجع نفسه، ص 36.

4 – **عباس خالد**، مرجع سابق، ص 15.

المطلب الثاني

إثبات عقد إيجار السفينة بوثيقة الشحن

تطورت التجارة البحرية فبدأت وثيقة الشحن بالظهور[1]، ونظرا لأهميتها أصبحت تلعب دورا كبيرا في التجارة العالمية، فهي أداة إثبات عقد النقل البحري، وأداة إثبات استلام الناقل للبضائع وشحنها، وأداة تمثيل البضائع المشحونة[2]، وأن عقد النقل المبرم في مرحلة تالية لعقد إيجار السفينة فهو عقد مستقل، يوقع بين المرسل إليه للبضاعة وأطراف عقد إيجار، وتسمى الوثيقة التي تحرر في هذه المرحلة بسند شحن لمشارطة الإيجار **(الفرع الأول)**، غير أن اتفاقية بروكسل حول توحيد بعض قواعد سندات الشحن لسنة 1924 تسري على النقل بوثيقة أو سند الشحن دون النقل بموجب مشارطة إيجار السفينة **(الفرع الثاني)**.

---

[1] – إن الوثيقة التي يصدرها الناقل البحري إلى الشاحن عند استلام البضائع منه تعرف بوثيقة الشحن البحري، وهي تلعب دورا جوهريا في إثبات العقد بل يتجاوز دورها مجرد الإثبات، والجدير بالذكر أن سند الشحن في صورته الحالية قد مر بعدة مراحل حتى وصل إلى المرحلة الحالية، حيث لم يكن معروفا في العصور القديمة لأنه لم تكن هناك حاجة إليه، فقد كان التجار يقومون في نفس الوقت بدور المجهزين، بل كانوا في الكثير من الأحيان يرافقون البضائع بأنفسهم أثناء الرحلة البحرية حتى ميناء الوصول.

إلا أنه بعد أن تطورت التجارة البحرية في القرن 13 و14 بدأت العناصر الأولى لوثيقة الشحن في الظهور، وتزداد أهميتها عند اختلاف الشخصي الذي يرسل البضائع (الشاحن) عن الشخص الذي يستلمها من الناقل البحري بعد تمام عملية النقل (المرسل إليه)، فعموما هناك علاقة أصلية سابقة على عقد النقل البحري تربط بين الشاحن والمرسل إليه، غالبا ما تنشئ عن أحد البيوع البحرية، وهذه العلاقة هي التي تبرز إرسال الشاحن البضاعة إلى المرسل إليه.

انظر: **ترك محمد عبد الفتاح**، عقد النقل البحري، دار الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2005، ص 110؛ **مجدي سلامة أحمد محمود**، القانون التجاري البحري، دار غيداء للنشر والتوزيع، عمان، 2017، ص 303.

[2] – نظم المشرع الجزائري وثيقة الشحن في الفصل الثاني من الباب الأول تحت عنوان وثيقة الشحن من المادة 748 إلى غاية المادة 769 من قانون رقم 76–80 المعدل بالقانون رقم 98–05 المتضمن القانون البحري، سالف الذكر.

الفرع الأول

وثيقة الشحن الصادر بموجب عقد إيجار السفينة

تعد وثيقة الشحن[1] السند الأساسي في كل عمليات التجارة البحرية، فهو يقوم بثلاث وظائف باعتباره أداة لإثبات الشحن ودليل كتابي كافي على وجود عقد النقل البحري بين طرفيه أي الناقل والشاحن، وأخيرا يمثل البضاعة المشحونة[2] التي يقوم مقامها أثناء الرحلة البحرية إيصالا بتسلم البضاعة، وسنقتصر في دراستنا هذه إلى تعريف وثيقة الشحن **(أولا)**، وتحديد بياناتها **(ثانيا)**.

أولا – تعريف وثيقة الشحن:

بالرغم من التطور التكنولوجي والمشرع الجزائري اعترف بالقيمة القانونية للوثيقة الالكترونية مثل الوثيقة التقليدية، إلا انه ما زلنا نتعامل بالوثائق التقليدية، هذا ما دفعنا للتعرض لوثيقة الشحن التقليدية والوثيقة الشحن الإلكترونية.

---

[1] – تسمى هذه الوثيقة في القانون الجزائري بوثيقة الشحن المادة 748 من ق.ب.ج فتنص على أنه: « ***بعد استلام البضائع يلتزم الناقل أو من يمثله بناء على طلب الشاحن، بتزويده بوثيقة شحن تتضمن قيودا بهوية الأطراف والبضائع الواجب نقلها وعناصر الرحلة الواجب إتمامها وأجرة الحمولة الواجب دفعها*** ».

أما في القانون المصري تسمى بسند الشحن وفقا لما جاء في أحكام المادة 199 فقرة 1 من ق.ت.ب.م فتنص على أنه: « ***يصدر الناقل بناء على طالب الشاحن عند تسليم البضائع سند شحن*** ».

انظر الملحق رقم (2) "**وثيقة الشحن**".

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

انظر: **كريد مريم**، "الشحن البحري للبضائع والعمليات المرتبطة به طبقا للتشريع البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية"، مجلة الشريعة والاقتصاد، مجلد 7، عدد 14، جامعة الأمير عبد القادر للعلوم الإسلامية– جامعة قسنطينة، ديسمبر 2018، ص 345.

1 – تعريف وثيقة الشحن التقليدية:

عرفت وثيقة الشحن بأنها « الورقة التي يوقعها الناقل أو مندوبه بتلقيه البضاعة لنقلها وتعهده بتسليمها في ميناء الوصول ويثبت عادة العقد »، كما اعتبر بأنه « الورقة التي تكتب عند شحن البضاعة على السفينة بالفعل لإثبات واقعة الشحن ذاتها »[1].

وهي عبارة عن وثيقة عقد النقل البحري للبضائع، ويعتبر بمثابة إيصال يسلمه الربان بعد توقيع الناقل عليه، فهو أداة لإثبات التزامات الأطراف في عقد النقل[2]، وتقوم بإثبات استلام الناقل للبضاعة إما على ظهر السفينة وإما من أجل شحنها[3]، وقد نصت عليه المادة 749 من ق.ب.ج على أنه: « ***تشكل وثيقة الشحن الإثبات على استلام الناقل البضائع التي ذكرت فيها بقصد نقلها عن طريق البحر وتعتبر أيضا كسند لحيازة البضائع واستلامها*** »، وتعتبر وثيقة الشحن الوثيقة التي تربط الشاحن بالناقل ولا ينصرف أثاره إلى المرسل إليه، وهو ما أكدته المحكمة العليا في قرارها رقم 661705 الصادر بتاريخ 3 جوان 2010[4].

وقد عرّفته قواعد هامبورغ لعام 1978 في مادتها الأولى على أنه: « وثيقة تثبت انعقاد عقد النقل، وتلقي الناقل للبضائع أو شحنه لها، ويتعهد الناقل بموجبها بتسليم البضائع مقابل

---

[1] – **حوالف حليمة**، "سند الشحن الالكتروني"، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، عدد 5، منشورات مخبر القانون البحري والنقل، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2017، ص 54.

[2] – **العريني محمد فريد، الفقي محمد السيد**، القانون البحري والجوي، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، 2010، ص 37.

[3] – **DJONE Albert Ndiack,** Les aspects juridiques de la dématérialisation des documents du commerce maritime, thèse pour l'obtention d'un doctorat en droit, faculté de droit, Université paris 1 Panthéon Sorbonne, Paris, 2018, p 430.

[4] – قرار المحكمة العليا (الغرفة التجارية والبحرية)، الصادر بتاريخ 3 جوان 2010، ملف رقم 661705، المجلة القضائية عدد 1، 2012، ص 173.

استرداد الوثيقة، وينشأ هذا التعهد عن وجود نص في الوثيقة يقضي بتسليم البضائع لأمر شخص مسمى، أو بموجب إذن، أو لحاملها »[1].

وفي جميع الحالات التي يتم فيها النقل بموجب مشارطات إيجار يتم إصدار سندات الشحن، إلا أن سند الشحن في هذه الحالة لا يثبت في الواقع إلا استلام الربان لكمية البضاعة الثابتة به، فهذا السند هو الذي يعطي الحق للشاحن (الطرف في المشارطة) أن يتقدم في ميناء الوصول مطالبا الربان بتسليم البضاعة[2].

فإذا تعلق الأمر بإيجار السفينة يحرر سند الإيجار كوثيقة مثبتة للعقد، أما إذا تعلق الأمر بعقد النقل البحري فلا يحرر إلا سند شحن مثبت للعقد والشحن معا.

2 – تعريف وثيقة الشحن الإلكترونية:

بالإضافة إلى سند الشحن التقليدي ظهر ما يسمى بسند الشحن الإلكتروني[3]، ويمكن تعريفه بأنه عبارة عن رسالة بيانات تتضمن مجموعة من المعلومات موقعة من الناقل تفيد استلامه للبضاعة.

---

1 – لم تضع اتفاقية بروكسل حول توحيد بعض قواعد بسندات الشحن لعام 1924 تعريف لسند شحن ولم يرد في القانون البحري الجزائري، ولكن على خلاف ذلك فإن اتفاقية الأمم المتحدة الخاصة بنقل البضائع بحرا لعام 1978 "قواعد هامبورغ" والتي أبرمت خصيصا لتحل محل اتفاقية بروكسل لعام 1924، فعرفت سند الشحن في بابها الأول في مادتها الأولى الفقرة السابعة، أما قواعد روتردام لعام 2009 فقد استخدمت مصطلح "مستند النقل" على الوثيقة التي صدرها الناقل إلى الشاحن بمقتضى عقد النقل عوضا عن التسمية المتعارف عليها في القرن الثامن عشر وهي وثيقة الشحن البحري.

انظر: **بسعيد مراد**، "قواعد روتردام 2008: أسس جديدة للنقل البحري الدولي"، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، عدد 1، منشورات مخبر القانون البحري والنقل، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2018، ص 30.

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

3 – منذ سنة 1970 بادرت الشركات الملاحية العاملة على خط أوروبا الشمالية إلى تسهيل إجراءات التجارة الدولية عن طريق تحويل الوثائق التقليدية أي الورقية إلى الكترونية بحيث يتم إدخال نظام تبادل البيانات الالكترونية محل المستندات الالكترونية الورقية، وفي أوائل الثمانينات قامت "**شركة سيدوكس**" بإجراء تجربة لإصدار وثيقة شحن بحري تجمع بين كل من النظامين الورقي والالكتروني، إلا أن هذا المشروع لم يخرج إلى الساحة العملية وتم التنازل عن=

والوثيقة الالكترونية أو رسالة البيانات قد تكون رسالة الكترونية عادية موقعة ممن صدرت عنه، أو قد تكون رسالة مشفرة باستخدام مجموعة من العمليات الحسابية يتم من خلالها تشفير مضمونها، ويتم اللجوء إلى هذا النوع من الأخير من الرسائل لإضفاء نوع من الثقة على وثائق الشحن التي تتم عبر شبكة الانترنت، إذ تضمن للمرسل إليه سلامة المعلومات التي تتضمنها دون تحريف أو تعديل قد ينتج عن تدخل شخص آخر على الشبكة[1].

عرّف الأستاذ "**Olivier CACHART**" وثيقة الشحن الالكترونية بأنها: « *يقصد بوثيقة الشحن في القانون الوضعي الوثيقة Document، ومعنى وثيقة الشحن الالكترونية، نظام معقد مؤسس على تسجيل إلكتروني والذي عليه تثبت أوامر المعنيين المتابعين والمعلومات المرئية والظاهرة على وثيقة الشحن* »[2].

وقد عرّفها البعض بأنها « المعلومات الالكترونية التي ترسل أو تستلم بوسائل الكترونية أياً كانت وسيلة استخراجها في المكان المستلمة فيه »، بينما عرّفها البعض الآخر

=هذه الفكرة سنة 1998 إلا أنه في عام 1990 قامت اللجنة البحرية الدولية (CMI) بإصدار لائحة خاصة تضم نظام جديد لوثيقة الشحن الالكترونية، بحيث تتخذ من الوسائل الالكترونية وحدها في تداول الوثيقة وتسلم البضائع إلى المستلم النهائي، ولكن هذا النظام يبقى ناقص بحيث تعرض للنقد الشديد لعدم كفاية الحصانة الالكترونية وكذا الأمن الذي يحققه للمعلومات وللمتعاملين به. وبعد هذا النقد شهدت وثيقة النقل مرحلة أخرى، حيث تم إصدار نظام "**بوليرو**" وهو نظام خاص لسندات الشحن الالكترونية، وهو كذلك محصن ومتطور بحيث وضعوه لتفادي النقد الموجه لنظام اللجنة الدولية البحرية.

انظر: **بوقادة عبد الكريم**، "القوة الثبوتية لسند الشحن البحري في القانون الجزائري"، مجلة الدراسات والبحوث القانونية، عدد 4، منشورات مخبر الدراسات والبحوث في القانون والأسرة والتنمية الإدارية، جامعة محمد بوضياف، المسيلة، 2017، ص 176.

[1] – **محمد إبراهيم موسى**، سندات الشحن الإلكترونية بين الواقع والمأمول، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2016، ص ص 65، 66.

[2] – **ناجي زهرة**، النظام القانوني لوثائق نقل البضائع، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق، جامعة الجزائر –1، 2011، ص 45.

بأنها « كل وسيلة الكترونية تستخدم في المعاملات الالكترونية والسجلات الالكترونية والعقود والصكوك الالكترونية وغيرها »[1].

وتم تعريفها أيضا على أنها « السند الذي تم إنشاؤه باستخدام الوسائل الإلكترونية والتزام منشئه في مواجهة الأخر على نحو يكون فيه هذا السند قابلاً للتحويل »[2].

إلا أن البعض يرى أن هذه الطريقة تسمى بالطريقة القانونية لإدخال وثيقة الشحن في الإعلام الآلي، وتسمى أيضا بنظام التسجيل والشروط على أساس نظام الإعلام والتأييد، ووفقا لهذا النظام ففي كل مرة ينشأ فيها حق على البضائع أو يحوّل هذا الحق إلى شخص آخر، ويقوم منشئ هذا الحق أو المحول له بإعلام العملية للناقل، فيقوم هذا الأخير بدوره بتسجيل التغيير ويبعث للمستفيد أو المتنازل له تأييدا للحقوق التي اكتسبها، فكل من عقد النقل والتأييد من طرف الناقل تتضمنان شروط خاصة التي تؤدي إلى خلق علاقات قانونية مثل تلك الخاصة بمفهوم التداول[3].

ثانيا – بيانات وثيقة الشحن:

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

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

---

1 – **الحويش عبد الله عبيد**، التنظيم القانوني لسند الشحن البحري الإلكتروني، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في الحقوق، كلية الحقوق، جامعة عين شمس، 2019، ص 29.

2 – **الكيلاني محمود**، التشريعات التجارية الإلكترونية، دار الثقافة، الأردن، 2007، ص 453.

3 – **ناجي زهرة**، "مدى امتداد الشروط الواردة في مشارطة الإيجار إلى سند الشحن"، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، عدد 5، منشورات مخبر القانون البحري والنقل، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2017، ص 25.

ب- عدد الطرود والأشياء وكميتها ووزنها كما قدمت كتابة من قبل الشاحن، وذلك حسب كل حالة.

ج- الحالة والتكييف الظاهران للبضاعة »،

على ضوء ما تقدم فإنه يمكن تسليط الضوء على أهم البيانات في سند الشحن والتي تستلزمها التشريعات البحرية لسند الشحن[1]، وتتمثل في: أسماء الأطراف (الناقل والشاحن والمرسل إليه) وعنوان كل منهم، اسم السفينة وجنستها وحمولتها، بيان صفات البضائع المشحونة (نوعها، وزنها، حجمها، العلامات المميزة وعددها)، أجرة النقل إذا كانت مستحقة بكاملها عند الوصول أو الجزء المستحق منها، ميناء الشحن والتفريغ، مكان إصدار السند وتاريخه وعدد النسخ التي حررت منه، حصول النقل على سطح السفينة إذا كان يجري بهذه الكيفية[2].

إن بيانات وثيقة الشحن لها قوة خاصة، فهي أداة رئيسية من أدوات التجارة الدولية، فالقوة الثبوتية لهذه البيانات التي توصف البضائع تكون من جهة الكمية، الوزن، عدد الطرود، وفي حالة غياب التحفظات فإن هذه البيانات المتعلقة بالكمية لها حجة قاطعة بالنسبة لحامل وثيقة الشحن، وعلى الناقل تسليم الكمية المذكورة في وثيقة الشحن من البضائع، لأن ضامن لصحة البيانات بإمضائه لوثيقة الشحن من دون تحفظ[3].

يتميز سند الشحن الذي يصدر بمناسبة مشارطة إيجار بالرحلة أنه لا يتضمن كل الشروط والبيانات المعتادة في سندات الشحن المستعملة في عقود النقل بخطوط منتظمة،

---

[1] – تبدو فائدة سند الشحن في إثبات عقد النقل البحري واضحة الأهمية، ذلك أنه إن لم تكن هذا السند يتضمن كافة شروط عقد النقل فهو يتضمن أهمها، علما بأن معظم التشريعات الداخلية والاتفاقيات الدولية تؤكد على وجوب ذكر بيانات معينة في سند الشحن وهذه البيانات تمثل الحد الأدنى من المعلومات التي لا يجوز إغفال ذكرها في السند.

Voir: **GUERRA Frank Nectali Miranda**, Le conflit de lois en droit des transports de marchandises par mer, thèse pour l'obtention d'un doctorat en droit, faculté de droit et science politique, Université de bourgogne, France, 2013, p 264.

[2] – **شقلب ملك**، ناقل البضائع بين المسؤولية والضرر، مكتبة الوفاء القانونية، الإسكندرية، 2016، ص 139

[3] – **بوقادة عبد الكريم**، "القوة الثبوتية لسند الشحن ..."، مرجع سابق، ص 171.

وإنما تستبدل هذه الشروط والبيانات بصيغة عامة تفيد الإحالة إلى المشارطة، وأن تحرير سند الشحن في هذه الحالة لا يغير من طبيعة العقد والذي يبقى عقد إيجار السفينة على أساس الرحلة، وقد أقر مؤتمر "بمكو" نموذج لسند شحن ليستعمل مع مشارطة الإيجار ويطلق عليه ب "Congenbill" وقد ظهرت منه طبعة لعام 1978[1].

لقد قضت المحكمة العليا الجزائرية في قرارها رقم 199632 المؤرخ في 18 جانفي 2000 الصادر عن الغرفة التجارية والبحرية بأن بيانات سند الشحن له دور مهم خاصة اسم الناقل، فإذا لم يذكر اسم هذا الأخير عد مجهز السفينة بمثابة الناقل وهذا ما هو ثابت في وقائع القضية بين كل من شركة "أش" ضد الشركة الجزائرية لتأمين النقل "كات" ومن معها[2].

في حالة التعارض بين سند الإيجار وسند الشحن، فتفضل شروط سند الإيجار في العلاقة بين المؤجر والمستأجر، بينما يكون سند الشحن وحده هو المعتبر في العلاقة بين

---

[1] – يتضمن هذا السند على أحد وجهين فراغات لاسم الشاحن والمرسل إليه والعناوين واسم السفينة وميناء الشحن والتفريغ ووصف ووزن البضائع، كما يتضمن هذا الوجه النص على أن أجرة النقل تدفع حسبما هو متفق عليه في مشارطة الإيجار المؤرخة بـ ...، وبيان ما دفع منها مقدما تحت الحساب. بينما الوجه الآخر من السند فيتضمن شروط النقل وهي خمسة:

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

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

– **الشرط الثالث:** ينص على تسوية الخسارات المشتركة طبقا لقواعد "يورك وأنفرس" لعام 1974، وأن تتم التسوية في لندن ما لم يكن قد اتفق على مكان أخر في المشارطة،

– **الشرط الرابع** في هذا السند فهو "شرط جاسون الجديد" "Jason clause"،

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

للمزيد من التفاصيل حول هذه الشروط راجع: **حسني أحمد**، عقود إيجار السفن، مرجع سابق، ص 182 وما بعدها.

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

المستأجر والشاحن، وذلك ما لم يتضمن سند الشحن إحالة صريحة إلى سند الإيجار وعندئذ يجب الاعتداد بسند الإيجار وحده، وإذا كان الأصل هو وجوب ترجيح الشروط الخطية على الشروط المطبوعة، إلا أنه إذا وقع تعارض بين شروط خطية وشروط مطبوعة في سند إيجار وسند الشحن نظما معا، وجب ترجيح شروط سند الشحن على شروط سند الإيجار، وذلك لأن سند الشحن عمل لاحق، ومن ثم يعتبر تعديلا للعقد الأصلي[1].

وإذا تضمن سند الشحن إحالة صريحة على بنود مشارطة الإيجار المبرم بين المؤجر والمستأجر، طبقت أحكام المشارطة بالنسبة للغير حامل سند الشحن، على أن يبقى ذلك التطبيق محصورا داخل حدود الإحالة، فإذا كان الحامل مرسلا إليه اعتبر عالمًا بمضمون الإحالة وقابلا لها قبولا ضمنيا، إذ أن مركزه يتشابه كثيرا مع مركز الشاحن، أما شروط المشارطة التي لم ترد في سند الشحن، والتي لا تحيل إليها السند، فلا يحتج بها في مواجهة المرسل إليه حامل السند عندما يكون من الغير أي شخص آخر غير المستأجر موقع المشارطة[2].

الفرع الثاني

سريان إتفاقية بروكسل لعام 1924 على النقل بسند الشحن دون النقل بمشارطة إيجار

إنه بمجرد إصدار سند الشحن باستلام الربان البضائع على ظهر السفينة فإنه لا يؤدي تلقائيا إلى إخضاع عمليات النقل بمشارطات إيجار إلى النظام الذي جاءت اتفاقية بروكسل لعام 1924 والخاصة بالنقل بسند الشحن دون النقل بمشارطة إيجار **(أولا)**، إلا أنه من ناحية فإن هذه الاتفاقية بَعد أَن استبعدت من نطاق تطبيقها النقل بمشارطة إيجار عادت إلى

---

[1] – **طه مصطفى كمال**، أساسيات القانون البحري، مرجع سابق، ص 204.

[2] – **أشريف عبد الرحيم**، مرجع سابق، ص 140.

القول بأن هذا لا يتم في جميع الفروض وهو الاستثناء الوارد في المادة الأولى فقرة ب والفقرة الثانية من المادة الخامسة من الاتفاقية نفسها **(ثانيا)**.

أولا – سريان اتفاقية بروكسل لعام 1924 على النقل بسند الشحن كقاعدة عامة:

لما كانت فلسفة السفينة في حالة عقد النقل البحري تختلف عن فلسفة عقد إيجار السفينة، وكان الإذعان من خصوصيات عقد النقل البحري نظرا لعدم تكافؤ المراكز القانونية والاقتصادية والواقعية بين الناقل والشاحن، فقد بذلت جهود منذ القدم لإعادة هذا التوازن المفقود، وهو الأمر الذي لا حاجة له بصدد عقود إيجار السفن إذ تتكافأ المراكز القانونية والاقتصادية لكل من المؤجر والمستأجر، ولذلك فإنه كان من الطبيعي أن تقتصر اتفاقية بروكسل أحكامها على عقد النقل البحري دون مشارطة إيجار السفن، وجاءت نصوصها بشأن هذا الإقصاء واضحة وصريحة ومتماثلة[1].

فالمقصود في هذا الصدد هو الحالة التي تحدث كثيرا في هذا العمل، لاسيما في مشارطة إيجار السفن بالرحلة، وهي أن يطلب المستأجر من المؤجر إصدار سند شحن بالبضائع التي يضعها في السفينة، قاصدا بذلك أن يتمكن من التعامل عليها أثناء وجودها في الطريق بالبيع مثلا، فلا نقصد بهذا الفرض الحالة التي يستغل فيها المستأجر السفينة محل الإيجار في نقل بضائع الغير، ويصدر بمناسبة هذا النقل سندات الشحن، فهذه الحالة تشكل عقد نقل بحري عادي في حكم اتفاقية بروكسل لعام 1924، وتسري عليها أحكامها إذا توافرت الشروط اللازمة لذلك[2].

بالرجوع إلى الجزء الأول من المادة الخامسة الفقرة الثانية من اتفاقية بروكسل لعام 1924 فتنص على ما يلي: « ***ولا يسري أي حكم من أحكام المعاهدة الحالية على مشارطات إيجار السفن***، ... ».

---

[1] – **جبارة نورة**، المرجع السابق، ص 25.

[2] – المرجع نفسه، ص 26.

يستخلص من خلال هذا النص أن اتفاقية بروكسل لعام 1924 لا تنطبق إلا على النقل بسند الشحن دون سندات إيجار السفينة، ومن ثم يكون للأطراف مطلق الحرية في تدوين ما يشاؤون من شروط واتفاقيات في سند الإيجار، وترجع العلة في هذه التفرقة إلى أن سندات الإيجار لم تكن مثار شكوى من جانب المؤجرين على عكس النقل المثبت بسند الشحن، وذلك أن المستأجرين في سندات الإيجار، وهو يشمل عادة جميع السفينة، يمثلون غالباً هيئات كبيرة تناقش شروط العقد مع الناقلين بل وتفرضها عليهم أحيانا. هذا وإلى أن سند الإيجار ليس محلا للتداول كسند الشحن مما تنتفي معه الحاجة إلى حماية الغير[1]، ومعنى ذلك أنه مثلا لو صدرت وثيقة الشحن مستندا إلى مشارطة الإيجار، فإنه يمكن الاحتجاج قبل حامل الوثيقة بالشروط الواردة بهذه المشارطة باعتباره متدخلاً في عقد النقل حتى ولو لم يكن هذا السند قد تضمنها أو أشار إليها[2].

ثانيا – سريان اتفاقية بروكسل لعام 1924 على مشارطة إيجار السفينة كاستثناء:

إذا أصدر المؤجر سند الشحن بناءً على طلب المستأجر فإننا نجد أنفسنا بين وثيقتين مشارطة إيجار من ناحية، ووثيقة شحن صادر بموجبها من ناحية أخرى وهنا يثار التساؤل عن الوثيقة التي تكون سندا للعلامات القائمة، فهل هي مشارطات إيجار أم وثيقة الشحن؟.

فبالرجوع إلى الجزء الثاني من المادة الخامسة الفقرة الثانية من اتفاقية بروكسل لعام 1924 فتنص على أنه: « ... ***إنما إذا صدرت سندات الشحن في حالة سفينة تخضع لمشارطة إيجار فتسري أحكام المعاهدة الحالية على هذه السندات ولا تمنع هذه الأحكام***

---

[1] – **مصطفى كمال طه**، النظرية العامة للقانون التجاري البحري، مرجع سابق، ص 505.

[2] – **عباس مصطفى المصري**، المركز القانوني للمرسل إليه في عقد النقل البحري وفقا لضوابط قانون التجارة البحرية الجديد رقم 8 لسنة 1990 طبقا لأحداث أحكام النقض في فرنسا ومصر، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2002، ص 96.

من النص في سندات الشحن على أي شرط مشروع فيها بالخسارات البحرية العمومية»[1].

طبقا لهذه المادة فإنه لا تسري أحكام هذه الاتفاقية على عقود إيجار السفن، إنما إذا صدرت سندات شحن في حالة سفينة تخضع لسند إيجار فتسري أحكام الاتفاقية الحالية على هذه السندات، فهذا النص يواجه فرض تأجير السفينة بالرحلة، لأنه في فرض إيجار السفينة غير مجهزة (بهيكلها) أو إيجارها لمدة زمنية يبرم المستأجر عقود نقل البحري ويصدر سندات الشحن مما لا يثور معه التنازع بين تطبيق أحكام الإيجار وتطبيق أحكام النقل البحري.

لكن في تأجير السفينة بالرحلة يحتفظ المؤجر بالإدارة التجارية، وبالتالي تصدر سندات الشحن عنه، وغالبا ما يستأجر المستأجر السفينة لأجل نقل بضائع للغير فينزل عن سند الشحن الذي حصل عليه من المؤجر. وفي هذه الحالة تظل علاقة المؤجر والمستأجر محكومة بعقد الإيجار في حين تصبح علاقة المؤجر بحامل سند الشحن محكومة بقواعد عقد النقل البحري للبضائع، وفي كل ما يتعلق بحقوق والتزامات حامل السند يعد المستأجر في حكم الشاحن[2].

فيبدو من أول وهلة أن نص المادة الخامسة فقرة الثانية من اتفاقية بروكسل لعام 1924 السالفة الذكر غامضا وعاما وموحيا بأن العلاقة قد تحولت من عقد إيجار إلى عقد النقل البحري سواء بين المؤجر والمستأجر أو بين المؤجر والغير وحامل السند.

فينبغي حتى ندرك حقيقة هذا النص أن نفسره في ضوء الفقرة (ب) من المادة الأولى من هذه الاتفاقية والتي عرّفت عقد النقل بأنه: « ***"عقد النقل" ينطبق فقط على عقود النقل***

---

[1] – **عدلي أمير خالد**، عقد النقل البحري (قواعد وأحكام في ضوء قانون التجارة البحرية والمعاهدات والبروتوكولات الدولية والمستحدث من أحكام محكمة النقض والدستورية العليا)، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2006، ص 304.

[2] – **دويدار هاني محمد، البارودي علي**، مرجع سابق، ص 203.

المثبتة بسند شحن أو بأية وثيقة مماثلة تكون سند نقل البضائع بحراً، وكذلك ينطبق على سند الشحن أو وثيقة مماثلة صادرة بسبب مشارطة إيجار السفينة، ابتداءً من الوقت الذي ينظم فيه هذا السند العلاقات بين الناقل وحامل سند الشحن ».

يتضح من خلال هذه المادة أن الاتفاقية لا تنطبق على عقود إيجار السفينة ما لم يصدر سند الشحن من صاحب السفينة، وينتقل هذا السند إلى يد طرف ثالث، أي أن أحكام الاتفاقية لا تسري في العلاقة بين مؤجر السفينة ومستأجرها (الشاحن الأصلي) حتى لو صدر سند الشحن في العلاقة بينهما، إلا أن تحويل سند الشحن إلى حامل جديد لسند الشحن، وإذا عاد سند الشحن إلى يد الشاحن الأصلي الذي هو طرف في سند الإيجار فإن الاتفاقية لا تنطبق أيضا لأن العلاقة تبقى بينهما هي سند الإيجار[1].

يتبين من خلال المادتين المذكورتين سابقا من اتفاقية بروكسل لعام 1924 الخاصة بسندات الشحن أنهما تفرقان بين علاقتين:

- العلاقة بين المؤجر والمستأجر: وهذه العلاقة تظل على الرغم من إصدار سند الشحن محتفظة بطبيعتها كمشارطة إيجار وتكون بهذا الوصف خارج نطاق الاتفاقية.
- العلاقة بين المؤجر (الناقل) بالغير: الذي انتقل إليه السند كالمشتري أو الدائن المرتهن، وهذه تعتبر عقد النقل البحري يدخل في نطاق تطبيق الاتفاقية[2].

ويترتب على ذلك أنه إذا صدر سند الشحن ولم يقع عليه أي تعامل، فلا أثر لإصدار السند، أما إذا وقع التعامل على السند فانتقل إلى شخص ثالث، فإن السند هو الذي ينظم

---

[1] – **خليل إبراهيم محمد خليل**، القانون الواجب التطبيق على سندات الشحن البحري (دراسة مقارنة)، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2015، ص ص 31، 32.

- LEGRAND Gérard, MARTINI Hubert, Le petit export, Ed Dunod, Paris, 2009, p10.

[2] – الغير الحامل لسند الشحن لا يرتبط بالناقل إلا بمجرد عقد نقل بضائع بطريق البحر بموجب سند شحن، وعليه فإنه يستفيد من الحماية التي تضيفها اتفاقية بروكسل لعام 1924 الخاصة بسندات الشحن والقانون البحري على حملة سندات الشحن، دون أن يكون لوجود مشارطة الإيجار أي أثر على ذلك.

انظر: **ملزي عبد الرحمن**، مرجع سابق، ص 132.

العلاقة بين المؤجر (الناقل) وهذا الشخص، وتسري أحكام الاتفاقية على هذه العلاقة. أما العلاقة بين المؤجر والمستأجر فتظل محتفظة بطبيعتها كمشارطة إيجار لا شأن الاتفاقية بها[1].

إنّ المادة الأولى فقرة ب والمادة الخامسة فقرة 2 من اتفاقية بروكسل لعام 1924 بعد أن أخرجتا سندات الإيجار من نطاق أحكامهما، عادت ونصت على أنه إذا استؤجرت السفينة بسند إيجار (بمشارطة إيجار) فإنها تطبق على ما يصدر من سندات الشحن، ويعرض هذين النصين لحالة إصدار سند الشحن تنفيذاً لسند الإيجار لإثبات شحن البضاعة والسماح بتسلمها، وفي هذه الحالة يخضع سند الشحن وحده لأحكام الاتفاقية إذا كان حامل سند الشحن عند الوصول هو غير المستأجر الموقع على سند الإيجار، وقد تقرر هذا الحكم لصالح الغير حامل سند الشحن الذي لم يشترك في إبرام سند إيجار وكان أجنبيا عنه، فهو خليق بالإفادة من أحكام الاتفاقية والتمتع بحمايتها، ومن ثم تنطبق الاتفاقية على سند الشحن في هذه الحالة ومن الوقت الذي ينظم فيه العلاقة بين الناقل وحامل السند. أما إذا كان حامل سند الشحن عند الوصول هو المستأجر نفسه الموقع على سند الإيجار أو ممثله، فإن النقل يظل خاضعاً لشروط سند الإيجار، إذ أنه العقد الذي يربط الطرفين، وما سند الشحن إلا مجرد إيصال بتسلم الربان البضاعة في هذه الحالة[2].

فمالك السفينة عندما يصدر سند شحن للمستأجر لا يلتزم بتطبيق أحكام الاتفاقية، فإذا قام المستأجر بتظهير سند الشحن فإنه بعمله هذا يعطي المظهر إليه حماية مختلفة تماما، ويمكن القول بأن مالك السفينة بإصداره سند الشحن للمستأجر فإنه يعطيه تفويضا ضمنيا يخوله تظهير سند الشحن، كما يكون مسؤولا في مواجهة حامل سند الشحن طبقا لأحكام المعاهدة حتى ولو كان المستأجر قد تعهد صراحة بعدم تظهير سند الشحن[3]، وعليه

---

[1] – **جبارة نورة**، مرجع سابق، ص 27.

[2] – **طه مصطفى كمال**، أساسيات القانون البحري، مرجع سابق، ص 248.

[3] – **حسني أحمد محمود**، النقل الدولي البحري للبضائع، ط 2، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1989، ص 61.

فاصطلاح (حامل سند الشحن) الوارد في الفقرة (ب) من المادة الأولى من معاهدة بروكسل لعام 1924 يجب أن يفهم على أنه (الغير حامل سند الشحن) أي الشخص الآخر الذي ينتقل إليه سند الشحن غير المستأجر موقع المشارطة[1].

[1] – وهذا المعنى جاء أكثر وضوحا في نص المادة 746 فقرة 2 من ق.ب.ج والتي تنص على أنه: « ***تسري أحكام هذا الباب على ما يلي:...***

ب- في علاقات النقل والغير الحائز على سند عن طريق التظهير وفي وثائق الشحن الصادر تنفيذا لعقد إيجار السفينة».

الباب الثاني

تنفيذ عقد إيجار السفينة

يعتبر عقد إيجار السفينة عملا تجاريا بحسب الموضوع، طبقا للقواعد العامة في القانون التجاري طالما أنه يتم في شكل مقاولة، وفي كل الأحوال يعتبر عقد إيجار السفينة استغلال تجاري بالنسبة للمؤجر، وعمل مدني بالنسبة للمستأجر والذي ليست له صفة التاجر، ويمكن أن تكون هذه الصفة في حالة ما إذا قصد من استعمال السفينة المؤجرة لأجل الربح، وهذا العقد يفرض على كل من المؤجر (المالك) والمستأجر أداءات تفرض عليهما أثناء تنفيذ العقد.

وإذا نشأ عقد الإيجار السفينة صحيحا رتب كل آثاره القانونية في ذمة طرفيه (المؤجر والمستأجر)، والمتمثلة في تلك الالتزامات التي رتبها عقد الإيجار وفقا لما نصت عليه مختلف أحكام القانون البحري سواء العربية منها أو الأجنبية، وتتميز المقتضيات القانونية المنظمة لأثار عقود إيجار السفن بأنها ذات طبيعة مفسرة ومكملة لإرادة الأطراف، الشيء الذي يسمح بالاتفاق على أحكام أخرى مخالفة أو بإتباع أعراف بحرية سائدة[1].

وتقتضي دراسة تنفيذ عقد إيجار السفينة التعرف ابتداءً على آثار هذا العقد أي الالتزامات الناشئة عن العقد وهي التزامات متقابلة **(الفصل الأول)**، غير أنه في حالة عدم تنفيذ هذه الالتزامات تثور المسؤولية عن الإخلال بتنفيذ عقد إيجار السفينة **(الفصل الثاني)**.

[1] – تعتبر الحرية التعاقدية بأنها مسألة أو فكرة نظرية ذلك أن المتعاقدين لا يمكن لهما التنبؤ بكل شيء وبكل وضوح مما نشأ عنه صعوبات عديدة، وبالتالي وفرة الاجتهاد القضائي والتحكيم أيضا، ما يلاحظ أننا في خصم الممارسة التجارية حيث تلعب الأعراف البحرية دورها.

انظر: **أضريف عبد الرحيم**، مرجع سابق، ص 168.

الفصل الأول

الآثار المترتبة على عقد إيجار السفينة

تلعب إرادة الأطراف دور تحديد أثار العقد ببيان التزامات كل طرف، ولكن في حالة سكوت المتعاقدين عن تحديد التزاماتهم فإنه في هذه الحالة يتعين الرجوع إلى هذه الأحكام لبيان التزامات كل من المتعاقدين باعتبارها المصدر الأصلي للالتزامات.

وتتمثل هذه الآثار في مجموعة من الحقوق والالتزامات الناشئة عن عقد إيجار السفينة، إذ ينشئ التزامات في ذمة الطرفين (المؤجر والمستأجر)، بمعنى أنه يرتب هذا العقد أثارا فيما بين المتعاقدين، وذلك باعتبار عقد إيجار السفينة من العقود الملزمة للجانبين كما قلنا سابقا.

غير أن خصوصية عقد إيجار السفينة في حد ذاته تجعل منه ينفرد بآثار خاصة، يختص بها كل من أطراف العقد، إذ يرتب عقد إيجار السفينة التزامات في مواجهة المؤجر **(المبحث الأول)**، كما يتحمل المستأجر التزامات معينة بمناسبة تنفيذ هذا العقد **(المبحث الثاني)**.

المبحث الأول

التزامات المؤجر في عقد إيجار السفينة

إذا كان لكل عقد التزام أساسي تدور حوله كافة الالتزامات الأخرى المتولدة عنه، فإن الالتزام الأساسي الذي ينشأ عن عقد الإيجار بصفة عامة، والمترتب في ذمة المؤجر إنما هو الالتزام بتمكين المستأجر من الانتفاع بالعين المؤجرة مقابل بدل إيجار معلوم، فيتضح ذلك من خلال ما نص عليه المشرع في تعريفه لعقد الإيجار في أحكام المادة 467 فقرة 1

من القانون المدني، أما عقد إيجار السفينة فهو اتفاق يلتزم بموجبها مؤجر السفينة بأن يضع سفينة تحت تصرف مستأجر السفينة مقابل أجر.

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

المطلب الأول

التزامات المؤجر في عقد إيجار السفينة بهيكلها

إيجار السفينة بهيكلها هو اتفاق يتعهد بموجبه المؤجر بأن يضع تحت تصرف المستأجر سفينة غير مجهزة لا بالطاقم ولا بالمؤونة ولا بالعتاد، فينجر عنه التزامين رئيسيين على عاتق المؤجر منها وضع السفينة المتفق عليها تحت تصرف المستأجر **(الفرع الأول)**، وإصلاح الأضرار الراجعة إلى عيب ذاتي في السفينة **(الفرع الثاني)**.

الفرع الأول

وضع السفينة المتفق عليها تحت تصرف المستأجر

تنص المادة 724 من ق.ب.ج على أنه: « ***يتعهد المؤجر بموجب عقد استئجار السفينة بهيكلها، بان يضع السفينة بدون تسليح أو تجهيز تحت تصرف المستأجر لوقت محدود ويتعهد المستأجر بدوره بدفع الإيجار*** »، وتضيف نص المادة 725 من ق.ب.ج على أنه: « ***يلتزم المؤجر بأن يضع السفينة المتفق عليها تحت تصرف المستأجر في***

الوقت والمكان المتفق عليهما بحالة جيدة للملاحة وصالحة لتأدية العمل المخصصة له»[1].

يتضح من خلال نص هذه المادتين أن على المؤجر التزامين وهما تسليم أو وضع السفينة تحت تصرف المستأجر بالمعنى وبالكيفية المتفق عليها في العقد **(أولا)**، وتكون هذه السفينة صالحة للملاحة وقادرة على أداء الخدمة المطلوبة **(ثانيا)**.

أولا – تسليم السفينة إلى المستأجر:

يقصد بالتسليم[2] وضع المؤجر السفينة المتفق عليها في عقد إيجار السفينة بهيكلها، يعني تسليمها ووضعها تحت تصرف المستأجر، وذلك تحقيقا لسلطته في التسيير الملاحي والتجاري للسفينة[3]، لأنه تسلم له السفينة بدون تسليح أو تجهيز، ويعني أنّ التسليم ينصب على السفينة المعينة في العقد وبالكيفية المتفقة عليها، إلا إذا أجازت شروط العقد تقديم سفينة مماثلة أو بديلة[4].

ويتم تسليم السفينة للمستأجر بموجب محضر يسمى "بمحضر التسليم"[5] يشارك في تحريره وإعداده مندوبين ووكلاء عن الطرفين ومهندسين وفنيين، فهذا المحضر يتضمن معاينة وإثبات لحالة السفينة المؤجرة بجميع لوازمها وعناصرها وملحقاتها، وقائمة جرد لكل المواد التي على متنه[6]، وقد يتم الاتفاق على أن يستخدم المستأجر بعض هذه الأدوات

---

1 – تقابلها نص المادة 162 فقرة 1 من ق.ت.ب.م بنصها: « ***يلتزم المؤجر بأن يضع السفينة تحت تصرف المستأجر في الزمان والمكان المتفق عليهما، وفى حالة صالحة للملاحة وللاستعمال المتفق عليه*** ».

2 – التسليم وفقا للقواعد العامة في القانون المدني هو وضع الشيء محل الإيجار تحت تصرف المستأجر بحيث يتمكن من حيازته والانتفاع به، وهو ما نصت عليه أحكام المادة 476 فقرة 1 من ق.م.ج على أنه: « ***يلتزم المؤجر بتسليم العين المؤجرة في حالة تصلح للاستعمال المعد لها تبعا للاتفاق الطرفين*** ».

3 – تنص المادة 730 من ق.ب.ج على أنه: « ***يتمتع المستأجر بالتسيير الملاحي والتجاري للسفينة***، ...».

4 – **عباس خالد**، مرجع سابق، ص 153.

5 – انظر الملحق رقم (03)، "**محضر تسليم السفينة للمستأجر**".

6 – **حسني أحمد**، عقود إيجار السفن، مرجع سابق، ص 65.

يتفق على أن يرد مثلها أو يسوي ما نقص منها ما دامت أعباء الاستغلال تقع على عاتقه وليس على عاتق المؤجر. كما يلعب تاريخ تحرير محضر التسليم أهمية بالغة بالنسبة لتحديد مسؤولية الطرفين[1]، أما السبب الراجع في تحرير مثل هذه المحاضر أن السيطرة الكاملة على السفينة تكون خلال العقد للمستأجر وليس للمؤجر، ولهذا لا بد من هذه الإجراءات للتأكد من سلامة الشيء المؤجر وهو في يد المستأجر، وأنه لم يصبه ضرر يجاوز ما يسببه الاستعمال العادي[2].

كما يتعين على المؤجر في التزامه بوضع السفينة تحت تصرف المستأجر أن يحترم زمان وضعها والمحدد مسبقا في المشارطة[3]، والمكان المتفق على تسليم السفينة، فالأصل في تحديد مكان التسليم هو إرادة المتعاقدين بحسب ما هو محدد في العقد أو بموجب وثيقة أخرى تكون مرتبطة بالعقد، أو وفقا للعرف الجاري في التجارة الدولية " Fob, Cif, Incoterms"، والغالب أن يتضمن العقد أو الوثيقة السارية على العقد شروطاً تتعلق بتحديد مكان التسليم وذلك للأهمية البالغة لهذا المطلب[4].

فالمؤجر عند وضع السفينة في يد المستأجر في التاريخ والمكان المتفق عليهما في العقد، فيجب أن ينص في العقد ضمن أحكامه على إمكانية إلغاء العقد عند الاقتضاء أو

---

1 – **أضريف عبد الرحيم**، مرجع سابق، ص 173.

2 – **عوض علي جمال الدين**، مشارطات إيجار السفن، مرجع سابق، ص ص 141، 142.

3 – إن عدم ضمان حكما يتعلق بتحديد زمان التسليم، يستلزم الرجوع إلى القواعد العامة المتعلقة بزمان التسليم في باب الوفاء بالالتزام بصفة عامة، والوارد في نص المادة 281 فقرة 1 من ق.م.ج بنصها: « ***يجب أن يتم الوفاء فور ترتيب الالتزام نهائيا في ذمة المدين ما لم يوجد اتفاق أو نص يقضي بغير ذلك***... ». وهو الحكم نفسه الذي أخذ به المشرع المدني المصري في أحكام المادة 346 فقرة 1 من القانون المدني، بينما القانون المدني الفرنسي وإن لم يضع قاعدة صريحة في هذا الصدد، إلا أن المادة 1610 قد أشارت إلى أن التسليم يجب أن يتم في الزمان المتفق عليه بين المتعاقدين.

لمزيد من التفاصيل راجع: **أمازوز لطيفة**، التزام البائع بتسليم المبيع في القانون الجزائري، رسالة لنيل شهادة دكتوراه في العلوم، تخصص القانون، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2011، ص ص 63، 64.

4 – **جودت هندي**، "التزام البائع بتسليم المبيع وفق أحكام اتفاقية الأمم المتحدة للبيع الدولي لعام 1980"، مجلة جامعة دمشق للعلوم الاقتصادية والقانونية، مجلد 28، عدد 2، كلية الحقوق، جامعة دمشق، 2012، ص 84.

تقديم إشعار عن التأخير في تسليم السفينة المؤجرة للمستأجر في الوقت والمكان المتفق عليهما في العقد[1].

ثانيا – ضمان صلاحية السفينة لتأدية الخدمة المخصصة لها:

لا يكفي التزام المؤجر بوضع السفينة المتفق عليها، وفي الزمان والمكان المتفق عليه بل إضافة إلى ذلك ما نصت عليه المادة 725 من ق.ب.ج، والمادة 162 فقرة 1 من ق.ت.ب.م سالفتين الذكر، وهي التزام المؤجر زيادة على ذلك بأن يسلم السفينة في حالة صالحة للملاحة البحرية[2].

والمقصود بالصلاحية هنا ليس مجرد الصلاحية بمعناها الضيق أي قدرة السفينة على مباشرة الملاحة البحرية فحسب، بل المقصود بالصلاحية بمعناها الواسع والذي يشمل أيضا صلاحية السفينة للاستغلال التجاري والذي أعدت من أجله[3]، ويعني هذا أن تكون السفينة من السلامة بحيث تتحمل الظروف العادية، وأن تكون مزودة بالوسائل والأجهزة اللازمة من

---

1 – **MONTAS Arnaud**, Droit maritime, 2ème Ed, Magnard-Vuibert, Paris, 2015, p 183.

2 – تعتبر الملاحة البحرية كل ملاحة تجرى في البحر والموانئ والخلجان والأنهار المتصلة مباشرة بالبحر، وتنقسم إلى ثلاثة أنواع ملاحة تجارية وملاحة النزهة وملاحة الصيد البحري، ويشمل كل نوع على مستويات أخرى تم تحديدها بموجب مرسوم تنفيذي رقم 02-143 والذي يحدد الشهادات وشهادات الكفاءة الخاصة بالملاحة البحرية وشروط إصدارها، إلا أنه ما يهمنا في هذه الدراسة هي الملاحة التجارية وهي على ثلاثة مستويات وفقا لما نصت عليها المادة 2 فقرة أ من هذا المرسوم والتي تنص على أنه: « ***تحدد مختلف أنواع الملاحات من أجل تطبيق هذا المرسوم كما يأتي: أ – الملاحة التجارية:***

1 – الملاحة قرب السواحل: هي تلك الملاحة التي تمارس داخل المياه الإقليمية والمراسي والموانئ.

2 – الملاحة المحدودة: وهي تلك الملاحة التي تمارس من جهة في كامل حوض البحر المتوسط وكافة البحار الملحقة به حتى قناة السويس ومن جهة أخرى في المنطقة الواقعة على المحيط الأطلسي وبحر الشمال المنحصرة في النقاط الآتية: 15 درجة شمالا و18 درجة غربا و54 درجة شمالا و14 درجة غربا و60 درجة شمالا و10 درجات غربا، ويستثنى من ذلك بحر البلطيق.

3 – الملاحة غير المحدودة: هي تلك الملاحة التي تمارس في كل مناطق الملاحة ».

انظر: مرسوم تنفيذي رقم 02-143 مؤرخ في 16 أفريل 2002، يحدد الشهادات وشهادات الكفاءة الخاصة بالملاحة البحرية وشروط إصدارها، ج.ر.ج.ج عدد 29، صادر بتاريخ 24 أفريل 2002.

3 – **بهجت عبد الله قايد**، مرجع سابق، ص 167.

أجل الحفاظ على البضائع وذلك بالنظر إلى الخدمة المطلوبة من السفينة بمقتضى العقد، فالصلاحية للاستعمال المتفق عليه يختلف بلا شك حسب طبيعة ذلك الاستعمال، فمثلا يتعين في حالة نقل نفط أن تكون صهاريج البترول نظيفة، وأن تكون السفينة المؤجرة لنقل اللحوم مزودة بأجهزة التبريد كالثلاجات وفي حالة جيدة من التشغيل وإلا فقدت صلاحيتها التجارية للملاحة[1].

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

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

– أن تزود السفينة بوسائل الدفع الضرورية والمحركات اللازمة لإبحارها بكل أمان.

– أن تتوفر على المعدات والأجهزة التي جرى العرف على استعانة السفن بها كالبوصة والخرائط والمضخات وغيرها... [2].

فالتزام المؤجر بصلاحيتها للملاحة يقتصر على وقت تسليمه السفينة فقط، إذ يعتبر منطقيا عدم تكليف المؤجر بالمحافظة على صلاحية السفينة للملاحة طوال مدة العقد، كما أنه لا يلتزم بصيانتها وتصليحها نتيجة استغلالها خلال الرحلة البحرية، لكونه يفقد كل رقابة

---

[1] – لا يعقل أن يتم استئجار سفينة من قبل المستأجر لنقل الحبوب مثلاً ويقوم المؤجر بتقديم سفينة غير مخصصة لنقل مثل هذه المادة، حيث يصعب على المستأجر أن ينتفع بالسفينة ويستغلها للغاية التي من أجلها قام بإبرام عقد المشارطة.

لمزيد من التفاصيل راجع: **أبو شويمة إبراهيم يوسف محمد**، مرجع سابق، ص 108؛ **حمدي كمال**، القانون البحري، مرجع سابق، ص 451.

[2] – **أضريف عبد الرحيم**، مرجع سابق، ص 176.

أو سيطرة على السفينة بعد تسليمها، بحيث تنتقل حيازتها الفعلية والتامة إلى المستأجر الذي يتمتع بالتسيير الملاحي والتجاري لها حتى نهاية العقد[1].

وتنص في هذا الصدد المادة الأولى من مشارطة "بركون أ" "Barcon A" على أنه : « *قبل وعند التسليم يجب على الملاك اتخاذ كافة الإجراءات الضرورية لجعل السفينة في حالة تمكنها من الإبحار وجعل القفص والآلات وكل التجهيزات معدة للخدمة.*

بمجرد حصول تسليم السفينة وتحمل المستأجر بها يعتبر أن المؤجر قد وفى بكل التزاماته بناء على هذا الفصل ولاحق للمستأجر في أية مطالبة مستقبلا ضد المؤجر تتعلق بضمان صريحا كان أو ضمنيا له علاقة بالسفينة. لكن المؤجر يكون مسؤولا عن الإصلاحات أو التعويضات الناتجة عن عيوب خفية ترجع إلى تاريخ التسليم شريطة الإعلان عن ذلك خلال 18 يوما بعد التسليم »[2].

والصلاحية المشروطة هنا هي فقط في بداية عقد الإيجار وليس طوال مدة العقد، كما هو الحال في عقد إيجار السفينة لمدة معينة وعلى أساس الرحلة والسبب راجع إلى انتقال الحيازة الفعلية والتامة إلى المستأجر، والذي يتمتع بالتسيير التجاري والملاحي معا حتى نهاية العقد، فمن الطبيعي أن يقوم بالصيانة اللازمة للسفينة التي تشمل القيام بالإصلاحات واستبدال بعض الأجزاء [3].

الفرع الثاني

ضمان العيوب الذاتية للسفينة

لا يتوقف التزام المؤجر بوضع السفينة تحت تصرف المستأجر وصالحة لتأدية الخدمة المخصصة لها بل يتعين عليه وطول مدة العقد القيام بجميع الإصلاحات بسبب أي عطب

---

[1] – **عباس خالد**، مرجع سابق، ص ص 154، 155.

[2] – نقلا عن: **أضريف عبد الرحيم**، مرجع سابق، ص 180.

[3] – **بهجت عبد الله قايد**، مرجع سابق، ص 167.

يلحق بالسفينة المؤجرة، واستبدال القطع التالفة وذلك نتيجة عيب ذاتي في السفينة أو استهلاكها العادي[1].

وهو ما نصت عليه المادة 726 من ق.ب.ج بأنه: « ***يتعين على المؤجر خلال مدة العقد القيام بجميع الإصلاحات والغيارات الخاصة بالعيوب المتعلقة بالسفينة واستهلاكها العادي*** ».

إن عدم إلزام المؤجر بصيانة وإصلاح السفينة لا يكون بصفة مطلقة، لأن نص المادة 731 من ق.ب.ج[2] والتي ألزمت المستأجر بالقيام بهذه العمليات دون المنصوص عليها في المادة 726 سالفة الذكر، ويكون بذلك مؤجر السفينة بهيكلها ملزما خلال مدة العقد بهذه العمليات المستثناة، وذلك لقيامه بجميع الإصلاحات والتغييرات الناتجة عن العيوب الذاتية للسفينة والناتج عن الاستعمال العادي[3].

بالإضافة إلى العيب الذاتي والاستهلاك العادي المذكور أعلاه، يضاف إلى ذلك التزام المؤجر بجميع الإصلاحات والتغييرات الناتجة عن تعطيل السفينة بفعل القوة القاهرة، فالمشرع قد اعتبر أن بدل الإيجار لا يكون مستحقا خلال مدة توقف السفينة الزائدة عن 24 ساعة بسبب هذه الحالة، وهو ما تضمنته أحكام المادة 734 ق.ب.ج[4].

أما المشرع المصري نص على التزام المؤجر في إصلاح ما يصيب السفينة من تلف الناشئ عن القوة القاهرة، والتي تضمنته المادة 162 فقرة 2 ق.ت.ب.م والتي تنص على أنه: « ***ويلتزم المؤجر بإصلاح ما يصيب السفينة من تلف أو باستبدال القطع التالفة إذا***

---

1 – **دريسي أمينة**، النظام القانوني للتأمين البحري، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في العلوم، تخصص قانون خاص، فرع قانون بحري، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة جيلالي لياس، سيدي بلعباس، 2015، ص 75.

2 – تنص المادة 731 فقرة أ من ق.ب.ج على أنه: « ***يأخذ المستأجر على عاتقه ما يلي: أ- صيانة السفينة والقيام بالتصليحات والتغييرات الخاصة بها والتي لم يأت ذكرها في المادة 726 أعلاه***، ...».

3 – **عباس خالد**، مرجع سابق، ص 155.

4 – راجع المادة 734 من ق.ب.ج، سالف الذكر.

كان التلف ناشئا عن قوة قاهرة أو عن عيب ذاتي في السفينة أو عن الاستعمال العادي لها في الغرض المتفق عليه، وإذا ترتب على التلف في هذه الحالات تعطيل استعمال السفينة لمدة تجاوز أربعا وعشرين ساعة فلا تستحق الأجرة عن المدة الزائدة التي تبقى السفينة فيها معطلة ».

إن هذا النص ألزم المؤجر بإصلاح ما يصيب السفينة من تلف إذا نشأ ذلك عن عيب ذاتي[1]، أو من الاستعمال العادي[2]، أو ناتج عن القوة القاهرة، ويتضح من ذلك أنه لا ضمان يقع على عاتق المؤجر إذا نشأ التلف عن فعل المستأجر أو عن استعماله للسفينة استعمالا غير عادي أو في غير الغرض الذي أتفق عليه، وإذا تمكن المؤجر من إصلاح التلف في أربع وعشرين ساعة فعادت السفينة صالحة للملاحة، أما إذا ظلت السفينة معطلة لأكثر من هذه المدة فلا تستحق الأجرة عن المدة الزائدة[3].

إنّ التزام المؤجر بضمان العيوب الذاتية للسفينة خلال مدة العقد، لا يعني أنه يقوم بصيانة وإصلاح السفينة طوال مدة العقد، كون ذلك من التزام المستأجر وحده، ومن ثم يكون المؤجر ملزما فقط بإجراء التغييرات والإصلاحات الضرورية لإزالة العيب الذي يصيب السفينة، إذ الغرض من ذلك تمكين المستأجر من الانتفاع بالسفينة المؤجرة في الملاحة البحرية، ونتيجة لذلك وفي أي وقت أثناء سريان العقد كلما يظهر عيب خاص بالسفينة من

---

[1] – العيب الذاتي لا يتعلق فقط بالعيوب الخفية وإنما يشمل الاستعمال العادي للسفينة من ناحية، ويشمل من ناحية أخرى الأضرار التي ترجع إلى القوة القاهرة أو إلى أي خطأ لا يرجع للمستأجر.

انظر: **عباس خالد**، مرجع سابق، ص 156.

[2] – يقصد بالاستعمال العادي للسفينة استعمالها في الغرض المتفق عليه أو فيما خصصت له طبقا لأحكام المشارطة ويضاف لذلك ضرورة استعمالها في عمليات نقل مشروعة وفي الحدود الجغرافية المتفق عليها.

[3] – إذا أصيبت السفينة بتلف خلال فترة الإيجار، وهذا التلف راجع إلى قوة قاهرة أو عيب ذاتي في السفينة أو عن الاستعمال العادي لها في الغرض المتفق عليه، أي لسبب لا دخل للمستأجر فيه يكون المؤجر ملتزماً في هذه الحالات بإصلاح ما يصيب السفينة من تلف أو باستبدال القطع التالفة، وهذه الحالات واردة على سبيل الحصر، وفي غير ذلك يكون المستأجر هو الملتزم بالإصلاح، وفقا لما نصت عليه أحكام المادة 2/163 من ق.ت.ب.م.

انظر: **المنشاوي عبد الحميد**، مرجع سابق، ص 196؛ **حمدي كمال**، القانون البحري، مرجع سابق، ص 463.

شأنه أن يجعلها في حالة غير صالحة للملاحة، يكون تدخل المؤجر واجبا لإرجاعها على ما كانت عليه عند إبرام العقد، تماشيا مع ذلك بتقديم سفينة صالحة للملاحة وللإستعمال المتفق عليه[1].

المطلب الثاني

التزامات المؤجر في عقد إيجار السفينة لمدة معينة

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

الفرع الأول

وضع السفينة تحت تصرف المستأجر

تنص المادة 696 من ق.ب.ج على أنه: « ***يتعين على المؤجر الذي أبرم عقد الاستئجار لمدة معينة بأن يضع السفينة تحت تصرف المستأجر في الوقت والمكان المتفق عليهما وبحالة جيدة تسمح لها بالملاحة المجهزة مرفوقة بالوثائق المطلوبة وصالحة لممارسة العمليات المبنية في عقد استئجار السفينة*** ».

تضيف المادة 697 من ق.ب.ج على أنه: « ***يتعين على المؤجر أن يبقي السفينة على الحالة المذكورة في المادة السابقة طيلة مدة العقد...*** »[2].

---

[1] – **عباس خالد**، مرجع سابق، ص 156.

[2] – هاتين المادتين تقابلهما المادة 173 من ق.ت.ب.م والتي تنص على أنه: « ***يلتزم المؤجر بأن يضع السفينة تحت تصرف المستأجر في الزمان والمكان المتفق عليهما، وفى حالة صالحة للملاحة ومجهزة بما يلزم لتنفيذ العمليات المنصوص عليها في عقد الإيجار، كما يلتزم بإبقاء السفينة على هذه الحالة طوال مدة العقد*** ».

يتضح من خلال هاتين المادتين أن للمؤجر التزاما أساسيا يتمثل في أن يقدم في الموعد المحدد بالعقد وفي الميناء المعين السفينة المتفق عليها وبالشروط الواردة في العقد تحت تصرف المستأجر **(أولا)**، وأن تكون السفينة صالحة للملاحة طيلة مدة العقد **(ثانيا)**.

أولا – تقديم السفينة للمستأجر ومراعاة زمان ومكان تسليمها:

يلتزم المؤجر بوضع السفينة كلها تحت تصرف المستأجر، إذ يمتنع أن يرد عقد إيجار السفينة لمدة معينة على جزء من السفينة، لأن ذلك يتعارض مع طبيعة هذا الإيجار[1]، كما يقتضي أن يكون المستأجر فيه واحدا، وذلك كون أنه يتعذر عمليا إعطاء سلطة التسيير التجاري للسفينة لعدة مستأجرين في وقت واحد[2]، وبالعودة إلى أحكام المادة 695 من القانون البحري والتي عرفت عقد استئجار السفينة لمدة معينة فإن المشرع لم يشترط وضع السفينة كاملة بين يدي المستأجر بل اكتفى بالقول أن تكون السفينة الموضوعة تحت تصرف المستأجر مزودة بالتسليح والتجهيز فقط[3].

فيلتزم المؤجر بتسليم السفينة في التاريخ المتفق عليه مع المستأجر، وإلا كان ملزما بتعويض هذا الأخير عن الضرر الذي لحقه نتيجة التأخير في التسليم، والمعتاد عليه في عقد إيجار السفينة لمدة معينة أنها لا تحدد يوماً معيناً يتم فيه تسليم السفينة للمستأجر، وإنما تحدد مدة يتم فيه التسليم من يوم كذا إلى كذا أو شهر كذا أو يحدد الموعد بالتقريب، لأنه من الناحية العملية يتعذر تحديد وبدقة الوقت الذي تصل فيه السفينة إلى ميناء التسليم إذ لم

---

1 – **طه مصطفى كمال**، القانون البحري، مرجع سابق، ص 265؛ **المنشاوي عبد الحميد**، مرجع سابق، ص 203.

2 – لما كان عقد إيجار السفينة لمدة معينة يرد على السفينة بأكملها، فهذا يعني أنه تخضع لسيطرة المستأجر الأماكن المخصصة لإيواء الربان وأفراد الطاقم وتلك المستعملة لتخزين المؤن، وكذلك الأماكن المخصصة لأجهزة تشغيل السفينة مثلا، وما دامت أنها تعد أماكن للاستغلال الملاحي دون غيره، كما أنه تستبعد هذه الأماكن من التسيير التجاري الذي يتمتع به المستأجر على السفينة بصفة تلقائية حتى ولو لم ينص عليه العقد.

انظر: **عباس خالد**، مرجع سابق، ص 117.

3 – على عكس استئجار السفينة على أساس الرحلة فإن المشرع الجزائري نص في المادة 650 من ق.ب على أنه :« **يتعهد المؤجر في عقد إيجار السفينة على أساس الرحلة، بأن يضع كليا أو جزئيا سفينة ...**».

لتفاصيل أكثر: راجع نص المادتين 695 و650 من ق.ب.ج، سالف الذكر.

تكن موجودة فيه عند إبرام العقد[1]، وعادة ما تكون السفينة في رحلة يستحيل معها تسليمها للمستأجر إلى غاية إتمام رحلتها، مع الأخذ بعين الاعتبار كل تأخير قد يحدث والذي من شأنه أن يجعل السفينة تصل إلى الميناء بعد فوات الأجل المحدد لوصولها، وعليه فإن هذه الأسباب هي التي تجعل المؤجر يقوم بإدراج مواعيد تقريبية للتسليم، وليس بإمكانه أن يضمن وجود السفينة تحت تصرفه قبل أن يضعها تحت تصرف المستأجر في الموعد المحدد للتسليم، كما لو تم تحديد هذا الموعد بمدة قصيرة كيوم واحد مثلا[2].

أما فيما يخص مكان التسليم فيتم وضع السفينة تحت تصرف المستأجر في المكان المتفق عليه في العقد[3]، فإذا ما حدد ميناء تسليم السفينة في المشارطة وكان هذا الميناء آمناً، فإنه يتعين على المؤجر تسليمها فيه، ويكون مخلا بالتزامه إذا وضع السفينة تحت تصرف المستأجر في غير الميناء، ما لم يوافق المستأجر على ذلك[4].

ويحق للمستأجر في حالة عدم التسليم إما المطالبة بفسخ العقد وهو ما نصت عليه المادة 22 من مشارطة بلتايم والمادة 718 من ق.ب.ج[5] ويتحمل المؤجر تبعات التأخير

---

1 – **حسني أحمد**، عقود إيجار السفن، مرجع سابق، ص 81.

2 – **عباس خالد**، مرجع سابق، ص 119.

3 – **حسني أحمد**، عقود إيجار السفن، المرجع نفسه، ص 80.

4 – نص في هذا الشأن البند الأول من مشارطة بلتايم "Baltime" تحت عنوان: "المدة/وقت التسليم" على أنه: « تنازل المالك واستأجر المستأجر السفينة لمدة عدد من الأشهر المنوه عليها في الخانة رقم 14 باستثناء أيام الآحاد والعطل الرسمية)، السفينة ستسلم وستوضع تحت تصرف المستأجر ما بين الساعة التاسعة صباحا والسادسة مساء، أو ما بين التاسعة صباحا والثانية مساء، في الميناء المذكور بالخانة رقم 15 على المرسى المهيأ لها، بحيث يمكنها أن تبقى عائمة وفي أمان وجاهزة لتنفيذ أوامر المستأجر وتداول البضائع، ويتم تسليم السفينة في الوقت المحدد في الخانة رقم 16 ».

نقلا عن: **الشواربي طلال**، المعاملات والقانون للسفن التجارية، الشهابي للطباعة والنشر، الإسكندرية، 1995، ص ص 169، 170.

5 – تنص المادة 718 من ق.ب.ج على أنه: « ***يمكن للمستأجر أن يفسخ العقد في حالة تأخير وضع السفينة تحت تصرفه إلا إذا لم يكن لهذا التأخير أهمية بالغة*** ».

لقد تضمنت مشارطات الإيجار لمدة معينة شرطا فاسخا للعقد، إذا لم توضع السفينة تحت تصرف المستأجر في التاريخ المحدد بها، وهو ما جاء في أحكام المادة 22 من مشارطة بلتايم تحت عنوان "تجديد العقد". =

عن التماطل طبقا لقواعد المسؤولية العقدية وإما المطالبة بالتعويض دون الفسخ وتتضمن المشارطات الإيجار ما يسمى بتاريخ الفسخ أو الإلغاء[1]، إلا أنه يمكن للمستأجر أن يتنازل عن حقه في الفسخ في حالة قبل استلام السفينة رغم تأخرها عن الموعد المحدد في العقد، بشرط أن يلتزم المؤجر بوضع السفينة تحت تصرف المستأجر وفي الميناء المتفق عليه حتى بعد انقضاء الأجل المحدد للتسليم، بحيث يتحمل مجمل التعويضات عن الأضرار الناتجة عن التأخير، وذلك نتيجة استحالة التسليم عند فقدان السفينة أو عدم قابليتها للتصليح، إلا إذا أثبت أن هذا التأخير لم تكن بخطأ أو إهمال منه ولا من تابعيه[2].

ثانيا – ضمان صلاحية السفينة للملاحة:

يقع على المؤجر عند تقديمه السفينة للمستأجر أن تكون صالحة للملاحة البحرية[3]، وضمان الصلاحية والتجهيز تكون طوال مدة العقد[4]، وهو التزاما ناتجا عن احتفاظه بالتسيير الملاحي[5]، ويتعين على المؤجر القيام بكافة أعمال الصيانة الدورية للسفينة الراجعة للاستعمال العادي لها، أو لعيب ذاتي فيها، أو حتى ولو كان سببها القوة القاهرة،

= راجع: المادة 22 من مشارطة بلتايم "Baltime" تحت عنوان "تجديد العقد"، (الملحق رقم 1)، **عوض علي جمال الدين**، مشارطات إيجار السفن، مرجع سابق، ص 582.

1 – للمستأجر الحق في فسخ العقد دون الحاجة إلى اللجوء إلى القضاء أو التحكيم إذا لم توضع السفينة تحت تصرفه في التاريخ المحدد.

انظر: **أضريف عبد الرحيم**، مرجع سابق، ص 173.

2 – **عباس خالد**، مرجع سابق، ص 120.

3 – يقصد بصلاحية السفينة للملاحة من الناحية الملاحية أن تكون هذه السفينة من القوة ومزودة بكل ما يلزم لاجتياز مختلف الصعاب المتوقع حدوثها، وأن تكون كذلك مزودة بكل ما تقتضيه سلامتها للملاحة، وأن يكون بدن السفينة متينا بحيث يتحمل مخاطر الرحلة البحرية وكفاءة المكينات وأجهزة القيادة، ويتضمن تجهيز السفينة وتزويدها بطاقم كاف ومؤهل على نحو ما تقتضي به القوانين أو اللوائح وكذلك تزويدها بالمؤن والوقود بما يتفق مع الرحلة البحرية.

انظر: **جبارة نورة**، مرجع سابق، ص 80.

- **ADIL Hind,** Le régime juridique international de la responsabilité du transporteur maritime sous connaissement: Un échec?, thèse pour l'obtention d'un doctorat en droit, université de Montréal, Canada, 2009, p 39.

4 – **المنشاوي عبد الحميد**، مرجع سابق، ص 203.

5 – تنص المادة 700 من ق.ب.ج على أنه: « ***يحتفظ المؤجر بحق التسيير الملاحي للسفينة***، ... ».

وسواء استلزم الأمر القيام ببعض الإصلاحات أو استبدال بعض الأجزاء المستهلكة[1]، كما يلتزم المؤجر بتحمله مصاريف تنظيف السفينة ومصاريف ترميمها، وإصلاح الأعطاب، وقيامه بجميع التدابير الضرورية لإبقاء السفينة بحالة جيّدة طوال مدة الرحلة البحرية[2].

وهذه العناية التي يقوم بها المؤجر ليس بمراقبة السفينة ليلا ونهارا، بل بالتأكد من صلاحية السفينة من حيث الهيكل ومعداتها وأجهزة تشغيلها وتزويدها بطاقم مؤهل من ربان ورجال بحر بشكل يضمن سلامتها للملاحة والإبحار، والتزام باتخاذ الخطوات المعقولة[3].

كما يدخل في صلاحية السفينة للملاحة تقديم المؤجر السفينة وهي مرفقة بكل الوثائق الإدارية، فالمشرع الجزائري من خلال أحكام المادة 696 من ق.ب.ج أشار إلى أنه على المؤجر إرفاق السفينة المؤجرة بالوثائق المطلوبة دون تحديدها، ومن هذه الوثائق نذكر: شهادة التسجيل وشهادة الجنسية وشهادة تقدير درجتها وشهادة السلامة ودفتر يومية السفينة والسجل الصحي...، فإذا كانت إحدى هذه الوثائق تدل على صلاحية السفينة للملاحة فإنها تعتبر قرينة لصالح المؤجر على أن السفينة سلمت في حالة صالحة للملاحة، فإن هذه القرينة ليست قاطعة بل قابلة لإثبات العكس من طرف المستأجر[4].

---

1 – **دريسي أمينة**، مرجع سابق، ص 67.

2 – تنص المادة 705 من ق.ب.ج على أنه: « ***يتحمل المؤجر كل مصاريف تنظيف وترميم وإصلاح الأعطاب وكل التدابير الضرورية لإبقاء السفينة بحالة جيدة خلال الرحلة البحرية*** ».

3 – **ترك محمد عبد الفتاح**، التحكيم البحري، مرجع سابق، ص 76.

4 – على المستأجر أن يقدم الدليل على رابطة السببية بين الضرر الذي أصابه (هلاك البضاعة أو تلفها) وعدم صلاحية السفينة للملاحة، كأن يثبت أن ما أصاب البضاعة من تلف نتيجة تسرب زيوت من خزانات السفينة، أو نتيجة عدم تنظيف العنابر على الوجه الأكمل، أو بسبب عدم صلاحية رافعات السفينة لأعمال الشحن والتفريغ.
انظر: **حسني أحمد**، عقود إيجار السفن، مرجع سابق، ص 85.

الفرع الثاني

الالتزام بالتأمين على السفينة وتقديم خدمات الطاقم البحري

تنص المادة 697 من ق.ب.ج على أنه: « ***يتعين على المؤجر ... وكذلك التأمين على السفينة ودفع رواتب أفراد الطاقم ولواحقها وتزويدها بالمؤونات المناسبة وكل الخدمات المطلوبة*** ».

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

أولا – الالتزام بالتأمين على السفينة:

التأمين على السفينة هو عقد بمقتضاه يقبل شخص يسمى المؤمن تعويض شخص آخر يُدْعَى المؤمن له، عن الضرر الذي لحقه في خلال عملية بحرية معينة حول سفينة معينة، وذلك جراء التحقق المحتمل لخطر أو أكثر منصوص عليه في العقد[1]، وهو ما جاء في أحكام المادة 92 فقرة 1 من ق.الت.ج[2]، في حدود نسبة القيمة المؤمن عليها، مقابل

---

[1] – اعتمد المشرع الجزائري في تعريفه لعقد التأمين البحري على الأخطار البحرية الناتجة عن عملية النقل البحري، ولا شك أن مفهوم "العملية البحرية" أوسع نطاقا من فكرة "الرسالة" أو "الملاحة البحرية" كمعيار لتحديد الأخطار محل التأمين البحري، حيث تمدّد الأخطار في المفهوم الأول "العملية البحرية" لتشمل الأضرار الناتجة عن الملاحة البحرية، وكذا أثناء شحن البضاعة على السفينة وتفريغها.

انظر: **عباس كريمة**، "امتداد نطاق التأمين البحري على البضائع لضمان الأخطار غير البحرية"، مجلة العلوم الإنسانية، مجلد ب، عدد 43، جامعة منتوري قسنطينة، جوان 2015، ص 442.

[2] – تعد أحكام المادة 92 فقرة 1 من ق.الت.ج بمثابة تعريف للتأمين البحري والتي بموجبها تم الفصل بينه وبين باقي أنواع التأمينات الأخرى، والتي تنص على أنه: « ***تطبق أحكام هذا الباب على أي عقد تأمين يهدف إلى ضمان الأخطار المتعلقة بأية عملية نقل بحري*** ».

انظر: أمر رقم 95-07 مؤرخ في 25 جانفي 1995، يتعلق بالتأمينات، ج.ر.ج.ج عدد 13، صادر بتاريخ 08 مارس 1995، معدل ومتمم بقانون رقم 06-04، مؤرخ في 20 فيفري 2006، ح.ر.ج.ج عدد 15، صادر بتاريخ 12 مارس 2006.

دفع قسط مع ذكر طرفي العقد أو من يمثلهما وذكر السفينة محل العقد، وينقسم إلى قسمين: التأمين لرحلة أو لرحلات معينة والتأمين على السفينة لمدة معينة، فيعتبر هذا الأخير الأكثر شيوعا في الوقت الحالي، ويكون كذلك في حالة الوثيقة العائمة[1]، وهي الوثيقة التي يتعهد المؤمن بمقتضاها بأن يضمن في حدود مبلغ معين جميع البضائع التي يمكن أن يشحنها المستأمن خلال فترة محددة[2]، إلا أن المؤمن لا يغطي إلا نتائج الحوادث التي تحصل خلال فترة معينة، وهذا ما أدى بنا للتطرق إلى تعريف التأمين على السفينة لمدة معينة، وتحديد الأخطار المؤمن منها في عقد إيجار لمدة معينة.

1 – تعريف التأمين على السفينة لمدة معينة:

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

---

[1] – تأخذ الوثيقة العائمة في بعض التشريعات شكل الوثيقة المشتركة، التي تُعبِّر عن الوثيقة المفتوحة، أو الوثيقة الزمنية المحدّدة غالباً بمدَّة معيَّنة، تُقدَّر عادة بسنة واحدة، ويمكن أن تكون أكثر من ذلك، أو غير محدّدة المدّة، بغية تغطية عدّة رحلات بحرية لنقل البضائع لصالح المؤمَّن له أو لأمره، بأقصى سعر تأمين عن كل رحلة لا ينبغي تجاوزه، غير أنّ عقد التأمين قد ينشأ في هذه الحالة لمصلحة مستفيد غير معيَّن وقت إبرامه، وإنَّما يتحدَّد ذلك المستفيد وجوبًا لحظة تحقق الخطر، إذ نجد البعض يطلق عليها مصطلح "وثيقة الاشتراك" "Police D'abonnement" في أحد أشكالها، ويطلق على الشكل الثاني لها "بوثيقة الامتداد أو الوثيقة الناقصة" "La Police à alimenter" كما فعل المشرع الفرنسي، ونفس الأمر بالنسبة للمشرع المصري إذ عالجها بصفتها وثيقة الاشتراك من خلال قانون التجارة البحرية، بينما أطلق عليها المشرع الجزائري مصطلح "وثيقة التأمين المفتوحة"، في حين تأخذ الوثيقة العائمة في مجال التأمين البحري على البضائع شكلاً آخر يتمثل في "الوثيقة المتناقصة أو وثيقة الامتداد".

انظر: **دغيش أحمد**، "التأمين البحري على البضائع بوثيقة التأمين المفتوحة –دراسة مقارنة–"، مجلة دائرة البحوث والدراسات القانونية والسياسية، عدد 3، منشورات مخبر المؤسسات الدستورية والنظم السياسية، جامعة بشار، سبتمبر 2017، ص 192.

[2] – كأن يؤمن تاجر في بيروت على كافة البضائع التي يردها إلى الإسكندرية أو يستوردها خلال سنة في حدود مبلغ معين، ويلاحظ أن استمرار العقد يتمثل في اصطلاح "وثيقة الاشتراك" وأن عدم تحديد الأشياء المؤمن عليها يتمثل في تعبير "الوثيقة العائمة".

لتفاصيل أكثر راجع: **طه مصطفى كمال، بندق أنور وائل**، التأمين البحري، مكتبة الوفاء القانونية، الإسكندرية، 2012، ص 66.

والمؤمن يغطي السفينة خلال سفرها أو تركيبها أو رسوها في أحد الموانئ أو في مكان مائي أو جاف، في الفترات المحددة في العقد، ويضمن التأمين اليوم الأول والأخير من الأجل المذكور، وهو ما جاء في أحكام المادة 124 من ق.الت.ج[1].

فقد يختار المؤمن له التأمين على السفينة من الأخطار البحرية لفترة معينة عوض أن يؤمن على كل رحلة على حدة، وفي العادة لا تتجاوز هذه الفترة مدة اثني عشر "12" شهرا[2]، إلا أن الإشكال الذي يثور عندما يغير المؤمن له اتجاه الرحلة التي تكون غالبا محددة بمقتضى العقد، فإذا حصل تغيير اختياري للرحلة المتفق عليها في العقد فتبرأ ذمة المؤمن[3]، أي أنّ شركات التأمين لا تضمن المخاطر التي تحقق خارج نطاق العقد، في حين إذا كان التغيير للرحلة إجباري (إضطراري) نتيجة خطر بحري فالمؤمن يلتزم بتغطية المخاطر لأن التغيير كان نتيجة خطر يدخل في عداد المخاطر المؤمن ضدها، كإغلاق ميناء الانطلاق بسبب الحرب أو سوء الأحوال الجوية فهذا التغيير ليس له أثر على ضمان المؤمن للأخطار المتفقة[4].

أما في وثائق التأمين لمدة معينة يحدد تاريخ الأخطار عادة بطريقة واضحة بواسطة وضع شرط يحدد فيه يوم وساعة السريان ونهاية العقد (المادة 98 من ق.الت.ج)[5]، فإذا لم تكن كذلك نعود للنصوص التشريعية، ولهذا فإن هذه الوثائق تضع في الغالب بندا ينص

---

1 – تنص المادة 124 من ق.الت.ج على أنه: « ***فيما يخص التأمين لأجل محدد، يضمن المؤمن السفينة أثناء سفرها أو تركيبها أو رسوها في إحدى الموانئ أو في مكان مائي أو جاف، في الآجال المحددة في العقد، ويغطي التأمين اليوم الأول والأخير من الأجل المذكور*** ».

2 – **تكاري هيفاء رشيدة**، النظام القانوني لعقد التأمين دراسة في التشريع الجزائري، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في العلوم، تخصص القانون، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2012، ص 351.

3 – **جديد معراج**، مدخل لدراسة قانون التأمين الجزائري، ط 5، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2007، ص 164.

4 – **مهري محمد أمين**، التأمين البحري للسفينة، مذكرة لنيل شهادة الماجستير، فرع قانون الأعمال، كلية الحقوق والعلوم الإدارية، جامعة الجزائر، 2002، ص ص 70، 71.

5 – راجع نص المادة 98 من ق.الت.ج، سالف الذكر.

على أنه إذا انتهت مدة التأمين أثناء الرحلة التي تقوم بها السفينة فإنه يمتد بقوة القانون حتى نهاية الرحلة، شرط أن تكون السفينة قد أبحرت قبل انتهاء مدة التأمين[1].

2 – الحالات التي يتم فيها التأمين على السفينة:

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

أ – التأمين على هيكل السفينة:

يتحمل المؤجر تبعية التأمين على هيكل السفينة[2] لأنه مالك لها وتبعية هلاكها وفقدانها أو عدم تصليحها تقع عليه[3]، والمؤجر المالك له كامل الحرية في أن يؤمن أو لا يؤمن على السفينة[4]، كما نصت الوثيقة الجزائرية للتأمين على السفن في المادة 11 منها بأنه تعين القيمة المقبولة للسفينة مثلما هي أو جزافا، ويحضر على الطرفين تقديم أي تقييم لأجزائها عكس ذلك باستثناء ما حددته المادة 24 من هذه الوثيقة، وتشمل بشكل غير قابل للتجزئة هيكل السفينة[5].

---

1 – لقد سارت في هذا المضمار الوثيقة الفرنسية للتأمين، والتي فرقت بين حالتين، فالأولى أن تكون السفينة في حالة إصلاح وينتهي الأجل فيمدد التأمين إلى أن نفرغ من الإصلاحات، أما الثانية لما تبحر السفينة بعد الإصلاحات فيمتد التامين إلى أن تنتهي الرحلة.

انظر: **تكاري هيفاء رشيدة**، مرجع سابق، ص ص 391، 392.

2 – يشمل أجسام السفن على الماكينات وملحقات السفينة ولا يشمل الأمتعة الشخصية لأفراد الطاقم.

3 – راجع نص المادة 719 من ق.ب.ج، سالف الذكر.

4 – **حسني أحمد**، عقود إيجار السفن، مرجع سابق، ص 85.

5 – إن التامين على السفينة يشمل كلا من هيكلها وملحقاتها والآلات والأدوات الضرورية لملاحتها وإبحارها، كما يضم تكاليف تجهيزها، كغذاء الربان والوقود وأجرة العمال إذا دفع جزء منها على الحساب، وفي هذا السياق فقد نص قانون التأمينات بان القيم المقبولة تضم هيكل السفينة، والأجهزة المحركة لها ولواحقها وتوابعها التي يملكها المؤمن له، بما ذلك تموينها والأشياء الموضوعة خارجها (المادة 128 فقرة 2 من ق.الت.ج).

انظر: **تكاري هيفاء رشيدة**، المرجع نفسه، ص 350.

ب – التأمين على الأجرة:

يؤمن المؤجر على الأجرة في عقد إيجار السفينة لمدة معينة تفاديا لحالات إعسار المستأجر، ويكون ذلك جائزا كلما خلت المشارطة من شرط استحقاق الأجرة في جميع الأحوال، وهذا التأمين يعد من الديون المستحقة للغير[1].

ج – التأمين ضد المسؤولية الناشئة عن الأخطاء الملاحية للربان وسائر أفرد الطاقم:

يتحمل المؤجر عبء التأمين ضد المسؤولية الناشئة عن الأخطاء الملاحية للربان وسائر أفرد الطاقم وتابعيه وكل شخص يمكن أن يخضع لمسؤولية المؤجر[2]، غير أن هذا التأمين لا ينطبق على الخسائر أو الأضرار التي تتسبب فيها السفينة للغير المترتب عن حادث تصادم السفينة والتي تكون مغطاة وفقا للمادة 132 من قانون التأمينات الجزائري[3]، إلا إذا كان المبلغ المؤمن عليه في وثيقة تأمين جسم السفينة غير كاف[4].

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

إن التأمين ضد المسؤولية الناشئة عن الأخطاء التجارية لأفراد الطاقم والربان والبضائع المشحونة تقع على عاتق مستأجر السفينة نتيجة احتفاظه بالتسيير التجاري الذي ينتقل إليه طوال مدة العقد[5]، إلا أنه في الواقع العملي فإن إرادة المؤجر والمستأجر طبقا للشروط المدرجة في عقد إيجار السفينة لمدة معينة هي وحدها التي تحدد لنا عبء التأمين الذي

---

[1] – **بن غانم علي**، التأمين البحري وذاتية نظامه القانوني، دراسة مقارنة بين القانون الجزائري والقانون الفرنسي والإنجليزي، ط 2، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2005، ص 203.

[2] – **ترك محمد عبد الفتاح**، التحكيم البحري، مرجع سابق، ص 77.

[3] – راجع نص المادة 132 من قانون الت.ج، سالف الذكر.

[4] – **تكاري هيفاء رشيدة**، مرجع سابق، ص 364.

[5] – تنص المادة 701 من ق.ب.ج على أنه: « ***يعود التسيير التجاري للسفينة لمستأجر السفينة، ويكون الربان بحكم القانون ممثلا عن المستأجر في هذا المجال ويجب عليه التقيد بتعليمات المستأجر وفي حدود أحكام عقد استئجار السفينة*** ».

يتحمله كل طرف في العقد، وهذا راجع إلى الطابع المكمل للقواعد المنظمة لعقد الإيجار في القانون البحري[1]، أما إذا تخلى المؤجر على التسيير الملاحي والتجاري معا للمستأجر، فعلى هذا الأخير التأمين على السفينة والبضاعة وأخطاء البحارة التجارية والملاحية باعتباره ملزما بهلاك السفينة والخسائر البحرية مهما كانت خطورتها إلا إذا كانت ناجمة عن خطأ المؤجر[2].

هذا وتضيف مشارطة بلتايم ضمن بندها 21 فيما يتعلق بالتأمين على السفينة والأجرة في حالة خطر الحرب أنه في حالة ما تضرب السفينة أو توجد في هذه المنطقة أو تتعرض بأي شكل لهذه المخاطر، فإن للمجهز أن يغطي التأمين، تبعا لهذه المخاطر، ومصالحه في السفينة أو الأجرة من جميع المخاطر التي يحتمل أن تقع بسبب هذه الواقعة. وبالشروط التي يراها مناسبة، ويكون على المستأجر أن يرد للمجهز القسط. وإذا ازدادت أجور الربان والطاقم أو نفقات التموين...، أو قسط التأمين نتيجة للأسباب المبينة في البند (أ) فإن هذه الزيادة تضاف إلى الأجرة ويدفعها المستأجر عند إبراز المستندات التي تقدم له شهريا، كما للسفينة الحق في تنفيذ أوامر الدولة التي ترفع علمها أو من يمثلها أو أي هيئة يحق لها توجيه السفينة طبقا للشروط الواردة في التأمين على السفينة[3].

ثانيا – الالتزام بتقديم خدمات الطاقم البحري:

يلتزم المؤجر في عقد إيجار السفينة لمدة معينة فضلا عن التأمين عن السفينة تقديم خدمات الطاقم البحري[4] ممثلة في الربان والبحارة الذين يضعهم المؤجر في خدمة المستأجر

---

1 – **عباس خالد**، مرجع سابق، ص 124.

2 – **الدباغ إسراء عبد الهادي محمد**، مرجع سابق، ص 62.

3 – لتفاصيل أكثر راجع: المادة 21 من مشارطة بلتايم "Baltime" تحت عنوان "الحرب" في الفقرات أ، **ب** –1، ج، **د**، (الملحق رقم 1)، **عوض علي جمال الدين**، مشارطات إيجار السفن، مرجع سابق، ص ص 581، 582.

4 – يشمل مفهوم الطاقم البحري ربان السفينة والضباط الإداريين والمهندسين وعمال الآلات البحريين والأطباء البحريين والممرضين والطباخين وكل الأفراد اللازمين للتسيير التجاري والملاحي، ويشترط في الطاقم البحري أن يكون كافيا من حيث العدد والكفاءة الفنية لتشغيل السفينة وإدارتها تجاريا وملاحيا طول مدة العقد. =

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

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

بالرجوع إلى أحكام المادة 697 من القانون البحري سالفة الذكر، ألزم المشرع الجزائري المؤجر بأن يدفع رواتب أفراد طاقم السفينة، فهو الذي يقدم للمستأجر بالانتفاع بالسفينة وبخدمات الربان والبحارة الذين يضعهم في خدمته ومن ثم فهو الذي يلتزم بدفع رواتبهم ويتحمل جميع نفقاتهم، على أنهم مندوبون عن المؤجر وملزمين بالتقيد بتعليماته[3]، فهو الذي يتعاقد مع الربان وأفراد طاقمها، ويتحمل نفقات إيواء الربان والبحارة وإطعامهم وعلاجهم، فإن ثمن كل هذه الخدمات تدخل في تقدير الأجرة[4].

= انظر: **الدباغ إسراء عبد الهادي محمد**، المرجع نفسه، ص 63.

[1] – **عوض علي جمال الدين**، مشارطات إيجار السفن، مرجع سابق، ص 169.

[2] – **الدباغ إسراء عبد الهادي محمد**، المرجع نفسه، ص 63.

[3] – راجع نص المادة 700 من ق.ب.ج، سالف الذكر.

[4] – **حسني أحمد**، عقود إيجار السفن، مرجع سابق، ص 87.

إلا أن المشرع الجزائري وبصريح نص المادة 704 من القانون البحري قد أعفاه من دفع أجرة أفراد الطاقم الخاصة بالساعات الإضافية لأنها تقع على عاتق المستأجر في إطار الاستغلال التجاري للسفينة[1]، وهو الحكم الذي نصت عليه مشارطة بلتايم "Baltime" وذلك في بندها 17 تحت عنوان العمل ساعات إضافية[2].

إلا أنه في حالة إضراب الربان وطاقم السفينة عن العمل، وذلك بسبب عدم وفاء المؤجر بالتزاماته نحوهم يؤدي ذلك إلى توقف وعدول السفينة عن تأدية الغرض الذي استأجرت من أجله، فإن المستأجر لا يلتزم بدفع أجرة السفينة عن مدة الإضراب باعتبار أن انتفاعه بها يتعطل خلال هذه الفترة[3].

وعليه فإن المؤجر في عقد إيجار السفينة لمدة معينة ينقل التسيير التجاري للمستأجر، ومن ثم يصبح الربان بحكم القانون ممثلا له، وعليه التقيّد بتعليماته في الحدود المنصوصة عليه في العقد[4]، وإذا رفض هذا الأخير أو أهمل تنفيذ أوامر المستأجر فلا يمكن للمستأجر عزله أو تغييره لأنه لم يقم بتعيينه، بل كل ما عليه فعله هو توجيه شكوى للمؤجر والذي يتصرف بما يراه في حدود العقد[5].

---

1 – تنص المادة 704 من ق.ب.ج على أنه: « ***يتحمل المستأجر كل المصاريف المتعلقة بالاستغلال التجاري للسفينة بما في ذلك عنابر السفينة التي يجب أن تتوفر فيها كماً وكيفاً واللازمة لسير الآلات وكذلك أجرة أفراد الطاقم خلال الساعات الإضافية*** ».

2 – تنص المادة 17 من مشارطة بلتايم "Baltime" على أنه: « *تعمل السفينة نهاراً وليلا إذا طلب ذلك. ويرد المستأجر للمجهز ما يتحمله بسبب أجرة الساعات الإضافية التي عملها الضباط والبحارة طبقا لجدول الساعات والأجور المبين في أوراق السفينة* ».

المادة 17 من مشارطة بلتايم "Baltime " تحت عنوان "العمل ساعات إضافية"، (الملحق رقم 1)، **عوض علي جمال الدين**، مشارطات إيجار السفن، مرجع سابق، ص 580.

3 – المرجع نفسه، ص 169.

4 – راجع المادة 701 من ق.ب.ج، سالفة الذكر.

5 – وهو ما أشارت إليه مشارطة بلتايم "Baltime" في بندها التاسع 09 تحت عنوان "الربان"، (الملحق رقم 1)، **عوض علي جمال الدين**، مشارطات إيجار السفن، المرجع نفسه، ص 577؛ **حسني أحمد**، عقود إيجار السفن، مرجع سابق، ص 88.

المطلب الثالث

التزامات المؤجر في عقد إيجار السفينة على أساس الرحلة

عقد إيجار السفينة على أساس الرحلة هو عقد بمقتضاه يضع المؤجر السفينة كلها أو جزءا منها تحت تصرف المستأجر للقيام برحلة أو عدة رحلات، فيلتزم بالقيام بتنفيذ النقل طبقا لأحكام المشارطة، ولكنه لا يملك حرية كبيرة في تنفيذه كتلك التي يتمتع بها الناقل في صورة النقل بسند الشحن أو النقل في الخطوط المنتظمة[1]، وتتلخص التزامات المؤجر في أن يقوم بتنفيذ النقل المشار إليه في العقد بالكيفية المتفق عليه، منها الالتزامات المتعلقة بالسفينة **(الفرع الأول)**، والالتزامات المتعلقة بالحمولة **(الفرع الثاني)**، والالتزامات المتعلقة بالرحلة **(الفرع الثالث)**.

الفرع الأول

الالتزامات المتعلقة بالسفينة

بالرجوع إلى أحكام المادتين 652[2] و654[1] من القانون البحري يتضح أن المؤجر يلتزم بتقديم السفينة المتفق عليها في العقد وتكون صالحة للملاحة **(أولا)**، وهذه السفينة تقدم في المكان والزمان المحددين **(ثانيا)**.

---

[1] – إن صورة النقل بسند الشحن أو النقل في الخطوط المنتظمة، يكون العقد مجرد مقاولة والناقل يكون في مركز المقاول الذي يستقل استقلالا كبيراً في تنفيذ العمل الذي تعهد به، أما في صورة المشارطة بالرحلة فليس للمؤجر هذه الحرية، بل أن تنفيذ النقل الذي تعهد به يفترض تدخلا إيجابيا في كثير من مراحله من جانب المستأجر بحيث تقوم العملية بالتعاون بين الطرفين، وهذا التدخل يقلل من مظهر المقاولة في العقد، كما أن نصوص العقد تلقى على المؤجر التزامات تقرب العقد كثيراً من عقد الإيجار.

انظر: **عوض علي جمال الدين**، النقل البحري للبضائع، مرجع سابق، ص 302.

[2] – تنص المادة 652 من ق.ب.ج على أنه: « ***يلتزم المؤجر بما يلي:***

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

أولا – تقديم السفينة المتفق عليها في العقد وصالحة للملاحة:

الأصل أن تقدم السفينة المحددة في العقد والمتفق عليها، إلا أنه قد ينص في العقد على اسم السفينة وخصائصها مع إضافة عبارة "هذه السفينة أو ما يحل محلها"، فمعنى هذا أنه على المؤجر أن يقدم السفينة المسماة، فإذا أصابه عائق في تقديم السفينة المذكورة في العقد فيكون له الحق في أن يقدم سفينة أخرى لها نفس الخصائص والأوصاف، وهلاك السفينة المسماة في العقد لا يفسخ العقد بل على المؤجر في هذه الحالة تقديم سفينة أخرى تحل محلها[2].

كما يقع على عاتق المؤجر تقديم سفينة للمستأجر في حالة صالحة للملاحة طوال الرحلة أو الرحلات المتفق عليها، وبما أن المؤجر يحتفظ بالتسيير الملاحي والتجاري للسفينة في عقد إيجار السفينة على أساس الرحلة، فإنه يتعين عليه أن يجعلها في حالة صالحة ملاحيا وتجاريا وإداريا[3] وذلك قصد تنفيذ عقد الإيجار، وفي هذا الشأن يقول الأستاذ

= ب– القيام بجميع المساعي لتنفيذ الرحلة أو الرحلات المنصوصة عليها في عقد إيجار السفينة ».

[1] – تنص المادة 654 من ق.ب.ج على أنه: « ***يجب على المؤجر أن يقدم السفينة المحددة في التاريخ والمكان المعينين وأن يجعلها مهيأة للتحميل خلال مواعيد الشحن والتفريغ وكذلك في آجال الشحن والتفريغ*** ».

[2] – **حسني أحمد**، عقود إيجار السفن، مرجع سابق، ص 135.

[3] – يقصد **صلاحية السفينة ملاحيا** أن تكون قابلة وجاهزة للملاحة أي أن تشمل السفينة على الهيكل والآلات وأجهزة التوجيه ومعدات السلامة والإنقاذ ومعدات الحريق، واحتوائها على أفراد الطاقم والمؤهلين وبالعدد الكافي المطلوب للقيام بالرحلة البحرية على أحسن وجه، كما تشمل أيضا على الشهادات اللازمة لملاحة السفينة خلال الرحلة البحرية. أما **صلاحية السفينة تجاريا** فيعني أن تكون السفينة نظيفة وأجهزة الشحن والتفريغ في حالة جيدة، وغرفها مزودة بالمبردات بالنسبة للبضائع السريعة التلف. بينما **صلاحية السفينة إداريا** فيقصد بها حيازتها لجميع الوثائق الضرورية والمطلوبة من طرف السلطات والإدارات الموانئية، ومن هذه الوثائق نذكر شهادة النظافة (Certificat Sanitaire) والتي تمنحها سلطات الميناء ومن دونها لا يمكن للسفينة مباشرة عملياته بداخله.

انظر: **عباس خالد**، مرجع سابق، ص 66.

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

إنّ التزام المؤجر بتقديم سفينة في حالة جيدة للملاحة هو التزاما صارما، كما يمكن اعتبار السفينة في حالة جيدة للملاحة عندما تكون مؤهلة للقيام بجميع العمليات المقررة من يوم تقديمها للرحلة إلى غاية نهاية التفريغ، ويجب أن تكون السفينة على هذه الحالة في جميع مراحل تنفيذ العقد[2].

ويلاحظ أن المؤجر في الإيجار بالرحلة لا يسلم للمستأجر السفينة كما هو الحال في الإيجار لمدة معينة (عند تخليه عن التسيير التجاري للمستأجر) أو في الإيجار بهيكلها (عند تخليه عن التسيير التجاري والملاحي)، بل يضعها تحت تصرفه للقيام بالرحلة المطلوبة، لذلك يستعمل الفقه تعبير "يتقدم المؤجر بالسفينة إلى المستأجر" عوض "تقديمها إليه"، كما أن المشرع الجزائري في المادة 654 من ق.ب.ج والذي يشير إلى أن السفينة يُورد في نصه: « ... ***وأن يجعلها مهيأة للتحميل خلال مواعيد الشحن والتفريغ***...»، لأن المؤجر هو صاحب الأمر كله بالنسبة للتسيير التجاري والملاحي معا، وإن كان المستأجر الحق في التدخل الإيجابي في كثير من مراحل النقل[3].

ثانيا – تقديم السفينة في الزمان والمكان المحددين في العقد:

على المؤجر أن يتقدم بالسفينة المعينة في الزمان والمكان المحددين في العقد، وهو لا يسلمها للمستأجر كما هو الحال في عقد إيجار السفينة لمدة معينة، بل يضعها تحت تصرفه

---

[1] – اعتبرت غرفة التحكيم البحري بباريس أنه يجب أن تكون السفينة التي يقدمها المؤجر في حالة جيدة وتكون مهيئة لتقديم الخدمة المنتظرة منها، وتضيف هذه الغرفة أن السفينة التي تحتوي في أجوافها على رطوبة أو تكون فيها حشرات، تكون مصدرا لمسؤولية المؤجر الذي عليه أن يعوض المستأجر خاصة عن المبالغ التي يدفعها هذا الأخير من أجل تنظيف واستعمال مبيدات الحشرات.

Voir: **RODIERE René**, Le bon état de navigabilité du navire affrété in D.M.F, Dalloz, Paris, 1965, p 390.

[2] – **مدني أحمد**، مرجع سابق، ص 10.

[3] – **أضريف عبد الرحيم**، مرجع سابق، ص 173.

ليقوم بتنفيذ الرحلة المطلوبة[1]، وأن يجعلها مهيأة للتحميل خلال مواعيد الشحن والتفريغ، وإذا لم يحدد مكان للتحميل فعلى المؤجر تقديم السفينة في المكان الذي يعينه مستأجر السفينة، فلا يجوز لهذا الأخير أن يرتب مكانا للشحن لا تكون فيه السفينة بمأمن وعائمة باستمرار ولا تستطيع الخروج بدون عائق مع حمولتها[2]، وإذا لم يعين المستأجر مكان الشحن في الوقت اللازم فللمؤجر أن يكتفي بتقديم السفينة إلى مكان الشحن الذي تحدده سلطات الميناء[3].

والمكان الذي يتم فيه تقديم السفينة يجب أن يكون مكانا أمناً سواء تعلق الأمر بميناء أو رصيفا، فيمكن التمييز بين الوضعيتين عندما يبدأ حساب ميعاد الشحن، ففي حالة شرط الميناء، يعين المستأجر ميناء الوصول وليس المركز على مستوى الرصيف، في هذه الحالة يبدأ حساب ميعاد الشحن قبل أن توجد السفينة في المركز، أما في حالة شرط الرصيف، فيقوم المستأجر بتعيين الميناء ولكن كذلك المركز على مستوى الرصيف الذي ترسو به السفينة، في هذه الحالة لا يبدأ ميعاد الشحن إلا برسو السفينة في المركز[4].

فلا يمكن للمؤجر أن يرفض قطر السفينة من مكان التحميل إلى مكان آخر مهما كانت الحمولة المتفقة عليها، وإذا طلب المستأجر ذلك فإنه يتحمل جميع المصاريف المتعلقة بهذه العملية حسب أحكام المادة 658 من ق.ب.ج، ويتعين على المؤجر أن يُعلم المستأجر أو أي شخص آخر معين لهذا الغرض كتابيا عن وصول السفينة إلى مكان التحميل وبأنها جاهزة للتحميل طبقا لأحكام المادة 659 ق.ب.ج[5].

وتجدر الإشارة أنه كثيرا ما يدرج بالمشارطات الأكثر تداولا في مجال إيجار السفينة بالرحلة شرطا يهدف إلى عدم تعرض السفينة للخطر وذلك عند رسوها بالميناء، ويجب أن

---

1 – **عوض علي جمال الدين**، مشارطات إيجار السفن، مرجع سابق، ص 291.

2 – راجع نص المواد 654 و655 و656 من ق.ب.ج، سالف الذكر.

3 – تنص المادة 657 من ق.ب.ج على أنه: « ***إذا لم يعين مكان التحميل المذكور في المادة السابقة من قبل مستأجر السفينة في الوقت اللازم، فيقدم المؤجر في هذه الحالة السفينة إلى مكان التحميل الذي تحدده سلطات الميناء*** ».

4 – **مدني أحمد**، مرجع سابق، ص ص 17، 18.

5 – **الغنيمي حمدي**، مرجع سابق، ص 74.

يكون الماء تحت السفينة عميق بدرجة كافية يسمح لها أن تطفو ولا تلمس قاع البحر، وهو ما يعرف بشرط "Always as float" بمعنى أن تكون السفينة دوما طافية، وهذا ما نصت عليه المادة 656 من ق.ب.ج بعدم سماحها للمستأجر ترتيب مكان للشحن لا تكون فيه السفينة بمأمن وعائمة باستمرار ولا تستطيع الخروج بدون عائق مع حمولتها[1]، وهو ما نصت عليه المادة الأولى فقرة 2 من مشارطة جنكون "Gencon"، والمادة الثانية من مشارطة لوتيسيا "Charter Party Lutetia"، وكذا المادة الأولى من مشارطة لندن لسفن الصهاريج "London Tanker Voyage Charter Party"[2].

أما بالنسبة لزمان تقديم السفينة، فإن المؤجر يلتزم بتقديم السفينة المتفق عليها في التاريخ المعين، فابتداءً من هذا التاريخ يبدأ التنفيذ الفعلي لعقد الإيجار، كما قد يحدث حدث غير متوقع يحول دون تقديم السفينة في الوقت المعين، ومن أجل تفادي المشاكل التي قد تنشأ من جراء تحديد تاريخ الوصول، فتستعمل عقود الإيجار النموذجية بعض الصيغ ولا تحدد بدقة الوقت الذي توضع فيه السفينة تحت التصرف[3].

---

1 – **عباس خالد**، مرجع سابق، ص 68.

2 – لتفاصيل أكثر راجع كل من: المادة الأولى فقرة 2 من مشارطة جنكون تحت عنوان "قبل الرحلة" (الملحق رقم 2)، المادة الأولى من مشارطة لندن لسفن الصهاريج تحت عنوان "قبل الرحلة" (الملحق رقم 4)، والمادة الثانية من مشارطة لوتيسيا تحت عنوان "السفينة" (الملحق رقم 3)، **عوض علي جمال الدين**، مشارطات إيجار السفن، مرجع سابق، ص ص 584، 593، 598.

3 – **مدني أحمد**، مرجع سابق، ص 14.

الفرع الثاني

الالتزامات المتعلقة بالحمولة

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

أولا – المحافظة على البضاعة وتحميلها على ظهر السفينة:

التزام المؤجر باستلام البضاعة على ظهر السفينة والمحافظة عليها حتى جهة الوصول، وهو في سبيل ذلك يقوم باتخاذ سائر الإجراءات والاحتياجات اللازمة لاستقبال البضائع على ظهر السفينة والعناية بها والمحافظة عليها حتى تصل سليمة إلى جهة الوصول، وهذه العناية التي يبذلها المؤجر حفاظا على سلامة البضائع المشحونة على متن السفينة تختلف باختلاف نوعيتها والغرض المستعمل لأجلها، ولا يمكننا أن نستثني رعاية المؤجر لهذه البضائع في حالتي الانحراف والمسافنة[1] التي يمكن أن تخضع لهما السفينة والبضاعة، كلما نصت عليهما المشارطة ضمن بنودها باتفاق طرفيها[2].

أما تحميل البضائع فهي من اختصاص المستأجر وهو ما نصت عليه أحكام المادة 673 من ق.ب.ج التي تنص على أنه: « ***يقوم المستأجر بتحميل السفينة، أما رص البضائع فيعود على المؤجر، إلا في حالة الاتفاق المخالف لذلك*** ».

---

[1] – المسافنة هي العملية التي بموجبها يقوم الناقل بشحن البضاعة في واسطة نقل أخرى، في حالة توقف الرحلة من أجل تأمين نقلها إلى غاية ميناء الوصول المقرر، ونظام المسافنة هو نظام معروف في كل أنماط النقل سواء بري أو جو أو بالسكك الحديدية، بل حتى أن إعماله يمكن من استحضار واسطة نقل أخرى غير المعنية، بحيث أن الناقل عند مسافنة البضائع ليس ملزم بإتيان بسفينة أخرى ويمكن له مثلا الرسو في ميناء قريب من مكان توقف الرحلة ويرسل البضاعة باستعمال طريق آخر مماثل.

انظر: **بسعيد مراد**، عقد النقل البحري للبضائع، مرجع سابق، ص ص 137، 138.

[2] – **حمدي كمال**، القانون البحري، مرجع سابق، ص 446.

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

إن المستأجر يقوم بتلقي المساعدة الكافية من طرف المؤجر لشحن وتفريغ البضائع لاحتفاظ هذا الأخير بالتسيير التجاري والملاحي للسفينة طول الرحلة البحرية، وهذه المساعدات التي يقدمها المؤجر هي التي تبين حدود التزامه بخصوص البضائع المشحونة من طرف المستأجر، وذلك قصد تمكينه من شحن البضائع أو تفريغها[3]، وإذا أخل المؤجر بالتزامه بعدم وضعه أمكنة السفينة المحددة في عقد الإيجار تحت تصرف المستأجر فيعرض المؤجر إلى تخفيض مناسب من الأجرة وتعويض الضرر حسب ما نصت عليه المادة 671 من ق.ب.ج[4]، وفي مقابل ذلك فإنه تمنع المستأجر بأن يضع البضاعة في الأماكن غير المخصصة لاستقبالها، حتى ولو كان وضع السفينة من قبل المؤجر كليا وكانت كل أماكنها موضوعة تحت تصرفه حسب عقد إيجار السفينة على أساس الرحلة[5]. الأمر الذي يؤدي بنا إلى القول أنه رغم الحرية التعاقدية التي يتمتع بها طرفي العقد إلا أن التزام المستأجر بوضع البضاعة في الأماكن المخصصة لها دون سواها، يعتبر التزاما من النظام العام ولا

---

1 – **BENAMAR Mohamed,** Les affrètements en droit Algérien ordonnance n° 76-80 du 23 octobre 1976, Thèse pour l'obtention d'un doctorat en droit, faculté de droit et de science politique, université de droit d'économie et des sciences, Aix Marseille, Paris, 1983, p 123.

2 – **مدني أحمد**، مرجع سابق، ص 30.

3 – **عباس خالد**، مرجع سابق، ص 76.

4 – تنص المادة 671 من ق.ب.ج على أنه: « ***يتمتع المستأجر بتخفيض مناسب من الأجرة وتعويض الضرر إذا لم يضع المؤجر تحت تصرفه، أمكنة السفينة المحددة في عقد إيجار السفينة*** ».

5 – تنص المادة 670 من ق.ب.ج على أنه: « ***لا يمكن أن يضع المستأجر البضاعة إلا في الأماكن المخصصة لها حتى ولو كانت كل أماكن السفينة موضوعة تحت تصرف المستأجر في عقد إيجار السفينة*** ».

يمكن للطرفين الاتفاق على مخالفته في جميع الأحوال، وعليه فإن كل شرط مدرج بالمشارطة يجيز للمستأجر مخالفة هذا الالتزام يعتبر شرطا باطلا وبدون أثر[1].

ثانيا – رص وتستيف البضائع:

يُقصد بتستيف البضائع ترتيب البضاعة وتنظيمها على ظهر السفينة بشكل يقيها من خطر الهلاك، أو التلف أثناء السفر، وكذلك توزيعها في العنابر أو على سطح السفينة بحالة تحفظ للسفينة توازنها[2]، وهي العملية التي تتضمن ترتيب وتثبيت البضاعة بداخل السفينة أو أداة النقل التي تحتويها وذلك حتى لا تتهشم العناصر التي تتكون منها نتيجة اصطدام كل منها بالأخرى وحتى تجنب الاصطدام بشدة بجدران السفينة[3].

بينما رص البضاعة فيُقصد بها العملية التي بموجبها يتم وضع وتثبيت البضاعة داخل الأداة التي تحتويها مما يحول دون أن تتكسر الوحدات التي تكونها بتصادمها ببعضها البعض أو بتصادمها مع أطرافها[4]، وهذه العملية تقع على المؤجر، ما لم يشترط في عقد الإيجار بالرحلة على خلاف ذلك حسب نص المادة 673 من ق.ب.ج[5].

فالرص له معنيين، الرص التجاري الذي يتعلق بالبضاعة نفسها، وعلى السفينة أن تكون آهلة لاستقبال مثل هذه البضاعة، وهي العمليات التي تتضمن عموما ترتيب وتوزيع الحمولة وكذا تثبيتها داخل عنابر السفينة وذلك تفاديا لاصطدامها بجدران السفينة أو حتى ببعضها البعض. خلافا على الرص من الناحية الملاحية والذي يتعلق بأمن الملاحة، وهو من المهام الأساسية للربان الذي يبقى تابعا للمؤجر، وهذه العملية تتم ماديا بواسطة عمال

---

1 – **عباس خالد**، مرجع سابق، ص 77.

2 – **زكراوي حموادي**، نظام المناولة والتشوين في القانون البحري الجزائري، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبو بكر بلقايد، تلمسان، 2019، ص 57.

3 – **حسني أحمد**، عقود إيجار السفن، مرجع سابق، ص 148.

4 – **مدني أحمد**، مرجع سابق، ص 32.

5 – تنص المادة 673 من ق.ب.ج على أنه: « ***يقوم المستأجر بتحميل السفينة، أما رص البضائع فيعود على المؤجر، إلا في حالة الاتفاق المخالف لذلك*** ».

الشحن تحت مراقبة مقاول الشحن والتفريغ، وتدخل هذه العملية ضمن وظائف الربان والمسؤول فيما بعد عن قيادة السفينة، فيجب أن تكون السفينة مجهزة بالوسائل التي تضمن هذا الرص، فإذا تعلق الأمر ببضائع خطيرة فعملية الرص تتطلب أماكن خاصة بها. إذا كان مفهوم الرص من الناحية الملاحية يتعلق بأمن وثبات السفينة فإن البضائع موضوع النقل لا بد أن تصل إلى ميناء التفريغ في حالة جيدة، ولهذا لا بد أن تحتفظ في ظروف حسنة[1].

فإذا كانت مشارطة الإيجار بالرحلة لا تميز بين حالتي الرص الملاحي والتجاري للبضائع، فإن هناك من بين المشارطات النموذجية التي نصت على هذا الالتزام بالرص، بحيث نجد مشارطة النموذجية جنكون "Gencon" التي تضمنت في بندها الثاني بيانا لمسؤولية الملاك المؤجرين على البضائع[2]، والذي يتضح من خلاله أنه يقع على الربان ومؤجر السفينة التزام بمراقبة البضائع خلال تنفيذ عقد إيجار السفينة، والتأكد من ربطها جيدا مع مراعاة تهويتها ومنع كذلك تسرب المياه إليها واتخاذ جميع الاحتياطات اللازمة. كما أن نفقات هذه العمليات لا علاقة لها بهذا الالتزام كون أن تحمل نفقات عمليات الشحن والتفريغ يخضع لاتفاق طرفي العقد[3].

---

1 – **مدني أحمد**، مرجع سابق، ص ص 32، 33.

2 – بالعودة إلى مشارطة النموذجية جنكون "Gencon" فإنها نصت على هذا الالتزام، والتي تضمنت في بندها الثاني بيانا لمسؤولية الملاك المؤجرين على البضائع إذ أنه يسأل الملاك عن الهلاك أو الضرر الذي يصيب البضائع، أو التأخير في تسليمها إلا في الحالة التي يكون فيها الهلاك أو الضرر أو التأخير ناشئا عن رص غير سليم أو تم بإهمال أو في بذل العناية الواجبة من جانب المجهز أو وكلائه ...

لتفاصيل أكثر راجع: نص المادة 2 فقرة 1 من مشارطة النموذجية جنكون "Gencon" تحت عنوان "قبل الرحلة"، **(الملحق رقم 2)**، انظر: **عوض علي جمال الدين**، مشارطات إيجار السفن، مرجع سابق، ص 584.

3 – قد يتحمل المستأجر كافة هذه النفقات حتى ولو كان المؤجر هو الذي يتولى تنفيذ عمليات الشحن والتفريغ كلها أو جزء منها، إلا انه ما هو معمول به غالبا في المجال العملي ما يتم الاتفاق على أن يكون المستأجر هو الذي يتحمل النفقات كلها حتى ولو كان ملزما باستخدام عمال المؤجر.

انظر: **عباس أحمد**، مرجع سابق، ص 79.

الفرع الثالث

الالتزامات المتعلقة بالرحلة

بعد تحميل ورص البضائع على متن السفينة، يلتزم الربان بالقيام بالرحلة نحو ميناء الوصول وذلك طبقا لبنود العقد، ولتحديد التزامات المؤجر المتعلقة بالرحلة يتم عن طريق التطرق إلى شرط تبرير تغيير مسار السفينة المعتاد **(أولا)**، والالتزام باتخاذ التدابير المناسبة في حالة عطب السفينة **(ثانيا)**.

أولا – شرط تبرير تغيير مسار السفينة المعتاد:

إنّ الرحلة البحرية محددة بنقطتين وهي ميناء القيام وميناء الوصول، والطريق هو المسافة التي تقطعها السفينة في البحر للربط بين الميناءين[1]، فيمكن أن تنحرف السفينة والذي يعتبر كل اختصار للطريق يقوم به المؤجر لفائدته ولفائدة المستأجر بتقليصه زمن الرحلة، إلا أن هذا الانحراف يعد انحرافا مبررا ولا تعويض عليه، ولا يجوز الانحراف عن خط السير المتفق عليه إلا إذا كانت هناك ضرورة تبرر ذلك كقيام حالة حرب أو سوء الأحوال الجوية أو إنقاذ الأرواح[2]، ولا يصلح كمبرر في هذا الصدد مجرد اختصار الرحلة البحرية بغية وصول البضاعة في مدة اقصر من المدة المعتادة، وذلك لأنه قد يترتب الانحراف غير المبرر عن خط السير المعتاد تعرض السفينة أو البضاعة للهلاك[3].

---

1 – **بسعيد مراد**، "انحراف السفينة وأثره في تنفيذ عقد النقل البحري"، مجلة أكاديميا، عدد 3، تصدر عن جامعة حسيبة بن بولعيد، الشلف، 2015، ص 262.

2 – في قضية Kish V. Taylor سنة 1912 حيث اعتبر أن انحراف الربان مبرر لما قام بتحميل السفينة شحنة سطح أكثر مما يمكنها حمله بحيث أصبحت غير صالحة للملاحة، ونتيجة لذلك اضطرت السفينة أن تنحرف عن طريقها المعتاد لتتوجه إلى ميناء للإصلاح. انظر: **حسني أحمد**، عقود إيجار السفن، مرجع سابق، ص 138.

3 – إن الانحراف لإنقاذ الأرواح يكون دائما مبررا، بينما لإنقاذ الأموال لا يكون مبررا إلا إذا اتفق على ذلك صراحة في العقد، ففي قضية Scaramanga V. Stamp لسنة 1880 حيث قضت بمسؤولية مالك السفينة عن خسارة الشحنة، لما انحرفت السفينة وذلك قصد مساعدة سفينة أخرى في خطر، إلا أنها بدلا من إنقاذ الطاقم حاولت أن تحصل على=

فالأصل على المؤجر الالتزام بسلك الطريق العادي لإتمام الرحلة البحرية في الظروف العادية، إلا أنه استثناءً يجوز له أن ينحرف بالسفينة عن الطريق المعتاد، وذلك بصريح نص المادة 674 في فقرتها الأولى من ق.ب.ج[1]، إذ يلتزم ربان السفينة نائبا عن المؤجر أن يقوم بالرحلة وعلى وجه السرعة نحو ميناء التفريغ مباشرة بعد انتهاء عمليات التحميل والرص ما لم تكن هناك قوة قاهرة تمنعه عن ذلك، فعليه بإتباع خط السير المتفق والمعتاد عليه لرحلة أو رحلات وذلك قصد تحقيق الرحلة بطريقة عادية، إلا أنه ورد استثناء في الفقرة الثانية من المادة نفسها لهذا الالتزام، فاعتبرت أن تغيير الطريق المتفق عليه للرحلة من طرف المؤجر لا يعد مخالفة لعقد إيجار السفينة إذا كان هذا التغيير يستهدف إلى إنقاذ حياة الأشخاص أو الأموال الثمينة بالبحر، أو لأي سبب معقول[2]، وعلى المؤجر الالتزام بعناية الحمولة أثناء الرحلة وهو ما نصت عليه أحكام المادة 675 من ق.ب.ج على أنه: « **يجب *على المؤجر أن يعتني بالحمولة خلال السفر تبعا لنوعية البضاعة واستعمالاتها والأحكام الخاصة بعقد إيجار السفينة*** ».

بينما العقود النموذجية فإنها تحتوي على بند يسمح بالحق في تغيير الطريق نحو أي ميناء مهما كانت المرتبة من أجل تموين بالمحروقات أو تقديم المساعدة لسفينة في خطر أو من أجل قطر سفينة أو من أجل تصليح أجهزة الراديو...، فالبند العاشر من مشارطة جنكون

= مكافئة مساعدة فقامت بقطر السفينة المنكوبة إلى الميناء، وخلال هذه المحاولة جنحت السفينة المنقذة ذاتها وفقدت شحنتها. انظر: **حسني أحمد**، عقود إيجار السفن، مرجع سابق، ص 139.

[1] – تنص المادة 674 فقرة 1 من ق.ب.ج على أنه: « ***يجب على المؤجر أن يقوم بالرحلة على وجه السرعة على الطريق المبين في عقد إيجار السفينة، وفي حالة عدم وجوده بالطريق المعتاد*** ».

[2] – تنص المادة 674 فقرة 2 من ق.ب.ج على أنه: « ***ولا يعد مخالفة لعقد إيجار السفينة كل تغيير للطريق لأي سبب معقول يستهدف إنقاذ الأشخاص والأشياء الثمينة بالبحر*** ».

أما اتفاقية بروكسل حول توحيد بعض قواعد سندات الشحن لسنة 1924 حددت في الفقرة 4 من المادة 4 على بعض الحالات التي تعتبر تغيير الطريق فيها ممكنا حيث تنص على أنه: « ***لا يعتبر مخالفا لأحكام هذه المعاهدة ولعقد النقل أي انحراف في السير لإنقاذ أو محاولة إنقاذ الأرواح أو الأموال في البحر أو أي انحراف آخر معقول ولا يسأل الناقل عن أي هلاك أو تلف ينتج عن ذلك*** ».

"Gencon" قد نصت على بعض الحالات التي يستطيع فيها الربان تغيير الطريق لاسيما في حالة الحرب أو حالة الجليد أو الإضراب[1].

كما فرض المشرع الجزائري بموجب المادة 676 من ق.ب الربان بإتباع الأوامر من المؤجر والمستأجر باتفاق مشترك بينهما في حالة ما إذا لم تستطيع السفينة الوصول إلى اتجاهها بسبب عوائق مستمرة لا يمكن تجنبها خلال مدة معقولة[2]، وفي حالة عدم تلقي الربان أي أمر من هذا النوع فيتعين عليه قيادة السفينة نحو ميناء آمن وأقرب، إذ يمكنه تفريغ الحمولة أو الرجوع بها إلى ميناء التحميل حسب ما يراه مناسبا ومفيدا للمستأجر، ومع ذلك وفي جميع الحالات يتعين على المستأجر دفع أجرة هذه المسافة[3].

ثانيا – الالتزام باتخاذ التدابير المناسبة في حالة عطب السفينة:

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

---

[1] – ينص بند أو شرط الإضراب في مشارطة إيجار "جنكون" Gencon ، على أنه في حالة الإضراب يمس تفريغ البضائع عند وصول السفينة أو بعد وصولها أو إذا كانت هذه السفينة في عرض ميناء التفريغ، وإذا تواصل الإضراب لمدة تزيد عن 48 ساعة، فإنه يستطيع مستلمي البضاعة إما الطلب من السفينة الانتظار حتى ينتهي الإضراب ودفع قيمة نصف التعويض الخاص بمواعيد الشحن وتفريغ البضاعة وإما طلب من السفينة التوجه إلى ميناء آمنا تستطيع التفريغ فيه دون أن تواجه خطر الإضراب، أما البند الخاص بالجليد، فعندما لا تتمكن السفينة من الوصول إلى ميناء التفريغ بسبب الجليد، يستطيع مستقبلو السفينة أن يطلبوا من السفينة البقاء في الانتظار لحين ذوبان هذا الجليد مقابل دفع لها تعويضات، أو الطلب منها التوجه إلى ميناء آمنا تستطيع الدخول إليه فورا حيث يمكن تفريغها بدون تأخر ناتج عن الجليد، وهذا البند لا يسري ولا يطبق خلال فصل الربيع، بينما البند الخاص بالحرب فينص فقط على إرسال السفينة إلى أقرب ميناء أمن من أجل تفريغ البضاعة.

انظر: **مدني أحمد**، مرجع سابق، ص 39.

[2] – انظر المادة 676 فقرة 1 من ق.ب.ج، سالف الذكر.

[3] – انظر المادة 676 فقرة 2 من ق.ب.ج، سالف الذكر.

يتضح من خلال هذه المادة أنه في حالة وجود عطب في السفينة وتسبب في توقفها يحول دون تمكينها من مواصلة الرحلة خلال المدة المعقولة، فإن المشرع الجزائري أعطى إمكانية للمستأجر من سحب حمولته من السفينة، ومنحت للمؤجر الحق في استحقاقه أجرة المسافة، وهذا باستثناء الحالات التي تكون فيها أسباب التوقف راجعة إلى المؤجر[1]، وجعلت الفقرة الثانية من المادة نفسها أن مصاريف مسافنة الحمولة أثناء الطريق على عاتق المستأجر، واستثنت الحالات التي تكون فيها أسباب التوقف منسوبة للمؤجر[2].

إن العملية التي يقوم بها المستأجر والمتمثلة في سحب بضاعته من السفينة موضوع عقد الإيجار وهذا قبل نهاية الرحلة، وجعلها على متن سفينة أخرى قصد إتمام الرحلة تعرف بعملية المسافنة (Transbordement) أو (Transhippment)، وهي لا تتم حتما إلا في حالات توقف الرحلة لأسباب عطب السفينة أو من أجل إصلاحها في حالة عدم صلاحيتها للملاحة، بل يمكن أن تكون هذه الحالات العادية كلما تضمنت المشارطة باتفاق الطرفين بندا أجازت من خلاله هذه المسافنة وحددت به مصاريفها وكيفية إجرائها[3].

---

[1] – **عباس خالد**، مرجع سابق، ص 72.

[2] – تنص المادة 677 فقرة 2 من ق.ب.ج على أنه: « **وتكون مصاريف مسافنة الحمولة أثناء الطريق على عاتق المستأجر إلا في الحالات التي تكون بها أسباب التوقف منسوبة للمؤجر** ».

[3] – **عباس خالد**، المرجع نفسه، ص 72.

المبحث الثاني

التزامات المستأجر في عقد إيجار السفينة

بوضع المؤجر السفينة بدون تسليح ولا تجهيز تحت تصرف المستأجر ولوقت محدود، تنتقل لهذا الأخير الحيازة التامة عليها طوال مدة العقد إلي غاية ردها عند انقضائه، كما يكون له تسييرها ملاحيا وتجاريا في عقد إيجار السفينة بهيكلها وفقا لما نصت عليه المادة 730 من ق.ب.ج أين تنتقل إليه إدارتها ويكتسب بذلك المستأجر صفة الناقل البحري في مواجهة الشاحنين، ويتمتع في هذا العقد بسلطات واسعة في استعمال السفينة الشيء الذي يفقده في عقد الإيجار على أساس الرحلة، إذ يحتفظ المؤجر بالسيطرة التامة على السفينة سواء بالنسبة للتسيير التجاري أو التسيير الملاحي.

في مقابل التزامات المؤجر يتحمل المستأجر بمقتضى نصوص المشارطة العديد من الالتزامات باختلاف عقود إيجار السفن، سواء كنا أمام عقد إيجار السفينة بهيكلها أي غير مجهزة (**المطلب الأول**)، أو إيجار السفينة لمدة معينة (**المطلب الثاني**)، أو إيجار السفينة على أساس الرحلة (**المطلب الثالث**)، باستثناء التزامه الأساسي والمتمثل في أداء أجرة السفينة الذي يشمل كافة أنواع العقود.

المطلب الأول

التزامات المستأجر في عقد إيجار السفينة بهيكلها

يتمتع المستأجر في عقد إيجار السفينة بهيكلها بسلطتي التسيير التجاري والملاحي للسفينة، فتقع على عاتقه عملية التجهيز ومصاريف استغلال السفينة والوقود والصيانة والإصلاح، والتكفل بأجور العاملين فيه وكل احتياجاتهم، ويلتزم هذا الأخير بعد تجهيزها وتسليحها وتزويدها بالطاقم، أن يتحمل أعباء استغلال السفينة (**الفرع الأول**)، ودفع أجرة

السفينة **(الفرع الثاني)**، والقيام بالمحافظة على السفينة **(الفرع الثالث)**، وأخيرا يقوم برد السفينة عند انتهاء عقد الإيجار **(الفرع الرابع)**.

الفرع الأول

الالتزام بتحمل أعباء استغلال السفينة

نص المشرع الجزائري على الالتزام بتحمل أعباء استغلال السفينة في أحكام المادة 731 من ق.ب.ج على أنه: « ***يأخذ المستأجر على عاتقه ما يلي:***

أ- صيانة السفينة والقيام بالتصليحات والتغييرات الخاصة بها والتي لم يأت ذكرها في المادة 726 أعلاه،

ب- جميع مصاريف استغلال السفينة،

ج- مصاريف تأمين السفينة ».

يتضح من خلال هذه المادة أنه لما كانت السيطرة الكاملة على السفينة تكون للمستأجر كما لو كان هو مالكها، فإنه يتحمل مصاريف وأعباء استغلالها، فعليه أن يقوم بالكشف الفني عليها وإصلاحها كلما دعا الأمر إلى ذلك باعتبار ذلك من أعمال الصيانة التي يسأل عنها، وعليه أن يجدد طلائها طبقا للأصول الفنية الجاري عليها العمل[1]، ويتحمل كافة مصاريف نفقات استغلال السفينة مثل ثمن الوقود والمؤونة اللازمة للسفينة أو الطاقم، ومصاريف الشحن وتفريغ البضائع[2].

ومشارطات إيجار السفينة لا تغفل عادة في تحديد الشخص الذي يلتزم في إصلاح ما يصيب السفينة من ضرر أو تلف ومسؤولية كل طرف عن ذلك، والقاعدة أن يتحمل المستأجر عند سكوت المشارطة بإصلاح السفينة واستبدال ما يتلف ويلتزم بإصلاح ما

[1] – **حسني أحمد**، عقود إيجار السفينة، مرجع سابق، ص 69.

[2] – **RODIERE René DU PONTAVICE Emmanuel**, Droit maritime, op.cit, p 278.

يصيب السفينة من تلف أو باستبدال ما يتلف من أجهزتها وآلاتها[1]، وذلك ما لم يكن التلف ناشئاً عن قوة قاهرة أو عيب ذاتي في السفينة أو الاستعمال العادي لها في الغرض المتفق عليه[2]، ويتفرع عن هذا الالتزام ضرورة قيام المستأجر بجميع الإصلاحات والتغييرات الخاصة بالسفينة، كما يتعين عليه مباشرة أعمال الصيانة الدورية واستبدال الآلات والأجهزة التي تلفت، وذلك في غير الحالات الواردة في المادة 726 من ق.ب.ج لأنها تعتبر من التزامات المؤجر[3].

فالهلاك والضرر العرضيين للسفينة لا يرتبان مسؤولية المستأجر، أما بالنسبة للأضرار التي تستلزم إصلاح قطر الغيار والتي ترجع إلى خطأ ما، فإنه يجب نميز بين حالتين:

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

– أما إذا كان الخطأ قد وقع من الغير وذلك نتيجة تصادم مثلا، ففي هذه الحالة لا يلتزم المستأجر ولا المؤجر بالإصلاح، وإنما تستخدم التعويضات المستحقة على الغير المسؤول عن الضرر في إصلاح السفينة[4].

ويتحمل كل المصروفات التي تترتب نتيجة المخاطر البحرية كالتصادم والمخاطر الحربية التي تهددها في ملاحتها، ولهذا يغلب النص على أنه يلتزم بالتأمين على السفينة

---

[1] – **أضريف عبد الرحيم**، مرجع سابق، ص 247.

وهو ما نصت عليه المادة 163 فقرة 2 من ق.ت.ب.م على أنه: « ***وفي غير الحالات المنصوص عليها في الفقرة الثانية من المادة السابقة يلتزم المستأجر بإصلاح ما يصيب السفينة من تلف أو باستبدال ما يتلف من آلاتها وأجهزتها*** ».

[2] – **الفقي عاطف محمد**، مرجع سابق، ص 44.

[3] – **دريسي أمينة**، مرجع سابق، ص 76.

[4] – **حسني أحمد**، عقود إيجار السفن، مرجع سابق، ص 70. **أضريف عبد الرحيم**، المرجع نفسه، ص 247.

ضد هذه المخاطر، وقد يقوم المؤجر بإبرام هذا التأمين وإن كان المستأجر هو الذي يتحمل مصاريف التأمين على السفينة[1].

كما قد يجبر المستأجر على إجراء تعديلات على السفينة، أو بتغيير قواعد تصنيف السفن ففي هذا الصدد نجد أن المشارطة النموذجية بركون "Barcon" قد نظمت هذه المسألة بموجب بندها التاسع، بأن قيمة الإيجار معرضة للتفاوض في هذه الحالة أو يُعْرض إعادة تقديره إلى التحكيم، كلما زاد مبلغ مصاريف هذه التعديلات عن 5% من قيمة تأمين السفينة[2].

الفرع الثاني

الالتزام بدفع أجرة السفينة

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

ويعتبر التزام المستأجر بدفع مبلغ إيجار السفينة في عقد إيجار السفينة بهيكلها التزاما أساسيا يقع في ذمته مقابل استعماله للسفينة، وعنصرا جوهريا ويدرج في مقدمة الالتزامات المرتبطة بصورة مباشرة بالتزام المؤجر بتقديم السفينة محل الاتفاق، فهو التزاما أساسيا يقع في ذمة المستأجر مقابل استعماله للسفينة، وتماشيا مع مبدأ الحرية التعاقدية في عقد إيجار السفينة فقد جعل المشرع تحديد بدل الإيجار وكيفية دفعه متروك لاتفاق الطرفين وذلك بموجب المشارطة، إلا أنه من الناحية العملية عادة ما يحسب الإيجار وتحدد كيفية دفعه

[1] – **عوض علي جمال الدين**، النقل البحري للبضائع، مرجع سابق، ص 185.

[2] – **BONASSISE Pierre, SCAPEL Chiristian**, Traité de droit maritime, LGDJ, Paris, 2006, P 560.

استنادا على وحدات زمنية قد تكون أيام أو أشهر متتالية[1]، وهذا ما تضمنته أحكام المادة 732 من ق.ب.ج بنصها على أنه: « ***يجب على المستأجر أن يدفع إلى المؤجر إيجار السفينة لأجل استعمالها، ويحدد بدل الإيجار وكيفيات دفعه في عقد الاستئجار*** »، ويبدأ سريان بدل الإيجار في هذا العقد من يوم تسليم السفينة للمستأجر إلى غاية ردها للمؤجر، وهو ما أشارت إليه أحكام المادة 733 من ق.ب.ج بنصها على أنه: « ***يستحق الإيجار اعتبارا من يوم تسليم السفينة إلى المستأجر وينتهي في يوم ردها إلى المؤجر*** ».

فالوفاء بدفع الأجرة مشروط بقدرة السفينة على مواصلة الملاحة دون توقف[2]، أما إذا توقفت السفينة لإصلاح الأضرار الناشئة عن القوة القاهرة أو عن عيب ذاتي في السفينة[3]، أو لسبب لا ينسب لفعل المستأجر توقف عن دفع الأجرة طوال مدة العطل إلا إذا كان التوقف مؤقتا لا يزيد عن 24 ساعة[4]، وهو ما نصت عليه المادة 734 من ق.ب.ج على أنه: « ***إذا توقفت السفينة بسبب عيب خاص بالسفينة أو لحالة القوة القاهرة على إثر ظرف لا ينسب لفعل المستأجر، يوقف دفع الإيجار خلال مدة توقف السفينة، إذا تعدت هذه المدة 24 ساعة*** »، ويعتبر منطقيا وعادلا ما ذهب إليه المشرع في هذا الشأن وذلك بجعل التزام المستأجر بدفع الأجرة يكون جزئيا، وهذا ما دام أنه يحرم من حقه في استعمال السفينة بفعل المؤجر[5].

والمشرع الجزائري لم ينص على إمكانية المؤجر في فسخ عقد إيجار السفينة بهيكلها وطلب التعويض كجزاء عن إخلاله بالتزامه في الحالة التي يتخلف فيها المستأجر عن دفع الأجرة المستحقة، وهذا بخلاف مشارطة بركون "Barcon" النموذجية التي عالجت هذه

---

[1] – **عباس خالد**، مرجع سابق، ص 157.

[2] – **بهجت عبد الله قايد**، مرجع سابق، ص 168.

[3] – **حسني أحمد**، عقود إيجار السفن، مرجع سابق، ص 72.

[4] – **دريسي أمينة**، مرجع سابق، ص 75.

[5] – **عباس خالد**، المرجع نفسه، ص 157.

المسألة ضمن بندها العاشر، إذ سمحت للمؤجر بفسخ العقد أو المشارطة من دون إنذار مسبق للمستأجر كما تأخر هذا الأخير بسبعة (7) أيام عن دفع بدل الإيجار المتفق عليه[1].

الفرع الثالث

التزام بالمحافظة على السفينة واستعمالها في الغرض المتفق عليه

لما كانت التسيير الملاحي والتجاري للسفينة تثبت للمستأجر في هذا العقد، فيلتزم بالمحافظة على السفينة واستعمالها بما يتفق مع مميزاتها التقنية وتخصيصها العادي، وعليه تزويدها بالتسليح والتجهيز على الوجه الكامل، وهو ما نصت عليه 728 من ق.ب.ج [2]، وهذا راجع لتسليمه السفينة عارية بدون تطقيم ولا تجهيز، فيتولى المستأجر تطقيم السفينة، فيتعاقد مع الربان وباقي أفراد الطاقم الذين يكونون تابعين له في أعمالهم التجارية والملاحية ويعتبر المستأجر هو مجهز السفينة وليس المالك المؤجر[3]، كما يتحمل تبعا لذلك أجور الطاقم والربان والمؤن الخاصة بهم وجميع المصاريف الخاصة بهم. وهو ما تضمنت عليه أحكام المادة 729 من القانون البحري على أنه: « ***يزود المستأجر السفينة بالطاقم ويدفع له الأجرة والمؤونة والمصاريف الملحقة*** »[4].

وقد تسلم السفينة إلى المستأجر وعليها جزئي من الطاقم، أو يتم المؤجر إختيار الربان وذلك حرصا على سفينته[5]، فنجد أن المشارطة الإنجليزية "Charter by demise" تجيز لمالك السفينة تعيين الربان، على أن يكون تبعيته للمستأجر، ومع ذلك نكون بصدد استئجار

---

1 – **BONASSISE Pierre et SCAPEL Chiristian**, Traité de droit maritime, op.cit, p 560.

2 – تنص المادة 728 من ق.ب.ج على أنه: « ***يجب على المستأجر بعد أن يزود السفينة بالتسليح والتجهيز على الوجه الكامل، أن يستعملها بما يتفق مع مميزاتها التقنية وتخصيصها العادي*** »، والمادة 163 فقرة 1 من ق.ت.ب.م التي تنص على أنه: « ***يلتزم المستأجر بالمحافظة على السفينة واستعمالها في الغرض المتفق عليه وفقا لخصائصها الفنية الثابتة في ترخيص الملاحة*** ».

3 – **حسني أحمد**، عقود إيجار السفن، مرجع سابق، ص 67.

4 – المادة 729 من ق.ب.ج، سالف الذكر.

5 – **REMOND-GOUILLOUD Martine**, Droit Maritime, op.cit, p 275.

سفينة بهيلكلها، ما دام أن تبعية الربان والطاقم تبقى للمستأجر وحده تماشيا مع تمتعه بالتسيير الملاحي والتسيير التجاري للسفينة[1].

والمستأجر ليس حرا في استعمال السفينة كما يشاء، بل عليه أن يراعي في هذا الاستعمال أن لا يعرض المؤجر للمسؤولية أمام الجهات الإدارية[2]، فعليه أن يستعمل السفينة في عمليات نقل مشروعة، وفي الحدود الجغرافية المتفق عليها، وقد يحتاج إلى إجراء تعديل في حجرات السفينة أو تقسيمات في عنابرها، والأصل أن ليس له الحق في ذلك دون الحصول على الموافقة أو الإذن من طرف المؤجر[3]، وفي حالة اتفق في المشارطة على إجراء المستأجر تعديلات فإنه يتحمل نفقاتها باعتباره المستفيد منها، كما أنه ليس حرا في استعمال السفينة كما يشاء، فكثيرا ما يشترط المؤجر في العقد منع المستأجر من استعمال السفينة نقل مواد معينة، كاشتراطه منع شحن السفينة بالمواد المتفجرة، أو استخدام سفينة نقل الأشخاص في نقل البضائع أو العكس[4]، فكل هذه الشروط على المستأجر تنفيذها ومراعاتها وإلا يلتزم بالتعويض عن الأضرار التي تصيب السفينة المؤجرة نتيجة مخالفتها[5].

الفرع الرابع

التزام برد السفينة عند انتهاء عقد الإيجار

إن رد السفينة للمؤجر يعتبر بمثابة رد الشيء المُؤَجَرْ عند نهاية العقد، فهو التزام أخير يقع على المستأجر وهذا الرد يكون مباشرة بعد انقضاء مدة العقد، وفي المكان والزمان المبينين في العقد وبالحالة نفسها التي استلمها[6]، وذلك بصريح المادة 735 من ق.ب.ج

---

1 – **عباس خالد**، مرجع سابق، ص 159.

2 – **حسني أحمد**، عقود إيجار السفن، مرجع سابق، ص 67.

3 – **عوض علي جمال الدين**، مشارطات إيجار السفن، مرجع سابق، ص 144.

4 – **دريسي أمينة**، مرجع سابق، ص 76.

5 – **حسني أحمد**، عقود إيجار السفن، المرجع نفسه، ص 67.

6 – **عباس حلمي**، مرجع سابق، ص 22.

والتي تنص على أنه: « ***يجب على المستأجر أن يرد السفينة بانتهاء مدة العقد في التاريخ والمكان المبينين في العقد وفي نفس الحالة التي استلمها فيها، باستثناء الاستهلاك العادي*** »[1].

والتزام المستأجر برد السفينة بالحالة التي استلمها فيها هو التزام بتحقيق نتيجة وليس ضمانا، أي أن كل ضرر يحصل للسفينة ويكون خارجا عن نتائج الاستعمال العادي لها يرتب مسؤولية مباشرة للمستأجر، فيقع عليه عبء إثبات مصدر الضرر وأنه لا يرجع إليه، ولهذا فهو ليس ضمانا إذ أنه ليس ملزما باستبدال قطع الغيار أو القيام بالإصلاحات التي يستدعيها حادث قوة قاهرة أو حادث لا يرجع إليه أو حادث يرجع إلى خطأ من الغير، كما يكون مسؤولا عند رد السفينة عن كل تلف أصابتها ويلتزم بتعويض المؤجر عن ذلك إلا إذا أثبت أن التلف هذا راجع لسبب أجنبي عنه أو بفعل القوة القاهرة أو نتيجة الاستهلاك العادي[2].

وإذا تأخر المستأجر في تنفيذ التزام برد السفينة للمؤجر في الوقت المتفق عليه في العقد، فإنه يكون ملزما بدفع تعويض عن المدة الزائدة عن التاريخ المحدد للرد في العقد، يحسب على أساس ضعف بدل الإيجار للمدة الزائدة في العقد، إلا إذا كان هذا التأخير عرضيا ولا يجاوز عُشر (1/10) مدة العقد، وفقا لما نصت عليه أحكام المادة 736 من ق.ب.ج على أنه: « ***إذا تأخر المستأجر في رد السفينة، وجب عليه دفع تعويض محسوب***

---

[1] – تقابلها نص المادة 165 من ق.ت.ب.م في فقرتها الأولى بنصها: « ***يلتزم المستأجر برد السفينة عند انتهاء عقد الإيجار بالحالة التي كانت عليها وقت أن تسلمها مع مراعاة الاستهلاك الناشئ عن الاستعمال العادي، ويكون الرد في ميناء تسليم السفينة إليه إلا إذا اتفق على غير ذلك*** ».

[2] – **حسني أحمد**، عقود إيجار السفن، مرجع سابق، ص 73.

على أساس ضعف بدل الإيجار للمدة الزائدة عن مدة العقد، إلا إذا كان التأخير عرضيا ولا يتعدى 1/10 من مدة العقد »[1].

المطلب الثاني

التزامات المستأجر في عقد إيجار السفينة لمدة معينة

يتمتع المستأجر في عقد إيجار السفينة لمدة معينة بسلطة التسيير التجاري للسفينة فقط دون التسيير الملاحي الذي يعود للمؤجر، ومن ثم فإن المستأجر يلتزم أساسا باستلام السفينة ودفع أجرتها المحددة في العقد، ويعتبر هذا الالتزام في مقدمة الالتزامات المرتبطة بصورة مباشرة بالتزام المؤجر بتقديم السفينة محل الاتفاق، وذلك باعتبار عقد الإيجار من العقود التبادلية الملزمة للجانبين[2]، الأمر الذي يجعل دفع الأجرة من أهم الالتزامات الواقعة عليه **(الفرع الأول)**، كما يتحمل جميع المصاريف المتعلقة بالاستغلال التجاري للسفينة إذ يكون نتيجة لذلك ملزما باستعمال السفينة المستأجرة من طرفه بالكيفية والشروط المتفق عليها أو بالطريقة التي يحددها العرف البحري كلما أحالت المشارطة إلى ذلك **(الفرع الثاني)**، كما يلتزم برد السفينة إلى المؤجر عند انتهاء عقد إيجار في المكان والزمان المتفق عليهما وبالحالة التي سلمها له المؤجر **(الفرع الثالث)**.

---

[1] – على خلاف المشرع المصري الذي نص على أنه في حالة تأخير المستأجر في رد السفينة فعليه دفع الأجرة ما يعادل 15 يوما الأولى، كما عليه أن يدفع ما يعادل مثلى الأجرة عن أيام التأخير التي تزيد على ذلك. وهو ما نصت عليه الفقرة 3 من المادة 165 ق.ت.ب.م على أنه: : « ***وإذا تأخر المستأجر في رد السفينة لسبب يرجع إليه التزم بدفع ما يعادل الأجرة عن الخمسة عشر يومًا الأولى ويدفع ما يعادل مثلى الأجرة عن أيام التأخير التي تزيد على ذلك، ما لم يثبت المؤجر أن الضرر يجاوز هذا المقدار*** ».

[2] – **أضريف عبد الرحيم**، مرجع سابق، ص 206؛ وراجع نص: المادة 695 من ق.ب.ج، سالف الذكر.

الفرع الأول

الالتزام بدفع أجرة الحمولة

يعتبر الالتزام بدفع أجرة الحمولة في عقد إيجار السفينة لمدة معينة من أهم الالتزامات المترتبة على المستأجر، وهو التزاماً جوهريا له[1]، وفقا لأحكام المادة 695 من ق.ب.ج، فيتم في هذا العنصر تحديد الأجرة **(أولا)**، وبيان حالات عدم استحقاق الأجرة **(ثانيا)**، وفي حالة عدم دفع الأجرة يرتب على المستأجر جزاء لذلك **(ثالثا)**.

أولا – تحديد كيفية دفع الأجرة:

يحق للمستأجر في عقد إيجار السفينة لمدة معينة دفع أجرة الحمولة في الوقت والكيفية المتفق عليها في العقد من يوم وضع السفينة تحت تصرفه إلى يوم إعادتها إلى المؤجر[2]، والمشرع الجزائري أعطى لأطراف العقد الحرية في تحديد كيفية الدفع وفقا للشروط المدرجة في عقد إيجار السفينة، وفي حالة عدم وجود اتفاق بهذا الشأن تدفع أجرة الحمولة مقدما وشهريا، إلا أن الأحكام القانونية تؤكد أن الأجرة المدفوعة مقدّما لا تعتبر حقا مكتسباً بالنسبة لكل حادث[3].

وغالبا ما يتم تحديد أجرة الحمولة في عقد إيجار السفينة لمدة معينة وفقا لقانون العرض والطلب في السوق الملاحي، بحيث يكون هذا التحديد بالنظر إلى حمولة السفينة من ناحية ومدة العقد (مدة استعمال السفينة) من جهة أخرى[4]، وعادة ما تكون الأجرة مسبقة

---

1 – **دريسي أمينة**، مرجع سابق، ص 64.

2 – **الدباغ إسراء عبد الهادي محمد**، مرجع سابق، ص 68.

3 – تنص المادة 708 من ق.ب.ج على أنه: « ***يدرج في عقد استئجار السفينة مبلغ أجرة الحمولة وكيفية دفعه. وفي حالة عدم وجود اتفاق بهذا الشأن تدفع أجرة الحمولة مقدما وشهريا ولا تعتبر الأجرة المدفوعة مقدما كحق مكسب بالنسبة لكل حادث*** ».

4 – **حمدي كمال**، القانون البحري، مرجع سابق، ص 476؛ **المنشاوي عبد الحميد**، مرجع سابق، ص 204.

الدفع على شكل أقساط لكل فترة زمنية محددة مسبقا[1]، فنجد المادة 6 من مشارطة بلتايم "Baltime" تنص على إمكانية دفع الأجرة كل ثلاثين (30) يوما[2].

ويبدأ سريان أجرة الحمولة، وهي بأول يوم توضع فيه السفينة تحت تصرف المستأجر، بشرط أن يكون هذا الوضع وفقا للبند الخاص بتسليم السفينة للمستأجر ووضعها تحت تصرفه، وفي حالة وجود غموض أو شك بخصوص تفسير بنود هذا العقد، فتسري أجرة الحمولة من اليوم الذي بدأ فيه التحميل، وهو ما جاء في أحكام المادة 709 فقرة 1 و2 من ق.ب.ج[3]، إلا أن المشرع الجزائري بموجب الفقرة الأخيرة من المادة 709 من ق.ب قد أعطى لطرفي العقد في تحديد الوقت الذي يوقف فيه سريان أجرة الحمولة وهو اليوم الذي تكون فيه الأجرة مستحقة الدفع من طرف المستأجر، وفي حالة عدم تحديده، يعتبر بمثابة اليوم الذي تنتهي فيه عمليات التفريغ النهائية وقبل إعادة السفينة[4].

---

[1] – **عباس خالد**، مرجع سابق، ص 129.

[2] – تنص المادة 6 من مشارطة بلتايم "Baltime"، تحت عنوان "الأجرة"، على أنه: « ***يدفع المستأجر الأجرة محسوبة عن كل 30 يوما تبدأ حسب الشرط الأول من هذه المشارطة، حتى وقت رد السفينة للمؤجر.***

وتدفع الأجرة نقدا إلى .... دون أي خصم كل 30 يوما ومقدماً ».

المادة السادسة من مشارطة بلتايم "Baltime"، تحت عنوان "الأجرة"، (الملحق رقم 1)، **عوض علي جمال الدين**، مشارطات إيجار السفن، مرجع سابق، ص 575.

[3] – تنص المادة 709 فقرة 1 و2 من ق.ب.ج على أنه: « ***تبدأ أجرة الحمولة اعتبارا من اليوم الذي توضع فيه السفينة تحت تصرف المستأجر ضمن شروط العقد.***

وفي حالة وجود التباس بهذا الموضوع تبدأ أجرة الحمولة اعتبارا من البدء بالتحميل ».

[4] – تنص المادة 709 فقرة 3 من ق.ب.ج على أنه: « ***ويوقف سريان أجرة الحمولة في اليوم المعيّن في العقد، وفي حالة عدم وجوده عند إنتهاء عمليات التفريغ النهائية قبل إعادة السفينة*** ».

Art 709/3 D.M.A: « ***Le frét cesse de courir le jour prévu au contrat et, … avant la restitution du navire*** ».

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

ثانيا – حالات عدم استحقاق الأجرة:

هناك عدة حالات لا تستحق فيها الأجرة من بينها ما يلي:

– الحالة التي تصيب فيها السفينة بضرر يجعلها غير صالحة للاستعمال التجاري ويحتاج إصلاحها مدة تتجاوز أربعة وعشرين (24) ساعة، فلا تستحق الأجرة حينئذ خلال المدة الزائدة والتي تبقى فيها السفينة غير صالحة للاستعمال[1]، بشرط أن لا تكون هذه الاستحالة بفعل المستأجر، إذ أنه كلما أصبحت السفينة عاجزة عن تلبية الأغراض التجارية والتي استؤجرت من أجلها فيطلب المستأجر حينئذ إيقاف سريان الأجرة، وهو ما جاء في أحكام المادة 710 من ق.ب.ج والتي تنص على أنه: « ***لا تكون أجرة الشحن مستحقة خلال الأوقات التي تكون فيها السفينة غير صالحة للاستعمال تجاريا ما عدا إذا كان توقف السفينة ناشئا من فعل المستأجر أو عندما لا تتعدى هذه الأوقات 24 ساعة*** ».

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

[1] – عند تحقق هذه الحالة التي لا يمكن فيها استعمال السفينة تجاريا لمدة تفوق عن 24 ساعة، تصبح السفينة في هذه الحالة غير معنية بالأجرة، إذ أن هذه الأخيرة لا تكون مستحقة الأداء إذا كانت السفينة غير صالحة للاستغلال التجاري، أما في حالة تسديد الأجرة كاملة ومسبقا وفقا للبند المتفق عليه في المشارطة، فيتحمل المستأجر في هذه الفترة النفقات التجارية للسفينة بالرغم من تجميد استغلال السفينة من طرف المؤجر، فالعقد لا يكون مفسوخا وإنما يوظف لاستثمار التسيير التجاري للسفينة.

Voir: **REMOND-GOUILLOUD Martine,** Droit Maritime, op.cit, p 278.

توقف أجرة الحمولة للمدة الزائدة يكون تلقائيا عندما تفوق هذه العمليات مدة 24 ساعة متتالية[1].

لقد نظمت المشارطة النموذجية بلتايم "Baltime" الأجرة في حالة تعطل السفينة في مادتها 11 فقرة (أ) تحت عنوان "توقف الأجرة" والتي تنص على أنه: « *في حالة العمرة "Carenage" أو أي إجراء آخر ضروري للمحافظة على كفاءة السفينة، أو نقص الرجال أو التموين الذي قدمه المجهز أو كسر الماكينة، أو تلف بالبدن أو حادث آخر سواء كان يعرقل أو يعوق سير السفينة ويدوم أكثر من 24 ساعة متتابعة، فلا تدفع أي أجرة عن الوقت الضائع على هذا النحو خلال المدة التي تكون فيها السفينة عاجزة عن أداء الخدمة المطلوبة فورا، وكل أجرة دفعت مقدما يعاد النظر فيها على هذا الأساس* »[2].

– الحالة التي دمرت السفينة أو غرقت أو أصبحت غير قابلة للتصليح بصفة نهائية، ينتهي معها استحقاق الأجرة إلى غاية يوم وقوع هذه الحوادث مع احتساب ذلك اليوم.

– حالة فقدان السفينة إذ تكون أجرة الحمولة مستحقة الدفع إلى غاية اليوم الذي تصل فيه آخر معلومة عن السفينة[3].

---

1 – **عباس خالد**، مرجع سابق، ص 132.

2 – لقد عرض نزاع على غرفة باريس للتحكيم البحري يتعلق الأمر بتطبيق المادة 11 فقرة أ من مشارطة بلتايم "Baltime"، وكان الطرفان قد أضافا إلى حالات التوقف المذكورة في الشرط المطبوع شرط أخر المتمثل في "إضراب الطاقم" وعلى الرغم من أن الغرفة قد انتهت إلى أن القانون الفرنسي هو الواجب التطبيق باعتباره قانون علم السفينة إلا أنه لم تطبق المادة 24 من المرسوم الفرنسي لعام 1966 واعتبرتها مكملة لإرادة الطرفين واعتبرت المادة 11 فقرة أ من المشارطة هو الذي يربط الطرفين ولما كان البند لا يتضمن نصا يتوقف الأجرة بسبب إضراب الطاقم فإنه يتعين رفض توقف الأجرة لهذا السبب لتعلقه بالإدارة الملاحية التي يسأل عنها المؤجر وحده، إلا أنه لما كان الطرفين قد أفاضا إلى حالات التوقف المذكورة في الشرط المطبوع (المادة 11 فقرة أ من مشارطة بلتايم "Baltime") شرط "إضراب الطاقم"، فقد انتهت الغرفة إلى أن دفع الأجرة يتوقف خلال مدة الإضراب.

انظر: **حسني أحمد**، عقود إيجار السفن، مرجع سابق، ص 100.

3 – إن المشرع الجزائري كان عادلا في حكمه عند توقيفه استحقاق الأجرة بمجرد تحقق هذه الحالات، وذلك لكونه اعتبرها حالات يفسخ على إثرها العقد وذلك بموجب نص المادة 721 من ق.ب.ج والتي تنص على أنه: « ***يفسخ عقد الاستئجار لمدة معينة إذا فقدت السفينة أو غرقت أو دمرت أو أصبحت غير قابلة للتصليح. وفي هذه الحالة=***

– حالة هلاك السفينة أو توقفت بسبب قوة قاهرة أو بفعل المؤجر أو تابعيه فلا تستحق الأجرة من تاريخ الهلاك أو التوقف.

– حالة انقطاع أنباء السفينة ثم ثبت هلاكها استحقت الأجرة كاملة إلى تاريخ آخر نبأ عنها[1].

تقضي مشارطة بلتايم "Baltime" في شأن تنظيم الأجرة في حالة هلاك السفينة في مادتها 16 والتي تنص على أنه: « إذا هلكت السفينة أو اختفت انقضى الإيجار من تاريخ الهلاك. فإذا لم يمكن تحديد تاريخ الهلاك استحق نصف الأجرة من تاريخ آخر خبر عن السفينة حتى التاريخ الذي كان مفروضاً أن تصل فيه إلى مكان الوصول. ويعاد النظر في الأجرة التي دفعت مقدماً على هذا الأساس »[2].

ثالثا – جزاء عدم دفع الأجرة:

إذا تخلف المستأجر في دفع الأجرة للمؤجر فيؤدي ذلك إلى إخلالاً بالتزامه في ذلك، ويؤدي حتما إلى مطالبة المؤجر في حقه وهو فسخ العقد، ومطالبته بكل التعويضات عن خسارة أجرة الحمولة وعن الأضرار الأخرى اللاحقة به جراء ذلك. وهو ما جاء في أحكام المادة 720 من ق.ب.ج والتي تنص على أنه: « ***إذا لم يدفع المستأجر أجرة الحمولة في المدة المتفق عليها، يستطيع المؤجر فسخ العقد وطلب تعويضات من المستأجر عن خسارة أجرة الحمولة وغيرها من الأضرار*** ».

=تستحق أجرة الحمولة لغاية اليوم الذي حصلت فيه الكارثة وبما فيه ذلك اليوم. وفي حالة الفقدان تستحق أجرة الحمولة لغاية اليوم الذي وصلت فيه المعلومات الأخيرة عن السفينة ».

[1] – **الفقي عاطف محمد**، مرجع سابق، ص 447.

هاتين الحالتين نصت عليهم المادة 176 من ق.ت.ب.م على أنه: « ***لا تستحق الأجرة إذا هلكت السفينة أو توقفت بسبب قوة قاهرة أو بفعل المؤجر أو تابعيه.***

إذا انقطعت أنباء السفينة ثم ثبت هلاكها استحقت الأجرة كاملة إلى تاريخ آخر نبأ عنها ».

[2] – المادة 16 من مشارطة بلتايم "Baltime"، تحت عنوان "هلاك السفينة"، (الملحق رقم 1)، **عوض علي جمال الدين**، مشارطات إيجار السفن، مرجع سابق، ص 580.

يلاحظ ما يجري به في الميدان العملي أن المشارطات الزمنية والأكثر تداولا تعطي هي الأخرى للمؤجر الحق في فسخ العقد، وذلك بموجب بنود تسمى "بالشروط الفاسخة" حماية للمؤجر من حالة إعسار المستأجرين[1]، وزيادة على ذلك تتضمن هذه المشارطات بنودا أخرى تعطي للمؤجر الحق في استرداد وسحب سفينته من خدمة المستأجر ودون الحاجة إلى حكم أو تدخل لأي جهة قضائية ودون المساس بحق المؤجر في المطالبة بالتعويضات المحتملة[2].

إنّ ترك المشرع الجزائري للمؤجر الحرية في استعمال حقه في طلب فسح عقد إيجار السفينة لمدة معينة عوض اعتباره عقدا مفسوخا بقوة القانون، وذلك كلما أخل المستأجر بالتزامه في دفع الأجرة وفقا لما نصت عليه المادة 721 من ق.ب.ج سالفة الذكر، فإن سببه راجع لعدم منعه من ممارسة حقه في الامتياز على البضائع استيفاء لدينه الممنوح له بموجب القواعد العامة المنظمة لعقد إيجار السفينة وذلك من خلال أحكام المادة 645 من ق.ب.ج[3]، والذي لم يتم النص عليه ضمن القواعد التي تحكم عقد استئجار السفينة لمدة معينة، على عكس ما تم النص عليه صراحة ضمن أحكام عقد إيجار السفينة على أساس الرحلة[4].

---

1 – **عباس خالد**، مرجع سابق، ص 133.

2 – وهو ما نصت عليه المادة 6 فقرة 3 من مشارطة بلتايم "Baltime" على أنه: « *وإذا لم تدفع الأجرة كان للمؤجر الحق (دون إنذار ودون تدخل أي محكمة أو أي إجراء أخر) في سحب السفينة من خدمة المستأجر، مع الحق في كل ما يمكن للمؤجر أن يطالب به المستأجر طبقاً لهذه المشارطة* ».

المادة 6 فقرة 3 من مشارطة بلتايم "Baltime" تحت عنوان "الأجرة"، (الملحق رقم 1). **عوض علي جمال الدين**، مشارطات إيجار السفن، مرجع سابق، ص 576.

3 – **عباس خالد**، المرجع نفسه، ص 134.

4 – راجع المواد: 680، 681، 684 من ق.ب.ج، سالف الذكر.

الفرع الثاني

التزام بتحمل مصاريف الاستغلال التجاري للسفينة

يلتزم المستأجر بدفع مصروفات التي يقتضيها الاستغلال التجاري للسفينة، وذلك بسبب انتقال التسيير التجاري له، ويلتزم الربان بتنفيذ تعليماته المتعلقة بهذا التسيير[1]، ويدخل في هذه النفقات المصاريف التي تتعلق بسير السفينة واستغلالها في النقل، كنفقات وقود السفينة ورسوم الإرشاد ومصاريف العمليات المتعلقة بالبضاعة كشحنها ورصها وتفريغها[2]، ومصاريف صيانة عنابر السفينة والتي يتعين عليه أن يوفرها بالكمية والنوعية الكافية واللازمة للسير الحسن لآلات السفينة وتحسين أجهزتها على وجه حسن، وتحمله أجرة أفراد الطاقم في حالة عملهم خلال الساعات الإضافية. وهذا ما عبرت عليه نص المادة 704 من ق.ب.ج بقولها: « ***يتحمل المستأجر كل المصاريف المتعلقة بالاستغلال التجاري للسفينة بما في ذلك عنابر السفينة التي يجب أن تتوفر فيها كما وكيفًا واللازمة لسير الآلات وكذلك أجرة أفراد الطاقم خلال الساعات الإضافية*** »[3].

للإشارة فإنه لا يجوز الخلط بين هذه النفقات المترتبة على عاتق المستأجر وذلك بمناسبة تسييره التجاري للسفينة، وما يترتب على المؤجر من مصاريف التنظيف والترميم

---

[1] – تنص المادة 701 من ق.ب.ج على أنه: « ***يعود التسيير التجاري للسفينة لمستأجر السفينة، ويكون الربان بحكم القانون ممثلا عن المستأجر في هذا المجال ويجب عليه التقيد بتعليمات المستأجر وفي حدود أحكام عقد استئجار السفينة*** ».

[2] – **عوض علي جمال الدين**، مشارطات إيجار السفن، مرجع سابق، ص 182.

[3] – تقابلها المادة 21 من المرسوم الفرنسي رقم 66–1078 لسنة 1966 فتنص على أنه: « **تعود الإدارة التجارية للسفينة إلى المستأجر**. ***ويتحمل كافة النفقات المتعلقة بالإستغلال التجاري للسفينة، وخاصة الوقود الواجب توفرها لها، وغيره مما يلتزم لضمان حسن تشغيل أجهزتها*** ».

Art 21 Décret n°66-1078 ***:" La gestion commerciale du navire appartient à l'affréteur. Tous les frais inhérents à cette exploitation commerciale du navire sont à sa charge, notamment les soutes dont il doit pourvoir le navire, d'une qualité propre à assurer le bon fonctionnement des appareils ".***

وإصلاح الأعطاب، ذلك قصد المحافظة وإبقاء السفينة بحالة صالحة للملاحة طوال الرحلة البحرية[1].

وتعمل في هذا الصدد المشارطات الزمنية عادة على تفصيل النفقات الواجبة على المستأجر ضمن بنودها، وكمثال على ذلك تقضي مشارطة بلتايم "Baltime" وذلك تحت عنوان "ما يقدمه المستأجر" في مادتها 4 بما يلي: « *يقدم المستأجر على نفقته كل الفحومات بما فيه فحم المطبخ، والوقود السائل، والماء اللازم للمراجل، ويدفع رسوم الميناء والإرشاد (سواء كان إجباريا أو اختياريا) والقطر والرسوم القنصلية (ما عدا التي تخص الربان والطاقم والضباط)، ورسوم ومصاريف القنوات والأرصفة وغيرها، وكل رسوم الأرصفة والموانئ والحمولة في ميناء الاستلام السفينة وردها للمؤجر (إلا إذا كان سببها لحمولة منقولة قبل استلام السفينة أو بعد الرد)، وأتعاب الوكلاء والوكلاء بالعمولة.*

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

وكل الحبال والخطافات والسلاسل وغيرها التي يستخدمها فعلا المستأجر للشحن والتفريغ، وكل الحبال والسلاسل الخاصة والتي تلزم لاستخدامها في الميناء لعملية الربط، على أن تزود السفينة بروافع وحبال تكفي لرفع فنكات في حدود وزن 2 طن »[2].

وتضيف المادة 17 من المشارطة نفسها وذلك تحت عنوان "العمل ساعات إضافية" على أنه: « *تعمل السفينة نهاراً وليلاً إذا طلب ذلك. ويرد المستأجر للمجهز ما يتحمله*

---

[1] – تنص المادة 705 من ق.ب.ج على أنه: « ***يتحمل المؤجر كل مصاريف تنظيف وترميم وإصلاح الأعطاب وكل التدابير الضرورية لإبقاء السفينة بحالة جيدة خلال الرحلة البحرية*** ».

[2] – لتفاصيل أكثر راجع: المادة الرابعة من مشارطة بلتايم "Baltime"، تحت عنوان "ما يقدمه المستأجر"، (الملحق رقم 1)، **عوض علي جمال الدين**، مشارطات إيجار السفن، مرجع سابق، ص ص 474، 475.

بسبب أجر الساعات الإضافية التي عملها الضباط والبحارة طبقاً لجدول الساعات والأجور المبين في أوراق السفينة »[1].

الفرع الثالث

الالتزام برد السفينة

يُلزم المستأجر عند انقضاء مدة عقد الإيجار لمدة معينة بأن يرد السفينة للمؤجر وبالحالة التي تسلمها بها، مع مراعاة في ذلك الاستعمال العادي[2]، وهذا الالتزام الذي يقع على عاتق المستأجر ما هو إلا تطبيق للقواعد العامة في القانون المدني وذلك من خلال أحكام المادة 502 والخاصة برد الشيء المؤجر عند انتهاء مدة الإيجار[3].

لقد نصت المادة 711 من ق.ب.ج على أنه: « ***يجب أن ترد السفينة في التاريخ والمكان المذكورين في عقد استئجار السفينة، وفي الحالة التي سلمت بها إلى المستأجر ما عدا الاستهلاك العادي. ويجب على مستأجر السفينة أن يعلم المؤجر في الوقت اللازم عن تاريخ رد السفينة وذكر الميناء الذي سيقع فيه الرد*** ».

يتضح من خلال هذه المادة أن للمستأجر التزام وهو القيام برد السفينة للمؤجر في المكان والزمان المحددين في عقد إيجار السفينة[4]، وعليه عند إعادة تسليم السفينة للمؤجر

---

[1] – المادة 17 من مشارطة بلتايم "Baltime"، تحت عنوان "العمل ساعات إضافية"، (الملحق رقم 1). **عوض علي جمال الدين**، مشارطات إيجار السفن، مرجع سابق، ص 580.

[2] – لقد تعرضت غرفة التحكيم البحري في باريس لهذه الجزئية مقررة بصدد مشارطة بلتايم "Baltime" أن المستأجر يجب أن يحترم المادة 39 من مشارطة بلتايم والتي تقضي عند إعادة تسليم السفينة عمل إخطارين أحدهما لخمسة عشر يوما والثاني لخمسة أيام وفي حالة عدم احترام هذه المدة يكون المستأجر معرضا للحكم عليه بدفع الأجرة لمدة خمسة عشر يوما من الإخطار النهائي.

انظر: بهجت عبد الله قايد، مرجع سابق، ص 177؛ **حسني أحمد**، عقود إيجار السفن، مرجع سابق، ص 102.

[3] – تنص المادة 502 من ق.م.ج على أنه: « ***يجب على المستأجر أن يرد العين المؤجرة عند انتهاء مدة الإيجار*** ...».

[4] – **عباس خالد**، مرجع سابق، ص 138.

أن تكون بالحالة نفسها التي استلمها بها[1]، الأمر الذي يفسر من الناحية العملية قيام المؤجر بمعاينة حالة السفينة عند استردادها وذلك بإجراء محضر وصفي للسفينة بميناء التسليم[2]، إذ تثبت فيه السفينة بجميع عناصرها وملحقاتها والقائمة المخصصة لجرد كل ما تحتوي عليه السفينة من أدوات ومؤونة، فيكون ذلك عن طريق مقارنة ومطابقة حالة السفينة بناء على محضر التسليم وحالتها عند الرد، فيعرف إلى أي حد استطاع المستأجر الوفاء بالتزامه[3]. فيسأل المستأجر عن الأضرار التي ألحقها بالسفينة بشرط أن لا يكون ناتجا عن الاستعمال العادي[4] فلا يسأل عنه لأن الأجرة التي يدفعها تغطيه، وإنما نلاحظ أن عبارة الاستهلاك المعتاد واسعة قد تشمل المخاطر البحرية[5]، كما لا يسأل عن أخطاء الطاقم الملاحية ما دام أنه لم يشارك أو يتسبب في هذا الخطأ وما دام أن الربان والبحارة تابعون للمؤجر المجهز ويخضعون لأوامره فيما يخص بالإدارة الملاحية للسفينة[6]. كما عليه أن يعلم المؤجر في الوقت اللازم عن تاريخ رد السفينة وذكر الميناء الذي سيقع فيه الرد[7].

---

1 – غالبا ما يوجد نص في المشارطة يحدد كمية الوقود التي يجب أن تترك في الخزان عند إعادة التسليم.

انظر: **العنكبي مجيد حميد**، "عقد إيجار السفينة واستغلاله في الاحتيال البحري"، مجلة القانون المقارن، عدد 23، جمعية القانون المقارن العراقية، بغداد، 1990، ص 72.

2 – **RODIERE René**, Traité Général de droit maritime, tome 1, op.cit, p 182.

3 – إذا تم التسليم دون تحرير محضر أو بيان بأوصاف وحالة السفينة، فنرى أنه حتى يقوم دليل معاكس أن المستأجر قد تسلم السفينة في حالة جيدة، وهذه القرينة تبرز كون المؤجر ملزم بتسليم المستأجر السفينة في حالة تصلح معها للملاحة، وقد جاء في قرار استئناف باريس بأنه لا يصح للمستأجر في عقد إيجار السفينة لمدة معينة (الإيجار الزمني) التحليل من التزامه برد السفينة إلى المؤجر في حالة صالحة وذلك بالادعاء أن بعض العوار كان سابقا على عملية التسليم، إذ لم يتخذ الاحتياط لإقامة إثبات مضاد لحالة السفينة قبل هذه العملية.

انظر: **أضريف عبد الرحمن**، مرجع سابق، ص 302.

4 – **عباس خالد**، مرجع سابق، ص 138.

5 – **عوض علي جمال الدين**، النقل البحري للبضائع، مرجع سابق، ص 242.

6 – **أضريف عبد الرحمن**، المرجع نفسه، ص 302.

7 – إنه من الصعب تحديد وبدقة المكان الذي تتواجد فيه السفينة في الوقت الذي ينتهي فيه مدة عقد الإيجار لمدة معينة، هذا ما يجعل التأخير في رد السفينة أمر وارد في الإيجار الزمني، وهذا ما يؤدي بطرفي العقد تحديد تاريخ الرد في المشارطة بإضافة عبارة تقريبا (Environ).

Voir: **RODIERE René**, Traité Général de droit maritime, tome 1, op.cit, p 181.

إلا أنه يمكن أن يحدث أن تنتهي مدة الإيجار والسفينة لازلت في عرض البحر وتحتاج إلى وقت إضافي للوصول، فيمدد هذا العقد بقوة القانون، فلا يلتزم المستأجر برد العين إلا بعد وصول السفينة إلى الميناء الذي سيقع فيه الرد[1]، ومقابل هذا التمديد للعقد يلتزم المستأجر بدفع عن هذه المدة الإضافية أجرة المذكورة في العقد إلا إذا كانت هذه الإضافة عرضية ولا تزيد عن العُشر (1/10) من مدة العقد[2]، وهو الحكم نفسه الذي اتخذه المشرع بخصوص المدة الإضافية لرد السفينة المؤجرة بهيكلها (غير مجهزة)[3].

أضف إلى ذلك فإن المشرع الجزائري ومن خلال أحكام المادة 713 من ق.ب فإنه أعطى للمؤجر إمكانية رفض قيام المستأجر برحلة جديدة، وهذا في حالة ما إذا تبين له أن المدة المتوقعة لإتمامها تتجاوز بقدر كبير المدة المحددة لنهاية العقد[4].

لقد عالجت هذا الوضع مشارطة بلتايم "Baltime" استنادا إلى بندها السابع، فقررت رد السفينة عند انتهاء العقد وبالحالة نفسها التي سلمت إليه، وامتداد العقد الذي انقضت مدته أثناء السفر على أن يدفع المستأجر الفرق بسعر السوق الملاحي السائد، ولو كان أعلى من السعر المنصوص عليه في العقد[5]، فتنص المادة 7 في فقرتها الأولى منه على أنه: « *ترد السفينة عند انتهاء المشارطة في نفس حالتها كما سلمت إلى المستأجر (مع مراعاة الاستهلاك العادي) وفي ميناء خال من الثلج حسب اختيار المستأجر، فيما بين الساعة 9*

---

[1] – تنص المادة 712 فقرة 1 من ق.ب.ج على أنه: « ***إذا تجاوزت مدة أخر رحلة التاريخ المتفق عليه في العقد فيمدد العقد حتى وصول السفينة إلى الميناء الذي سيقع فيه ردها*** ». وتنص المادة 1/178 من ق.ت.ب.م على أنه: « ***يلتزم المستأجر عند انقضاء عقد الإيجار برد السفينة فى الميناء الذى وضعت فيه تحت تصرفه إلا إذا اتفق على غير ذلك*** ».

[2] – تنص المادة 712 فقرة 2 من ق.ب.ج على أنه: « ***ويدفع المستأجر على هذه المدة الإضافية أجرة حمولة مضاعفة من الأجرة المذكورة في العقد، إلا إذا كانت المدة الإضافية عرضية ولا تزيد 1/10 من مدة العقد*** ».

[3] – راجع المادة 736 من ق.ب.ج، سالف الذكر.

[4] – تنص المادة 713 من ق.ب.ج على أنه: « ***يمكن للمؤجر رفض القيام برحلة جديدة إذا تبين له بأن مدتها تزيد بكثير عن المدة المحددة لنهاية العقد*** ».

[5] – **الدباغ إسراء عبد الهادي محمد**، مرجع سابق، ص 68.

صباحا و6 مساء أو 9 صباحاً و2 مساء إن كان يوم سبت وإنما يجب أن لا يكون يوم الرد يوم أحد أو يوم عيد رسمي »[1].

المطلب الثالث

التزامات المستأجر في عقد إيجار السفينة على أساس الرحلة

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

الفرع الأول

التزام المستأجر بدفع الأجرة

تعتبر الأجرة في عقد إيجار السفينة على أساس الرحلة الالتزام الرئيسي للمستأجر، وهو الثمن الذي يدفعه المستأجر للمؤجر مقابل وضع السفينة كليا أو جزئيا تحت تصرفه، وكذلك المبلغ الذي يدفع مقابل نقل بضائع عن طريق البحر، فيختلف تحديد دفع هذه الأجرة **(أولا)**،

---

[1] – أضافت الفقرتين 2 و3 من المادة 7 من مشارطة بلتايم تحت عنوان "الإخطار" على أنه: « *ويخطر المستأجر المجهز باليوم والميناء قبل موعد الرد بمدة لا تقل عن 10 أيام. وإذا كانت السفينة قد تلقت أمراً بالقيام برحلة يترتب عليها تجاوز مدة الإيجار فيكون للمستأجر الانتفاع بالسفينة بالقدر اللازم لإنهاء الرحلة على أن يكون قيامها بهذه الرحلة يؤدي إلى تسليم السفينة في موعد متقارب للموعد المتفق عليه في المشارطة، وإنما بالنسبة للمدة الزائدة عن مدة المشارطة يدفع المستأجر أجرة السوق أن كانت أعلى من الأجرة المنصوص عليها* ».

انظر: **عوض علي جمال الدين**، مشارطات إيجار السفن، مرجع سابق، ص 576.

وتختلف كيفية حسابها باختلاف نوع البضائع **(ثانيا)**، كما أن هناك حالات أين تدفع الأجرة كليا **(ثالثا)**.

أولا – تحديد مبلغ الأجرة:

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

قد ينص على تحديد دفع الأجرة مسبقا (في ميناء الشحن) أو عند تسليم البضاعة (بميناء التفريغ)، فعادة ما تنص عقود إيجار السفن على أن الأجرة تدفع عند تسليم البضاعة، وهو ما أشارت إليه المادة الرابع من المشارطة النموذجية جنكون "Gencon" على أنه يترك الاختيار للأطراف بين الدفع المسبق للأجر وبين دفعها عند تسليم البضاعة، بحيث يمكن للربان أن يرفض تسليم سندات الشحن قبل تسديد الأجرة الأولى، ويكون للمستأجر ملزما بتسبيق المصاريف والرسوم التي تتطلبها السفينة بميناء الشحن في الحالة الثانية[2].

---

[1] - **مدني أحمد**، مرجع سابق، ص 72.

[2] – تنص المادة 4 من مشارطة جنكون "Gencon" على أنه: « *تدفع الأجرة نقدا وبلا خصم عند استلام الحمولة حسب سعر الصرف المتوسط أو وقت السداد، وعلى المرسل إليه سداد الأجرة المستحقة أثناء الاستلام إذا طلب ذلك الربان أو المجهز* ».

المادة الرابعة من مشارطة جانكون "Gencon" تحت عنوان "الرحلة"، (الملحق رقم 2)، **عوض علي جمال الدين**، مشارطات إيجار السفن، مرجع سابق، ص 585.

إن المرجع الأول في تحديد الأجرة هو اتفاق الطرفين، وإلا حكم العرف إذا لم يرد في التشريع بيان لكيفية تحديدها عند عدم الاتفاق على ذلك[1]، وهو ما جاء في أحكام المادة 686 فقرة 2 من ق.ب.ج والتي تنص على أنه: « ***وفي حالة عدم وجود هذا الإتفاق تحسب الأجرة على أساس أجرة الحمولة المطبقة على عمليات الاستئجار في مكان وتاريخ وصول السفينة إلي ميناء التحميل*** ».

ثانيا – حساب الأجرة:

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

1 – أجرة الحمولة:

قد تحدد الأجرة على أساس القدر المفرغ من البضاعة، وسبب اتجاه الطرفين إلى هذه الطريقة هو السرعة المتبعة في عمليات الشحن وعدم إمكانية الربان من التحقق على مقدار البضائع المحمولة على ظهر السفينة، واعتماده على البيانات التي قد يقدمها المستأجر وإطمئناناً بالذات إلى التحفظات التي يضعها في سند الشحن حفاظاً لمسؤوليته في هذا الشأن، ولهذا يفضل النص على أن تحدد الأجرة على قدر كمية أو وزن البضاعة المفرغة أو المسلمة، لأن العبرة هي الكمية أو الوزن الفعلي المفرغ ولو ورد في سند الشحن أكبر من ذلك[2]. وهو ما جاء في أحكام المادة 687 من ق.ب.ج على أنه: « ***إذا كان هناك شك في حساب أجرة الحمولة على أساس الحجم أو الوزن أو العدد، فإن كميات البضائع المفرغة فقط هي وحدها التي تؤخذ بالحساب لمبلغ أجرة الحمولة وليس كميات البضاعة المحمولة*** ».

---

[1] ـ **عوض علي جمال الدين**، النقل البحري للبضائع، مرجع سابق، ص 349.

[2] ـ المرجع نفسه، ص 350.

2 – أجرة المسافة:

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

يتضح من خلال هذه المادة أن أجرة المسافة تحسب بالعلاقة ما بين المسافة الإجمالية التي كان من المفروض أن تقوم بها السفينة والتي تقررت وفقها الأجرة والمسافة الحقيقية التي قطعتها السفينة والعلاقة بين المصاريف ومدة الرحلة خلال المسافة الكلية وما تبقى من المسافة[1].

قد يرد في عقد الإيجار السفينة على أساس الرحلة أن تحدد حساب الأجرة طبقا لكمية البضاعة كما تبين في سند الشحن، ولهذا يتضمن السند إشارة أو إحالة إلى المشارطة في خصوص تحديد الأجرة، وإنما يلاحظ أن سند الشحن كثيرا ما يتضمن تحفظات خاصة بحجم البضاعة أو وزنها، وهي الشروط المعروفة بالجهل بالوزن أو الحجم أو بعدم التأكد منهما[2].

وإذا زاد أو نقص حجم البضاعة أثناء الرحلة فإن الأجرة لا تقدر في حالة عدم وجود نص أو عرف بذلك، ويكون على أساس الكمية المشحونة وليس الكمية التي تم تسليمها، كما تحدد أجرة ناقلات النفط بالرجوع إلى معايير محددة منشورة لأجور نمطية، أما بالنسبة لنقل الحيوانات فإن حساب الأجرة يكون على أساس عدد الرؤوس[3].

---

[1] – للتوضيح أكثر لكيفية حساب أجرة المسافة انظر هذا المخطط:

« **أجرة المسافة = (أجرة الحمولة × المسافة المقطوعة) / المسافة المتبقية** ».

نقلا عن: **عباس خالد**، مرجع سابق، ص 89.

[2] ـ **عوض علي جمال الدين**، مشارطات إيجار السفن، مرجع سابق، ص 356.

[3] – **الغنيمي حمدي**، مرجع سابق، ص 47.

ثالثا – الحالات التي يستحق فيها المؤجر الأجرة كاملة:

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

1 – حالة وضع واستبدال البضائع المشحونة:

بالنسبة للبضائع المشحونة من طرف المستأجر على ظهر السفينة، فإنه يلتزم بوضع كمية البضاعة المدرجة في العقد، فإذا لم يشحن المستأجر كل البضائع المتفق عليها التزم مع ذلك بدفع الأجرة كاملة للمؤجر[1]، وهو ما جاء في أحكام المادة 668 ق.ب.ج والتي تنص على أنه: « ***يجب على المستأجر أن يضع على متن السفينة كمية البضاعة المذكورة في عقد إيجار السفينة، وإذا لم يفعل ذلك يتحمل أجرة الحمولة عن هذه الكمية*** »[2]، أي أن المستأجر يدفع في هذه الحالة مقدار الأجرة المقررة للبضاعة التي شحنت ويدفع أجرة البضاعة التي لم تشحن، مع أن مكانها في السفينة يظل فارغا خاليا ولهذا تسمى هذه الأجرة "بالأجرة على الفراغ"[3]، وذلك لمنعه للمؤجر من تكملة الحمولة الناقصة ببضائع أخرى عند الإيجار الكلي للسفينة[4].

---

[1] – **عباس خالد**، مرجع سابق، ص 87.

[2] – تقابلها نص المادة 186 من ق.ت.ب.م والتي تنص على أنه: « ***إذا لم يشحن المستأجر كل البضائع المتفق عليها التزم مع ذلك بدفع الأجرة كاملة*** ».

[3] – **عوض علي جمال الدين**، مشارطات إيجار السفن، مرجع سابق، ص 368.

[4] – تنص المادة 672 من ق.ب.ج على أنه: « ***إذا وضع مستأجر السفينة على متن هذه الأخيرة في حالة استئجارها على الوجه الكامل كمية من البضائع تقل عن الكمية المذكورة في عقد إيجار السفينة، فلا يجوز للمؤجر تكميل الحمولة ببضائع أخرى إلا ضمن الشروط المتفق عليها مع المستأجر*** »، تقابلها المادة 187 من ق.ت.ب.م التي تنص على أنه: « ***لا يجوز للمؤجر أن يشحن في السفينة بضائع غير خاصة بالمستأجر إلا بموافقته*** ».

كما يقع عليه التزم بدفع الأجرة كاملة للمؤجر في حالة استبدال البضاعة المدونة في العقد ببضاعة أخرى دون إضرار بالمؤجر والمستأجرين الآخرين، بحيث تكون أجرة الحمولة المدفوعة في هذه الحالة لا تقل عن الأجرة المتفق عليها في العقد[1]، وفي حالة طلب المستأجر في أي وقت أثناء السفر تفريغ البضائع قبل وصولها إلى الميناء المتفق عليه، فيكون بذلك ملزماً بدفع الأجرة كاملة ونفقات التفريغ ويكون هذا في حالة الإيجار الكلي للسفينة، وهو ما جاء في أحكام المادة 678 فقرة 1 من ق.ب.ج التي تنص على أنه: « ***يحق للمستأجر أن يتصرف بالبضائع خلال الرحلة ويستطيع العمل على تفريغها أثناء الطريق في أحد الموانئ وفي حالة كهذه يتعين على المستأجر دفع الأجرة الكاملة المشترطة للرحلة وتحمل جميع المصاريف المسببة من هذه العملية*** »[2]، إلا أنه في حالة الإيجار الجزئي للسفينة فلا يمكن للمستأجر تفريغ البضائع إلا بالحصول على موافقة أولية من المؤجر، وهو ما تضمنته أحكام المادة 678 في فقرتها الثانية من ق.ب.ج[3].

2 – حالة توقف السفينة أثناء الرحلة البحرية:

عند تحميل السفينة بالبضائع يجب أن تتوجه إلى ميناء الوصول ولكن قد تطرأ عليها بعض العوامل أثناء الطريق تمنع السفينة بالالتحاق بالميناء المحدد، الأمر الذي يؤدي إلى عدم استكمال الرحلة بسبب عوائق مستمرة لا يمكن تفاديها في مدة معقولة، فقد يكون المنع مؤقتا ففي هذه الحالة يبقى عقد الإيجار نافذا دون زيادة الأجرة ودون تعويض إذا حالت مثلا

---

[1] – تنص المادة 669 من ق.ب.ج على أنه: « ***يجوز للمستأجر أن يستبدل البضائع المذكورة في عقد إيجار السفينة ببضائع أخرى، إذا لم يقع إرهاق للمؤجر أو المستأجرين الآخرين، وفي هذه الحالة لا يمكن أن تقل أجرة الحمولة عن الأجرة المتفق عليها في عقد إيجار السفينة*** ».

[2] – تقابلها نص المادة 190 من ق.ت.ب.م التي تنص على أنه: « ***للمستأجر أن يطلب في أي وقت –أثناء–السفر تفريغ البضائع قبل وصولها إلى الميناء المتفق عليه بشرط أن يدفع الأجرة كاملة ونفقات التفريغ*** ».

[3] – تنص المادة 678 فقرة 2 من ق.ب.ج على أنه: « ***وفي حالة الاستئجار الجزئي، لا يمكن تفريغ البضاعة دون موافقة المؤجر*** »,

بها القوة القاهرة مؤقتاً، وهو ما أشارت إليه المادة 691 من ق.ب.ج[1]، أما في حالة المنع النهائي أين تجعل السفينة تتوقف نهائيا، ففي هذه الحالة وطبقا لأحكام المادة 676 من القانون نفسه[2]، فإن على المؤجر والمستأجر أولا التفاوض من أجل تغيير العقد، وفي حالة عدم الاتفاق يجوز للربان أن يلتحق بميناء مجاور لتفريغ البضاعة أو الرجوع بها إلى ميناء التحميل[3]، فيكون المستأجر في جميع الحالات مدينا اتجاه المؤجر بدفع أجرة المسافة عن هذا التوقف[4].

وأضافت في السياق نفسه المادة 677 من ق.ب.ج[5]. أنه في حالة تعلق الأمر بعدم استكمال الرحلة بسبب عطب في السفينة، يتم سحب الحمولة أثناء الرحلة ليس بطلب من

---

1 – تنص المادة 691 من ق.ب.ج على أنه: « ***في حالة الظروف القاهرة التي تعيق السفينة عن السفر مؤقتا وعند إمكانية إزالتها بمدة معقولة ودون أن يمس هذا مصالح الأطراف يبقى عقد الاستئجار ساري المفعول ولا محل لدفع التعويض عن التأخير الحاصل*** ».

2 – تنص المادة 676 من ق.ب.ج على أنه: « ***إذا لم تستطيع السفينة الوصول إلى اتجاهها بسبب عوائق مستمرة، لا يمكن تجنبها خلال مدة معقولة، يجب على الربان أن يتبع الأوامر المعطاة إليه من المؤجر والمستأجر بالاتفاق بينهما.***

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

3 – **مدني أحمد**، مرجع سابق، ص 72.

4 – إن المدين بدين الأجرة هو المستأجر أي الطرف الأخر في عقد الإيجار، وهو المدين الأصلي لأنه هو الذي أبرم العقد وتعهد فيه بدفع الأجرة، إما عند شحن البضاعة أو عند التفريغ، ولا يعفي من التزامه هذا إلا بإتفاق قاطع في هذا المعنى، كما يعتبر المدين الوحيد بالأجرة في المشارطة الزمنية، أما في عقد إيجار على أساس الرحلة فتتعقد المسألة بسبب أن الرحلة قد تنصب على نقل بضاعة لحساب الغير بسند الشحن، فيكون محل لتحديد المدين بالأجرة، أما الدائن بالأجرة فهو المؤجر، وهو الطرف الذي يتعهد في عقد الإيجار بوضع السفينة أو الجزء المتفق عليه منها تحت تصرف المستأجر سواء كان مالكاً للسفينة أو لا.

نظر: **عوض علي جمال الدين**، مشارطات إيجار السفن، مرجع سابق، ص 372.

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

المستأجر وإنما بسبب توقف السفينة الخارج عن إرادة المؤجر فيتحمل المستأجر في هذه الحالة دفع أجرة المسافة، وتقع مصاريف مسافنة هذه الحمولة من السفينة المتوقفة إلى سفينة أخرى على عاتق المستأجر، إلا في الحالات التي يكون فيها سبب التوقف راجعة للمؤجر[1].

الفرع الثاني

الالتزام بشحن وتفريغ البضائع في الوقت المحدد

يُقصد بشحن البضائع عموما رفعها من على رصيف الميناء ووضعها على ظهر السفينة[2]، فهي عملية من عمليات النقل البحري، فلا يمكن إتمام هذه العمليات دون شحن البضائع في السفينة، بحيث يبدأ تنفيذ عقد النقل[3]، أما التفريغ فيهدف إلى تحقيق العملية المعاكسة للشحن، أي إخراج البضاعة وإنزالها من السفينة ووضعها على رصيف الميناء [4].

فيمكن أن تتوقف السفينة في الميناء تنتظر شحنها أو تفريغها، وتأخير السفينة في الميناء يجعلها تتحمل مصاريف عامة تنقص من الفوائد التي كان ينتظرها المؤجر وهذا ما يؤدي به إلى خسارة، فحفاظا على مصلحة هذا الأخير فإن عقود إيجار وكذا القانون البحري تفرض على المستأجر احترام مواعيد الشحن والتفريغ، وهو ما يعرف بالميعاد الأصلي **(أولا)**، كما يجري ميعاد آخر فيسمى بميعاد إضافي للشحن والتفريغ **(ثانيا)**، إلا أنه وفي حالة إتمام المهلة الإضافية ولم تتم عمليات الشحن والتفريغ فإن المشرع البحري أضاف مهلة إضافية ثانية إلى المهلة الإضافية الأولى **(ثالثا)**.

= ***وتكون مصاريف مسافنة الحمولة أثناء الطريق على عاتق المستأجر إلا في الحالات التي تكون بها أسباب التوقف منسوبة للمؤجر*** ».

[1] – **عباس خالد**، مرجع سابق، ص 88.

[2] – **الفقي محمد السيد**، تطور قواعد قانون النقل البحري تحت تأثير استخدام الحاويات، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2007، ص 78.

[3] – **كريد مريم**، مرجع سابق، ص 347.

[4] – **أضريف عبد الرحيم**، مرجع سابق، ص 251.

أولا – ميعاد شحن وتفريغ البضائع الأصلية:

إن المهلة الأصلية تمثل المهلة الأولى التي يمنحها المؤجر للمستأجر من أجل شحن وتفريغ بضائعه، تبدأ في السريان إذا وصلت السفينة إلى الميناء المتفق وكانت مستعدة للشحن والتفريغ وقد أصدرت إعلام أو إخطارا باستعدادها لمثل هذه العمليات[1]، فيعتبر الإعلام عن وصول السفينة شرط أساسي لانطلاق ميعاد الشحن والتفريغ[2].

وعلى العموم يتم تحديد مدة الشحن والتفريغ تبعا للاتفاق في عقد إيجار السفينة، وإذا لم ينص في العقد على مدة معينة وجب تحديدها وفقا لعدة عوامل تهم بالخصوص كمية البضاعة ونوعيتها والوسائل المستعملة لشحنها وتفريغها، وظروف العمل وحالة الميناء من حيث الإمكانيات التي يتوفر عليها وغير ذلك من العوامل المؤثرة على سير العمليات[3]، وهو ما جاء في أحكام المادة 660 فقرة 2 من ق.ب.ج[4].

فيلتزم المؤجر أن يعلم المستأجر أو أي شخص عين لهذا الغرض عن وصول السفينة إلى مكان التحميل وبأنها جاهزة للتحميل، ويشترط القانون البحري الجزائري أن يكون الإعلام أو الإشعار بالوصول كتابيا، فيسلم له هذا الإشعار بالوصول في مقابل وصل بالاستلام، ويكون ذلك عادة بإشارة القبول على النسخة الثانية من الإشعار[5]، أما عن الأيام والساعات

---

1 – **عباس أحمد**، مرجع سابق، ص 101.

2 – تنص المادة 660 فقرة 1 ق.ب.ج على أنه: « ***لا يبدأ سريان مواعيد الشحن والتفريغ إلا بعد تبليغ الإعلام المذكور في المادة السابقة بشكل صريح*** ».

3 – **أظريف عبد الرحيم**، مرجع سابق، ص 255.

4 – تنص المادة 660 فقرة 2 من ق.ب.ج على أنه: « ***وتحدد نقطة الإطلاق وحساب مواعيد الشحن والتفريغ في عقد إيجار السفينة وفي حالة عدم وجوده فيه، فبموجب النظام أو العرف الجاري بهما العمل في الميناء الذي تتم فيه عملية التحميل***».

5 – ما يلاحظ أنه عندما ينص على الإعلام مكتوبا في عقد الإيجار بصفة عامة فيكون ذلك من أجل الإثبات حتى يتسنى بداية السريان بدقة لمواعيد الشحن، ويعتبر الإعلام بالوصول في أغلب التشريعات ضرورة من أجل حساب نوعية الشحن ولكن يشترط أن يتم هذا الإشعار في الشكل الذي يحدده العقد، فالقضاء الإنجليزي يتفق على أنه إذا لم يتم إرسال الإشعار في الشكل المنصوص عليه في العقد، فإنه لا يمكن بدء حساب مواعيد الشحن.
انظر: **مدني أحمد**، مرجع سابق، ص 94.

والشروط التي يكون فيها هذا الإعلام مبلغا تبليغا صحيحا فإنها تحكمها البنود المدرجة باتفاق الطرفين في عقد إيجار السفينة، وفي حالة لم يتضمن العقد هذه الشروط فيطبق الأعراف المعمول بها في ميناء الشحن[1].

فبعد إخطار المستأجر باستعداد السفينة للشحن والتفريغ، يبدأ هذا الأخير في تنفيذ التزامه، فلا يدخل في حساب مهلة الانتظار إلا أيام العمل التي يمكن استخدامها في عمليات الشحن والتفريغ، فلا تدخل فيها أيام الأعياد الرسمية[2]، أما في حالة وجود غموض في بنود المشارطة يتعذر فيه تحديد كيفية حساب مواعيد الشحن والتفريغ، فإن المشرع الجزائري وبالرجوع للمادة 661 من ق.ب[3] حدد هذه المواعيد على أساس أيام وساعات العمل ابتداء من اليوم الذي تم فيه إعلام المستأجر[4].

إلا أنه في بعض الحالات يتوقف سريان ميعاد الشحن والتفريغ دون القيام أو الاستمرار في عمليات الشحن والتفريغ، وذلك في حالة وقوع حوادث منصوص عليها في العقد وهو ما جاء في أحكام المادة 662 فقرة 1 من ق.ب.ج[5]، وتتمثل في:

– حالة توقف عمليات الشحن والتفريغ، وهذا ما يؤدي إلى توقيف مواعيد الشحن.

---

[1] – تنص المادة 659 من ق.ب.ج على أنه: « ***يتعين عن المؤجر أن يعلم المستأجر كتابيا أو أي شخص أخر معين لهذا الغرض عن وصول السفينة إلى مكان التحميل وبأنها جاهزة للتحميل. وتحدد في عقد إيجار السفينة الشروط والأيام والساعات التي يعتبر فيها هذا الإعلام مبلغا بشكل صحيح، وإذا لم يتضمن العقد هذه الشروط، يطبق النظام أو العرف الجاري بهما العمل في ميناء التحميل*** ».

[2] – **طه مصطفى كمال**، القانون البحري (مقدمة– السفينة– أشخاص الملاحة البحري– إيجار السفينة والنقل البحري– الحوادث البحرية– التأمين البحري)، المركز القومي للإصدارات القانونية، القاهرة، 2018، ص ص 273، 274.

[3] – تنص المادة 661 من ق.ب.ج على أنه: « ***تحسب مواعيد الشحن والتفريغ في حالة الغموض بأيام وساعات العمل وذلك ابتداء من غداة اليوم الذي أبلغ فيه الإعلام المذكور أعلاه بشكل صحيح*** ».

[4] – **عباس خالد**، مرجع سابق، ص 101.

[5] – تنص المادة 662 فقرة 1 من ق.ب.ج على أنه: « ***توقف مدة مواعيد الشحن والتفريغ خلال الوقت الذي تمنع فيه عمليات التحميل لأسباب تتعلق بالسفينة أو القوة القاهرة أو بطلب من سلطات الميناء أو بسبب الأحوال الجوية التي تهدد البضاعة أو أمن العمل*** ».

– حالة القوة القاهرة[1] والتي تعتبر سببا من أسباب الإعفاء، فهي توقف سريان مواعيد الشحن والتفريغ، وعلى المستأجر الذي يلتزم بتحميل وتفريغ السفينة في الوقت المحدد أن يتنصل من التزامه، إذ بسبب القوة القاهرة يصبح التنفيذ مستحيلا لمدة محددة، وكمثال على ذلك نذكر الإضراب والذي يصبح فيه التنفيذ مستحيلا لمدة محددة، وحتى يعتد بهذا الفعل لا بد أن يكون غير متوقع وخارج عن إرادة المدين[2].

– حالة ما إذا كانت الظروف الجوية غير ملائمة للشحن والتفريغ، فيأمر المستأجر بوقف العمل حرصا على سلامة البضاعة وكثيرا ما يضع هذا الأخير شرطاً بالمشارطة معناه أنه لا يلتزم بالعمليات إلا متى كان الجو يسمح بذلك[3].

– حالة توقيف مواعيد الشحن والتفريغ عندما تصبح مستحيلة وذلك بسبب أمر من السلطة العامة للميناء[4].

إنه بالعودة لنماذج مشارطة إيجار السفن فإنها نصت ضمن بنودها على بداية سريان مدة الشحن والتفريغ فنجد "مشارطة جنكون" تنص في بندها 5/5 و6 بأن بداية سريان مدة العمليات تكون من الساعة الثانية زوالا إذا أعطت السفينة إخطاراً باستعدادها للشحن والتفريغ قبل الظهر، وعلى الساعة السادسة صباحاً من يوم العمل التالي إذا تم الإعلام في أوقات

---

[1] – عُرِفت القوة القاهرة بأنها كل حدث لا يمكن توقعه، ولا بالمستطاع دفعه أو تلافيه، والذي يحصل من غير أن يكون للحارس يد فيه. كما عرفت بأنها كل أمر لا يمكن توقعه ولا يمكن رده يترتب عليه استحالة التنفيذ ولا يكون لأي شخص يد فيه.

انظر: **خلادي إيمان، بسعيد مراد**، "مدى إعتبار جائحة كوفيد 19 قوة قاهرة لإبراء الناقل البحري من المسؤولية"، مجلة حوليات جامعة الجزائر 1، مجلد 34، عدد خاص: القانون وجائحة كوفيد 19، جامعة الجزائر 1، جوان 2020، ص 284.

[2] – **مدني أحمد**، مرجع سابق، ص 102.

تنص المادة 127 من ق.م.ج على أنه: « ***إذا أثبت الشخص أن الضرر قد نشأ عن سبب لا يد له فيه كحادث مفاجئ، أو قوة قاهرة، أو خطأ صدر من المضرور أو خطأ من الغير، كان غير ملزم بتعويض هذا الضرر، ما لم يوجد نص قانوني أو اتفاق يخالف ذلك*** ».

[3] – **عوض علي جمال الدين**، مشارطات إيجار السفن، مرجع سابق، ص 453.

[4] – **مدني أحمد**، المرجع نفسه، ص 104.

افتتاح المكاتب بعد الظهر، بينما "مشارطة لوتيسيا" تنص ضمن بنودها بأن مدة العمليات تبدأ في سريانها منذ بداية ساعات العمل اللاحق على استعداد السفينة للشحن والتفريغ. أما في نقل الزيوت فمشارطة "لندن لسفن الصهاريج" نصت ضمن بندها السابع أن مدة العمليات تبدأ من وقت أن تكون السفينة مستعدة لاستقبال البضاعة أو تفريغها[1].

ثانيا – المدة الإضافية للشحن والتفريغ:

إذا لم يقم المستأجر بالشحن أو التفريغ في المهلة الأصلية المحددة في العقد أو العرف المعمول به، رغم إعلامه بالاستعداد للشحن أو التفريغ فإنه يعطى له مهلة إضافية أخرى للمدة الأصلية[2]، ويطلق عليها في بعض الدول "مهلة الانتظار اللاحقة" فيستحق المؤجر عنها تعويضا يوميا (غرامة تأخيرية)[3]، وذلك قصد أن يقوم المستأجر بإتمام التزامه في الشحن والتفريغ، ولقد عرفت "قواعد أثينا" المهلة الإضافية ضمن مشروعها لسنة 1962 في مدد الشحن والتفريغ في المادة أ تحت "باب التأخير في العمليات" بأنها: « الوقت الذي تظل فيه السفينة محتجزة للقيام بعمليات البضاعة بعد انتهاء المهلة المقررة لهذه العمليات »[4].

فالميعاد الإضافي للشحن والتفريغ خاضع لاتفاق الطرفين في عقد الإيجار، وفي حالة عدم تحديد مدة هذه المهلة الإضافية فتكون مدتها بقدر عدد أيام المهلة الأصلية للشحن والتفريغ المدرجة في العقد، ما يلاحظ من خلال المهلة الأصلية والمهلة الإضافية للشحن والتفريغ أن المشرع البحري الجزائري قد جعل المهلتين متساويتين في المدة من حيث عدد

---

1 – لتفاصيل أكثر راجع: المادة 5 فقرة 5 مشارطة جنكون "Gencon" تحت عنوان "الشحن" والمادة 6 تحت عنوان "التفريغ" من ، (الملحق رقم 2)، والمادة 7 من مشارطة لندن لسفن الصهاريج "London Tanker Voyage Charter Party" تحت عنوان "مدة العمليات"، (الملحق رقم 4) **عوض علي جمال الدين**، مشارطات إيجار السفن، مرجع سابق، ص 576 وما بعدها.

2 – المهلة الإضافية عبارة عن مبلغ يدفعه المستأجر للمؤجر وذلك مقابل تأخر المستأجر في التسليم بعد انتهاء مواعيد الشحن والتفريغ الأصلية، كما تعني كذلك مدة التأخر بعد مواعيد الشحن والتفريغ.

انظر: **مدني أحمد**، المرجع نفسه، ص 105.

3 – **الدباغ إسراء عبد الهادي محمد**، مرجع سابق، ص 95.

4 – **عوض علي جمال الدين**، مشارطات إيجار السفن، المرجع نفسه، ص 461.

الأيام والساعات، وكأن المدة الأصلية تتمدد إلى مدة أخرى بالقدر نفسه من حيث الزمن، وهو ما جاء في أحكام المادة 663 فقرة 1 و2 من ق.ب.ج[1].

ويكون حساب الميعاد الإضافي طبقا لما جاء في الفقرة الثانية من المادة 663 من القانون البحري بأيام وساعات متتابعة، ويمكن توقيف مدة سريانها للأسباب نفسها الموقفة لمدة الشحن والتفريغ الأصلية والواردة بصريح المادة 662 من القانون البحري سالفة الذكر[2]، وتحدد أجرة المهلة الإضافية للشحن والتفريغ طبقا للمادة 664 من القانون البحري وفقا لحرية أطراف عقد الإيجار، وإذا لم تحدد تحسب على أساس حمولة السفينة ومعدل أجرتها بالإضافة إلى كل المصاريف التي تحملها المؤجر[3] من جراء هذا التوقف للسفينة، وتدفع أجرة المهلة الإضافية من طرف المستأجر للمؤجر يوما بيوم وهو ما جاء في أحكام المادة 664 من ق.ب.ج[4].

---

1 – تنص المادة 663 الفقرة 1 و2 من ق.ب.ج على أنه: « ***يجب على المؤجر إذا انتهت مهلة ميعاد الشحن والتفريغ قبل الإنتهاء من تحميل السفينة أن يبقي السفينة في مكان التحميل خلال مدة إضافية تسمى ميعاد إضافي للشحن والتفريغ المتفق عليه في عقد إيجار السفينة، وفي حالة عدم وجود ذلك في العقد بقدر عدد أيام الشحن والتفريغ***».

2 – أدرج المشرع الجزائري أسباب توقيف سريان المهلة الإضافية بنفس الأسباب التي توقف مواعيد الشحن والتفريغ للمهلة الأصلية والمنصوص عليها ضمن أحكام المادة 662 ق.ب.ج والمتمثلة في خطأ السفينة، أيام العطل والأحوال الجوية، والتأخير الناتج عنها في القيام بعمليات الشحن والتفريغ. وهذا يدل أنه أخذ بعين الاعتبار الصعوبات التي تعرفها الموانئ في البلاد (كالتراكم، ونقص وسائل المناولة والتشوين ...).

انظر: **مدني أحمد**، مرجع سابق، ص 107.

3 – إن المشرع الجزائري في نص المادة 664 الفقرة الأولى من القانون البحري باللغة العربية في العبارة الأخيرة قد أخطأ فعوض كتابة المؤجر أدرج المشرع المستأجر لأن المؤجر في هذا النوع من الإيجار هو الذي يحتفظ بالتسيير التجاري والملاحي: « ... ***مع الأخذ بعين الاعتبار للمصاريف التي تحملها المستأجر من جراء توقف السفينة*** »، إلا أنه بالرجوع إلى النص باللغة الفرنسية نجد أنه أدرج اسم المؤجر: **Art 664/1 D.M.A: « ...** ***Compte tenu des frais qui, pour le fréteur, résultent de l'immobilisation du navire*** »

4 – انظر نص المادة 644 فقرة 2 من ق.ب.ج، سالف الذكر.

ثالثا – المهلة الإضافية الثانية ومكافأة السرعة:

في حالة نهاية المهلة الإضافية التي استفاد منها مستأجر السفينة لشحن وتفريغ بضاعته، دون الانتهاء من عمليات الشحن أو التفريغ في الآجال المحددة[1]، فإن المشرع الجزائري أعطى للمؤجر وفقا لأحكام المادة 665 من القانون البحري حلين: إما فسخ عقد استئجار السفينة، أو إرسال السفينة إلى وجهتها بحمولة ناقصة مع الاحتفاظ بحقه في الأجرة كاملة[2].

إلا أنه قد تمنح مهلة إضافية ثانية عند انتهاء المهلة الإضافية الأولى في حالة لم ينتهي المستأجر من إتمام عمليات شحن وتفريغ بضائعه، فإنه لا يجوز للمؤجر إرسال السفينة بحمولة ناقصة قبل انتهاء المهلة[3]، ومدة المهلة الإضافية الثانية تكون بأيام وساعات متتابعة، يبدأ سريانها مباشرة بعد انقضاء المهلة الإضافية دون الحاجة إلى إعذار المستأجر بذلك، وفي حالة عدم الاتفاق على تحديد أجرة هذه المهلة الإضافية الثانية، فإنه بالعودة إلى أحكام المادة 666 فقرة 2 من ق.ب فإن المشرع جعل حساب أجرتها يكون بزيادة 50% من معدل الأجرة الإضافية[4].

وفي حالة انتهاء عمليتي الشحن والتفريغ قبل انتهاء المهلة المحددة[5]، فيستحق المستأجر تعويض عن الوقت الذي ربحه من المدة المحددة يدفعه له المؤجر ونكون في هذه

---

1 – **عباس خالد**، مرجع سابق، ص 106.

2 – تنص المادة 665 من ق.ب.ج على أنه: « ***إذا لم يتم أو يكتمل التحميل بعد إنقضاء المهلة الإضافية، يجوز للمؤجر أن يفسخ عقد الاستئجار أو يعمل على إرسال السفينة بحمولة ناقصة مع احتفاظه بحقه في الأجرة الكاملة*** ».

3 – انظر نص المادة 666 فقرة 1 من ق.ب.ج، سالف الذكر.

4 – تنص المادة 666 فقرة 2 من ق.ب.ج على أنه: « ***وإذا لم يتفق على أجرة هذه المهلة بين الأطراف فتحسب هذه الأجرة بزيادة 50% من معدل أجرة المهلة الإضافية*** ».

5 – يقصد بـ "قبل انتهاء المهلة المحددة" أي "قبل انتهاء المهلة الأصلية للشحن والتفريغ" المنصوص عليه في المادتين 660 و661 من ق.ب.ج.

الحالة بصدد مكافأة السرعة[1]، وهو ما جاء في أحكام المادة 667 في فقرتها الأولى من ق.ب والتي تنص على أنه: « ***يجب على المؤجر أن يدفع للمستأجر مكافأة للسرعة إلا إذا كان هناك إتفاق مخالف وتدفع هذه المكافئة إذا انتهت عملية تحميل السفينة قبل إنقضاء مواعيد الشحن والتفريغ المبينة في عقد استئجار السفينة*** ».

كما أضافت الفقرة الثانية من المادة 667 من ق.ب.ج عن عدم تحديد مقدار مكافئة السرعة في عقد الإيجار مسبقا، أن المستأجر يستحق تعويضا عن ذلك قدره نصف قيمة أجرة المهلة الإضافية للشحن والتفريغ، والذي استثنى أيام العطل في حساب الساعات والأيام المعوضة، وأخذ بعين الاعتبار أيام الآحاد في هذا الحساب[2].

---

[1] – إن اختيار المشرع الجزائري لتسمية مكافأة السرعة ما هو إلا ترجمة حرفية لمصطلح المستعمل باللغة الفرنسية "Prime de célérité"

[2] – تنص المادة 667 فقرة 2 من ق.ب.ج على أنه: « ***وإذا كان معدل المكافأة غير محدد في عقد إيجار السفينة فيكون مساويا لنصف قيمة أجرة المهلة الإضافية للشحن والتفريغ ولا تحسب أيام العطل ضمن الساعات والأيام الموفرة للمؤجر ما عدا أيام الآحاد*** ».

الفصل الثاني

المسؤولية عن الإخلال بتنفيذ عقد إيجار السفينة

تعمل نماذج مشارطات الإيجار إلى جانب النصوص القانونية المكملة لإرادة الطرفين على بيان الالتزامات التي تقع على عاتق كل من المؤجر والمستأجر، ولما كانت المشارطة هي شريعة المتعاقدين، فإن عدم الوفاء بالالتزام يولد الحق في التعويض لصالح الطرف المتضرر تطبيقا للقواعد العامة المنظمة للمسؤولية التعاقدية.

إذ أن الأمر يتعلق بمجال تلعب فيه الحرية التعاقدية دورا كبيرا يتناسب مع طبيعة عقود إيجار السفينة وما تتطلبه التجارة البحرية من سرعة، فإن أطراف العقد تعمل على تضمين المشارطات أحكام تنظم مسؤولية كل طرف في أدق تفاصيلها بواسطة بنود محددة تضع حلولا لكل صعوبة قد تعترض سبيل تنفيذ تلك المشارطات **(المبحث الأول)**، وتنجم عن هذه المسؤولية العديد من المنازعات، مما يؤدي إلى طرق عديدة لفضها والتي تثير جراء تنفيذ عقد الإيجار **(المبحث الثاني)**.

المبحث الأول

مسؤولية الأطراف عن الإخلال بتنفيذ عقد إيجار السفينة

يحظى مؤجر السفينة (المالك) بأهمية كبيرة في عقد إيجار السفينة لكونه الطرف الأهم في العلاقة بينه وبين مستأجر السفينة والأعوان المساعدين كالربان مثلا، فلقد ورثت القوانين البحرية من الأعراف البحرية القديمة قواعد خاصة بمسؤولية هؤولاء الأطراف، فهذه القواعد تشبه في بعض أحكامها القواعد العامّة للمسؤولية المدنية، إلا أنّها تختلف عنها في أمور أخرى اختلافًا واضحًا، ولذلك فهي مسؤولية من نوع خاص، تتمتع بخصائص معينة تجعلها متميزة عن غيرها في الحقوق المدنية والتجارية.

فالأصل أن كل من المؤجر والمستأجر مسؤول عن تقصيره في الوفاء بالتزاماته نحو الطرف الآخر، فهو ملزم بتعويض الطرف المضرور عن جميع النتائج المباشرة والمترتبة عن تقصيره وهذا وفقا لأحكام المسؤولية العقدية، وترتيبا على ما سبق ذكره، سنعالج مسؤولية المؤجر **(المطلب الأول)**، ومسؤولية المستأجر وذلك نتيجة إخلالهم بتنفيذ عقد إيجار السفينة **(المطلب الثاني)**.

المطلب الأول

مسؤولية المؤجر عن الإخلال بتنفيذ عقد إيجار السفينة

تتعرض السفينة أثناء الرحلة البحرية لمخاطر جسيمة ولحوادث الملاحة البحرية والتي تضفي في الكثير من الحالات إلى الهلاك. لذلك تأخذ مسؤولية المؤجر أو ما يعرف بمالك السفينة المرتبة الأولى في الأهمية بين موضوعات القانون البحري، وذلك سواء على مستوى التشريع الوطني أو التشريعات الأجنبية، وهنا نبين مسؤولية المؤجر من خلال الصور الثلاثة لعقد إيجار السفينة، أي مسؤولية المؤجر في عقد إيجار السفينة بهيكلها **(الفرع الأول)**، ومسؤولية المؤجر في عقد إيجار السفينة لمدة معينة **(الفرع الثاني)**، وأخيرا نبين مسؤولية المؤجر في عقد إيجار السفينة على أساس الرحلة أو عدة رحلات **(الفرع الثالث)**.

الفرع الأول

مسؤولية المؤجر في عقد إيجار السفينة بهيكلها

بالرغم من فقدان المؤجر التسيرين التجاري والملاحي للسفينة إلا انه لا يعفيه من المسؤولية ومساءلته نتيجة الإخلال بالالتزامات المنوطة له اتجاه المستأجر **(أولا)**، واتجاه الغير **(ثانيا)**.

أولا – مسؤولية المؤجر اتجاه المستأجر:

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

1 – قيام مسؤولية المؤجر في حالة عدم صلاحية السفينة للملاحة:

المؤجر يكون مسؤولا عن السفينة من حيث صلاحيتها ملاحيا وتجاريا، أي بكل ما يحمل مصطلح "الصلاحية للملاحة"، وذلك رغم اختلاف المفاهيم والتي سبق التعرض لها سواء بخصوص إيجار السفينة لمدة معينة أو إيجار السفينة على أساس الرحلة، وما يجب توضيحه في هذا الشأن كون من الصعب على المؤجر ضمان صلاحية السفينة للملاحية لافتقاره عملية تجهيزها[1]. إلا أنه يعتبر مسؤولا عن الأضرار الناتجة عن عدم صلاحية السفينة للملاحة، إلا إذا أثبت أنه لم يرتكب أي خطأ أو إهمال أو أن سبب هذه الأضرار لا يرجع لتابعيه أو أي شخص يكون تحت مسؤوليته، وهو ما جاء في صريح نص المادة 727 من ق.ب.ج التي تنص على أنه: « ***يعد المؤجر مسؤولا عن الأضرار المتولدة عن عدم صلاحية السفينة للملاحة الا اذا أثبت على أنه لا يمكن أن ينسب اليه أي خطأ أو اهمال أو إلى أي شخص يكون مسؤولا عنه*** ».

إنّ تنظيم مسؤولية المؤجر اتجاه المستأجر يتم وفقا لمشارطات الإيجار، فالمؤجر يكون مخلا بالتزامه إذا تلفت البضائع أو هلكت بسبب يرجع إلى عدم صلاحية السفينة للاستغلال التجاري مثلا، والفقه يتشدد في تطبيق قواعد المسؤولية في هذا الصدد إذ يعتبر المؤجر مخلا بالتزامه إذا لم يبذل العناية الكافية لضمان وصول البضائع سليمة إلى ميناء الوصول، أو عدم قيامه بالإصلاحات التي ترجع إلى القوة القاهرة[2].

---

[1] – **عباس خالد**، مرجع سابق، ص 154.

[2] – **بهجت عبد الله قايد**، مرجع سابق، ص 170.

ونلاحظ في هذا الصدد الغياب التام للنصوص التي تحدد مسؤولية المؤجر عن البضاعة المنقولة، وهذا أمر منطقي ينسجم مع طبيعة عقد إيجار السفينة بهيكلها (غير مجهزة)، بحيث يتولى فيها المستأجر التسيير التجاري والملاحي معا، ويتحكم في مصير البضاعة المشحونة دون أن يتدخل المؤجر في ذلك، فلا يسأل هذا الأخير إلا عن النتائج المترتبة عن أخطائه في تنفيذ التزامه الأساسي المتعلق بتقديم سفينة صالحة للملاحة وقادرة للقيام بالخدمة المطلوبة لها. غير أن مجرد هلاك أو تلف البضاعة لا يُنشئ أي قرينة في مواجهة المؤجر على الإخلال بالتزامه، بل يتعين على المستأجر إقامة الدليل على ارتكابه خطأ ما كان هو السبب المباشر في حصول الضرر، وبالتالي مطالبته بالتعويض تبعا لذلك[1].

2 – قيام مسؤولية المؤجر في حالة العيوب الذاتية في السفينة:

إن العيب الذاتي للسفينة لا يتعلق فقط بالعيوب الخفية، وإنما يتعدى هذا المفهوم إلى الاستعمال العادي للسفينة من ناحية، ويواجه من ناحية أخرى الأضرار الناتجة عن خطأ لا يعود للمستأجر أو للقوة القاهرة[2].

وعلى اعتبار أن عقد إيجار السفينة بهيكلها عادة ما تبرم لمدة طويلة تتعدى سنة، فالعودة إلى المشارطة النموذجية "بركون" "Barecon" فإنها قلصت من مسؤولية المؤجر بخصوص ضمانه للعيوب الذاتية التي تصيب السفينة، إذ تلزم المؤجر في بندها الثاني بتغطية هذه العيوب لمدة 18 شهرا فقط ابتداء من تسليم السفينة[3]، وهذا على عكس ما

---

1 – **أشريف عبد الرحيم**، مرجع سابق، ص 311.

2 – **حسني أحمد**، عقود إيجار السفن، مرجع سابق، ص 66.

3 – **عباس خالد**، مرجع سابق، ص 155.

نصت عليه أحكام المادة 726 من ق.ب.ج والتي جعلت المؤجر مسؤولا عن ذلك طول مدة العقد[1].

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

ينبغي التفرقة في هذا الصدد بين المسؤولية التعاقدية والمسؤولية التقصيرية، فإذا كان مالك السفينة ومجهزها مسؤولا حيال المضرور من جراء الخطأ الذي يرتكبه ربان السفينة أو طاقمها، فإنه لا يسأل عن الخطأ المذكور إذا وقع في معرض تنفيذ عقد مبرم بين المضرور ومجهز السفينة ففي هذه الحالة يجوز للمجهز الذي أجر سفينته للغير أن يشترط إعفاءه من المسؤولية عن أخطاء الملاحة التي يرتكبها الربان والبحارة وسائر التابعين البحريين، باعتبارهم ليسو خاضعين لإشرافه ورقابته فيما يتعلق بملاحة السفينة. فإذا انتفت مسؤولية المجهز عن أخطاء التابعين البحريين نتيجة العقد المبرم بينه وبين المضرور، تعذّر في هذه الحالة مطالبته بالتعويض عن الأخطاء المذكورة كما تعذّر مطالبة مالك السفينة بذلك التعويض إذا كان لا يستغلها بنفسه[2].

فيسأل المؤجر أمام المستأجر عن الخطأ الصادر منه في تنفيذ التزاماته العقدية (مسؤولية عقدية)، كما يسأل المؤجر أمام الغير بسبب عدم صلاحية السفينة المؤجرة للملاحة إذا أصاب الغير ضررا بسبب هذه الحالة (مسؤولية تقصيرية)[3].

---

[1] – تنص المادة 726 من ق.ب.ج على أنه: « ***يتعين على المؤجر خلال مدة العقد القيام بجميع الإصلاحات والغيارات الخاصة بالعيوب المتعلقة بالسفينة واستهلاكها العادي*** ».

[2] – **سطاس نفن بدر الدين**، النظام القانوني لمسؤولية مالك السفينة (كمجهز كناقل للبضائع)، دراسة قانونية مقارنة، دار الإعصار العالمي للنشر والتوزيع، عمان، 2017، ص 52.

[3] – **حمد الله محمد حمد الله**، عقد النقل...، مرجع سابق، ص 102.

ثانيا – مسؤولية المؤجر اتجاه الغير:

إنّ المسؤول عن الضرر الذي يصيب الغير من السفينة هو مستأجر السفينة فقط، فإذا ألزم المؤجر بالتعويض لعدم إمكانية التمسك بعقد إيجار السفينة على الغير كان له الرجوع بما دفعه من تعويض على المستأجر والذي استقل بإدارة السفينة وتوجيهها، وكل ذلك باستثناء الضرر الناجم عن عيب ذاتي في السفينة، فعلى المستأجر أن يلتزم بإحاطة المؤجر علما على كل خلل يحتمل أن يلحق في المستقبل ضررا بالغير وإلا عدَّ هو المسؤول عن ذلك الضرر[1].

فإذا ما ألزم المؤجر بالتعويض وهو ما يحدث عندما يجهل الغير وجود المشارطة ويتمسك بمسؤولية المؤجر باعتباره مالك للسفينة، فهذا الأخير يجوز له الرجوع بما دفعه من تعويض على المستأجر الذي استقل بإدارة السفينة، لذلك تذهب التشريعات الحديثة إلى التأكيد على قاعدة هامة تشكل حماية للمؤجر من مثل هذه المطالبات، مفادها أن المستأجر يضمن رجوع الغير على المؤجر بسبب يعود إلى استغلال السفينة، ويبدو أهمية هذا الحكم بالنظر إلى أن المشارطات لا تخضع لإجراءات الإشهار، وبالتالي يستطيع الغير الحصول على حكم بالتعويض ضد المالك المؤجر[2].

وللاستفادة من حق تحديد المسؤولية يجب على المالك أن لا يرتكب خطأ، ويشترط في الخطأ أن يكون شخصيا ثابتا متعلقا به، فخطأ ربان السفينة (أو أي شخص ينوب عنه) لا يفقد حقه في تحديد المسؤولية، فيستفاد من حق تحديد المسؤولية كل من مستأجر السفينة ومجهزها والمجهز المسير والربان أو أعضاء طاقم السفينة وكذلك من ينوب عن المالك والمستأجر والمجهز المسير بصفتهم قائمين بمهامهم على غرار المالك نفسه[3].

---

1 – **الناهي صلاح الدين عبد اللطيف**، مرجع سابق، ص 191.

2 – **أضريف عبد الرحيم**، مرجع سابق، ص 329.

3 – **بن عمار محمد**، "تحديد مسؤولية مالك السفينة"، المجلة الجزائرية للعلوم القانونية والسياسية، مجلد 32، عدد 4، كلية الحقوق، جامعة الجزائر 1 بن يوسف بن خدة، 1995، ص ص 833، 834.

وتحديد المسؤولية إمّا أن يكون عينيا يشمل السفينة والأجرة وهو النظام الذي تأخذ به كل من فرنسا وألمانيا ومصر، وإما أن يكون نقديّا بتحديد مبلغ جزافي على أساس الحمولة الصافية تنحصر فيه حقوق الدّائنين وهو موقف كل من الجزائر وإنجلترا.

الفرع الثاني

مسؤولية المؤجر في عقد إيجار السفينة لمدة معينة

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

أولا – مسؤولية المؤجر اتجاه المستأجر:

تتحقق مسؤولية المؤجر اتجاه المستأجر في حالة الأضرار التي تلحق بالبضاعة وهو الالتزام الرئيسي الذي يرتبه عقد إيجار السفينة لمدة معينة في ذمة المؤجر، وهناك أيضا حالات أخرى ذكرتها المادتين 719 و703 من ق.ب.ج.

1 – المسؤولية عن الأضرار اللاحقة بالبضاعة:

المؤجر يكون مسؤولا في حدود السلطة التي احتفظ بها وهي سلطة التسيير الملاحي، وعليه يسأل عن الأضرار اللاحقة بالبضاعة إذا كانت ناشئة عن تقصيره في تنفيذ التزاماته[1]، هنا يمكن للمستأجر أن يمتنع عن تنفيذ التزاماته أو يفسخ العقد مع طلب التعويض، ومن حق المؤجر إثبات رجوع الضرر للسبب الأجنبي، فيستحق الأجرة إلى تاريخ حصول الكارثة. إلا أنه في الوقت نفسه يعفيه من مسؤولية الخطأ الملاحي الناتج عن الربان

[1] – **سطاس نفن بدر الدين**، مرجع سابق، ص 58.

أو مندوبه بخصوص هذه الأضرار[1]، وهو ما جاء في أحكام المادة 698 من ق.ب.ج والتي تنص على أنه: « ***يعد المؤجر مسؤولا عن الأضرار التي تلحق بالبضاعة المشحونة على متن السفينة إذا اتضح بأنها نتجت عن تقصير في أداء واجباته ولكن لا يكون مسؤولا عن الخطأ الملاحي الناتج عن الربان أو مندوبيه*** ».

2 – حالات أخرى لقيام مسؤولية المؤجر:

حددت المادة 719 ق.ب.ج حالات أخرى لقيام مسؤولية المؤجر اتجاه المستأجر في عقد إيجار السفينة لمدة معينة وتتمثل في:

- وقوع ضرر جراء التأخير المنسوب إليه،
- فقدان السفينة،
- عدم صلاحية السفينة للقيام بالملاحة البحرية.

ولكن يمكنه أن يستبعد المسؤولية عنه في حالة ما إذا أثبت أن هذه الحوادث نتجت عن أخطاء لا تخصه هو أو عن الأشخاص التابعين له، فنصت المادة 719 على أنه: « ***يعد المؤجر مسؤولا عن كل ضرر يحدث من جراء التأخير المنسوب إليه وكذلك عن فقدان السفينة أو عدم امكان تصليحها، إلا إذا أثبت بأن هذه الحوادث نتجت عن خطأ لا يخصه أو لم ينتج عن أحد الأشخاص الذي يعتبر مسؤولا عنه*** »[2].

أما القضاء الفرنسي فاعتبر التزام المؤجر في عقد إيجار السفينة لمدة معينة بالإبقاء على صلاحية السفينة للملاحة مجرد التزام بوسيلة، بحيث يقع على عاتق المستأجر عبء إثبات أن المؤجر أخل بهذا الالتزام أو غيره من الالتزامات المشار إليها، وقد قضت محكمة "إكس" في هذا الشأن في أحد قرارها الصادر في 20 جوان 1972 بما يلي: « يستنتج من

---

[1] – لأن التسيير الملاحي يعود للمؤجر وفقا لصريح المادة 700 من ق.ب.ج والتي تنص على أنه: « ***يحتفظ المؤجر بحق التسيير الملاحي للسفينة*** ».

[2] – **سخري بويكر**، القانون البحري، دار هومة للطباعة النشر والتوزيع، الجزائر، 2006، ص 162.

البند 18 من مشارطة بلتايم، والقاضي بعدم مسؤولية المؤجر عن عوار البضاعة إلا عند إخلاله بالتزامه في الإبقاء على صلاحية السفينة للملاحة، فالتزامه هذا ليس التزاما بنتيجة، وحتى ولو سلمنا بالتزام المؤجر بإقامة الدليل على عنايته للسفينة ليدرأ عن نفسه كل المسؤولية، فإن هذا الدليل يعتبر متوفرا لمجرد أن يثبت أن السفينة بقيت صالحة للملاحة منذ أن منحها شركة الترتيب (Bureau Veritas) الدرجة الأولى خلال آخر زيارة له، علاوة أن تقرير البحر (Rapport de mer) غير المنازع فيه من قبل مندوب المستأجر (Le subrécargue)، يفيد أن المجهز بذل العناية اللازمة لضخ المياه المتسربة إلى السفينة بمجرد اكتشاف العوار »[1].

وهناك حالة استثنائية أين يمكن إعفاء المؤجر عن المسؤولية والتي ذكرتها أحكام المادة 703 من ق.ب.ج والتي تنص على أنه: « ***لا يكون المؤجر مسؤولا تجاه المستأجر عن الالتزامات المعقودة من قبل الربان ضمن الشروط المنصوص عليها في المادتين 701 و702 والمذكورتين أعلاه، وعن الأخطاء التجارية المرتكبة من قبل الربان*** »[2].

يتضح من خلال هذه المادة أن المؤجر لا يكون مسؤولا تجاه المستأجر عن أخطاء الربان وكذا الأخطاء التجارية التي يرتكبها هذا الأخير، ولهذا السبب فإن جزاء عدم إخبار الربان الغير بأنه يعمل لحساب المستأجر، يكون بتحمل الطرفين مسؤولية ذلك بالتضامن معا اتجاه هذا الغير وفقا لمقتضيات المادة 702 من ق.ب.ج[3].

---

1 – **أضريف عبد الرحيم**، مرجع سابق، ص 312.

2 – تنص المادة 701 من ق.ب.ج على أنه: « ***يعود التسيير التجاري للسفينة لمستأجر السفينة، ويكون الربان بحكم القانون ممثلا عن المستأجر في هذا المجال ويجب عليه التقيد بتعليمات المستأجر وفي حدود أحكام عقد استئجار السفينة*** ».

3 – تنص المادة 702 من ق.ب.ج على أنه: « ***إذا لم يقم الربان العامل في إطار الأحكام المذكورة في المادة السابقة، بإخبار الغير صراحة بأنه يعمل لحساب المستأجر، فإن المؤجر والمستأجر يبقيان مسؤولين عن هذا الالتزام*** ».

ثانيا – مسؤولية المؤجر اتجاه الغير:

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

1 – المسؤولية التعاقدية:

يكمن معيار تحديد المسؤولية العقدية في عدم تنفيذ الالتزام، ويحدد نطاق المسؤولية في معرفة ما إذا كان المدين قد أخطأ أم لم يخطئ، وبالتالي تحدد مسؤوليته عن خطئه[1].

تعود مسؤولية المؤجر اتجاه الغير عن طريق تحديد الديون التعاقدية لحاجيات السفينة، فإذا قدم شخص للسفينة ما يلزمها من وقود وتموين وأدى لها خدمات معينة وأراد بالمطالبة بالثمن الذي يستحقه من التوريدات أو الخدمات يتقدم للشخص الذي تعاقد معه[2].

فإذا كان مالك السفينة هو الذي أبرم هذه العقود فإن دعوى المسؤولية توجه ضده ويستوي أن يكون تعاقد مباشرة[3]، أو بواسطة وكيل خاص، أو يكون الربان عند تعاقده مع الغير قد أعلن عن تمثيله للمالك، وتعتبر هذه الديون المترتبة عن هذا النوع من العقود في كل الأحوال ديون ممتازة[4].

أما إذا تعاقد الغير مع الربان بوصف الربان ممثلا للمالك وبعد أخذ إذن هذا الأخير من المالك، فتكون للمتعاقد دعوى ضد المالك أيا كانت نصوص مشارطة إيجار السفينة[5]،

---

1 – **فتحي حسن الجميل إيمان**، مسؤولية الناقل البحري للأشخاص، دار الكتب والوثائق العلمية، الإسكندرية، 2006، ص 38.

2 – **عوض علي جمال الدين**، مشارطات إيجار السفن، مرجع سابق، ص 240.

3 – يعتبر التعاقد قد تم مع المالك مباشرة إذا تم مع فرع شركة الملاحة المالكة للسفينة، إذ أن الفرع جزء من الشركة وليس مجرد وكيل عنها.

انظر: **حسني أحمد**، عقود إيجار السفن، مرجع سابق، ص 106.

4 – **أضريف عبد الرحيم**، مرجع سابق، ص 332.

5 – **عوض علي جمال الدين**، دراسات مشارطات إيجار السفن، مرجع سابق، ص 176.

غير أن الصعوبة تثور بالنسبة للعقود التي يبرمها الربان مع الغير من أجل حاجيات السفينة المستأجرة دون أن يفصح أنه يمثل المستأجر، لهذا ظهرت عدة اتجاهات من بينها من يقول بأنه ما دامت التوريدات قد قدمت إلى سفينة معينة فإن المؤجر المالك هو المسؤول الأول، حتى ولو انتقلت الإدارة التجارية للسفينة إلى يد المستأجر[1].

2 – المسؤولية التقصيرية:

إذا كان المؤجر (في الحالات التي لا تثبت له صفة الناقل) في مأمن من دعوى المتعاقدين مع المستأجر المبنية على الأساس التعاقدي، فإن صاحب البضاعة يمكنه أن يقاضي المؤجر (وهو الطرف في عقد الإيجار الذي ليس له صفة الناقل في مواجهته)، وذلك طبقا للقواعد العامة في المسؤولية التقصيرية، كإهماله في إعداد السفينة وهذا الإهمال مخالفة لأحكام القانون[2].

ولتحديد مسؤولية المؤجر اتجاه الغير لا بد أولا التمييز بوضوح بين التسيير الذي يتقاسمه كل من المؤجر (المالك) والمستأجر، فالمالك يكون مسؤول عن الأضرار التي تُسبّبها سفينته للغير ما لم تكن ناشئة عن الاستغلال التجاري للسفينة، أي بمعنى أن الأضرار التي لحقت البضائع المشحونة والسفينة نتيجة خطأ الربان أثناء مباشرة التسيير الملاحي، فالمؤجر هو الذي يلتزم بإصلاح هذه الأضرار لأنه هو الذي يحتفظ بالتسيير الملاحي للسفينة في هذا العقد[3].

---

[1] – لمزيد من التفاصيل حول هذه الاتجاهات راجع: **أضريف عبد الرحيم**، مرجع سابق، ص 333.

[2] – **حسني أحمد**، عقود إيجار السفن، مرجع سابق، ص 125.

[3] – لقد طبق القضاء والتحكيم في أغلب قراراتهم هذا الحل، ففي قضية تعرّض فيها عامل شحن للغرق عند مغادرته السفينة لكون السلم الموضوع لنزول العمال لم تتوافر فيه الشروط التي تفرضها اللوائح لضمان سلامتهم، فقضت المحكمة التجارية "لنانت" بفرنسا بمسؤولية المؤجر لأن الخطأ وقع في عمليات فنية ملاحية لا علاقة له بالاستغلال التجاري.
وفي دعوى أخرى رفعت على المؤجر والمستأجر كان على المحكمة أن تبحث من منهما الذي ارتكب الخطأ أو الذي كانت له حراسة السفينة في مواجهة الغير، وكانت السفينة مؤجرة بمشارطة بلتايم وانفجرت نتيجة شحن متفجرات بها=

أما إذا كانت الأضرار التي لحقت بالمضرور نتيجة خطأ الربان والبحارة أثناء مباشرة التسيير التجاري للسفينة فإن المستأجر هو الذي يتحمل المسؤولية ويدفع التعويض المستحق لأن الربان والبحارة يتبعونه أثناء نشاطهم التجاري على متن السفينة، أما إذا كانت الأضرار التي لحقت المضرور ترجع إلى أفعال الربان بوصفه تابعا للمؤجر والمستأجر في آن واحد (أي تنفيذا للتسيير الملاحي والتجاري معاً)، وهي أمور يصعب فيها الفصل بين التسيير الملاحي والتجاري للسفينة كتستيف ورص البضائع مثلا، ففي هذه الحالة يجب توزيع التعويض المستحق للمضرور بين المؤجر والمستأجر بنسبة الخطأ الملاحي أو الخطأ التجاري المرتكب[1]. وقد انتقد هذه التفرقة بين التسيير التجاري والملاحي للسفينة الفقيه "René Rodiére" عندما قال أنّ التمييز بين التسييرين لا يهم كثيراً المضرور، والذي يكون له دائماً توجيه دعوى المسؤولية اتجاه المؤجر (المالك)[2].

الفرع الثالث

مسؤولية المؤجر في عقد إيجار السفينة على أساس الرحلة

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

= وكان المرشد والغير من ضحايا هذا الانفجار ورغم أن المستأجر كان فرنسيا وكانت مصالح الضحايا الفرنسيين تقضي ترتيب مسؤولية المستأجر، إلا أن محكمة باريس قدرت أن المؤجر النرويجي هو وحده المسؤول.

انظر: **أضريف عبد الرحيم**، مرجع سابق، ص 351؛ **حسني أحمد**، عقود إيجار السفن، مرجع سابق، ص 125.

[1] – **سطاس نفن بدر الدين**، مرجع سابق، ص 59.

[2] – **RODIERE René**, Droit maritime, 12ème Ed ,Dalloz, Paris, 1997, p 284.

أولا – قيام مسؤولية المؤجر اتجاه المستأجر واتجاه الغير:

إنّ المبدأ العام وفقا لما جاء في أحكام المادة 124 من ق.م.ج والتي تنص على أنه: « ***كل فعل أيا كان يرتكبه الشخص بخطئه، ويسبب ضررا للغير يلزم من كان سببا في حدوثه بالتعويض*** »، فتطبيقا لهذا المبدأ يجب على المؤجر أن يعوض الأضرار التي تلحق بالمستأجر بسبب عدم تنفيذ لالتزاماته، وكذلك الأضرار التي تسببها للغير[1].

1 – مسؤولية المؤجر اتجاه المستأجر:

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

أ – مسؤولية المؤجر عن الأضرار التي تلحق بالبضائع:

يُسأل المؤجر على الضرر التي تلحق بالبضائع في حالة تقديم سفينة غير صالحة للملاحة إلا إذا أثبت أن الضرر غير ناشئ من تقصيره في التزاماته بالعناية بالسفينة، وهو ما نصت عليه مشارطة جنكون في مادتها الثانية فقرة الأولى على أنه: " يسأل المجهز عن

---

[1] – يبين هذا النص أن المسؤولية عن العمل الشخصي هي تلك التي تترتب على عمل يصدر من المسؤول نفسه وأن المسؤولية التقصيرية كالمسؤولية العقدية أركانها ثلاثة وهي الخطأ، والضرر، وعلاقة السببية بينهما، كما يتضح **بأن** أساس هذه المسؤولية هو الخطأ الواجب الإثبات، وعلى المضرور إثباته، فإذا ثبت الخطأ وترتب عليه ضرر للغير فإن مرتكبه يلتزم بتعويض الغير عن هذا الضرر، وللقاضي الأساس حق تقدير قيام الخطأ، كما له حق تقدير انتفائه، غير أنه يخضع لرقابة المحكمة العليا في عملية تكييفه القانوني.

انظر: المادة 124 من الكتاب الثاني من القانون المدني الجزائري بعنوان الالتزامات والعقود، من الباب الأول بعنوان مصادر الالتزام، في الفصل الثالث وعنوانه العمل المستحق للتعويض من القسم الأول تحت عنوان المسؤولية عن الأعمال الشخصية.

الهلاك والضرر الذي يصيب البضاعة، أو عن التأخير في تسليمها وذلك فقط في حالة ما يكون الهلاك أو الضرر أو التأخير ناشئا عن رص غير سليم أو تم بإهمال أو عن تقصير في بذل العناية الواجبة من جانب المجهز أو وكلائه في وضع السفينة من جميع نواحيها في حالة صالحة للملاحة وضمان تجهيزها وتزويدها بما يلزمها وتموينها، أو بتقصير شخصي من جانب المجهز أو مدير أعماله "[1].

أما المشرع الجزائري فلقد أشار إلى مسؤولية المؤجر عن الأضرار الحاصلة للبضاعة من خلال أحكام المادة 653 فقرة 1 من ق.ب.ج والتي تنص على أنه: « ***يعد المؤجر مسؤولا عن الأضرار التي تلحق بالبضائع التي يتسلمها ربان السفينة على متن السفينة تنفيذا لأحكام عقد إيجار السفينة*** ».

لقد صدر قرار من الغرفة التجارية والبحرية الجزائرية للمحكمة العليا في قرارها المؤرخ في 1995/11/07 ملف 138944 والتي تقضي بأنه في إطار عقد استئجار السفينة كما هو الحال في هذه القضية، فإن المؤجر يعتبر الناقل المسؤول عن البضائع المكلف بها طبقا للمادة 653 من ق.ب.ج، ولقد قضت المحكمة العليا الغرفة التجارية والبحرية بأنه: « حيث أنه في إطار استئجار السفينة على أساس الرحلة كما هو الحال في هذه القضية، فإن المؤجر يعتبر وحده مسؤولا عن الأضرار التي تلحق البضائع التي يستلمها ربان السفينة على متنها، ومن ثم فإن القضاء كانوا على صواب عندما قضوا برفض طلب الطاعنان، شركة "كات" و"سنابات" ضد الشركة الوطنية للملاحة استنادا على أن المؤجر يعتبر الناقل المسؤول عن البضائع المكلف بها، مما يتوجب رفض الطعن طبقا لأحكام المادة 653 من القانون البحري »[2].

---

[1] – المادة الثانية فقرة الأولى من مشارطة جنكون "Gencon" ، تحت عنوان "قبل الرحلة"، (الملحق رقم 2)، **عوض علي جمال الدين**، مشارطات إيجار السفن، مرجع سابق، ص 584.

[2] – قرار المحكمة العليا، المؤرخ في 1995/11/07، الملف رقم 138944، الصادر عن الغرفة التجارية والبحرية للمحكمة العليا، المجلة القضائية، العدد الثاني، سنة 1995، ص 138.

كما اعتبرت المحكمة العليا في قرار آخر لها صادر بتاريخ 2007/04/04 ملف رقم 409846 بأن المجهز مالك السفينة المستأجرة للرحلة مسؤول عن الخسائر التي تلحق بالبضاعة ضمن عمليات التسيير الملاحي والتجاري طبقا للمواد 650 و653 من القانون البحري وبذلك تكون المحكمة العليا نقضت القرار الصادر عن المجلس القضائي للجزائر في 16 ديسمبر 2003 الذي أخطأ في تفسيره للمادة 653 من القانون البحري عندما اعتبر أنها تنص على مسؤولية المؤجر عن الأضرار التي تلحق بالبضائع على متن السفينة دون سواها[1].

ب – المسؤولية في حالة شحن وتستيف البضائع على السفينة:

إنّ المسؤولية الناشئة في حالة تنفيذ عمليات الشحن والتفريغ وما ينشأ عنها من ضرر يتحملها من يتولاها بالفعل، ولو كانت نفقاتها على الطرف الآخر، فإذا قام بها المستأجر فهو الذي يتحمل الأضرار الناتجة عما يصيب الأشخاص والسفينة والبضائع الأخرى، فضلا عما يصيب بضاعته الخاصة، وأما إذا تولاها الناقل فإن المسؤولية تقع عليه[2].

ج – المسؤولية في حالة انحراف السفينة:

على الربان الإبحار في اتجاه ميناء الوصول بالسرعة المناسبة، وعليه أن يتبع الطريق الواجب إتباعه، فإذا انحرفت السفينة عنه إلى غيره انعقدت في هذه الحالة مسئولية المؤجر فيعتبر طريق الرحلة التزاما أساسيا على السفينة تقرر لمصلحة البضاعة أساسا.

---

[1] – قرار المحكمة العليا، المؤرخ في2007/04/04، الملف رقم 409846، الصادر عن الغرفة التجارية والبحرية للمحكمة العليا، المجلة القضائية، العدد الأول، سنة 2007، ص ص 378، 375.

[2] – **حسني أحمد**، عقود إيجار السفن، مرجع سابق، 146.

وحتى تنعقد المسؤولية التعاقدية في حق المؤجر يجب أن يكون انحراف السفينة عن طريقها بغير مبرر مشروع من الظروف أو العقد وأن يترتب على ذلك ضررا للشاحن أو المستأجر كتلف البضاعة بسبب استطالة مدة الرحلة[1].

2 – مسؤولية المؤجر اتجاه الغير:

عقد إيجار السفينة بالرحلة هو عقد إيجار وليس بعقد نقل، فإنه تنطبق عليه أحكام عقد الإيجار دون أحكام عقد النقل، ومع ذلك فإن المؤجر يلتزم بالتزامات التي تقع على الناقل عادة فيما يتعلق بالمحافظة على البضاعة وتنفيذ عملية النقل[2]، وقد يقوم المؤجر في عقد إيجار بالرحلة بواسطة ربانه بناء على طلب المستأجر أو تنفيذا لمقتضيات مشارطة الإيجار، بإصدار سندات شحن لفائدة شخص آخر من الغير، فيصبح خاضعا من جهة للنظام الذي يحكم مسؤولية الناقل البحري وللقواعد الآمرة المنظمة لعقد النقل كما هي منصوص عليها بالمادة 802 وما يليها من القانون البحري الجزائري ولقواعد هامبورغ لسنة 1978[3] كلما تعلق الأمر بنقل دولي وتوافرت شروط تطبيقها وذلك في علاقته بالغير حامل سند الشحن،

---

1 – **فهر عبد العظيم صالح**، مرجع سابق، ص 11.

2 – **الدباغ إسراء عبد الهادي محمد**، مرجع سابق، ص 98.

3 – إزاء عجز اتفاقية بروكسل حول توحيد بعض قواعد سندات الشحن لسنة 1924 وتعديلاتها، عن مواكبة التطور الاقتصادي للنقل البحري، علاوة على غموض نصوص هذه القواعد، وتضمنها للتعداد الطويل لحالات الإعفاء والمسئولية وبالأخص الدفع بالخطأ الملاحي، وإغفالها للكثير من الأمور المتعلقة بالنقل البحري، ولكونها أصبحت غير صالحة لإقامة توازن مقبول بين مصالح الدول الناقلة، وقبول الدول الشاحنة التي أغلبها من الدول النامية إضافة إلى تطور التكنولوجيا في مجال النقل البحري، والذي يقضي إعادة النظر في العلاقات القانونية التي تنظم ذلك النوع من النقل، تعالت أصوات الدول النامية، مطالبة بوضع تشريع بحري دولي يضمن مصالحها، يطبق لها التوازن من مصالح الدول الكبرى، على نحو أفضل مما حققته اتفاقية بروكسل لسنة 1924، وكان من نتيجة ذلك، أن وضع مشروع اتفاقية جديدة تحت مظلة لجنة قانون التجارة الدولية التابعة للأمم المتحدة، ودعت الجمعية العامة للأمم المتحدة إلى مؤتمر دبلوماسي عقد في هامبورج في الفترة من 6 إلى 21 مارس 1978، والتي تعرف باسم "قواعد هامبورغ".
انظر: **الغيلاني مبارك بن محمد بن خميس**، مسئولية الناقل البحري في ظل قواعد روتردام لسنة 2008م "دراسة مقارنة باتفاقيتي بروكسل وهامبورج"، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في الحقوق، كلية الحقوق، جامعة القاهرة، 2016، ص ص 7، 8.

ومن جهة أخرى يبقى خاضعا لأحكام المشارطة بالرحلة التي أبرمها مع المستأجر إلى جانب النصوص القانونية المنظمة لها.

فلا صعوبة في الأمر في حالة ما إذا أصدر المؤجر سندات شحن لمصلحة المستأجر وظل هذا السند في يده، إذ لا مجال عندئذ لتطبيق أحكام عقد النقل ما دامت علاقة المؤجر بالمستأجر بقيت في نطاق عقد إيجار السفينة بالرحلة وهو ما جاء في أحكام المادة 693 من ق.ب.ج[1]، إلا أنه في حالة أصدر المؤجر سند شحن لمصلحة شخص آخر غير المستأجر أو إذا أصدره لمصلحة المستأجر وانتقل منه إلى يد شخص من الغير، ففي هذه الحالة يسأل المؤجر عن سندات الشحن التي يوقعها على أساس المسؤولية التعاقدية[2].

ثانيا – التحديد القانوني من مسؤولية المؤجر:

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

1 – إعفاء المؤجر من المسؤولية في القانون البحري الجزائري:

أجاز القانون لمؤجر السفينة أن يحدّد مسؤوليته فلا تكون مطلقة[3]، بل يمكنه تحديد حد أقصى للتعويض يكون في وسعه، فالمستأجر لا يستطيع مقاضاة المؤجر المالك إلا إذا

---

1 – تنص المادة 693 من ق.ب.ج على أنه: « ***تبقى علاقات المؤجر والمستأجر عند استئجار السفينة على أساس الرحلة، خاضعة لأحكام عقد إيجار السفينة حتى ولو تم إصدار وثيقة شحن بناء على هذا العقد*** ».

2 – **الدباغ إسراء عبد الهادي محمد**، مرجع سابق، ص ص 98، 99.

3 – إن طبيعة التحديد القانوني للمؤجر (المالك) هي طبيعة مزدوجة فهو من النظام العام في حدوده الدنيا، بحيث لا يجوز للمتعاقدين الاتفاق على أقل منه، فعلى المحكمة التي تنظر في النزاع وأن تطبق من تلقاء نفسها تحديد المسؤولية دون اشتراط تمسك المؤجر بذلك. وهو ليس من النظام العام في حدوده العليا، بحيث يجوز لطرف العقد اشتراط أكثر من ذلك الحد، كما أن تحديد المسؤولية خروجا عن القواعد العامة والتي تلزم المسؤول أن يعوض المضرور عن كل ضرر الذي أصابه إلى غاية استغراق الذمة المالية كلها. =

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

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

فيتضح من خلال هذه المادة أنه عدّدت عدة حالات إعفاء المؤجر من المسؤولية تتمثل فيما يلي:

– حالة إثباته القيام بالتزاماته كمؤجر.

– حالة إثباته أن الأضرار التي وقعت غير ناتجة عن قصوره في التزاماته.

– أن الأضرار والخسائر التي حدثت ناتجة من جراء الملاحة التي قام بها الربان أو مندوبه.

= انظر: **أحيان شاكر عبد الله، رنا فارس جبر**، "التحديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري الناشئة عن التأخير في تسليم البضائع"، مجلة جامعة تكريت للحقوق، مجلد 1، الجزء 1، عدد 1، العراق، 2016، ص 465.

[1] – **المروني خالد محمد**، التحديد القانوني لمسؤولية مالك السفينة، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق، جامعة الجزائر –1، 2012، ص 402.

[2] – **سخري بوبكر**، مرجع سابق، ص 152.

إن في حالة إيجار السفينة بالرحلة يكون تحديد من له حق دفع المسؤولية واضحا خاصة إذا كانت التسيير الملاحي والتجاري بيد المالك "المؤجر"، لكن ذلك لا يمنع في بعض الأحيان أن يقوم اتفاق بين المالك والمستأجر على أن يمنح الأول للثاني بعض الصلاحيات المتعلقة بالتسيير التجاري كأن يقوم المستأجر بتستيف البضائع على السفينة أو الإشراف عليها طوال الرحلة البحرية، وبالتالي يتلقى التابعين القائمين على تلك الأعمال التوجيهات من المستأجر، وفي هذه الحالة إذا تضررت البضائع بفعل السبب الأجنبي فإن المالك لا يحتاج لدفع مسؤوليته عن فعل السفينة لأن المستأجر هو من كان له حق الرقابة والتوجيه والإشراف على عمال السفينة، والمستأجر لا يستطيع مقاضاة المالك إلا إذا حصل الضرر بفعل أحد التابعين عن طريق الغش أو الخطأ الجسيم، أو كان الخطأ صادرا من مالك السفينة شخصيا[1].

2 – إعفاء المؤجر من المسؤولية في نماذج مشارطات الإيجار:

لقد وردت بعض البنود من نماذج مشارطات إيجار السفن التي تعفي المؤجر من المسؤولية في حالة خطأ أو تهاون مستخدميه نذكر منه البند الثاني من الفقرة الثانية من مشارطة جنكون "Gencon" والذي يحدد نطاق مسؤولية المؤجر، فيعتبر المؤجر غير مسؤول عن أي فقدان أو أضرار أو تأخر ناتج عن أي سبب حتى من تهاون ربان السفينة أو الطاقم أو أي شخص في خدمة المجهز سواء على متن السفينة أو على اليابسة أو في أفعال هم ليسوا مسؤولين عنها، بما فيها عدم صلاحية السفينة للملاحة سواء بداية الرحلة أو في أي وقت آخر[2].

كما أضافت مشارطة لندن لسفن الصهاريج " London Tanker Voyage Charter Party" في بندها التاسع من هذه المشارطة أسباب الإعفاء من المسؤولية فتنص على أنه:

---

[1] – **المروني خالد محمد**، مرجع سابق، ص 401.

[2] – المادة الثانية فقرة 2 من مشارطة جنكون "Gencon" ، تحت عنوان "قبل الرحلة"، (الملحق رقم 2)، **عوض علي جمال الدين**، مشارطات إيجار السفن، مرجع سابق، ص 584.

« لا يسأل المجهز عن مخاطر البحر والنار وخيانة الربان والطاقم والأعداء والقراصنة واللصوص والمهاجمين، والإيقاف والضغط من السلطة والحكام والشعوب والتصادم والجنوح وحوادث الملاحة الأخرى المستثناة، ولو بمناسبة إهمال أو تقصير أو غلط في التقدير من المرشد أو الربان أو البحارة أو التابعين الآخرين للمجهز »[1].

المطلب الثاني

مسؤولية المستأجر في عقد إيجار السفينة

إن المستأجر باعتباره الطرف الثاني في عقد إيجار السفينة، فيعتبر مسؤولا طبقا للقواعد العامة في مادة المسؤولية العقدية عن كل إخلال من جانبه بالتزام من الالتزامات التي يرتبها عليه القانون أو ما تنص عليها المشارطات النموذجية[2].

غير أن مجال هذه المسؤولية ليس واحدة في كل عقود إيجار السفن بل تختلف تبعا لنوع الإيجار، هذا ما دفعنا لدراسة مسؤولية المستأجر من خلال الأنواع الثلاثة لعقد إيجار السفينة، إذ نتناول مسؤولية المستأجر في عقد إيجار السفينة غير مجهزة أو بهيكلها **(الفرع الأول)**، ومسؤولية المستأجر في عقد إيجار السفينة لمدة معينة **(الفرع الثاني)**، وأخيرا نعرج إلى مسؤولية المستأجر في عقد إيجار السفينة على أساس الرحلة أو عدة رحلات **(الفرع الثالث)**.

الفرع الأول

مسؤولية المستأجر في عقد إيجار السفينة بهيكلها

لما كان المستأجر هو من يتولى التسيير الملاحي والتجاري للسفينة فيكون المسئول عن تحمل النتائج المترتبة عن ازدواجية هذا التسيير، أي أنه يكون مسؤولا وحده عن الأفعال

---

[1] – المادة التاسعة من مشارطة لندن لسفن الصهاريج "London Tanker Voyage Charter Party" تحت عنوان "التزامات الطرفين"، (الملحق رقم 4)، **عوض علي جمال الدين**، مشارطات إيجار السفن، مرجع سابق، ص 600.

[2] – **أضريف عبد الرحيم**، مرجع سابق، ص ص 321، 322.

والتصرفات بحكم ما له من سيطرة تامة على السفينة وبحكم تبعية الربان له في إدارتها الشاملة، إلا أنه يظهر العكس بالنسبة لإيجار السفينة لمدة معينة فالحائز على الإدارة التجارية هو المسؤول عن الأضرار اللاحقة بالسفينة، وذلك بفعل استغلاله لهذه الأخيرة ضمن هذه الحدود، فتترتب هنا مسؤولية المستأجر اتجاه المؤجر **(أولا)**، ومسؤولية المستأجر اتجاه الغير **(ثانيا)**.

أولا – مسؤولية المستأجر اتجاه المؤجر:

يسأل المستأجر إذا أخل بالتزامه على السفينة والمحافظة عليها وردها في الميعاد المتفق عليه[1]، فهو ليس حر في استعمال السفينة كما يشاء، بل عليه مراعاة في هذا الاستعمال ألا يعرّض المؤجر للمسؤولية أمام الجهات الإدارية، فكثيرا ما يشترط المؤجر في العقد منع للمستأجر من استعمال السفينة في نقل معينة، كاشتراط منع شحن السفينة بالحديد أو المواد المتفجرة، أو منعه من إبحار السفينة في مناطق معينة، فكل هذه الشروط تكون نافذة في حق المستأجر وفي حالة عدم تنفيذها ترتب عليه المسؤولية ويلتزم بالتعويض عن الأضرار التي تصيب المؤجر نتيجة مخالفة الشروط المتفق عليها في العقد[2].

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

---

[1] – **بهجت عبد الله قايد**، مرجع سابق، ص 170.

[2] – **حسني أحمد**، عقود إيجار السفن، مرجع سابق، ص 67.

ما إذا كان الخطر قد نشأ بسبب خطأ الربان أو أحد أفراد الطاقم فإن الالتزام بدين المساعدة يقع على عاتق المستأجر[1].

وإذا تأخر المستأجر في رد السفينة لسبب يرجع إليه، ترتب عليه مسؤولية جراء إخلاله لهذا الالتزام، ويؤدي به إلى دفع ما يعادل الأجرة عن الخمسة عشر يوما ويدفع كذلك ما يعادل مثلى الأجرة عن أيام التأخير والتي تزيد عن ذلك، هذه القاعدة تساعد على تفادي النزاع حول حقيقة وأهمية الضرر الذي يتحمله المؤجر في هذه الحالة. وللإشارة فقط فإن ما يدفعه المستأجر للمؤجر ليس أجرة وإنما هو تعويض متفق عليه بحيث يلتزم بدفعه ولو كان التأخير راجعا إلى قوة قاهرة، كما يكون للمؤجر الحق في التعويضات التكميلية إذا كان التأخير راجعا إلى خطأ المستأجر[2].

أما المشرع الجزائري فنص على أنه كل ضرر يلحق بالسفينة ويرتب مسؤولية مباشرة للمستأجر فيكون مسؤولا عند رد السفينة عن كل تلف أو تغيير أصابها جراء استغلاله لها، ويلتزم بالمقابل بتعويض المؤجر عن ذلك. إلا إذا أثبت أن هذه الأضرار أو التغييرات راجعة لسبب أجنبي عنه أو بفعل القوة القاهرة أو نتيجة استهلاك العادي، أما عن التأخير الحاصل في تنفيذ المستأجر لالتزامه برد السفينة في الوقت المتفق عليه في المشارطة، فيجعله هذا يتحمل تعويضا عن المدة الزائدة على التاريخ المحدد للرد، يحسب على أساس ضعف بدل الإيجار المحدد في العقد، باستثناء التأخير المسموح به والذي يكون إما بصفة عرضية أو لا

---

[1] – **حسني أحمد**، عقود إيجار السفن، مرجع سابق، ص 71.

[2] – نصت المادة 165 فقرة 3 من ق.ت.ب.م على جزاء إخلال المستأجر بالتزامه برد السفينة في الوقت المحدد في المشارطة على أنه: « ***وإذا تأخر المستأجر في رد السفينة لسبب يرجع إليه التزم بدفع ما يعادل الأجرة عن الخمسة عشر يومًا الأولى ويدفع ما يعادل مثل الأجرة عن أيام التأخير التي تزيد على ذلك، ما لم يثبت المؤجر أن الضرر يجاوز هذا القدر*** ».

انظر: عبد الفتاح مراد، موسوعة القانون البحري، (د.د.ن)، الإسكندرية، (د.س.ن)، ص 123.

تتعدى مدته واحد على عشر 1/10 مدة العقد وهو ما نصت عليه المادة 736 من ق.ب.ج[1].

إن الأصل وطبقا لمختلف التشريعات البحرية جواز التأجير من الباطن ما لم يتفق على عكس ذلك، ففي حالة تأجير السفينة من الباطن يبقى المستأجر الأصلي مسؤولا قبل المؤجر عن التزاماته الناشئة عن العقد، ولا تنشأ علاقة بين المؤجر والمستأجر من الباطن، ومع ذلك فإنه يجوز للمؤجر الرجوع على المستأجر من الباطن بما لا يجاوز ما هو مستحق عليه للمستأجر الأصلي[2]، فالمستأجر إذن لا يعفي من المسئولية عما أصاب السفينة ومن دفع الأجرة وتعويض المؤجر عن كل ما أصابه من ضرر إلا إذا أثبت أن هذا راجع إلى قوة قاهرة أو خطأ من الغير.

ثانيا – مسؤولية المستأجر اتجاه الغير:

المستأجر عندما يقوم بتجهيز السفينة ويهيئها للرحلة بما تحققه من أرباح وما تتعرض له من خسائر، فإنه من الناحية القانونية والمنطقية يكون مسؤولا عن العقود التي أبرمها مع الغير باعتباره حارسا للسفينة[3]، ويكون مسؤولا كذلك عن تصرفات ونتائج أفعال الربان والطاقم والمرشد باعتبارهم تابعين له، فيسأل عن التصرفات التي تصدر منه أو من البحارة طالما أنها مرتبطة بالسفينة، وترجع الفائدة من هذه القاعدة في حالة التصادم البحري وخشية رجوع الغير على المؤجر (المالك)، فيقوم المستأجر في هذه الحالة بتعويض المؤجر، أو في حالات الخسارات العامة المشتركة "General average"[4].

---

[1] – تنص المادة 736 من ق.ب.ج على أنه: « ***إذا تأخر المستأجر في رد السفينة، وجب عليه دفع تعويض محسوب على أساس ضعف بدل الإيجار للمدة الزائدة عن مدة العقد، إلا إذا كان التأخير عرضيا ولا يتعدى 1/10 من مدة العقد*** ».

[2] – **حسني أحمد**، عقود إيجار السفن، مرجع سابق، ص 73.

[3] – **أضريف عبد الرحيم**، مرجع سابق، ص 329.

[4] – **ترك محمد عبد الفتاح**، التحكيم البحري، مرجع سابق، ص 68.

وهو ما أخذ به المشرع الجزائري بأن المستأجر يكون مسؤولا أمام الغير عن أفعال الربان والبحارة وذلك بوصفهم تابعين له وذلك طبقا لأحكام المادة 730 من ق.ب.ج التي نصت على أنه: « ***يتمتع المستأجر بالتسيير الملاحي والتجاري للسفينة، ولهذا الغرض فإنه يكون المسؤول الوحيد عن جميع الالتزامات التي عقدها الربان لخدمة السفينة، وهو يضمن المؤجر بالنسبة لجميع طلبات الغير*** »[1].

كما يكون المستأجر مسؤولا أمام الغير عن الأضرار التي تلحقه بسبب استخدام السفينة أثناء عقد إيجار السفينة، فيضمن رجوع الغير على المؤجر لسبب يرجع إلى استغلال المستأجر للسفينة[2]، وتقوم مسؤوليته ومسؤولية المؤجر في جميع الأحوال على أساس الخطأ الواجب الإثبات[3]، ويسأل كذلك عن التصرفات التي تصدر منه أو من البحارة طالما أنها مرتبطة بالسفينة، ويكون مسؤولا طبقا لقواعد المسؤولية المدنية على أساس الحراسة[4].

الفرع الثاني

مسؤولية المستأجر في عقد إيجار السفينة لمدة معينة

الأصل أن يتخلى مؤجر السفينة للمستأجر التسيير التجاري للسفينة ويحتفظ هو بإدارتها الملاحية وبذلك يصبح استغلال السفينة وتسييرها موزعين بين الطرفين، فقد تنجر عن ذلك مسؤولية المستأجر اتجاه المؤجر **(أولا)**، وبغض النظر عن الحالة التي يستغل فيها المستأجر السفينة في نقل بضائعه قد تنشأ في غيرها من الحالات الأخرى عدة مشاكل

---

[1] – **سخري بويكر قاض**، مرجع سابق، ص 164.

[2] – تنص المادة 166 من ق.ت.ب.م على أنه: « ***يضمن المستأجر رجوع الغير على المؤجر لسبب يرجع إلى استغلال المستأجر للسفينة*** ».

انظر: **المنشاوي عبد الحميد**، مرجع سابق، ص 198.

[3] – **حمد الله محمد حمد الله**، عقد النقل ...، مرجع سابق، ص 104.

[4] – **محمدين جلال وفاء**، مرجع سابق، ص 208؛ **عوض علي جمال الدين**، القانون البحري، مرجع سابق، ص 162.

بسبب تعرض عقد الإيجار السفينة لمدة معينة لمصالح أشخاص من الغير مما يؤدي إلى ظهور مسؤولية اتجاه الغير **(ثانيا)**.

أولا – مسؤولية المستأجر اتجاه المؤجر:

تنتقل الصلاحية التجارية في حالة النقل عن طريق المشارطة الزمنية من المؤجر إلى المستأجر، بحيث يكون المستأجر مجهز السفينة بالرغم من أنه لا يعتبر مالكا للسفينة، وترفع عليه دعوى المسؤولية دون المالك[1]، فيمكن أن نستهل مسؤولية المستأجر اتجاه المؤجر في حالة الأضرار والخسائر اللاحقة بالسفينة، والتلف والخسائر الحاصلة للبضاعة.

1 – حالة الأضرار والخسائر اللاحقة بالسفينة:

إن الأضرار والخسائر اللاحقة بالسفينة يتحمها المؤجر الذي عليه إن أراد إعفائه منها أن يقيم الدليل على كونها راجعة إلى خطأ المستأجر، فالمسؤولية عن الخسائر والهلاك هي مسؤولية مفترضة يتحملها المؤجر إلا أنها ليست مطلقة بل قابلة لإثبات العكس[2].

فالمستأجر يبقى مسؤولا عن الأضرار الحاصلة للسفينة بفعل استغلاله التجاري لها مادام هذا التسيير راجع إليه، إذ اتجه القضاء في فرنسا إلى مساءلته عن الأخطاء المرتكبة في حدود هذا النوع من الاستغلال، وتطبيقا لذلك قررت محكمة النقض الفرنسية بأن: « *المستأجر الذي انتقل إليه التسيير التجاري للسفينة يكون مسؤول عن الأخطاء المرتكبة في هذا الشأن ولاسيما عن عدم تمكنه من الإحاطة بخطأ الشاحن في التصريح بالوزن الحقيقي للبضاعة الذي كان سببا في عوار السفينة* »[3].

---

[1] – **بن صغير شهرزاد**، "إشكالية تحديد صفة الناقل البحري في منازعات النقل البحري في القانون الجزائري"، المجلة الأكاديمية للبحث القانوني، مجلد 17، عدد 1، جامعة عبد الرحمن ميرة، بجاية، 2018، ص 132.

[2] – المؤجر بإمكانه قلب عبء الإثبات على عاتق المستأجر بأنه ارتكب أخطاء وتسبب بذلك الأضرار.

لتفاصيل أكثر راجع:

WAROT Jean, l'affrétement maritime, Encyclopédie, Dalloz Commercial 1, Paris, 1972, p 5.

[3] – **أضريف عبد الرحيم**، مرجع سابق، ص 325.

أما المشرع الجزائري فقد نص على مبدأ هذه المسؤولية وذلك في أحكام المادة 699 من ق.ب.ج، والتي تنص على أنه: « ***يعد المستأجر مسؤولا عن الأضرار التي تلحق بالسفينة من جراء استغلالها التجاري باستبعاد التلف الذي يصيبها من جراء الاستغلال العادي*** »[1]، فالمستأجر إذن يسأل في حدود سلطة التسيير التجاري التي يمتلكها، ويسأل عن الأضرار اللاحقة بالسفينة بسبب أخطاء التسيير التجاري لها، لكنّه لا يسأل عن التلف الذي يصيب السفينة عادة من جراء استغلالها العادي، ومفاد هذا أن قصر المسؤولية على حالة الخطأ مع إبقاء عبء إثبات انتفاء الخطأ على المستأجر عن هذه الأضرار، فهو ملزم بتعويض المؤجر عن خطأ المستأجر أو خطأ أحد تابعيه[2].

فأمام غياب تنظيم تشريعي متكامل لمسؤولية المستأجر قبل المؤجر في عقد إيجار السفينة لمدة معينة، فتقوم المشارطات الزمنية على وضع بعض القواعد الاتفاقية لهذه المسؤولية نذكر منها ما جاء في مشارطة بلتايم "Baltime" في مادتها التاسعة من الفقرة الأولى والتي تتضمن ما يلي: « *... ويضمن المستأجر للمجهز عن كل النتائج والمسؤوليات الناشئة عن توقيع الربان أو الضباط أو الوكلاء لسندات الشحن أو أي مستندات أخرى أو عن تنفيذهم لأوامره، وكذلك عن مخالفة في أوراق السفينة أو عن البضاعة المنقولة إلى ما بعد المكان المنقولة إليه ...* »[3].

وتضيف المادة 13 في فقرتها الثانية من مشارطة بلتايم "Baltime" على أنه: « *ويسأل المستأجر عن الضياع والضرر الحاصل للسفينة أو المجهز بسبب البضاعة المشحونة بالمخالفة لنصوص المشارطة أو كنتيجة لتخزينها فيها أو الشحن أو الرص أو*

---

1 – **سخري بوبكر**، مرجع سابق، ص 323.

2 – **أضريف عبد الرحيم**، مرجع سابق، ص 323.

3 – لمزيد من التفاصيل راجع: المادة 9 فقرة أولى من مشارطة بلتايم"Baltime"، تحت عنوان الربان، (الملحق رقم 1)، **عوض علي جمال الدين**، مشارطات إيجار السفن، مرجع سابق، ص 577.

التفريغ الحاصل بالمخالفة للأصول أو بدون عناية، أو كنتيجة مخالفة للأصول أو صادرة بإهمال من جانبهم أو من جانب تابعهم »[1].

يتضح من خلال هاذين النصين أن المستأجر يتحمل مسئولية كل عمل مخالف للعقد وكذلك للقانون، فمسؤوليته تترتب عن كل عمل صادر بإهمال منه أو من أحد تابعيه، وما يلاحظ في هذه النماذج للمشارطات أنها لم تنص على أي إعفاء للمستأجر من هذه المسؤولية كما تفعل بالنسبة لمسؤولية المؤجر اتجاه المستأجر[2].

2 – حالة التلف والخسائر الحاصلة للبضاعة:

يكون المستأجر مسؤولا مبدئيا عن التلف الحاصل للبضائع المنقولة أثناء الرحلة البحرية، وما دام الربان يمثل المستأجر بحكم القانون، فيتعين عليه التقيد بتعليماته في عملية نقل هذه البضائع لكونها من عمليات الاستغلال التجاري للسفينة، فيعتبر إذن المستأجر هو المسؤول الأول عن الهلاك والأضرار التي تصيب البضاعة والناتجة عن خطأ الربان ولو كان ملاحيا، طالما أنه يسأل عن الأضرار اللاحقة بالسفينة جراء هذا الاستغلال التجاري[3].

أما الخسائر اللاحقة بالبضاعة مبدئيا من مسؤولية مستأجر السفينة، إذا كانت السفينة مستأجرة لمدة معينة طبقا للمادة 695 وما يليها من القانون البحري[4]، وإن إعفاء المؤجر من كل مسؤولية عن الخسائر اللاحقة بالبضائع من طرف قضاة الموضوع لعدم إعطائهم أي توضيح للقانون المطبق ولا تبيان نوع عقد إيجار مما يعرض قرارهم للنقض والإبطال، بحيث

---

[1] – المادة 13 فقرة ثانية من مشارطة بلتايم"Baltime"، تحت عنوان المسؤولية والإعفاءات، (الملحق رقم 1)، **عوض علي جمال الدين**، مشارطات إيجار السفن، مرجع سابق، ص 579.

[2] – ويذهب بعض الكتاب في فرنسا إلى أن مثل هذا الشرط لو وجد لكان باطلا وذلك لاختلاف الظروف التي تؤيد صحته بالنسبة لمسؤولية المؤجر وهو انتقال الإدارة على السفينة والطاقم إلى المستأجر.
انظر: المرجع نفسه، ص 157.

[3] – **عباس خالد**، مرجع سابق، ص 137.

[4] – **سخري بوبكر**، مرجع سابق، ص 159.

أصدرت المحكمة العليا بتاريخ 22 نوفمبر 1994 تحت رقم 119766[1] حكمها بوجوب تحديد نوع عقد الإيجار المبرم بين المؤجر والمستأجِر من قبل المدعى حتى تتمكن المحكمة العليا من فرض رقابتها[2].

ويكون مستأجر السفينة لمدة معينة مسؤولا عن هلاك البضائع المشحونة على متن السفينة، لأنه هو الذي يتولى الاستغلال التجاري بنفسه فيصبح ناقلا ومسؤولا وحده عن هلاك السفينة والخسائر البحرية، ما لم يثبت خطأ الغير والمؤجر، إلا أن قضاة الموضوع قد خالفوا القانون لما قضوا على الناقل ومالك السفينة بأدائهما بالتضامن مبلغ الخسائر اللاحقة بالبضاعة، في حين أن المادة 802 من ق.ب.ج والتي تفرض مسؤولية الناقل وحده وأن التضامن بين الناقل والمجهز (مالك السفينة) محظور بموجب نص المادة 703 من القانون نفسه، وبما أن الناقل البحري في قضية الحال يأخذ صفة المستأجر، فإنه يكون مسؤولا عن التسيير التجاري للسفينة وذلك عملا بأحكام المادة 701 من القانون نفسه والمذكورة سابقا، فيكون إذن في هذه الحالة مسؤولا عن الخسائر اللاحقة بالبضاعة إلى غاية تسليمها للمرسل إليه وذلك طبقا للمادة 802 من ق.ب.ج[3].

---

[1] – قرار رقم 119766 بتاريخ 1994/11/22، الاجتهاد القضائي للغرفة التجارية والبحرية، عدد خاص، قسم الوثائق للمحكمة العليا، الديوان الوطني للأشغال التربوية، 1999.

[2] – من المقرر قانونا أن « يتعهد المؤجر في عقد استئجار السفينة على أساس الرحلة، بأن يضع كليا أو جزئيا سفينة مزودة بالتسليح والتجهيز تحت تصرف المستأجر للقيام برحلة أو أكثر وبالمقابل يتعهد المستأجر بدفع أجرة السفينة ». ومن المقرر قانونا أيضا أنه « يتعهد المؤجر بموجب عقد استئجار السفينة لمدة معينة بأن يضع سفينة مزودة بالتسليح والتجهيز تحت تصرف مستأجر السفينة لمدة معينة ويدفع المستأجر مقابل أجر الحمولة. ولما ثبت في قضية الحال أن قضاة الموضوع أعفو المؤجر من كل مسؤولية عن الخسائر اللاحقة بالبضائع وإن القرار لم يعط أي توضيح فيما يخص القانون المطبق ونوع عقد الإيجار إذا كان لمدة معينة أو على أساس الرحلة حتى يمكنوا المحكمة العليا من فرض رقابتها ومتى كان كذلك استوجب الرفض ».

نقلا عن: **صقر نبيل**، القانون البحري نصا وتطبيقا (اجتهاد المحكمة العليا)، دار الهدى، عين مليلة، الجزائر، 2008، ص 143.

[3] – تنص المادة 802 من ق.ب.ج، على أنه: « ***يعد الناقل مسؤولا عن الخسائر أو الأضرار التي تلحق بالبضائع منذ تكلُّفه بها حتى تسليمها إلى المرسل إليه أو إلى ممثله القانوني، بإستثناء الحالات المدرجة في المادة التالية*** ».

ثانيا – مسؤولية المستأجر اتجاه الغير:

ينقل هذا النوع من العقد إلى المستأجر قدرا من السلطة التي قد تكون تجارية فقط أو تجارية وإدارية في وقت واحد على السفينة[1]، ولتحديد مسؤوليته اتجاه الغير تكون بالعودة إلى المسؤولية العقدية والمسؤولية التقصيرية.

1 – المسؤولية العقدية:

تظهر مسؤولية المستأجر العقدية اتجاه الغير في عدة حالات نذكر منها:

أ – حالة العقود المبرمة لحاجيات السفينة المستأجرة:

إذا تعاقد مستأجر السفينة مع الغير من أجل تزويد السفينة مثلا بالوقود والمؤون فإن أثار العقد تتصرف إليه، بحيث يعتبر مسؤولا اتجاه الغير سواء تعاقد بصفته الشخصية أو بواسطة الربان أو وكيل عنه، ولا تتعارض مع هذا القول إمكانية رجوع المستأجر على المؤجر إذا كانت أحكام المشارطة تسمح له بذلك[2].

كما يكون المستأجر وحده المسؤول عن الغير في حالة علم الغير بواقعة التأجير وقت إبرام العقد فلا رجوع له على المالك المؤجر وإنما عليه أن يتوجه بمطالبته إلى المستأجر وحده ليس إلا، ويثبت علم الغير بواقعة التأجير باعتماد عدة قرائن مادية وذلك بالإعلان الصريح للربان عند التعاقد بأنه يمثل المستأجر[3].

ب – قيام المستأجر بدور الناقل البحري: يعرف الناقل البحري بأنه الشخص الذي يبرم عقد النقل ويتعهد للشاحن بتنفيذه، ويكون مسؤولا عن الهلاك أو التلف الذي يلحق

---

1 – **العنكبي مجيد حميد**، مرجع سابق، ص 67.

2 – **أضريف عبد الرحيم**، مرجع سابق، ص 332.

3 – لقد قضت محكمة النقض الفرنسية بأن محكمة الاستئناف لم تكن على صواب عندما قضت على المؤجر بأداء ثمن المحروقات التي قدمها الممون بطلب من المستأجر دون أن يثبت لها ما يفيد بأن الممون المذكور كان باستطاعته الإطلاع على أن الطلب قد قدم بواسطة المستأجر باعتباره ممثلا للمجهز المؤجر.
انظر: المرجع نفسه، ص 335.

البضائع أو التأخير في تسليمها، وذلك بغض النظر عما إذا قام بتكليف ناقل بحري آخر بإنجاز النقل أو جزء منه[1].

أما اتفاقية بروكسل حول توحيد بعض قواعد سندات الشحن لسنة 1924 عرفت الناقل في الفقرة الثانية من المادة الأولى منها بأن الناقل يشمل مالك السفينة أو مستأجرها المرتبط مع الشاحن بعقد النقل، وهذا التعريف ولا شك ضيق من مفهوم الناقل بحيث جعله قاصرا على مالك السفينة أو مستأجرها الذي يبرم عقد النقل مع الشاحن[2].

ولتحديد صفة الناقل في عقد إيجار السفينة كان لا بد من تحديد نوع المشارطة[3]، إلا أنه في الواقع نلاحظ أن الناقل لم يعد هو الشخص الذي يستطيع بسفينته نقل البضائع من ميناء لآخر وإنما هو الذي يأخذ على عاتقه القيام بذلك بينما يترك التنفيذ المادي لشخص آخر[4].

إن مجرد التصور لتحديد صفة الناقل عن طريق معرفة نوع عقد الإيجار لم يعد كاف وحده لتقرير صفة الناقل، الأمر الذي أدى إلى البحث عن معايير مختلفة لتحديد شخص الناقل في مواجهة الغير، ومن بين هذه المعايير الاعتماد على سند الشحن ذاته وفحصه بكل دقة لأجل استخلاص من يكون له صفة الناقل في مواجهة حامله مع الاستعانة في ذلك على المعلومات المدونة في السند كاسم الموقع وصلته وعنوان السند... الخ، وهو ما قام

---

1 – **RODIERE René**, Affrètement et transport, les contrats de transport de marchandises, tome 2, Dalloz, Paris, 1968, p 327.

2 – إنّ المشرع الجزائري لم يعرف الناقل البحري بشكل مباشر، أي أنه لم يخصص لتعريفه مادة قانونية يعينها في القانون البحري، لكن بالعودة إلى المادتين 738 و754 من القانون البحري يمكن أن نعرف الناقل كما يلي: « الناقل البحري هو ذلك الشخص الذي يوقع على عقد بموجبه يتعهد بنقل بضائع أو أشخاص أو حيونات عن طريق البحر ».
راجع المادتين 738 و754 من ق.ب.ج، سالف الذكر.

3 – إن التسيير التجاري في عقد إيجار السفينة لمدة معينة يكون للمستأجر وتبعية الربان له، حيث يكتسب صفة الناقل في مواجهة الشاحنين، في حين أنه بالنسبة لعقد إيجار السفينة بالرحلة يكتسب المؤجر التسيير التجاري والملاحي للسفينة دون أي سلطة للمستأجر عليها، فالمؤجر له صفة الناقل في مواجهة الغير حملة سندات الشحن.

4 – **حسني أحمد**، عقود إيجار السفينة، مرجع سابق، ص 111.

القضاء الفرنسي بمحاولة البحث عن معايير خاصة لتحديد صفة الناقل بغض النظر عن نوع عقد الإيجار[1].

2 – المسؤولية التقصيرية:

كما نعلم أن التسييرين يتوزع بين المؤجر الذي يحتفظ بالتسيير الملاحي والمستأجر الذي ينتقل إليه التسيير التجاري في عقد إيجار السفينة لمدة معينة، مما يجعل الربان في وضعية ازدواجية في التمثيل فهو تابعا لكل من المؤجر والمستأجر، ومن هنا يطرح التساؤل عن الشخص المسؤول عن أفعال الربان وأفراد الطاقم؟

بغية تحديد المسؤول عن أفعال الربان والطاقم التي تَحدثُ ضررا بالغير يجب التمييز بين التصرفات التي تدخل في إطار التسيير الملاحي والتي تدخل ضمن التسيير التجاري، إذ يعتبر المؤجر مسؤولا ومتبوعا بخصوص التسيير الأول بينما المستأجر مسؤولا بخصوص التسيير الثاني[2]، إلا أن القضاء والتحكيم في معظم قراراتهم يطبقون هذا الحل، هذا ما دفعنا

---

[1] – من بين الأحكام التي صدرت في هذا الشأن نذكر أن في أحد النزاعات قام مالك السفينة بتأجيرها إلى مستأجر الذي قام بدوره بتأجيرها من الباطن بمشارطة زمنية إلى الشركة الأمريكية "Weldon"، وبعد شحن السفينة تم إصدار سندات الشحن للشاحنين عن طريق ممثل شركة "Transaco"، حيث كانت سندات الشحن مطبوعة على أوراق هذه الشركة وعليها اسمها التجاري وتحمل الخاتم الخاص بها، وقد تم إصدار هذه السندات باعتبارها وكيلة للسفينة "As agent" ولحساب الربان، وقد اقتضى ذلك اعتبار شركة "Transaco" وكيلة للتابع الذي يتبعه الربان. إلا أن محكمة باريس والتي عرضت النزاع أماما اعتبرت أن سند الشحن قرينة أساسية، وانه طالما أن التوقيع صادر من شركة "Transaco"، فإن هذه الشركة هي التي يكون لها صفة الناقل في مواجهة حملة سندات الشحن، وهذا يعني أن المحكمة أخذت في اعتبارها الورقة المطبوعة.

فمن خلال هذه الواقعة يتضح أن القضاء الفرنسي حاول في تحديد صفة الناقل ما يلي: – أن مواجهة الغير بحامل سند الشحن، لا بمن له التسيير أو السلطة على السفينة والطاقم فإنه يعتد بمن ظهر أمام الغير بهذه الصفة اعتبارا إلى سندات الشحن، وأنّ ينظر إلى سند الشحن وحده كمعيار في هذا الموضوع باعتبار أن السند وثيقة معدة للتداول بين أكثر من يد، وتثبت لحاملها حقوقا ضد الناقل.

انظر: **ترك محمد عبد الفتاح**، التحكيم البحري، مرجع سابق، ص ص 85، 86؛ **حسني أحمد**، عقود إيجار السفن، مرجع سابق، ص ص 114، 115.

[2] – **أضريف عبد الرحيم**، مرجع سابق، ص 350.

إلى ذكر بعض القضايا أين يكون المستأجر هو المسؤول وأين يكون مسؤولين بالتضامن بينهم.

من أمثلة ذلك نذكر أحد القضايا أين ذهبت محكمة باريس في حكم لها في شأن حصل لملاح على سفينة تستأجرها الدولة بموجب عقد إيجار لمدة معينة (والطاقم في هذا الإيجار يتبع المؤجر) فتقوم الدولة بعمليات شحن وتفريغ والمناولة بعمال الموانئ التابعين لها، فقضت المحكمة بأن الدولة المستأجرة مسئولة فقط عن حوادث العمل التي تحصل لأحد الملاحين أثناء عمليات التفريغ والتي تقع على عاتق المستأجر، وهذا عدم قيام الدليل على سوء حالة أجهزة السفينة[1]، والخطأ هنا وقع في حالة الاستغلال تجاري ولا علاقة له بالعمليات الملاحية.

الفرع الثالث

مسؤولية المستأجر في عقد إيجار السفينة على أساس الرحلة

لا يحتفظ المستأجر في عقد إيجار السفينة على أساس الرحلة لا بالتسيير التجاري ولا بالتسيير الملاحي، فيلاحظ في هذا النوع من الإيجار أن الحالات التي تقوم فيها المسؤولية قليلة جدا سواء اتجاه المؤجر **(أولا)**، أو اتجاه الغير **(ثانيا)**، وهذا راجع لعدم احتفاظه بالتسيير التجاري والملاحي وأن الربان لا يكون تابعا له.

أولا – مسؤولية المستأجر اتجاه المؤجر:

تقع مسؤولية المستأجر في عقد إيجار السفينة على أساس الرحلة أو لعدة رحلات في حالة عدم شحن وتفريغ البضائع، وكذلك في حالة عدم دفع الأجرة المتفق عليها في العقد.

[1] – **حسني أحمد**، عقود إيجار السفن، مرجع سابق، ص 126.

1 – مسؤولية المستأجر في حالة شحن وتفريغ البضائع:

إن المسؤولية المترتبة عن تنفيذ عمليات الشحن والتفريغ وما ينشأ عنها من أضرار تكون مبنية على أساس الخطأ المرتكب ممن يقوم بها فعليّاً لكونها تشكل واقعة مادية، ولو كانت نفقاتها على الطرف الآخر، فإذا ما قام بها المستأجر يكون هو من يتحمل نتيجة ما يصيب الأشخاص أو السفينة أو البضائع الأخرى في حالة تعدد المستأجرين، هذا فضلا عما يصيب بضاعته الخاصة اتجاه الغير[1].

فكثيرا ما يستعمل طرفي العقد شروطا متداول العمل بها في عقد إيجار السفينة على أساس الرحلة، وبالتالي نفرق بين التزام ومسؤولية المؤجر عن المستأجر فيما يتعلق بعملية شحن وتفريغ البضائع وكذلك تستيفها، ومن أهم هذه الشروط نجد شرط الشحن والتفريغ "F.I.O"[2] والذي تبنته كل من مشارطة جنكون "Gencon" في بندها الخامس " Free In and Out"، أما في الموانئ الجزائرية فيعرف بعبارة "Bord/Bord"، ومقتضى هذا البند هو وضع مصاريف ومسؤولية الشحن والتفريغ على عاتق المستأجر، فالمؤجر إذن يعفى نفسه بموجب هذا الشرط من كافة المصاريف وتكاليف شحن البضائع في ميناء التحميل وكذلك مصاريف التفريغ في ميناء التفريغ[3].

---

[1] – **عباس خالد**، مرجع سابق، ص 96.

[2] – إن شرط **"F.I.O"** والذي يحدد لنا من يتحمل مصاريف شحن وتفريغ البضائع، يلاحظ في المجال العملي أنه تتفرع أو تنحدر منه عدة شروط أكثر تحديدا، لتتعدى هذه الشروط عملية الشحن والتفريغ إلى عملية رص وتستيف البضائع المشحونة، ومن أهمها نذكر شرط "**F.I.O.S**" والذي يشير إلى عبارة "Free in and out stowage" أي أنه بالإضافة إلى إعفاء المؤجر من مصاريف الشحن والتفريغ فإنه يعفى كذلك من مصاريف رص البضائع داخل عنابر السفينة، إضافة إلى هذا الشرط نجد أيضا شرط أخر وهو شرط "**F.I.O.T**" والذي يشير إلى عبارة " Free in and out trimmed" بمعنى أن المؤجر يعفي كذلك من مصاريف تسوية وتستيف البضائع داخل عنابر السفينة في حالة البضائع الصب.

انظر: المرجع نفسه، ص 97.

[3] – **حسني أحمد**، عقود إيجار السفن، مرجع سابق، ص 146.

يتضح من خلال ما سبق عرضه أن مسؤولية المستأجر لا تقوم إلا إذا ارتكب خطأ كان هو السبب المباشر لإصابة السفينة، كما لو شحن بضائع متفجرة أو مضرة أو ألحق أضرار بعتاد السفينة وذلك خلال عمليتي الشحن والتفريغ، إذا كانت هذه العمليات تقع على عاتقه[1].

فإذا انقضت مهلة الشحن والتفريغ دون أن يُنفذ المستأجر التزامه، اعتبر متخلفاً عن التنفيذ، فيجوز للمؤجر في هذه الحالة وفقا للقواعد العامة طلب فسخ العقد مع التعويض، وهذا الفسخ لا يثير صعوبة في حالة التخلف عن الشحن مما يثيره من التفريغ، فتكون البضاعة في السفينة، ويحتاج الأمر إلى تنظيم كيفية إخراجها، فإن أحكام المادة 185 من ق.ت.ب.م[2] رخصت للربان بإنزال البضاعة على نفقة ومسؤولية المستأجر، وألزمت الربان باتخاذ ما يلزم من تدابير للمحافظة عليها لكيلا يتعسف في هذا الأخير في استعمال السلطة فيلقى بالبضاعة على رصيف الميناء ثم يبحر بسفينته غير مهتم بمصير تلك البضاعة، أو يودع البضاعة بعد انزلها لدى الجمارك أو الأمين[3].

أما المشرع الجزائري فقد نص في أحكام المادة 685 من ق.ب.ج[4] على اعتبار المستأجر مسؤولا عن النقص في حالة ما إذا لم يكف بيع البضاعة لتغطية ديون المؤجر المذكورة في المادة 684 من ق.ب.ج والتي تنص على أنه: « ***يحق للمؤجر أن يعمل على بيع البضائع المودعة ضمن الشروط المذكورة في المادة 681 أعلاه لتغطية جميع***

---

1 – **RODIERE René**, Traité Général de droit maritime, op.cit, p 291.

2 – تنص المادة 185 من ق.ت.ب.م على أنه: « ***للربان بعد انقضاء مدد التفريغ إنزال البضائع المشحونة على نفقة المستأجر ومسئوليته ومع ذلك يلتزم الربان باتخاذ التدابير اللازمة للمحافظة على البضائع التي أنزلها من السفينة».***

3 – **المنشاوي عبد الحميد**، مرجع سابق، ص 211.

4 – تنص المادة 685 من ق.ب.ج على أنه: « ***إذا لم يكف بيع البضاعة لتغطية ديون المؤجر المذكورة في المادتين 680 و684 أعلاه، يعتبر المستأجر مسؤولا عن النقص ».***

المصاريف التي تحملها المؤجر عن العمليات المذكورة في المادتين 683 و682 أعلاه»[1].

2 – المسؤولية جراء عدم دفع أجرة السفينة:

بالرجوع إلى أحكام المادة 194 من ق.ت.ب.م في فقرتها الثانية أوجبت على المستأجر دفع الأجرة كاملة إذا كان الهلاك البضائع بسببه[2]، فالأمر الذي استوقفنا في نص هذه المادة أنه من الأسباب التي ذكرها لاستحقاق الأجرة اضطرار الربان إلى إلقاء البضاعة في البحر أو إتلافها بسبب ضررها أو خطورة في نقلها، واشتراط استحقاق الأجرة في هذا الغرض أن يكون المؤجر غير عالم بحقيقة البضاعة وقت شحنها، وإذا ثبت علمه بحقيقتها ضاعت عليه الأجرة، كما لا يبرر امتناع المستأجر من دفع الأجرة أو طلب تخفيضها في حالة تلف البضاعة أو نقص كميتها أو انخفاض قيمتها أثناء الرحلة[3].

أما المشرع الجزائري فقد نص في أحكام القانون البحري أنه إذا أخل المستأجر بالتزامه في دفع أجرة السفينة، فيحق للمؤجر حبس حمولة السفينة، كما يتمتع بالحق نفسه إذا لم يحصل على مكافأة المهلة الإضافية للشحن والتفريغ، وله كذلك أن يعمل على بيعها بموافقة السلطات القضائية بعد أن يعلم المستأجر مسبقا إلا إذا قدم له هذا الأخير ضمانا كافيا، وهذا طبقا لأحكام المادتين 680 و681 من ق.ب.ج[4].

---

1 – راجع في هذا الخصوص كل من المواد 681 و682 و683 من ق.ب.ج، سالف الذكر.

2 – تنص المادة 194 فقرة 2 من ق.ب.ت.م على أنه: « ***ومع ذلك تستحق الأجرة إذا كان الهلاك ناشئا عن خطأ المستأجر أو تابعيه أو عن طبيعة البضاعة أو عن عيب فيها أو إذا اضطر الربان إلى بيعها أثناء السفر بسبب عيبها أو تلفها أو إذا أمر الربان بإتلافها لخطورتها أو ضررها أو حظر نقلها ولم يكن المؤجر يعلم ذلك وقت وضعها في السفينة*** ».

3 – **المنشاوي عبد الحميد**، مرجع سابق، ص ص 215، 216.

4 – تنص المادة 680 من ق.ب.ج على أنه: « ***يمكن للمؤجر أن يرفض تفريغ الحمولة إذا لم يدفع المستأجر الأجرة ومكافأة المهلة الإضافية للشحن والتفريغ ومدد التأخير الأخرى*** ».

أما فيما يتعلق بالبضاعة المشحونة من طرف المستأجر على ظهر السفينة، فإنه يلتزم بوضع كمية البضاعة المدرجة في العقد وفقا لأحكام المادة 668 من ق.ب.ج، وكل إخلال بهذا الالتزام من طرف المستأجر يجعله يتحمل أجرة الحمولة المتفق عليها كاملة، بمعنى أن المستأجر يسدد في هذه الحالة مقدار أجرة البضاعة التي شحنت على ظهر السفينة والتي لم يتم شحنها[1].

ثانيا – مسؤولية المستأجر اتجاه الغير:

يترتب على ما يتمتع به المؤجر في عقد إيجار السفينة على أساس الرحلة من سيطرة في التسيير التجاري والملاحي انعقاد مسؤوليته إزاء المستأجر والغير معا عن الأضرار التي تصيب البضائع أو تصيب الغير من البضائع والسفينة معا، باستثناء الحالة التي لا يكون فيها الضرر قد وقع أثناء عمليات الشحن والتفريغ، إذ تنعقد مسؤولية المستأجر في هذه الحالة دون المؤجر، فيجوز للمؤجر حتى يتجنب آثار هذه المسؤولية أن يضمن مشارطة الإيجار شروطا لتحديد مسؤوليته بمبلغ نقدي معيّن كما له أن يشترط إعفاءه عن أخطاء التابعين[2].

كما أن المستأجر لا علاقة له بما يصدره الربان من سندات شحن لفائدة الغير، إذ لا يعتبر تابعا له ولا وكيلا عنه. وذلك بحكم أن الغير المستفيد من سندات الشحن ليس له مقاضاة المستأجر على أساس هذه السندات ما دامت تمثل عقد النقل المبرم مباشرة بينه وبين المؤجر ممثلا في شخص الربان والذي وقع عليها[3].

---

[1] – **عباس خالد**، مرجع سابق، ص 87.

[2] – **بهجت عبد الله قايد**، مرجع سابق، ص 198.

[3] – **أضريف عبد الرحيم**، مرجع سابق، ص 370.

المبحث الثاني

فض النزاعات الناشئة عن عقد إيجار السفينة

تعد مسألة التمييز بين عقود إيجار السفن وعقود النقل بموجب سندات الشحن من المسائل المهمة بشأن تحديد دور إرادة الأطراف في اختيار النظام القانوني الذي يحكم تلك العقود، فللأطراف الحرية في اختبار طبيعة العقد ونوع المشارطة التي يرغبون بتنفيذها، ولكن بالمقابل ليس لهم إصباغ الوصف القانوني على علاقتهم التعاقدية بما يتفق ومصالحهم التجارية، ذلك أن القاضي هو الذي يجب عليه أن يعطي التكييف القانوني الملائم للعلاقة من أجل تحديد القاعدة المناسبة لحكم تلك العلاقة.

فقد تثور مشكلة تحديد القانون الواجب التطبيق في النزاعات الناشئة عن عقود إيجار السفينة وذلك لأسباب كثيرة، كاتصال علاقة قانونية خاصة بعنصر أو أكثر من عناصرها، وبأكثر من قانون واحد كقانون جنسية أطراف العلاقة وقانون موطنهم وقانون محل إبرام العقد وقانون موقع المال وقانون محل التنفيذ وقانون المحكمة المرفوعة أمامها الدعوى **(المطلب الأول)**.

كما يحدث أن يعتمد الأطراف إلى إدراج بند بالمشارطة يمنح الاختصاص في نظر الدعاوى الخاصة بعقد إيجار السفينة لجهة تحكيمية معينة، أو بإبرام اتفاقا لاحقا يبين بموجبه النزاع الناشئ عن طريق اللجوء إلى التحكيم **(المطلب الثاني)**، كما يمكن أن يسند النزاع إلى السلطة ذات الاختصاص القضائي **(المطلب الثالث)**.

المطلب الأول

القانون الواجب التطبيق على عقد إيجار السفينة

إنّ لأطراف النزاعات البحرية الحرية الكاملة في تحديد القانون الواجب التطبيق على موضوع النزاع، وهذا الأمر هو تطبيق للمبادئ المقرّرة في معظم التشريعات والتي تقرّر الأولوية لإرادة الأطراف المتعاقدة الصريحة أو الضمنية، طالما أن هذا الاختيار لا ينطوي على مخالفة القواعد الآمرة والمتعلّقة بالنظام العام في الدولة المعنية، أو أن يكون هذا الاختيار مشوباً بالغشّ تجاه القانون الذي كان من المفروض تطبيقه على موضوع النزاع وفي حالة عدم الاستدلال على معرفة القانون الواجب التطبيق عن طريق الإرادة لا صراحةً ولا ضمنياً ينشأ تنازع في القوانين، وهنا يتم تطبيق ما يسمى بقواعد الإسناد الأصلية **(الفرع الأول)**، وفي حالة عدم وجود هذه القواعد يتم تطبيق قواعد الإسناد الاحتياطية **(الفرع الثاني)**، كما يمكن للطرفين الاتفاق على تطبيق قانون عقد النقل على المشارطة وهو ما يعرف "**بشرط بارامونت**" **(الفرع الثالث)**.

الفرع الأول

ضابط الإسناد الأصلي

يحتل قانون الإرادة[1] دورا هاما في عقود التجارة الدولية، إذ تنص العديد من التشريعات المقارنة والاتفاقيات الدولية على ضرورة احترام حرية الأطراف في تحديد القانون الواجب التطبيق على عقودهم الدولية، ليكون بذلك قانون الإرادة أحد ضوابط الإسناد المعتمد

[1] – يقصد بـ "قانون الإرادة" القانون الذي يحكم الالتزامات التعاقدية استناداً إلى إرادة الأطراف، وينحصر دور الإرادة ليس في تحرير العقد من سيطرة القانون، بل من تعيين القانون، الذي يضفي على العقد الصفة القانونية.
انظر: **شويرب خالد**، القانون الواجب التطبيق على العقد التجاري الدولي، رسالة لنيل شهادة دكتوراه في الحقوق، فرع الملكية الفكرية، كلية الحقوق، جامعة بن يوسف بن خدة، الجزائر، 2009، ص 12.

عند البحث عن القانون المختص لحكم العقد **(أولا)**، كما أدرج المشرع الجزائري موقفه حول هذا ضابط الإسناد الأصلي **(ثانيا)**.

أولا – قانون إرادة الطرفين:

إنّ لإرادة الطرفين الحرية في تحديد القانون الواجب التطبيق على العقد، فقد يكون بطريقة مباشرة أو غير مباشرة، بمعنى أنه قد تعتد بإرادة الأطراف المتعاقدة في اختيار القانون الحاكم للعقد وهذا الاختيار يكون إما بإرادة صريحة أو في بإرادة ضمنية، وأن يكون العقد مرتبطا وسبق إبرامه وتم اختيار الأطراف للقانون الواجب التطبيق عليه[1]، ولقد ذهبت اتفاقية روما لعام 1980 في شأن القانون الواجب التطبيق على الالتزامات التعاقدية في مادتها الثالثة فقرة أولى في تأكيد هذا الحق فتنص على أنه: « يخضع العقد للقانون المختار بواسطة الأطراف المتعاقدة ويتعين أن يكون هذا الاختيار صريحا أو ناتجا على نحو مؤكد من نصوص العقد ذاته أو من ظروف العقد »[2].

فالنسبة للحالة الأولى فلا إشكال يطرح كون أن صراحة ووضوح بند المشارطة لا يترك لنا باب لأي شك أو لبس ولا حتى إمكانية للاجتهاد حول القانون الذي ذهبت إليه إرادة الأطراف قصد تطبيقه على العقد[3]، إلا أن المشكل يكون إذا لم تكن هناك إشارة واضحة وصريحة إلى تحديد القانون الواجب التطبيق، فوجب على القاضي في هذه الحالة أن يفتش عنها في عناصر العقد لعله يستنتج من عناصره المختلفة ما اتجهت إليه نية الأطراف، ومن

---

1 – **السيد الحداد حفيظة**، الموجز في القانون الدولي الخاص، المبادئ العامة في تنازع القوانين، الكتاب الأول، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، 2013، ص 423.

2 – تُعبّر إتفاقية روما لعام 1980 عن التطور الأوروبي بشأن القانون الواجب التطبيق على العقود الدولية ومنها عقد إيجار السفن، والتي دخلت حيز التنفيذ في فرنسا بتاريخ 1991/04/01، إذ تطبق أحكامها على جميع العقود الدولية التي أبرمت بعد هذا التاريخ، وفي فترة لاحقة تحولت الاتفاقية إلى التنظيم الأوروبي رقم 2008/593 في 2008/06/17 المسمى بالتنظيم الأوروبي "روما 1"، والذي دخل حيز التنفيذ في فرنسا بتاريخ 2009/12/17، وهذا التنظيم الأوروبي يحدد القانون الواجب التطبيق على العقود الدولية التي أبرمت بعد ذلك التاريخ.
انظر: **عبد السلام علي الفضل، سليم سمير خصاونة**، مرجع سابق، ص 516.

3 – **عباس خالد**، مرجع سابق، ص 57.

تطبيقات القضاء في هذا الخصوص أنه إذا كان الطرفين من جنسية واحدة يتم تطبيق قانونهما المشترك، وفي حالة اختلاف في الجنسية فقد يطبق القاضي قانون مكان إبرام العقد، أو قانون مكان التنفيذ، أو قانون جنسية الناقل، أو قانون جنسية السفينة، أو قانون العلم على حسب الأحوال[1].

واستخدام لغة معينة في تحرير المشارطة لا تأثر على تحديد القانون الواجب التطبيق ولا يفيد معنى معين في هذا الخصوص، فتحريرها باللغة الإنجليزية ليس معناه بالضرورة تطبيق القانون الإنجليزي أو الأمريكي، وكذلك الحال بالنسبة للطرفين على اختصاص قضاء دولة معينة فليس معنى ذلك أن هذا القضاء يطبق قانونه الوطني إذ يمكن له أن يطبق قانوناً آخر يحدده طبقا لقواعد الإسناد، فالقضاء يميل في بحثه في إرادة الطرفين، مع احترامه لهذه الإرادة إلى اختيار القانون الذي يعطي شروط العقد أثرا أكبر، وذلك تأسيسا على أن الطرفين لا يفترض أنهما أحالا إلى قانون يبطل الشروط التي اتفقا عليها في العقد، وهو اتجاه معقول من القضاء[2].

ثانيا – موقف المشرع الجزائري من ضابط الإسناد الأصلي:

لقد أخضع المشرع الجزائري عقد إيجار السفينة لمبدأ الحرية التعاقدية، وذلك بتمتع أطرافه المتعاقدة بكل الحرية في تحديد التزامات وشروط وآثار العقد، لكن بتقييد هذه الحرية التعاقدية بمنع إدراج بنود في العقد تخالف وتناقض المبادئ العامة للقانون الجاري العمل به، فمبدأ هذه الحرية هو الذي يخضع له تكوين عقد إيجار السفينة والذي يعطي أطرافه الحرية في اختيار القانون الذي يرونه مناسب ليحكم ويطبق على هذا العقد، ويظهر ذلك في أحكام المادة 641 من ق.ب.ج والتي تنص على أنه: « ***تحدد التزامات وشروط وآثار الاستئجار بين الأطراف عن طريق عقد يتفق عليه بكل حرية.***

---

[1] – **ترك محمد عبد الفتاح**، التحكيم البحري، مرجع سابق، ص 48.

[2] – **عوض علي جمال الدين**، مشارطات إيجار السفن، مرجع سابق، ص 123.

بيد أنه لا يجوز للأطراف إدراج اشتراطات في عقد الاستئجار تخالف المبادئ العامة للقانون الجاري به العمل.

وإذا لم يدرج اشتراط في عقد استئجار السفينة، يخضع هذا العقد لأحكام هذا الباب»[1].

إنّ مبدأ الحرية التعاقدية الذي يخضع له تكوين عقد إيجار السفينة هو الذي يعطي لأطرافه الحرية في اختيار القانون الذي يرونه مناسبا، ويطبق على هذا العقد، أي بمعنى أنه لما كان اختيار المتعاقدين لقانون العقد يتم بمقتضى قاعدة من قواعد تنازع القوانين، فإنه يتعين تقييد هذه الحرية في اختيار قانون العقد بلزوم توافر صلة جادة وحقيقية بين هذا الأخير وبين العقد أو بينه وبين المتعاقدين[2]، وفقا لما كرسته القواعد العامة في القانون المدني في مادته 18 في فقرتها الأولى[3].

يتضح من هذا المنطلق أن مبدأ الحرية التعاقدية الذي يخضع له تكوين عقد إيجار السفينة هو الذي يعطي أطرافه الحرية في اختيار القانون الذي يرونهم مناسبا ليحكم ويطبق على هذا العقد، إلا أنه وما دام أن التشريع الجزائري لم يجعل هذه الحرية مطلقة في التعاقد، فإن حرية الأطراف كذلك ليست مطلقة في اختيار أي قانون يريدون تطبيقه على العقد، إذ أنه يمنع على الأطراف أن يضمنوا البند الخاص بالقانون الواجب التطبيق على العقد، قانونا يناقض ويخالف النظام العام والمبادئ العامة للتشريع الجزائري[4].

---

1 – **سخري بويكر**، مرجع سابق، ص 149.

2 – **بلاق محمد**، قواعد التنازع والقواعد المادية في منازعات عقود التجارة الدولية، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون الدولي الخاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبو بكر بلقايد، تلمسان، 2011، ص 46.

3 – تنص المادة 18 فقرة 1 من ق.م.ج على أنه: « ***يسري على الالتزامات التعاقدية القانون المختار من المتعاقدين إذا كانت له صلة حقيقية بالمتعاقدين أو بالعقد*** ».

4 – **عباس خالد**، مرجع سابق، ص 56.

الفرع الثاني

ضوابط الإسناد الاحتياطية

في الحالة التي لا يمكن الاستدلال منها لا صراحة ولا ضمنا على معرفة القانون الواجب التطبيق الذي اتجهت إرادة طرفي العقد إلى اختياره وقت إبرام العقد، فقد اختلف القضاء في إيجاد الحلول الواجبة إتباعها في هذا الشأن[1]، كما أن للمشرع الجزائري دور في إبراز القانون المطبق في حالة عدم تعبير الطرفين عن إرادتهما.

أولا – موقف القضاء المقارن من ضوابط الإسناد الاحتياطية:

في حالة عدم تحديد الطرفين القانون الواجب التطبيق على العقد المبرم بينهما، وثار نزاع في هذا الشأن، فللقاضي المعروض عليه النزاع الاختيار في تحديد القانون الواجب التطبيق بين قانون مكان إبرام العقد، أو قانون مكان تنفيذه، أو قانون علم السفينة.

1 – تطبيق قانون مكان إبرام عقد إيجار السفينة:

لقد اتجه القضاء الفرنسي إلى تطبيق قانون مكان إبرام عقد إيجار السفينة[2] كمبدأ عام في تحديد القانون الواجب التطبيق على العقود بصفة عامة، ويطبق هذا القانون على إبرام المشارطة وإثباتها وأثارها فيما يتعلق بتحديد الأجرة والمسؤولية وشرط التحكيم وغير ذلك[3].

لقد أشار الأستاذان "ليون كان ورينو" إلى أنه يجب تطبيق قانون محل الانعقاد على مشارطات الإيجار، بحجة أن هذا القانون هو غالبا قانون ميناء القيام ومن الطبيعي أن تتجه

---

1 – **ترك محمد عبد الفتاح**، التحكيم البحري، مرجع سابق، ص 50.

2 – يَعُد ضابط مكان الإبرام من أقدم الضوابط التي وضعت لتحكم العقود الدولية من الناحية الشكلية والموضوعية، وكان يطبق هذا القانون أحياناً على أساس أنه هو القانون الذي اختاره الأطراف ضمنيا ليحكم عقدهم. إلا انه وبعد الاعتراف لإرادة الأطراف باختيار قانون العقد صراحة أو ضمنياً، أصبح هذا الضابط احتياطياً يرجع إليه القاضي في حالة غياب تلك الإرادة.

انظر: **عبد السلام علي الفضل، سليم سمير خصاونة**، مرجع سابق، ص 508.

3 – **عوض علي جمال الدين**، مشارطات إيجار السفن، مرجع سابق، ص 127.

إرادة الطرفين إلى أخذ هذا القانون في الاعتبار، بينما الأستاذ "باتيفول" ذكر أن الاتجاه الراجح في فرنسا هو تطبيق قانون محل الانعقاد على مشارطات الإيجار وقال أن الأحكام في هذه الخصوص متعددة وبصورة أكثر من أي عقد آخر[1].

إنه ورغم تمسك معظم التشريعات بتطبيق قانون مكان الإبرام، إلا أن ضابط الإسناد هذا فَقَدَ الكثير من أهميته في تحديد القانون الواجب التطبيق على العقود الدولية عامة وعلى عقد إيجار السفينة خاصة، فهناك عدّة حالات يصعب فيها تحديد مكان إبرام عقد الإيجار، فقد شهد إبرام العقود تطوراً ملحوظاً فلم يعد كالسابق من حيث إبرامها شفافية أو كتابة في الأسواق التجارية المحلية بين المتعاقدين أنفسهم، فقد دخلت وسائل الاتصال الحديثة أو ما يسمى بالتعاقد عن بعد في مجال إبرام العقود. فمن الصعوبة تحديد المكان الذي تم به الإبرام في مجال العالم الافتراضي، ونضيف إلى ذلك ضعف القوة التركيزية لقانون مكان إبرام العقد مع العلاقة التعاقدية في كثير من الحالات، ويكون ذلك عندما يتحدد مكان الإبرام بناء على اعتبارات تقوم على محض الصدفة في الالتقاء بين الأطراف[2].

2 – تطبيق قانون مكان تنفيذ عقد إيجار السفينة:

يأخذ بتطبيق قانون مكان تنفيذ العقد الفقه والقضاء الألماني، إذ أنه يرى تركيز الرابطة القانونية في المكان الذي تنتج فيه أثارها أو معظم الآثار، أما بالنسبة لعقد إيجار السفينة فإن هذا العقد ينتج أثاره في ميناء الوصول، ومن ثم فإن القانون الذي يحكم المشارطة هو القانون السائد في بلد هذا الميناء[3].

---

[1] – لقد قضت محكمة النقض الفرنسية في حكمها الصادر في 05 ديسمبر 1910 بأنه إذا لم يحدد المتعاقدان القانون الذي يحكم العقد صراحة أو ضمنيا، فإن القاعدة العامة هي تطبيق قانون محل الانعقاد.

انظر: **المقدم صلاح محمد**، تنازع القوانين في سندات الشحن ومشارطات إيجار السفينة (دراسة مقارنة في القانون البحري)، الدار الجامعية للطباعة والنشر، بيروت، (د.س.ن)، ص ص 362، 363.

[2] – **عبد السلام علي الفضل، سليم سمير خصاونة**، مرجع سابق، ص 509.

[3] – نذكر في هذا الصدد قضية تتعلق بعقد إيجار السفينة بالرحلة، فقد أبرمت في الولايات المتحدة الأمريكية لاستئجار سفينة ألمانية متوجهة إلى إنجلترا، ولكن تعرضت السفينة لحادث في ميناء "**اكورس**" البرتغالي حيث أفرغت شحنتها=

لقد انتقد الاتجاه الذي يأخذ بقانون مكان التنفيذ وذلك لصعوبة تحديد قانون مكان التنفيذ، لأن الغالب هو أنه يتم تنفيذ المشارطة في موانئ متعددة، حتى لو اعتبرنا مكان التنفيذ هو ميناء الوصول النهائي فقد لا يكون هذا الميناء معروفا مقدما، كما لو كان متفقا على أن يحدد فيما بعد أو إذا اتفق على ميناءين أو أكثر يختار من بينهما الشاحن الميناء النهائي[1].

3 – تطبيق قانون علم السفينة:

إنّ القضاء الإنجليزي يطبق قانون علم السفينة، إلا أنه يؤيده في ذلك بعض الفقهاء الفرنسيين بوصفه متفقا مع الإرادة الضمنية المحتملة للطرفين، إذ يغلب أن يخضع المستأجر لقانون الناقل وهو غالبا قانون السفينة، فضلا على أنه حل عملي لأن علم السفينة وجنسيتها معروفان للكافة، أما المستأجر فإن جنسيته غالبا ما لا تكون معروفة، وهذا الحل ينطبق على كافة المشارطات المبرمة على السفينة متى تعددت هذه المشارطات[2].

فيشير في هذا الصدد الفقيه "باتيفول" "Batiffol" إلى حجج تفضيل قانون علم السفينة فيقول أن من يضع بضاعته على سفينة معينة يقبل تطبيق قانون علمها، وأن تطبيق هذه القاعدة يؤدي إلى توحيد القانون الذي يحكم الرحلة البحرية برمتها، بدلا من أن تخضع كل شحنة لقانون مختلف، وما يلاحظ أن هذا الفقيه لم يفرق بين مشارطات الإيجار وسندات الشحن وجمعهما في صعيد واحد تحت عنوان عقد النقل البحري[3].

= بسبب عدم قدرتها على إتمام الرحلة، وثار النزاع حول استحقاق أجرة المسافة، فقضت المحكمة الألمانية بتطبيق القانون البرتغالي تأسيسا على أن عقد إيجار السفينة انحل في الميناء ومن ثم يصبح هو ميناء الوصول ويحكم المشارطة قانون هذا الميناء. وما يلاحظ أن اتجاه هذا الحكم في تحديد القانون الذي يحكم المشارطة يصبح نوعا من التخمين حتى في الحالات التي يتم فيها تحديد ميناء الوصول لأن السفينة قد تنتهي رحلتها في ميناء آخر.

انظر: **المقدم صلاح محمد**، مرجع سابق، ص 368.

[1] – **عوض علي جمال الدين**، القانون البحري للبضائع، مرجع سابق، ص 167.

[2] – **عوض علي جمال الدين**، مشارطات إيجار السفن، مرجع سابق، ص ص 129، 130.

[3] – **المقدم صلاح محمد**، المرجع نفسه، ص 373.

ثانيا – موقف المشرع الجزائري من ضوابط الإسناد الاحتياطية:

في حالة سكوت إرادة الطرفين في اختيار وتحديد القانون الواجب التطبيق على عقدهما، فالمشرع الجزائري أخضع مثل هذه العقود التي ينقصها اشتراط ما للقواعد العامة في القانون المدني، وبالضبط في المادة 18 فقرة 2 و3، فإنها تنص فقط على ضابطين احتياطين وهما قانون الجنسية أو الموطن المشترك وقانون محل الإبرام وعدم ذكر مكان التنفيذ رغم أهميته، وعليه فالمشرع هو من يتولى تركيز العقد في حالة عدم اختيار المتعاقدين للقانون الواجب التطبيق، وتفضيل قانون مكان إبرام العقد عن غيره من القوانين الأخرى ليس له مبرر قانوني بل بالعكس أن مكان الإبرام مجرد قرينة لتركيز العقد مثله مثل القرائن الأخرى[1].

كما أضافت المادة 19 من ق.م.ج[2]، أنه يطبق على العقد من حيث شكله قانون مكان إبرامه ويجوز كذلك إخضاعه لقانون الموطن المشترك لأطرافه أو للقانون الذي يطبق على أحكامه الموضوعية، وهذه الأخيرة تستند أولا لإرادة الأطراف وفي غيابها يلجأ إلى قانون الموطن المشترك أو الجنسية المشتركة وفي آخر المطاف قانون محل الإبرام، فالقاضي من حيث القانون الواجب التطبيق على الشكل له الحرية في اختيار بين الضوابط المختلفة المقرر قانونا، أما من حيث الموضوع فيتقيد بقانون إرادة الأطراف ما لم يكن فيه مانع، وفي حالة غيابه يلجأ إلى الضوابط الأخرى[3].

---

[1] – تنص المادة 18 فقرة 2 و3 من ق.م.ج على أنه: « ***وفي حالة عدم إمكان ذلك، يطبق قانون الموطن المشترك أو الجنسية المشتركة.***

وفي حالة إمكان ذلك يطبق قانون محل إبرام العقد ».

[2] – تنص المادة 19 من ق.م.ج على أنه: « ***تخضع التصرفات القانونية في جانبها الشكلي لقانون المكان الذي تمت فيه ويجوز أيضا أن تخضع لقانون الموطن المشترك للمتعاقدين أو لقانونهما الوطني المشترك أو للقانون الذي يسري على أحكامها الموضوعية*** ».

[3] – **حابت أمال**، التجارة الالكترونية في الجزائر، رسالة لنيل شهادة دكتوراه في العلوم، تخصص قانون، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2015، ص 499.

إضافة إلى ذلك وبالرجوع إلى أحكام عقد استئجار السفن المنصوص عليها في الباب الثاني، فنجد الفصل الأول منه المنظم للقواعد العامة للعقد من خلال أحكام المادة 647 من ق.ب.ج تنص على أنه: « ***يخضع عقد استئجار السفينة في مجال العلاقات البحرية الدولية لقانون راية السفينة، ما لم يتفق الأطراف على ما يخالف ذلك.***

وعندما يكون أطراف عقد استئجار السفينة من الجنسية الجزائرية، يطبق عليهم القانون الجزائري ».

يتضح من خلال هذه المادة خضوع عقد استئجار السفينة في مجال العلاقات البحرية الدولية لقانون راية السفينة، أو كما هو معروف بقانون العلم، بينما إذا كان أطراف العقد من جنسية جزائرية فيطبق عليهم القانون الجزائري وجوبا، وعليه فإن عقود إيجار السفينة التي تفتقر إلى الشرط المحدد للقانون الواجب التطبيق، يحكمها قانون راية السفينة المستأجرة وإذا كان المؤجر والمستأجر من جنسية جزائرية فإن التشريع الجزائري وحده يحكم ويطبق على العقد[1].

الفرع الثالث

الاتفاق على تطبيق قانون عقد النقل على المشارطة

يلاحظ أنه كثيرا ما يرد بعقد إيجار السفينة شرط يحيل إلى تطبيق أحكام عقد النقل البحري[2] على علاقة الطرفين الناشئة من المشارطة وهو ما يعرف بشرط "**بارامونت**" "Paramount clause"، أي الشرط الأعلى الذي لا يعلوه شيء، وهو عادة يحيل إلى تطبيق القانون الإنجليزي أو القانون الأمريكي الخاص بالنقل بسندات الشحن، ولما كان هذان القانونان يضعان أحكاماً آمرة للعلاقات التي يحكمها كل منهما فقد أثير السؤال عن مدى

---

[1] – **عباس خالد**، مرجع سابق، ص 56.

[2] – قواعد عقد النقل البحري هي قواعد أمرة تخضع للنظام العام على عكس قواعد عقد إيجار السفينة فقواعده غير أمرة تخضع لإرادة الطرفين.

صحة شرط "بارامونت" وملاءمته لحكم المشارطة، خاصة وأن الأطراف يحرصون على تعديل هذا الشرط (الذي يدرج أصلا في سندات الشحن) بما يتفق مع إدراجه في عقد إيجار السفينة لا في سند الشحن[1].

نذكر في هذا الشأن القضية المشهورة "Saxon Star"، أين أدرج ضمن مشارطة هذه السفينة شرط "**بارامونت**" والذي ينص في بدايته على أن: « ***سند الشحن هذا يرتب أثاره مع مراعاة القانون الأمريكي لنقل البضائع بحرا...*** »، إلا أنه بالمقابل يلاحظ أن القانون الأمريكي يعفي المجهز من مسؤولية التلف الحاصل للبضائع والناتج عن عدم صلاحية السفينة للملاحة، ما لم يكن ذلك راجع لإهماله في جعل السفينة صالحة للسفر[2].

تتخلص وقائع هذه القضية في قيام المستأجر وهي شركة بترولية بريطانية المستأجرة للسفينة لعدة رحلات بحرية برفع دعوى قضائية ضد المجهز المؤجر أمام القضاء الإنجليزي وذلك للمطالبة بالتعويض عن الضرر الذي أصابها جراء تعطل محركات السفينة المستمر لعدم كفاءة الطاقم المكلف بصيانتها وإصلاحها وإن لم يترتب عن هذا التعطل ضرر بالبضاعة[3]، وخلال سريان إجراءات هذه الدعوى دفع المؤجر بتطبيق شرط "بارامونت" المتفق عليه في العقد، والذي يحيل بدوره كذلك إلى تطبيق القانون الأمريكي المتعلق بالنقل البحري للبضائع، إلا أن غرفة الاستئناف في إنجلترا رفضت دفع المؤجر الرامي إلى تطبيق مثل هذا الشرط باستبعاده[4]، واستندت في حكمها إلى ما يلي:

– إنّ نص هذا الشرط بدأ بالقول بأن « ***سند الشحن هذا يرتب أثاره...*** »، فهو إذن يشير إلى سند الشحن وليس إلى المشارطة، ومن تم لا يمكن تطبيقه على عقد إيجار السفينة.

---

1 – **عوض علي جمال الدين**، مشارطات إيجار السفن، مرجع سابق، ص 124.

2 – **ترك محمد عبد الفتاح**، التحكيم البحري، مرجع سابق، ص 49.

3 – المرجع نفسه، ص 49.

4 – **عباس خالد**، مرجع سابق، ص 59.

– أنّ القانون الأمريكي المشار إليه يستبعد من نطاق تطبيقه مشارطات إيجار السفن، وعليه فالإحالة إلى هذا القانون في عقد الإيجار يبقى بدون معنى.

– أن نطاق هذا القانون مقصور على الرحلات التي يكون أحد طرفيها ميناء أمريكا، وإذا كانت المشارطة تواجه رحلات أخرى لا تتوافر لها هذا الشرط فإن تطبيق القانون الأمريكي على المشارطة سيكون متقطعاً.

– إن القانون الأمريكي يسري فقط على نقل البضائع فهو إذن مقصور على الفترة الكائنة بين الشحن والتفريغ، ولما كانت السفينة المؤجرة معرضة للقيام برحلات وهي فارغة لا حمولة عليها، أي بمعنى أن رحلاتها تخضع أحياناً لهذا القانون وأحياناً تخرج عنه بحسب ما إذا كانت السفينة محملة أو فارغة، وبذلك فإن المشارطة ستخضع لنظامين مختلفين.

– إن القانون الأمريكي المشار إليه يحدد مسؤولية الناقل القائمة عن الضرر المادي للبضائع، بينما أن الضرر المراد تعويضه من طرف الشركة المستأجرة ناتج عن التوقف المستمر للسفينة وليس ناتج عن تلف البضاعة[1].

ولقد تم عرض القضية على مجلس اللوردات الإنجليزي[2]، فألغى قرار غرفة الاستئناف الذي أخذته في هذا الشأن، وأقر بصحة شرط "بارامونت" وينطبق على عقد المشارطة بالرغم من أنه ينص في بدايته على أن « ***هذا السند يرتب أثاره مع مراعاة القانون الأمريكي لنقل***

---

1 – **عوض علي جمال الدين**، القانون البحري للبضائع، مرجع سابق، ص 164.

2 – مجلس اللوردات هو الغرفة العليا في برلمان المملكة المتحدة، يقيم هذا المجلس اجتماعاته في قصر وستمنستر، والاسم الرسمي له هو: اللوردات الروحيون والمؤقتون والمبجلون في المملكة المتحدة لبريطانيا العظمى وأيرلندا الشمالية ضمن تجمع البرلمان، وتم تأسيسه في 22 يناير 1801، يشغل الغرفة العليا من برلمان المملكة المتحدة، والغرفة السفلى يشغلها مجلس عموم المملكة المتحدة ويعرف اختصارا باسم مجلس العموم، وهو الغرفة الثانية للبرلمان في بريطانيا، تضم أعضاء معينين من الخبراء والنبلاء والأساقفة، ويكمل مجلس اللوردات عمل مجلس العموم المنتخب، ويشاطره مهمة صنع وصياغة القوانين والتدقيق ومراجعة عمل وقرارات الحكومة.
للمزيد من التفاصيل، راجع: مجلس اللوردات، على الرابط https: //ar.wikipedia.org تم الاطلاع عليه بتاريخ: 21 مارس 2020، الساعة 19:50.

البضائع بحرا... »، ولقد أسس المجلس قراره في ذلك على نظرية التضارب والتعارض بين النصوص، والتي تقضي بأن الأخذ بالشرط أولى من استبعاده، ومن تم فإنه لا يمكن أن يكون محتوى نص الشرط سببا في استبعاد تطبيق هذا القانون على قضية الحال، على أساس أنه لا يعقل أن يحيل الطرفان إلى قانون لتطبيقه على عقدهما وفي الوقت نفسه يقبلوا نصا يستبعد هذا التطبيق[1].

إن شرط "بارامونت" يوجد غالبا في المشارطات بالرحلة، وأنه يقوم إلى جانب شرط الإهمال وهو أصلح منه للمجهز دون أن يتعارض الشرطان أو يكون فيهما تكرار لأن شرط الإهمال يعفيه من مسؤوليته عن عقد الإيجار السفينة ولا يعرض لعقد النقل البحري الذي يتولاه شرط بارامونت، ولهذا يجب أن يحدد أولا نطاق كل من العقدين ونسبة كل ضرر، وذلك قصد تحديد النظام الذي يحكمه[2].

---

[1] – **ترك محمد عبد الفتاح**، التحكيم البحري، مرجع سابق، ص 50.

[2] – **عوض علي جمال الدين**، مشارطات إيجار السفن، مرجع سابق، ص 127.

المطلب الثاني

اللجوء إلى التحكيم البحري لفض النزاعات المتعلقة بعقد إيجار السفينة

إنّ أغلب النزاعات البحرية وخاصة النزاعات الناجمة عن عقود استئجار السفن، يكون الفصل فيها عن طريق التحكيم[1]، الأمر الذي أدى إلى إدخال شرط التحكيم على الكثير من المشارطات، فأغلب الدول في وقتنا تسمح في قوانينها للمتخاصمين فض نزاعاتهم خارج المحاكم والهيئات القضائية الرسمية، وهذا ما يصطلح على تسميته بالطرق البديلة لفض النزاعات[2].

كما يعتبر التحكيم الوسيلة لحل الخلافات أو النزاعات المدنية والتجارية بين الأفراد، بحيث يضمن السرعة في الإجراءات وضمان السرية والحيادية، وخفض تكلفة حسم النزاعات، وتفادي الشكليات في القانون العادي، والاعتماد على محكمين من ذوي الخبرة في مجال النزاع وليس القانونين فقط، ويصبح من الضروري تعريف التحكيم كوسيلة لفض النزاعات الناتجة عن عقد إيجار السفينة **(الفرع الأول)**، وتحديد طبيعة النزاعات التي يتناولها التحكيم البحري والخاصة بهذا العقد **(الفرع الثاني)**، وإبراز أسباب اللجوء للتحكيم لفض النزاعات الناتجة عن العقد **(الفرع الثالث)**، وأخيرا تحديد مكان التحكيم والقانون الواجب التطبيق **(الفرع الرابع)**.

---

[1] – عرفت مجلة الأحكام الدولية التحكيم في المادة 1790 كما يلي: « ***هو اتخاذ الخصمين شخص أخر برضاهما لفصل خصومتهما ودعواهما*** ».

انظر: **بن تركي ليلى**، "التحكيم في منازعات عقود إيجار السفن البحرية"، مجلة الدراسات القانونية والسياسية، مجلد 4، عدد 02، جامعة عمار ثلجي، الأغواط، جوان 2018، ص 129.

[2] – **NAMMOUR Fady**, Droit et pratique de l'arbitrage interne et international, Bruylan, 2ème Ed, LGDJ, Paris, 2005, p 184.

الفرع الأول

تعريف التحكيم كوسيلة لفض النزاعات الناتجة عن عقد إيجار السفينة

يعتبر التحكيم كوسيلة بديلة لفض النزاعات المتعلقة بالتجارة الدولية التي من خلالها يمكن للأطراف الاتفاق على اختيار محكمين محايدين للفصل في النزاع بدلا من عرضه على الجهات القضائية[1].

فيُعرَف التحكيم بأنه نظام قضائي اتفاقي يختار فيه الأطراف قضائهم ويعهدون إليهم بمقتضى اتفاق مكتوب بمهمة تسوية النزاعات التي نشأت بينهم بخصوص علاقتهم التعاقدية أو غير التعاقدية، والتي يجوز تسويتها بطريق التحكيم وفقا لأحكام القانون[2]، فهو عقد رضائي ينعقد بمجرد التراضي عليه، أي بمجرد تلاقي طرفي نزاع معين على حله بواسطة من يختارونهم من المحكمين، وهذا العقد لا يكون صحيحا إلا في خصوص نزاع ثار بالفعل بين طرفيه، فهو نوع من العدالة الخاصة ينظمه القانون، ويسمح بمقتضاه بإخراج بعض النزاعات عن ولاية القضاء العادي في حالات معينة كي يتم حلّها بواسطة أفراد عاديين يختارهم الخصوم كقاعدة، وتستند إليهم مهمة القضاء بالنسبة إلى هذه النزاعات[3]، فيمثل إذا التحكيم أهم وسيلة بمقتضاه يستغني فيه الأطراف عن قضاء الدولة[4].

وفي ظل عدم فعالية وعدم مواكبة التحكيم العادي بدرجة كافية للسرعة المطلوبة في إنجاز المعاملات الالكترونية، ظهر التحكيم الالكتروني كأسلوب عصري لحسم النزاعات

---

1 – **BOUKHARI Rym**, Le contrat de transport maritime de marchandise sous connaissement contentieux France-Algérie, thèse pour l'obtention d'un doctorat en droit, Droit des affaires, Université paris I – panthéon Sorbonne , 2017, p 348.

2 – **زيبار الشادلي**، "النظام القانوني لإتفاق التحكيم"، مجلة البحوث القانونية والسياسية، عدد 7، جامعة مولاي طاهر سعيدة، ديسمبر 2016، ص 301.

3 – **عبد الفتاح مطر عصام**، التحكيم الإلكتروني، ماهيته، إجراءاته، وآلياته في تسوية منازعات التجارة الإلكترونية والعلامات التجارية وحقوق الملكية الفكرية، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2009، ص 3.

4 – **HOCINE Farida,** "L'arbitralité des litiges dans l'arbitrage commerciale international", RCDSP, N° 1. Faculté de droit, Ummto, 2016, p 8.

الناتجة عن إبرام الصفقات والعقود الالكترونية المبرمة عبر شبكة الانترنت، فيعرّف التحكيم الإلكتروني على أنه: « التحكيم الذي تتم إجراءاته عبر شبكة الانترنت، وفق قواعد خاصة دون الحاجة إلى التقاء أطراف النزاع في مكان معين »، كما يعرف بأنه: « اتفاق أطراف علاقة قانونية لإخضاع المنازعة التي نشأت أو ستنشأ مستقبلا من علاقة تجارية أو غيرها، الكترونية كانت أو عادية إلى جهة أخرى غير القضاء، للفصل فيها بإجراءات الكترونية وإصدار حكم ملزم لها»[1].

فالتحكيم في مجال مشارطات إيجار السفن، يقصد به ذلك الاتفاق الذي يدرج في مشارطة الإيجار يتعهد بمقتضاه طرفا العقد بإحالة النزاعات التي قد تنشأ عن تنفيذ المشارطات إلى هيئة أو جهة تحكيمية وهو ما يعرف بشرط التحكيم، وهذا الشرط يتخذ صيغا مختلفة تبعا لنموذج ونوعية المشارطة المعمول بها وكذا رغبة الأطراف في جعل الشرط عاما أو خاصا بمقتضى معين، وقد يرد شرط التحكيم شاملا لكل النزاعات الناجمة عن تنفيذ المشارطة، وتارة أخرى يقتصر أثره على البعض منها دون البعض الآخر، كما لو تعلق شرط التحكيم بالنزاعات الخاصة بشروط الشحن والتفريغ ومواقيته[2].

وقد لوحظ عمليا أن شرط التحكيم هو الأكثر استعمالا في العقود التجارية الدولية أي يدرج عادة في صلب العقد الأساسي من أجل تفادي الصعوبات العملية ولاسيما تنفيذ العقد، وهذا على عكس مشارطة التحكيم التي تمثل صعوبة عملية في انعقادها، وذلك بمجرد أنها تُبرم بعد نشوء النزاع بشأن العقد الأساسي، فإن العلاقة المتوترة بين أطرافه يحول دون ذلك[3].

---

[1] – **حمادوش أنيسة**، "خصوصية التحكيم الالكتروني في حل المنازعات التجارية الالكترونية"، مجلة العلوم الإنسانية، مجلد ب، عدد 48، جامعة الإخوة منتوري قسنطينة، ديسمبر 2017، ص ص 229، 230.

[2] – **أضريف عبد الرحيم**، مرجع سابق، ص 377.

[3] – **TARKI Noureddine**, L'arbitrage commercial international en algérie, OPU, 1ere Ed, Alger, 1999, p 26.

فالمشرع الجزائري لم يورد نصا في القانون البحري الجزائري عن التحكيم البحري كوسيلة لفض النزاعات الناشئة عن العقد، وهذا ما أدى بنا إلى اللجوء إلى القواعد العامة في قانون الإجراءات المدنية والإدارية والذي تعرض للتحكيم التجاري الدولي وذلك باعتبار التحكيم البحري فرع من فروعه[1]، وأشار إلى شرط التحكيم من خلال المادة 1040 فقرة 1 من ق.إ.م.إ والتي تنص على أنه: « ***تسري اتفاقية التحكيم على النزاعات القائمة والمستقبلية*** ».

يتضح من خلال هذه المادة أن المشرع الجزائري وعلى غرار جل التشريعات الوضعية المقارنة[2]، أورد تنظيما موحدا يشمل الصورتين معا "شرط التحكيم ومشارطة التحكيم" تحت عبارة اتفاق التحكيم[3]، وذلك دون أن يختص إحداهما بقيود خاصة للاعتراف بها أو يفردها بمعاملة أدنى مرتبة من الأخرى، وبذلك يكون قد كرس التسمية الشائعة في هذا المجال وهي ما تعرف بـ "اتفاق التحكيم"[4]، بحيث يفهم من نص المادة 1040 فقرة 1 من ق.إ.م.إ أن

---

[1] – المواد من 1006 إلى 1061 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية، والخاصة بأحكام التحكيم التجاري الدولي.
انظر: قانون رقم 08–09، مؤرخ في 25 فيفري 2008، يتضمن قانون الإجراءات المدنية والإدارية، ج.ر.ج.ج عدد 21، الصادر بتاريخ 23 فيفري 2008.

[2] – من التشريعات المقارنة نذكر قانون التحكيم المصري رقم 28 لعام 1994 الخاص بالتحكيم في المواد المدنية والتجارية والذي يقصد باتفاق التحكيم حسب المادة 10 بأنه: « ***اتفاق الطرفين على الالتجاء إلى التحكيم لتسوية كل أو بعض المنازعات التي نشأت أو يمكن أن تنشأ بينهما بمناسبة علاقة قانونية معينة عقدية كانت أو غير عقدية*** ».
انظر: **أسامة محمد شتات**، قانون المرافعات والتحكيم في المواد المدنية والتجارية، دار الكتب القانونية، القاهرة، 2003، 182.

[3] – تنص المادة 7 من قانون الأونسيترال النموذجي للتحكيم التجاري الدولي على أنه: « ***اتفاق التحكيم هو اتفاق بين الطرفين على أن يُحيلا إلى التحكيم جميع أو بعض ما نشأ أو ما قد ينشأ بينهما من نزاعات بشأن علاقة قانونية محدّدة، سواء أكانت تعاقدية أو غير تعاقدية*** ».
انظر: قانون الأونسيترال (UNCITRAL) النموذجي للتحكيم التجاري الدولي لعام 1985، مع التعديلات التي اعتمدت في عام 2006، بقرار الجمعية العامة رقم 33/61 الموافق لـ 4 ديسمبر 2006، منشورات الأمم المتحدة رقم المبيع A.08.V.4، فيينا، 2008، على الموقع: https://www.uncitral.org.

[4] – يعرف اتفاق التحكيم أنه « تلك الاتفاقية التي بمقتضاها تتعهد الأطراف المتنازعة بأن يتم الفصل في المنازعات الناشئة بينهما أو من المحتمل نشوئها بينهما من خلال التحكيم »، كما تعرف أيضا بأنها « مصدر اتفاقي يجعل محاكم الدولة غير مختصة بنظر النزاع، وهو الذي يمنح المحكم سلطة الفصل فيه بقرار ملزم بل أن هذه الاتفاق هو الذي يهيمن=

النزاعات المستقبلية تعني الإحالة إلى شرط التحكيم كبند يدرج في العقد الأصلي، أما النزاعات القائمة فهي التي تحيل الأطراف إلى إبرام اتفاق التحكيم لاحقة للعقد الأصلي بمعنى مشارطة التحكيم، بالتالي يفهم من هذا النص أنه أخذ باتفاقية التحكيم بصورتيها شرط التحكيم ومشارطة التحكيم[1]، واشترط المشرع الجزائري على غرار التشريعات الأخرى والاتفاقيات الدولية الكتابة لوجود اتفاقية التحكيم وإلا كانت باطلة[2].

لم تدرج اتفاقية بروكسل حول توحيد بعض قواعد سندات الشحن لسنة 1924 من أحكامها على نظام التحكيم كوسيلة لفض النزاعات الناشئة عن عقد النقل البحري، ولكن

= على مسيرة التحكيم ابتداء من اختيار المحكم وانتهاء بمدى قابلية قراره للطعن مرورا بالقواعد التي يطبقها المحكم موضوعية كانت أم إجرائية .

انظر: **بوقرط أحمد**، "النظام القانوني لإتفاق التحكيم"، مجلة معالم للدراسات القانونية والسياسية، مجلد 3، عدد 1، المركز الجامعي تندوف، الجزائر، 2019، ص 154.

[1] – المشرع الجزائري لم يأخذ بالتفرقة بين شرط التحكيم ومشارطة التحكيم، واكتفى بالنص على أن الاتفاق على التحكيم قد يتم قبل وقوع النزاع، كما قد يتم بعد وقوعه، وإنما أوجب أن تكون اتفاقية التحكيم مكتوبة حتى تخرج من دائرة البطلان، ويتعين عليه تصحيح الخطأ الوارد في المادة 1011 من ق.إ.م.إ والتي تنص على أنه: « ***اتفاق التحكيم هو الاتفاق الذي يقبل الأطراف بموجبه عرض نزاع سبق نشوؤه على التحكيم*** »، أين لم يميز بين اتفاق التحكيم ومشارطة التحكيم التي تعد صورة من صوره، لأن ذلك يؤدي إلى الخلط بين المفهومين وعدم التميز بينهما، كما يجب تنظيم صورتي اتفاق التحكيم من شرط ومشارطة بأحكام موحدة وعدم إفراد كل منهما بأحكام خاصة.

والجدير بالذكر أن المشرع الجزائري لم يكن منفردا في عدم الأخذ بالتفرقة بين شرط التحكيم ومشارطة التحكيم، فاتفاقية الأمم المتحدة المنعقدة بنيويورك في 1958/06/10م لم تفرق بينهما أيضا إذ حرصت على تجنب استعمال هذين المصطلحين واستبدلتهما بمفهوم واحد هو اتفاق التحكيم، وذلك من خلال نصها في الفقرة الثانية من المادة الثانية على أنه: « المراد بالاتفاقية الكتابية هو الشرط التحكيمي المدرج في العقد أو في اتفاق التحكيم الموقع من الأطراف، أو المتضمن في رسائل أو برقيات متبادلة ».

انظر: **سيدي معمر دليلة**، "اتفاقية التحكيم في المنازعات المتعلقة بالنشاط البحري"، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، عدد 7، منشورات مخبر القانون البحري والنقل، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2017، ص 344.

[2] – **بورطال أمينة**، "اتفاق التحكيم البحري"، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، عدد 6، منشورات مخبر القانون البحري والنقل، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2017، ص 68.

بالرجوع إلى المادة 22 قواعد هامبورغ لعام 1978 فنصت على أنه يجوز اللجوء إلى التحكيم لحل النزاعات التي تنشأ عن عقد النقل للبضائع[1].

الفرع الثاني

طبيعة نزاعات عقد إيجار السفينة التي يفصل فيها بالتحكيم البحري

تتعدد النزاعات المعروضة على التحكيم بحيث تشمل النزاعات الناشئة في إطار المعاملات البحرية بين الأشخاص الخاصة، أو بينها وبين الأشخاص المعنوية العامة ونذكر منها النزاعات الناشئة في مجال عقود النقل البحري سواء تم هذا النقل بموجب سند شحن أو بموجب مشارطة إيجار السفن[2]، مما دفعنا إلى تحديد النزاعات التي تثور في عقود إيجار السفن لمدة ولرحلة معينة **(أولا)**، والنزاعات الخاصة بسندات الشحن **(ثانيا)**.

أولا – النزاعات الخاصة بعقود إيجار السفن لمدة ولرحلة معينة:

إنّ مستأجري السفينة لمدة معينة يعقدون هذا العقد للقيام بنقل البضاعة عليها نقلا مشروعا، ويقوم المؤجر بوضع سفينته مجهزة تحت تصرف المستأجر لمدة معينة يحددها العقد المبرم بين الطرفين[3]، وتثور النزاعات حول عقود إيجار السفينة لمدة معينة حول مسؤولية مالك السفينة أو المستأجر عن خسارة معينة تحققت خلال مدة عقد المشارطة، مثال على ذلك النزاع الذي يثور حول تحديد مسؤولية المستأجر عن ضرر لحق بالسفينة المستأجرة، وكثيرا ما يحمل هذا النوع من العقود شروط التحكيم في حالة ما إذا ثار نزاع بين

---

[1] – تنص المادة 22 فقرة أولى من قواعد هامبورغ لعام 1978 على أنه: « *مع مراعاة أحكام هذه المادة، يجوز للطرفين النص باتفاق مثبت كتابة، على أن يحال إلى التحكيم أي نزاع قد ينشأ فيما يتعلق بنقل بضائع بموجب هذه الإتفاقية*».

[2] – هناك أيضا النزاعات الناشئة في عقود التأمين البحري وعقود البيع البحري وعقود بناء السفن وإصلاحها وشرائها والنزاعات التصادم البحري والمساعدة البحرية والإنقاذ البحري، والنزاعات الخاصة بتسوية الخسائر البحرية المشتركة.
انظر: بلقاسم حبيب، "الطابع الدولي للمنازعات البحرية المعروضة على التحكيم"، مجلة الحقوق والعلوم السياسية، الجزء 2، عدد 08، جامعة عباس لغرور – خنشلة، جوان 2017، ص 828.

[3] – **بودالي خديجة**، اتفاق التحكيم في عقد النقل البحري، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبو بكر بلقايد– تلمسان، 2015، ص 46.

الأطراف[1]، بينما في عقود إيجار السفن لرحلة معينة فتتعلّق هذه النزاعات بتحديد مسؤولية مستأجر السفينة أو مالكها بخصوص خسارة معينة أو بالنسبة لمنازعات سلامة الموانئ أو المراسي للشحن أو التفريغ أو حالة السفينة عند تسليمها إلى المستأجر أو النزاعات المتعلقة بغرامات التأخير، أو خصومة تحكيم تتعلق بمشكلة استيفاء السفينة لصلاحية نقل البضائع الخطرة[2] والمسماة "بشهادة الإيمو "IMO Certificate"[3]

قد تثور نزاعات أخرى لها علاقة بالأمور الملاحية مثل الدعاوى ضد مزودي السفينة أو النزاعات مع سلطات الموانئ. والمنازعات الخاصة بعقود بناء السفن وإصلاحها: وتثور النزعات هنا حول مدى مطابقة السفينة عند الانتهاء من بنائها لمواصفات العقد المتفق عليها مسبقآ بين طرفيه. والنزعات الخاصة بعقود التأمين وإعادة التأمين: فالنزعات التي تثور هنا متعلقة بالجوانب التأمينية لاسيما بين المؤمنين الذين يحلون محل المستفيدين الأصليين عملا بمبدأ الحلول في التأمين. والنزعات الخاصة بتسوية الخسارات البحرية المشتركة: فقد تثور بعض النزعات بخصوص تحديد هذا النوع من الخسارات[4].

---

1 – **قرطبي سهيلة**، "مدى فعالية التحكيم في منازعات العقود البحرية"، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، عدد 5، منشورات مخبر القانون البحري والنقل، جامعة أبي بكر بلقايد –تلمسان، 2017، ص 81. **الدوسري مروان عبد الهادي بشير**، "التحكيم الدولي التجاري في النقل البحري وأثر تطبيق اتفاقية هامبورغ لسنة 1978"، مجلة جامعة الأنبار للعلوم الاقتصادية والإدارية، مجلد 7، عدد 13، كلية الإدارة والاقتصاد، جامعة الأنبار، 2015، ص 532.

2 – **بودالي خديجة**، مرجع سابق، ص 46.

3 – تُعتبر شهادة الإيمو "IMO Certificate" في مجال نقل البضائع الخطرة، بمثابة شهادة تثبت استيفاء السفينة لوسائل السلامة التي قررتها المنظمة البحرية الدولية "IMO" للسفن التي تقوم بنقل البضائع الخطرة. فهذه الشهادة تصدر تطبيقاً لأحكام الإتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحر والمعروفة اختصاراً باتفاقية سولاس "SOLAS".
لتفاصيل أكثر حول هذه الشهادة راجع: **نادر محمد إبراهيم**، الإستعداد القانوني لبدء الشحن البحري للبضائع الخطرة، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2003، ص 23 وما يليها.

4 – **أفراج عبد الكريم خليل**، "التحكيم في المنازعات البحرية"، مجلة الرافدين للحقوق، عدد 50، مجلد 14، العراق، السنة 16، ص 145.

ثانيا – النزاعات الخاصة بسندات الشحن:

يعد سند الشحن إحدى وسائل إثبات عقد النقل ذاته بين الناقل وصاحب البضاعة ومن ثم فإن أكثر النزاعات تدور تحت سند الشحن والمتعلقة بالخسائر والأضرار التي تلحق بالبضاعة خلال الرحلة أو التأخير في وصولها أو عدم وصول البضاعة أو التسليم الخطأ للبضاعة، وقد تثور في هذا الصدد إحالة سند الشحن إلى مشارطة الإيجار الصادر بموجبها والمشتملة على شرط التحكيم، وما إذا كانت الإحالة العامة إلى نصوص المشارطة تكفي لاندماج السند في المشارطة أم تلزم الإحالة الخاصة لشرط التحكيم الوارد بها[1].

إذا كانت الإحالة واضحة وصريحة إلى الوثيقة المتضمنة لشرط التحكيم، فإن شرط التحكيم الموجود في مشارطة إيجار السفينة يسري على سند الشحن، وبموجب هذه الإحالة يعد سند الشحن متضمنا اتفاق التحكيم[2]، ولقد تعرضت محكمة النقض المصرية مرات عديدة لهذه المسألة، قبل صدور قانون التحكيم المصري لعام 1994[3]، فالقاعدة إذن ضرورة توافر نص يشير إشارة واضحة وصريحة إلى الإحالة[4].

---

1 – **عمر مشهور حديثة الجازي**، التحكيم في المنازعات البحرية، محاضرة ألقيت في مقر نقابة وكلاء الملاحة البحرية، بتاريخ 08 أكتوبر 2002، منشورة على الرابط: www.jcdr.com، مطلع عليها: 2018/10/10، الساعة: 17:35، ص 03.

2 – **أفراج عبد الكريم خليل**، مرجع سابق، ص 144.

3 – لقد قضت محكمة النقض المصرية في أكثر من قرار لها واستقرت أحكامها على أن: « إحالة سندات الشحن إلى مشارطة الإيجار، سواء كانت إحالة عامة أو خاصة من شأنها أن تجعل شرط التحكيم الوارد بالمشارطة مندمجا في سند الشحن، وملزما لحامله أو المرسل إليه باعتباره طرفا ذا شأن في سند الشحن يتكافأ مركزه ومركز الشاحن، حينما يطلب تنفيذ عقد النقل باعتباره (المرسل إليه) صاحب المصلحة في عملية الشحن وبالتالي يرتبط بالسند كما يرتبط به الشاحن ».

لتفاصيل أكثر راجع: **زروالي سهام**، شرط التحكيم البحري وسريانه بالنسبة للمرسل إليه في عقد النقل البحري للبضائع، مذكرة لنيل شهادة الماجستير، شعبة الحقوق الأساسية والعلوم السياسية، تخصص عقود ومسؤولية، كلية الحقوق، جامعة امحند بوقرة، بومرداس، 2012، ص 39.

4 – يرى الأستاذ سكروتن "SCRUTTON" معبراً عن موقف القانون الإنجليزي من هذه المسألة، بأن شرط التحكيم لا يكون مندمجاً في سند الشحن إن كانت عبارة الإحالة عامة إلا إذا كان هذا الشرط يوضح بأنه يغطي النزاعات التي=

إنّ قواعد هامبورج لسنة 1978م حسمت الجدل حول مدى إلزامية حامل السند بشرط التحكيم الواردة في مشارطة الإيجار والذي أحال إليه سند الشحن وهو ما تضمنته أحكام المادة 2/22 منه[1].

بينما في الجزائر فإن الاجتهاد القضائي لم يأتي بكثير من الأحكام في هذا المجال، ولعل أبرز موقف للمحكمة العليا في هذا الشأن قرارا رقم 439517 بتاريخ 2008/04/09[2]، فهذا القرار لم تلزم المرسل إليه ببند التحكيم الوارد بمشارطة الإيجار والذي تحيل إليه وثيقة الشحن، وفي الوقت نفسه لم تمنعه من التمسك به حيث تركت له مطلق الحرية في قبوله أو رفضه، وهذا ما يمكن استخلاصه من عبارة « لها الحق في استعمال بند التحكيم إذا أرادت التمسك به »، وفي المقابل نصت المحكمة العليا على أن

= تحدث عن سند الشحن إضافة للمشارطة، وهذا يعني أن الأمر متوقف على صياغة شرط التحكيم الذي تتضمنه المشارطة، بحث أن صياغته هذه تضمنت النزاعات التي تنشأ عن المشارطة وعن سند الشحن.

ولعل أصداء هذا الموقف جعلت بعض نماذج المشارطات تتضمن شرطاً للتحكيم بهذا المعنى ومثالها: ما نجده في صيغة التحكيم التي وردت ضمن المشارطة الروسية لنقل الخشب لعام 1995 والتي تسمى اختصاراً "RUSWOOD" والتي تبدأ بالعبارات التالية: « تحكم هذه المشارطة وتفسر طبقاً للقانون الإنجليزي وأي نزاع ينشأ عن هذه المشارطة أو أي سند شحن يحرر في ظلها سوف يحال للتحكيم ... ».

انظر: **البياتي علي طاهر**، التحكيم التجاري البحرية "دراسة قانونية مقارنة"، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2006، ص ص 204، 205.

[1] – تنص المادة 2/22 من قواعد هامبورغ لعام 1978 على أنه: « *إذا تضمنت مشارطة الإيجار نصا على إحالة المنازعات الناشئة بموجبها إلى التحكيم وصدر سند الشحن استنادا إلى مشارطة الإيجار دون أن يتضمن ملاحظة خاصة تفيد أن هذا النص ملزم لحامل السند لا يجوز للناقل الاحتجاج بهذا النص تجاه حامل السند الحائز له بحسن نية* ».

[2] – لقد صدر قرار من المحكمة العليا جاء فيه: « يجب القول لئن كان المرسل إليه غير ملزم ببند التحكيم الذي تشير إليه وثيقة الشحن، فبالمقابل هذا لا يمنعه من التمسك به، وحيث يتبين من وثيقة الشحن أنها تشير إلى عقد إيجار السفينة... ».

« ... حيث أن الإشارة لعقد إيجار السفينة في وثيقة الشحن تجعل المرسل إليه المطعون ضدها في قضية الحال طرفا في هذا العقد ولها الحق في استعمال بند التحكيم إن أرادت التمسك به ».

قرار المحكمة العليا، (الغرفة التجارية والبحرية)، بتاريخ 2008/04/09، ملف رقم 439517، غير منشور.

الإشارة لعقد إيجار السفينة في وثيقة الشحن تجعل من المرسل إليه طرفا في هذا العقد، أي أن المرسل إليه يعتبر طرفا في عقد إيجار السفينة والمتضمن شرط التحكيم[1].

وما يمكن أخذه من هذا القرار أنه يتسم بالتناقض، من جهة اعتبار المرسل إليه طرفا في عقد إيجار السفينة عند الإشارة هذا الأخير في وثيقة الشحن، وفي الوقت نفسه عدم إلزامه بشرط التحكيم الوارد في هذا العقد، وإنما تركت له الخيار في التمسك أو عدم التمسك به[2].

يتضح أنه حتى تكون الإحالة فعالة ومنتجة لأثارها فيما طرفي عقد النقل البحري للبضائع، ومقبولة للقول بوجود عملية دمج صحيحة للشروط الواردة في عقد إيجار السفينة، والتي من بينها شرط التحكيم في سند الشحن يجب أن تصدر هذه الإحالة واضحة ودقيقة وصريحة بما لا يدع مجالا للشك في إرادة الأطراف[3].

الفرع الثالث

أسباب اللجوء للتحكيم لفض نزاعات عقد إيجار السفينة

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

– يقوم التحكيم على حسم النزاعات بسرعة مقارنة بالقضاء، فقد وجد بعض الفقهاء أن هذه النزاعات تحتاج من (60 إلى 90) يوما لحلها وهي فترة قصيرة جدا إذا ما قارناها بإجراءات القضاء التي قد تستغرق بضع سنين أحيانا، والسبب في ذلك أن المحكمين لا

---

[1] – **درويش مريم**، مرجع سابق، ص 251.

[2] – **بلباقي بومدين**، "شرط التحكيم بالإحالة ومدى نفاذه في مواجهة المرسل إليه في عقد النقل البحري (دراسة مقارنة في ضوء التطبيقات القضائية)"، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، عدد 3، منشورات مخبر القانون البحري والنقل، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2015، ص 107.

[3] – **زروالي سهام**، شرط التحكيم البحري ...، مرجع سابق، ص 42.

يقرون طلبات التأخير التي يتقدم بها الأطراف تقديراً منهم لظروف التجارة على عكس الحال في القضاء الذي يلزم القاضي أحياناً بإعطاء مثل هذه التأجيلات[1].

– رغبة أطراف العلاقات التعاقدية في تنفيذ الأحكام التحكيمية التي تصدر فاصلة في منازعاتهم بسهولة ويُسْر بشكل لا تتوفر في الأحكام القضائية الأجنبية، وذلك نظرا للاهتمام الدولي بالتحكيم وإبرام المعاهدات التحكيمية الدولية الثنائية والجماعية التي تلزم الدولة باحترام اتفاقات التحكيم الدولي والاعتراف وتنفيذ الأحكام التحكيمية الصادرة عنها، وعلى رأس هذه الاتفاقيات الجماعية اتفاقية نيويورك 1958 بشأن الاعتراف وتنفيذ أحكام المحكمين الأجنبية[2].

– إن اتجاه الأطراف إلى التحكيم ليس مرده عدم الثقة في القضاء، وإنما مرده إلى ما للعادات والأعراف في المسائل البحرية من وزن ثقيل قد يفوق ما للقانون المكتوب، وعليه فان الأطراف يرغبون في أشخاص ملمين بهذا العرف، وعلى سبيل المثال من المعروف أن على السفن المستأجرة بمشارطة زمنية غالبا ما يتواجد وكيل للمستأجر ولا يوجد نص قانوني أو أي نص في نموذج مشارطة إيجار يحدد دور هذا الوكيل، ومع ذلك فان هذا الوكيل يؤدي دوراً مهماً ربما يصل إلى توقيع سندات الشحن، فتَحديد دور هذا الوكيل يرجع فيه إلى الأعراف الدولية[3].

– رغبة أطراف العلاقات البحرية في حل منازعاتهم في سرية لا تتوفر لهم في المحاكم الوطنية في الدول المختلفة والتي هي مثقلة أصلا بأعداد كبيرة من القضايا[4].

– يتم اختيار المحكمين والهيئة التحكيمية وفقاً لإرادة أطراف النزاع من جهة، وعلى قبول المحكمين من جهة أخرى، ذلك أن المحكم حرّ في قبول أو رفض المهمة، فضلا عن

---

[1] – **أفراج عبد الكريم خليل**، مرجع سابق، ص 147.

[2] – **الفقي عاطف محمد**، النقل البحري للبضائع، دار النهضة العربية، القاهرة، 2001، ص 190.

[3] – **أفراج عبد الكريم خليل**، المرجع نفسه، ص 147.

[4] – **الدوسري مروان عبد الهادي بشير**، مرجع سابق، ص 529.

حرية الأطراف في اختيار المحكم ضمن التحكيم الحرّ أو المؤسساتي[1]، وبالتالي فإن هناك علاقة تعارف بين المحكمين والخصوم، بحيث يشعر كل منهم بكامل الاطمئنان، لأنهم اختاروا بإرادتهم من يحكم بينهم[2].

الفرع الرابع

إختيار مكان التحكيم وتحديد القانون الواجب التطبيق

لقد تم إدراج شرط التحكيم في معظم مشارطات الإيجار، وتوحيد القواعد التي تطبق في شأنها إلى درجة كبيرة، لأن مشارطات الإيجار والشائعة الاستعمال تتضمن شرط التحكيم في لندن[3]، فإنه في الغالب لا يرد شرط التحكيم بالتحديد والوضوح الكافي لتسهيل تطبيقه، فكثيرا ما يرد بعبارة موجزة مقتضاها أن "التحكيم يكون في لندن" أو "التحكيم طبقا لقانون كذا"، مع أن من اللازم أن يبين الشرط مكان إجراء التحكيم وكيفية تعيين المحكمين والقانون الواجب التطبيق وإجراءاته ومواعيدها[4].

والإشكال الذي يطرح حول تطبيق قانون مكان التحكيم، أن النص في مشارطة الإيجار بإحالة النزاعات الناشئة عن عقد إيجار السفينة إلى هيئة تحكيم مقرها في لندن أو في نيويورك فهذا لا يعني تطبيق القانون الإنجليزي أو الأمريكي على كافة النزاعات المتعلقة بتلك العلاقة التعاقدية، لأن مكان التحكيم لا يعتبر وحده دليلاً كافياً ومؤكداً لتطبيقه على

---

1 – **حمدوش أنيسة**، مرجع سابق، ص 234.

2 – **حمدتو سيف الدين إلياس**، "التحكيم الإلكتروني"، مجلة العلوم القانونية، عدد 3، المركز الجامعي بالوادي، الجزائر، جوان 2011، ص ص 64، 65.

3 – فمثلا في مشارطة بلتايم الزمنية "Baltime time clause" تنص في البند 37 منها على أن أي نزاع ينشأ عنها يحال إلى التحكيم في لندن إلا إذا اختار الطرفين مكانا أخر، أما مشارطة جنكون "Gencon" فإنها وإن كانت لا تتضمن في نصوصها الأصلية شرط التحكيم، إلا أن العمل جرى على إضافة ملحق لها يتضمن شرط التحكيم في لندن، وإذا كان حكم مجلس اللوردات البريطاني والصادر سنة 1970 فإنه قد حد من إطلاق قرينة شرط التحكيم في لندن، إلاّ أنه على حد قول البعض يعتبر الاستثناء الذي يؤكد القاعدة.

انظر: **المقدم صلاح محمد**، مرجع سابق، ص 408.

4 – **عوض علي جمال الدين**، مشارطات إيجار السفن، مرجع سابق، ص 132.

العقد، كون أن هناك اعتبارات تؤخذ بعين الاعتبار لغايات تحديده فمثلا قرب مكان التحكيم من أطراف المنازعة أو شهود الأطراف، كما يمكن أيضا اتجاه أنظار أطراف المنازعة أو هيئة التحكيم إلى دول أصبحت مستقطبة للتحكيم كونها تقدم تسهيلات إدارية للعملية التحكيمية، لذلك في كثير من الأحيان لا يعبّر عن الإرادة الضمنية كون أن العلاقة وأطرافها أيضاً منقطعوا الصلة بقانون مكان التحكيم[1].

أما في الجزائر فمعرفة القانون الذي سيطبق على موضوع النزاع يكون بالعودة إلى أحكام المادة 1050 من ق.إ.م.إ والتي تفصل المحكمة التحكيمية في النزاع عند تعرضها لموضوع الخصومة وفق القانون الذي يحدده الأطراف تطبيقا لمبدأ سلطان الإرادة، غير أنه في حالة ما إذا لم يقم الأطراف بتحديد القانون الواجب التطبيق تتدخل هيئة التحكيم من أجل اختياره وذلك وفقا لقواعد القانون التي تراها أكثر ملائمة[2]، فالقضاء التحكيمي سواء كان مقرها في الجزائر أو في أية دولة أخرى يلزم باحترام إرادة أطراف النزاع والذي تستشف عادة من بنود العقد التجاري الدولي المثار بشأنه النزاع أو بمقتضى اتفاق تحكيمي مستقل يحدد فيه القانون الواجب التطبيق على موضوع النزاع[3].

إلا أنه لتفادي مشكلة عدم تنفيذ الحكم الصادر من هيئة التحكيم، ولضمان هذا التنفيذ، يستحسن أن يشترط أن يكون التحكيم في بلد المدعى عليه، لأن في المنازعات المتعلقة بمشارطات إيجار غالبا ما يكون المدعى عليه هو المستأجر، وذلك عندما يمتنع عن دفع الأجرة أو يستقطع جزءاً منها عندما يدعي أي مطالبة قبل المؤجر، وسواء كان تحديد مكان التحكيم في بلد المؤجر أو المستأجر، فإن هذا المكان يجب أن يكون ملائمًا وصالحًا لنظر

---

[1] – **عبد السلام علي الفضل، سليم سمير خصاونة**، مرجع سابق، ص ص 503، 504.

[2] – تنص المادة 1050 من ق.إ.م.إ على أنه: « ***تفصل محكمة التحكيم في النزاع عملا بقواعد القانون الذي اختاره الأطراف، وفي غياب هذا الاختيار تفصل حسب قواعد القانون والأعراف التي تراها ملائمة*** ».

[3] – **شريف هنية**، "إعمال القواعد العابرة في التحكيم التجاري الدولي"، المجلة الأكاديمية للبحث القانوني، عدد 2، كلية الحقوق، جامعة عبد الرحمان ميرة، بجاية، 2014، ص 150.

النزاع بحيث يكون من السهل لجميع الأطراف والشهود أن يحضروا إليه دون مشقة كبيرة، كما يجب أن يتواجد فيه المحكمون والمحامون والخبراء والمتخصصون وأن تكون تكاليف ومصاريف التقاضي معقولة، إذن يجب أن يسود في هذا المكان قانون متطور صالح لحكم هذا النوع من القضايا ويسهل للأجانب التعرف على أحكامه عن طريق المؤلفات القانونية ومجموعات الأحكام[1].

كما يمكن للمحكم البحري تطبيق ما يسمى بالعادات البحرية، التي تكون في شكل عقود نموذجية في مختلف الميادين من مشارطات إيجار وعقود بيع وتأمين للسفن التي جرى العمل بها منذ القدم، وهي عادات اتفاقية لا تكون ملزمة إلا إذا اتفق الأطراف على الأخذ بها وكان أطرافها ممن ينتمون لطائفة المجتمع البحري. البعض منها خضع للتدوين كما هو الحال بالنسبة لمصطلحات التجارة الدولية (Incoterms) التي دونتها وتقوم بتحيينها غرفة التجارة الدولية في البيوع البحرية مثل مصطلح: فوب (FOB) وكاف (CAF) وسيف (CIF) ...الخ، التي على ضوئها تتحدد التزامات ومسؤولية كل طرف[2].

---

[1] – **المقدم صلاح محمد**، مرجع سابق، ص 408.

[2] – **تراري ثاني مصطفى**، "التحكيم البحري –مؤسساته وقواعده وذاتيته–"، أشغال الملتقى الدولي في المنازعات البحرية، منشورات الالفية الثالثة، أيام 2 و3 ماي، وهران، 2009، ص 56.

المطلب الثالث

اللجوء إلى القضاء لفض النزاعات الناشئة عن عقد إيجار السفينة

إنّ اللجوء إلى القضاء تعد أسلم طريقة لتجنب الشك في شأن القانون الذي يحكم عقد الإيجار هو تحديد الطرفين صراحة لهذا القانون، وإن لم يكن صراحة فضمنياً، فيمنح الاختصاص القضائي[1] للمحاكم سلطة الفصل والنظر في النزاعات المتعلقة بعقد إيجار السفينة، فتحديد المحكمة المختصة بنظر النزاعات الخاصة بهذا العقد أهمية كبيرة خاصة مع تعدد النصوص القانونية التي تنظم الاختصاص القضائي للدعاوى المرفوعة أمام القضاء بخصوص هذا النوع من العقود[2] **(الفرع الأول)**، إلا أن على الأطراف احترام الآجال القانونية لرفع الدعوى **(الفرع الثاني)**.

---

[1] – إن قواعد الاختصاص القضائي قواعد موضوعية، وليست بقواعد إسناد لأنها تحدد مباشرة الحالات التي يختص القضاء الوطني بالنظر فيها، وهي لا تهتم بتحديد القضاء الأجنبي المختص، لأن مثل هذا التحديد سيكون عديم الفائدة، فالقضاء الأجنبي لا يخضع للقواعد التي يصدرها مشرع آخر، وهذا ما يميزها عن قواعد الإسناد المعتمدة في حل مشكلة تنازع القوانين، والتي لا تبين حكم القانون مباشرة في موضوع النزاع، وإنما تشير فقط إلى القانون المطبق عليه من بين القوانين المتزاحمة. كما أن قواعد تنازع القوانين يضعها المشرع الوطني لتحديد متى يكون القانون الوطني مختصا، ومتى يكون القانون الأجنبي مختصا كذلك، والقاضي الوطني ينصاغ فقط لهذه القواعد التي يضعها مشرعه ولا ينصاغ للقواعد التي يضعها المشرع الأجنبي، والشيء نفسه بالنسبة لقواعد الاختصاص القضائي فهي أيضا وطنية، فالمشرع هو الذي يضعها، والقضاء الوطني ينصاغ إليها دون غيرها لتحديد ما إذا كان مختصا أم غير مختص في النظر في القضية المشتملة على العنصر الأجنبي، وهذا ما يجعل كلا من النوعين من القواعد قد تختلف من نظام قانوني إلى أخر.

انظر: **حسايد حمزة العقاد**، "الاختصاص القضائي الدولي للمحاكم الجزائرية المبني على القواعد العادية"، مجلة الدراسات الحقوقية، مجلد 7، عدد 1، جامعة الدكتور مولاي طاهر، سعيدة، مارس 2020، ص 91 وما بعدها.

[2] – **بورطال أمينة**، "الولاية القضائية للمنازعات الناشئة عن عقد النقل البحري للبضائع"، مجلة القانون والعلوم السياسية، عدد 4، المركز الجامعي النعامة، الجزائر، 2016، ص ص 665، 666.

الفرع الأول

الاختصاص القضائي للدعاوي الناشئة عن عقد إيجار السفينة

يمثل الاختصاص القضائي عنصرا مهما يتعين الوقوف عليه، تتعلق به مصلحة القاضي والمتقاضي لازدواجية النظام القضائي في الجزائر[1]، فيمنح الاختصاص القضائي للمحاكم سلطة الفصل والنظر في النزاعات الناشئة عن عقد إيجار السفينة، فمن الطبيعي أن يلجأ أطراف أي عقد عند نشوب نزاع بينهم إلى القضاء وعرضه على المحكمة المختصة للفصل فيه طبقا للقانون الذي يحكمه، فيتم تحديد المحكمة المختصة إما نوعيا **(ثانيا)** أو محليا **(ثالثا)**.

أولا – الاختصاص النوعي:

ينعقد الاختصاص النوعي للمحاكم الابتدائية ذات الولاية العامة للنظر في القضايا بما فيها القضايا التجارية، وهذا نظرا لخلو القواعد الخاصة في القانون البحري من نصوص خاصة في هذا الشأن.

فعقد إيجار السفينة عمل تجاري بطبيعته وبالنسبة لطرفيه، ولو كان احد طرفيه هو الدولة ما دامت المشارطة واردة على سفينة بحرية، إلا أنه يخرج من ذلك استئجار الدولة سفينة لأغراض حربية فالعمل بالنسبة لها يكون مدنيا، فيترتب عن ذلك أن يختص القضاء التجاري بنظر النزاعات الناشئة عن تنفيذ هذا العقد[2].

إن تحديد الاختصاص النوعي في النزاعات الناشئة عن عقد إيجار السفينة يتحدد من خلال طبيعة عقد إيجار السفينة من جهة وأطراف العقد من جهة أخرى، فعقد إيجار السفينة

---

[1] – **واعلي جمال**، الحماية القانونية للبيئة البحرية من أخطار التلوث (دراسة مقارنة)، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبو بكر بلقايد، تلمسان، 2010، ص 225.

[2] – **عوض علي جمال الدين**، مشارطات إيجار السفن، مرجع سابق، ص 130.

يعد عملا تجاريا بحسب الموضوع استنادا إلى المادة 2 فقرة 18 من ق.ت.ج[1]، كما أن المادة الثالثة فقرة الخامسة من القانون نفسه صنفته ضمن الأعمال التجارية بحسب الشكل[2].

فعقد إيجار السفينة له تكييف مزدوج، إذ يعتبر عملا تجاريا بغض النظر عن أطرافه، وعليه يستند الاختصاص للقسم التجاري في شأن النزاعات الناشئة عن عقد إيجار السفينة ويطبق القانون البحري[3]، وهذا وفقا لما نصت عليه المادة 531 من ق.إ.م.إ، على أنه: « ***ينظر القسم التجاري في المنازعات التجارية، وعند الاقتضاء في المنازعات البحرية، وفقا لما هو منصوص عليه في القانون التجاري والقانون البحري والنصوص الخاصة، مع مراعاة أحكام المادة 32 من هذا القانون*** ».

يتضح من خلال هذه المادة أن المشرع الجزائري لم يحدد اختصاصات خاصة لبعض الدعاوى، واكتفى بذكر القانون الذي يحكم المنازعات التي تعرض على هذا القسم وهو القانون التجاري أو القانون البحري عند الاقتضاء، ويتحدد هذا الاقتضاء عند عدم إنشاء قسم بحري لدى المحكمة التي يعرض عليها النزاع، كما أن القانون لم يحدد صلاحيات محددة لهذا القسم لأن الفصل في تحديد اختصاص هذا القسم هو توفر صفة التاجر في أحد طرفي الخصومة، مثلما نص عليه القانون التجاري[4].

---

1 – تنص المادة 2 فقرة 18 من ق.ت.ج على أنه: « **يعد عملا تجاريا بحسب موضوعه:**
كل عقود التأمين والعقود الأخرى المتعلقة بالتجارة البحرية ».

2 – تنص المادة 3 فقرة 5 من ق.ت.ج على أنه: « ***يعد عملا تجاريا بحسب شكله:***
كل عقد تجاري يتعلق بالتجارة البحرية والجوية ».

3 – **بن صغير شهرزاد**، "منازعات النقل البحري بين إشكالية تحديد صفة التقاضي وتنوع الجهات القضائية"، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، عدد 6، منشورات مخبر القانون البحري والنقل، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2018، ص 258.

4 – **شويخة زينب**، الإجراءات المدنية في ظل القانون 08-09 (الدعوى، الاختصاص، الخصومة، طرق الطعن)، الجزء 1، دار أسامة للطباعة والنشر والتوزيع، الجزائر، 2009، ص 108.

كما تنص المادة 32 الفقرة الأولى والثالثة من ق.إ.م.إ على أنه: « ***المحكمة هي الجهة القضائية ذات الاختصاص العام وتتشكل من أقسام.***

تفصل المحكمة في جميع القضايا، لاسيما المدنية والتجارية والبحرية والاجتماعية والعقارية وقضايا شؤون الأسرة والتي تختص بها إقليميا ».

غير أنه ما لاحظناه من خلال أحكام المادة 32 الفقرة السابعة أن المشرع الجزائري خرج عن هذا المبدأ، وعقد الاختصاص بالنسبة لهذه الدعوى والتي تدخل ضمن ما أسماه المشرع بالمنازعات البحرية إلى أقطاب متخصصة تم استحداثها بموجب قانون الإجراءات المدنية والإدارية، وتفصل هذه الأقطاب في القضايا البحرية وبتشكيلة جماعية، فنصت على أنه: « ***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 التأمينات***».

أشارت هذه الفقرة إلى نوع جديد من الجهات القضائية جاء بها هذا القانون، إلى جانب اختصاصها النوعي ولم تكن معروفة من ذي قبل، وهذه الجهات هي التي سماها بالأقطاب المتخصصة يوجد مقرها داخل بعض المحاكم وهي تختص بالمنازعات البحرية والنقل البحري إلى جانب اختصاصات محددة على سبيل الحصر، مما يعني أن الأقطاب تتولى نظرها كاختصاصات نوعية، فلا يجوز لأية محكمة أخرى النظر فيها بأي حال وإن فعلت تكون قد خرقت القانون، وبالتالي يتعرض حكمها ذلك إلى النقض[1].

[1] – **سائح سنقوقة**، شرح قانون الإجراءات المدنية والإدارية (نصا، شرحا، تعليقا، تطبيقا، القانون رقم 08–09 المؤرخ في 18 صفر سنة 1429هـ الموافق لـ 25 فبراير سنة 2008م، المتضمن قانون الإجراءات المدنية والإدارية)، الجزء 1، دار الهدى، ، الجزائر، 2011، ص 91.

وتعتبر قواعد الاختصاص النوعي قواعد أمرة متعلقة بالنظام العام لا يجوز الاتفاق على مخالفتها، وتقضي المحكمة بعدم اختصاصها نوعيا من تلقاء نفسها في أية مرحلة تكون عليها الدعوى، كما يمكن لكل من المدعي والمدعى عليه الدفع بعدم الاختصاص ولو لأول مرة أمام المحكمة العليا، ويثيره القاضي من تلقاء نفسه في أي مرحلة كانت عليها الدعوى[1].

ثانيا – الاختصاص المحلي:

يعرف الاختصاص المحلي (الإقليمي) بأنه تحديد الدعوى الداخلية في دائرة اختصاص كل محكمة من المحاكم، ولا يكون ذلك إلا إذا تعددت هذه المحاكم وكان لكل محكمة دائرة اختصاص إقليمي تختلف عن دائرة اختصاص المحاكم الأخرى التي تكون من نفس نوعها[2].

وبما أن المشرع الجزائري لم ينص في القانون البحري على المحكمة المختصة محليا بالفصل في الدعاوى الناشئة عن عقد إيجار السفينة، على غرار دعوى مسؤولية أطراف عقد النقل البحري فإنها تطبق أحكام المادة 745 من ق.ب.ج[3]، فترفع الدعاوى الناشئة عن عقد

---

1 – **كمال سمية**، تطبيق قانون القاضي على المنازعات الدولية الخاصة، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبو بكر بلقايد، تلمسان، 2016، ص 17.

2 – **يوسف يعقوب صروخة**، "النظام القانوني لمسؤولية الناقل البحري عن البضائع في القانون البحري الكويتي الجديد (القسم الثاني)"، مجلة الحقوق الكويتية، عدد 3، الكويت، 1984، ص 73.

3 – تنص المادة 745 من ق.ب.ج على أنه: « ***ترفع القضايا التي تتعلق بعقد النقل البحري أمام الجهات القضائية المختصة إقليميا حسب قواعد القانون العام*** ».

إذا رجعنا إلى النص المادة 745 من ق.ب.ج المكتوب باللغة الفرنسية نجده يحتوي على فقرة ثانية أسقطت في النص العربي التي تمنح بموجبها لرافع الدعوى إمكانية اختيار جهة قضائية أخرى وهي محكمة ميناء الشحن أو ميناء التفريغ، بشرط أن يكون الميناء موجودا داخل التراب الوطني.

فتنص المادة 745 فقرة 2 من ق.ب.ج على أنه: ***كما يمكن أن ترفع أمام المحكمة التي يوجد فيها ميناء شحن البضائع أو أمام محكمة ميناء التفريغ إذا كان في التراب الوطني*** ».

بينما الفقرة التي أسقطت باللغة العربية من هذه المادة فتنص:

Art 745/2 DMA: ***« Elles peuvent, en outre, être portées devant la juridiction du port de chargement ou devant la juridiction du port de déchargement, si celui-ci est situé sur le territoire national ».***

إيجار السفينة أمام الجهة القضائية المختصة إقليميا حسب قواعد القانون العام[1]، أي أن المدعي له الخيار بين عدد من المحاكم التي يمكن اللجوء إليها في حالة نشوب نزاع بحري والمتعلق بعقد إيجار السفينة، وهي إما محكمة موطن المدعى عليه طبقا لقواعد القانون العام[2]، وإن لم يكن له موطن معروف فيعود الاختصاص للجهة القضائية التي يقع فيها آخر موطن له، وفي حالة اختيار الموطن فيؤول الاختصاص للجهة القضائية التي يقع فيها الموطن المختار طبقا للمادة 37 من ق.إ.م.إ والتي تنص على أنه: « ***يؤول الاختصاص الإقليمي للجهة القضائية التي يقع في دائرة اختصاصها موطن المدعى عليه، وإن لم يكن له موطن معروف، فيعود الاختصاص للجهة القضائية التي يقع فيها آخر موطن له، وفي حالة اختيار موطن، يؤول الاختصاص الإقليمي للجهة القضائية التي يقع فيها الموطن المختار، ما لم ينص القانون على خلاف ذلك*** »[3].

وعدم الاختصاص الإقليمي ليس من النظام العام، يجب التمسك به من قبل الأطراف قبل أي دفع في الموضوع أو دفع بعدم القبول، كما يجوز للخصوم الحضور باختيارهم أمام القاضي حتى ولو لم يكن مختصا إقليميا، غير أنه يعد لاغيا وعديم الأثر كل شرط يمنح الاختصاص الإقليمي لجهة قضائية غير مختصة[4].

---

1 – يقصد بقواعد القانون العام المواد 37 و38 و39 و40 من ق.إ.م.إ وعليه بناء على هذه القواعد فإن الدعاوى الناشئة عن عقد إيجار السفينة باعتبارها دعوى تجارية ترفع بناء على نص المادة 39 ق.إ.م.إ. وإذا تعلق الأمر بشركة وهو الغالب في مجال النقل البحري فيرجع الاختصاص إلى الجهة القضائية التي يقع في دائرة اختصاصها مقرها الرئيسي أو مقر أحد فروعها.

2 – **بوعلام خليل**، إجراءات التقاضي في المنازعات البحرية في القانون الجزائري والمعاهدات الدولية، مجلة الأكاديمية للدراسات الاجتماعية والإنسانية، عدد صفر، السداسي الأول، جامعة حسيبة بن بوعلي، الشلف، 2008، ص 70.

3 – على سبيل المقارنة المادة 8 من ق.إ.م القديم نصت على أنه: « ***يكون الاختصاص للجهة القضائية التي يقع في دائرة موطن المدعى عليه بالنسبة للدعاوى الخاصة بالأموال المنقولة ودعاوى الحقوق الشخصية العقارية، وكذلك في جميع الدعاوى التي لم ينص فيها على اختصاص محلي خاص، فإن لم يكن للمدعى عليه موطن معروف يعود الاختصاص للجهة القضائية التي يقع في دائرتها محل إقامته، وإن لم يكن له محل له إقامة معروف فيكون الاختصاص للجهة القضائية الواقع بدائرة آخر موطن له*** ».

4 – راجع المواد 45 و46 و47 من ق.إ.م.إ، سالف الذكر.

وهكذا يطبق شرط الاختصاص الوارد في عقود إيجار السفينة بهيكلها (غير مجهزة) أو الإيجار لمدة معينة أو الإيجار على أساس الرحلة في إطار العلاقة التي تجمع بين المؤجر والمستأجر، فقد حكم القضاء الفرنسي بعدم الاختصاص النوعي للنظر في نزاع ثار بمناسبة فسخ المستأجر لعقد إيجار المبرم ضمن مجموعة من المشارطات بين نفس الأشخاص وقد كانت هذه محررة باللغة الإنجليزية وفقا لشكليات القانون الإنجليزي ومعدة وموقعة في مدينة لندن، فاستجدت المحكمة أن كل هذه الظروف تدل بكيفية قاطعة على النية المشتركة والأكيدة للمتعاقدين في النزول عن مقتضيات المادة 15 من القانون المدني الفرنسي، وبالتالي تطبيق الشرط المنصوص عليه بالمشارطة[1].

الفرع الثاني

تقادم الدعاوى الناشئة عن عقد إيجار السفينة

يعرف التقادم بأنه وسيلة للتخلص من الالتزام بمجرد مضي المدة التي عينها القانون، فهو إحدى وسائل انقضاء الالتزامات[2]، فمن شروط قبول الدعوى أن ترفع في الميعاد المحدد قانونا حتى لا يماطل صاحب الحق في رفع دعواه لمدة طويلة ويجعل المطلوب ينتظر مدة أكثر من اللزوم، وخاصة في المسائل البحرية وطبيعة النشاط التي تنظمه في مجال التجارة الدولية، إذ يعتبر ضبط المواعيد فيها أمرا ضروريا، فيقضي الأمر بصدد دراسة تقادم دعوى الناشئة عن عقد إيجار السفينة أن نتعرض إلى أساس التقادم **(أولا)**، ثم الإشارة إلى بداية سريان التقادم **(ثانيا)**، وأخيرا تحديد وقف وانقطاع التقادم **(ثالثا)**.

---

[1] – **أضريف عبد الرحيم**، مرجع سابق، ص ص 375، 376.

[2] – **فتحي حسن الجميل إيمان**، تقادم الدعوى في عقد النقل البحري في التشريع الوطني والاتفاقيات الدولية (دراسة مقارنة)، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2009، ص 17.

أولا – أساس تقادم الدعاوى الناشئة عن عقد إيجار السفينة:

المشرع الجزائري نص على وجود تقادماً قصيراً يسري على الدعاوى الناشئة عن عقد إيجار السفينة في الفصل الأول من الباب الثاني الخاص بالقواعد العامة في المادة 648 من القانون البحري والتي تنص على أنه: « ***تتقادم الدعاوى الناجمة عن عقد استئجار السفينة في مدة سنة واحدة. وينقطع التقادم أو يعطل أو ينتج أثاره وفقا للقانون العام*** »[1].

يتضح من خلال هذه المادة بأن المشرع أخضع الدعاوى الناشئة عن عقد إيجار السفينة (سواء الإيجار بهيكلها أو إيجار السفينة لمدة معينة أو إيجار السفينة على أساس الرحلة أو لعدة رحلات) لتقادم قصير مدته سنة واحدة فقط، وهذا ما يجسد رغبته في تصفية عملية إيجار السفينة بأسرع وقت ممكن حماية من جهة للمؤجر حتى لا تتراكم عليه قضايا التعويض فيعجز عن الوفاء بها، وحماية من جهة أخرى للطرف الأخر في العقد حتى لا يرهقه المؤجر باشتراط مدّة تقادم لا تتيح له الوقت الكافي لتحضير دعواه[2].

كما أنه لا يجوز أن يتفق في عقد المشارطة على مدة أخرى تتقادم بها الدعوى المشار إليها (سواء كانت طويلة أو قصيرة من مدة السنة) والتي حددها القانون بسنة كاملة فهي ملزمة لطرفي العقد، فليس لهما أن يتفقا على تعديلها، إطالة أو تقصيرا، إذ هي من النظام العام لا يجوز أن يترك تحديدها لحرية الأطراف[3]، وإنما يجوز لمن تقرر التقادم لمصلحته أن ينزل ولو ضمنياً عن التقادم بعد ثبوت الحق فيه بشرط أن يكون له حق التصرف في حقوقه[4]، وهذا ما تضمنته المادة 322 فقرة 2 من ق.م.ج[1].

---

[1] – وهو التقادم نفسه الذي نص عليه في القانون الفرنسي لعام 1966، وهذا ما تضمنته المادة الرابعة منه، التي تنص على أنه: « ***الدعاوى الناشئة عن عقد إيجار السفينة تتقادم بسنة وتسري القواعد العامة بشأن قطع ووقف التقادم***».

نقلا عن: **حسني أحمد**، عقود إيجار السفن، مرجع سابق، ص 74.

[2] – **بسعيد مراد**، عقد النقل البحري للبضائع ....، مرجع سابق، ص 359.

[3] – المرجع نفسه، ص 360.

[4] – **عوض علي جمال الدين**، مشارطات إيجار السفن، مرجع سابق، ص 352.

فالجدير بالتوضيح أن المشرع البحري الجزائري في المواد المتعلّقة بتقادم الدعاوى الناجمة عن عقد إيجار السفينة قد وحّد مدة العقد والتي تعتبر سنة كاملة، على عكس المواد (742- 743- 744) من القانون البحري فإنها تختلف من سنة إلى سنتين، والمتعلقة بتقادم الدعاوى الناجمة عن مسؤولية الناقل البحري للبضائع، وسعيا منه في تدقيق مواعيد التقادم والدعاوى التي تسري عليها ولد غموضا لولا تدخل المحكمة العليا لتفسير هذه النصوص، وهذا بعكس مشرعين آخرين الذين جعلوا جميع أحكام تقادم الدعاوى الناشئة عن عقد النقل البحري للبضائع في مادة واحدة وهذا لتوحيد الأحكام والمواعيد الواجبة التطبيق[2].

وبالرغم من أن مدة التقادم من النظام العام إلا أن الدفع بالتقادم ليس كذلك، فلا يجوز للمحكمة أن تقضي بالتقادم من تلقاء نفسها، بل يجب أن يكون ذلك بناءً على طلب المدين أو صاحب المصلحة فيه، وهذا ما تضمنته أحكام المادة 321 في فقرتها الأولى من ق.م.ج[3].

ثانيا – بداية سريان تقادم الدعاوى الناشئة عن عقد إيجار السفينة:

لقد نص المشرع الجزائري على مدة التقادم الناشئة عن عقد إيجار السفينة في القانون البحري وهي سنة واحدة، فعلى خلاف التقادم الناشئ عن عقد النقل البحري والذي لم يحدد تاريخ سريان التقادم إذا كان من تاريخ تفريغ البضاعة أو من تاريخ تسليمها إلى المرسل إليه، فإن المشرع الجزائري في القانون البحري نص على بدء سريان التقادم في عقد إيجار السفينة، وتختلف باختلاف نوع العقد سواء إيجار السفينة بهيكلها، أو لمدة معينة، أو على أساس الرحلة.

---

[1] – تنص 322 فقرة 2 ق.م.ج على أنه: « ***وإنما يجوز لكل شخص يملك التصرف في حقوقه أن يتنازل ولو ضمناً عن التقادم بعد ثبوت الحق فيه غير أنّ هذا التنازل لا ينفذ في حق الدائنين إذا صدر إضراراً بهم*** ».

[2] – **بسعيد مراد**، عقد النقل البحري للبضائع...، مرجع سابق، ص 370.

[3] – تنص المادة 321 فقرة أولى من ق.م.ج على أنه: « ***لا يجوز للمحكمة أن تقضي تلقائيا بالتقادم بل يجب أن يكون ذلك بناءاً على طلب المدين أو من أحد دائنيه، أو أي شخص له مصلحة فيه ولو لم يتمسك المدين به*** ».

1 – تقادم الدعاوى الناشئة عن عقد إيجار بهيكلها:

تنص المادة 737 من ق.ب.ج على أنه: « ***تسري مدة تقادم الدعاوى الناتجة من عقد استئجار السفينة كلها اعتبارا من انقضاء العقد*** ».

يتضح من خلال هذه المادة أنه ينقضي عقد إيجار السفينة غير مجهزة (بهيكلها) بصفة عادية بانتهاء مدة العقد الذي اتفق الأطراف عليها وهكذا يبدأ سريان الدعاوي الناشئة عن عقد إيجار السفينة، ما يقابله في القواعد العامة إذ ينقضي عقد الإيجار بانتهاء المدة المتفق عليها وهذا حسب نص المادة 469 مكرر 1 من ق.م.ج[1]، إلا أنه بالرجوع إلى نص المادة 735 من ق.ب.ج فإنها أشارت إلى أنه على المستأجر رد السفينة بانتهاء مدة العقد[2].

2 – تقادم الدعاوى الناشئة عن عقد إيجار لمدة معينة:

تنص المادة 722 ق.ب.ج على أنه: « ***تسري مدة تقادم الدعاوى الناتجة من عقد استئجار السفينة لمدة معينة ابتداء من انقضاء العقد أو إيقاف تنفيذه نهائيا*** ».

يتبين من خلال هذه المادة أنه تبدأ مدّة سريان تقادم الدعاوي الناشئة عن هذا العقد بانقضاء العقد، وينقضي عقد إيجار السفينة لمدة معينة إما بإنقضاء مدة العقد المتفق عليها وهي برد السفينة إلى المؤجر وفقا لأحكام المادة 711 فقرة 1 من ق.ب.ج[3]، أو بالفسخ

---

[1] – تنص المادة 469 مكرر 1 من ق.م.ج على أنه: « ***ينتهي الإيجار بانقضاء المدة المتفق عليها دون حاجة إلى تنبيه بالإخلاء. غير أنه يجوز للمستأجر إنهاء عقد الإيجار قبل ذلك لسبب عائلي أو مهني ويجب عليه إخطار المؤجر بموجب محرر غير قضائي يتضمن إشعار لمدة شهرين*** ».

[2] – تنص المادة 735 من ق.ب.ج على أنه: « ***يجب على المستأجر أن يرد السفينة بانتهاء مدة العقد في التاريخ والمكان المبينين في العقد وفي نفس الحالة التي استلمها فيها، باستثناء الاستهلاك العادي*** ».

[3] – تنص المادة 711 فقرة 1 من ق.ب.ج على أنه: « ***يجب أن ترد السفينة في التاريخ والمكان المذكورين في عقد استئجار السفينة، وفي الحالة التي سلمت بها إلى المستأجر ما عدا الاستهلاك العادي*** ».

وذلك بقوة القانون في حالة فقدان السفينة أو غرقها أو تدميرها أو غير قابلة للتصليح[1]، وفقا لأحكام المادة 721 فقرة 1 من القانون نفسه[2].

3 – تقادم الدعاوى الناشئة عن عقد إيجار على أساس الرحلة:

تنص المادة 694 من ق.ب.ج على أنه: « ***تبدأ مدة التقادم بالنسبة للدعاوى المتولدة عن عقد استئجار السفينة على أساس الرحلة اعتبارا من يوم التفريغ الكامل للسفينة أو الحادث الذي وضع نهاية الرحلة*** ».

يتضح من خلال هذه المادة أنها ذكرت حالتين لبداية حساب مدّة سريان تقادم الدعاوي الناشئة عن عقد إيجار السفينة على أساس الرحلة وهما:

أ – من يوم تفريغ الكامل للسفينة:

إنّ حالة نقل البضائع بموجب مشارطه إيجار سفينة أين يتولى الشاحن تأجير سفينة على أساس الرحلة لنقل بضاعته وهي الحالة التي يكتسب فيها المؤجر صفة الناقل البحري، فإن مدة سريان تقادم الدعاوي الناشئة عن هذا العقد تبدأ من تفريغ الكامل للبضائع المشحونة على ظهر السفينة.

ب – من يوم وقوع الحادث الذي وضع نهاية الرحلة:

يقصد بهذا الحادث إما القوة القاهرة أو الحادث الفجائي، ومن الأمثلة عنها نذكر حالة الحرب وما يترتب عليها من أحداث مادية وأزمات اقتصادية مادامت مستحيلة الدفع وغير متوقعة، أو وقوع حريق...، ومن بين الشروط الواجب توفرها في القوة القاهرة والحدث الفجائي:

---

[1] – **عباس خالد**، مرجع سابق، ص 54.

[2] – تنص المادة 721 فقرة 1 من ق.ب.ج على أنه: « ***يفسخ عقد الاستئجار لمدة معينة إذا فقدت السفينة أو غرقت أو دمرت أو أصبحت غير قابلة للتصليح*** ».

– أن يكون الحادث الفجائي أو القوة القاهرة غير ممكن التوقع، فإذا أمكن توقعه فلا يكون قوة القاهرة أو حادث فجائي.

– أن يكون الحادث أمراً لا يستطاع دفعه، فإذا أمكن دفع الحادث فلا يكون قوة قاهرة أو حادث فجائي حتى ولو استحال توقعه[1].

ثالثا – وقف وانقطاع سريان تقادم الدعاوى الناشئة عن عقد إيجار السفينة:

لم ينص المشرع الجزائري في القانون البحري على أسباب وقف وانقطاع وأثار التقادم[2]، فإن البحث في ذلك يستوجب الرجوع إلى القواعد العامة المنصوص عليها في أحكام القانون المدني الجزائري، وهو ما تضمنته المادة 648 من ق.ب.ج التي تنص على أنه: « ... ***وينقطع أو يعطل أو ينتج أثاره وفقا للقانون العام*** ».

1 – وقف سريان التقادم:

يقصد بالوقف تعطل وامتناع سريان التقادم، بحيث لا تحسب فيه المدة التي كان موقوفا فيها، فإذا ما زال سبب الوقف عاد التقادم إلى السريان من جديد، فتضم المدّة السابقة على الوقف إلى المدّة اللاحقة له، ولا تدخل في حسابها المدة التي ظل التقادم موقوفا فيها[3].

---

1 – **دمانة محمد**، دفع المسؤولية المدنية للناقل، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبو بكر بلقايد– تلمسان، 2011، ص 60.

2 – إنّ المشرع البحري الجزائري تناول مسألة وقف وانقطاع التقادم في المواد الخاصة بالخسائر المشتركة، موضحا في ذلك أن التقادم ينقطع ببداية الإجراء الخاص بالتسوية المشتركة أمام الخبير وعند الاقتضاء أمام المحكمة، ويسري التقادم ثانية ابتدءا من يوم انتهاء هذا الإجراء، وهو ما جاء في المادة 331 من ق.ب.ج التي تنص على أنه: « ***كل دعوى ناتجة عن الخسائر المشتركة تتقادم بمضي سنتين ابتداء من اليوم الذي انتهت فيه الرحلة. وينقطع هذا التقادم ببداية الإجراء الخاص بتسوية الخسائر المشتركة أمام خبير الخسائر البحرية وعند الاقتضاء أمام المحكمة. ويسري التقادم ثانية ابتداء من يوم انتهاء هذا الإجراء*** ».

3 – **فؤاد ظاهر**، مرور الزمن في القانون التجاري البري والبحري، الجزء 3، المؤسسة الحديثة للكتاب، لبنان، 2001، ص 285.

والمشرع الجزائري لم ينص في القانون البحري على أسباب وقف التقادم، فإن البحث في ذلك يستوجب الرجوع إلى القواعد العامة المنصوص عليها في أحكام القانون المدني، فتنص المادة 316 فقرة 1 منه على أنه: « ***لا يسري التقادم كلما وجد مانع مبررا شرعا يمنع الدائن من المطالبة بحقه كما لا يسري فيما بين الأصيل والنائب*** ».

يتضح من خلال هذه المادة أنّ وقف التقادم يتطلب أن يكون رفع الدعوى مستحيلا على المدعي استحالة، ويكون وقف التقادم إذا كان متفقا على عدم رفع الدعوى خلال مدة معينة لأن المدعى يكون ممنوعاً من رفع الدعوى اتفاقياً بصفة مطلقة كأن يفقد أهليته لمدة معينة أو قيام أحداث كحرب مفاجئة أو نشوب فتنة عامة أو إعلان أحكام العرفية أو انقطاع المواصلات، وترجع هذه الأسباب لوقف التقادم لظروف مادية اضطرارية، ومن أسباب وقف التقادم والمتعلقة بالشخص كالعلاقة ما بين الأصيل والنائب ويدخل فيها العلاقة بين الموكل والوكيل ما دامت الوكالة قائمة، وذلك في حدود أعمال الوكالة وكذلك تدخل العلاقة ما بين الشخص المعنوي والمدير ما دامت صفة الإدارة قائمة[1].

كما يقف سريان هذه المدة بالمفاوضات التي تحصل بين المؤجر والمستأجر أو صاحب الحق في رفع الدعوى، فالقول بغير ذلك يمكن المؤجر أو الطرف الآخر من الإفلات من الدعوى بإطالة أمد المفاوضات[2]، وحتى ترتب المفاوضات أثرها في وقف التقادم يلزم لذلك ما يلي:

– أن يكون هناك تفاوض بين الطرفين أو ممثليهم، أي تبادل لوجهات النظر بشأن المسألة موضوع النزاع في محاولة جدية لتسويته، فلا يعد مفاوضة مجرد مطالبة من أحد الطرفين لم يقابلها عرض من الطرف الأخر، أو قابلها رفض حاسم[3].

---

[1] – **كيلاني أمال أحمد**، التقاضي في عقد النقل البحري، مطبعة الرسالة بطنطا، القاهرة، 2001، ص 191.

[2] – **عوض علي جمال الدين**، مشارطات إيجار السفن، مرجع سابق، ص 353.

[3] – **حسني أحمد**، عقود إيجار السفن، مرجع سابق، ص 275.

– أن تكون هناك مفاوضات أو محاولة اتفاق قصد الوصول إلى تسوية النزاع وليس بمجرد اقتراحات مرفوضة.

– أن تكون جدية وواضحة ومتتابعة لم تنقطع بشكل نهائي.

– أن تكون مكتوبة حتى لا ينكرها من يتمسك باكتمال مدة التقادم.

ولا يترتب على المفاوضات أثرها في وقف التقادم إلا إذا كانت سابقة على اكتمال مدته، بل يترتب على ذلك بدء المفاوضات أن يقف سريان التقادم حتى تنتهي المفاوضات، فيعود التقادم إلى سيره ليكمل المدة التي توقفت عند بدء المفاوضات، ويعود التقادم إلى سيره منذ فشل المفاوضات بإفصاح المؤجر أو المستأجر بشكل قاطع جازم عن عدم مسؤوليته أي برفض إجابة طلبات الطرف الأخر رفضا حاسماً[1].

2 – انقطاع سريان التقادم:

الانقطاع هو زوال كل أثر للمدة التي انقضت منه بحيث تعتبر هذه المدة كأنها لم تكن ويبدأ حساب سريان مدة التقادم من جديد، ويعرفه الفقه بأنه " قيام الدائن بعمل معين أثناء سريان مدة التقادم يكون من شأنه محو ما تم سريانه من المدة قبل اكتمالها، على أن تبدأ مدة جديدة من وقت زوال السبب الذي أدى إلى الانقطاع "[2].

ومن أسباب انقطاع التقادم ما جاء في أحكام المادة 317 من ق.م.ج والتي تنص على أنه: « ***ينقطع التقادم بالمطالبة القضائية ولو رفعت الدعوى إلى محكمة غير***

---

[1] – إن للمحكمة أن تفتش عن هذا المعنى في سلوكه، ولذا حكم أنه متى أرسل المؤجر (أو المؤمن) إلى الطرف الآخر خطابا يطلب منه تقديم مستندات تؤيد ما يدعيه، فلا يعتبر ذلك من جانبه قطعاً للمفاوضات، مؤدياً إلى عودة سريان التقادم الذي وقف بفعل المفاوضات بل يفهم على انه رغبة في استمرار المفاوضات على أساس المستندات التي طلبت.

انظر: **عوض علي جمال الدين**، مشارطات إيجار السفن، مرجع سابق، ص 353.

[2] – **هاني محمد مؤنس حماد**، "خصوصية الدعوى التحكيمية في قطع مرور الزمان المانع من سماع الدعوى: دراسة في أحكام القانون الإماراتي والمصري"، مجلة الشارقة للعلوم القانونية، مجلد 16، عدد 1، جامعة الشارقة، 2019، ص 410.

مختصة بالتنبيه أو بالحجز، وبالطلب الذي يتقدم به الدائن لقبول حقه في تفليسة المدين أو في توزيع أو بأي عمل يقوم به الدائن أثناء مرافعة لإثبات حقه »، من خلال نص المادة المذكورة أعلاه يتبين أن أسباب انقطاع التقادم هي:

أ – المطالبة القضائية:

إذا رفع المدعى دعوى قضائية للمطالبة بالتعويض أمام محكمة ولو غير مختصة سوءا محليا أو نوعيا يحدث انقطاع التقادم الخاص برفع الدعوى ضد المدعى، وهذا ما تضمنه القرار الصادر عن الغرفة التجارية والبحرية بتاريخ 2008/05/07، ملف رقم 506918 مؤكدا على أنه لا يترتب عن صدور حكم في دعوى قضائية متعلقة بمنازعة بحرية أي قبل انقضاء المهلة السنوية للتقادم، انطلاق فترة جديدة للتقادم، بل يتعلق الأمر بقابلية الاستئناف من حيث الآجال القانونية[1].

ب – الحجز:

إن إجراءات الحجز على السفن البحرية تخضع لتدابير نص عليها قانون الإجراءات المدنية والإدارية، أما فيما يتعلق بخصوصيات الحجز فإنه يخضع لقواعد خاصة جاء ذكرها في كل من القانون البحري[2] والاتفاقيات الدولية، فلقد عرفت الاتفاقية الدولية الخاصة بحجز

---

1 – قرار المحكمة العليا، المؤرخ في2008/05/07، الملف رقم 506918، الصادر عن الغرفة التجارية والبحرية للمحكمة العليا، المجلة القضائية، العدد الأول، سنة 2008، ص 179.

2 – **بسعيد مراد**، "تقادم دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع في التشريع الجزائري"، مجلة الحجة، عدد 1، تصدر عن منظمة المحامين لناحية تلمسان، الجزائر، جويلية 2007، ص 143.

لقد عرف القانون البحري الجزائري الصادر بموجب الأمر رقم 76–80 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976 تعديلا في القسم السادس من الكتاب الأول تحت عنوان حجز السفن، وذلك بمقتضى القانون رقم 10–04 المؤرخ في 15 أوت 2010، وجاء هذا التعديل كرد فعل على ضرورة تكييف القانون البحري الجزائري مع التطورات التي عرفتها الملاحة البحرية الدولية وفق الاتفاقيات الدولية التي صادقت عليها الجزائر، لاسيما الاتفاقية الدولية حول حجز السفن في 2003/06/12.

السفن والمعتمدة بجنيف في 1999/03/12 الحجز بأنه: « ***أي توقيف لسفينة أو تقييد بأمر من المحكمة ضمانا لمطالبة بحرية*** »[1].

إنه في حالة عدم قيام مالك السفينة المدين بالوفاء اختيارا بما عليه من ديون، فمن حق دائنيه إجراء الحجز التنفيذي عليها كمقدمة لبيعها وتوزيع ثمنها عليهم[2].

ج – إقرار المدين بحق الدائن إقرارا صريحا أو ضمنيا: أضافت المادة 318 من ق.م.ج سبب آخر من أسباب انقطاع التقادم وهو إقرار المدين بحق الدائن إقرارا صريحا أو ضمنيا، فتنص على أنه: « ***ينقطع التقادم إذا أقر المدين بحق الدائن إقرارا صريحا أو ضمنيا، ويعتبر إقرارا ضمنيا أن يترك المدين تحت يد الدائن مالا له مرهون رهنا حيازيا تأمينا لوفاء الدين*** »[3].

---

[1] – أضافت المادة 2 فقرة 4 من نفس الاتفاقية المذكورة أعلاه بأنه: « ***مع مراعاة أحكام هذه الاتفاقية، يحكم قانون الدولة التي يوقع فيها الحجز أو يطلب توقيعه فيها الإجراءات المتعلقة بحجز السفينة ورفع الحجز عليها*** ».

[2] – **حمه مرامرية**، الحجز التنفيذي، رسالة لنيل شهادة دكتوراه الدولة، شعبة القانون الخاص، كلية الحقوق، قسم القانون الخاص، جامعة باجي مختار، عنابة، 2009، ص 173.

[3] – المادة 318 من ق.م.ج، سالف الذكر.

خاتمة:

يتضح من خلال دراسة موضوع النظام القانوني لعقد إيجار السفينة أنه عرف تطورا ملحوظا في السنوات الأخيرة وهذا مواكبة لارتفاع وتيرة التبادل التجاري وازدهار التجارة الدولية التي دشنت عهدا جديدا طغت عليه سمة التحرر والمنافسة مع ظهور المنظمة العالمية للتجارة، ومن ثم تبدو أهميته من خلال حرص المشرع الجزائري وكذلك التشريعات المقارنة كالتشريع المصري والفرنسي على تنظيم أحكامه ضمن القانون البحري.

يتمتع عقد إيجار السفينة بمجموعة من الخصائص التي تميزه عن باقي العقود الأخرى، فهو عقد رضائي لا يتطلب المشرع شكلية معينة لانعقاده وان اشترط الكتابة لإثباته فقط، ومن العقود المعاوضة والملزمة للجانبين، والملفت للانتباه في هذه الخصائص أنه لا يتميز بخاصية الإذعان التي يتميز بها عقد النقل البحري.

يختلف عقد إيجار السفينة عن عقد نقل البضائع بموجب سندات الشحن، من حيث ظروف التعاقد، ودور الإرادة في إبرام العقد، وأداة إثبات العقد لكل من المتعاقدين، وطبيعة الالتزام، أي محل الالتزام، فضلا عن أن المشرع في غالبية الدول قد تدخل لحماية الشاحن في عقد النقل بواسطة سندات الشحن باعتباره الطرف الأضعف في هذا العقد، بالإضافة إلى وجود عدة اتفاقيات دولية تنظم هذه العلاقة، وذلك على خلاف عقد إيجار السفينة الذي جاءت معظم التشريعات سواء الجزائرية أو في الدول العربية والأجنبية بنصوص قانونية مكملة، تاركة مطلق الحرية للأطراف المتعاقدة في إبرام عقدهما بأي صيغة يختارونها، دون المساس بالنظام العام أو الآداب العامة، باعتبار أن عقد النقل بمقتضى عقد إيجار السفينة عادة ما يكون فيه المستأجر في نفس القوة الاقتصادية للمؤجر والخبرة العملية الكافية لإبرام مثل هذه العقود مما يسمح له بمناقشة شروط العقد وتبعا له فإنه تنتفي الحاجة إلى حمايته.

كما لاحظنا اختلاف بالقدر الذي يتمتع به كل طرف (المؤجر أو المستأجر) في إدارة السفينة من ناحيتي التسيير التجاري والملاحي وذلك تبعا لنوع عقد إيجار، سواء عقد إيجار

السفينة غير مجهزة (بهيكلها) والذي يحتفظ المستأجر فيه بالتسييرين معا، أو عقد إيجار لمدة معينة والذي يحتفظ المؤجر بالتسيير التجاري فقط بينما التسيير الملاحي يعود للمستأجر، بينما في عقد إيجار السفينة على أساس الرحلة أو لعدة رحلات يعود التسييرين للمستأجر.

كما أن عنصري السفينة والأجرة كعنصرين أساسيين في عقد إيجار السفينة والمنشئين لالتزامات المؤجر والمستأجر كل على حدا، يخضعان لحرية تامة لاتفاق الطرفين في تعيينهما وتحديدهما للعقد، وذلك تطبيقا لمبدأ الحرية التعاقدية الذي يخضع له إبرام عقد إيجار السفينة ككل.

الأمر الذي جعل من الكتابة شرط لإثبات عقد إيجار السفينة وسند الإيجار أو ما يعرف في بعض الدول بمشارطة إيجار، وهو السند أو الوثيقة المعتمدة في إثبات العقد سواء فيما بين الطرفين أو في مواجهة الغير، فهذه الوثيقة أُدمج إسمها بالعقد نظرا لأهميتها، وباعتبار سند الشحن وثيقة إثبات تسلم من الناقل البحري للبضائع للشاحن وأداة لتداولها في عقد النقل البحري، وأن هذا العقد قد ينعقد بالوسائل التقليدية وقد يبرم إلكترونيا، فغالبا ما يكون المؤجر والمستأجر في بلدين مختلفين ولا يجمعهما مجلس أو زمان واحد.

يضفي عقد إيجار السفينة على أساس الرحلة التزامات على عاتق المؤجر والمستأجر، فمعيار تحديد هذه الالتزامات يكمن أساسا في نوع التسيير الذي يحتفظ به كل طرف للسفينة محل عقدهما، وهو ما أخذ به المشرع الجزائري في نصوصه الداخلية وبالضبط بالعودة إلى المادة 651 من القانون البحري، أين نص على انه يحتفظ المؤجر بالتسيير الملاحي والتجاري للسفينة، وهذا ما يؤدي بنا للقول أنه بالرغم من وضع السفينة بين يدي وتحت تصرف المستأجر إلا أن المؤجر يبقى طوال مدة العقد مسيطرا سيطرة تامة على السفينة ومهيمنا عليها.

كما أن الرحلة أو الرحلات موضوع المشارطة هي محور عقد إيجار السفينة المجهزة بالرحلة، ونقل البضائع من خلال تنفيذ هذه الرحلة أو الرحلات هو الهدف الاقتصادي من العقد، وينحصر الزمن عن كونه عنصراً جوهرياً إذ يجري الزمن ضد مصلحة المؤجر الذي يحتفظ بالتسيير التجاري والملاحي للسفينة، فاحتفاظه بهذا الآخرين يخوله إنجاز العقد بالسرعة التي تخدم مصلحته ما لم تعترضه معوقات خارجية، إلى أن تبدأ المهلة الإضافية التي يظهر فيها الزمن كعنصر مهم إذ يتقلص الدور التنفيذي للمؤجر بإتاحته السفينة لأعمال الشحن والتفريغ ويتدخل المستأجر لإنجاز هذه الأعمال فيؤثر من خلالها بمسيرة تنفيذ المشارطة استعجالاً أو تأخيراً.

إنّ تحديد المسؤول عن الخسائر اللاحقة بالبضاعة المنقولة بحرا يجد صعوبة في تداخل عقد النقل البحري مع عقد إيجار السفينة ويظهر ذلك واضحا من خلال نقل البضائع بحرا بموجب سندات شحن في إطار عقد إيجار السفينة، وبالنتيجة فإن سوء التكييف يكمن أخيرا في الخلط بين قيام مسؤولية الناقل في عقد النقل البحري وقيام مسؤولية مؤجر أو مستأجر السفينة الناقلة للبضاعة.

لاقى عقد إيجار السفينة كغيره من العقود عدّة صعوبات في الجوانب التطبيقية ما يثير إشكالات قانونية يلحقها نشوب نزاعات بين الطرفين، مما يؤدي لأطراف النزاع اللجوء إلى التحكيم من أجل حل النزاعات الناشئة عن هذا العقد أو اللجوء إلى القضاء باعتباره جهة قضائية وطنية يمكن التقاضي أمامها في النزاعات التي تنشأ بين أطراف العقد، فمن الناحية العملية فإن معالجة هذا النوع من النزاعات المعروضة على القضاء يتطلب دراية كافية للأحكام المنظمة لعقد إيجار السفينة من جهة، والموازنة مع البنود المختلفة التي تحتويها المشارطات النموذجية المتعامل بها في مجال البحري.

ورغم كثرة النزاعات في هذا المجال، إلا أن بخصوص القضاء الجزائري هناك قلة الأحكام والاجتهادات القضائية بخصوص النزاعات الناشئة عن عقد إيجار السفينة، والسبب

الأول في ذلك راجع إلى كون الجزائر من الدول المستأجرة للسفن، وعادة ما يضمنون مؤجروها مشارطاتهم النموذجية بشروط تحكيم تمنح الاختصاص لمحكمين أجانب، أما السبب الثاني فهو راجع للتكييف الخاطئ الذي عادة ما يعطوه قضاة الموضوع للنزاع المعروض عليهم.

كما أنه غالبا ما يتجه القضاء البحري الجزائري إلى تكييف النزاعات المعروضة عليه على أنه عقود نقل، وهذا كلما كان موضوعها سند شحن لبضاعة بالرغم من أنها منقولة على متن سفينة مستأجرة بموجب عقد إيجار، والسبب في ذلك راجع لسهولة توقيع المسؤولية على الناقل في عقد النقل البحري لكونها مفترضة، مقابل صعوبة توقيعها على أطراف عقد إيجار السفينة.

إنّ الفصل في النزاعات البحرية عن طريق القضاء تأخذ عادة مدة طويلة لصدور الحكم هذا ما يؤثر سلبا في الأحكام الصادرة في القضايا والنزاعات البحرية والطعن بها، الأمر الذي يستلزم على المشرع إعادة النظر فيها من خلال تبسيط إجراءات التقاضي الخاصة بعقد إيجار السفينة والتنفيذ توفيرا للجهد والوقت والنفقات وإعطاء هذه النزاعات البحرية صفة الاستعجال. كما أن مدة تقادم الدعاوى البحرية تعتبر قصيرة بالمقارنة مع مدة التقادم المحددة في القواعد العامة وهذا نظرا لمتطلبات التجارة البحرية وما لعامل الزمن من أهمية كبرى فيها، وكذا رغبة من المشرع في الإسراع في تسوية ما ينشأ عن هذا العقد من نزاعات. لاسيما وأنه حاليا أصبح من بين العقود التجارية الاقتصادية التي تساعد في تحريك عجلة التنمية.

إن أحكام عقد إيجار السفينة هي أحكام مكملة (مفسرة) وليست آمرة، بل الأكثر من ذلك فهي ذات تطبيق استثنائي، بحيث جعلت المادة 641 من القانون البحري الجزائري، تحديد الالتزامات وشروط وأثار العقد متروك لاتفاق الأطراف بكل حرية، إذ أجازت لهم حتى إدراج اشتراطات ضمن عقدهم مخالفة للمبادئ العامة لهذا القانون الذي لا يجد حيزا للتطبيق

إلا إذا سكتت بنود العقد عن تنظيم التزامات كل طرف اتجاه الأخر، فقواعده غير آمرة وأن لطرفي العقد أن يحيلا إلى تطبيق قانون أجنبي على علاقتهما الناشئة عن المشارطة مع مراعاة أن إرادتهما في هذا الخصوص تحدها فكرة النظام العام.

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

– لم يحظَ عقد إيجار السفينة بالعناية التي حظي بها عقد النقل البحري بسندات الشحن من تنظيم قانوني، ويظهر ذلك في عدم إبرام أية اتفاقية دولية لتنظيمه على عكس عقد النقل البحري، كما أولى فقهاء القانون أهمية كبرى لعقد النقل البحري، وذلك نظرا لكثرة ما كتب في هذا الموضوع.

– نظم المشرع الجزائري عقد إيجار السفينة في القانون البحري، ولكن عند وجود فراغ قانوني نعود إلى أحكام القواعد العامة المنصوص عليه في القانون المدني باعتباره الشريعة العامة، والمشرع نظم أحكام عقد الإيجار خاصة في تعديل 2007.

– إن عقد النقل بمقتضى عقد إيجار السفينة عادة ما يكون فيه المستأجر في نفس القوة الاقتصادية للمؤجر، مما يسمح له بمناقشة شروط العقد، وتبعا له فإنه تنتفي الحاجة إلى حمايته. وغالب ما يستغل هذا العقد في النقل على الخطوط الملاحية غير المنتظمة الجوالة (Tramps) التي تعتمد على عمليات العرض والطلب، وتبعا لذلك جعل مثل هذا النوع من العقود غير مشمولة بالاتفاقيات الدولية في التنظيم، على خلاف عقد النقل بمقتضى سندات الشحن الذي بموجبه يتم نقل البضاعة من مكان إلى آخر، ولا يكون للمرسل إليه أو الشاحن شأن بتسيير السفينة من الناحية الملاحية (الفنية) ولا التجارية، وغالبا ما يكون هذا النقل على خطوط منتظمة (Liner)، فلا ينصب العقد على سفينة بعينها، فالاعتبار الأول هو الخدمة التي يتعهد الناقل بتقديمها.

– عدم إبرام أية اتفاقية دولية في عقد إيجار السفينة، وهذا راجع إلى أنه ليس عقود الإذعان كما في عقد النقل البحري، وطالما أن لأطرافه مناقشة شروطه على قدم المساواة

فإنه لا تبدو ثمة حاجة لفرض نصوص ملزمة في هذا الشأن، بالإضافة إلى أن العمل أفرز قواعد موحدة تتبع عادة في العالم بأسره.

– بقاء مشكلة تنازع القوانين قائمة، في ظل غياب أي تنظيم دولي لعقد إيجار السفينة، فضوابط الإسناد التقليدية التي تستخدم لتحديد القانون الواجب التطبيق غير ملائمة تماما بالنسبة لعقد إيجار السفينة، فقانون محل الانعقاد يبدوا غير مقنع من ناحية ومن ناحية أخرى ليس من السهل تحديده، أما قانون محل التنفيذ فيصعب تحديده وعلى وجه الخصوص في عقد إيجار السفينة لمدة معينة وبهيكلها، ويكمن الحل في خضوع العقد لقانون علم السفينة كأصل ما لم يتفق الأطراف على خلاف ذلك.

نقترح في الأخير القيام بإنشاء لجنة وطنية لتطوير نصوص التشريعات البحرية في الجزائر يشارك في عضويتها أساتذة وباحثون في هذا المجال وممثلو شركات ملاحية متعاملة بمثل هذه العقود، وعدد من الاقتصاديين ومندوبون عن غرف التجارة والصناعة.

– على المشرع تعديل أحكام القانون البحري الجزائري بما يتفق مع القوانين والتشريعات المقارنة ونماذج لمشارطات الإيجار، وبما يتناسب مع التحديات التي تواجه هذا القطاع، مع الأخذ بعين الاعتبار معطيات الثروة التكنولوجية الحديثة واستخدامها في إبرام مثل هذه العقود.

– ضرورة إبرام اتفاقية دولية من أجل توحيد وتحديد الشروط والبيانات العامة لعقد إيجار السفينة من خلال وضع نماذج عقود موحدة تكون واضحة الصياغة ومستوفات لجميع الشروط والإجراءات الشكلية المتعلقة بهذا النوع من العقود، مع إفساح المجال لإرادة الطرفين في تحديد باقي الشروط الخاصة بهذا العقد.

الملاحق:

الملحق الأول: دفع الأجرة أو حسابها

NOM DE LA COMPAGNIE
ADRESSE
NUMERO DE REGISTRE DE COMMERCE

DATE

A

NUMERO DE FACTURE

TIME CHARTER FRIST INVOICE

	Credit	Debit
NOM DU NAVIRE IMO Charter Party Dated		
Hire		
15 days	$ -	
CVE per month PR	$ 625,00	
Commission		$ -
Sub Totals		$ -
TOTAL	$	-

Due date: IMMEDIATE

S.E.O.O

الملحق الثاني: سند الشحن

Page 1

Shipper (full style address)	**CNAN NORD SPA** **DRAFT BILL OF LADING**
Consignee (full style and address) **To the Order of**	**B/L No.** | **Reference No.**
	Vessel CALISTO
Notify Party (full style and address)	**Port of loading**
	Port of discharge

PARTICULARS DECLARED BY THE SHIPPER BUT NOT ACKNOWLEDGED BY THE CARRIER

Containers No./Seal No./Marks and Numbers	Number and kind of packages, description of cargo	Gross weight Kg	Measurement, m3
	SAID TO BE	SAID TO WEIGH	SAID TO MEASURE

"The letter of credit- and/or import licence- and/or invoice- and/or order number etc shown above is included solely at the request of the Merchant for his convenience and to meet his commercial requirements. The Carrier/Master does not warrant the accuracy of this information. The showing of which is not a declaration of value and in no way affects the Carriers'/Master's liability under this contract of carriage. The Merchant acknowledges that the value of the goods is unknown to the Carrier/Master."

SHIPPED on board in apparent good order and condition, weight, measure, marks, numbers, quality, contents and value unknown, for safely get and always afloat, to be delivered in the like good order and condition at the aforesaid Port unto Consignees or their Assigns, they paying freight as indicated to the left plus other charges incurred in accordance with the provisions contained in this Bill of Lading. In accepting this Bill of Lading the Merchant expressly accepts and agrees to all its stipulations on both pages, whether written, printed, stamped or otherwise incorporated, as fully as if they were all signed by the Merchant. One original Bill of Lading must be surrendered duly endorsed in exchange for the goods or delivery order. IN WITNESS whereof the Master of the said Vessel has signed the number of originals Bills of Lading stated below, all of this tenor and date, one of which being accomplished, the others to stand void.

One original Bill of Lading must be surrendered duly endorsed in exchange for the cargo or delivery order, whereupon all other Bill of Lading to be void

IN WITNESS whereof the Carrier, Master, or their Agent has signed the number of original Bills of Lading stated below right, all of this tenor and date.

Total number of Containers/Packages or Units received by the Carrier

Shipper's declared value	Declared value charge

FREIGHT COLLECT

The Conditions of use of shipowner containers set to the custumers disposal are as bellow :

- Container(s) to return empty, clean, good state and free of any charges :

Free Time		15 Days			
From the 16th to 30th	$ 20 /d	20'	or	$ 40 /d	40'
From the 31st to 60th	$ 40/ d	20'	or	$ 80 /d	40'
Beyond	$ 50/d	20'	or	$ 100 /d	40'

Carrier's name/principal place of business
CNAN NORD SPA
219 PARC BEN OMAR
KOUBA - ALGERIA

Date shipped on board	Place and date of issue

Number of original Bills of Lading
3 / THREE

Signature

or, for the carrier

Carrier

as Master

as Agents

Pre-carriage by**

Place of receipt by pre-carrier**

Place of delivery by on-carrier**

الملحق الثالث: محضر تسليم السفينة للمستأجر

CNAN NORD SPA

CERTIFICATE OF DELIVERY

THIS IS TO CERTIFY , THAT THE MV TIMGAD , GRT 11494 TONS ,FLAG ALGERIAN , PORT OF REGISTRY ALGIERS , WAS DULY DELIVERED BY CNAN NORD SPA

TO AND ACCEPTED BY D-SHIP AT DEPARTURE FROM CASABLANCA PORT AT COSP ON NOVEMBER 20TH AT 0335 UTC.

THE BUNKER QUANTITIES ON BOARD AT THE TIME OF DELIVERY

MARINE FUEL OIL /VLS 270 MTONS - MARINE DIESEL OIL /LS 75.0 MTONS

THE CERTIFICATE IS SIGNED WITHOUT PREJUDICE TO THE TERMS OF THE CHARTER PARTY AND THE HIRE IN ACCORDANCE WITH THE TERMS , CONDITIONS AND EXCEPTIONS .

MASTER N.TAHARI | OWNER | CHARTERER

قائمة المراجع

أولا – باللغة العربية:

I – الكتب:

1. **أسامة محمد شتات**، قانون المرافعات والتحكيم في المواد المدنية والتجارية، دار الكتب القانونية، القاهرة، 2003.
2. **أضريف عبد الرحيم**، عقد إيجار السفن (على ضوء القانون البحري المغربي)، دار النشر إمستيتن "IMESTITEN"، الرباط، 2017.
3. **الأسبر وهيب**، القانون البحري (السفينة، أشخاصها، عقد النقل البحري)، المؤسسة الحديثة للكتاب، طرابلس، 2008.
4. **البارودي علي، العريني محمد فريد، الفقي محمد السيد**، القانون البحري والجوي، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، 2001.
5. **البياتي علي طاهر**، التحكيم التجاري البحرية "دراسة قانونية مقارنة"، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2006.
6. **الشرقاوي محمود سمير**، العقود البحرية، ط 2، دار الفكر العربي للطبع والنشر، القاهرة، 1991.
7. **الشواربي طلال**، المعاملات والقانون للسفن التجارية، الشهابي للطباعة والنشر، الإسكندرية، 1995.
8. **الشواربي عبد الحميد**، قانون التجارة البحرية، منشأة المعارف، الإسكندرية، (د.س.ن).
9. **السعدي محمد صبري**، شرح القانون المدني – النظرية العامة للإلتزام – (مصادر الإلتزام، التصرف القانوني، العقد والإرادة المنفردة)، الجزء1، دار الهدى، الجزائر، 1993.

10. **السنهوري عبد الرزاق أحمد**، الوسيط في شرح القانون المدني الجديد، ط 3، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، 1998.

11. _____، نظرية العقد، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، 1998.

12. **السيد الحداد حفيظة**، الموجز في القانون الدولي الخاص، المبادئ العامة في تنازع القوانين، الكتاب الأول، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، 2013.

13. **العباسي ربان محمد**، إدارة عمليات النقل، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2000.

14. **العطير عبد القادر**، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية –دراسة مقارنة–، ط 5، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2014.

15. **العطير عبد القادر حسين**، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية –دراسة مقارنة–، مكتبة دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن، 1999.

16. **العريني محمد فريد، الفقي محمد السيد**، القانون البحري والجوي، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، 2010.

17. **الغنيمي حمدي**، محاضرات في القانون البحري الجزائري، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1988.

18. **الفقي عاطف محمد**، النقل البحري للبضائع، دار النهضة العربية، القاهرة، 2001.

19. _____، قانون التجارة البحرية (السفينة، أشخاص الملاحة البحرية، عقد النقل البحري للبضائع وللأشخاص، مشارطة إيجار السفن)، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2008.

20. **الفقي محمد السيد**، تطور قواعد قانون النقل البحري تحت تأثير استخدام الحاويات، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2007.

21. _____، القانون البحري (السفينة، أشخاص الملاحة البحرية، إيجار السفينة، النقل البحرية)، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2007.

22. **الكيلاني محمود**، التشريعات التجارية الإلكترونية، دار الثقافة، الأردن، 2007.

23. **المقدم صلاح محمد**، تنازع القوانين في سندات الشحن ومشارطات إيجار السفينة (دراسة مقارنة في القانون البحري)، الدار الجامعية للطباعة والنشر، بيروت، (د.س.ن).

24. **المقدادي عادل علي**، القانون البحري، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2002.

25. **المنشاوي عبد الحميد**، قانون التجارة البحرية في ضوء الفقه والقضاء، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2005.

26. **الناهي صلاح الدين عبد اللطيف**، الوجيز في مبادئ القانون البحري في الأردن وسوريا ولبنان والجزائر، دار المعهد للنشر والتوزيع، عمان، 1982.

27. **النحراوي أيمن**، اقتصاديات وسياسات النقل البحري، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2015.

28. **بربري محمود**، قانون التجارة البحرية، دار النهضة العربية، القاهرة، 1999.

29. **بن غانم علي**، التأمين البحري وذاتية نظامه القانوني، دراسة مقارنة بين القانون الجزائري والقانون الفرنسي والإنجليزي، ط 2، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2005.

30. **بهجت عبد الله قايد**، القانون البحري (السفينة–أشخاص الملاحة البحرية–الاستغلال البحري–التأمين البحري)، مكتبة نهضة الشرق، القاهرة، 1984.

31. **بوكعبان العربي**، الوجيز في القانون البحري الجزائري، دار الغرب للنشر والتوزيع، الجزائر، 2002.

32. **ترك محمد عبد الفتاح**، التحكيم البحري (النطاق الشخصي لإتفاق التحكيم في عقد النقل البحري)، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2005.

33. _____، عقد النقل البحري، دار الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2005.

34. **جقبوبي حمزة**، أحكام حق الامتياز البحري (دراسة مقارنة)، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2016.

35. **جديد معراج**، مدخل لدراسة قانون التأمين الجزائري، ط 5، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2007.

36. **حسني أحمد**، عقود إيجار السفن، دراسة لمشارطات الإيجار في القانون المصري وقوانين الدول العربية مقارنة بالقانونين الفرنسي والإنجليزي ومشروع القانون البحري (القواعد العامة في التأجير، تأجير سفينة غير مجهزة، التأجير الزمني، التأجير بالرحلة، التحكيم البحري الدولي)، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1985.

37. _____، قضاء النقض البحري، ط 2، منشأة المعارف، الإسكندرية، (د.س.ن).

38. **حسني أحمد محمود**، النقل الدولي البحري للبضائع، ط 2، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1989.

39. **حلمي عباس**، القانون البحري، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1983.

40. **حمد الله محمد حمد الله**، عقد النقل (البري، البحري، الجوي)، دار النهضة العربية، القاهرة، 1998.

41. _____، القانون البحري، الجزء 1، دار النهضة العربية، القاهرة، 2005.

42. **حمدي كمال**، القانون البحري، السفينة، أشخاص الملاحة البحرية، إستغلال السفينة (إيجار السفينة- نقل البضائع والأشخاص- القطر- الإرشاد)، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1997.

43. _____، أشخاص الملاحة البحرية، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1993.

44. **خليل إبراهيم محمد خليل**، القانون الواجب التطبيق على سندات الشحن البحري (دراسة مقارنة)، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2015.

45. **دويدار هاني**، قانون النقل، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2014.

46. _____، النقل البحري والجوي، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، 2008.

47. **دويدار هاني محمد، البارودي علي**، القانون البحري، الدار الجامعية للطباعة والنشر، بيروت، (د.س.ن).

48. **سالم عبد العزيز، أحمد مختار العبادي**، تاريخ البحرية الإسلامية في حوض البحر الأبيض المتوسط (البحرية الإسلامية في المغرب والأندلس)، الناشر مؤسسة شباب الجامعة، الإسكندرية، 1993.

49. **سائح سنقوقة**، شرح قانون الإجراءات المدنية والإدارية (نصا، شرحا، تعليقا، تطبيقا، القانون رقم 08-09 المؤرخ في 18 صفر سنة 1429هـ الموافق لـ 25 فبراير سنة 2008م، المتضمن قانون الإجراءات المدنية والإدارية)، دار الهدى، الجزء 1، الجزائر، 2011.

50. **سخري بوبكر**، القانون البحري، دار هومة للطباعة النشر والتوزيع، الجزائر، 2006.

51. **سطاس نفن بدر الدين**، النظام القانوني لمسؤولية مالك السفينة (كمجهز كناقل للبضائع) دراسة قانونية مقارنة، دار الإعصار العالمي للنشر والتوزيع، عمان، 2017.

52. **سعيد حسين علي**، عقود قانون التجارة الدولية، (دراسة مقارنة)، المصدر القومي للإصدارات القانونية، القاهرة، 2017.

53. **شحماط محمود**، الموجز في القانون البحري الجزائري، دار بلقيس للنشر، الجزائر، 2014.

54. _____، القانون البحري الجزائري، دار الهدى، الجزائر، 2010.

55. **شعوة هلال**، الوجيز في شرح عقد الإيجار في القانون المدني، ط 2، دار جسور للنشر والتوزيع، الجزائر، 2014.

56. **شقلب ملك**، عقود النقل البحري (بين وثيقة التأمين العائمة وعقد إيجار السفينة)، مكتبة الوفاء القانونية، الإسكندرية، 2019.

57. _____، ناقل البضائع بين المسؤولية والضرر، مكتبة الوفاء القانونية، الإسكندرية، 2016.

58. **شويخة زينب**، الإجراءات المدنية في ظل القانون رقم 08-09 (الدعوى، الاختصاص، الخصومة، طرق الطعن)، الجزء 1، دار أسامة للطباعة والنشر والتوزيع، الجزائر، 2009.

59. **صفا إيليا**، أحكام التجارة البحرية، دار المنشورات الحقوقية، بيروت، 1993.

60. **صقر نبيل**، القانون البحري نصا وتطبيقا (اجتهاد المحكمة العليا)، دار الهدى، عين مليلة، الجزائر، 2008.

61. **طه مصطفى كمال**، القانون البحري (مقدمة – السفينة – أشخاص الملاحة البحري – إيجار السفينة والنقل البحري – الحوادث البحرية – التأمين البحري)، المركز القومي للإصدارات القانونية، القاهرة، 2018.

62. _____، أساسيات القانون البحري (دراسة مقارنة)، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، 2006.

63. _____، النظرية العامة للقانون التجاري والبحري (دراسة مقارنة)، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، 2006.

64. _____، مبادئ القانون البحري، منشأ المعارف، الإسكندرية، 1996.

65. **طه مصطفى كمال، بندق أنور وائل**، التأمين البحري، مكتبة الوفاء القانونية، الإسكندرية، 2012.

66. **عباس مصطفى المصري**، المركز القانوني للمرسل إليه في عقد النقل البحري وفقا لضوابط قانون التجارة البحرية الجديد رقم 8 لسنة 1990 طبقا لأحداث أحكام النقض في فرنسا ومصر، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2002.

67. **عبد الفتاح مراد**، موسوعة القانون البحري، (د.د.ن)، الإسكندرية، (د.ت.ن).

68. **عبد الفتاح مطر عصام**، التحكيم الإلكتروني، ماهيته، إجراءاته، وآلياته في تسوية منازعات التجارة الإلكترونية والعلامات التجارية وحقوق الملكية الفكرية، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2009.

69. **عبد الفضيل محمد أحمد**، القانون الخاص البحري، دار الفكر والقانون والنشر والتوزيع، المنصورة، 2011.

70. **عبد المجيد علاء الدين**، عقد القطر البحري (في القانون المصري والمقارن)، دار النهضة العربية، القاهرة، 2015.

71. **عدلي أمير خالد**، عقد النقل البحري (قواعد وأحكام في ضوء قانون التجارة البحرية والمعاهدات والبروتوكولات الدولية والمستحدث من أحكام محكمة النقض والدستورية العليا)، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2006.

72. **علوه محمد نعيم**، موسوعة القانون الدولي العام (القانون البحري)، منشورات زين الحقوقية – مركز الشرق الأوسط الثقافي، بيروت، 2012.

73. **عوض علي جمال الدين**، القانون البحري، دار النهضة العربية، القاهرة، 1987.

74. _____، مشارطات إيجار السفن (دراسة عملية قانونية لأهم المشارطات والقانون المصري والفرنسي والإنجليزي)، دار النهضة العربية، القاهرة، 1987.

75. _____، القانون البحري للبضائع (معاونو الناقل البحري، تأجير السفن، النقل البحري)، دار النهضة العربية، القاهرة، 1992.

76. **غريب عبد العزيز محمد**، النظام القانوني للنقل البحري والحاويات، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2006.

77. **غنيم أحمد**، سندات الشحن البحري في إطار الإعتمادات المستندة من الوجهة المصرفية القانونية العملية، (د.د.ن)، (د.ب.ن)، 2003.

78. **فتحي حسن الجميل إيمان**، المساعدة البحرية (الإنقاذ البحري–القطر البحري–الارشاد البحري)، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2011.

79. _____، تقادم الدعوى في عقد النقل البحري في التشريع الوطني والاتفاقيات الدولية (دراسة مقارنة)، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2009.

80. _____، مسؤولية الناقل البحري للأشخاص، دار الكتب والوثائق العلمية، الإسكندرية، 2006.

81. **فرعون هشام**، القانون البحري، مطبعة كرم للنشر والتوزيع، دمشق، 1976.

82. **فؤاد ظاهر**، مرور الزمن في القانون التجاري البري والبحري، الجزء 3، المؤسسة الحديثة للكتاب، لبنان، 2001.

83. **قاسم محمد حسن**، العقود المسماة (البيع، التأمين، الضمان، الإيجار)، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، 2008.

84. **كيلاني أمال أحمد**، التقاضي في عقد النقل البحري، مطبعة الرسالة بطنطا، القاهرة، 2001.

85. **لطيف جبر كوماني**، القانون البحري (السفينة، أشخاص الملاحة، النقل، البيوع، التأمين)، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 1998.

86.**ماهر شريف محمد،** إدارة النقل البحري (التجارة الخطية)، الدار الجامعية للنشر والتوزيع، الإسكندرية، 2006.

87.**مجدي سلامة أحمد محمود،** القانون التجاري البحري، دار غيداء للنشر والتوزيع، عمان، 2017.

88.**محمد إبراهيم موسى،** سندات الشحن الإلكترونية بين الواقع والمأمول، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2016.

89.**محمدين جلال وفاء،** القانون البحري، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، 1994.

90.**مرسى عنبر عبد الحميد،** شركات النقل البحري (شركات الملاحة البحرية)، دار الكتب المصرية، الإسكندرية، 2014.

91.**نادر محمد إبراهيم،** الإستعداد القانوني لبدء الشحن البحري للبضائع الخطرة، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2003.

92.**يونس علي حسن،** العقود البحرية، دار الفكر العربي للطبع والنشر، مصر، 1978.

93. _____، القانون البحري، دار المعارف، الإسكندرية، (د.س.ن).

II – الرسائل والمذكرات الجامعية:

1- الرسائل الجامعية:

1. **ازرو محمد رضا،** إشكالية إثبات العقود الإلكترونية (دراسة مقارنة)، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبو بكر بلقايد، تلمسان، 2016.

2. **أبو شويمة إبراهيم يوسف محمد،** مشارطات إيجار السفن في التشريع الأردني: دراسة مقارنة، رسالة لنيل شهادة دكتوراه، كلية الدراسات العليا، جامعة العلوم الإسلامية العالمية، عمان، 2014.

3. **أعراب كميلة،** النظام القانوني لعقد نقل البضائع بحرا "دراسة مقارنة"، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون، تخصص قانون، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2020.

4. **أمازوز لطيفة،** التزام البائع بتسليم المبيع في القانون الجزائري، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في العلوم، تخصص القانون، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2011.

5. **الحويش عبد الله عبيد،** التنظيم القانوني لسند الشحن البحري الإلكتروني، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في الحقوق، كلية الحقوق، جامعة عين شمس، 2019.

6. **الغيلاني مبارك بن محمد بن خميس،** مسئولية الناقل البحري في ظل قواعد روتردام لسنة 2008م "دراسة مقارنة باتفاقيتي بروكسل وهامبورج"، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في الحقوق، كلية الحقوق، جامعة القاهرة، 2016.

7. **المروني خالد محمد،** التحديد القانوني لمسؤولية مالك السفينة، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق، جامعة الجزائر -1، الجزائر، 2012.

8. **بسعيد مراد،** عقد النقل البحري للبضائع وفقا للقانون البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه، فرع قانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبو بكر بلقايد، تلمسان، 2011.

9. **بن عصمان جمال،** المسؤولية التقصيرية المترتبة عن التصادم البحري في القانون الدولي الخاص، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه، فرع القانون الخاص، كلية الحقوق، جامعة أبو بكر بلقايد، تلمسان، 2009.

10. **بودالي خديجة،** اتفاق التحكيم في عقد النقل البحري، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبو بكر بلقايد، تلمسان، 2015.

11. **تكاري هيفاء رشيدة،** النظام القانوني لعقد التأمين دراسة في التشريع الجزائري، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في العلوم، تخصص القانون، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2012.

12. **جبارة نورة،** نظام إعفاء الناقل البحري للبضائع من المسؤولية –دراسة مقارنة–، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في الحقوق، فرع القانون الخاص، كلية الحقوق، جامعة بن يوسف بن خدة، الجزائر، 2008.

13. **حابت أمال،** التجارة الالكترونية في الجزائر، رسالة لنيل شهادة دكتوراه في العلوم، تخصص قانون، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2015.

14. **حساين سامية،** حق الإيجار في القانون التجاري الجزائري، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في العلوم، تخصص قانون، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2013.

15. **حمه مرامرية،** الحجز التنفيذي، رسالة لنيل شهادة دكتوراه الدولة، شعبة القانون الخاص، كلية الحقوق، قسم القانون الخاص، جامعة باجي مختار،عنابة، 2009.

16. **شويرب خالد،** القانون الواجب التطبيق على العقد التجاري الدولي، رسالة لنيل شهادة دكتوراه في الحقوق، فرع الملكية الفكرية، كلية الحقوق، جامعة بن يوسف بن خدة، الجزائر، 2009.

17. **دريسي أمينة**، النظام القانوني للتأمين البحري، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في العلوم، تخصص قانون خاص، فرع قانون بحري، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة جيلالي لياس، سيدي بلعباس، 2015.

18. **دمانة محمد**، دفع المسؤولية المدنية للناقل، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبو بكر بلقايد، تلمسان، 2011.

19. **زازة لخضر**، الوضع القانوني للسفن في منطقة البحر الإقليمي دراسة في ضوء القانون الدولي للبحار، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الدولي العام والعلاقات الدولية، كلية الحقوق، جامعة وهران، 2010.

20. **زكراوي حموادي**، نظام المناولة والتشوين في القانون البحري الجزائري، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبو بكر بلقايد، تلمسان، 2019.

21. **زروالي سهام**، المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري الناجمة عن نقل البضائع الخطرة –دراسة مقارنة، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في العلوم القانونية والإدارية، تخصص قانون خاص، كلية الحقوق بودواو، جامعة أمحمد بوقرة، بومرداس، 2019.

22. **واعلي جمال**، الحماية القانونية للبيئة البحرية من أخطار التلوث (دراسة مقارنة)، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبو بكر بلقايد، تلمسان، 2010.

23. **عمار فيصل**، وثيقة النقل البحري في ظل القانون البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية، رسالة لنيل شهادة دكتوراه، فرع قانون الخاص، تخصص القانون البحري

والنقل، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبو بكر بلقايد، تلمسان، 2018.

24. **قرارية قويدر**، النظام القانوني للتعويض في النقل البحري للبضائع – دراسة مقارنة، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبو بكر بلقايد، تلمسان، 2018.

25. **كمال سمية**، تطبيق قانون القاضي على المنازعات الدولية الخاصة، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبو بكر بلقايد، تلمسان، 2016.

26. **لعمامري عصاد**، الأحكام التوفيقية لاتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في العلوم، تخصص قانون، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2014.

27. **ملزي عبد الرحمن**، نظام المسؤولية المحدودة في عقد النقل البحري، رسالة لنيل شهادة دكتوراه الدولة في القانون الخاص، كلية الحقوق، جامعة الجزائر، 2007.

28. **ناجي زهرة**، النظام القانوني لوثائق نقل البضائع، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق، جامعة الجزائر – 1، 2011.

2- المذكرات الجامعية:

1. **الدباغ إسراء عبد الهادي محمد**، عقد إيجار السفينة المجهزة (دراسة مقارنة)، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون الخاص، كلية القانون، جامعة الموصل، العراق، 2005.

2. **بلاق محمد،** قواعد التنازع والقواعد المادية في منازعات عقود التجارة الدولية، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون الدولي الخاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبو بكر بلقايد– تلمسان، 2011.

3.**بن موفق نعيمة،** عقد القطر البحري، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في الحقوق، فرع القانون الخاص، كلية الحقوق ، جامعة الجزائر 1، (د.س.ن).

4.**بوخميس وناسة،** النظام القانوني للسفينة في القانون البحري الجزائري، مذكرة لنيل شهادة الماجستير قانون الأعمال المقارن، كلية الحقوق، جامعة وهران– السانيا، 2011.

5. **تيزة خديجة،** أجرة الحمولة في عقد النقل البحري للبضائع، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون، فرع قانون النشاطات البحرية والساحلية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2016.

6. **حامي حياة،** نظام تسجيل السفن وأثاره في القانون الجزائري، مذكرة لنيل شهادة الماجستير، فرع العقود والمسؤولية، معهد الحقوق والعلوم_الاقتصادية، جامعة الجزائر، 1996.

7. **حملاوي ربيعة،** العرض والطلب في خدمات النقل البحري للبضائع، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في العلوم الاقتصادية، فرع التخطيط، معهد العلوم الاقتصادية، جامعة الجزائر، 1999.

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

9. **عباس خالد**، أحكام عقد استئجار السفن في التشريع البحري الجزائري، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون الخاص، تخصص القانون البحري والنشاطات المينائية، كلية الحقوق، جامعة وهران، 2012.

10. **فهر عبد العظيم صالح**، مشارطات إيجار السفن، رسالة لنيل درجة ماجستير، تخصص المعاملات الدولية التجارية القانونية واللوجستينات، مصر، عن الموقع: htt//www.eastlaws.com.

11. **لملوم كريم**، الإثبات في معاملات التجارة الإلكترونية بين التشريعات الوطنية والدولية، مذكرة ماجستير، فرع قانون التعاون الدولي، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة تيزي وزو، 2011.

12. **دردار نعيمة**، وكيل السفينة في القانون البحري الجزائري، مذكرة لنيل شهادة الماجستير، فرع عقود ومسؤولية، كلية الحقوق، جامعة بن يوسف بن خدة، الجزائر، 2001.

13. **زروالي سهام**، شرط التحكيم البحري وسريانه بالنسبة للمرسل إليه في عقد النقل البحري للبضائع، مذكرة لنيل شهادة الماجستير، شعبة الحقوق الأساسية والعلوم السياسية، تخصص عقود ومسؤولية، كلية الحقوق، جامعة امحند بوقرة بومرداس، 2012.

14. **سحولي صلاح الدين**، دعوى المسؤولية ضد الناقل البحري، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في قانون الأعمال، كلية الحقوق، جامعة وهران – السانيا، 2007.

15. **شتوان حياة**، عقد النقل البحري للبضائع، دراسة في إطار اتفاقية بروكسل لسنة 1924 والقانون البحري الجزائري، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في

القانون، فرع قانون الأعمال، كلية الحقوق، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2006.

16. **مهري محمد أمين**، التأمين البحري للسفينة، مذكرة لنيل شهادة الماجستير، فرع قانون الأعمال، كلية الحقوق والعلوم الإدارية، جامعة الجزائر، 2002.

17. **مدني أحمد**، عقد إيجار السفن على أساس الرحلة في القانون البحري الجزائري، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون الخاص، كلية الحقوق، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2004.

III- المقالات:

1. **أحيان شاكر عبد الله، رنا فارس جبر**، "التحديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري الناشئة عن التأخير في تسليم البضائع"، مجلة جامعة تكريت للحقوق، مجلد 1، الجزء 1، عدد 1، العراق، 2016، ص ص 462 – 516.

2. **أريوط وسيلة**، "النظام القانوني للسفينة بوصفها أداة الملاحة البحرية"، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، عدد 7، منشورات مخبر القانون البحري والنقل، جامعة أبي بكر بلقايد –تلمسان، 2018، ص ص 358 – 379.

3. **أسعد عباس هندي الأسدي**، "دور النقل البحري في تجارة العراق الخارجية خلال المدة 2000–2006"، مجلة آداب البصرة، عدد 60، جامعة البصرة، العراق، 2012، ص ص 207 – 246.

4. **أعراب كميلة**، "السفينة وفقا للتقنين البحري الجزائري"، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، عدد 8، منشورات مخبر القانون البحري والنقل، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2018، ص ص 189 – 201.

5. **أفراج عبد الكريم خليل**، "التحكيم في المنازعات البحرية"، مجلة الرافدين للحقوق، عدد 50، مجلد 14، العراق، السنة 16، ص ص 136 – 166.

6. **أيت ساحد كاهنة**، "حق المستأجر في الضمان في عقد الاعتماد الإيجاري في ظل القانون الجزائري"، المجلة النقدية للقانون والعلوم السياسية، عدد 2، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2014، ص ص 159 -183.

7. **الدوسري مروان عبد الهادي بشير**، "التحكيم الدولي التجاري في النقل البحري وأثر تطبيق اتفاقية هامبورغ لسنة 1978"، مجلة جامعة الأنبار للعلوم الاقتصادية والادارية، مجلد 7، عدد 13، كلية الإدارة والاقتصاد، جامعة الأنبار، 2015، ص ص 513 – 548.

8. **العنكبي مجيد حميد**، "عقد إيجار السفينة واستغلاله في الاحتيال البحري"، مجلة القانون المقارن، العدد 23، جمعية القانون المقارن العراقية، بغداد، 1990، ص ص 55 – 86.

9. **عبد السلام علي الفضل، خصاونة سليم سمير**، "مدى ملاءمة قواعد الإسناد التقليدية لحكم عقود إيجار السفن"، مجلة كلية القانون الكويتية العالمية، عدد 1، الكويت، مارس 2019، ص ص 483 – 524.

10. **بسعيد مراد**، "انحراف السفينة وأثره في تنفيذ عقد النقل البحري"، مجلة أكاديميا، عدد 3، تصدر عن جامعة حسيبة بن بولعيد، الشلف، 2015، ص ص 259 – 271.

11. _____، "تقادم دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع في التشريع الجزائري"، مجلة الحجة، عدد 1، تصدر عن منظمة المحامين لناحية تلمسان، الجزائر، جويلية 2007، ص ص 130 – 145.

12. _____، "قواعد روتردام 2008: أسس جديدة للنقل البحري الدولي"، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، عدد 1، منشورات مخبر القانون البحري والنقل، جامعة أبي بكر بلقايد ، تلمسان، 2018، ص ص 27 – 53.

13. **بلباقي بومدين**، "شرط التحكيم بالإحالة ومدى نفاذه في مواجهة المرسل إليه في عقد النقل البحري (دراسة مقارنة في ضوء التطبيقات القضائية)"، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، عدد 3، منشورات مخبر القانون البحري والنقل، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2015، ص ص 97 – 116.

14. **بلقاسم حبيب**، "الطابع الدولي للمنازعات البحرية المعروضة على التحكيم"، مجلة الحقوق والعلوم السياسية، الجزء 2، عدد 08، تصدر عن جامعة عباس لغرور – خنشلة، جوان 2017، ص ص 828 – 841.

15. **بن صغير شهرزاد**، "واقع وحضارة امتياز استغلال خدمات النقل البحري في القانون الجزائري"، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، عدد 5، منشورات مخبر القانون البحري والنقل، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2017، ص ص 91 – 104.

16. _____، "منازعات النقل البحري بين إشكالية تحديد صفة التقاضي وتنوع الجهات القضائية"، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، عدد 6، منشورات مخبر القانون البحري والنقل، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2018، ص ص 249 – 264.

17. _____، "إشكالية تحديد صفة الناقل البحري في منازعات النقل البحري في القانون الجزائري"، المجلة الأكاديمية للبحث القانوني، مجلد 17، عدد 01، جامعة عبد الرحمن ميرة، بجاية، 2018، ص ص 123 – 136.

18. **بن عمار محمد،** "تحديد مسؤولية مالك السفينة"، المجلة الجزائرية للعلوم القانونية والسياسية، عدد 4، مجلد 32، كلية الحقوق، جامعة الجزائر 1 بن يوسف بن خدة، 1995، ص ص 829 – 838.

19. _____، "مفهوم السفينة في القانون البحري الجزائري"، المجلة الجزائرية للعلوم القانونية الاقتصادية والسياسية، عدد 01، كلية الحقوق، جامعة الجزائر، 1993، ص ص 101 – 108.

20. **بن عيسى حياة،** "الخدمات المينائية المقدمة للسفن وأثرها على سلامة وأمن الملاحة البحرية"، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، عدد 2، منشورات مخبر القانون البحري والنقل، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2014، ص ص 83 – 103.

21. **بوخميس وناسة،** "النظام القانوني للسفينة في القانون البحري الجزائري"، مجلة الاجتهاد للدراسات القانونية والاقتصادية، عدد 01، المركز الجامعي لتمنراست، الجزائر، جانفي 2012، ص ص 69 – 95.

22. **بوختالة سمير، زرقون محمد، بن عمارة نوال،** "واقع وآفاق تطوير قطاع النقل في الجزائر ودوره في التنمية الإقتصادية"، المجلة الجزائرية للتنمية الاقتصادية، عدد 6، جامعة قاصدي مرباح، ورقلة، جوان 2017، ص ص 47 – 58.

23.**بورطال أمينة،** "الولاية القضائية للمنازعات الناشئة عن عقد النقل البحري للبضائع"، مجلة القانون والعلوم السياسية، عدد 4، المركز الجامعي النعامة، الجزائر، 2016، ص ص 664 – 694.

24. _____، "اتفاق التحكيم البحري"، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، عدد 6، منشورات مخبر القانون البحري والنقل، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2017، ص ص 61 – 74.

25. **بوعلام خليل**، إجراءات التقاضي في المنازعات البحرية في القانون الجزائري والمعاهدات الدولية، مجلة الأكاديمية للدراسات الاجتماعية والإنسانية، عدد صفر، السداسي الأول، جامعة حسيبة بن بوعلي، الشلف، 2008، ص ص 56 – 77.

26. **بوقادة عبد الكريم**، "مدى اعتبار المشرع الجزائري الأجرة كوعاء للامتيازات البحرية"، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، عدد 5، منشورات مخبر القانون البحري والنقل، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2017، ص ص 231 – 242.

27. _____، "القوة الثبوتية لسند الشحن البحري في القانون الجزائري"، مجلة الدراسات والبحوث القانونية، عدد 4، منشورات مخبر الدراسات والبحوث في القانون والأسرة والتنمية الإدارية، جامعة محمد بوضياف، المسيلة، 2017، ص ص 161 – 189.

28. **بوقرط أحمد**، النظام القانوني لإتفاق التحكيم"، مجلة معالم للدراسات القانونية والسياسية، مجلد 3، عدد 1، المركز الجامعي تندوف، الجزائر، 2019، ص ص 152 – 167.

29. **بن تركي ليلى**، "التحكيم في منازعات عقود إيجار السفن البحرية"، مجلة الدراسات القانونية والسياسية، مجلد 4، عدد 02، جامعة عمار ثلجي، الأغواط، جوان 2018، ص ص 117 – 132.

30. **جودت هندي**، التزام البائع بتسليم المبيع وفق أحكام اتفاقية الأمم المتحدة للبيع الدولي لعام 1980، مجلة جامعة دمشق للعلوم الاقتصادية والقانونية، مجلد 28، عدد 2، كلية الحقوق، جامعة دمشق، 2012، ص ص 79 – 104.

31. **حسايد حمزة العقاد**، "الاختصاص القضائي الدولي للمحاكم الجزائرية المبني على القواعد العادية"، مجلة الدراسات الحقوقية، مجلد 7، عدد 1، جامعة الدكتور مولاي طاهر، سعيدة، مارس 2020، ص ص 86 – 121.

32. **حمادوش أنيسة**، "خصوصية التحكيم الالكتروني في حل المنازعات التجارية الالكترونية"، مجلة العلوم الإنسانية، مجلد ب، عدد 48، جامعة الإخوة منتوري قسنطينة، ديسمبر 2017، ص ص 229 – 241.

33. **حمدتو سيف الدين إلياس**، "التحكيم الإلكتروني"، مجلة العلوم القانونية، عدد 3، المركز الجامعي بالوادي، الجزائر، جوان 2011، ص ص 49 – 108.

34. **حوالف حليمة**، "سند الشحن الالكتروني"، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، عدد 5، منشورات مخبر القانون البحري والنقل، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2017، ص ص 53 – 58.

35. **خلادي إيمان، بسعيد مراد**، "مدى إعتبار جائحة كوفيد 19 قوة قاهرة لإبراء الناقل البحري من المسؤولية"، مجلة حوليات جامعة الجزائر 1، مجلد 34، عدد خاص: القانون وجائحة كوفيد 19، جامعة الجزائر 1، جويلية 2020، ص ص 282 – 295.

36. **دامرجي طاهر عثمان**، "أفضلية عقد الإيجار في تمويل المشروعات"، مجلة الحقوق، عدد 1، الكويت، مارس 2019، ص ص 255 – 295.

37. **درويش مريم**، "الالتزامات المقررة للمرسل إليه في عقد النقل البحري"، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، عدد 7، منشورات مخبر القانون البحري والنقل، جامعة أبي بكر بلقايد –تلمسان، 2018، ص ص 236 – 256.

38. **دغيش أحمد**، التأمين البحري على البضائع بوثيقة التأمين المفتوحة –دراسة مقارنة–، مجلة دائرة البحوث والدراسات القانونية والسياسية، عدد 3، منشورات مخبر المؤسسات الدستورية والنظم السياسية، جامعة بشار، سبتمبر 2017، ص ص 182 – 221.

39. **زيبار الشادلي**، "النظام القانوني لإتفاق التحكيم"، مجلة البحوث القانونية والسياسية، عدد 7، جامعة مولاي طاهر سعيدة، ديسمبر 2016، ص ص 301 – 323.

40. **سيدي معمر دليلة**، "اتفاقية التحكيم في المنازعات المتعلقة بالنشاط البحري"، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، عدد 7، منشورات مخبر القانون البحري والنقل، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2017، ص ص 340 – 357.

41. **شريف هنية**، "إعمال القواعد العابرة في التحكيم التجاري الدولي"، المجلة الأكاديمية للبحث القانوني، عدد 2، كلية الحقوق، جامعة عبد الرحمان ميرة، بجاية، 2014، ص ص 146 – 169.

42. **عباس كريمة**، "امتداد نطاق التأمين البحري على البضائع لضمان الأخطار غير البحرية"، مجلة العلوم الإنسانية، مجلد ب، عدد 43، جامعة منتوري قسنطينة، جوان 2015، ص ص 441 – 454.

43. **عبد الباقي العضب اعتدال**، "عقد القطر البحري (دراسة مقارنة)"، مجلة الخليج العربي، كلية القانون، مجلد 38، عدد (1–2)، الخليج العربي، 2010، ص ص 122 – 157.

44.**عبد الحي عماد الدين**، "التوازن في التزامات الناقل البحري نحو تحقيق مصالح الناقلين والشاحنين وفق قواعد روتردام لسنة 2008"، مجلة جامعة دمشق للعلوم الاقتصادية والقانونية، مجلد 32، عدد 1، سوريا، 2016، ص ص 109– 143.

45. **عوض علي جمال الدين**، "دراسات مشارطات إيجار السفن"، مجلة القانون والإقصاد، عدد 1، جامعة القاهرة، 1970، ص ص 59 – 253.

46. **قرطبي سهيلة**، "مدى فعالية التحكيم في منازعات العقود البحرية"، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، عدد 5، منشورات مخبر القانون البحري والنقل، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2017، ص ص 77– 90.

47. **قماز إلديار ليلى**، "قواعد روتردام أم اتفاقية نقل بحري متعدد الوسائط"، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، عدد 3، منشورات مخبر القانون البحري والنقل، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2015، ص ص 25 – 49.

48. **كريد مريم**، "الشحن البحري للبضائع والعمليات المرتبطة به طبقا للتشريع البحري الجزائري والإتفاقيات الدولية"، مجلة الشريعة والاقتصاد، مجلد 7،عدد 14، جامعة الأمير عبد القادر للعلوم الإسلامية، قسنطينة، ديسمبر 2018، ص ص 343 – 376.

49. **مجاجي سعاد**، "مشارطات إيجار السفن"، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، عدد 6، منشورات مخبر القانون البحري والنقل، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2017، ص ص 47 – 60.

50. **ناجي زهرة،** "مدى امتداد الشروط الواردة في مشارطة الإيجار إلى سند الشحن"، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، عدد 5، منشورات مخبر القانون البحري والنقل، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2017، ص ص 19 – 26.

51. **هاني محمد مؤنس حماد،** "خصوصية الدعوى التحكيمية في قطع مرور الزمان المانع من سماع الدعوى: دراسة في أحكام القانون الإماراتي والمصري"، مجلة الشارقة للعلوم القانونية، مجلد 16، عدد 1، جامعة الشارقة، 2019، ص ص 404 – 437.

52. **يوسف يعقوب صروخة،** "النظام القانوني لمسؤولية الناقل البحري عن البضائع في القانون البحري الكويتي الجديد (القسم الثاني)"، مجلة الحقوق الكويتية، عدد 3، الكويت، 1984، ص ص 67 – 92.

IV – المداخلات في الملتقيات:

1. **شاهين وحيد عبد اللطيف،** "نحو مستقبل تمويلي أفضل في النقل البحري – مع دراسة حالة شركتي ايفرجرين ويومبنج"، المؤتمر الدولي السادس والعشرين للموانئ والنقل البحري "التكامل من أجل مستقبل أفضل"، أيام 7–9 فبراير، الإسكندرية – مصر، 2010، ص ص 1 – 36.

2. **تراري ثاني مصطفى،** "التحكيم البحري –مؤسساته وقواعده وذاتيته–"، أشغال الملتقى الدولي في المنازعات البحرية، منشورات الالفية الثالثة، أيام 2 و3 ماي، وهران، 2009، ص ص 45 – 57.

V – النصوص القانونية:

1– الاتفاقيات الدولية التي صدّقت عليها الجزائر:

1.الاتفاقية الدولية الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن الموقعة في 25 أوت 1924، والتي انضمت إليها الجزائر بموجب مرسوم رقم 64–71 مؤرخ في 2

مارس 1964، يتضمن انضمام الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية إلى المعاهدة الدولية الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن ببروكسل في 25 أوت 1924، ج.ر.ج.ج عدد 28، صادر بتاريخ 03 أفريل 1964.

2- النصوص التشريعية:

1. أمر رقم 75-59 مؤرخ في 26 سبتمبر 1975، يتضمن القانون التجاري، ج.ر.ج.ج عدد 101، صادر بتاريخ 19 سبتمبر 1975، معدل ومتمم.
2. أمر رقم 75-58، مؤرخ في 26 سبتمبر 1975، يتضمن القانون المدني، ج.ر.ج.ج عدد 78، صادر بتاريخ 30 سبتمبر 1975، معدل ومتمم بموجب قانون رقم 07-05 مؤرخ في 13 ماي 2007، ج.ر.ج.ج عدد 31، صادر بتاريخ 13 ماي 2007.
3. أمر رقم 76-80، مؤرخ في 23 أكتوبر 1976، يتضمن القانون البحري، ج.ر.ج.ج عدد 29، صادر بتاريخ 10 أفريل 1977، معدل ومتمم بقانون رقم 98-05، المؤرخ في 25 جوان 1998، ج.ر.ج.ج عدد 47، لسنة 1998. والمعدل والمتمم بالقانون رقم 10-04 مؤرخ في 15 أوت 2010، ج.ر.ج.ج عدد 46، صادر بتاريخ 18 أوت 2010.
4. أمر رقم 95-07 مؤرخ في 25 جانفي 1995، يتعلق بالتأمينات، ج.ر.ج.ج عدد 13، صادر بتاريخ 08 مارس 1995، معدل ومتمم بقانون رقم 06-04، مؤرخ في 20 فيفري 2006، ح.ر.ج.ج عدد 15، صادر بتاريخ 12 مارس 2006.
5. قانون رقم 08-09، مؤرخ في 25 فيفري 2008، يتضمن قانون الإجراءات المدنية والإدارية، ج.ر.ج.ج عدد 21، الصادر بتاريخ 23 فيفري 2008.
6. قانون رقم 8 لسنة 1990، يتضمن قانون التجارة البحرية المصري، ج.ر.م عدد 18 لـ 3 ماي 1990.

7.قانون الأونسيترال (UNCITRAL) النموذجي بشأن التجارة الإلكترونية مع دليل التشريع 1996، منشورات الأمم المتحدة نيويورك رقم المبيع A.99.V.4، بقرار الجمعية العامة رقم 162/51 الموافق لـ 16 ديسمبر 1996، نيويورك، 2000، عن الموقع: https://www.uncitral.org.

8. قانون الأونسيترال (UNCITRAL) النموذجي للتحكيم التجاري الدولي لعام 1985، مع التعديلات التي اعتمدت في عام 2006، بقرار الجمعية العامة رقم 33/61 الموافق لـ 4 ديسمبر 2006، منشورات الأمم المتحدة رقم المبيع A.08.V.4، فيينا، 2008،على الموقع: https://www.uncitral.org.

3- النصوص التنظيمية:

1. مرسوم تنفيذي رقم 02-143 مؤرخ في 16 أفريل 2002، يحدد الشهادات وشهادات الكفاءة الخاصة بالملاحة البحرية وشروط إصدارها، ج.ر.ج.ج عدد 29، الصادر في 24 أفريل 2002.

2. مرسوم تنفيذي رقم 02-01 مؤرخ في 6 يناير 2002، يحدّد النّظام العام لاستغلال الموانئ وأمنها، ج.ر.ج.ج عدد 1، صادر بتاريخ 6 يناير 2002.

4- الاتفاقيات الدولية غير المصادق عليها:

1. الاتفاقية الدولية للعمل رقم 53، متعلقة بالشهادات التأهيلية لربابنة، جنيف، عام 1936، ودخلت حيز التنفيذ عام 1939.

2. اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع عبر البحر، الموقعة بهامبورغ في 31 مارس 1978 المعروفة "بقواعد هامبورغ"، دخلت حيز النفاذ في الأول من شهر ديسمبر 1992.

3. اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كليا أو جزئيا المعروفة بقواعد روتردام لعام 2009، يوم 23 سبتمبر 2009 في مدينة روتردام الهولندية، لم تدخل حيز النفاذ.

4. المعاهدة الدولية لقياس حمولة السفن بلندن في 23 جانفي 1969 التي دخلت حيز النفاذ في 18 جويلية 1982.

VII- القرارات القضائية:

1. قرار المحكمة العليا، (الغرفة التجارية والبحرية)، بتاريخ 2000/01/18، ملف رقم 199632، المجلة القضائية، عدد 1، سنة 2001.

2. قرار المحكمة العليا، (الغرفة التجارية والبحرية)، بتاريخ 1995/11/07، ملف رقم 138944، المجلة القضائية، العدد الثاني، سنة 1995.

5. قرار المحكمة العليا، (الغرفة التجارية والبحرية)، بتاريخ 2008/05/07، ملف رقم 506918، المجلة القضائية، العدد الأول، سنة 2008.

5. قرار المحكمة العليا (الغرفة التجارية والبحرية)، بتاريخ 03 جوان 2010، ملف رقم 661705، المجلة القضائية العدد الأول، 2012.

6. قرار المحكمة العليا، (الغرفة التجارية والبحرية)، بتاريخ 2007/04/04، ملف رقم 409846، المجلة القضائية، العدد الأول، سنة 2007.

7. قرار المحكمة العليا، (الغرفة التجارية والبحرية)، بتاريخ 2008/04/09، ملف رقم 439517، غير منشور.

8. قرار رقم 119766 بتاريخ 1994/11/22، الاجتهاد القضائي للغرفة التجارية والبحرية، عدد خاص، قسم الوثائق للمحكمة العليا، الديوان الوطني للأشغال التربوية، 1999.

VIII- مواقع الأنترنت:

1. مجلس اللوردات، على الرابط https://ar.wikipedia.org تم الاطلاع عليه بتاريخ: 21 مارس 2020، الساعة 19:50.

2. **مشهور حديثة الجازي عمر**، التحكيم في المنازعات البحرية، محاضرة ألقيت في مقر نقابة وكلاء الملاحة البحرية، بتاريخ 08 أكتوبر 2002، مطلع عليها: 2018/10/10، منشورة على الرابط: www.jcdr.com، الساعة: 17:35.

ثانيا – باللغة الفرنسية:

I – Ouvrages:

1. **BEURRIER Jean Pierre**, Droit maritime, 2éme Ed, Dalloz, Paris, 2008.
2. **BONASSISE Pierre et SCAPEL Chiristian,** Traité de droit maritime, LGDJ, Paris, 2006.
3. **CHRISTIANE Féral SCHUH Cyber**, Le droit a l'épreuve de l'internet, 5eme Ed, Dalloz, Paris, 2008.
4. **DAKOURI Jean Claude,** Droit des transports maritimes, L'harmattan, Paris, 2014.
5. **De JUGLART Michel, Emmanuel, DU PONTAVICE SORTAIS Jean - Paul, LESTANG Gaston**, l'affrétement par charte-partie, LGDJ, Paris, 1964.
6. **DU PONTAVICE Emmanuel**, Observations sur la distinction entre contrat d'affrètement et contrat de transport de marchandises par mer, ADMA, Paris, 1987.
7. **FRANCIS Schertenleib,** La garantie du paiement du fret (Etude de droit maritime comparé français, Americain), Wimmis imprimerie, Georg, Genève, 1970.
8. **KERGUELEN NEYROLLES Bernadette**, Commission de transport, Mer, fer, air,Commerce exterieur, tome 2, Paris, 2009.
9. **LEGRAND Gérard, MARTINI Hubert,** Le petit export, Ed Dunod, Paris, 2009.
10. **MONTAS Arnaud,** Droit maritime, 2ème Ed, Magnard-Vuibert, Paris, 2015.
11. _____**,** Droit maritime, Ed Magnard-Vuibert, Paris, 2012.

12. **NAMMOUR Fady,** Droit et pratique de l'arbitrage interne et international, Bruylan, 2ème Ed, LGDJ, Paris, 2005.

13. **TASSEL Yves**, Remorquage, Juris-classeur commercial, Fascicule, DMF, Paris, 1990.

14. **TARKI Noureddine,** L'arbitrage commercial international en Algérie, O.P.U, 1ere Ed, Alger, 1999.

15. **REMOND-GOUILLOUD Martine**, Droit Maritime, 2ème Ed, A. Pedone, Paris, 1993.

16. **RODIERE René,** Droit maritime, 12ème Ed, Dalloz, Paris, 1997.

17. **_____,** Traité Général de droit maritime, affrètements et transports, tome 3, acconage, consignation, transit, transports successifs et combinés, transports de passagers, remorquage, librairie Dalloz, Paris, 1970.

18. **_____,** Le bon état de navigabilité du navire affrété in DMF, Dalloz, Paris, 1965.

19. **_____,** Droit maritime, 6ème Ed, Dalloz, Paris, 1974.

20. **_____,** Affrètement et transport, les contrats de transport de marchandises, tome 2, Dalloz, Paris, 1968.

21. **_____,** Traité Général de droit maritime, affrètements et transports, tome 1, Dalloz, Paris, 1967.

22. **RODIERE René, Du PONTAVICE Emmanuel,** Droit maritime, 12ème Edition, Dalloz, Paris, 1997.

23. **WAROT Jean,** L'affrétement maritime, Encyclopédie, Dalloz Commercial 1, Paris, 1972.

II – Thèses et Mémoires:

1. **ADIL Hind,** Le régime juridique international de la responsabilité du transporteur maritime sous connaissement: Un échec?, thèse pour l'obtention d'un doctorat en droit, université de Montréal, Canada, 2009.

2. **ASSONGBA Cossi Herve,** Le transport maritime de marchandises conteneurisées, thèse pour l'obtention d'un doctorat en droit, faculté des sciences juridiques, politiques et sociales, université Lille 2, 2014.

3. **BENAMAR Mohamed,** Les affrètements en droit Algérien ordonnance n° 76-80 du 23 octobre 1976, thèse pour l'obtention d'un doctorat

en droit, faculté de droit et de science politique, université de droit d'économie et des sciences, Aix Marseille, Paris, 1983.

4. **BOUKHARI Rym,** Le contrat de transport maritime de marchandise sous connaissement contentieux France-Algérie, thèse pour l'obtention d'un doctorat en droit, Droit des affaires, Université paris I – panthéon Sorbonne, 2017.
5. **DJONE Albert Ndiack,** Les aspects juridiques de la dématérialisation des documents du commerce maritime, thèse pour l'obtention d'un doctorat en droit, faculté de droit, université paris 1 Panthéon Sorbonne, Paris, 2018.
6. **GUERRA Frank Nectali Miranda,** Le conflit de lois en droit des transports de marchandises par mer, thèse pour l'obtention d'un doctorat en droit, faculté de droit et science politique, Université de bourgogne, France, 2013.
7. **CARIOU Pierre**, Les alliances strategiques dans le transport maritime de lignes reguliere: Efficacite ou pouvoir de marche?, thèse pour l'obtention d'un doctorat en gestion, faculté de droit, faculte des sciences économiques et de gestion, Universite de nantes, 2000.

III – Articles:

1. **ABDULHAY Imad Eldin, SARHANE Adman Ibrahim,** ″La qualification juridique des contrats d'affrètement et du transport maritime en droit musulman et en droit positif français″, Revue neptunus**,** Vol 22, N° 2, CDMO, université de nantes, 2016, pp 1 - 14.
2. **AGBANE Konlanvi,** ″L'évolution du régime de responsabilité du transporteur maritime de marchandises en droit Togolais″**,** Revue neptunus, Vol 24, N° 1, CDMO, Université de nantes, 2018, pp 1 - 11.
3. **BENAMAR Mohamed ,** ″Quelques aspects de l'obligation du fréteur concernant le navire dans le contrat d'affrètement au voyage″, Revue algérienne de droit maritime et des transports, N° 6, Laboratoire de droit maritime et des transports, Université abou bekr belkaid tlemcen, Algerie, , 2017, pp 07 - 11.
4. **BOUKHATMI Fatima, ″** L'affrètement au voyage en droit Algérien et dans la pratique **″,** Revue de droit des transport et des activités portuaires**,** Vol 3, N° 3, l'université d'Oran, 2016, pp 24, 35.

5. **HADOUM Kamel,** "Les investissements maritimes et portuaires en Algérie: La consécration du régime de la concession", Revue neptunus, Vol 20, N° 1, CDMO, Université de Nantes, 2014, pp 1 - 11.
6. **HOCINE Farida**, «L'arbitralité des litiges dans l'arbitrage commerciale international», RCDSP, N° 1, Faculté de droit, Ummto , 2016, pp 7 - 34.
7. **KHODRI Aïssa,** Le code de conduite des conférences maritimes et l'adhésion de l'Algérie, Annuaire de droit maritime et aérospatial, Tome XI, France, 1991.pp 199-204.
8. **MONTAS Arnaud**, " L'affrètement au voyage est il un contrat de transport ?", Revue neptunus, Vol 16, N° 1, CDMO, Université de nantes, 2010, pp 1 - 6.
9. **VIANNA GONCALVES Raphael Mango,** "Le principe Pacta Servanda. Considérations sur la force obligatoire des contrats dans le transport maritime ", Revue Neptunus, Vol 24 ,N° 2, CDMO, université de Nantes, Paris, 2018, pp 1 - 9.
10. **YACOUBA Cissé,** "Le commissionnaire de transport, le non vessel operating commen carrier, consortium maritime: Sont-ils transporteurs maritime?", Revue générale de droit, Vol 34, N° 3, 2004, pp 407 - 420.

Ⅳ – Communications:

- **LARIBI Mohmed**, "Quelques problèmes liés a l'affrètement des navires en Algérie ", Communication sur problèmes récurrents du droit maritime algérien, journée d'étude, a l'université d'Oran, le 22 Avril 2006**.**

Ⅴ - Textes de lois français:

1. Loi n° 66-420 du 18 juin 1966, sur les contrats d'affrètement et de transports maritimes. Dernière mise à jour des données de ce texte: 01 décembre 2010, *In***:** https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=LEGITEXT000006068280 consulté le 15/01/2017.

2**.** Décret n°66-1078 du 31 décembre 1966, sur les contrats d'affrètement et de transports maritimes. Dernière mise à jour des données de ce texte: 30 décembre 2016 *in*: https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000000694709 consulté le 15/01/2017.

الفهرس:

الموضوع	ص
مقدمة.....	1
الباب الأول **الأحكام العامة لعقد إيجار السفينة**	10
الفصل الأول **ماهية عقد إيجار السفينة**	11
المبحث الأوّل: مفهوم عقد إيجار السفينة.....	12
المطلب الأوّل: لمحة تاريخية لعقد إيجار السفينة وتعريفه.....	12
الفرع الأول: النشأة التاريخية لعقد إيجار السفينة.....	13
أولا: مرحلة العصور القديمة.....	13
ثانيا: مرحلة العصور الوسطى.....	16
ثالثا: مرحلة العصور الحديثة.....	16
الفرع الثاني: تعرف عقد إيجار السفينة.....	19
أولا: تعرف الفقهي لعقد إيجار السفينة.....	19
ثانيا: تعرف القانوني لعقد إيجار السفينة.....	21
المطلب الثاني: خصائص عقد إيجار السفينة وتمييزه عن بعض العقود المشابهة له..	25
الفرع الأول: خصائص عقد إيجار السفينة	26
أولا: عقد إيجار السفينة عقد رضائي.....	26
ثانيا: عقد إيجار السفينة من عقود المعاوضة وملزم للجانبين.....	27
ثالثا: عقد إيجار السفينة عقد تجاري.....	28
رابعا: عقد إيجار السفينة عقد إيجار أشياء.....	30
الفرع الثاني: تمييز عقد إيجار السفينة عن العقود المشابهة له.....	31
أولا: تمييز عقد إيجار السفينة عن عقد النقل البحري	32

ثانيا: تمييز عقد إيجار السفينة عن عقد القطر البحري.....	39
المبحث الثاني: أطراف عقد إيجار السفينة وصوره.....	44
المطلب الأوّل: أطراف عقد إيجار السفينة.....	45
الفرع الأوّل: الأطراف الرئيسية لعقد إيجار السفينة.....	45
أولا: المؤجر	46
ثانيا: المستأجر.....	49
الفرع الثاني: دور الوسطاء في إبرام عقد إيجار السفينة.....	53
أولا: دور الوكيل في إبرام عقد إيجار السفينة.....	54
ثانيا: دور السمسار البحري في إبرام عقد إيجار السفينة.....	56
ثالثا: سلطة الربان في إبرام عقد إيجار السفينة.....	58
المطلب الثاني: صور عقد إيجار السفينة.....	61
الفرع الأوّل: عقد إيجار السفينة غير مجهزة	61
أولا: تعريف عقد إيجار السفينة غير مجهزة	62
ثانيا: التسيير الملاحي والتجاري للسفينة.....	67
ثالثا: طبيعة ومهام عقد إيجار السفينة غير مجهزة	68
الفرع الثاني: عقد إيجار السفينة مجهزة	71
أولا: عقد إيجار السفينة لمدة معينة.....	71
ثانيا: عقد إيجار السفينة على أساس الرحلة.....	75
الفصل الثاني **أركان عقد إيجار السفينة وطرق إثباته**	82
المبحث الأوّل: أركان عقد إيجار السفينة.....	83
المطلب الأوّل: السفينة كمحل لعقد إيجار السفينة.....	84
الفرع الأول: تعيين السفينة.....	84
أولا: تعريف السفينة.....	85
ثانيا: البيانات المتعلقة بالسفينة.....	89

الفرع الثاني: صلاحية السفينة للملاحة البحرية.....	96
أولا: المقصود بصلاحية السفينة للملاحة البحرية	96
ثانيا: الطبيعة القانونية لصلاحية السفينة للملاحة البحرية	99
المطلب الثاني: الأجرة كمحل لعقد إيجار السفينة.....	103
الفرع الأوّل: المقصود بالأجرة.....	104
أولا: تعريف الأجرة.....	104
ثانيا: ملحقات الأجرة.....	106
الفرع الثاني: تعيين الأجرة والعوامل المؤثرة في تحديدها.....	108
أولا: تحديد الأجرة باتفاق أطراف العقد.....	108
ثانيا: تحديد الأجرة وفقا المؤتمرات البحرية.....	110
ثالثا: حالة عدم تحديد الأجرة.....	113
الفرع الثالث: ضمانات الوفاء بالأجرة.....	114
أولا: حق الامتياز	114
أولا: حق الحبس	116
المبحث الثاني: إثبات عقد إيجار السفينة.....	119
المطلب الأوّل: إثبات عقد إيجار السفينة بالكتابة وبسند الإيجار.....	119
الفرع الأول: إثبات عقد إيجار السفينة بالكتابة	120
أولا: شرط الكتابة في التشريع الجزائري.....	120
ثانيا: شرط الكتابة في قانون التجارة البحرية المصرية.....	125
ثالثا: تسجيل أو قيد عقد إيجار السفينة	126
الفرع الثاني: سند الإيجار كوثيقة لإثبات عقد إيجار السفينة.....	127
أولا: تعريف سند الإيجار.....	127
ثانيا: بيانات سند الإيجار.....	132
ثالثا: تفسير سند الإيجار.....	134
المطلب الثاني: إثبات عقد إيجار السفينة بوثيقة الشحن.....	136

الفرع الأول: وثيقة الشحن الصادر بموجب عقد إيجار السفينة.....	137
أولا: تعريف وثيقة الشحن.....	137
ثانيا: بيانات وثيقة الشحن.....	141
الفرع الثاني: سريان اتفاقية بروكسل لعام 1924 على النقل بسند الشحن دون النقل بمشارطة إيجار.....	144
أولا: سريان اتفاقية بروكسل لعام 1924 على النقل بسند الشحن كقاعدة عامة.....	145
ثانيا: سريان اتفاقية بروكسل لعام 1924 على مشارطة إيجار السفينة كاستثناء...	146
الباب الثاني **تنفيذ عقد إيجار السفينة**	151
الفصل الأول **الآثار المترتبة على عقد إيجار السفينة**	152
المبحث الأوّل: التزامات المؤجر في عقد إيجار السفينة.....	152
المطلب الأوّل: التزامات المؤجر في عقد إيجار السفينة بهيكلها	153
الفرع الأول: وضع السفينة المتفق عليها تحت تصرف المستأجر.....	153
أولا: تسليم السفينة إلى المستأجر.....	154
ثانيا: ضمان صلاحية السفينة لتأدية الخدمة المخصصة لها.....	156
الفرع الثاني: ضمان العيوب الذاتية للسفينة.....	158
المطلب الثاني: التزامات المؤجر في عقد إيجار السفينة لمدة معينة.....	161
الفرع الأول: وضع السفينة تحت تصرف المستأجر.....	161
أولا: تقديم السفينة للمستأجر ومراعاة زمان ومكان تسليمها	162
ثانيا: ضمان صلاحية السفينة للملاحة.....	164
الفرع الثاني: الالتزام بالتأمين على السفينة وتقديم خدمات الطاقم البحري.....	166
أولا: الالتزام بالتأمين على السفينة.....	166
ثانيا: الالتزام بتقديم خدمات الطاقم البحري.....	171

المطلب الثالث: التزامات المؤجر في عقد إيجار السفينة على أساس الرحلة.....	174
الفرع الأول: الالتزامات المتعلقة بالسفينة.....	174
أولا: تقديم السفينة المتفق عليها في العقد وصالحة للملاحة.....	175
ثانيا: تقديم السفينة في الزمان والمكان المحددين في العقد.....	176
الفرع الثاني: الالتزامات المتعلقة بالحمولة.....	179
أولا: المحافظة على البضاعة وتحميلها على ظهر السفينة.....	179
ثانيا: رص وتستيف البضائع.....	181
الفرع الثالث: الالتزامات المتعلقة بالرحلة.....	183
أولا: شرط تبرير تغيير مسار السفينة المعتاد.....	183
ثانيا: الالتزام باتخاذ التدابير المناسبة في حالة عطب السفينة.....	185
المبحث الثاني: التزامات المستأجر في عقد إيجار السفينة.....	187
المطلب الأول: التزامات المستأجر في عقد إيجار السفينة بهيكلها.....	187
الفرع الأوّل: الالتزام بتحمل أعباء استغلال السفينة.....	188
الفرع الثاني: الالتزام بدفع أجرة السفينة.....	190
الفرع الثالث: التزام بالمحافظة على السفينة واستعمالها في الغرض المتفق عليه..	192
الفرع الرابع: التزام برد السفينة عند انتهاء عقد الإيجار.....	193
المطلب الثاني: التزامات المستأجر في عقد إيجار السفينة لمدة معينة.....	195
الفرع الأوّل: الالتزام بدفع أجرة الحمولة.....	196
أولا: تحديد كيفية دفع الأجرة	196
ثانيا: حالات عدم استحقاق الأجرة.....	198
ثالثا: جزاء عدم دفع الأجرة.....	200
الفرع الثاني: التزام بتحمل مصاريف الاستغلال التجاري للسفينة.....	202
الفرع الثالث: الالتزام برد السفينة.....	204
المطلب الثالث: التزامات المستأجر في عقد إيجار السفينة على أساس الرحلة....	207
الفرع الأول: التزام المستأجر بدفع الأجرة.....	207

أولا: تحديد مبلغ الأجرة.....	208
ثانيا: حساب الأجرة.....	209
ثالثا: الحالات التي يستحق فيها المؤجر الأجرة كاملة.....	211
الفرع الثاني: الالتزام بشحن وتفريغ البضائع في الوقت المحدد.....	214
أولا: ميعاد شحن وتفريغ البضائع الأصلية.....	215
ثانيا: المدة الإضافية للشحن والتفريغ.....	218
ثالثا: المهلة الإضافية الثانية ومكافأة السرعة.....	220
الفصل الثاني **المسؤولية عن الإخلال بتنفيذ عقد إيجار السفينة**	222
المبحث الأوّل: مسؤولية الأطراف عن الإخلال بتنفيذ عقد إيجار السفينة.....	222
المطلب الأوّل: مسؤولية المؤجر عن الإخلال بتنفيذ عقد إيجار السفينة.....	223
الفرع الأول: مسؤولية المؤجر في عقد إيجار السفينة بهيكلها.....	223
أولا: مسؤولية المؤجر اتجاه المستأجر.....	224
ثانيا: مسؤولية المؤجر اتجاه الغير.....	227
الفرع الثاني: مسؤولية المؤجر في عقد إيجار السفينة لمدة معينة.....	228
أولا: مسؤولية المؤجر اتجاه المستأجر.....	228
ثانيا: مسؤولية المؤجر اتجاه الغير.....	231
الفرع الثالث: مسؤولية المؤجر في عقد إيجار السفينة على أساس الرحلة.....	233
أولا: قيام مسؤولية المؤجر اتجاه المستأجر واتجاه الغير.....	234
ثانيا: التحديد القانوني من مسؤولية المؤجر.....	238
المطلب الثاني: مسؤولية المستأجر في عقد إيجار السفينة.....	241
الفرع الأوّل: مسؤولية المستأجر في عقد إيجار السفينة بهيكلها.....	241
أولا: مسؤولية المستأجر اتجاه المؤجر.....	242
ثانيا: مسؤولية المستأجر اتجاه الغير.....	244
الفرع الثاني: مسؤولية المستأجر في عقد إيجار السفينة لمدة معينة.....	245

أولا: مسؤولية المستأجر اتجاه المؤجر.....	246
ثانيا: مسؤولية المستأجر اتجاه الغير.....	250
الفرع الثالث: مسؤولية المستأجر في عقد إيجار السفينة على أساس الرحلة.....	253
أولا: مسؤولية المستأجر اتجاه المؤجر.....	253
ثانيا: مسؤولية المستأجر اتجاه الغير.....	257
المبحث الثاني: فض النزاعات الناشئة عن عقد إيجار السفينة.....	258
المطلب الأوّل: القانون الواجب التطبيق على عقد إيجار السفينة.....	259
الفرع الأول: ضابط الإسناد الأصلي.....	259
أولا: قانون إرادة الطرفين.....	260
ثانيا: موقف المشرع الجزائري من ضابط الإسناد الأصلي.....	261
الفرع الثاني: ضوابط الإسناد الاحتياطية.....	263
أولا: موقف القضاء المقارن من ضوابط الإسناد الاحتياطية.....	263
ثانيا: موقف المشرع الجزائري من ضوابط الإسناد الاحتياطية.....	266
الفرع الثالث: الاتفاق على تطبيق قانون عقد النقل على المشارطة.....	267
المطلب الثاني: اللجوء إلى التحكيم البحري لفض النزاعات المتعلقة بعقد إيجار السفينة.....	271
الفرع الأول: تعريف التحكيم كوسيلة لفض النزاعات الناتجة عن عقد إيجار السفينة.....	272
الفرع الثاني: طبيعة نزاعات عقد إيجار السفينة التي يفصل فيها بالتحكيم البحري.....	276
أولا: النزعات الخاصة بعقود إيجار السفن لمدة ولرحلة معينة.....	276
ثانيا: النزاعات الخاصة بسندات الشحن.....	278
الفرع الثالث: أسباب اللجوء للتحكيم لفض نزاعات عقد إيجار السفينة.....	280
الفرع الرابع: إختيار مكان التحكيم وتحديد القانون الواجب التطبيق.....	282
المطلب الثالث: اللجوء إلى القضاء لفض النزاعات الناشئة عن عقد إيجار السفينة.	285

الفرع الأول: الاختصاص القضائي للدعاوى الناشئة عن عقد إيجار السفينة.....	286
أولا: الاختصاص النوعي.....	286
ثانيا: الاختصاص المحلي.....	289
الفرع الثاني: تقادم الدعاوى الناشئة عن عقد إيجار السفينة.....	291
أولا: أساس تقادم الدعاوى الناشئة عن عقد إيجار السفينة.....	292
ثانيا: بداية سريان تقادم الدعاوى الناشئة عن عقد إيجار السفينة.....	293
ثالثا: وقف وانقطاع سريان تقادم الدعاوى الناشئة عن عقد إيجار السفينة.....	296
خاتمة	301
الملاحق.....	307
قائمة المراجع	310
الفهرس	341

ملخص:

يكتسي عقد إيجار السفينة أهمية بالغة ودوراً فعالاً في مجال النقل البحري، لهذا فقد حضي باهتمام مختلف التشريعات العربية منها والغربية، باعتباره من أكثر العقود تداولا من الناحية العملية، سواء كان في شكل إيجار السفينة بهيكلها أو لمدة معيّنة أو على أساس الرحلة، ويُعد من أقدم صور الاستغلال التجاري للبيئة البحرية.

يفرض عقد إيجار السفينة العديد من الالتزامات على عاتق أطرافه (المؤجر والمستأجر)، لذا يستوجب الأمر تنفيذها وإلا تقع على عاتقهم مسؤولية الإخلال بالالتزامات المترتبة عليهم.

تلعب إرادة الأطراف دوراً هاماً في تحديد النظام القانوني لعقود إيجار السفينة، وذلك بحكم أن القواعد القانونية المنظمة لتلك العقود تتصف بكونها قواعد مكملة أو مفسرة، إذ لا يلجأ إليها القاضي إلا استثناءً في حالة غياب الاتفاق بين الطرفين، وهذا الدور المكرّس لمبدأ حرية التعاقد لا نجده في عقود النقل البحري التي تتم بواسطة سندات الشحن.

:Résumé

Le contrat d'affrètement de navire a un rôle primordial dans le domaine du transport maritime, il fait l'objet des différentes législations arabes et occidentales, puisqu'il demeure de plus en plus praticable soit en forme d'affrètement de navire coque- nue ou à temps ou sur la base du voyage. Or il était parmi les pratiques commerciales les plus anciennes dans le domaine maritime.

Cependant, le contrat d'affrètement de navire implique des obligations aux parties prenantes (Fréteur et Affréteur), afin de définir de manière transparente les obligations et responsabilités de chacun.

À cet égard, la volonté des parties (Fréteur et Affréteur), constitue un rôle important sur la détermination du régime juridique de contrat d'affrètement, car les règles régissant le dit contrat, sont des règles complémentaires ou explicatives, que le juge doit appliquer en cas d'absence d'un accord entre le fréteur et l'affréteur. Malheureusement, le principe de la liberté du contractant est rare dans les contrats de transport maritimes effectué par le biais du connaissement.