

جامعة عبد الرحمان ميرة - بجاية -
كلية الحقوق والعلوم السياسية
قسم الحقوق

عقد إيجار السفينة في القانون البحري الجزائري

مذكرة لنيل شهادة الماستر في القانون الخاص

تخصص: القانون الخاص

تحت إشراف الأستاذة

من إعداد الطالب

- زواوي لورية

- ديبان عبد الرحيم

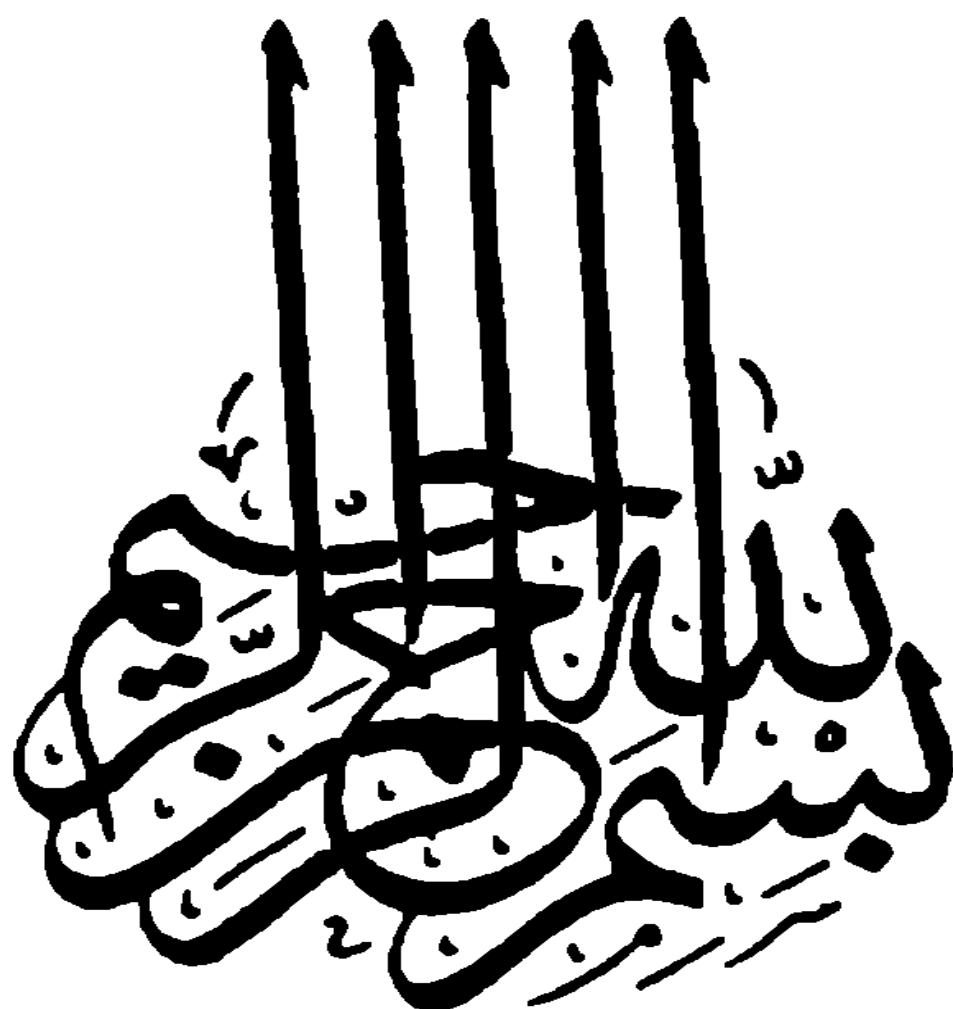
لجنة المناقشة:

الأستاذة(ة): بهلولي فاتح.....رئيسا.

الأستاذة: زواوي لورية.....مشرفا ومقررا.

الأستاذة(ة): سلماني الفوضيل.....ممتحنا.

السنة الجامعية: 2024_ 2025



«الشكر والتقدير»

أحمد الله عزوجل أولاً وقبل كل شيء، فالحمد لله الذي أعانني على إتمام هذه المذكرة، وسدد خطاي خلال مسيرتي في البحث العلمي، وألهمني الصبر والمثابرة، تصديقاً لقوله تعالى

"لئن شكرتم لأزيدنكم" الآية 07 من سورة إبراهيم

وإقراراً بفضل أهل الفضل، فإن من لا يشكر الناس لا يشكر الله.

أتقدم بجزيل الشكر وعظيم الامتنان إلى أستاذتي الفاضلة الدكتورة «زواوي لورية» على إشرافها على هذه المذكرة، وحرصها الدائم توجيهي ودعمي، فلم تبخل علي بوقتها وجهدها ونصائحها القيمة التي كان لها الأثر البالغ في إنجاز هذا العمل.

كما أتوجه بخالص الشكر والتقدير إلى أعضاء لجنة المناقشة كل باسمه وصفته، على قبولهم مناقشة هذه المذكرة، وما أبدوه من ملاحظات علمية بناءة.

ولا يفوتني أن أعبر عن امتناني لكافة أساتذة كلية الحقوق والعلوم السياسية بجامعة بجاية الذين أشرفوا على تكويني العلمي طيلة مساري الجامعي، فقد كان لهم الفضل في تلقيني أبجديات القانون، والتي ساعدتني في إعداد هذه المذكرة. فلكم مني كل التقدير والدعاء بالتوفيق والنجاح في مساركم الأكاديمي والمهني، وفقكم الله في مواصلة غرس حب هذا التخصص في نفوس الأجيال القادمة.

كما أتوجه بالشكر إلى عمال مكتبة كلية الحقوق والعلوم السياسية بجامعة بجاية على التسهيلات التي قدموها لي للحصول على المراجع التي اعتمدت عليها في هذه الدراسة.

وأخير أتقدم بخالص الشكر لكل من قدم إلى الدعم والمساندة، من قريب أو من بعيد، في إنجاز هذا العمل المتواضع.

«إهداء»

إلى تلك التي كانت سببا في وجودي، التي الجنة تحت قدميها والتي وقرها المولى عزوجل في كتابه العزيز، إلى التي أبصرت بها طريق حياتي، واستمدت منها قوتي وعزيمتي، إلى التي علمتني معنى الإصرار، والتي حرصت طوال الوقت على دعمي، وكان دعاؤها سر نجاحي، إلى التي حيكت سعادتي بخيوط منسوجة من نياط قلبها إلى من رافقتني في مشوار حياتي، وكانت الشعلة المضيئة التي أنارت دربي، إلى منبع الحنان والمحبة، والغالية على قلبي، أُمي الحبيبة رحمها الله وغمرها برحمته، وأسكنها فسيح جناته.

إلى شركائي في الدم والرحم إخوتي: عماد، بلال، كهينة، حسيبة، الذين تقاسمت معهم أفراحي وأحزاني، أتمنى لهم المزيد من النجاح في مسارهم الدراسي والمهني.

إلى كل أصدقاء في الجامعة وأخص بذكر موسى ومحمد، اللذين كانا سندا لي وشاركوني كل التحديات والصعاب التي فرضتها علينا الحياة الجامعية.

إلى أساتذتي من الابتدائية الجامعة، وإلى كل شخص له تأثير إيجابي في مساري الدراسي ولو بكلمة طيبة.

وإلى كل من ذكره قلبي وأغفله قلبي.

عبد الرحيم

قائمة لأهم المختصرات

أولاً: باللغة العربية

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

ج.ر.م: الجريدة الرسمية المصرية

ق.م.ج: القانون المدني الجزائري

ق.ت.ج: القانون التجاري الجزائري

ق.ب.ج: القانون البحري الجزائري

ق.ت.ب.م: قانون التجارة البحرية المصري

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

ص: الصفحة

ص ص: من صفحة إلى صفحة

د.م.ن: دون مكان النشر

ثانياً: باللغة الفرنسية

P: page

op.cit : opus citatum

مقدمة

تعتبر الملاحة البحرية من أقدم لأنشطة التي عرفها لإنسان، ويعد النشاط البحري من أبرز أنواع الأنشطة التجارية انتشارا لاسيما وأن البحار والمحيطات تغطي حوالي 71% من سطح كوكب الأرض، ويمثل النقل البحري للبضائع بوجه عام العصب الذي يحرك ويسمح بتداول الثروات والقيام بالمبادلات بين أجزاء المعمورة فغالبا لا يستهلك ما ينتج في المكان ذاته بل ينقل إلى مكان آخر، ويعتمد في ذلك على السفينة كونها أداة الملاحة البحرية الوحيدة القادرة على حمل البضائع بحمولات ضخمة، والتي يستعصى حتى نقلها بمختلف وسائل النقل البرية والجوية حتى الوقت الراهن.

تبعاً لذلك يرتبط استغلال التجارة البحرية باستغلال السفينة، ففي القديم كانت السفن بسيطة فلا تكلف الكثير في بنائها أو شرائها ولا حتى تجهيزها، فكان التجار يعمدون إلى شراء سفن خاصة بهم ويجهزونها بما تحتاجه لنقل بضائعهم، وبهذا أصبحت السفينة جزء من تجارة التاجر والذي أصبح قائماً حالياً في حدود ضيقة، وذلك بفعل تطور الحاصل في تكنولوجيا صناعة السفن، ذلك ما زاد من توفرها على معايير سلامة وتمتعها بموصفات الجودة العالية من حيث متانتها وقوتها وسعتها وسرعتها في اختصار الوقت الذي تقضيه في الملاحة، مما ساهم في تسريع حركة وتنشيط التجارة البحرية الدولية، وبالتالي أصبحت هذه السفن مكلفة جداً بحيث تتطلب مبالغ باهضة لشرائها، فيتعذر على مستغليها اكتساب ملكيتها إلا نادراً، لهذا ظهرت شركات والأشخاص يملكون السفن ليسو في حاجة إليها لنقل بضائعهم بل يضعونها في خدمة الغير أو حتى استغلالها في مجال تأجيرها لغيرهم من المستغلين، ليقوم باستغلالها لغرض نقل البضائع عن طريق البحر وفقاً لعقد إيجار السفينة أو ما يعرف بمشارطة إيجار.

يعد عقد إيجار السفينة العمود الفقري للتجارة البحرية، فمنذ بداية النشاط النقل البحري عرف صورة استئجار السفينة كوسيلة أولى لتنفيذه، لما يستجيب لمتطلبات وظروف المصدرين والمستوردين على مستوى أسواق العالمية لاسيما وأن مقومات التجارة الدولية خصوصاً عولمة الاقتصاد تقتضي أكثر من أي وقت مضى استئجار هذه السفن.

إن عقد إيجار السفينة هو تصرف قانوني غير ناقل لملكيتها ولكنه يؤدي إلى إنشاء حقوق للغير عليها، فمن الناحية العملية يعد من أكثر العقود انتشاراً في البيئة البحرية، وينبغي الإشارة إلى أن العادات والأعراف البحرية قد ساهمت في تطوير عقد استئجار السفن، مما أدى إلى تعدد أنواعه والتي تختلف فيها التزامات المتبادلة التي تقع على كل طرف من أطراف العقد باختلاف كل

نوع من أنواع هذه العقود، والتي من أهمها إيجار السفينة لمدة زمنية معينة وإيجار السفينة لرحلة معينة وإيجار السفينة بهيكلها.

نظم المشرع الجزائري عقد إيجار السفينة لأول مرة في القانون البحري، وذلك في الباب الثاني منه المعنون بـ "استئجار 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 1976¹، المعدل سنة 1998 وذلك بتعديل أحكام القانون البحري بموجب قانون رقم 98-05² وهذا بعد التحولات الكبرى التي عرفت الجزائر عند فتح مجالات الاستثمار، كما عدل للمرة الثانية سنة 2010 بموجب القانون 10-04³، وهو المعمول به حالياً.

ترجع أهمية دراسة موضوع عقد إيجار السفينة في القانون الجزائري نظراً للجوء المتزايد إلى هذه الوسيلة في النقل البحري لما توفره عملية تأجير السفن من مزايا الشاحنين والناقلين، ويمكن من الاستفادة من تكنولوجيا الحديثة دون حاجة إلى استثمارات ضخمة في الشراء، ويقلل من المخاطر المالية والإدارية المرتبطة بامتلاك السفن، ونظر لأهميته الاقتصادية الكبيرة فمن جهة يلعب دور محورياً في تعزيز التجارة الدولية بتوفير وسيلة فعالة لنقل البضائع بين الدول بأقل تكاليف، ومن جهة أخرى إزاء موقع الجغرافي الهام للجزائر الذي يجعل منها دولة ساحلية بامتياز بشريط ساحلي طوله يقدر بـ 1200 كلم، وموقع استراتيجي على البحر الأبيض المتوسط الذي يسمح لها بممارسة النشاط نقل البحري والذي يمثل ركيزة أساسية في اقتصاد الوطني، ويعد عقد إيجار السفينة من أبرز الأدوات القانونية التي تساهم في تسهيل هذا النشاط، وبذلك تعزيز استثمار الشركات في قطاع النقل وتحقيق التنمية المستدامة من خلال الاستخدام لأمثل للسفن.

أما بالنسبة للأسباب التي تدفعنا للبحث في هذا الموضوع تتمثل من جهة محاولتنا تقديم صورة واضحة حول إيجار السفن وفقاً للقانون الجزائري للمساهمة في إثراء هذا المجال بالدراسات القانونية، ومن جهة أخرى تنمية القطاع الاقتصادي بتشجيع الأفراد على إيجار السفن.

¹ - أمر رقم 76-80، مؤرخ في 23 أكتوبر 1976، المتضمن القانون البحري، ج.ر.ج.ج، العدد 29، الصادر بتاريخ 10 أبريل 1977.

² - قانون رقم 98-05، المؤرخ في 25 جوان 1998، ج.ر.ج.ج، العدد 47، الصادر بتاريخ 27 جوان 1998.

³ - قانون رقم 10-04، المؤرخ في 15 أوت 2010، ج.ر.ج.ج، العدد 46، الصادر بتاريخ 18 أوت 2010.

وتجدر إشارة إلى أنه بمناسبة دراستنا لهذا الموضوع واجهتنا عدة عراقيل ولعل أهمها تتمثل في ندرة التقارير والدراسات الأكاديمية والمراجع القانونية الجزائرية بصفة عامة التي تتناول هذا الموضوع بالتفصيل.

جاءت هذه الدراسة لمحاولة تسليط الضوء على القواعد القانونية لعقد إيجار السفينة في التشريع الجزائري، إذ نجد أن المشرع الجزائري قد أولى أهمية كبيرة لهذا الموضوع، وذلك بإتباعه منهاجا منطقيا عند تنظيمه أحكام إيجار السفن، فمن هذا المنطلق سيتم طرح الإشكالية التالية:

ما هي الأحكام القانونية التي وضعها المشرع الجزائري لتنظيم عقد إيجار السفينة؟

للإجابة على الإشكالية، اتبعنا منهج الوصفي من أجل دراسة وعرض المفاهيم المختلفة المتعلقة بعقد إيجار السفينة، وكذا منهج التحليلي من خلال تحليل بعض المواد القانونية التي تنظم عقد إيجار السفينة، وانطلاقا من هذا وتسهيلا لدراسة الموضوع اعتمدنا على خطة ثنائية مقسمة إلى فصلين وكل فصل إلى مبحثين حيث تمحور الفصل الأول حول الأحكام العامة لعقد إيجار السفينة، وقسمته لمبحثين الأول بينت فيه مفهوم عقد إيجار السفينة، والثاني تكوين وانقضاء عقد إيجار السفينة وآليات فض النزاعات، أما الفصل الثاني فخصصته للأحكام المتعلقة بتنفيذ عقد إيجار السفينة، والذي بدوره يضم مبحثين الأول يحدد الالتزامات الناشئة عن عقد إيجار السفينة، والثاني يتضمن المسؤولية المترتبة عن عقد إيجار السفينة، واختتم المذكرة بخاتمة لأهم النتائج المتوصل إليها.

الفصل الأول

الأحكام العامة لعقد إيجار السفينة

يعد عقد إيجار السفينة من العقود البحرية الهامة التي تنظم العلاقة بين المؤجر والمستأجر لاستغلالها وفقا لما تنص عليه أحكام القانون البحري، وتتخذ عملية إيجار السفن عدة صور تتماشى مع رغبة أطراف العلاقة العقدية، فيمكن أن تؤجر السفينة مجهزة بكل ما هو ضروري للملاحة البحرية، كما يمكن كذلك أن تؤجر غير مجهزة فيتولى في هذه الحالة المستأجر بتجهيزها بنفسه، ومن خلال هذا الفصل نهدف إلى تسليط الضوء على أحكام العامة التي تسري على عقود إيجار السفينة، لهذا سيتم التطرق في بداية إلى مفهوم عقد إيجار السفينة في المبحث الأول، وثم نتناول ضوابط القانونية لعقد إيجار السفينة من حيث تكوين وانقضاء وفض النزاعات في المبحث الثاني.

المبحث الأول

مفهوم عقد إيجار السفينة

عقد إيجار السفينة أو كما يسمى في عرف التجارة البحرية "مشارطة إيجار"¹، يعنى الاتفاق الذي يتم بين مالك السفينة وهو المؤجر والمستأجر، حيث يتعهد بمقتضاه المؤجر بأن يضع سفينة معينة تحت تصرف المستأجر، مقابل أجرة يتم الاتفاق عليها في العقد، للقيام باستغلال البحري للسفينة، مهما كانت الصورة التي تتخذها المشارطة، ولتحديد مفهوم عقد إيجار السفينة يستدعى الأمر تحديد تعريف وخصائص عقد إيجار السفينة في المطلب الأول، ثم تحديد أطراف وصور عقد إيجار السفينة في المطلب الثاني.

المطلب الأول

تعريف وخصائص عقد إيجار السفينة

لتحديد مفهوم عقد إيجار السفينة يتعين علينا في البداية التطرق لتعريف هذا العقد في الفرع الأول وثم إظهار خصائصه في الفرع الثاني.

الفرع الأول

تعريف عقد إيجار السفينة

يحتل عقد إيجار السفن مكانة هامة في مختلف ميادين التعامل والنشاط الاقتصادي، فهو من العقود ذات الوزن الاقتصادي في الحياة العملية، والسبب في ذلك راجع لمساهمة الفعالة في تيسير المعاملات التجارية وتداول الأموال وبالتالي تنشيط الحركة الاقتصادية. فعقد إيجار السفن يؤثر جانب من العمليات القانونية التي تستغل فيها السفينة، ويتعين الوقوف عند تعريف هذا العقد إظهار تعريفه من الجانب الفقهي (أولاً)، ثم من الجانب القانوني (ثانياً).

¹ - يطلق عليها باللغة الإنجليزية charter party، وباللغة الفرنسية affrètement charte-partie، ويعود أصلها إلى الكلمة اللاتينية carta partita.

أولاً: التعريف الفقهي لعقد إيجار السفينة

هناك عدة تعاريف فقهية لعقد إيجار السفينة ونذكر منها، أنه هناك جانب من الفقه يعرف عقد إيجار السفينة بأنه ذلك العقد الذي يلتزم بمقتضاه المؤجر بأن يضع تحت تصرف المستأجر سفينة معينة أو جزء منها للانتفاع بها لمدة زمنية أو لرحلة أو رحلات معينة مقابل الأجرة المتفق عليها¹.

فحين عرفه البعض الآخر بأنه ذلك اتفاق يتم بين المستأجر ومالك السفينة وبمقتضاه يتعهد المؤجر أن يضع سفينة معينة في حالة صالحة للملاحة مقابل لأجر يتم اتفاق عليه في العقد، وقد يكون إيجار لمدة محددة أو لقيام برحلة أو برحلات أو يكون إيجار لهيكل السفينة فقط².

أما الفقيه رودير فقد عرف عقد إيجار السفينة بأنه العقد الذي يتعهد بموجبه المؤجر مقابل أجرة بوضع سفينة صالحة للملاحة تحت تصرف المستأجر، وأن يبقوها على هذه الحالة طيلة مدة العقد³.

بينما عرفه البعض الآخر مستعملاً مصطلح مشاركة 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 محددة⁴.

من خلال التعاريف السابقة يتضح لنا أن عقد إيجار السفينة هو ذلك اتفاق الذي يتم إبرامه بين طرفين، الأول يعرف بالمؤجر وهو مالك السفينة في أغلب الأحيان ما لم يكن العقد مبرم من الباطن، والثاني يعرف بالمستأجر، حيث أن الأول يلتزم بوضع السفينة تحت تصرف المستأجر طوال مدة العقد وأن يلتزم الثاني بدفع أجرة مقابل ذلك، وقد يكون الإيجار لمدة معينة أو لقيام برحلة أو برحلات أو يكون الإيجار لهيكل السفينة فقط، أي بحسب مشاركة التي تم اتفاق عليها في العقد.

1- حمد الله محمد حمد الله، القانون البحري، الجزء 01، دار النهضة العربية، القاهرة، 2005، ص 164.

2- شحات محمد، الموجز في القانون البحري الجزائري، دار بلقيس للنشر، الجزائر، 2014، ص 126.

3- RODIERE René, traité générale de droit maritime, affrètements et transports, tome 1, Dalloz, paris, 1967, p 481.

4- جبارة نورة، نظام إعفاء البحري للبضائع من المسؤولية-دراسة مقارنة-، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراة في الحقوق، فرع القانون الخاص، كلية الحقوق، جامعة بن يوسف بن خدة، الجزائر، 2008، ص 62.

ثانياً: التعريف القانوني لعقد إيجار السفينة

عرف المشرع الجزائري عقد إيجار السفينة في المادة 640 من ق.ب.ج والتي تنص على أنه: "يتم عقد استئجار السفينة بموجب اتفاقية 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"¹.

من خلال هذا التعريف يتبين أن لتأجير السفينة عدة صور فقد تستأجر سفينة غير مجهزة أو بهيكلها، حيث يقوم المؤجر في هذه الحالة بوضع السفينة تحت تصرف المستأجر دون تزويدها بالطاقم، أي يتنازل المؤجر للمستأجر عن الإدارتين الملاحية والتجارية²، ويعد هذا النوع من الإيجار من قبيل إيجار الأشياء، لأنه ينصب على السفينة باعتبارها شيئاً، كما قد تستأجر سفينة مجهزة وذلك إما على أساس الرحلة، ففي هذه الصورة يتم وضع السفينة وطاقمها تحت تصرف المستأجر، ونشير إلى أنه قد ينصب إيجار على كامل السفينة أو على جزء منها، وفي هذا إيجار يحتفظ المؤجر بالإدارة الملاحية والتجارية معاً³. وإما على أساس المدة وفي هذه الحالة يضع المؤجر سفينة وطاقمها تحت تصرف المستأجر لمدة معينة، ويتنازل المؤجر عن الإدارة التجارية في حين يحتفظ بالإدارة الملاحية⁴. وعليه في حالة تأجير السفينة مجهزة فإن المؤجر لا يضع سفينته تحت تصرف المستأجر فحسب، بل يضع تحت تصرفه أيضاً خدمات الربان والبحارة وفي هذه الحالة لا يمكن اعتبار إيجار السفينة بأنه إيجار لشيء فقط، وإنما يعتبر إيجار لشيء إضافة إلى إيجار الخدمة أيضاً.

كما تجدر الإشارة إلى أن المشرع المصري قد عرف عقد إيجار السفينة في المادة 152 من ق.ت.ب.م رقم 8 لسنة 1990 على أنه "إيجار السفينة عقد يلتزم بمقتضاه المؤجر بأن يضع تحت تصرف المستأجر سفينة معينة أو جزء منها مقابل أجره وذلك لمدة محدودة (التأجير بالمدة) أو للقيام برحلة أو رحلات معينة (التأجير بالرحلة)⁵". ويتبين من خلال هذه المادة أن إيجار السفينة

¹ - الأمر رقم 76-80، مؤرخ في 23 أكتوبر 1976، المتضمن القانون البحري، ج.ر.ج.ج، العدد 29، الصادر بتاريخ 10 أبريل 1977، المعدل والمتمم.

² - راجع هذا البحث ص 20.

³ - دويدار هاني، النقل البحري والجوي، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، 2008، ص 186.

⁴ - المرجع نفسه، ص 185.

⁵ - قانون رقم 8 لسنة 1990، المتضمن قانون التجارة البحرية المصري، ج.ر.م، العدد 18، الصادر في 3 ماي 1990.

عقد يلتزم بمقتضاه المؤجر بأن يضع تحت تصرف المستأجر سفينة معينة أو جزء منها لقاء أجر، وتأجير قد يكون على أساس المدة أو على أساس الرحلة.

من خلال ما سبق ذكره يتضح لنا أن المشرع الجزائري سعى لتنظيم أهم مشارطات إيجار السفن حتى لا يقع الخلط بين عقد النقل البحري وعقد إيجار السفينة، على غرار القانون البحري الإيطالي والقانون البحري الفرنسي وهو ما ذهب إليه أيضا المشرع المصري في الباب الثالث من قانون التجارة البحرية.

كما أن الأحكام إيجار السفن بوجه عام تندرج ضمن القواعد المكملّة التي تسمح للمتعاقدین وضع شروط على النحو يتلائم مع مصالحهم، فليس ثمة إزعان في عقد إيجار السفينة¹، فيلاحظ أن مستأجر يكون عادة في نفس القوة الاقتصادية للمؤجر، تبعا لذلك تنتفي الحاجة لوجود قواعد أمرة لحماية أحد أطراف العقد، لهذا فقد جاءت القواعد المنظمة لهذا العقد كما ذكرنا سلفا على أنها مكملّة بحيث لا تطبق إلا في حالة عدم الاتفاق على لأحكام أخرى، أو كانت أحكام المتفق عليها مخالفة للمبادئ العامة للقانون الجاري العمل به.

الفرع الثاني

خصائص عقد إيجار السفينة

من خلال التعريف السابق لعقد إيجار السفينة يمكننا أن نستنبط مجموعة من خصائص التي يمتاز بها هذا العقد، والتي سوف نتطرق إليها على النحو الآتي:

أولا: عقد إيجار السفينة عقد رضائي وتفاوضي

يعد عقد إيجار السفينة من العقود الرضائية، إذ أنه ينعقد صحيحا بمجرد تطابق إرادتين، بمعنى بمجرد تلاقي الإيجاب والقبول بين طرفين أو من يمثلهم على موضوع العقد، وذلك وفقا للقواعد العامة لانعقاد العقد، ولا يحتاج إلى أية شكلية لانعقاده، وإنما تعتبر الكتابة شرط ضروري لإثباته وليس لصحته².

¹ - شحماط محمود، مرجع سابق، ص 126.

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

وبحكم أن شروط عقد إيجار السفينة تكون قابلة لتفاوض ومناقشة بين طرفين بما يحقق مصالحهم، يجعل منه عقد تفاوضي، ولا مجال للقول بأنه عقد الإذعان، لأن أطراف العقد يقفون على قدم المساواة من حيث القوة الاقتصادية، على خلاف لعقد النقل البحري فلا يكون لشاحن إمكانية مناقشة الشروط التي يفرضها الناقل لما يتمتع به هذا الأخير من احتكار فعلي¹.

ثانيا: عقد إيجار السفينة من عقود المعاوضة وملزم للجانبين

تتمثل عقود المعاوضة في ذلك العقد الذي يحصل فيه كلا المتعاقدين على مقابل ما يقدمه²، ومدام أن عقد إيجار يرد على منفعة الشيء دون ملكيته، فيأخذ كل من المؤجر والمستأجر مقابلا لما يعطيه، دون أن تنتقل ملكية العين بموجب هذا العقد إلى المستأجر³.

وعليه فعقد إيجار السفينة يعتبر من عقود المعاوضة، إذ أن المؤجر لا يؤجر السفينة، أي لا يضعها تحت تصرف المستأجر على السبيل التبرع، وإنما يكون ذلك بمقابل المتمثل في أجرة.

أما العقود الملزمة للجانبين فهي تتمثل في ذلك العقد الذي ينشأ التزامات متقابلة أو متبادلة على عاتق كل طرف، وقد عرفه 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"⁴، وهذا ما نجده في عقد إيجار السفينة حيث يرتب في ذمة كلا طرفين التزامات متقابلة، فالمؤجر يلتزم بوضع سفينة في حالة صالحة للملاحة البحرية تحت تصرف المستأجر، في حين المستأجر يلتزم بدفع لأجرة.

وعليه عقد إيجار السفينة هو عقد معاوض وملزم للطرفين، والوقت عنصر جوهري فيه، لأنه يحدد مقدار المنفعة في العقد⁵.

¹ - المرجع نفسه، ص 190.

² - السعدي محمد صبري، شرح القانون المدني - النظرية العامة للالتزام - (مصادر الالتزام، التصرف القانوني، العقد والإرادة المنفردة)، الجزء 1، دار الهدى، الجزائر، 1993، ص 65.

³ - عفون أمال، الاستغلال التجاري للسفينة، مذكرة لنيل شهادة الماستر في الحقوق، تخصص القانون العام للأعمال، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة عبد الرحمان ميرة، بجاية، 2013/09/19، ص 8.

⁴ - أمر رقم 75-58، المؤرخ في 26 سبتمبر، المتضمن القانون المدني، ج.ر.ج.ج، العدد 78، الصادرة في 30 سبتمبر 1975، المعدل والمتمم.

⁵ - حمدي كمال، القانون البحري، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1997، ص 442.

ثالثاً: عقد إيجار السفينة عقد تجاري

عقد إيجار السفينة يعد عقد تجاري، حسب ما نص عليه المشرع في نص المادة الثانية فقرة 18 من ق.ت.ج على أنه "يعد عملاً تجارياً بحسب موضوعه: كل عقود التأمين والعقود الأخرى المتعلقة بالتجارة البحرية"¹.

كما جاء أيضاً في نص المادة الثالثة فقرة 5 من ق.ت.ج على أنه "يعد عملاً تجارياً بحسب شكله: - كل عقد تجاري يتعلق بالتجارة البحرية والجوية"².

وبناء على ذلك يعد عقد إيجار السفينة من العقود التجارية، لكن ليس لكلا الطرفين فهو تجاري بالنسبة للمؤجر، أما بالنسبة للمستأجر فلا يعتبر عقد تجارياً إلا إذا قصد استئجار السفينة من أجل للاستغلال التجاري³، بهدف تحقيق الربح، وإلا أعتبر من أعمال المدنية.

رابعاً: عقد إيجار السفينة عقد إيجار أشياء والخدمات

إن عقد إيجار السفينة قد يعد ضمن إجارة لأشياء، باعتبار أنه يقع على السفينة وهذه الأخيرة عبارة عن شيء، وهذا حالة تأجير سفينة بهيكلها أي غير مجهزة⁴، بينما يعتبر عقد إيجار السفينة مزيج من إيجار الشيء وإيجار الخدمة حالة تأجير سفينة مجهزة، لأن المؤجر لا يضع تحت تصرف المستأجر السفينة فقط بل يضع أيضاً تحت تصرفه خدمت الربان والبحارة⁵.

¹ - الأمر 75-59، المؤرخ في 26 سبتمبر 1975، المتضمن القانون التجاري، ج.ر.ج.ج، العدد 101، الصادرة في تاريخ 19 سبتمبر 1975، المعدل والمتمم.

² - المرجع نفسه.

³ - شحات محمد، مرجع سابق، ص 126.

⁴ - العطير عبد القادر حسين، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية - دراسة مقارنة -، مكتبة دار الثقافة والتوزيع، الأردن، 1999، ص 234.

⁵ - الغنيمي حمدي، محاضرات في القانون البحري الجزائري، الطبعة الثانية، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1988، ص 68.

المطلب الثاني

أطراف وصور عقد إيجار السفينة

يستلزم إبرام عقد إيجار السفينة توفر أطرافه، كما هو الحال في سائر العقود، وسنتناول ذلك في الفرع الأول أما فيما يخص عملية إيجار السفن، فإنها تتخذ عدة صور تتماشى مع رغبة أطراف العلاقة التعاقدية، وسنوضح هذه الصور في الفرع الثاني.

الفرع الأول

أطراف عقد إيجار السفينة

إن عقد إيجار السفينة كغيره من العقود له أطراف متعاقدة يشترط وجودهم لإبرام العقد، فقد يبرم بين المؤجر والمستأجر مباشرة، وهم يمثلون لأطراف الرئيسية فيه (أولاً)، كما قد يبرم هذا العقد بتدخل عدة أشخاص مساعدة الذين يمكن تسميتهم بالأعوان البحريين (ثانياً).

أولاً: الأطراف الرئيسية لعقد إيجار السفينة

في الأصل يبرم عقد إيجار السفينة بين طرفين أحدهما المؤجر والآخر المستأجر، ونتطرق إليهما كالآتي:

أ- المؤجر

المؤجر قد يكون شخص طبيعي أو معنوي، فإذا كان شخصاً طبيعياً فيقوم المؤجر بإبرام عقد الإيجار السفينة بنفسه، وذلك بتوقيعه بنفسه على عقد الإيجار، في حين لو كان مؤجر السفينة شخصاً معنوياً ففي هذه الحالة يكون إبرام العقد بموجب الممثل القانوني المفوض لذلك¹.

قد يقوم مالك السفينة باستغلالها بصفته مالكا لها، وذلك هو الأصل، إلا أن المؤجر قد يكون غير مالك السفينة، وتتحقق هذه الحالة إذا ما قام مستأجر السفينة بدوره بإعادة تأجيرها، وهذا ما يعرف بتأجير السفينة من الباطن، إذ يجوز للمستأجر الأصلي للسفينة إعادة تأجيرها بشرط عدم وجود بند في العقد يمنع ذلك وهذا ما نص عليه المشرع الجزائري صراحة في نص المادة 644 من

¹ - حمدي كمال، القانون البحري، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1991، ص 442.

ق.ب.ج.¹، ولا شك أن منح إمكانية للمستأجر في إبرام عقد إيجار ثاني على نفس محل العقد الأول وهو نفس السفينة أمر منطقي، ذلك لأن المستأجر يستمد سلطته في توقيع عقد إيجار الثاني من حقه في استغلال السفينة الممنوح له بموجب عقد الإيجار الأول.

ولا يعتبر تأجير السفينة من الباطن تنازلاً من جانب المستأجر للغير عن حقه في الانتفاع بالسفينة²، وإنما هو عقد إيجار جديد مستقل عن العقد الأول، ويكون صادر من مستأجر السفينة كمؤجر إلى طرف آخر كمستأجر، إذ نكون في واقع الأمر بخصوص هذه الحالة بصدد عقدين استئجار، ويمكن أن يختلفا من حيث نوعهما وبنودهما. الأول ذلك المبرم بين المؤجر والمستأجر الأصلي في عقد الإيجار الأصلي والثاني المبرم بين المستأجر الأصلي الذي يأخذ صفة المؤجر من الباطن أو الفرعي³، وبين المستأجر من الغير الذي يأخذ صفة المستأجر من الباطن أو الفرعي. ويتم انعقاد عقد إيجار السفينة من الباطن طبقاً للأحكام العامة إيجار السفن المنصوص عليها في القانون البحري، أي أنه لا تحكمه قواعد خاصة به وإنما يخضع لنفس الأحكام التي يخضع لها إبرام عقد إيجار السفينة. ويترتب على تأجير السفينة من الباطن على أنه يظل المستأجر مسؤولاً اتجاه المؤجر عن الالتزامات الناشئة بموجب العقد الأصلي⁴، كما أنه لا توجد علاقة مباشرة بين المؤجر والمستأجر من الباطن، ولكن مع ذلك استثناء يجوز للمؤجر الرجوع على المستأجر من الباطن بما لا يجاوز ما هو مستحق عليه للمستأجر الأصلي، ودون الإخلال بقواعد المسؤولية التقصيرية⁵.

كما أنه في حالة رهن السفينة يبقى المدين الراهن للسفينة مالكةا، ويكون له حق التصرف والاستعمال والاستغلال، ومن ثم يكون لهذا الأخير الحق في تأجيرها، أما إذا كانت السفينة مملوكة على الشيوع فإن الأغلبية في الملكية الشائعة له حق إدارة الشيوع، ويندرج ضمن هذه الإدارة تأجير

¹ - الأمر رقم 76-80، المعدل والمتمم.

² - حمدي كمال، القانون البحري: (السفينة - أشخاص الملاحة البحرية - استغلال السفينة: إيجار السفينة - نقل البضائع والأشخاص - القطر - الإرشاد)، الطبعة الثانية، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2000، ص 420.

³ - REMOND - GOUILLOU Martine, droit Maritime, 2^{ème} Edition, A. Pedone, paris, 1993, p 270.

⁴ - أحمد حسني، عقود إيجار السفن، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1985، ص 16.

⁵ - حمد الله محمد حمد الله، عقد النقل: (البري البحري، الجوي)، دار النهضة العربية، القاهرة، 1998، ص 98 و99.

السفينة، ولا يجوز للمدير المعين الإدارة الشيوخ تأجير السفينة لمدة تتجاوز سنة إلا بإذن من المالكين لثلاثة أرباع الحصص على الأقل¹.

كما تجدر إشارة إلى أنه عملية تبديل ملكية السفينة أو مؤجرها أثناء الاستئجار لا تحول دون تنفيذ عقد إيجار السفينة، وأكد المشرع الجزائري على أن المؤجر باعتباره هو الذي أبرم عقد الإيجار، يبقى مسؤولاً عن جميع الالتزامات الناشئة عن عقد الإيجار مع المالك الجديد للسفينة أو مؤجرها².

ب- المستأجر

يعتبر المستأجر الطرف الثاني في إبرام عقد إيجار السفينة، وهو عبارة عن شخص طبيعي أو معنوي، فإذا كان شخصاً طبيعياً فيقوم باستغلال السفينة بإبرام عقد الإيجار بنفسه³، أما إذا تعلق الأمر بالشخص المعنوي فيتم إبرام عقد إيجار بواسطة ممثله القانوني⁴.

وعليه المستأجر هو الذي ينتفع بالسفينة أو جزء منها من خلال إبرام عقد إيجار، لنقل بضائع مملوكة له أو للغير أو لنقل الأشخاص.

كما أجاز المشرع الجزائري لهذا الطرف الثاني في عقد الإيجار أن يبرم إيجار من الباطن وهو الأصل، ولمنع من ممارسته هذه السلطة يكون عن طريق وضع شرط المنع في بنود العقد الأصلي هو الاستثناء⁵، وكما سبق ذكر لا يمكن للمستأجر أن يضمن عقد تأجير من الباطن ما ليس متاحاً له بموجب العقد الأصلي، ونشير إلى أنه في هذه الحالة نكون أمام مستأجرين هما المستأجر الأصلي الذي هو طرف الثاني في إبرام عقد إيجار الأصلي، والمستأجر من الباطن أو الفرعي وهو الذي يكون الطرف الثاني في عقد إيجار من الباطن. ونشير إلى أنه يبقى مستأجر لأصلي مسؤولاً اتجاه المؤجر الالتزامات المترتبة عن العقد الأصلي، ولا يترتب على بيع السفينة

¹ - شحات محمد، مرجع سابق، ص 127.

² - أنظر المادة 646 من الأمر رقم 76-80، المعدل والمتمم.

³ - حمدي كمال، القانون البحري، من منشأة المعارف، الإسكندرية، 1997، ص 443.

⁴ - المرجع نفسه، ص 442 و 442.

⁵ - راجع من هذا البحث ص 14.

إنهاء عقد إيجارها¹، حتى لا يضار المستأجر من عملية نقل الملكية إلى الغير أثناء نقل البضائع وتسليمها إلا إذا نص عقد الإيجار على غير ذلك.

ثانياً: إبرام عقد إيجار السفينة بواسطة الأعوان البحريين

لقد منحت التشريعات العربية والأجنبية بما فيها التشريع الجزائري سلطة إبرام عقد إيجار للأعوان المساهمين في الاستغلال التجاري للسفينة، بحيث جعلت إمكانية توقيع مشاركة إيجار وكذا تنفيذ بنودها، لكل من الوكيل عن الطرفين والسماسة البحريين وكذلك قد يبرم العقد بواسطة الربان بصفته ممثلاً ونائباً عن المؤجر.

أ- إبرام عقد إيجار السفينة بواسطة الوكيل

قد يبرم عقد إيجار السفينة عن طريق وكيل عن المؤجر أو المستأجر أو وكيل عن الممثل القانوني إن كان شخصاً معنوياً للمؤجر أو المستأجر².

ومنه يمكن استغلال السفينة من طرف المجهز بنفسه إما بصفته مالكا وإما بناء على صفات أخرى تخوله الحق باستعمال السفينة طبقاً للمادة 572 من ق.ب.ج³، وباعتبار نشاط إيجار السفن يدخل ضمن الاستغلال التجاري لها، فإن توقيع مشاركة من طرف المجهز يدخل ضمن سلطته في استغلال السفينة إما بنفسه أو بواسطة وكلائه الذين يساعدونه في استغلالها، ومن بين هؤلاء الوكلاء نجد الوكيل بالحمولة والوكيل بالسفينة اللذان يعتبران شخصان طبيعيين أو معنويان، فالأول يلتزم مقابل أجر وبموجب وكالة من ذوي الحق على البضاعة باستلام البضائع باسم ولحساب موكله ويقوم بدفع أجرة الشحن عن البضائع، وتوزيع البضائع بين المرسل إليهم⁴، أما الثاني يلتزم مقابل أجر وبموجب وكالة عن المجهز أو الربان بالقيام بالعمليات المتعلقة باحتياجات السفينة ولحسابها أثناء الرحلة والتي لا يقوم بها الربان شخصياً وكذلك بالعمليات المعتادة الأخرى المرتبطة برسو السفينة في الميناء⁵، ويطلق على هذا الشخص بأمين السفينة أو الوكيل السفينة، كما أكد المشرع في نص المادة 611 من ق.ب.ج على أنه أجاز لوكيل السفينة إبرام عقد إيجارها

1- أنظر المادة 646 من الأمر رقم 76-80، المعدل والمتمم.

2- أحمد حسني، مرجع سابق، ص 16.

3- الأمر رقم 76-80، المعدل والمتمم.

4- أنظر المادة 621، المرجع نفسه.

5- أنظر المادة 609، المرجع نفسه.

بصفة غير صريحة¹، من خلال إمكانية هذا أخير قبول من المجهز أو الربان بموجب وكالته القيام بمهام أخرى غير المهام المحددة له سابقا.

لقد جرى العمل البحري على أن يوقع الوكيل المشاركة معلنا صراحة أن يتصرف كوكيل أو باستعمال ألفاظ تدل على ذلك مثل "كوكيل فقط"، فهذا يعد على أنه قرينة على أن الموقع لا يقصد أن يتعهد شخصا ما لم توجد واقعة تكذب هذا المعنى²، وعليه فإذا تصرف الوكيل كوكيل فقط فهذا يعني أنه لم يرتبط شخصا في مواجهة الطرف لأخر وبالتالي تترتب آثار العقد في مواجهة ذمة لأصيل.

أما إذا تصرف الوكيل دون إيضاح أنه يعمل كوكيل أو دون أن يبين اسم موكله فإنه يعتبر وكيلًا بالعمولة ويعتبر مسؤولًا عن تنفيذ عقد الإيجار.

وعليه في حالة إبرام عقد إيجار السفينة بواسطة الوكيل عن المؤجر أو المستأجر فإن آثار العقد تنصرف إلى الأصيل وفقا لأحكام الوكالة في القانون المدني أما إذا كان من أبرم العقد وكيلًا بالعمولة فإنه يسأل شخصا تطبيقا لأحكام الوكالة بالعمولة³.

ب- إبرام عقد إيجار السفينة بواسطة السمسار البحري

يعتبر السمسار البحري عون من الأعوان البحريين المساهمين في إبرام عقد إيجار السفينة، ويعرف على أنه كل شخص طبيعي أو معنوي يلتزم مقابل أجر وبموجب وكالة بالعمل كوسيط الإبرام عقود شراء السفن وبيعها وعقود الاستئجار والنقل البحري والعقود الأخرى التي تتعلق بالتجارة البحرية وهذا وفقا لما تنص عليه المادة 631 من ق.ب.ج⁴.

كما يعرف على أنه وسيط توجب الضرورة اللجوء إليه نظر للخبرة والمعلومات التي يملكها، التي تمكنه من إرشاد عميله إلى العروض المتاحة في السوق التي تتناسب لمتطلباته، ومهمته التقريب بين طرفي العقد⁵. وفي الواقع العملي فإن لكل الشركات الملاحية الكبرى وكلاء محترفين

¹ - "يجوز لوكيل السفينة أن يقبل من المجهز أو من الربان جميع المهام الأخرى التي تتعلق بالاستغلال التجاري للسفينة".

² - أظريف عبد الرحيم، عقد إيجار السفن: (على ضوء القانون البحري المغربي)، دار النشر إمسيتين، الرباط، 2017، ص 102.

³ - شحماط محمود، مرجع سابق، ص 127.

⁴ - الأمر رقم 76-80، المعدل والمتمم.

⁵ - حمدي كمال، القانون البحري، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1997، ص 443.

بالموانئ المختلفة في أنحاء العالم، لأمر الذي يجعل هؤلاء السماسرة البحريين المتخصصين في مجال تأجير السفن الذين يطلق عليهم تسمية السماسرة المؤجرين، وأصبح استعانة بهم أمراً ضرورياً إن لم نقل حتمياً من أجل إبرام الحسن ومثالي للمشاركة، وبهذا فالسمسار البحري من مهامه الأساسية إبرام عقود إيجار السفن وذلك عن طريق وكالة مكتوبة تحدد فيها بوضوح حقوقه والتزاماته¹، ويمكنه العمل لحساب الطرفين المتعاقدين إذا عين من قبلهما مع مراعاة مصالح كل منهما²، وتحكم مسؤوليته باعتباره وسيط بالعمل بالوكالة وفقاً لأحكام المادة 633 من ق.ب.ج³، ويكون مسؤولاً عن أعماله وأخطائه الشخصية بمقتضى أحكام القانون العام⁴.

وعليه فإن السمسار البحري مهامه لا تنحصر فقط في الوساطة من خلال التقريب بين أطراف العقد بتقريب وجهات نظرهم تمهيداً للإبرام المشاركة، بل تتعدى ذلك إذا كان مفوضاً من طرف موكله للتوقيع على المشاركة، وبذلك يخرج من صفته كوسيط ويصبح وكيلاً للمؤجر بإمكانه توقيع العقد باسم المؤجر ولحسابه⁵.

كما تجدر الإشارة إلى أن السمسار ليس وكيلاً بمعمولة، ولهذا فهو لا يضمن تنفيذ التزامات الطرفين الذين ساعدهما في إبرام العقد، حيث أنه لا يسأل إلا عن أخطاءه الشخصية، من ذلك أساء تنفيذ المهمة التي فوضت إليه، ولم يبذل العناية الكافية، أو أخطأ في نقل الشروط التي يطلبها أحد أطراف العقد إلى الطرف الآخر، أو ارتكب خطأ في تحرير العقد الذي اقترحه على الطرفين كمشروع لاتفاقهما⁶.

ج- إبرام عقد إيجار السفينة بواسطة الربان

الربان هو القائد الأعلى للرحلة البحرية ورئيس الطاقم البحري، يتم تعيينه وعزله من قبل مجهزة السفينة وهذا ما أكدته المادة 575 من ق.ب.ج⁷، ويتولى قيادة السفينة ليس من الناحية الفنية فقط وإنما من الناحيتين الإدارية والقانونية أيضاً، وهو ممثلاً وكيلاً عن المجهز بحكم القانون

¹- أنظر المادة 632 من الأمر رقم 76-80، المعدل والمتمم.

²- أنظر المادة 634، المرجع نفسه.

³- المرجع نفسه.

⁴- أنظر المادة 636، المرجع نفسه.

⁵- أحمد حسني، مرجع سابق، ص 18

⁶- مرجع نفسه، ص 19.

⁷- الأمر رقم 76-80، المعدل والمتمم.

خارج الأماكن التي تقع فيها مؤسسته الرئيسية أو أحد فروعها، وينوب عنه في جميع العمليات التي تدخل في إطار الاحتياجات العادية للسفينة أو الرحلة. وبهذا صدد يثار تساؤل هل لربان السفينة سلطة إبرام عقد إيجار السفينة باسم ولحساب المجهز؟

اعتبرت غالبية التشريعات العربية على أن الربان يتمتع بصفة النيابة عن المجهز أي الوكيل عنه في المكان الذي لا يتواجد فيه المجهز¹، على أن تكون هذه النيابة في حدود قيامه بالأعمال الضرورية للاستمرار الرحلة البحرية، وعليه فإنه ليس لديه سلطة أن يؤجر السفينة التي يتولى قيادتها إلا بتوكيل صريح²، ما دام أن تأجير السفينة نشاط يدخل ضمن الاستغلال التجاري لها ولكن لا يمكن إدراجه ضمن العمليات الضرورية التي تهدف إلى استمرار الرحلة البحرية.

وما تجدر الإشارة إليه 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 لنقل البضائع إلى مكان معين لها وهذا ما أخذ به تشريع المصري³. كما أن هناك من فقهاء القانون البحري الذين يرون على أنه قد يتولى الربان إبرام المشاركات بالرحلة ويحتفظ فيها مجهز السفينة بإدارة الملاحة وشؤون التجارة، وتكون له السلطة التامة على السفينة، باعتبار الربان السفينة له سلطة النيابة عن المجهز⁴، ومتفق عليه على أنه لا يمكن لربان أن يفسخ أو يعدل من شروط عقد إيجار أبرمه المجهز إلا بتفويض منه.

الفرع الثاني

صور عقد إيجار السفينة

تتخذ عقود إيجار السفن إحدى صورتين تماشيا مع رغبة أطراف العلاقة العقدية فإما تؤجر السفينة بهيكلها أي غير مجهز، فيتولى في هذه الحالة المستأجر تجهيزها بنفسه (أولا)، وإما أن تؤجر السفينة مجهز بكل ما هو ضروري للملاحة البحرية (ثانيا).

¹ - أنظر المادة 583، المرجع نفسه.

² - أنظر المادة 585، المرجع نفسه.

__ وذلك بموجب توكيل صريح من طرف المجهز بموجب وكالة خاصة والتي يرجع تنظيمها إلى أحكام القواعد العامة المنصوص عليها في القانون المدني.

³ - أنظر المادة 107 من قانون رقم 8 لسنة 1990، مرجع سابق.

⁴ - شحات محمد، مرجع سابق، ص 127.

أولاً: عقد إيجار السفينة غير مجهزة

عقد إيجار السفينة غير مجهزة هو عقد بمقتضاه يتعهد المؤجر بأن يضع السفينة بدون تسليم أو تجهيز أي بهيكلها تحت تصرف شخص آخر وهو المستأجر للانتفاع بها لمدة معينة لقاء أجر معلوم¹، ويتعين أن تكون السفينة محل العقد صالحة للملاحة البحرية²، أي تكون لها آلات مسيرة وقوة الدفع تسمح لها بالقيام بالملاحة، ولقد نظم المشرع الجزائري أحكام عقد إيجار السفينة غير مجهزة في المواد 723 إلى 737 من ق.ب.ج، ويترتب عن هذه صورة من تأجير السفن انتقال كل من الإدارة الملاحية والتجارية إلى يد المستأجر، وتجدر الإشارة إلى أنه الإدارة الملاحية يقصد بها كل ما يتعلق بصيانة هيكل السفينة وآلاتها وملحقاتها وتزويدها بالأدوات والمؤن، بالإضافة إلى إدارة تسييرها من الوجهة الفنية، أما الإدارة التجارية فيقصد بها تولى جميع العمليات المتعلقة بالاستغلال التجاري للسفينة كإبرام عقود إيجار من الباطن وعقود النقل البحري وتنفيذها من استلام البضائع في ميناء وشحنها والمحافظة عليها لتسليمها في ميناء الوصول، أو استقبال المسافرين على متنها وتوصيلهم إلى وجهتهم إذا كانت السفينة تخص نقل المسافرين³.

وعليه يتولى المستأجر استغلالها لحسابه بالتعاقد مع الشاحنين وبالتالي يعتبر هو الناقل البحري في مواجهتهم⁴ وتطبق عليه الأحكام القانونية الخاصة بعقد النقل البحري، كما يكتسب أيضاً المستأجر في هذه الحالة صفة المجهز بكل ما يرتبط بهذا الوصف من آثار قانونية، ضف إلى ذلك يعد هذا العقد من عقود الإيجار الأشياء.

ثانياً: عقد إيجار السفينة مجهزة

إيجار سفينة مجهزة عقد بمقتضاه يتعهد المؤجر بوضع سفينة معينة صالحة للملاحة ومكتملة التجهيز تحت تصرف المستأجر، وذلك لمدة محددة أو للقيام برحلة أو رحلات معينة، ونظم المشرع الجزائري أحكامه في القانون البحري في المواد من 650 إلى غاية المادة 694 بالنسبة للاستئجار السفينة على أساس الرحلة، ومن المادة 695 إلى غاية المادة 722 بالنسبة للاستئجار السفينة لمدة معينة.

1- أنظر المادة 724 من الأمر 76-80، المعدل والمتمم.

2- أنظر المادة 725، المرجع نفسه.

3- دويدار هاني، النقل البحري والجوي، مرجع سابق، ص 182 و183.

4- الغنيمي حمدي، مرجع سابق، ص 70.

أ- عقد إيجار السفينة على أساس الرحلة

أورد المشرع الجزائري تعريفا لاستئجار السفينة على أساس الرحلة في المادة 650 من ق.ب.ج على أنه: 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، وفي هذه الحالة اشترط المشرع في المادة التي تليها بأن يكون مؤجر السفينة هو المجهز وتكون له سلطة إدارة الملاحية والتجارية للسفينة¹.

يتبين من خلال ما سبق أن موضوع هذا العقد هو نقل البضاعة، وعليه تحديد طبيعة وأوصاف وكمية تلك البضاعة يعد من القيود التي تميز هذا العقد إلى جانب تحديد عدد الرحلات التي يريد المستأجر القيام بها، ومن جهة أخرى يعدّ إيجار السفينة على أساس الرحلة من العقود ذات صبغة مختلطة إذ تجمع إيجار الشيء وإيجار الخدمة.

ب- عقد إيجار السفينة لمدة معينة

عرف المشرع الجزائري عقد إيجار السفينة لمدة معينة في المادة 695 من ق.ب.ج، على أنه: عقد بمقتضاه يتعهد فيه المؤجر بوضع السفينة مجهزة أي مزودة بالتسليح والتجهيز، تحت تصرف المستأجر لمدة معينة، وبالمقابل يقوم المستأجر بدفع أجرة الحمولة²، وفي هذه الحالة يعد المؤجر السفينة هو المجهز ويحتفظ بالإدارة الملاحية للسفينة، فحين يتنازل عن الإدارة التجارية للمستأجر³، حيث يتولى استغلال السفينة بنفسه ويستقل بتحديد رحلاتها طيلة مدة المتفق عليها في العقد، وله أن يبرم عقود نقل مع الغير باسمه الخاص فيصبح ناقلا مسؤولا وحده دون مؤجر عن تنفيذ هذه العقود⁴، كما تجدر الإشارة إلى أن عقد إيجار السفينة لمدة معينة يعتبر عقد إجارة الشيء وإجارة خدمة في نفس الوقت لأنه لا يقع على السفينة فحسب بل على الخدمات التي يقدمها الطاقم أيضا.

¹ - الأمر رقم 76-80، المعدل والمتمم.

² - المرجع نفسه.

³ - أنظر المادة 700 و701، المرجع نفسه.

⁴ - كراش ليلي، "مشاركة الإيجار صورة للاستغلال التجاري للسفينة"، مجلة حوليات جامعة الجزائر 1، المجلد 36،

العدد 03، كلية الحقوق، جامعة الجزائر 1، الجزائر، 2022، ص 151.

المبحث الثاني

تكوين وانقضاء عقد إيجار السفينة وآليات فض النزاعات الناشئة

نظرا لأهمية عقد إيجار السفينة، فقد أحاطه المشرع بجملة من الضوابط القانونية التي تحكم كيفية تكوينه، والأسباب التي تؤدي إلى انقضائه والآليات المعتمدة لفض النزاعات الناشئة عنه.

وعليه تأتي هذه الدراسة لتسليط الضوء على أركان عقد إيجار السفينة وطرق إثباته في المطلب الأول، ثم أسباب انقضاء عقد إيجار السفينة وآليات فض النزاعات الناشئة في المطلب الثاني.

المطلب الأول

أركان عقد إيجار السفينة وإثباته

لصحة عقد إيجار السفينة يشترط لانعقاده توفر مجموعة الأركان كما هو شأن في سائر العقود الأخرى، وهذا ما سوف نتناوله بتفصيل في الفرع الأول، أما فيما يخص الإثبات عقد إيجار السفينة سنتطرق إليه في الفرع الثاني.

الفرع الأول

أركان عقد إيجار السفينة

لكي ينعقد عقد إيجار السفينة بشكل صحيح لابد من توفر مجموعة من الأركان التي تخضع للقواعد العامة، وتتمثل في ركن الرضا (أولا)، وركن السبب (ثانيا)، وركن المحل (ثالثا).

أولا: الرضا في عقد إيجار السفينة

يخضع التراضي لأحكام النظرية العامة للعقود المعمول بها في القانون المدني، فيجب أن يكون هذا التراضي صحيحا خالي من العيوب إرادة، وعليه يتم انعقاد عقد إيجار السفينة بمجرد

التطابق إيجاب والقبول على ماهية العقد والشيء المؤجر ومدة الإيجار والأجرة، ولا يشترط لانعقاد شكلية معينة¹، وينبغي أن يتمتع كلا طرفين عقد الإيجار على الأهلية اللازمة لإنشاء العقد.

إن حرية التعاقد تشكل القاعدة الجوهرية في إبرام عقود إيجار السفن، إلا أنه لكل قاعدة استثناء، بحيث يمكن للدولة أن تتدخل لحماية مصالح وطنية بفرض بعض القيود تجعل من مجرد التراضي غير كاف لإبرام العقد ومثال ذلك في مصر لما يتعلق لأمر بتأجير السفينة التي ترفع العلم المصري في مصر أو في الخارج إلى شخص طبيعي أو معنوي من جنسية أجنبية لمدة تزيد على سنتين فإنه لا يجوز تأجيرها إلا بعد الحصول على إذن من الوزير المختص².

ثانياً السبب في عقد إيجار السفينة

السبب هو الهدف والباعث من إنشاء الالتزام ومن أجله يؤدي المتعاقد التزامه³، ويشترط فيه أن يكون مشروعاً غير مخالف للنظام العام ولآداب العامة وإذا ثبت عكس كان العقد باطلاً⁴.

فالسبب في عقد إيجار السفينة يبدو واضحاً بالنسبة لكل طرف فبالنسبة للمؤجر فهو يبرم عقد الإيجار للاستفادة والحصول على أجرة الإيجار، أما بالنسبة للمستأجر فهو يلجأ إلى استئجار بهدف استغلال السفينة لإشباع حاجة معينة.

ثالثاً: المحل في عقد إيجار السفينة

ركن المحل في هذا النوع من العقود يختلف عن غيره من حيث خصوصية حيث بمقتضى هذا العقد يلتزم المؤجر بأن يضع سفينة تحت تصرف المستأجر مقابل أجر معين، فمحل التزام المؤجر هو السفينة، أما محل أو موضوع التزام المستأجر فهو الأجرة.

¹ - عمارة دينا، تواني كنزة، عقد استئجار السفينة على أساس الرحلة في القانون البحري الجزائري، مذكرة لنيل شهادة الماستر، تخصص قانون النشاطات البحرية والمينائية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة 20 أوت 1995، سكيكدة، جوان 2023، ص 18.

² - أحمد حسني، مرجع سابق، ص 25.

³ - السنهوري عبد الرزاق أحمد، نظرية العقد، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، 1998، ص 564.

⁴ - أنظر المادة 97 من الأمر 75-58، المعدل والمتمم.

أ- السفينة كمحل لعقد إيجار السفينة

تعتبر السفينة في المفهوم الكلاسيكي منشأة تجوب البحر لنقل البضائع أو الأشخاص أو كليهما معا، ولكن إثر ثورة علمية وتكنولوجية أفرغ هذا المفهوم من محتواه، نتيجة لظهور منشآت جديدة تختلف اختلافا جوهريا عن السفينة المتعارف عليها من حيث الشكل والطاقة المستعملة ولقدرتها على أداء وظائف أخرى غير التنقل على المسطحات المائية، وأمام هذا التحول الكبير في المفاهيم يكاد موضوع تعريف السفينة يعرف شغورا في عديد من التشريعات الداخلية¹، وفي هذا صدد نجد أن مشروع الجزائري قد حرص على تعريف السفينة، حيث تنص المادة 13 من ق.ب.ج، على أنه: " تعتبر سفينة 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"²، ويشترط لاعتبار المنشأة العائمة سفينة أن تمارس النشاط في البحر وتقوم بالملاحة البحرية على وجه الاعتياد³.

السفينة تعد نظاما قانونيا متميز بذاتها، فهي بالرغم من أنها من لأموال المنقولة، إلا أنها تعامل معاملة العقار من عدة وجوه⁴، نظرا لطبيعتها القانونية الخاصة وأهميتها الاقتصادية، و تجدر بنا الإشارة أن عقود البحرية منها مشاركة إيجار السفن تتضمن العناصر أو البيانات الفردية للسفينة التي تميز كل سفينة عن باقي السفن لأخرى، وتتمثل هذه العناصر في اسم السفينة، جنسيتها، حمولتها، وميناء تسجيلها⁵، ويشترط أيضا أن تكون سفينة التي يضعها المؤجر تحت تصرف المستأجر صالحة للملاحة البحرية⁶، وتكون قادرة على القيام بالرحلة المحددة في الظروف

¹ - بوخميس وناسة، "النظام القانوني للسفينة في القانون البحري الجزائري"، مجلة الإجتهد للدراسات القانونية والاقتصادية، العدد 01، المركز الجامعي لمتنراست، الجزائر، 2012، ص 70.

² - أنظر المادة 13 من الأمر 76-80، المعدل والمتمم.

³ - شحات محمد، مرجع سابق، ص 15.

⁴ - فيجوز رهن السفينة رهنا رسميا، ولابد من تسجيل الحقوق العينية التي ترد عليها، كما أن إجراءات الحجز الواردة على السفينة تقترب من إجراءات الحجز على العقار، وحقوق الامتيازات التي ترد عليها تخول الدائن الممتاز تتبعها في أي يد كانت كما هو الحال بالنسبة للعقارات.

⁵ - أنظر المادة 643 من الأمر 76-80، المعدل والمتمم.

- من خلال المادة 643/أ من ق.ب.ج والتي تنص على أنه يجب أن يتضمن عقد إيجار السفينة العناصر الفردية للسفينة، وبالرجوع إلى نص المادة 14 من ق.ب.ج نجد أن مشروع حدد لنا هذا العناصر الفردية للسفينة على سبيل الحصر والتي تتمثل في اسم السفينة حمولتها، ميناء تسجيلها وجنسيتها.

⁶ - أنظر المواد 652، 696، 725، المرجع نفسه.

العادية مع مراعاة المخاطر المحتملة، وتشمل أيضا صلاحيتها للملاحة وجوب تجهيزها بما يلزم من التجهيزات وآلات الضرورية التي تمكنها من القيام بالخدمة المطلوبة منها بمقتضى العقد، وتزويدها بكل ما يلزم للحفاظ على سلامة البضاعة وإيصالها سليمة دون أن تتلف¹.

ب- الأجرة كمحل لعقد إيجار السفينة

تعتبر الأجرة الالتزام الرئيسي والبارز في عقد إيجار السفينة، وعرفت على أنها المقابل الذي يلتزم به المستأجر بأدائه للمؤجر كبديل للانتفاع بالسفينة، وأجرة الحمولة وفقا للتشريع الجزائري هو الثمن أو المبلغ المالي الذي يدفع المستأجر للمؤجر في عقد إيجار السفينة، ويدفع مقدما على أساس المسافة أو الوقت أو القيمة أو على أساس تسليم البضائع²، وتحدد لأجرة باتفاق أطراف العقد وهذا ما نص عليه بصريح عبارة في نص المادة 686 الفقرة الأولى من ق.ب.ج، ولكن ورغم منح القانون للمتعاقد حرية تحديد الأجرة، إلا أن هذه حرية ليست مطلقة بل مقيدة حيث يجب عليهما احترام القواعد التي أدرجت في المؤتمرات الملاحية البحرية³، وحالة عدم تحديد الأجرة في عقد إيجار السفينة فإن مفاد ذلك أن الطرفين قد أحال ضمنا إلى تطبيق السعر الجاري أو العادات المحلية، ولا يؤثر ذلك في صحة العقد.

قد يلتزم المستأجر بدفع مبالغ أخرى تلحق بالأجرة في الحكم، وهي ملحقات لأجرة، ومن ذلك غرامات التأخير التي تعتبر كإيجار للأيام الإضافية في حالة تجاوز من نص عليه الإيجار، إضافة إلى نفقات الوقود ورسوم ومصاريف الموانئ، رسوم عبور القنوات⁴، إلى جانب التعويضات عن لأضرار المادية لحقت بالسفينة.

وقد يتفق طرفي العقد على تسديد لأجرة عند بداية تنفيذ أي مقدما، كما قد يتفقا على دفعها عند وصول السفينة، وفي هذه الحالة الأخيرة يمكن للملزم بها امتناع عن تأديتها، لذلك منح

¹ - وهذا ما يطلق عليه بالصلاحية الملاحية التجارية، أما الصلاحية الملاحية الفنية تتعلق بالسفينة ذاتها من حيث قدرتها وقوة هيكلها التي تسمح لها بالإبحار ومواجهة المخاطر البحرية المحتملة.

² - بوقادة عبد الكريم، "مدى اعتبار المشرع الجزائري الأجرة كوعاء للامتيازات البحرية"، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد 05، منشورات مخبر القانون البحري والنقل، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2017، ص 235.

³ - أكلي ليندة، النظام القانوني لعقد إيجار السفينة، أطروحة لنيل شهادة دكتوراه في العلوم، تخصص قانون، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2021، ص 109.

⁴ - المرجع نفسه، ص 107.

المشرع لمؤجر السفينة ضمانا لاستقاء الأجرة بحقين متميزين على البضاعة هما حق الامتياز¹ وهو أولوية في استقاء الدين، وحق الحبس ويقصد به بحبس الشيء إلى غاية قيام المدين بالوفاء بما يلزم به، ولكن مشرع البحري لم يرد أي نص حول تقرير حق الحبس كضمان للمؤجر لاستقاء أجرة، على عكس حق الامتياز الذي نص عليه بصريح عبارة في المادة 645 من ق. ب. ج، إلا أن هذا لا يمنع من ممارسة حق الحبس وذلك استناد إلى القواعد العامة في القانون المدني ومنصوص عليه في المادة 501 الفقرة لأولى²، وعلى خلاف ذلك نص المشرع المصري في أحكام المادة 158 من ق. ت. ب. م، على أنه يسمح للمؤجر بحق الحبس وعدم تسليم البضائع إلى المستأجر لاستفادة لأجرة المستحقة له وملحقاتها.

الفرع الثاني

إثبات عقد إيجار السفينة

بالرغم من تجارية عقد إيجار السفينة إلا أن معظم التشريعات قد خرجت على قاعدة حرية الإثبات المعروفة في المواد التجارية واشترط إثباته بالكتابة وذلك لقطع السبيل على النزاعات التي قد تنثور في المستقبل، وتسمى الوثيقة التي يفرغ فيها العقد بسند الإيجار، وهذا ما ذهب إليه المشرع الجزائري وفقا لها تنص عليه المادة 642 من ق. ب. ج، التي تقر بأنه يجب أن يثبت عقد الاستئجار بالكتابة (أولا)، ولا تطبق قاعدة الإثبات هذه على السفن التي تقل حمولتها الإجمالية عن 10 أطنان ومن ثم يكون إثبات وجود عقد إيجار بشأنها بكافة طرق الإثبات وفقا للقواعد العامة (ثانيا).

أولا: إثبات عقد إيجار السفينة بالكتابة

استوجب المشرع الجزائري إثبات عقد إيجار السفينة بالكتابة تجنباً للمنازعات المستقبلية، وهذا بصريح عبارة بموجب نص المادة 642 من ق. ب. ج، التي تقر بأنه يجب أن يثبت عقد الاستئجار بالكتابة، وأن عقد إيجار السفينة هو العقد الذي يتضمن التزامات الأطراف³، ويتبين لنا أن المشرع في نص هذه المادة اشترط الكتابة للإثبات وليس للانعقاد، إلا أنه استثنى من قاعدة

¹ - أنظر المادتين 645 و818/د من الأمر 76-80، المعدل والمتمم.

² - تنص على أنه: "يحق للمؤجر ضمانا لحقوقه الناشئة عن الإيجار، أن يحبس جميع المنقولات القابلة للحجز الموجودة في العين مؤجرة مادامت مثقلة بامتياز المؤجر، ولو لم تكن مملوكة للمستأجر".

³ - الأمر 76-80، المعدل والمتمم.

الإثبات بالكتابة عقود الإيجار الواردة على السفن ذات حمولة إجمالية تقل عن 10 أطنان¹، وبهذا فقد حدد مشرع نطاق تطبيق قاعدة إثبات هذه والتي تجد مجال تطبيقها في عقود الإيجار الواردة على السفن التي حمولتها إجمالية تساوي أو تفوق 10 أطنان.

ولم يكتفي مشرع باشتراط الكتابة للإثبات عقد إيجار السفينة أي وجود وثيقة أو محرر لإثبات العقد والذي يطلق عليه سند الإيجار، وإنما حدد أيضا مجموعة من البيانات التي يجب أن يتضمنها عقد الإيجار السفينة والتي نص عليها في نص المادة 643 من ق.م.ج، والتي تتمثل فيما يلي:

- العناصر الفردية للسفينة.
- اسم وعنوان المؤجر والمستأجر.
- النسبة المئوية للأجر الخاص باستئجار السفينة.
- مدة العقد أو بيان الرحلات التي يجب القيام بها².

الكتابة قد تكون على شكل الورقي أي التقليدي، ولكن بتطور التكنولوجيا واكتساحها مجال معاملات التجارية أدى إلى اتساع نطاق معاملات الالكترونية وبهذا احتلت الكتابة الالكترونية مكانة في عالم الإثبات، حيث أن أغلب التشريعات ومنها التشريع الجزائري، منح لها الحجية نفسها المقررة للكتابة على الورق، وذلك في صريح المادة 323 مكرر 1 من ق.م.ج، ولكن بشرط إمكانية تأكد من هوية الشخص الذي أصدرها، وأن تكون معدة ومحفوظة في ظروف تضمن سلامتها³، وعليه يمكن تقديم الكتابة الإلكترونية كدليل إثبات، والقاضي تكون له السلطة تقديرية لتحديد قيمتها من حيث الوسيلة المستخدمة في إنشاء المحرر الإلكتروني وتوقيعه، وجدارتها في حفظه ونقله واسترجاعه بطرق أمانة موثوق فيها.

برجوع لقانون البحري نجد أن مشرع لم يحدد شكلا محدد للمحرر الذي يثبت عقد إيجار السفينة، فإذا كان تأجير السفينة قد تم بمرسلات بين الطرفين، فإن الرسائل والبرقيات المتبادلة بين

¹- أنظر المادة 642، المرجع نفسه.

²- أنظر المادة 643 مرجع نفسه.

³- تنص المادة 323 مكرر 1 من ق.م.ج، على أنه: "يعتبر الإثبات بالكتابة في الشكل الإلكتروني كإثبات بالكتابة على الورق، بشرط إمكانية التأكد من هوية الشخص الذي أصدرها وأن تكون معدة ومحفوظة في ظروف تضمن سلامتها".

الطرفين يتساوى مع تحرير العقد، فالقانون لم يشترط أكثر من دليل مكتوب¹، وعليه تبادل البرقيات والرسائل يكون دليلاً كافياً متى تضمنت جميع البيانات الأساسية، وكانت إحالة بعضها إلى البعض واضحة بما فيه الكفاية، إلا أنه جرى العمل على اعتماد عقود النموذجية في شكل مطبوعة وفي الغالب ما تأخذ هذه النماذج إحدى الصورتين²، إما أن يكون في شكل عقود نموذجية عامة أو خاصة، فالأولى تكون في شكل محررات تحتوى على بنود مطبوعة مع ترك بعض البيانات فارغة ليقوم الأطراف بملئها، أما الثانية فهي تحتوى على بيانات لسفن مخصصة لأغراض محددة، ويبقى للأطراف إيراد بعض التعديلات على الشروط المطبوعة التي تتضمنها تلك العقود النموذجية وتكون لهذه الشروط المضافة التي تخالف الشروط المطبوعة الغلبة على هذه الأخيرة، وذلك مهما كانت طريقة إضافتها لأنها أوضح تعبيراً عن إرادة المتعاقدين³.

ثانياً: إثبات عقد إيجار السفينة بكل وسائل الإثبات وفقاً للقواعد العامة

انطلاقاً مما سلف ذكره فقد ميز المشرع الجزائري في نص المادة 642 من ق.ب.ج، بين السفن الصغيرة والسفن الكبيرة من حيث إخضاعها لشرط الكتابة في إثبات، إذ يقتصر الخضوع لهذا شرط عقود إيجار الواردة على السفن التي حمولتها إجمالية تساوى أو تزيد عن 10 أطنان، فحين أخضع عقود إيجار الواردة على السفن التي حمولتها إجمالية تقل عن 10 أطنان، لقاعدة حرية الإثبات في المواد التجارية، أي يمكن إثبات هذا العقد بكل طرق والوسائل المعتادة في القواعد العامة في الإثبات⁴، وهذا على خلاف ما ذهب إليه المشرع المصري الذي حدد هذه النسبة بـ 20 طن⁵.

وتجدر الإشارة إلى أن هذه السفن غالباً ما لا تعمل كأداة للتجارة البحرية بل تستخدم في مجال الصيد والنزهة وبعض سفن القطر والإرشاد⁶، وإن كانت هذه السفن التي تقل حمولتها عن 10 أطنان محل لعقد إيجار فإن إثبات عملية تأجير السفينة يكون بكل الوسائل إثبات، إلا أنه في الواقع لأمر أن عقد إيجار السفينة يتضمن على عدة تفصيلات يصعب استيعابها وإثباتها وكذا

¹-أنظر المادة 642 من الأمر 76-80، المعدل والمتم.

²- أكلي ليندة، مرجع سابق، ص 129.

³- كراش ليلي، مرجع سابق، ص 148.

⁴- المرجع نفسه، ص 148.

⁵- أنظر المادة 153 من قانون رقم 8 لسنة 1990، مرجع سابق.

⁶- دويدار هاني، الوجيز في القانون البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2001، ص 197.

طوال الفترة ما بين انعقاد العقد وانتهائه، لهذا فقد أظهر العمل البحري لأعراف البحرية المتبادلة في استئجار السفن، ويستعمل المتعاقدان عادة أحد النماذج المطبوعة للمشارطات التي تلائم أغراضهم التجارية.

المطلب الثاني

أسباب انقضاء عقد إيجار السفينة وآليات فض النزاعات الناشئة

إن مسألة انقضاء عقد الإيجار الوارد على السفينة وسبل فض النزاعات الناشئة عن هذا العقد، تعد من المسائل الجوهرية التي تخص عقد إيجار السفينة، إذ يتناول هذا الموضوع لأحكام القانونية تنظم انتهاء العلاقة التعاقدية بين المؤجر والمستأجر، كما يتضمن أيضا الوسائل والآليات المتبعة لحل النزاعات التي يمكن أن تثار بشأن هذا العقد، والتي تضمن الحفاظ على الحقوق تحقيق العدالة بين أطراف العقد.

وعلى هذا الأساس سنتطرق إلى أسباب انقضاء عقد إيجار السفينة في الفرع الأول، فحين نتناول الوسائل والآليات فض النزاعات الناشئة عن عقد إيجار السفينة في الفرع الثاني.

الفرع الأول

أسباب انقضاء عقد إيجار السفينة

يعتبر عقد إيجار السفينة كسائر العقود الأخرى التي تنظمه القواعد العامة من حيث الانقضاء هذا من جهة ومن جهة أخرى فإنه يخضع لأحكام القانون البحري، إذ ينقضي إما بتنفيذه سواء بانقضاء مدة العقد، إذا تعلق الأمر بإيجار السفينة بالمدة أو بهيكلها، أو بانتهاء الرحلة المحددة، إذ تعلق بإيجار السفينة على أساس الرحلة (أولا)، كما قد ينقضي عقد إيجار السفينة بالفسخ العقد إذا ما اقتضى الأمر ذلك (ثانيا).

أولا: تنفيذ عقد إيجار السفينة

ينقضي عقد إيجار السفينة بتنفيذه من خلال انقضاء المدة المتفق عليها في العقد وهذا بالنسبة لإيجار السفينة بالمدة أو بهيكلها، إذ نجد أن المشرع الجزائري ألزم المستأجر برد السفينة

المؤجرة للمؤجر بانقضاء مدة العقد في التاريخ والمكان المتفق عليهما، وفي نفس الحالة التي استلمها فيها¹.

وبتالي لا يمكن تجديد عقد إلا بالاتفاق الصريح، وتماشيا مع هذا الحكم ألزم المشرع المستأجر حالة انقضاء مدة الإيجار أثناء الرحلة البحرية بتمديد العقد حتى وصول السفينة إلى ميناء ردها، على أن يدفع المستأجر تعويض محسوب على أساس ضعف بدل الإيجار عن المدة الإضافية، إلا إذا كانت المدة الإضافية عرضية ولا تزيد عن عُشر (10/1) من مدة العقد².

أما بالنسبة عقد إيجار السفينة على أساس الرحلة ينقضي بانتهاء الرحلة المحددة وذلك بانتهاء مهلة الشحن والتفريغ بإضافة انتهاء من تحميل السفينة، أما في حالة انتهاء مهلة الشحن والتفريغ قبل انتهاء من تحميل السفينة يستوجب وضع السفينة في مكان التحميل لمدة إضافية تسمى ميعاد إضافي للشحن والتفريغ³، على أن تستوفي أجرة المهلة الإضافية يوميا من قبل مستأجر السفينة⁴.

ثانيا: فسخ عقد إيجار السفينة

طبقا للأحكام العامة المنصوص عليها في القانون المدني، يعد فسخ العقد أحد طرق لانقضائه، إذ يحق لأحد أطراف العلاقة العقدية أن يطالب به في حالة الإخلال بالالتزامات التي رتبها العقد، كما يمكن أن يدرج المتعاقدين باتفاقهما شرطا فاسخا للعقد ومنه بتحقيق ذلك شرط يفسخ العقد. إلا أن المشرع الجزائري في قانون البحري قد نص على حالات إذا توفرت في عقد إيجار السفينة تجعله يُفسخ بقوة القانون، وأخرى تعطى الحق للأطراف بالمطالبة بالفسخ.

ففي استئجار السفينة على أساس الرحلة، نجد أن المشرع الجزائري قد منح حق فسخ العقد للمؤجر في حالة إذا لم يتم أو يكتمل التحميل السفينة بعد انقضاء المهلة الإضافية⁵، كما يفسخ العقد تلقائيا قبل إقلاع السفينة، بدون تعويض الأطراف وبدون أن يصدر أي خطأ من أحدهما وذلك في أربع حالات أوردتها المادة 689 من ق.ب.ج، على سبيل الحصر، وهي على التوالي:

1- أنظر المواد 711، 733، 735 من الأمر 76-80، المعدل والمتمم.

2- أنظر المواد 712، 736، المرجع نفسه.

3- أنظر المادة 663، المرجع نفسه.

4- أنظر المادة 2/664، المرجع نفسه.

5- أنظر المادة 665، المرجع نفسه.

حالة فقدان السفينة أو عدم قابليتها للتصليح نتيجة حادث، وحالة مصادرتها أو توقيفها من طرف السلطات المحلية لميناء التوقف، وكذا حالة منعها من التجارة من طرف البلد الذي خصص له العقد، وأخيرا حالة وقوع أي حادث يدخل في وصف القوة القاهرة التي تجعل تنفيذ الرحلة مستحيلا¹، أما إذا توفرت هذه الحالات أثناء تنفيذ العقد أي خلال الرحلة البحرية، فهنا يستطيع كل طرف أن يفسخ العقد، وفي هذه الحالة يدفع المستأجر أجرة الحمولة للمسافة ويتحمل مصاريف التفريغ²، على أنه في حالة الظروف القاهرة التي تعيق السفينة على السفر وعند إمكانية إزالتها بمدة معقولة ودون أن يمس هذا بمصالح الأطراف يبقى عقد ساري المفعول ولا محل لدفع التعويض عن التأخير الحاصل³، وإذا رغب المستأجر بفسخ العقد قبل البدء بالتحميل، فإنه يتعين عليه أن يدفع للمؤجر تعويضا عن الضرر اللاحق به بحيث لا يتجاوز أجرة الحمولة⁴.

أما عن استئجار السفينة لمدة معينة فقد منح المشرع الجزائري للمستأجر الحق في فسخ العقد إذ كانت الرحلة البحرية يتخللها خطر غير متوقع عند إبرام العقد والذي من شأنه أن يهدد السفينة وسلامة الأشخاص الموجودين على متنها⁵، ويجوز له ذلك أيضا إذا تأخر المؤجر في وضع السفينة تحت تصرفه⁶، وبالمقابل يحق للمؤجر فسخ العقد إذ لم يدفع المستأجر أجرة الحمولة في المدة المتفق عليها دون المساس بحقه في طلب التعويض عن خسارة لأجرة وغيرها من التعويضات⁷.

فحين يفسخ عقد بقوة القانون في هذا النوع من استئجار السفن، في حالة فقدان السفينة أو غرقها أو تدميرها أو عدم قابليتها للتصليح، ويترتب على ذلك استحقاق المؤجر للأجرة إلى يوم حصول الكارثة بما فيه ذلك اليوم، وفي حالة فقدان فتستحق الأجرة إلى غاية اليوم الذي تصل فيه آخر معلومة عن السفينة⁸.

1- المرجع نفسه.

2- أنظر المادة 690، المرجع نفسه.

3- أنظر المادة 691، المرجع نفسه.

4- أنظر المادة 692، المرجع نفسه.

5- أنظر المادة 714، المرجع نفسه.

6- أنظر المادة 718، المرجع نفسه.

7- أنظر المادة 720، المرجع نفسه.

8- أنظر المادة 721، المرجع نفسه.

الفرع الثاني

آليات فض النزاعات الناشئة عن عقد إيجار السفينة

تعد نزاعات الناشئة عن عقود إيجار السفن من القضايا المعقدة، حيث عادة ما تنشأ الخلافات بين الأطراف المتعاقدين، بشأن حقوقهم وواجباتهم المتعلقة بالعقد، وما يزيد أمر تعقيد الطابع الدولي لعمليات النقل البحري، فكثيرا ما تعتبر عقود إيجار السفن مصدرا خصبًا لتنازع القوانين. ويتطلب أمر حل هذه النزاعات والخلافات الناشئة بين أطراف المتعاقدين، من جهة يجب تحديد القانون التطبيق على العقد (أولا)، ومن جهة أخرى معرفة طرق الفصل في النزاعات الناشئة عن عقد إيجار السفينة (ثانيا).

أولا: القانون الواجب التطبيق على عقد إيجار السفينة

يعد تحديد القانون الواجب تطبيقه على عقد إيجار السفينة مسألة بالغة لأهمية، حيث يشكل أساسا لتنظيم العلاقة بين الأطراف المعنية وضمان تنفيذ بنود العقد بما يتماشى مع الأطر القانونية السارية، مما يجعل من الضروري تحديد القانون الذي يحتكم إليه في حال وقوع النزاع، وغالبا ما يختار القانون الذي يتوافق مع إرادة الأطراف في العقد وهو يمثل ضابط إسناد لأصلي، وإذا تعذر ذلك فنطبق في هذه الحالة ضوابط إسناد الاحتياطية.

أ - ضابط إسناد لأصلي لتحديد القانون الواجب التطبيق على عقد إيجار السفينة

لقد أخضع المشرع الجزائري عقد إيجار السفينة لمبدأ الحرية التعاقدية¹، وبموجبه يتمتع لأطراف بسلطة اختيار القانون الواجب التطبيق على العقد، وذلك طبقا لما يرويه مناسبا، إلا أن المشرع بدوره قيد من هذه الحرية حيث منع الأطراف من إدراج بند في العقد الذي من خلاله يحدد القانون الواجب التطبيق على العقد يخالف النظام العام ويناقض المبادئ العامة للقانون الجاري العمل به².

إن تعبير عن إرادة الطرفين عن القانون الواجب التطبيق قد يكون بصفة صريحة أو بصفة ضمنية³، بالنسبة للحالة لأولى فلا يطرح أي إشكال، كون أن صراحة ووضوح بند المشاركة لا

¹ - أنظر المادة 1/641، المرجع نفسه.

² - أنظر المادة 2/641، المرجع نفسه.

³ - أكلي ليندة، مرجع سابق، ص 260.

يترك لنا باب لأي شك أو لبس حول القانون الذي ذهبت إليه إرادة لأطراف قصد تطبيقه على العقد، بينما إشكال الحقيقي يطرح في الحالة الثانية لغياب إشارة واضحة وصريحة لتحديده، لأمر الذي يستدعي تدخل القضاء ويتعين على القاضي في هذه الحالة أن يبحث في عناصر ومقتضيات العقد باستقراء بنوده ودراسة الظروف التي تم فيها إبرام العقد، قصد معرفة ما ذهبت إليه نية الطرفين في اختيار القانون الذي سيحكم عقدهما وقت إبرامه.

وتجدر بنا الإشارة أنه قد يحدد القانون الواجب التطبيق بذاته أي اختيار قانون معين ليخضع له العقد، أو بإيراد بند في العقد الذي من خلاله يمكن تحديده، كاتفاق على تطبيق قانون عقد النقل على عقد إيجار السفينة وهو ما يعرفه بشرط بارامونت¹.

ب- ضوابط إسناد لاحتياطية لتحديد القانون الواجب التطبيق على عقد إيجار السفينة

في حالة إذا لم يكن هناك اتفاق أو إشارة في بند من بنود عقد إيجار السفينة إلى القانون الواجب التطبيق على العقد، أو إذا كان قانون المتفق على تطبيقه يخالف النظام العام فتتار إشكالية غياب قانون واجب التطبيق على هذا العقد، إلا المشرع الجزائري تصدى لهذه المسألة بموجب أحكام نص المادة 647 من ق.ب.ج، والتي تنص على خضوع عقد إيجار السفينة في مجال العلاقات البحرية الدولية لقانون راية السفينة²، أو كما هو معروف بقانون العلم، بينما إذ كان أطراف العقد من جنسية جزائرية فيطبق عليهم القانون الجزائري وجوباً³، والغاية من ذلك منح الأولوية لتطبيق القانون الوطني.

ثانياً: طرق الفصل في النزاعات الناشئة عن عقد إيجار السفينة

تسعى الأطراف المتعاقدة لحل النزاعات الناشئة عن عقد إيجار السفينة وذلك إما بإدراجهم بند بالمشاركة أو بإبرام اتفاق لاحق يمنح الاختصاص في النظر في الدعاوى الخاصة بهذا العقد لجهة تحكيمية معنية أي يكون الفصل فيها عن طريق التحكيم، وإما أن تسند مهمة الفصل في النزاع إلى سلطة ذات الاختصاص القضائي.

¹ - المرجع نفسه، ص 267.

² - أنظر المادة 1/647 من الأمر 76-80، المعدل والمتمم.

³ - أنظر المادة 2/647، المرجع نفسه.

أ- اللجوء إلى التحكيم البحري لحل النزاعات المتعلقة بعقد إيجار السفينة

يعتبر التحكم البحري نظام قانوني لحل المنازعات البحرية، ويلجأ إليه تجنباً لطول وبطء التقاضي أمام المحاكم الوطنية، ومن ميزاته أنه يضمن السرعة في الإجراءات والسرية جلسات وكذا تمتع المحكمون بالخبرة في مجال النزاع وإلمامهم بقواعد لأعراف والعادات في المسائل البحرية إلى جانب درايتهم بالقانون المكتوب، ورغم اللجوء إلى التحكيم في مجال العلاقات البحرية إلا أن المشرع الجزائري لم يدرج نصاً في القانون البحري عن التحكيم البحري كوسيلة لفض النزاعات الناشئة عن العقد، وهذا ما يجعلنا نعود إلى القواعد العامة في قانون الإجراءات المدنية والإدارية¹، مما لا شك فيه أن منازعات الناشئة أو محتملة النشوء عن عقد إيجار السفينة، تتعلق بمصالح الاقتصادية دولية ما يجعل التحكيم بشأنها يخضع الأحكام الخاصة بالتحكيم التجاري الدولي، وذلك باعتبار التحكيم البحري فرع من فروعه².

التحكيم في مجال مشارطات إيجار السفن قد يكون تحكيم مؤسساتي أو حر، ويستمد مرجعيته إما من شرط التحكيم الذي يقصد به ذلك الاتفاق الذي يدرج في مشاركة الإيجار، حيث يتعهد بمقتضاه أطراف العقد بإحالة النزاعات التي قد تنشأ عن هذا العقد إلى جهة تحكيمية، وهذا الشرط قد يرد شاملاً لكل النزاعات الناجمة عن العقد أو خاصاً يقتصر أثره على البعض منها دون البعض الآخر، أو بواسطة مشاركة التحكيم وهو اتفاق يقبل أطراف بموجبه عرض نزاع سبق نشوؤه على التحكيم، ولقد اشترط المشرع الجزائري أن تبرم اتفاقية التحكيم كتابة، أو بأية وسيلة اتصال أخرى تجيز الإثبات بالكتابة وإلا كانت باطلة³.

في إطار تعيين المحكمين وتشكيل محكمة التحكيم يستند في ذلك إلى اتفاق أطراف، وإذا تعذر تشكيلها لصعوبة ما يجوز للطرف الذي يهمله التعجيل القيام برفع الأمر إلى رئيس المحكمة التي يقع في دائرة اختصاصها التحكيم إذا كان التحكيم يجري في الجزائر، ورفع الأمر إلى رئيس محكمة الجزائر إذا كان التحكيم يجري في الخارج واختار الأطراف تطبيق قواعد الإجراءات

1- أنظر المواد من 1006 إلى 1061 من قانون رقم 08-09، مؤرخ في 25 فيفري 2008، المتضمن قانون الإجراءات المدنية والإدارية، ج.ر.ج.ج، العدد 21، الصادر بتاريخ 23 فيفري، 2008، المعدل والمتمم.

2- بن تركي ليلي، "التحكيم في منازعات عقود إيجار السفن البحرية"، مجلة الدراسات القانونية والسياسية، المجلد 04، العدد 02، جامعة الإخوة منتوري، قسنطينة، جوان 2018، ص 130.

3- أنظر المادة 1040 من قانون 08-09، المعدل والمتمم.

المعمول بها في الجزائر¹. وتجدر بنا إشارة إلى أن المشرع الجزائري منح محكمة التحكيم صلاحية الفصل في الاختصاصات بالنسبة لتحكيم التجاري الدولي تطبيقاً المبدأ الاختصاص بالاختصاص².

أما فيما يخص سير إجراءات التحكيم البحري فهي تخضع لمجموعة من المبادئ المستقرة، والتي تتمثل أساساً في حرية الأطراف في اتفاق على القواعد التي تحدد الإجراءات الواجب إتباعها، وعند عدم اتفاق الأطراف تمنح حرية لهيئة التحكيم لضبط الإجراءات مباشرة أو باستناد إلى قانون أو نظام تحكيم معين، ومن مبادئ التي تحقق فعالية التحكيم تعاون بين محكمة التحكيم البحري والمحاكم الوطنية في سائر مراحل الخصومة التحكيمية³. أما فيما يتعلق بحكم التحكيم فيكون قابل للاعتراف وتنفيذ بسهولة ويسر، بشرط ألا يخالف النظام العام الدولي، وهذه المبادئ تم تكريسها من قبل المشرع الجزائري لتعزيز فعالية التحكيم التجاري الدولي من جهة ولمواكبة المنظومة القانونية الدولية وتطبيق لبنود المعاهدات الدولية التي صادقة عليها من جهة أخرى.

ب- اللجوء إلى القضاء لحل النزاعات الناشئة عن عقد إيجار السفينة

يعد القضاء الطريق العادي والوحيد للفصل في النزاعات المتعلقة بعقد إيجار السفينة، في حالة عدم وصول أطراف العقد إلى اتفاق على اللجوء إلى وسيلة أخرى لتسوية النزاعات، وبهذا يصبح اللجوء إلى القضاء هو السبيل لأمثل حل هذه النزاعات وفقاً لها تقتضيه لأحكام القانونية المعمول بها.

تحديد المحكمة المختصة بنظر في النزاعات الخاصة بهذا العقد له أهمية كبيرة لمعرفة الجهة القضائية التي ترفع أمامها الدعوى القضائية متعلقة بنزاعات الناشئة عن عقد إيجار سفينة، وخاصة مع تعدد النصوص القانونية التي تنظم الاختصاص القضائي للدعاوي متعلقة بهذا نوع من العقد، فمن حيث اختصاص النوعي ينعقد الاختصاص للمحاكم الابتدائية⁴، وللقسم البحري، وحالة عدم إنشائه لدى المحكمة التي يعرض عليها النزاع، فيؤول اختصاص للقسم التجاري⁵، باعتبار

¹ - أنظر المادة 1041، المرجع نفسه.

² - أنظر المادة 1044، المرجع نفسه.

³ - بن تركي ليلي، مرجع سابق، ص 131.

⁴ - أنظر المادة 3/32 من قانون رقم 08-09، المعدل والمتمم.

⁵ - أنظر المادة 531 من قانون رقم 08-09 (قبل التعديل).

عقد إيجار السفينة عملاً تجارياً بغض النظر عن أطرافه، إلا أنه بموجب نص المادة 7/32 من ق.إ.م.إ، المشرع الجزائري عقد الاختصاص بالنسبة لهذا الدعوى والتي تدخل ضمن ما أسماه بالمنازعات البحرية إلى أقطاب متخصصة تم استحداثها، غير أنه بموجب قانون 22-13 معدل ومتمم لقانون رقم 08-09، الذي منح للمحاكم التجارية اختصاص لنظر في المنازعات البحرية¹، وتجدر بنا إشارة إلى أن قواعد الاختصاص النوعي قواعده أمرة متعلقة بالنظام العام لا يجوز اتفاق على مخالفتها².

أما من حيث اختصاص الإقليمي لم ينص عليه المشرع في القانون البحري، إلا أنه بالرجوع إلى قانون إجراءات مدنية وإدارية وبموجب نص المادة 536 مكرر 1 من ق.إ.م.إ، يحيلنا المشرع إلى تطبيق أحكام الاختصاص الإقليمي المنصوص عليها في قواعد العامة في هذا القانون، والتي تنص على أنه يؤول الاختصاص للمحكمة موطن مدعي عليه، 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 المختار³.

وإذا تعلق الأمر بشركة وهو الغالب في مجال إيجار السفن فيرجع الاختصاص إلى الجهة القضائية التي يقع في دائرة اختصاصها مقر أحد فروعها⁴، وتجدر بنا الإشارة إلى أن قواعد اختصاص الإقليمي ليس من النظام العام وعليه يمكن اتفاق على مخالفتها⁵، إلا أن دفع بعدم اختصاص يجب أن يتمسك به من قبل الأطراف وقبل أي دفع في الموضوع أو دفع بعدم القبول⁶.

أما فيما يخص تقادم الدعاوى الناشئة عن عقد إيجار السفينة فقد أخضعها المشرع لتقادم قصير مدته سنة واحدة فقط⁷، إلا أن تاريخ بدء سريان التقادم يختلف باختلاف نوع العقد، فبالنسبة لعقد إيجار بهيكلها تسري مدة تقادم الدعاوى الناشئة عنه ابتداء من تاريخ انقضاء العقد⁸، أما

1- أنظر المادة 536 مكرر من قانون رقم 08-09 المعدل والمتمم بقانون رقم 22-13.

2- أنظر المادة 36 من قانون رقم 08-09، المعدل والمتمم.

3- أنظر المادة 37، المرجع نفسه.

4- أنظر المادة 39، المرجع نفسه.

5- أنظر المادة 46، المرجع نفسه.

6- أنظر المادة 47، المرجع نفسه.

7- أنظر المادة 648 من الأمر 76-80، المعدل والمتمم.

8- أنظر المادة 737، المرجع نفسه.

بالنسبة لتقادم الدعاوى الناشئة عن عقد إيجار لمدة معينة فيبدأ سريانه ابتداء من تاريخ انقضاء العقد أو إيقاف تنفيذه نهائياً¹، فحين تقادم الدعاوى الناشئة عن عقد إيجار على أساس الرحلة يسري من يوم التفريغ الكامل للسفينة أو من يوم وقوع الحادث الذي وضع نهاية للرحلة²، وتجدر بنا إشارة إلى أن وقف وانقطاع سريان تقادم الدعاوى الناشئة عن عقد إيجار السفينة، يخضع للقواعد العامة المنصوص عليها في أحكام القانون المدني الجزائري، وهذا وفقاً لما تتضمنه المادة 648 من ق.ب.ج التي تنص على أنه "... وينقطع التقادم أو يعطل أو ينتج آثاره وفقاً للقانون العام".

¹ - أنظر المادة 722، المرجع نفسه.

² - أنظر المادة 694، المرجع نفسه.

الفصل الثاني

أحكام تنفيذ عقد إيجار السفينة

لقد حدد المشرع الجزائري صور التي يمكن أن يتخذها عقد إيجار السفينة، وخصص لكل نوع من أنواع مشارطات إيجار مجموعة من أحكام القانونية الخاصة التي تنظم وتحكم العلاقة بين المؤجر والمستأجر، ويشكل هذا العقد الأساس القانوني لإنشاء التزامات وتحمل المسؤولية.

إن إبرام عقد إيجار السفينة على النحو الصحيح، يترتب عليه آثار قانونية في ذمة طرفيه والمتمثلة في تلك الالتزامات المتقابلة التي رتبها عقد إيجار وفقا لما تنص عليه أحكام القانون البحري المتعلقة بإيجار السفن، والتي تتميز بأنها ذات طبيعة مكملة لإرادة الأطراف، الشيء الذي يسمح بالاتفاق على أحكام أخرى مخالفة، وكسائر العقود يجب تنفيذ عقد إيجار السفينة بحسب ما ورد في العقد وبحسن نيه، ففي حالة عدم تنفيذ ما جاء في المشاركة سواء كلياً أو جزئياً تثار مسؤولية في ذمة كل من المؤجر والمستأجر عن الإخلال بتنفيذ هذا العقد. ولهذا سيتم التطرق في البداية إلى التزامات الناشئة عن عقد إيجار السفينة في المبحث الأول، ومن ثم نتناول مسؤولية المترتبة عن عقد إيجار السفينة في المبحث الثاني.

المبحث الأول

الالتزامات الناشئة عن عقد إيجار السفينة

يعتبر عقد إيجار السفينة من العقود الملزمة لجانبين، حيث يلتزم كل طرف فيه بمجموعة من الالتزامات التي تتحدد استناداً إلى إرادة الأطراف، ولكن في حالة سكوت المتعاقدين عن تحديد التزاماتهم يتوجب الرجوع في هذه الحالة إلى الأحكام القانونية التي توزع الالتزامات الناشئة عن عقد إيجار السفينة بين المؤجر والمستأجر، ومن هذا المنطلق، يتوجب علينا في دراستنا لهذا المبحث إبراز التزامات المؤجر في عقد إيجار السفينة في المطلب الأول، على أن نستعرض التزامات المستأجر في عقد إيجار السفينة في المطلب الثاني.

المطلب الأول

التزامات المؤجر في عقد إيجار السفينة

ينشأ عن عقد إيجار السفينة التزامات يتحملها المؤجر تجاه المستأجر، وتختلف هذه الالتزامات وفقاً لنوع عقد الإيجار، وبناءً على ذلك، سوف نستعرض في الفرع الأول التزامات المؤجر في عقد إيجار السفينة بهيكلها، في حين نتطرق في الفرع الثاني إلى التزامات المؤجر في عقد إيجار السفينة لمدة معينة، بينما نتناول في الفرع الثالث التزامات المؤجر في عقد إيجار السفينة على أساس الرحلة.

الفرع الأول

التزامات المؤجر في عقد إيجار السفينة بهيكلها

تتمثل التزامات المؤجر الناشئة عن عقد إيجار السفينة بهيكلها، في التزامين رئيسيين، وهما تسليم السفينة صالحة للملاحة إلى المستأجر (أولاً)، وضمان العيوب الذاتية للسفينة (ثانياً).

أولاً-الالتزام بتسليم السفينة صالحة للملاحة إلى المستأجر

يتضح من خلال نص المادتين 724 و 725 من ق.ب.ج بأنه على المؤجر أن يلتزم بوضع السفينة في حالة جيدة للملاحة، وصالحة لتأدية العمل المخصصة له تحت تصرف المستأجر، ليحقق له سلطة التسيير الملاحي والتجاري للسفينة.

ينصب التسليم على السفينة المعينة في العقد، إلا إذا أجازت شروط العقد تقديم سفينة مماثلة أو بديلة¹، ويحدد زمان ومكان التسليم بإرادة المتعاقدين²، ولا يقتصر التزام المؤجر على مجرد وضع السفينة تحت تصرف المستأجر فقط، وإنما يلتزم بتسليمها في حالة صالحة للملاحة البحرية³، المقصود بالصلاحية بمعناها الواسع الذي يشمل قدرة السفينة على مباشرة الملاحة البحرية ومواجهة مخاطر البحرية إضافة لصلاحيتها للاستغلال التجاري الذي أعدت من أجله، فمثلا يتعين أن تكون السفينة المؤجرة لنقل اللحوم أو الموز مزودة بأجهزة التبريد بحالة جيدة وإلا فقدت صلاحيتها التجارية للملاحة، لأنها من مواصفات السفينة وليست من عناصر التجهيز، والصلاحية المشروطة هنا هي فقط عند التسليم وليس طوال مدة العقد، لانتقال الحياة الفعلية إلى المستأجر الذي يتمتع بحق التسيير التجاري والملاحي معا حتى نهاية العقد⁴.

يتم تسليم السفينة للمستأجر عمليا بموجب محضر تسليم، يشارك في تحريره مندوبين ووكلاء عن الطرفين وكذا مهندسين وفنيين، ويتضمن هذا المحضر معاينة لحالة السفينة المؤجرة بجميع عناصرها ولوازمها وملحقاتها، مصحوبا بقائمة جرد لكل المواد والمؤن التي على متنها⁵، وعليه يلعب تاريخ تحرير محضر التسليم أهمية بالغة بالنسبة لتحديد مسؤولية الطرفين.

ثانيا: الالتزام بضمان العيوب الذاتية للسفينة

ورد هذا الالتزام في المادة 726 من ق.ب.ج إلا أن إلزام المؤجر بصيانة وإصلاح السفينة لا يكون بصفة مطلقة، لأن نص المادة 731 من ق.ب.ج⁶ قد ألزمت المستأجر بالقيام بهذه الإصلاحات دون المنصوص عليها بموجب المادة 726، ويكون بذلك مؤجر السفينة بهيكلها ملزم خلال مدة العقد بقيامه بكافة الإصلاحات والتغيرات الناتجة عن العيوب الذاتية للسفينة والناتجة

1- حريز أسماء، "قواعد استئجار السفن بهيكلها دراسة على ضوء القانون البحري الجزائري والقانون الفرنسي"، مجلة الدراسات القانونية، المجلد 08، العدد 01، مخبر بحث السيادة والعولمة، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة يحي فارس، المدية، جانفي، 2022، ص 212.

2- أنظر المادة 725 من الأمر 76-80، المعدل والمتمم.

3- أنظر المادة 725، المرجع نفسه.

4- 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 154 و155.

5- أحمد حسني، مرجع سابق، ص 65.

6- لقد ورد خطأ في الفقرة "أ" من المادة 731 من ق.ب.ج، بإشارتها إلى المادة 560، إذا أن النص الصحيح هو لإشارة للمادة 726 من نفس القانون.

عن استهلاك العادي، حيث يتعين على المؤجر خلال مدة العقد، أن يقوم بإصلاح ما يصيب السفينة من عطب وقيام باستبدال قطع الغيار التالفة، كلما كانت هذه الأضرار راجعة لعب ذاتي في السفينة¹، وتجدر بنا الإشارة إلى أن العيب الذاتي للسفينة لا يتعلق فقط بالعيوب الخفية، وإنما يشمل العطب الناتج عن الاستعمال العادي للسفينة من ناحية، ويشمل من ناحية أخرى الأضرار التي ترجع إلى القوة القاهرة أو إلى أي خطأ لا يرجع للمستأجر، وإذا ترتب عن التلف في هذه الحالات تعطيل السفينة لمدة تتجاوز 24 ساعة فلا تستحق الأجرة عن المدة الزائدة التي تبقى فيها السفينة معطلة².

استنادا إلى ما سبق ذكره فإن التزام المؤجر بضمان العيوب الذاتية للسفينة خلال مدة العقد، ويقتصر بإجراء التغييرات والإصلاحات الضرورية لإزالة العيب الذي يصيب السفينة، فالغرض من ذلك تمكين المستأجر من الانتفاع بها خلال فترة الإيجار.

الفرع الثاني

التزامات المؤجر في عقد إيجار السفينة لمدة معينة

يقع على عاتق المؤجر في عقد إيجار السفينة لمدة معينة جملة من الالتزامات، ويمكن حصر هذه الالتزامات في وضع سفينة كاملة التجهيز وفي حالة صالحة للملاحة تحت تصرف المستأجر (أولا)، والتأمين على السفينة (ثانيا)، وتقديم خدمات الطاقم البحري (ثالثا).

أولا: الالتزام بتقديم سفينة مجهزة وصالحة للملاحة

يتضح من خلال نص المادة 696 من ق.ب.ج، أن للمؤجر التزاما أساسيا يتمثل في تقديم سفينة معينة في العقد، ويستلزم أن تكون السفينة المقدمة في حالة صالحة للملاحة ومجهزة بالقدر الكافي ومرفوقة بالوثائق المطلوبة، حتى تسمح للمستأجر بتنفيذ العمليات وفقا لما تم تحديده في عقد الإيجار، وضعها تحت تصرف المستأجر بصفة كلية لا جزئية، لأن ذلك يتعارض مع طبيعة هذا الإيجار³، التي تقتضي أن يكون للمستأجر سلطة التسيير التجاري الكاملة، وهذا ما لم يشير إليه المشرع الجزائري بالرجوع إلى أحكام المادة 695 من ق.ب.ج والتي عرفت عقد استئجار

¹ - عباس حلمي، القانون البحري، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1983، ص 284.

² - أنظر المادة 734 من الأمر 76-80، المعدل والمتمم.

³ - أكلي ليندة، مرجع سابق، ص 162.

السفينة لمدة معينة، حيث اكتفى فيه باشتراط أن سفينة مزودة بالتسليح والتجهيز فقط¹، دون اشتراط وضع هذه السفينة كاملة تحت تصرف المستأجر، إلا أنه لا تخضع لسيطرة المستأجر الأماكن المخصصة لإيواء الرّبان والبجّارة وتخزين المؤن، وكذلك الأماكن المخصصة لأجهزة السفينة اللازمة لتشغيلها أو لحفظ قطع الغيار التي يستعملها المهندسون لصيانتها، والأكثر من ذلك فإن هذه الأماكن يتم استبعادها حتى وإن لم يتم النص عليها في العقد².

وأما بالنسبة لزمان ومكان تسليم السفينة يحددان بإرادة المتعاقدين³، وغالبا ما يُكتفى بمواعيد تقريبية نظرا لصعوبة تحديد موعد دقيق للتسليم⁴، ويحق للمستأجر المطالبة بفسخ العقد في حالة ما إذا تأخر المؤجر في التسليم، ما لم يكن لهذا التأخير أهمية بالغة، وهذا وفقا للمادة 718 من ق.ب.ج، كما أنه عادة ما تتضمن مشارطات الإيجار الزمنية شرطا فاسخا أو ما يعرف بتاريخ الفسخ⁵، يمنح للمستأجر وحده الحق في فسخ العقد، له أن يتنازل عنه إذا ظل مصرا على تنفيذ العقد⁶، وبالمقابل يبقى المؤجر في هذه الحالة حتى بعد انقضاء الأجل المحدد للتسليم، ملزما بإرسال السفينة إلى الميناء المتفق عليه، على أن يتحمل مُجمل التعويضات عن الأضرار الناتجة عن هذا التأخير وتلك الناتجة عن استحالة التسليم عند فقدان السفينة أو عدم قابليتها للتصليح، إلا إذا أثبت أن هذا التأخير لم يكن بخطأ أو بإهمال منه ولا من تابعيه⁷.

ثانيا: الالتزام بتأمين على السفينة

نص المشرع الجزائري على هذا التزام المؤجر التأمين على السفينة في المادة 697 من ق.ب.ج، دون تحديد الأخطار التي يجب التأمين عليها، ويقع عليه عبء التأمين على السفينة من عدة نواحي منها، التأمين على هيكل السفينة⁸، التأمين على الأجرة تقاديا لحالات إعسار

1- على عكس استئجار السفينة على أساس الرحلة الذي نص عليها في المادة 650 من ق.ب.ج على أنه يتعهد المؤجر بأن يضع كليا أو جزئيا سفينة، ولتفاصيل أكثر راجع نص المادتين 650 و 695 من ق.ب.ج.

2- أحمد حسني، مرجع سابق، ص 80.

3- أنظر المادة 696 من الأمر 76-80، المعدل والمتمم.

4- أحمد حسني، مرجع سابق، ص 81.

5- عباس خالد، مرجع سابق، ص 120.

6- أكلي ليندة، مرجع سابق، ص 164.

7- عباس خالد، مرجع سابق، ص 120.

8- يشمل أجسام السفن على الماكينات وملحقات السفينة ولا يشمل الأمتعة الشخصية لأفراد الطاقم.

المستأجر، ويكون ذلك جائزا كلما خلت المشاركة من شرط استحقاق الأجرة في جميع الأحوال¹، كما يتوجب على المؤجر التأمين ضد المسؤولية الناشئة عن الأخطاء الملاحية للربان وسائر أفراد الطاقم وتابعة²، أما عن التأمين ضد المسؤولية الناشئة عن الأخطاء التجارية لأفراد الطاقم والربان والبضائع المشحونة، فمن المنطقي أن يكون عبء التأمين عليها على المستأجر نتيجة احتفاظه بالتسيير التجاري للسفينة طوال مدة العقد³.

إلا أنه في الواقع العملي فإن إرادة المؤجر والمستأجر، هي وحدها التي تحدد لنا عبء التأمين الذي يتحمله كل طرف في العقد، نظرا إلى الطابع المكمل للقواعد المنظمة لعقد الإيجار السفينة في القانون البحري.

ثالثا: الالتزام بتقديم خدمات الطاقم البحري

يلتزم المؤجر في عقد إيجار السفينة لمدة معينة بتوفير خدمات الطاقم البحري⁴، ممثل في الربان والبحارة، نظرا احتفاظه بالتسيير الملاحي للسفينة، ويضعهم في خدمة المستأجر نظرا لانتقال التسيير التجاري للسفينة إليه بإختيار طاقما كافيا من حيث العدد والكفاءة التقنية، ويجب أن يظل كافيا لأداء الخدمات المطلوبة طيلة مدة الإيجار⁵.

وبالرجوع إلى المادة 697 من ق.ب.ج، نجد أن المشرع ألزم المؤجر بدفع رواتب أفراد طاقم السفينة، حيث يقدم هؤلاء الأفراد خدماتهم للمستأجر بناء على توجيهاته وبالتالي يتحمل المؤجر جميع التكاليف والنفقات المتعلقة بهم⁶، باعتباره المتعاقد معهم، وتضاف هذه تكاليف إلى تقدير

¹ - عباس خالد، مرجع سابق، ص 123 و 124.

² - ترك محمد عبد الفتاح، التحكيم البحري: (النطاق الشخصي للاتفاق التحكيم في عقد النقل البحري)، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2005، ص 77.

³ - أنظر المادة 701 من الأمر 76-80، المعدل والمتمم.

⁴ - يشمل مفهوم الطاقم البحري ربان السفينة والضباط الإداريين والمهندسين وعمال الآلات البحريين والأطباء البحريين والمرضىين والطباخين وكل الأفراد اللازمين للتسيير التجاري والملاحي، ويشترط في الطاقم البحري أن يكون كافيا من حيث العدد والكفاءة الفنية لتشغيل السفينة وإدارتها تجاريا وملاحيا طوال مدة العقد.

⁵ - 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 63.

⁶ - الأمر 76-80، المعدل والمتمم. وكذلك شحمات محمود، المرجع سابق، ص 131.

الأجرة، ووفقا للمادة 704 من ق.ب.ج يعفي المؤجر من دفع أجرة ساعات العمل الإضافية لأفراد الطاقم، لأن ذلك يعتبر جزء من مسؤولية المستأجر في سياق استغلاله التجاري للسفينة.

يحتفظ المؤجر بالتسيير الملاحي للسفينة في عقد إيجار السفينة لمدة معينة، ويعد الربان والبحارة مندوبين عن المؤجر ويتعين عليهم التقيد بتعليماته¹، بخصوص ما يتعلق بالتسيير الملاحي، في حين ينتقل التسيير التجاري للسفينة إلى المستأجر، ويكون الربان ممثلا عنه بحكم القانون²، وعليه يجب تقيده بتعليماته فيما يتعلق بالتسيير التجاري، وفي حالة رفض الربان أو أهمل تنفيذ أوامر المستأجر فلا يمتلك هذا الأخير صلاحية عزله أو تغييره، بل كل ما يمكن القيام به التوجه بشكوى إلى المؤجر، الذي يجب عليه اتخاذ الإجراء المناسب وفقا لأحكام العقد³.

الفرع الثالث

التزامات المؤجر في عقد إيجار السفينة على أساس الرحلة

يلتزم المؤجر في عقد إيجار السفينة على أساس الرحلة بالقيام بتنفيذ النقل طبقا لأحكام المشاركة، وتتخلص التزامات المؤجر في أن يقوم بتنفيذ النقل المشار إليه في العقد بالكيفية المتفق عليه، وبالرجوع إلى أحكام المواد المنظمة لهذا النوع من الاستئجار في القانون البحري الجزائري، نجد أن المشرع قد حدد التزامات متعددة تقع على عاتق المؤجر، ومنها الالتزامات المتعلقة بالسفينة (أولا)، والالتزامات المتعلقة بالحمولة (ثانيا)، والالتزامات المتعلقة بالرحلة (ثالثا).

أولا: الالتزامات المتعلقة بالسفينة

تتمثل هذه الالتزامات في وضع السفينة المتفق عليها في العقد تحت تصرف المستأجر وفي حالة صالحة للملاحة ومجهزة بما يلزم لتنفيذ الرحلة أو الرحلات المنصوص عليها في عقد الإيجار، وضمان إبقاء السفينة على هذه الحالة طوال مدة الرحلة أو الرحلات المتفق عليها.

¹ - أنظر المادة 700 من الأمر 76-80، المعدل والمتمم.

² - أنظر المادة 701، المرجع نفسه.

³ - عوض علي جمال الدين، مشارطات إيجار السفن: (دراسة عملية قانونية لأهم المشارطات والقانون المصري والفرنسي والإنجليزي)، دار النهضة العربية، القاهرة، 1987، ص 577.

أ- الالتزام بوضع السفينة تحت تصرف المستأجر

يقع على عاتق المؤجر التزام بوضع تحت تصرف المستأجر السفينة كلياً أو جزئياً، على أن تكون في حالة صالحة للملاحة، بتزويدها بالتسليح والتجهيز¹، ويجب على المؤجر أن يقدم السفينة في الزمان والمكان المحددين في العقد²، وأن يجعلها مهيأة للتحميل خلال مواعيد الشحن والتفريغ³، ولا يجوز للمؤجر أن يقدم سفينة أخرى محل سفينة محددة في العقد ولو كانت مماثلة، إلا إذا احتفظ لنفسه بهذا الحق⁴، وإذا لم يحدد مكان التحميل وجب على المؤجر تقديم السفينة في مكان الذي يعينه مستأجرها⁵، ولا يصح تعيين مكانا للشحن لا تكون فيه السفينة بأمن وعائمة باستمرار ولا يستطيع الخروج منه بدون عائق مع حملتها⁶، وإذا لم يُعين مكان التحميل في الوقت اللازم فللمؤجر أن يكتفي بتقديمها في مكان التحميل الذي تحدده سلطات الميناء⁷.

كما يتعين على المؤجر عند وصول السفينة إلى مكان التحميل أن يعلم المستأجر أو أي شخص آخر معين لهذا الغرض، كتابياً بجاهزية السفينة، وتحدد في عقد الشروط التي يعتبر فيها هذا الإعلام مبلغاً بشكل صحيح، وإذا لم يتضمن العقد هذه الشروط يطبق النظام أو العرف الجاري بهما العمل في ميناء التحميل⁸، إلا أن تحديد نقطة بداية حساب هذه مواعيد تحدد في عقد إيجار وإلا بموجب النظام أو العرف الجاري بهما العمل في ميناء التحميل⁹، وتجدر الإشارة إلى أنه لا يمكن للمؤجر رفض طلب المستأجر في قطر السفينة من مكان التحميل إلى مكان آخر مهما كانت الحمولة المتفق عليها، وإذا طلب المستأجر بذلك فإنه يتحمل جميع المصاريف الناتجة عن هذه العملية وهذا وفقاً لما تنص عليه أحكام المادة 658 من ق.ب.ج .

1- أنظر المادة 650 من الأمر 76-80، المعدل والمتمم.

2- يحتاط المؤجر بوضع بجانب التاريخ المحدد في المشاركة عبارة "about" والتي تعني "تقريباً" ليستفيد من بعض التسامح في حالة ما إذا وصلت السفينة متأخرة للمستأجر، ومدة تأخير تخضع لتقدير القضاء لاعتبارها متسامحاً فيها أو غير متسامح فيها.

3- أنظر المادة 654 من الأمر 76-80، المعدل والمتمم.

4- الغنيمي حمدي، مرجع سابق، ص 71.

5- أنظر المادة 655 من الأمر 76-80، المعدل والمتمم.

6- أنظر المادة 656، المرجع نفسه.

7- أنظر المادة 657، المرجع نفسه.

8- أنظر المادة 659، المرجع نفسه.

9- أنظر المادة 660، المرجع نفسه.

ب- الالتزام بضمان صلاحية السفينة للملاحة

يلتزم المؤجر بالمحافظة على السفينة التي يضعها تحت تصرف المستأجر طوال الرحلة أو الرحلات البحرية المحددة في العقد¹، وبالتالي فإنه يضمن للمستأجر صلاحيتها للملاحة، كونه يحتكر التسيير الملاحي والتجاري للسفينة المؤجرة²، وبهذا فإنه يتعين عليه أن يجعلها في حالة صالحة ملاحيا وتجاريا وإداريا وذلك قصد تنفيذ عقد الإيجار³.

من خلال تزويد السفينة بالتسليح وتطعيمها بربان وطاقم وبكل ما يلزم لملاحتها⁴، إلى جانب جعلها مهيأة لتحميل بضائع المستأجر بحيث تكون عنابر السفينة نظيفة وفي حالة جيدة، وتزويد السفينة بالغرف التبريد إذا كانت طبيعة الشحنة تستدعي ذلك⁵، وبوجه عام توفير كل ما يجعل السفينة صالحة تجاريا، ويتعهد المؤجر بصيانة السفينة في هيكلها وآلاتها لتظل محققة لشروط استعمالها طوال مدة العقد⁶، بإضافة إلى ذلك فإن المؤجر يلتزم بالحفاظ على صلاحيتها إداريا، بمعنى أن يكون حائز لجميع الوثائق الضرورية التي تسمح لها بالملاحة⁷، ومنها شهادة النظافة التي تمنحها سلطات الميناء ومن دونها لا يمكن لها مباشرة عملياتها بداخله⁸.

ثانيا: الالتزامات المتعلقة بالحمولة

تتمثل هذه التزامات المتعلقة بالحمولة، في استلام البضاعة والقيام برصها وترتيب، والمحافظة على البضاعة على ظهر السفينة خلال الرحلة البحرية.

¹ - أنظر المادة 652/أ، المرجع نفسه.

² - أنظر المادة 651، المرجع نفسه.

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 10.

⁴ - بن تركي ليلي، مرجع سابق، ص 122.

⁵ - عمارة دينا، تواتي كنزة، مرجع سابق، ص 31.

⁶ - بن تركي ليلي، مرجع سابق، ص 122.

⁷ - أنظر المادة 652/أ من الأمر 76-80، المعدل والمتمم.

⁸ - عباس خالد، مرجع سابق، ص 66.

أ- الالتزام باستلام ورص وترتيب البضائع

يلتزم المؤجر باستلام البضاعة المتفق على نقلها¹، وفي سبيل ذلك يقوم بتوفير الوسائل الضرورية لعمليات الشحن²، واتخاذ الإجراءات اللازمة لاستقبال البضائع على ظهر السفينة بدون تحميلها³، وتجدر بنا الإشارة إلى أنه من جهة يمكن للمستأجر أن يستبدل البضائع المذكورة في عقد ببضائع أخرى إذا لم يشكل إرهاباً للمؤجر أو للمستأجرين الآخرين⁴، ومن جهة أخرى لا يمكن للمستأجر أن يضع البضاعة إلا في الأماكن المخصصة لها حتى وإن كانت كل السفينة موضوعة بأكملها تحت تصرفه بموجب عقد⁵، وإذا امتنع المؤجر عن وضع تحت تصرف المستأجر أمكنة السفينة المحددة في عقد إيجار، يعرضه إلى إفادة هذا الأخير بتخفيض مناسب من الأجرة وكذا تعويضه عن الضرر اللاحق به جراء ذلك⁶، ويعد التزام المستأجر بوضع البضاعة في الأماكن المخصصة لها دون سواها إلتزاماً من النظام العام، ويترتب على أي شرط يخالفه في المشاركة بطلانه، أي عديم أثر⁷.

كما يلتزم المؤجر بالقيام بعملية رص وترتيب البضائع، ويقصد بترتيب البضاعة تنظيمها على ظهر السفينة بشكل يقيها من التلف أثناء السفر وكذلك توزيعها في العنابر أو على سطح السفينة بحالة تحفظ للسفينة توازنها⁸، بينما يقصد برصها تثبيتها لمنع تصادمها⁹، وهذه العملية تتم

¹ - كراش ليلي، مرجع سابق، ص 156.

² - مدني أحمد، مرجع سابق، ص 30.

³ - عمارة دينا، تواتي كنزة، مرجع سابق، ص 35.

⁴ - أنظر المادة 669 من الأمر 76-80، المعدل والمتمم.

⁵ - أنظر المادة 670، المرجع نفسه.

⁶ - أنظر المادة 671، المرجع نفسه.

⁷ - أكلي ليندة، مرجع سابق، ص 181.

⁸ - زكرواي حمواي، نظام المناولة والتشوين في القانون البحري الجزائري، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبو بكر بلقايد، تلمسان، 2019، ص 57.

⁹ - مدني أحمد، مرجع سابق، ص 32.

ماديا بواسطة عمال الشحن تحت إشراف مقاول الشحن، ومع ذلك فإن هذه العملية تدخل في وظائف ربان المسؤول عن قيادة السفينة¹، ويجب على الربان مراقبة البضاعة طيلة الرحلة²، وتهويتها إذا تطلب الأمر ذلك وإعادة رصها إذا انتقلت من مكانها بسبب اهتزاز السفينة³.

ب- الالتزام بالمحافظة على سلامة البضائع المشحونة على متن السفينة

يلتزم المؤجر بالحفاظ على سلامة البضائع المشحونة طوال الرحلة، ببذل عناية الرجل الحريص من ميناء الشحن إلى ميناء التفريغ⁴، وتختلف هذه العناية باختلاف نوع البضاعة المشحونة والغرض المستعمل لأجلها، ووفقا لبنود المشاركة⁵، وهذا ما أكدته المشرع الجزائري بموجب أحكام المادة 675 من ق.ب.ج والتي تنص على أنه "يجب على المؤجر أن يعتني بالحمولة خلال السفر تبعا للنوعية البضاعة واستعمالاتها والأحكام الخاصة بعقد إيجار السفينة".

ثالثا: الالتزامات المتعلقة بالرحلة

تتمثل هذه الالتزامات المتعلقة بالرحلة في القيام بالرحلة وفق خط السير المتفق عليه أو المعتاد، واتخاذ التدبير اللازمة في حالة عطب السفينة.

أ- الالتزام بالقيام بالرحلة وفق خط السير المتفق عليه أو المعتاد

يلتزم المؤجر بالقيام بالرحلة وفق خط السير المتفق عليه في المشاركة وفي حالة عدم تحديده فبالطريق المعتاد⁶، إلا أنه ورد استثناء لهذا التزام، الذي يقضي أن تغيير مسار الرحلة المتفق عليه أو المعتاد من طرف المؤجر لا يعد مخالفة لعقد الإيجار كلما كان هذا التغيير يهدف إلى إنقاذ حياة الأشخاص أو الأموال الثمينة بالبحر أو لأي سبب معقول⁷، وتجدر بنا الإشارة إلى

¹- عباس خالد، مرجع سابق، ص 77.

²- ترك محمد عبد الفتاح، التحكيم البحري: (النطاق الشخصي الإتفاق التحكيم في عقد النقل البحري)، دار الجامعة الجديدة، (د.م.ن)، 2003، ص 97.

³- مصطفى كمال طه، القانون البحري: (مقدمة - السفينة - أشخاص الملاحة البحرية - إيجار السفينة والنقل البحري - الحوادث البحرية- التأمين البحري)، المركز القومي للإصدارات القانونية، القاهرة، 2018، ص 271.

⁴- عباس خالد، مرجع سابق، ص 75.

⁵- حمدي كمال، القانون البحري، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1991، ص 403.

⁶- أنظر المادة 1/674 من الأمر 76-80، المعدل والمتمم.

⁷- أنظر المادة 2/674، المرجع نفسه.

أنه الحالتين الواردتين في نص المادة 674 من ق.ب.ج، لم تأتي على سبيل الحصر، طالما أن ذات المادة قد فتحت المجال قصد تغيير خط السير كلما تعلق الأمر بأي سبب معقول¹.

يكون الانحراف مبررا دائما إذا كان الغرض منه متابعة الرحلة أو المحافظة على سلامتها، إذ يعد من الوجبات الأساسية للربان كوكيل للمؤجر حماية السفينة والبضاعة من المخاطر غير العادية، بمنح المرونة المعقولة للتصرف في القيادة حتى يصل بالسفينة إلى ميناء التفريغ²، فإذا أصيبت السفينة بأضرار استلزم عليه إصلاحها بالتوجه بها إلى أقرب ميناء، وكذلك عندما يتعلق الأمر بالمخاطر الجوية التي تهدد السفينة³، وفي الحالة التي لا يمكن للسفينة الوصول إلى اتجاهها بسبب عوائق مستمرة لا يمكن تجنبها خلال مدة معقولة، فرض المشرع الجزائري على الربان السفينة بموجب نص المادة 676 من ق.ب.ج أن يتبع الأوامر المعطاة له من المؤجر والمستأجر باتفاق مشترك بينهما⁴، وإذا لم يتلقى الربان أي أمر، فيتعين عليه قيادة السفينة نحو الميناء الأقرب، 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 أجره هذه المسافة⁵.

ب- الالتزام باتخاذ التدابير اللازمة في حالة عطب السفينة

يلتزم المؤجر بإصلاح الأعطاب التي تصيب السفينة أثناء الرحلة البحرية، وفي حالة عطبها وحال دون تمكنها من مواصلة الرحلة خلال مدة معقولة، يحق للمستأجر سحب حمولته من السفينة، وبمقابل يستحق المؤجر أجره المسافة، إلا إذا كان التوقف ناتجا عن خطأ ينسب إليه⁶.

تعرف عملية سحب بضاعة من السفينة موضوع المشاركة قبل نهاية الرحلة وجعلها على متن سفينة أخرى قصد إتمام الرحلة ب "المسافنة"⁷، وفي هذا الصدد تنص المادة 2/677 من ق.ب.ج على أن مصاريف مسافنة تقع على عاتق المستأجر، إلا في الحالات التي تكون فيها

1- أنظر النص باللغة الفرنسية للمادة 674، المرجع نفسه.

2- عباس خالد، مرجع سابق، ص 73.

3- أحمد حسني، مرجع سابق، ص 138.

4- نظر المادة 1/676 من الأمر 76-80، المعدل والمتمم.

5- أنظر المادة 2/676، المرجع نفسه.

6- أنظر المادة 1/677، المرجع نفسه.

7- أكلي ليندة، مرجع سابق، ص 186.

أسباب التوقف منسوبة للمؤجر¹، كما تجدر بنا إشارة إلى أنه يمكن للربان أن يستأجر سفينة أخرى لنقل البضاعة عليها إلى ميناء الوصول، إذا كان المؤجر قد احتفظ بحق تغيير السفينة أثناء الرحلة إذا أصاب السفينة عطب لا يمكن إصلاحه وحال دون استمرار الرحلة، شريطة أن تكون السفينة الثانية صالحة للملاحة، وأن تنقل البضاعة دون إتلافها إثر تفريغها وإعادة شحنها.

المطلب الثاني

التزامات المستأجر في عقد إيجار السفينة

ينشأ عن عقد إيجار السفينة التزامات يتحملها المستأجر تجاه المؤجر وتختلف هذه الالتزامات وفقا لنوع عقد الإيجار وبناء على ذلك، سوف نستعرض في الفرع الأول التزامات المستأجر في عقد إيجار السفينة بهيكلها، فحين نتطرق في الفرع الثاني إلى التزامات المستأجر في عقد إيجار السفينة لمدة معينة، بينما نتناول في الفرع الثالث التزامات المستأجر في عقد إيجار السفينة على أساس الرحلة.

الفرع الأول

التزامات المستأجر في عقد إيجار السفينة بهيكلها

يترتب على المستأجر بموجب عقد إيجار السفينة بهيكلها جملة من الالتزامات وتتمثل في تجهيز السفينة واستعمالها في الغرض المتفق عليه (أولا)، وتحمل تكاليف ونفقات استغلال السفينة (ثانيا)، ودفع بدل الإيجار (ثالثا)، ورد السفينة بالحالة التي سلمت فيها (رابعا) وضمان رجوع الغير على المؤجر (خامسا).

أولا: الالتزام بتجهيز السفينة واستعمالها في الغرض المتفق عليه

يلتزم المستأجر بموجب المادة 728 من ق.ب.ج، بتجهيز السفينة بشكل كامل²، بتزويدها بكل ما هو لازم للقيام بالرحلة³، فيتولى المستأجر تطبيق السفينة فيتعاقد مع الربان وباقي أفراد

1- الأمر 76-80، المعدل والمتمم.

2- المرجع نفسه.

3- أعرب زبيدة، عكاش زوهيرة، التصرفات القانونية الواردة على السفينة في التشريع الجزائري، مذكرة لنيل شهادة الماستر في الحقوق تخصص القانون العام للأعمال، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة عبد الرحمان ميرة، بجاية، 2017/06/22، ص 17.

الطاقم والذين يكونون تابعين له في أعمالهم الملاحية والتجارية¹، ويتحمل تبعاً لذلك أجور الطاقم والربان والمؤن الخاصة بهم وجميع المصاريف الملحقة بذلك²، وتجدر الإشارة إلى أنه قد يتم تسليم السفينة بطاقم غير مكتمل، أو يُعين الربان من طرف المؤجر حرصاً على سفينته³، ومع ذلك نكون بصدد استئجار سفينة بهيكلها، ما دام أن تبعية الربان والطاقم تبقى للمستأجر.

كما يتعين على المستأجر الاستغلال السفينة في الغرض الذي أجرت من أجله و وفقاً لما يناسب خصائصها الفنية التي يحددها ترخيص الملاحية وكذا العرف البحري⁴، وما يتماشى مع قدرتها التقنية وتخصصها العادي وهذا ما تنص عليه المادة 728 من ق.ب.ج، وغالباً ما تحدد المشاركة شروط استعمال السفينة، سواء بطريقة إيجابية مثلاً، بتحديد النطاق الجغرافي الذي يمكن للسفينة أن تستغل فيها من طرف المستأجر، أو سلبياً بتحديد المناطق الممنوعة على السفينة دخولها. وتجدر الإشارة إلى أنه ليس للمستأجر أن يدخل على السفينة تعديلات لم يوافق عليها المؤجر، وإذا اتفق في مشاركة الإيجار على حقه في إجراء تعديلات مؤقتة، ويتحمل نفقاتها باعتباره المستفيد منها، شرط أن يعيد السفينة إلى حالتها الأصلية عند انتهاء مدة الإيجار⁵.

ثانياً: الالتزام بتحمل تكاليف ونفقات استغلال السفينة

وفقاً لأحكام المادة 731 من ق.ب.ج يتحمل المستأجر مصاريف صيانة السفينة وإصلاحها وتغيير ما تلف منها جراء استغلالها، بإستثناء الإصلاحات والتغييرات الخاصة بالمؤجر المنصوص عليها في المادة 726 من ق.ب.ج⁶ ويستمد هذا التزام مرجعيته من السيطرة الفعلية على السفينة التي يتمتع بها المستأجر طوال مدة العقد لإنتقال إليه التسيير الملاحي والتجاري للسفينة⁷.

وينبغي علينا الإشارة إلى أنه يندرج ضمن ملحقات استغلال السفينة التي يتحملها المستأجر، الوقود والمؤن اللازمة للسفينة والبحارة، مصاريف شحن وتفريغ⁸، وكذا مختلف الرسوم المينائية،

1- أنظر المادة 730 من الأمر 76-80، المعدل والمتمم.

2- أنظر المادة 729، المرجع نفسه.

3- Remond –Gouilloud, Martine, op.cit, p275.

4- ترك محمد عبد الفتاح، التحكيم البحري: (النطاق الشخصي للإتفاق التحكيم في عقد النقل البحري)، دار الجامعة الجديدة، (د.م.ن)، مرجع سابق، ص 67.

5- كراش ليلي، مرجع سابق، ص 153.

6- أنظر المادة 731/أ من الأمر 76-80، المعدل والمتمم.

7- أنظر المادة 730، المرجع نفسه.

8- عباس خالد، مرجع سابق، ص 160.

ضف إلى ذلك المصاريف الناتجة عن المخاطر البحرية، بما فيها مصاريف التصادم والخسائر المشتركة¹، لذلك يعتبر منطقياً تحميله عبء تحمل مصاريف تأمين السفينة²، كما نضيف إلى ذلك تحميله دفع لأجور البحارة وتكفل بتكاليف مرتبطة بهم³، ودفعه بدل الإيجار للمؤجر⁴.

ثالثاً: التزام بدفع بدل الإيجار

يُعد دفع بدل الإيجار التزاماً أساسياً من خلال المادة 724 من ق.ب.ج، ويُستحق مقابل انتفاعه بالسفينة⁵، أما بالنسبة لبدء سريانه فإنه يستحق اعتباراً من يوم تسليم السفينة إلى المستأجر وينتهي في يوم ردها إليه⁶، وقد ترك المشرع مسألة تحديد قيمة بدل الإيجار وكيفية دفعه متروكة لاتفاق الطرفين بموجب المشاركة⁷، وفق فترة زمنية محددة.

الوفاء بدفع الأجرة مشروط بقدرة السفينة على مواصلة الملاحة دون توقف، أما إذ توقفت السفينة لإصلاح الأضرار الناشئة عن القوة القاهرة أو عيب ذاتي في السفينة أو لسبب لا ينسب لفعل المستأجر، توقف عن دفع الأجرة طوال مدة العطل إلا إذا كان التوقف مؤقتاً لا يزيد عن 24 ساعة⁸، المشرع الجزائري لم ينص على فسخ عقد إيجار السفينة بهيكلها وطلب التعويض كجزاء عن إخلاله بالتزامه في الحالة التي يتخلف فيها المستأجر عن دفع الأجرة، بخلاف مشاركة بركون "Barcon" النموذجية التي سمحت للمؤجر بفسخ العقد من دون إنذار مسبق للمستأجر، كلما تأخر هذا الأخير بسبعة أيام عن دفع الإيجار المتفق عليه ضمن بندها العاشر⁹.

¹ - كراش ليلي، مرجع سابق، ص 153.

² - أنظر المادة 731/ج من الأمر 76-80، المعدل والمتمم.

³ - أنظر المادة 729، المرجع نفسه.

⁴ - أنظر المادة 732، المرجع نفسه.

⁵ - أنظر المادة 732، المرجع نفسه.

⁶ - أنظر المادة 733، المرجع نفسه.

⁷ - أنظر المادة 732، المرجع نفسه.

⁸ - أنظر المادة 734، المرجع نفسه.

⁹ - BONASSISE Pierre et SCAPEL Chiristian, traité de droit maritime, LGDJ, paris, 2006, p 560.

رابعاً: التزام برد السفينة بالحالة التي سلمت فيها

يلتزم المستأجر برد السفينة عند انتهاء مدة العقد في الزمان والمكان المتفق عليه، وبالحالة التي كانت عليها عند التسليم، باستثناء الاستهلاك العادي¹، ويسأل المستأجر عن أي ضرر يصيب للسفينة ويكون خارج نطاق استغلالها العادي، ما لم يكن ذلك بسبب لا ينسب إليه².

وإذا تأخر المستأجر في رد السفينة في الوقت المتفق عليه في العقد، وجب عليه دفع تعويضاً يحسب على أساس ضعف بدل الإيجار المحدد عن المدة الزائدة على التاريخ المحدد للرد، ما لم يكن التأخير عرضياً ولا يجاوز عُشر (1/10) مدة العقد³.

خامساً: التزام بضمان رجوع الغير على المؤجر

تنص المادة 730 من ق.ب.ج على أنه "يتمتع المستأجر بالتسيير الملاحي والتجاري للسفينة... وهو يضمن المؤجر بالنسبة لجميع طلبات الغير"، وتتمثل صورة هذا الضمان في أنه إذا رجع الغير على المؤجر لتعويضه عن ضرر لحق به من جراء استغلال المستأجر للسفينة يكون للمؤجر إدخال المستأجر ضامناً في الدعوى، وأنه إذا حكم على المؤجر بتعويض للغير وقام بدفعه به يحق له الرجوع على المستأجر لاستقاء ما دفعه⁴.

الفرع الثاني

التزامات المستأجر في عقد إيجار السفينة لمدة معينة

يترتب على عقد إيجار السفينة لمدة معينة جملة من الالتزامات تقع على عاتق المستأجر، والتي يمكن حصرها في ثلاث التزامات أساسية، تتمثل في دفع أجرة الحمولة (أولاً)، وتحمل مصاريف الاستغلال التجاري للسفينة (ثانياً)، ورد السفينة (ثالثاً).

1- أنظر المادة 735 من الأمر 76-80، المعدل والمتمم.

2- أحمد حسني، مرجع سابق، ص 73.

3- أنظر المادة 736 من الأمر 76-80، المعدل والمتمم.

4- كمال حمدي، القانون البحري: (السفينة - أشخاص الملاحة البحرية - استغلال السفينة - إيجار السفينة - نقل البضائع ولأشخاص - القطر - الإرشاد)، مرجع سابق، ص 431.

أولاً: التزام بدفع أجرة الحمولة

يلتزم المستأجر بدفع الأجرة المتفق عليها، وهو الالتزام لأساسي مقابل الاستغلال التجاري للسفينة، ويحدد مبلغ أجرة الحمولة وكيفية دفعه في بنود المشاركة الزمنية¹، وإلا يتم دفع أجرة الحمولة مقدماً وشهرياً، ولا تعتبر لأجرة المدفوعة مقدماً كحق مكتسب بالنسبة لكل حادث²، وعملياً يتم تحديد أجرة الحمولة في هذا نوع من العقود، وفقاً لقانون العرض والطلب في السوق الملاحي، وتقدر بالنظر إلى حمولة السفينة ومدة العقد³.

ويبدأ سريان أجرة الحمولة، اعتباراً من اليوم الذي توضع فيه السفينة تحت تصرف المستأجر وفقاً للبنود المتفق عليها⁴، وفي حالة وجود التباس بشأن تاريخ التسليم، فيحتسب بدء سريان أجرة الحمولة اعتباراً من يوم البدء التحميل⁵، ويوقف سريان أجرة الحمولة في اليوم المعين في العقد، وفي حالة عدم تحديده ففي يوم انتهاء عمليات التفريغ النهائية وقبل رد السفينة⁶، إلا أنه لا تستحق الأجرة خلال الفترات التي تكون فيها السفينة غير صالحة للاستعمال التجاري لمدة تتجاوز 24 ساعة⁷، ما عدا إذا كان توقف السفينة يعود لفعل المستأجر⁸، أما إذا غرقت السفينة أو دمرت أو أصبحت غير قابلة للتصليح، في هذه الحالة تستحق أجرة الحمولة لغاية يوم وقوع هذه الحوادث بما فيها ذلك اليوم، لكن في حالة فقدان السفينة تستحق أجرة الحمولة لغاية اليوم الذي تصل فيه آخر معلومة عن السفينة⁹.

1- أنظر المادة 1/707 من الأمر 76-80، المعدل والمتمم.

2- أنظر المادة 2/707، المرجع نفسه.

3- كراش ليلي، مرجع سابق، ص 154.

4- أنظر المادة 1/709 من الأمر 76-80، المعدل والمتمم.

5- أنظر المادة 2/709، المرجع نفسه.

6- أنظر المادة 3/709، المرجع نفسه.

7- المشرع الجزائري كان أكثر دقة فيما يتعلق بتحديد المدة التي توقف بعد إنقضائها أجرة الحمولة والمنصوص عليها في المادة 706 بجعلها 24 ساعة متتالية وهذا مقارنة بنص المادة 710 التي حددت هذه المدة بـ 24 ساعة فقط دون تبيان ما إذا كانت متتالية أو ساعات متقطعة يمكن جمعها.

8- أنظر المادة 710 من الأمر 76-80، المعدل والمتمم.

9- أنظر المادة 721، المرجع نفسه.

أما في حالة إخلال المستأجر بالتزامه بدفع أجرة الحمولة، يحق للمؤجر طلب فسخ، ومطالبة بكل التعويضات عن الأضرار اللاحقة به¹، وعادة ما تتضمن المشارطات الزمنية بنود تسمى بالشروط الفاسخة التي تمنح للمؤجر الحق في استرداد سفينته، ودون الحاجة إلى حكم، مع احتفاظه بحقه في المطالبة بالتعويضات المحتملة، ونشير أن المشرع الجزائري قد منح حرية للمؤجر في طلب فسخ عقد الاستئجار الزمني عوض اعتباره مفسوخا بقوة القانون، كلما أخل المستأجر بالتزامه في دفع الأجرة²، وذلك حفاظا على حقه في الامتياز على البضائع لاستقاء دينه، هذا الحق ممنوح له بموجب القواعد العامة المنظمة لهذا لعقد وفقا للمادة 645 من ق.ب.ج.

ثانيا: الالتزام بتحمل مصاريف الاستغلال التجاري للسفينة

يلتزم المستأجر بدفع مصروفات التي يقتضيها الاستغلال التجاري للسفينة³، نظرا لانتقال التسيير التجاري إليه، وتشمل هذه المصاريف، مصاريف التي تتعلق بسير السفينة واستغلالها في النقل، كنفقات وقود ورسوم المينائية ونفقات الإرشاد⁴، كما يتحمل أجرة الساعات الإضافية للطاقم، ومصاريف العمليات المتعلقة بالبضاعة فبمجلها تتمثل في نفقات شحنها ورصها وتفريغها⁵، وكذا مصاريف صيانة عابرة السفينة وتنظيفها⁶، كما يتحمل المستأجر وحده المساهمة المتعلقة بالأجرة عن الخسائر المشتركة⁷.

وبموجب نص المادة 698 من ق.ب.ج، فإن المؤجر يتحمل مسؤولية عن الأضرار التي تلحق بالبضائع نتيجة تقصيره في التزاماته، بمفهوم المخالفة يكون المستأجر مبدئيا مسؤولا عن التلف الحاصل للبضائع المنقولة أثناء الرحلة البحرية وهذا ما قضت به الغرفة التجارية للمحكمة

1-أنظر المادة 720، المرجع نفسه.

2-أنظر المادة 720، المرجع نفسه.

3- أنظر المادة 704، المرجع نفسه.

4- عباس خالد، مرجع سابق، ص 135.

5- حمدي كمال، القانون البحري، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2003، ص 398.

6-أنظر المادة 704 من الأمر 76-80، المعدل والمتمم.

7-أنظر المادة 716، المرجع نفسه.

العليا تبعا لقرارها المؤرخ في 22 نوفمبر 1994¹، كما يُسأل المستأجر عن الأضرار التي تلحق بالسفينة من جراء استغلالها التجاري، باستثناء الأضرار الناتجة عن الاستغلال العادي².

ثالثا: الالتزام برد السفينة

يلتزم المستأجر برد السفينة إلى المؤجر، في الزمان والمكان المحددين في عقد³، وعند استردادها يقوم المؤجر بإجراء محضر وصفى للسفينة ومقارنة بمحضر التسليم، ويُسأل المستأجر عن الأضرار التي لحقت بالسفينة إذا لم تكن ناتجة عن الاستهلاك العادي.

قد يحدث أن تنتهي مدة العقد الإيجار والسفينة لازلت في عرض البحر وتحتاج إلى وقت إضافي للوصول، فالمشرع الجزائري في هذه الحالة اعتبر أن العقد يبقى ساري المفعول ويمتد إلى غاية الوقت الذي تصل فيه السفينة إلى الميناء المحدد لإجراء عملية ردها⁴.

وبمقابل يتحمل المستأجر عن هذه المدة الإضافية دفع الأجرة حمولة تساوي ضعف الأجرة المتفق عليها بالعقد، إلا كانت هذه المدة الإضافية عرضية ولا تزيد عن عُشر (1/10) مدة العقد⁵، أما حالة انتهاء الرحلة قبل انتهاء المدة المحددة في العقد، نلاحظ أن المشرع الجزائري بموجب أحكام المادة 713 من ق.ب.ج، قد منح للمؤجر إمكانية رفض قيام المستأجر برحلة جديدة، إذا كانت مدتها تتجاوز بقدر كبير المدة المتبقية لنهاية العقد.

الفرع الثالث

التزامات المستأجر في عقد إيجار السفينة على أساس الرحلة

تتلخص التزامات المستأجر الناشئة عن عقد إيجار سفينة على أساس الرحلة في التزامين أساسيين، وهما دفع الأجرة (أولا)، وشحن وتفريغ البضائع (ثانيا).

¹ - الإجتهد القضائي للغرفة التجارية والبحرية، عدد خاص، قسم الوثائق للمحكمة العليا، الديوان الوطني للأشغال التربوية، 1999، نقلا عن: عباس خالد، مرجع سابق، ص 137.

² - أنظر المادة 699 من الأمر 76-80، المعدل والمتمم.

³ - أنظر المادة 711، المرجع نفسه.

⁴ - أنظر المادة 1/712، المرجع نفسه.

⁵ - أنظر المادة 2/712، المرجع نفسه.

أولاً: الالتزام بدفع الأجرة

يلتزم المستأجر بدفع الأجرة مقابل وضع السفينة كلياً أو جزئياً، تحت تصرفه للقيام بالرحلة أو الرحلات المحددة في العقد¹، ويُحدد مبلغ أجرة الحمولة وكيفية دفعه في العقد، وإلا بالأجرة المعمول بها في تاريخ ومكان التحميل²، وفي حالة وجود لبس في حساب أجرة الحمولة على أساس الحجم أو الوزن أو العدد، فإن كميات البضائع المفرغة هي وحدها التي تؤخذ بحساب مبلغ أجرة الحمولة³، ولو تضمن سند الشحن أكثر من ذلك، أما أجرة المسافة فلا تكون مستحقة للمؤجر، إلا إذا توقفت السفينة نهائياً، عن الإبحار قبل إتمام الرحلة المتفق عليها، ولم يتمكن الربان من توفير سفينة بديلة⁴، وتُحتسب على أساس النسبة ما بين المسافة الكاملة الواجب قطعها والتي حسبت على أساسها أجرة الحمولة والمسافة المقطوعة فعلاً والنسبة ما بين مصاريف ومدة الرحلة على المسافة الكاملة و المسافة المتبقية للرحلة⁵.

من الحالات التي يستحق فيها المؤجر أجرة الحمولة كاملة، نذكر حالة نقص الحمولة عما هو متفق عليه، ويظل مكانها فارغاً، إلا إذا أجاز المستأجر تكمله الحمولة الناقصة ببضائع أخرى، وهذا عند الإيجار الكلي للسفينة⁶، وفي حالة لم يكتمل التحميل بعد انقضاء المهلة الإضافية وتم إرسال السفينة بحمولة ناقصة، إلا أنه إذا منح عقد إيجار مهلة إضافية ثانية لإنهاء التحميل فلا يحق المؤجر أن يرسل السفينة بحمولة ناقصة قبل انقضاء هذه المهلة⁷، وكذلك حالة استبدال المستأجر البضاعة المدونة في العقد ببضاعة أخرى دون إضرار بالمؤجر والمستأجرين الآخرين⁸، وفي حالة طلب المستأجر تصرف بالبضائع خلال الرحلة إذا كان إيجار كلياً، لأن حالة الإيجار الجزئي للسفينة، لا يمكن تفريغ للبضاعة دون موافقة المؤجر⁹، في حين يستحق المؤجر في بعض الحالات أجرة المسافة، نذكر منها حالة إذا لم تستطيع السفينة الوصول إلى اتجاهها

1- أنظر المادة 650، المرجع نفسه.

2- أنظر المادة 686، المرجع نفسه.

3- أنظر المادة 687، المرجع نفسه.

4- عباس خالد، مرجع سابق، ص 85.

5- أنظر المادة 688 من الأمر 76-80، المعدل والمتمم.

6- أنظر المادتين 668 و672، المرجع نفسه.

7- أنظر المادتين 665 و666، المرجع نفسه.

8- أنظر المادة 669، المرجع نفسه.

9- أنظر المادة 678، المرجع نفسه.

بسبب عوائق مستمرة، لا يمكن تجنبها خلال مدة المعقولة¹، وكذا حالة توقف الرحلة لسبب عطب السفينة يحول دون استمرار السفينة بمدة معقولة، إذا كان سبب توقف السفينة خارج عن إرادة المؤجر²، وحالة حدوث ما ذكر في المادة 689 خلال الرحلة البحرية³.

وإذا أخل المستأجر بالتزامه في دفع الأجرة ومكافأة المهلة إضافية للشحن والتفريغ، يحق للمؤجر رفض تفريغ الحمولة⁴، وله أن يعمل على بيعها بموافقة السلطات القضائية بعد أن يعلم المستأجر مسبقاً، إلا إذا قدم هذا الأخير ضمانات كافية⁵.

ثانياً: الالتزام بشحن وتفريغ البضائع

يلتزم المستأجر بموجب المادة 673 من ق.ب.ج، بتحميل السفينة، ما لم يُتفق على خلاف ذلك في المشاركة⁶، وبالرغم أن المشرع قد نص صراحة على التزام المستأجر بشحن البضائع فقط، إلا أن هذا لا يعفيه من الالتزام بتفريغها، ما دام أنه قد جعل الأحكام الخاصة بالشحن تطبق بشكل مطابق على عملية التفريغ وأجلها⁷، والمستأجر لا يتولى تنفيذ هذه العمليات بنفسه وإنما يلجأ إلى مقاولي الشحن والتفريغ، ويقصد بشحن البضائع رفعها من رصيف الميناء ووضعها على ظهر السفينة⁸، أما التفريغ فهو وإنزالها من السفينة ووضعها على رصيف⁹.

يحدد العقد مدة ومواعيد الشحن والتفريغ و إلا وجب الرجوع إلى العرف سائد في ميناء التحميل، وتبدأ مواعيد الشحن والتفريغ في السريان عند إعلام المؤجر للمستأجر كتابياً أو أي شخصاً آخر معين لهذا الغرض بوصول السفينة وجاهزيتها للتحميل¹⁰، ويجب تبليغه تبليغاً

1- أنظر المادة 676، المرجع نفسه.

2- أنظر المادة 677، المرجع نفسه.

3- أنظر المادة 690، المرجع نفسه.

4- أنظر المادة 680، المرجع نفسه.

5- أنظر المادة 681، المرجع نفسه.

6- تنص المادة 673 من ق.ب.ج على أنه: "يقوم المستأجر بتحميل السفينة، أما رص البضائع فيعود على المؤجر، إلا حالة الاتفاق المخالف لذلك".

7- تنص المادة 679 من ق.ب.ج على أنه: "تطبق الأحكام الخاصة بالتحميل بشكل مطابق لعمليات التفريغ وأجلها".

8- الفقي محمد السيد، تطور قواعد قانون النقل البحري تحت تأثير استخدام الحاويات، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2007، ص 78.

9- عمارة دينا، تواتي كنزة، مرجع سابق، ص 42.

10- أنظر المادة 1/660 من الأمر 76-80، المعدل والمتمم.

صحيحاً ووفقاً للمشاركة، وإلا يطبق النظام أو العرف المعمول بهما في ميناء التحميل¹، ولا يدخل في حساب المدة الأصلية إلا أيام وساعة العمل التي يمكن أن يستخدمها المستأجر في عمليات الشحن والتفريغ، وعليه في بعض الحالات يتوقف سريان ميعاد الشحن والتفريغ لعدم الإضرار بمصالح المستأجر، وعدد المشرع الجزائري بموجب المادة 662 من ق.ب.ج، أسباب توقف فيها عملية حساب المدة الأصلية، والمتمثلة في حالة منع عمليات التحميل لأسباب لها صلة بالسفينة أو بأمر من سلطات الميناء، أو بسبب الأحوال الجوية، أو حالة القوة القاهرة.

المدة الممنوحة للمستأجر أحيانا تكون غير كافية لشحن أو تفريغ البضاعة، ولهذا على المؤجر أن يبقى السفينة في مكان التحميل خلال مدة إضافة تسمى ميعاد إضافي للشحن والتفريغ، وتحدد مدتها باتفاق الطرفين²، وإلاّ تحدد بقدر عدد أيام الشحن والتفريغ³، وتُحسب بأيام وساعات متتابعة وتوقف مدة سريانها يخضع لنفس أسباب توقف سريان المدة الأصلية للشحن والتفريغ⁴، وباعتبار أن هذه المهلة الإضافية تشكل أجلا إضافيا يمنح للمستأجر قصد إتمام عمليات شحن أو تفريغ بضاعته، فإن تحديد أجرتها يخضع لحرية أطراف العقد، وإذا لم تحدد تحسب على أساس حمولة السفينة ومعدل أجرتها بالإضافة إلى كل المصاريف التي تحملها المؤجر⁵، من جراء هذا التوقف للسفينة، وتُدفع أجرة المهلة الإضافية يوميا من قبل المستأجر للمؤجر⁶، وفي حالة نهاية المهلة الإضافية دون الانتهاء من عمليات الشحن أو التفريغ، فإن المشرع الجزائري منح للمؤجر إمكانية فسخ العقد، أو إرسال السفينة بحمولة ناقصة مع الاحتفاظ بحقه في الأجرة كاملة⁷، إلا إذا منح العقد مهلة إضافية ثانية، وبالتالي يكون المؤجر ملزما بإبقاء السفينة متوقفة في ميناء التحميل، إلى غاية انقضاء هذه المهلة المضافة⁸، ويعد منطقيا عدم تدخل المشرع الجزائري لتحديد

1- أنظر المادة 2/659، المرجع نفسه.

2- أنظر المادة 1/663، المرجع نفسه.

3- أنظر المادة 2/663، المرجع نفسه.

4- أنظر المادة 3/663، المرجع نفسه.

5- إن المشرع الجزائري في نص المادة 1/664 من ق.ب.ج باللغة العربية في العبارة لأخيرة قد أخطأ فعوض كتابة المؤجر أدرج المشرع المستأجر، لأن المؤجر في هذا النوع من الإيجار هو الذي يحتفظ بالتسيير الملاحي والتجاري، وما يؤكد أن المشرع قد أخطأ، هو النص الفرنسي لذات الفقرة من نفس المادة الذي نجد أنه أدرج فيه مصطلح المؤجر "...pour le frèteur..."

6- أنظر المادة 2/664 من الأمر 76-80، المعدل والمتمم.

7- أنظر المادة 665، المرجع نفسه.

8- أنظر المادة 1/666، المرجع نفسه.

مدة المهلة الإضافية الثانية في حالة عدم تحديدها في المشاركة، إنها تشكل امتداداً زمنياً للمهلة الإضافية، وبالتالي فإن مدتها تكون بأيام وساعات متتابة، ويبدأ سريانها مباشرة بعد انقضاء المهلة الإضافية، بينما إذا تعلق الأمر بعدم الاتفاق على تحديد أجره هذه المهلة الإضافية الثانية، فإن المشرع جعل حساب أجرتها يكون بزيادة 50% من معدل أجره المهلة الإضافية¹، كما نستنتج من سكوت النص أن المهلة الإضافية الثانية لا يتوقف سريانها حتى ولو تحققت فيها أسباب التوقف التي تسرى على المهلتين لأصلية الإضافية للشحن والتفريغ².

في حين إذا أخل المستأجر بالتزامه بالتفريغ قبل انقضاء المدة المعنية لها، يحق للمؤجر أن يعمل على إنزال البضائع وإيداعها في مكان أمين لحساب وتحت مسؤولية المستأجر مع إعلام المستأجر بذلك³، أما إذا تعدت عمليات التفريغ والإيداع مدة التفريغ والمهلة الإضافية المبنية في عقد إيجار، يحق للمؤجر أن يطلب تعويضات عن التأخير تحسب بنفس الشروط الخاصة بالمهلة الإضافية الثانية⁴، وتعتبر هذه التعويضات من ملحقات الأجرة، من خلال تطبيق أحكام الأجرة عليها، بتمكين المؤجر من ممارسة عليها نفس الضمانات المقررة الاستحقاق الأجرة⁵.

وفي حال إتمام عمليتي الشحن والتفريغ قبل انتهاء المهلة الأصلية للشحن والتفريغ، فيستحق المستأجر مكافأة السرعة يدفعها المؤجر، ما لم يُنص على خلاف ذلك⁶، أما عن مقدار مكافأة السرعة تحدد مسبقاً في مشاركة، وإلا تكون مساوية لنصف قيمة أجره المهلة الإضافية للشحن والتفريغ، ولا تحسب أيام العطل ضمن الساعات والأيام الموفرة للمؤجر ما عد أيام الأحاد⁷.

¹ - أنظر المادة 2/666، المرجع نفسه.

² - عباس خالد، مرجع سابق، ص 110.

³ - أنظر المادة 682 من الأمر 76-80، المعدل والمتمم.

⁴ - أنظر المادة 683، المرجع نفسه.

⁵ - أنظر المادة 680، المرجع نفسه.

⁶ - أنظر المادة 1/667، المرجع نفسه.

⁷ - أنظر المادة 2/667، المرجع نفسه.

المبحث الثاني

المسؤولية المترتبة عن عقد إيجار السفينة

يعد عقد إيجار السفينة عقدا ملزما للجانبين، ويرتب على عاتق طرفيه عدة التزامات. وينشأ عن الإخلال بتنفيذ هذا العقد مسؤولية قانونية تقع على عاتق المخل بالتزامه، سواء كان المؤجر أو المستأجر وتحدد هذه المسؤولية وفقا لأحكام القانون البحري والشروط العقدية، مع مراعاة الطبيعة الخاصة لهذه العقود التي تجمع بين الجوانب التجارية والمدنية. وعليه لتحديد المسؤولية المترتبة عن الإخلال بتنفيذ عقد إيجار السفينة، يتعين التطرق في المطلب الأول إلى مسؤولية المؤجر في عقد إيجار السفينة، ثم التطرق في المطلب الثاني إلى مسؤولية المستأجر في عقد إيجار السفينة.

المطلب الأول

مسؤولية المؤجر في عقد إيجار السفينة

تشكل مسؤولية المؤجر إحدى الموضوعات المحورية في القانون البحري، سواء مستوى التشريع الوطني أو في إطار التشريعات الأجنبية، يقتضي تحقيق دراسة شاملة وإحاطة دقيقة بهذه المسؤولية، بيان مسؤولية المؤجر من خلال الصور الثلاثة لعقد إيجار السفينة. وبناء عليه، سيتم تناول مسؤولية المؤجر في عقد إيجار السفينة بهيكلها في الفرع الأول، ثم مسؤولية المؤجر في عقد إيجار السفينة لمدة معينة في الفرع الثاني، وأخير مسؤولية المؤجر في عقد إيجار السفينة على أساس الرحلة في الفرع الثالث.

الفرع الأول

مسؤولية المؤجر في عقد إيجار السفينة بهيكلها

بالرغم من فقدان المؤجر للتسييرين الملاحي والتجاري للسفينة إلا أنه لا يعفيه من المسؤولية 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 الحالة تثير مسؤوليته.

أ- قيام مسؤولية المؤجر في حالة عدم صلاحية السفينة للملاحة

يكون المؤجر مسؤولاً عن السفينة من حيث صلاحيتها ملاحيا وتجاريا بكل ما يحمل مصطلح "صلاحية للملاحة"، وما يجب توضيحه في هذا الشأن أنه يصعب على المؤجر ضمان صلاحية السفينة للملاحة لافتقاره عملية تجهيزها¹، إلا أنه يعتبر مسؤولاً 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 أي شخص يكون تحت مسؤوليته وهذا وفقا لأحكام المادة 727 ق.ب.ج.

أما تنظيم مسؤولية المؤجر اتجاه المستأجر فيتم وفقا لمشارطة 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 سببتها القوة القاهرة². وتجدر إشارة إلى أن هلاك أو تلف البضاعة بمجرد، لا ينشئ أي قرينة في مواجهة على الإخلال بالتزامه، بل يتعين على المستأجر إقامة الدليل على ارتكابه خطأ ما كان هو السبب المباشر في حصول الضرر، وبالتالي مطالبة بالتعويض تبعا لذلك، وهذا أمر منطقي نظرا لانتقال التسيير التجاري والملاحي إلى المستأجر.

ب- 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، ومن ناحية أخرى يواجه الأضرار الناتجة عن خطأ لا يعود للمستأجر أو للقوة القاهرة³، ولقد نص المشرع الجزائري بموجب أحكام المادة 726 ق.ب.ج، على أن المؤجر يكون مسؤولاً عن ضمان العيوب الذاتية المتعلقة بالسفينة طيلة مدة العقد.

لقد اختلفت التشريعات في تحديد الطبيعة القانونية لمسؤولية مؤجر السفينة، بين اعتبارها مسؤولية عقدية تقوم على إخلال المؤجر بإحدى التزاماته المتضمنة في العقد الإيجار، أو مسؤولية تقصيرية تقوم على الخطأ الجسيم والغش. وعليه يجب التفرقة في هذا الصدد بين المسؤولية

¹ - عباس خالد، مرجع سابق، ص 154.

² - بهجت عبد الله قايد، القانون البحري: (السفينة - أشخاص الملاحة البحرية - الاستغلال البحري - التأمين البحري)، مكتبة نهضة الشرق، القاهرة، 1984، ص 170.

³ - أحمد حسني، مرجع سابق، ص 66.

التعاقدية والمسؤولية التقصيرية، فإذا كان مؤجر السفينة مجهزة مسؤولاً حيال المضرور من جراء الخطأ الذي ارتكبه طاقم السفينة، أو ربانها، فإنه لا يسأل عن الخطأ المذكور إذ وقع في معرض تنفيذ عقد مبرم بين المضرور ومجهز السفينة، وفي هذه الحالة يمكن للمجهز الذي أجر سفينته للغير أن يشترط إعفائه من المسؤولية عن أخطاء الملاحة التي يرتكبها البحارة باعتبارهم ليسوا خاضعين لإشرافه ورقابته فيما يتعلق بملاحة السفينة¹، فيسأل المؤجر أمام المستأجر عن الخطأ الصادر منه في تنفيذ التزاماته العقدية، فحين يسأل المؤجر أمام الغير بسبب عدم صلاحية السفينة المؤجرة للملاحة إذا أصاب الغير بضرر وفق أحكام المسؤولية التقصيرية².

ثانياً: مسؤولية المؤجر اتجاه الغير

إن المسؤول عن ضرر 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، باستثناء الضرر الناجم عن عيب ذاتي في السفينة، فعلى المستأجر أن يلتزم بإحاطة المؤجر علماً بكل خلل يحتمل أن يلحق في المستقبل ضرراً بالغير وإلا عُدَّ هو المسؤول عن ذلك الضرر³، وللاستفادة من حق تحديد المسؤولية يجب على المؤجر أن لا يرتكب خطأ، ويشترط في الخطأ أن يكون شخصياً ثابتاً متعلقاً به، فخطأ ربان السفينة أو أي شخص ينوب عنه لا يفقد حقه في تحديد المسؤولية، بل يستفاد من حق تحديد المسؤولية كل من مستأجر السفينة ومجهزها والمجهز المسير والربان أو أعضاء طاقم السفينة وكذلك من ينوب عن المؤجر والمستأجر والمجهز المسير بصفته قائمين بمهامهم على غرار المؤجر نفسه⁴.

تحديد المسؤولية إما أن يكون عينياً يشمل السفينة والأجرة وهو النظام الذي تأخذه به كل من مصر وفرنسا، وإما يكون نقدياً بتحديد مبلغ جزافي على أساس الحمولة الصافية تنحصر فيه حقوق الدائنين وهو موقف كل من الجزائر وإنجلترا⁵.

¹ - سطاس نفن بدر الدين، النظام القانوني لمسؤولية مالك السفينة: (كمجهز كناقل للبضائع)، دار الإعمار العالمي للنشر والتوزيع، عمان، 2017، ص 52.

² - حمد الله محمد حمد الله، عقد النقل: (البري البحري، الجوي)، مرجع سابق، ص 102.

³ - أكلي ليندة، مرجع سابق، ص 227.

⁴ - 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 833 و 834.

⁵ - أكلي ليندة، مرجع سابق، ص 228.

الفرع الثاني

مسؤولية المؤجر في عقد إيجار السفينة لمدة معينة

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

أولاً: مسؤولية المؤجر اتجاه المستأجر

تقوم مسؤولية المؤجر اتجاه المستأجر في حال وقوع أضرار تصيب البضاعة، ويعد هذا من الالتزامات الأساسية التي يتحملها المؤجر بموجب عقد إيجار السفينة لمدة معينة، كما توجد حالات أخرى تتحقق فيها مسؤولية المؤجر قد أشارت إليها المادتين 703 و 719 من ق.ب.ج.

أ- المسؤولية عن الأضرار اللاحقة بالبضاعة

المؤجر يكون مسؤولاً في حدود السلطة التي احتفظ بها، والتي تقتصر على سلطة التسيير الملاحي، وبناء عليه يسأل عن الأضرار التي تصيب البضاعة إذا ثبت أن هذه الأضرار ناتجة عن تقصيره في تنفيذ التزاماته¹. وفي حال وقوع ضرر، يجوز للمستأجر أن يمتنع عن تنفيذ التزاماته أو أن يطلب فسخ العقد مع المطالبة بالتعويض. ومع ذلك، يحق للمؤجر أن يدفع بالسبب الأجنبي لنفى مسؤوليته، وفي هذه الحالة يستحق الأجرة حتى تاريخ وقوع الكارثة أو العلم بفقدان السفينة. إلا أنه في الوقت نفسه يعفيه من مسؤولية الخطأ الملاحي الناتج عن الربان أو مندوبية بخصوص هذه الأضرار².

ب- حالات أخرى لقيام مسؤولية المؤجر

أشارت المادة 719 من ق.ب.ج إلى حالات أخرى لقيام مسؤولية المؤجر اتجاه المستأجر في عقد إيجار السفينة لمدة معينة وتتمثل في:

- حالة وقوع ضرر جراء التأخير المنسوب إلى المؤجر.

¹ - سطات نفن بدر الدين، مرجع سابق، ص 58.

² - أنظر المادة 698 من الأمر 76-80، المعدل والمتمم.

- حالة فقدان السفينة.

- حالة عدم صلاحية السفينة للقيام بالملاحة البحرية.

إلا أنه يمكن للمؤجر نفي مسؤوليته في حالة ما إذا أثبت أن هذه الحوادث نتجت عن أخطاء لا تخصه هو أو عن الأشخاص التابعين له¹.

ومن خلال المادة 703 من ق.ب.ج، يتبين أن المؤجر لا يكون مسؤولاً اتجاه 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 المؤجر والمستأجر مسؤولية ذلك بالتضامن مع اتجاه هذا الغير وفقاً لمقتضيات المادة 702 من ق.ب.ج.

ثانياً: مسؤولية المؤجر اتجاه الغير

لتحديد مدى مسؤولية المؤجر اتجاه الغير، لابد من البحث على أساس العلاقة التي تجمع بين الغير والمؤجر، إذا كانت تقوم على أساس المسؤولية التعاقدية أم على أساس المسؤولية التقصيرية.

أ- مسؤولية التعاقدية

يكمن معيار في تحديد المسؤولية العقدية في عدم تنفيذ الالتزام، بالتالي تحديد مسؤوليته عن خطئه²، 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 معه³، فإذا كان مؤجر السفينة هو الذي أبرم هذه العقود فإن دعوى المسؤولية توجه ضده ويستوي أن يكون تعاقد مباشر، أو بواسطة وكيل خاص، أو يكون الربان عند تعاقد مع الغير قد أعلن عن تمثيله للمؤجر فتعتبر هذه الديون المترتبة عن هذا النوع من العقود في كل الأحوال ديون ممتازة⁴.

¹- سخري بوبكر، القانون البحري، دار هومة للطباعة والنشر والتوزيع، الجزائر، 2006، ص 162.

²- فتحي إيمان الجميل حسن، مسؤولية الناقل البحري للأشخاص، دار الكتب والوثائق العلمية، الاسكندرية، 2006، ص 38.

³- عوض علي جمال الدين، مرجع سابق، ص 240.

⁴- أضريرف عبد الرحيم، مرجع سابق، ص 332.

إلا أن الصعوبة تنثور بالنسبة للعقود التي يبرمها الربان مع الغير من أجل حاجيات السفينة المستأجرة دون أن يفصح بأنه 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 المستأجر. إلا أن مشروع الجزائري حسم أمر بهذا الشأن بموجب أحكام المادة 702 من ق.ب.ج، حيث أبقى المؤجر والمستأجر معا مسؤولين عن هذا الالتزام¹.

ب- المسؤولية التقصيرية

يمكن لصاحب البضاعة 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 مخالف لأحكام القانون².

ولتحديد مسؤولية المؤجر اتجاه الغير لابد من التمييز بوضوح بين التسيير الذي يتقاسمه كل من المؤجر والمستأجر، فالمؤجر يكون مسؤول عن الأضرار التي تسببها سفينته للغير ما لم تكن ناشئة عن الاستغلال التجاري للسفينة، أما إذا كانت الأضرار التي لحقت بالمضروور نتيجة خطأ الربان والبحارة أثناء مباشرة التسيير التجاري للسفينة فإن المستأجر هو الذي يتحمل المسؤولية ويدفع التعويض المستحق لأن الربان والبحارة يتبعونه أثناء نشاط التجاري على متن السفينة³.

فحين إذا كانت الأضرار التي لحقت بالمضروور ترجع إلى أفعال بوصفه تابعا للمؤجر والمستأجر في أن واحد، وهي أمور يصعب فيها الفصل بين التسيير الملاحي والتجاري للسفينة كالوقوف في عرض البحر أو سرعة السفينة، ففي هذه الحالة يجب توزيع التعويض المستحق للمضروور بين المؤجر والمستأجر بنسبة الخطأ الملاحي أو الخطأ التجاري المرتكب⁴.

¹ - تنص المادة 702 من ق.ب.ج على أنه: "إذا لم يقر الربان العامل في إطار الأحكام المذكورة في المادة السابقة، بإخبار الغير صراحة بأنه يعمل لحساب المستأجر، فإن المؤجر والمستأجر يبقيان مسؤولين عن هذا الالتزام".

² - أحمد حسني، مرجع سابق، ص 125.

³ - أكلي ليندة، مرجع سابق، ص 233.

⁴ - سطات نفن بدر الدين، مرجع سابق، ص 59.

الفرع الثالث

مسؤولية المؤجر في عقد إيجار السفينة على أساس الرحلة

في عقد إيجار السفينة على أساس الرحلة يحتفظ المؤجر بالتسيير الملاحي والتجاري للسفينة المؤجرة، مما يقتضى التزامه بتنفيذ العقد وفقا لذلك، ويترتب على لإخلاله بتنفيذ التزاماته قيام مسؤوليته القانونية في مواجهة المستأجر والغير (أولا)، إلا أنه من الناحية العملية غالبا ما يتضمن العقد بنودا لتحديد المسؤولية (ثانيا).

أولا: مسؤولية المؤجر اتجاه المستأجر والغير

تطبيقا للمبدأ العام المنصوص عليه في المادة 124 من ق.م.ج، والذي يقضى بأن كل خطأ يسبب ضررا للغير يلزم من كان سببا في حدوثه بالتعويض، وعليه يجب على المؤجر أن يعرض المستأجر عن الأضرار التي تلحق به نتيجة عدم تنفيذ التزاماته، وكذلك عن الأضرار التي يتسبب فيها للغير.

أ- مسؤولية المؤجر اتجاه المستأجر

لقد بينت لنا دراسة التزامات المؤجر في عقد إيجار على أساس الرحلة أن منها ما يتعلق ويخص السفينة ومنها ما يتعلق بالحمولة، وأخرى تتعلق بالرحلة، فمن الطبيعي أن هذه الالتزامات تقابلها مسؤولية المؤجر عند عدم تنفيذ سواء جزئيا أو كليا للعقد، فالضرر الذي يسببه المؤجر للمستأجر قد يكون ناتجا عن الأضرار التي تلحق بالبضائع لإخلاله بالتزامه بتقديم السفينة المحددة أو ناتج عن الإخلال بالتزامه المتعلقة بالبضاعة أو بالرحلة¹.

1- مسؤولية المؤجر عن الأضرار التي تلحق بالبضائع:

يُسأل المؤجر على الضرر الذي يلحق بالبضائع في حالة تقديم سفينة غير صالحة للملاحة إلا إذا أثبت أن الضرر غير ناشئ من تقصيره في التزاماته بعناية السفينة، كما يسأل المؤجر إذا تولى قيام بعملية رص البضائع عن الأضرار التي تصيب البضاعة في حالة الرص الغير السليم لها. ولقد أكد المشرع الجزائري بخصوص مسؤولية المؤجر عن الأضرار التي تلحق بالبضائع،

¹ - أكلي ليندة، مرجع سابق، ص 234.

بموجب أحكام المادة 1/653 من ق.ب.ج ، التي تعتبر أن مؤجر مسؤولاً عن الأضرار التي تلحق بالبضائع التي يتسلمها ربان على متن السفينة بمناسبة تنفيذ عقد إيجار السفينة¹.

2- مسؤولية المؤجر عن شحن وترتيب البضائع على متن السفينة

تقوم المسؤولية عن تنفيذ عمليات الشحن والتفريغ وما ينشأ عنها من ضرر ، على من يتولاها بالفعل ولو كانت نفقاتها على الطرف الآخر، فإذا قام بها المستأجر فهو الذي يتحمل الأضرار الناتجة عما يصيب الأشخاص والسفينة والبضائع الأخرى، فضلاً عما يصيب بضاعته الخاصة، وأما إذا تولاها الناقل فإن المسؤولية تقع عليه².

3- مسؤولية المؤجر عن انحراف السفينة

يجب على الربان الإبحار في اتجاه ميناء الوصول بالسرعة المناسبة، واتباع المسار الواجب السير فيه، فإذا انحرفت السفينة عن هذا المسار دون مبرر مشروع ناتج عن الظروف أو العقد، فإن مسؤولية المؤجر التعاقدية تنعقد في هذه الحالة، لأن التزام بطريق الرحلة التزاماً أساسياً يقرر لمصلحة البضاعة، وعليه تنشأ المسؤولية متى ترتب على هذا الانحراف ضرر كتلف البضاعة الناتج عن إطالة مدة الرحلة³.

ب- مسؤولية المؤجر اتجاه الغير

إيجار السفينة بالرحلة هو عقد إيجار وليس بعقد نقل، فتطبق عليه أحكام عقد الإيجار دون أحكام النقل، ومع ذلك فإن المؤجر يلتزم بالتزامات التي تقع على الناقل عادة فيما يتعلق بالمحافظة على البضاعة وتنفيذ عملية النقل⁴.

قد يقوم المؤجر في عقد إيجار بالرحلة بواسطة ربانه بناء على طلب المستأجر أو تنفيذاً لمقتضيات مشاركة الإيجار، بإصدار سندات شحن لفائدة شخص آخر من الغير، فيصبح خاضعاً من جهة للنظام الذي يحكم مسؤولية الناقل البحري وللقواعد الأمرة المنظمة لعقد النقل في علاقته

¹- تنص المادة 1/653 من ق.ب.ج على أنه: "يعد المؤجر مسؤولاً عن الأضرار التي تلحق بالبضائع التي يتسلمها ربان السفينة على متن السفينة تنفيذ الأحكام عقد إيجار السفينة."

²- أحمد حسني، مرجع سابق، ص 146.

³- أكلي ليندة، مرجع سابق، ص 236 و 237.

⁴- الدباغ إسراء عبد الهادي محمد، مرجع سابق، ص 98.

بالغير حامل سند الشحن، ومن جهة أخرى يبقى خاضعا لأحكام المشاركة بالرحلة التي أبرمها مع المستأجر إلى جانب النصوص القانونية المنظمة لها.

وتجدر الإشارة إلى أنه إذا قام المؤجر بإصدار 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 التعاقدية¹، أما إذا ظل هذا السند الذي هو لمصلحة مستأجر في يده فلا مجال عندئذ لتطبيق أحكام عقد النقل لأنه تبقى علاقة المؤجر بالمستأجر في نطاق عقد إيجار السفينة على أساس الرحلة².

ثانيا: التحديد القانوني لمسؤولية المؤجر

يقصد بالتحديد القانوني لمسؤولية مؤجر السفينة على أساس الرحلة هو إعفائه من المسؤولية وذلك حسب ما ورد في ق.ب.ج، فقد أجاز القانون للمؤجر أن يحدد مسؤوليته فلا تكون مطلقة، بل يمكنه تحديد حد أقصى للتعويض، فالمستأجر لا يستطيع مقاضاة المؤجر إلا إذا حصل الضرر بفعل أحد تابعيه عن طريق الغش أو الخطأ الجسيم، أو في حالة صدور الخطأ من المؤجر السفينة شخصا³.

اعتبر المشرع الجزائري التزام المؤجر في عقد إيجار السفينة على أساس الرحلة هو التزام ببذل عناية، لذا يمكنه التخلص من هذه المسؤولية إذا أثبت بذل العناية وتنفيذه كاملا لالتزاماته وعدم الوقوع الخطأ منه، وإنما الخطأ ناجم من جراء للملاحة التي قام بها كل من الربان ومندوبوه، وهذا وفقا لما تنص عليه أحكام المادة 2/653 من ق.ب.ج⁴، والتي يتضح من خلالها أنها عدت حالات إعفاء المؤجر من المسؤولية وذلك على النحو الآتي:

- حالة إثبات المؤجر قيامه بالتزاماته.
- حالة إثبات المؤجر أن الأضرار التي وقعت غير ناتجة عن قصوره في التزاماته.

¹ - المرجع نفسه، ص 98 و 99.

² - أنظر المادة 693 من الأمر 76-80، المعدل والمتمم.

³ - المروني خالد محمد، التحديد القانوني لمسؤولية مالك السفينة، أطروحة لنيل شهادة دكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق، جامعة الجزائر 1، الجزائر، 2012، ص 402.

⁴ - التي تنص أنه "ويمكن للمؤجر أن يتصل من هذه المسؤولية إذا أثبت بأنه إما قام بالتزاماته كمؤجر وإما بأن الأضرار غير ناتجة عن قصوره في التزاماته وإما بأن الخسائر أو الأضرار ناتجة من جراء الملاحة التي قام بها الربان أو مندوبوه."

- حالة إثبات المؤجر أن الأضرار والخسائر التي حدثت ناتجة من جراء الملاحة التي قام بها الربان أو مندوبوه.

المطلب الثاني

مسؤولية المستأجر في عقد إيجار السفينة

يعد المستأجر، بصفته الطرف الثاني في عقد إيجار السفينة، مسؤولاً عن أي إخلال من جانبه بأي التزام يفرضه عليه العقد أو ينص عليه القانون، غير أن هذه المسؤولية ليست واحدة لكل عقود إيجار السفن، بل تختلف تبعاً لنوع الإيجار السفينة، هذا ما يدفعها لدراسة مسؤولية المستأجر من خلال الأنواع الثلاثة لعقد إيجار السفينة، حيث سنتطرق لمسؤولية المستأجر في عقد إيجار السفينة بهيكلها في الفرع الأول، ثم نتناول مسؤولية المستأجر في عقد إيجار السفينة لمدة معينة في الفرع الثاني، وأخير نبين مسؤولية المستأجر في عقد إيجار السفينة على أساس الرحلة في الفرع الثالث.

الفرع الأول

مسؤولية المستأجر في عقد إيجار السفينة بهيكلها

لما كان المستأجر هو من يتولى التسيير الملاحي والتجاري للسفينة، فإنه يكون المسؤول عن النتائج المترتبة على ازدواجية هذا التسيير، أي أنه يكون مسؤولاً وحده عن الأفعال والتصرفات بحكم ما له من سيطرة تامة على السفينة وبحكم تبعية الربان في إدارتها الشاملة، وعليه تترتب مسؤولية المستأجر اتجاه المؤجر (أولاً)، ومسؤولية المستأجر اتجاه الغير (ثانياً).

أولاً: مسؤولية المستأجر اتجاه المؤجر

يسأل المستأجر إذا أخل بالتزامه بالمحافظة على السفينة وردها في الميعاد المتفق عليه¹، فهو ليس حربي استعمال السفينة كما يشاء، بل عليه مراعاة في استعمالها وفقاً لما هو وارد في العقد الإيجار، كاشتراط منع شحن السفينة بالمواد المتفجرة أو منعه من إبحار السفينة في مناطق

¹ - بهجت عبد الله فايد، مرجع سابق، ص 170.

معينة، وهذه الشروط تكون نافذة في حق المستأجر، وفي حالة عدم تنفيذها تترتب عليه مسؤولية ويلتزم بالتعويض عن الأضرار التي تصيب المؤجر نتيجة مخالفة الشروط المتفق عليها¹.

أما بخصوص دين مكافأة الإنقاذ فينظر إلى الخطر الذي وجدت فيه السفينة وطلبت بسببه المساعدة فإن الفقه يميز ما إذا كان الخطر قد نشأ بسبب خطأ الرّبان أو أحد أفراد الطاقم فإن الالتزام بدين المساعدة يقع على عاتق المستأجر، أو كان الخطر نتيجة قوة قاهرة فيلتزم المؤجر في هذه الحالة بدفع دين المكافأة الإنقاذ².

وبالرجوع إلى المشرع الجزائري فنجد أنه ينص على أن كل ضرر يصيب السفينة أثناء فترة الإيجار يكون المستأجر مسؤولاً عنه عند رد السفينة إلا إذا أثبت أن هذه الأضرار راجعة لسبب أجنبي أو نتيجة الاستهلاك العادي. كما أن تأخر المستأجر في رد السفينة في التاريخ المحدد في عقد الإيجار، يحمله تعويضاً عن المدة الزائدة، يحسب على أساس ضعف بدل الإيجار المحدد في العقد، وذلك باستثناء مدة التأخير المسموح بها والتي لا تتعدى عُشر (1/10) مدة العقد³.

وفي حالة تأجير السفينة من الباطن يبقى المستأجر الأصلي مسؤولاً قبل المؤجر عن التزاماته الناشئة عن العقد، ولا تنشأ علاقة بين المؤجر والمستأجر من الباطن، ومع ذلك فإنه يجوز للمؤجر الرجوع عليه بما لا يجاوز ما هو مستحق عليه للمستأجر الأصلي⁴.

ثانياً: مسؤولية المستأجر اتجاه الغير

عندما يقوم المستأجر بتجهيز السفينة وتجهيتها للرحلة، بما تحققه من أرباح وما قد تتعرض له من خسائر، فإنه من الناحية القانونية يعد مسؤولاً اتجاه الغير بصفته حارساً للسفينة⁵، كما يسأل كذلك عن تصرفات الرّبان والطاقم، باعتبارهم تابعين له، وبالتالي يسأل عن الأفعال التي تصدر عنهم، مادامت مرتبطة بالسفينة كحالات التصادم البحري، وقد أخذ المشرع الجزائري بهذا المبدأ،

¹ - قرّاش سريّنة، خالفي أيمن، عقد إيجار السفينة، مذكرة لنيل شهادة الماستر في القانون، تخصص قانون أعمال، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة العقيد أكلي محند أولحاج، البويرة، 2023، ص 45.

² - أحمد حسني، مرجع سابق، ص 71.

³ - أنظر المادة 736 من الأمر 76-80، المعدل والمتمم.

⁴ - أحمد حسني، مرجع سابق، ص 73.

⁵ - أظريف عبد الرحيم، مرجع سابق، ص 329.

اعتبر المستأجر مسؤولاً أمام الغير عن أفعال الربان والبحارة، بوصفهم تابعين له، وذلك بموجب الأحكام المادة 730 من ق.ب.ج.

ويتحمل المستأجر أيضاً المسؤولية عن الأضرار التي تلحق الغير نتيجة استعمال السفينة أثناء مدة الإيجار، ويضمن في هذه الحالة رجوع الغير على المؤجر إذا كان السبب راجعاً إلى استغلال المستأجر للسفينة¹.

الفرع الثاني

مسؤولية المستأجر في عقد إيجار السفينة لمدة معينة

يعد الأصل في عقد إيجار السفينة لمدة معينة أن يتنازل المؤجر للمستأجر عن التسيير التجاري للسفينة، مع احتفاظ المؤجر بالإدارة الملاحية، وبذلك يُقسم استغلال السفينة بين الطرفين، بحيث يتولى المستأجر تشغيلها تجارياً، بينما يبقى المؤجر مسؤولاً عن قيادتها الفنية والملاحية، وينشأ عن هذا التقسيم إمكانية قيام مسؤولية على عاتق المستأجر اتجاه المؤجر (أولاً)، كما قد يؤدي عقد الإيجار السفينة لمدة معينة إلى مساس بمصالح الغير، مما يقضي إلى نشوء مسؤولية المستأجر اتجاه الغير (ثانياً).

أولاً: مسؤولية المستأجر اتجاه المؤجر

ينتقل التسيير التجاري للسفينة في مشاركة الزمنية من المؤجر إلى المستأجر فيكون هذا الأخير مسؤولاً اتجاه المؤجر في حالة الأضرار والخسائر اللاحقة بالسفينة، وحالة التلف والخسائر التي تلحق البضاعة.

أ- حالة الأضرار والخسائر اللاحقة بالسفينة

يسأل المستأجر عن الأضرار اللاحقة بالسفينة من جراء استغلالها التجاري، باستثناء التلف الذي يصيب السفينة من جراء استغلالها العادي²، ومفاد هذا أن قصر مسؤوليته على حالة الخطأ مع إبقاء عبء إثبات انتفاء الخطأ على المستأجر عن هذه الأضرار، ويكون هذا الأخير ملزماً

¹ - أنظر المادة 730 من الأمر 76-80، المعدل والمتمم.

² - أنظر المادة 699، المرجع نفسه.

بتعويض المؤجر إذا كانت الأضرار التي لحقت بالسفينة ناتجة عن خطأ شخصي أو أخطاء أحد تابعيه¹.

ب- حالة التلف والخسائر الحاصلة للبضاعة

المستأجر يكون مسؤولاً مبدئياً 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 المستأجر هو المسؤول الأول عن الأضرار التي تصيب البضاعة والناجمة عن خطأ الربان ولو كان ملاحياً، طالما أنه يسأل عن الأضرار اللاحقة بالسفينة جراء هذا الاستغلال التجاري².

ثانياً: مسؤولية المستأجر اتجاه الغير

لتحديد مسؤولية المستأجر اتجاه الغير تكون بالعودة إلى المسؤولية العقدية والمسؤولية التقصيرية.

أ- المسؤولية العقدية

تظهر مسؤولية المستأجر العقدية اتجاه الغير في عدة حالات تذكر منها:

1- حالة العقود المبرمة لحاجيات السفينة المستأجرة

إذا أبرم مستأجر السفينة عقداً مع الغير، فإن آثار هذا العقد تنصرف إليه ويعد مسؤولاً اتجاه الغير سواء تعاقد بصفته الشخصية أو بواسطة الربان أو وكيل مفوض عنه، ولا يتعارض ذلك مع حق المستأجر في الرجوع على المؤجر، متى كانت أحكام العقد تجيز له ذلك³.

2- قيام المستأجر بدور الناقل البحري

الناقل البحري هو الشخص الذي يبرم عقد النقل بطريق البحر، ويتعهد بموجبه بتنفيذ عملية النقل لصالح الشاحن، ويكون مسؤولاً قانونياً عن سلامة البضائع والتأخير في تسليمها⁴، وفي الواقع

¹ - أظريف عبد الرحيم، مرجع سابق، ص 323.

² - عباس خالد، مرجع سابق، ص 137.

³ - أكلي ليندة، مرجع سابق، ص 250.

⁴ - المرجع نفسه، ص 250 و 251.

العملي نلاحظ أن الناقل لم يعد بالضرورة هو الشخص الذي يستطيع بسفينته نقل البضائع من ميناء لآخر، وإنما هو الذي يأخذ على عاتقه القيام بذلك، وعليه المستأجر الذي يبرم عقود النقل البحري، يكتسب صفة الناقل في مواجهة الشاحنين، ويتحمل مسؤولية الناشئة عن قيامه بدور الناقل البحري.

ب- المسؤولية التقصيرية

كما سبق ذكر أن التسيير في عقد إيجار السفينة لمدة معينة يتوزع بين المؤجر، الذي يحتفظ بالتسيير الملاحي، والمستأجر الذي ينتقل إليه التسيير التجاري. وينتج عن هذا الوضع أن يكون الربان في موقع ازدواجية في التمثيل، حيث يعتبر تابعا لكل من المؤجر والمستأجر. وعليه لتحديد المسؤول عن أفعال الربان وأفراد الطاقم، لابد من التمييز بين التصرفات التي تدخل في إطار التسيير الملاحي وتلك التي تندرج ضمن التسيير التجاري، إذ يعتبر المؤجر مسؤولا ومتبوعا في ما يخص التسيير الملاحي، بينما يتحمل المستأجر المسؤولية فيما يتعلق بالتسيير التجاري¹.

ومن هذا منطلق يتحمل المستأجر مسؤولية اتجاه الغير عن التصرفات الصادرة عنه شخصا بمناسبة تنفيذ عقد الإيجار، وكذلك عن التصرفات الصادرة عن الربان وأفراد الطاقم التي تندرج ضمن التسيير التجاري للسفينة.

الفرع الثالث

مسؤولية المستأجر في عقد إيجار السفينة على أساس للرحلة

في عقد إيجار السفينة على أساس الرحلة، لا ينتقل فيه التسييرين الملاحي والتجاري إلى المستأجر، وإنما يحتفظ المؤجر بهذا الحق، ونتيجة لذلك، فإن نطاق مسؤولية المستأجر يكون محدودا للغاية، سواء اتجاه المؤجر (أولا)، أو اتجاه الغير (ثانيا)، نظرا لانتفاء سلطته في إدارة السفينة وعدم تبعيه الربان وطاقمها له.

أولا: مسؤولية المستأجر اتجاه المؤجر

تقوم مسؤولية المستأجر في عقد إيجار السفينة على أساس الرحلة في حالة عدم شحن وتفريغ البضائع، وكذلك في حالة عدم دفع الأجرة المتفق عليها في العقد.

¹ - أظريف عبد الرحيم، مرجع سابق، ص 350.

أ- مسؤولية المستأجر في حالة شحن وتفريغ البضائع

تعد المسؤولية الناشئة عن تنفيذ عمليات الشحن والتفريغ وما ينجم عنها من أضرار مسؤولية مبنية على أساس الخطأ المرتكب إلى من قام به فعليا، باعتبارها واقعة مادية، ولو كانت نفقاتها على الطرف الآخر، فإذا 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 الغير¹.

طبقا لأحكام المادة 673 من ق.ب.ج، فإن طرفي العقد لهم حق في إدراج شروط فيما يتعلق بعملية شحن والتفريغ وترتيب البضائع التي من خلالها تُحدد المسؤولية المترتبة في ذمة الطرف الملتزم بأدائها كما نص المشرع الجزائري بموجب المادة 685 من ق.ب.ج على اعتبار أن مستأجر مسؤول عن النقص في حالة ما إذا لم يكفي بيع البضاعة لتغطية ديون المؤجر المذكورة في المادة 684 من ق.ب.ج²، والمتمثلة في تعويضات عن التأخر التي تحسب بنفس الشروط الخاصة بالمهلة الإضافية الثانية خلال التفريغ³، وكذا مصاريف إنزال البضائع وإيداعها في مكان أمين لحساب وتحت مسؤولية للمستأجر⁴.

ب- مسؤولية المستأجر الناتجة عن عدم دفع الأجرة

نص المشرع الجزائري في أحكام القانون البحري أنه إذا أخل المستأجر بالتزامه في دفع الأجرة السفينة، فيحق للمؤجر حبس حمولة السفينة كما يتمتع بالحق نفسه إذا لم يحصل على مكافأة المهلة الإضافية للشحن والتفريغ⁵، وله الحق في أن يعمل على بيعها بموافقة السلطات القضائية بعد إعلام المستأجر مسبقا إلا إذا قدم له هذا الأخير ضمانا كافيا⁶. وفيما يتعلق بالبضاعة المشحونة من طرف المستأجر على متن السفينة، فإنه يلتزم بوضع كمية البضاعة المدرجة في العقد، وكل إخلال بهذا التزام من طرفه يجعله يتحمل أجرة الحمولة المتفق عليها

¹ - عمارة دينا، تواتي كنزة، مرجع سابق، ص 49 و 50.

² - تنص المادة 684 من ق.ب.ج على أنه "يحق للمؤجر أن يعمل على بيع البضائع المودعة ضمن الشروط المذكورة في المادة 681 أعلاه لتغطية جميع المصاريف التي تحملها للمؤجر عن العمليات المذكورة في المادتين 682 و 683 أعلاه."

³ - أنظر المادة 683 من الأمر 76-80، المعدل والمتمم.

⁴ - أنظر المادة 682، المرجع نفسه.

⁵ - أنظر المادة 680، المرجع نفسه.

⁶ - أنظر المادة 681، المرجع نفسه.

كاملة¹، أي في حال نقص الحمولة، يظل المؤجر مستحقاً للأجرة كاملة، بمعنى يسدد مقدار أجرة البضاعة التي شحنت والتي لم يتم شحنها.

ثانياً: مسؤولية المستأجر اتجاه الغير

يترتب على تمتع المؤجر بالتسيير الملاحي والتجاري في عقد إيجار على أساس الرحلة، انعقاد مسؤوليته إزاء المستأجر والغير عن لأضرار التي تصيب البضائع أو الغير، باستثناء الحالات التي يقع فيها الضرر أثناء عمليات الشحن أو التفريغ، فتتعدّد مسؤولية في هذه الحالة على عاتق المستأجر²، ما لم يتولى المؤجر هذه بعمليات، في هذه الحالة تقع المسؤولية عليه تجاه الغير. ولتفادي تبعات هذه المسؤولية يجوز للمؤجر أن يُضمن مشاركة الإيجار شروطاً تحدد مسؤوليته بمبلغ نقدي معين، كما يجوز له اشتراط الإعفاء من المسؤولية عن أخطاء تابعيه³.

ولا يسأل المستأجر عما يصدره الربان من سندات شحن لفائدة الغير، لأنه لا يعتبر وكيلاً عنه ولا تابعاً له، ولا يملك الغير المستفيد من سندات الشحن حق مقاضاته، ما دامت تمثل عقد النقل المبرم مباشرة بين المؤجر، المُمثل بالربان، وبين الغير⁴.

¹ - أنظر المادة 668، المرجع نفسه.

² - قراش سرينة، خالفي أيمن، مرجع سابق، ص 48.

³ - أكلي ليندة، مرجع سابق، ص 257.

⁴ - عمارة دينا، تواتي كنزة، مرجع سابق، ص 51.

خاتمة

بعد التطرق المفصل لموضوع عقد إيجار السفينة في ظل القانون البحري الجزائري، يتبين أن هذا العقد يحتل مكانة جوهرية في تنظيم المعاملات البحرية، باعتباره وسيلة قانونية تتيح استغلال السفينة دون انتقال ملكيتها وقد أوضحنا من خلال هذا البحث أن المشرع الجزائري حقق توازن دقيق بين مبدأ حرية التعاقد وضرورة توفير نظام قانوني، فقد منح المشرع الأطراف حرية واسعة في تنظيم بنود العقد بما يتناسب مع طبيعة نشاطهم وظروف الملاحة، ما دام لا تتعارض مع المبادئ العامة للقانون المعمول به، وفي حال خالف اشتراط تلك المبادئ أو لم يدرج اتفاق صريح بين الطرفين حول تنظيم جوانب مختلفة لهذا العقد، فإن المشرع قد تولى تنظيمه بشكل تكميلي، لضمان استقرار المعاملات وحماية مصالح الأطراف، باستناد إلى قواعد مستمدة من التشريعات المقارنة والاتفاقيات الدولية، مع إبراز خصوصية النشاط البحري في الجزائر، وبالتالي يجمع هذا العقد بين المرونة التي تتيحها حرية التعاقد والتدخل التشريعي الذي يوفر الأمان القانوني.

يتم إبرام عقد إيجار السفينة وفقا للقواعد العامة للعقود، وينعقد بين طرفين، هما المؤجر والمستأجر، سواء بصورة مباشرة أو عن طريق أعوان بحريين، وتتخذ عقود إيجار السفن ثلاث صور رئيسية وتتمثل في عقد إيجار السفينة بهيكلها، وعقد إيجار السفينة لمدة معينة، وعقد إيجار السفينة على أساس الرحلة ويقوم هذا العقد على أركان العامة للعقود وهي الرضا، السبب، والمحل الذي يتمتع بالخصوصية ومتمثل في السفينة والأجرة. وينقضي عقد إيجار السفينة إما بتنفيذ أو بفسخه، وفي حال حدوث نزاع بشأن هذا العقد، يمكن حله عن طريق التحكيم أو القضاء.

ويترتب على العقد التزامات متبادلة على عاتق الطرفين، وتختلف طبيعة هذه الالتزامات باختلاف صورة الإيجار المبرم، وفي حال الإخلال بها، تقوم المسؤولية في ذمة الطرف المخل، ويسأل اتجاه الطرف لأخر وقد تمتد مسؤوليته إلى الغير المتضرر.

وقد خلاص هذا البحث إلى جملة من النتائج من أبرزها ما يلي:

- ✓ يلاحظ غياب اتفاقيات دولية متخصصة في تنظيم عقود إيجار السفن.
- ✓ لم يتطرق المشرع الجزائري إلى تفصيل في أحكام التي تنظم عقد إيجار السفينة في قانون البحري، مما يفتح المجال للرجوع إلى القواعد العامة المنصوص عليها في القانون المدني في حالة وجود فراغ تشريعي.

- ✓ المشرع الجزائري نقل احتكار ممارسة نشاط إيجار السفن من المؤسسات العمومية إلى المجهز.
- ✓ اعتماد المشرع الجزائري في تصنيفه لعقد إيجار السفينة على تقسيم ثلاثي.
- ✓ لم تعد الأحكام المنظمة لعقود إيجار السفن كافية لاستيعاب التطورات الحديثة التي طرأت على أنماط هذه العقود.
- استنادا إلى النتائج السالفة، توصلنا إلى مجموعة من التوصيات على النحو التالي:
- ✓ يوصى بتعديل المادة 664 من ق.ب.ج، باستبدال مصطلح "المستأجر" بـ "المؤجر" لضمان الدقة القانونية وتقادي اللبس في تحديد صفة الأطراف.
- ✓ بالرجوع إلى نص المادة 721 من ق.ب.ج، يتضح أن المشرع استخدام مصطلح "يُفسخ"، فحين يستحسن استعمال مصطلح "ينفسخ"، الذي هو أدق من الناحية القانونية.
- ✓ يتبين من خلال نصوص المواد 684، 685، 703 و 731 من ق.ب.ج، أن المشرع وقع في أخطاء تتعلق بإحالة إلى مواد قانونية أخرى، وهو أمر يتعين تداركه لضمان الانسجام التشريعي ودقة المرجعية القانونية.
- ✓ أقترح على المشرع إعادة النظر في تقسيم عقود إيجار السفن على أساس معيار تجهيز السفينة، باعتباره الأكثر منطقية.
- ✓ أقترح توحيد القواعد القانونية المنظمة لعقد إيجار السفينة من خلال إعداد نماذج موحدة ذات صياغة واضحة، وفسح المجال لإرادة لأطراف لتحديد الشروط الخاصة بالعقد.
- ✓ أقترح على المشرع تعديل أحكام القانون البحري الجزائري، بما يتماشى مع التشريعات المقارنة ونماذج مشارطات الإيجار.
- ✓ ينبغي على المشرع الجزائري أن يعمل على تحفيز المستثمرين لاستثمار رؤوس أموالهم في مجال إيجار السفن.

قائمة المصادر والمراجع

أولاً: باللغة العربية

- القرآن الكريم

I- الكتب

1. أحمد حسني، عقود إيجار السفن، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1985.
2. أظريف عبد الرحيم، عقد إيجار السفن: (على ضوء القانون البحري المغربي)، دار النشر إمسيتن، الرباط، 2017.
3. السعدي محمد صبري، شرح القانون المدني- النظرية العامة للإلتزام- (مصادر الإلتزام، التصرف القانوني، العقد الإرادة المنفردة)، الجزء 01، دار الهدى، الجزائر، 1993.
4. السنهوري عبد الرزاق أحمد، نظرية العقد، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، 1998.
5. الغنيمي حمدي، محاضرات في القانون البحري الجزائري، الطبعة الثانية، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1988.
6. العطير عبد القادر حسن، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية- دراسة مقارنة- مكتبة دار الثقافة والتوزيع، الأردن، 1999.
7. الفقي محمد السيد، تطور قواعد قانون النقل البحري تحت تأثير استخدام الحلويات، دار الجامعة الجديدة، الاسكندرية، 2007.
8. بهجت عبد الله قايد، قانون البحري: (السفينة - أشخاص الملاحة البحرية - الاستغلال البحري - التأمين البحري)، مكتبة نهضة الشرق، القاهرة، 1984.
9. ترك محمد عبد الفتاح، التحكيم البحري: (النطاق الشخصي الاتفاق التحكيم في عقد النقل البحري)، دار الجامعة الجديدة، (د.م.ن)، 2003.
10. _____، التحكيم البحري: (النطاق الشخصي الاتفاق التحكيم في عقد النقل البحري)، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2005.
11. حمد الله محمد حمد الله، عقد النقل: (البري البحري، الجوي)، دار النهضة العربية، القاهرة، 1998.

12. _____، القانون البحري، الجزء 1، دار النهضة العربية، القاهرة، 2005.
13. حمدي كمال، القانون البحري، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1991.
14. _____، القانون البحري، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1997.
15. _____، القانون البحري: (السفينة - أشخاص الملاحة البحرية - استغلال السفينة، إيجار السفينة - نقل البضائع ولأشخاص - القطر - الإرشاد)، الطبعة الثانية، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2000.
16. _____، القانون البحري، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2003.
17. دويدار هاني، الوجيز في القانون البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2001.
18. _____، النقل البحري والجوي، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، 2008.
19. سخري بوبكر، القانون البحري، دار هومة للطباعة والنشر والتوزيع، الجزائر، 2006.
20. سطاتس نفن بدر الدين، النظام القانوني لمسؤولية مالك السفينة، (كمجهر كناقل للبضائع)، دار الإعمار العالمي للنشر والتوزيع، عمان، 2017.
21. شحات محمد، الموجز في القانون البحري الجزائري، دار بلقيس للنشر، الجزائر، 2014.
22. عباس حلمي، القانون البحري، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1983.
23. عوض علي جمال الدين، مشارطات إيجار السفن: (دراسة عملية قانونية لأهم المشارطات والقانون المصري والفرنسي والإنجليزي)، دار النهضة العربية، القاهرة، 1987.
24. فتحي إيمان الجميل حسن، مسؤولية الناقل البحري للأشخاص، دار الكتب والوثائق العلمية، الإسكندرية، 2006.
25. مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري (دراسة مقارنة)، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، 2006.
26. _____، القانون البحري، (مقدمة - السفينة - أشخاص الملاحة البحرية - إيجار السفينة والنقل البحري - الحوادث البحرية - التأمين البحري)، المركز القومي للإصدارات القانونية، القاهرة، 2018.

II- أطروحات والمذكرات الجامعية

أ- أطروحات دكتوراه

1. أكلي ليندة، النظام القانوني لعقد إيجار السفينة، أطروحة لنيل شهادة دكتوراه في العلوم، تخصص قانون، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2021.
2. المروني خالد محمد، التحديد القانوني لمسؤولية مالك السفينة، أطروحة لنيل شهادة دكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق، جامعة الجزائر 1، الجزائر، 2012.
3. جبار نورة، نظام إعفاء البحري للبضائع من المسؤولية - دراسة مقارنة - أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه في الحقوق، فرع القانون الخاص، كلية الحقوق، جامعة بن يوسف بن خدة، الجزائر، 2008.
4. زكرواي حمودي، نظام المناولة والتشوين في القانون البحري الجزائري، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبوبكر بلقايد، تلمسان، 2019.

ب- مذكرات الماجستير

1. للدباغ إسراء عبد الهادي محمد، عقد إيجار السفينة المجهزة (دراسة مقارنة)، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون الخاص، كلية القانون، جامعة الموصل، العراق، 2005.
2. 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.
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.

ج- مذكرات الماستر

1. أعراب زبيدة، عكاش زوهيرة، التصرفات القانونية الواردة على السفينة في التشريع الجزائري، مذكرة لنيل شهادة الماستر في الحقوق تخصص القانون العام للأعمال، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة عبد الرحمان ميرة، بجاية، 2017/06/22.
2. عفون أمل، الاستغلال التجاري للسفينة، مذكرة لنيل شهادة الماستر في الحقوق، تخصص القانون العام للأعمال، كلية الحقوق والعلوم السياسية جامعة عبد الرحمان ميرة، بجاية، 2013/09/19.
3. عمارة دينا، تواتي كنزة، عقد استئجار السفينة على أساس الرحلة في القانون البحري الجزائري، مذكرة لنيل شهادة الماستر، تخصص قانون النشاطات البحرية والمينائية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة 20 أوت 1955، سكيكدة، جوان 2023.
4. قراش سريانة، خالفي أيمن، عقد إيجار السفينة، مذكرة لنيل شهادة الماستر في القانون، تخصص قانون أعمال، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة العقيد أكلي محند أولحاج، البويرة، 2003.

III- مقالات

1. بن تركي ليلي، "التحكيم في منازعات عقود إيجار السفن البحرية"، مجلة الدراسات القانونية والسياسية، المجلد 04، العدد 02، جامعة الإخوة منتوري، قسنطينة، جوان 2018، ص 117-132.
2. بن عمار محمد، "تحديد مسؤولية مالك السفينة"، المجلة الجزائرية للعلوم القانونية والسياسية، مجلد 32، عدد 04، كلية الحقوق، جامعة الجزائر 1، بن يوسف بن خدة، 1995، ص 829-838.
3. بوخميس وناسة، "النظام القانوني للسفينة في القانون البحري الجزائري"، مجلة الاجتهاد للدراسات القانونية والاقتصادية، العدد 01، المركز الجامعي لتمرست، الجزائر، 2012، ص 69-95.

4. بوقادة عبد الكريم، "مدى اعتبار المشرع الجزائري الأجرة كوعاء للامتيازات البحرية"، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد 05، منشورات مخبر القانون البحري والنقل، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2017، ص ص 231-242.

5. حريز أسماء، "قواعد استئجار السفن بهيكلها دراسة على ضوء القانون البحري الجزائري والقانون الفرنسي"، مجلة الدراسات القانونية، المجلد 08، العدد 01، صادرة عن مخبر البحث السيادة والعولمة بكلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة يحي فارس، المدية، جانفي 2022، ص ص 204-219.

6. كراش ليلي، "مشاركة الإيجار صورة للاستغلال التجاري للسفينة"، مجلة حوليات جامعة الجزائر 1، المجلد 36، العدد 03، كلية الحقوق، جامعة الجزائر 1، الجزائر، 2022، ص ص 144-161.

IV- النصوص القانونية

1. أمر رقم 75-58، مؤرخ في 26 سبتمبر 1975، المتضمن القانون المدني، ج.ر.ج.ج، العدد 78، الصادر بتاريخ 30 سبتمبر 1975، المعدل والمتمم بموجب قانون رقم 07-05، مؤرخ في 13 ماي 2007، ج.ر.ج.ج، العدد 31، الصادر بتاريخ 13 ماي 2007.

2. أمر رقم 75-59، مؤرخ في 26 سبتمبر 1975، المتضمن القانون التجاري، ج.ر.ج.ج، العدد 101، الصادر بتاريخ 19 سبتمبر 1975، المعدل والمتمم.

3. أمر رقم 76-80، مؤرخ في 23 أكتوبر 1976، المتضمن القانون البحري، ج.ر.ج.ج، العدد 29، الصادر بتاريخ 10 أبريل 1977، المعدل والمتمم بالقانون رقم 98-05 المؤرخ في 25 جوان 1998، ج.ر.ج.ج، العدد 47، الصادر بتاريخ 27 جوان 1998، والمعدل والمتمم بالقانون رقم 10-04، مؤرخ في 15 أوت 2010، ج.ر.ج.ج، العدد 46، صادر بتاريخ 18 أوت 2010.

4. قانون رقم 8 لسنة 1990، المتضمن قانون التجارة البحرية المصري، ج.ر.م، العدد 18 الصادر في 3 ماي 1990.

5. قانون رقم 08-09، مؤرخ في 25 فيفري 2008، المتضمن قانون الإجراءات المدنية والإدارية، ج.ر.ج.ج، العدد 21، الصادر بتاريخ 23 فيفري 2008، المعدل والمتمم بالقانون رقم 22-13، مؤرخ في 12 جويلية 2022، ج.ر.ج.ج، العدد 48، الصادر بتاريخ 17 جويلية 2022.

ثانيا: باللغة الفرنسية

Ouvrage

1. BONASSISE Pierreet SCAPEL Chiristian, traité de droit maritime, LGDJ, paris, 2006.
2. REMOND-GOUILLOUD Martine, droit maritime, 2^{ème} Edition, A. pedone, paris, 1993.
3. RODIERE Renè, traité général de droit maritime, affrètements et transports, tome1, dalloz, paris, 1967.

فہرس

الشكر والتقدير

إهداء

قائمة لأهم المختصرات

1 مقدمة

الفصل الأول: الأحكام العامة لعقد إيجار السفينة

7 المبحث الأول: مفهوم عقد إيجار السفينة

7 المطلب الأول: تعريف وخصائص عقد إيجار السفينة

7 الفرع الأول: تعريف عقد إيجار السفينة

8 أولاً: التعريف الفقهي لعقد إيجار السفينة

9 ثانياً: التعريف القانوني لعقد إيجار السفينة

10 الفرع الثاني: خصائص عقد إيجار السفينة

10 أولاً: عقد إيجار السفينة عقد رضائي وتفاوضي

11 ثانياً: عقد إيجار السفينة من عقود المعاوضة وملزم للجانبين

12 ثالثاً: عقد إيجار السفينة عقد تجاري

12 رابعاً: عقد إيجار السفينة عقد إيجار أشياء والخدمات

13 المطلب الثاني: أطراف وصور عقد إيجار السفينة

13 الفرع الأول: أطراف عقد إيجار السفينة

13 أولاً: الأطراف الرئيسية لعقد إيجار السفينة

16 ثانياً: إبرام عقد إيجار السفينة بواسطة الأعوان البحريين

19 الفرع الثاني: صور عقد إيجار السفينة

20 أولاً: عقد إيجار السفينة غير مجهزة

20	ثانيا: عقد إيجار السفينة مجهزة.....
22	المبحث الثاني: تكوين وانقضاء عقد إيجار السفينة وآليات فض النزاعات الناشئة
22	المطلب الأول: أركان عقد إيجار السفينة وإثباته
22	الفرع الأول: أركان عقد إيجار السفينة.....
22	أولا: الرضا في عقد إيجار السفينة.....
23	ثانيا السبب في عقد إيجار السفينة.....
23	ثالثا: المحل في عقد إيجار السفينة
26	الفرع الثاني: إثبات عقد إيجار السفينة.....
26	أولا: إثبات عقد إيجار السفينة بالكتابة
28	ثانيا: إثبات عقد إيجار السفينة بكل وسائل الإثبات وفقا للقواعد العامة
29	المطلب الثاني: أسباب انقضاء عقد إيجار السفينة وآليات فض النزاعات الناشئة.....
29	الفرع الأول: أسباب انقضاء عقد إيجار السفينة.....
29	أولا: تنفيذ عقد إيجار السفينة
30	ثانيا: فسخ عقد إيجار السفينة
32	الفرع الثاني: آليات فض النزاعات الناشئة عن عقد إيجار السفينة.....
32	أولا: القانون الواجب التطبيق على عقد إيجار السفينة.....
33	ثانيا: طرق الفصل في النزاعات الناشئة عن عقد إيجار السفينة
	الفصل الثاني: أحكام تنفيذ عقد إيجار السفينة
40	المبحث الأول: الالتزامات الناشئة عن عقد إيجار السفينة
40	المطلب الأول: التزامات المؤجر في عقد إيجار السفينة
40	الفرع الأول: التزامات المؤجر في عقد إيجار السفينة بهيكلها

أولا-الالتزام بتسليم السفينة صالحة للملاحة إلى المستأجر	40
ثانيا: الالتزام بضمان العيوب الذاتية للسفينة	41
الفرع الثاني: التزامات المؤجر في عقد إيجار السفينة لمدة معينة	42
أولا: الالتزام بتقديم سفينة مجهزة وصالحة للملاحة	42
ثانيا: الالتزام بتأمين على السفينة	43
ثالثا: الالتزام بتقديم خدمات الطاقم البحري	44
الفرع الثالث: التزامات المؤجر في عقد إيجار السفينة على أساس الرحلة	45
أولا: الالتزامات المتعلقة بالسفينة	45
ثانيا: الالتزامات المتعلقة بالحمولة	47
ثالثا: الالتزامات المتعلقة بالرحلة	49
المطلب الثاني: التزامات المستأجر في عقد إيجار السفينة	51
الفرع الأول: التزامات المستأجر في عقد إيجار السفينة بهيكلها	51
أولا: الالتزام بتجهيز السفينة واستعمالها في الغرض المتفق عليه	51
ثانيا: الالتزام بتحمل تكاليف ونفقات استغلال السفينة	52
ثالثا: التزام بدفع بدل الإيجار	53
رابعا: التزام برد السفينة بالحالة التي سلمت فيها	54
خامسا: التزام بضمان رجوع الغير على المؤجر	54
الفرع الثاني: التزامات المستأجر في عقد إيجار السفينة لمدة معينة	54
أولا: التزام بدفع أجرة الحمولة	55
ثانيا: الالتزام بتحمل مصاريف الاستغلال التجاري للسفينة	56
ثالثا: الالتزام برد السفينة	57

57	الفرع الثالث: التزامات المستأجر في عقد إيجار السفينة على أساس الرحلة.....
58	أولاً: الالتزام بدفع الأجرة.....
59	ثانياً: الالتزام بشحن وتفريغ البضائع.....
62	المبحث الثاني: المسؤولية المترتبة عن عقد إيجار السفينة.....
62	المطلب الأول: مسؤولية المؤجر في عقد إيجار السفينة.....
62	الفرع الأول: مسؤولية المؤجر في عقد إيجار السفينة بهيكلها.....
62	أولاً- مسؤولية المؤجر اتجاه المستأجر.....
64	ثانياً: مسؤولية المؤجر اتجاه الغير.....
65	الفرع الثاني: مسؤولية المؤجر في عقد إيجار السفينة لمدة معينة.....
65	أولاً: مسؤولية المؤجر اتجاه المستأجر.....
66	ثانياً: مسؤولية المؤجر اتجاه الغير.....
68	الفرع الثالث: مسؤولية المؤجر في عقد إيجار السفينة على أساس الرحلة.....
68	أولاً: مسؤولية المؤجر اتجاه المستأجر والغير.....
70	ثانياً: التحديد القانوني لمسؤولية المؤجر.....
71	المطلب الثاني: مسؤولية المستأجر في عقد إيجار السفينة.....
71	الفرع الأول: مسؤولية المستأجر في عقد إيجار السفينة بهيكلها.....
72	أولاً: مسؤولية المستأجر اتجاه المؤجر.....
72	ثانياً: مسؤولية المستأجر اتجاه الغير.....
73	الفرع الثاني: مسؤولية المستأجر في عقد إيجار السفينة لمدة معينة.....
73	أولاً: مسؤولية المستأجر اتجاه المؤجر.....
74	ثانياً: مسؤولية المستأجر اتجاه الغير.....

75.....	الفرع الثالث: مسؤولية المستأجر في عقد إيجار السفينة على أساس للرحلة
76	أولاً: مسؤولية المستأجر اتجاه المؤجر
77	ثانياً: مسؤولية المستأجر اتجاه الغير
79	خاتمة
82	قائمة المصادر والمراجع
88	فهرس

ملخص

ملخص

ينصب موضوع هذه المذكرة على دراسة عقد إيجار السفينة في ظل التشريع البحري الجزائري، وهو موضوع فني دقيق يكتسي أهمية بالغة، ويؤدي دورا فعالا في مجال النقل البحري. ويعد من أقدم صور الاستغلال التجاري للسفينة، كما يعد من أكثر العقود تداولاً من الناحية العملية، مما دفع بالمشروع الجزائري إلى تنظيم أحكامه ضمن القانون البحري.

فقد خصص له الباب الثاني من الكتاب الثاني المتعلق بالاستغلال التجاري للسفينة، حيث وضع قواعد عامة مشتركة لعقود استئجار السفن، إلى جانب قواعد خاصة بكل نوع من هذه العقود، والمتمثلة في: عقد إيجار السفينة على أساس الرحلة، وعقد إيجار السفينة لمدة معينة، وعقد إيجار السفينة بهيكلها. إلا أن القواعد القانونية المنظمة لهذا العقد تصنف ضمن القواعد المكملّة، أي أنها لا يلجأ إليها إلا في حال غياب اتفاق بين الطرفين، أو إذا تضمن العقد بنودا تخالف المبادئ العامة للقانون المعمول به.

Abstract

This memorandum focuses on the study of the ship lease contract under Algerian maritime legislation. It is highly technical subject of considerable importance, playing a pivotal role in maritime transportation. The ship lease contract represents one of the oldest forms of commercial vessel exploitation and remains among the most commonly used contracts in practice.

Recognizing its practical significance, the Algerian legislator has established a specific legal framework for this contract within the maritime Code. It is regulated in Book Two, Title Two, which addresses the commercial utilization of ships. This legal framework provides general provisions applicable to all types of ship chartering contracts, in addition to special provisions governing specific categories, namely: the voyage charter, the time charter, and bareboat charter.

However, the legal rules governing these contracts are considered supplementary in nature. That is, they are applied only in the absence of a specific agreement between the parties or when contractual terms contradict fundamental principles of the applicable law.