

جامعة عبد الرحمان ميرة - بجاية
كلية الحقوق و العلوم السياسية
قسم قانون الأعمال

الاستغلال التجاري للسفينة

مذكرة لنيل شهادة الماستر في الحقوق .

شعبة: قانون الأعمال

تخصص: القانون العام للأعمال

الأستاذ المشرف:

عيد عبد الحفيظ

من إعداد:

عفون آمال

لجنة المناقشة:

- الأستاذة إنوجال نسيمة..... رئيسة.
- الأستاذ عيد عبد الحفيظ مشرف ومقرر.
- الأستاذة تغريبب رزيقة..... ممتحنة.

تاريخ المناقشة: 2013/09/19.



إهداء



إلى الوالدين الكريمين.
إلى الإخوة والأخوات .
وأخص بالذكر أخي الصغير عبد
الصمد.
إلى كل الأهل والأقارب.
إلى كل الصديقات وأخص بالذكر
حبيبة وعائشة وأمال.

كأمال

كلمة شكر

أشكر الله سبحانه وتعالى أولاً قبل كل شيء،
ثم أتقدم بجزيل الشكر إلى
الأستاذ المشرف عبد عبد الحفيظ
لقبوله الإشراف على هذه المذكرة،
وعلى المجهودات التي بذلها في تصحيحها وتقويمها.
وكل من شجعني وساعدني في إعدادها.

بها آمال

قائمة المختصرات

1- باللغة العربية:

ص: صفحة

ج. ر: جريدة رسمية

د. د. ن: دون دار النشر

د. س. ن: دون سنة نشر

ق. ب. ج: قانون البحري الجزائري

2- باللغة الفرنسية:

P : page

T : Tome

O. P. U : Office des Publication Universitaires.

مقدمة

إن الملاحة البحرية من أقدم النشاطات التي عرفها الإنسان، فعن طريق البحر يتم نقل السلع بين مختلف المناطق، وزادت أهمية هذا النشاط بتزايد صناعة السفن من جهة وانعدام وسائل النقل البري من جهة أخرى، لذلك زادت أهمية استعمال السفينة خاصة لدى الدول المطلة على البحر الأبيض المتوسط وكما زاد استعمال السفينة كذلك بتزايد الحركات الاستعمارية والاستكشافات الجغرافية حيث مكن المجتمعات القديمة من غزو مناطق أخرى سواء كانت لأغراض استعمارية أو تجارية.

صاحب ظهور الملاحة البحرية ظهور مجموعة من الأعراف البحرية تنظم هذه الملاحة والتي أصبحت من بين المصادر الأساسية للقانون البحري في التشريعات المعاصرة، خاصة بعد تزايد أهمية الاستغلال التجاري للسفينة نتيجة ما تقدمه من تسهيلات في نقل البضائع عبر مختلف مناطق العالم، والتي تعجز وسائل النقل الأخرى القيام بهذه المهمة كما هو الشأن لوسائل النقل البري بمختلف أنواعه وكذلك النقل الجوي بالرغم من التطور الذي لحق هذا الأخير.

تعتبر السفينة جوهر القانون البحري، كون هذا الأخير يطبق على هذه الآلية وعلى مختلف النشاطات التي تقوم بها، فقد يتولى صاحبها استغلالها بنفسه سواء كانت معدة لنقل البضائع أو لنقل الأشخاص و كما يمكن له إسناد هذه المهمة لأشخاص أخرى عن طريق إيجارها حيث يتولى المستأجر استغلالها تجارياً لمصلحته ويكون ذلك وفقاً لقواعد القانون البحري.

وفي كلتا الحالتين سواء تولى صاحب السفينة استغلال السفينة بنفسه أو قام بتأجيرها لشخص آخر، فهنا يتم استغلال السفينة تجارياً عن طريق إبرام عقود النقل البحري، سواء كانت لغرض نقل البضائع أو لنقل الأشخاص، والذي ينقسم بدوره إلى عقد نقل الأشخاص وعقد نقل البضائع الذي يعتبر أكثر شيوعاً في مجال الملاحة البحرية.

ومن خلال ما سبق سنتولى في هذه الدراسة إظهار كيفية الاستغلال التجاري للسفينة والذي يظهر في صورتين أساسيتين الأولى تشمل في تأجيرها والذي أصبح يتخذ بدوره عدة صور وهي تأجير سفينة مجهزة أو غير مجهزة وهذه الأخيرة تنقسم إلى إيجار سفينة بالمدة وإيجارها بالرحلة. أما الصورة الثانية تتمثل في نقل البضائع بين عدة موانئ سواء كانت بين الموانئ الوطنية أو بين

هذه الأخيرة والموانئ الأجنبية هذا ما سنحاول إبرازه في هذه الدراسة وفقا للإشكالية التالية: كيف تستغل السفينة تجاريا؟

فمن خلال هذه الإشكالية يتم دراسة هذا الموضوع في فصلين أساسيين حيث سنبرز في الفصل الأول كيفية استغلال السفينة تجاريا عن طريق إيجارها. وفي الفصل الثاني سنتولى إبراز مختلف طرق استغلال السفينة في النقل البحري وهذا عن طريق إظهار مختلف العقود التي تبرم في هذا الشأن.

الفصل الأول

الاستغلال التجاري للسفينة
عن طريق إيجارها

إن الملاحة التجارية تعتبر من أهم أوجه استغلال السفينة، وفي هذه الحالة يتولى صاحب السفينة باعتباره مالك لها استغلالها بنفسه فهو من يبرم عقود النقل مع الشاحنين ونقلها إلى موانئ أخرى لتسليمها للمرسل إليهم. كما يمكن كذلك استغلالها عن طريق إيجارها لأشخاص آخرين ليتولون عملية استغلالها وفقا لما تنص عليه أحكام القانون البحري. (المبحث الأول).

تتخذ عملية إيجار السفن عدة صور تماشيا 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 فهو الذي يتولى إبرام عقود العمل مع الطاقم وكذلك تزويدها بالمعدات الضرورية للملاحة البحرية. وتترتب من عملية إيجار السفن مجموعة من الآثار القانونية والمتمثلة في تلك الالتزامات التي رتبها عقد الإيجار وفقا لما نصت عليه مختلف أحكام القانون البحري (المبحث الثاني).

المبحث الأول

عقد إيجار السفينة

عند الرجوع إلى النصوص التقنين البحري الجزائري الخاصة باستغلال السفن⁽¹⁾ نجدها تنص عن عقد استئجار السفن ومحل هذا العقد يقع على الشيء وهو السفينة وليس على العمل حيث أن المستأجر يتمتع بالعين المؤجرة بنفس الكيفية التي يتمتع بها المستأجر العادي، ومع ذلك نجد أنواع أخرى من إيجار السفينة وهي مزيج من إيجار الشيء وإيجار العمل لأن المؤجر لا يضع تحت تصرف المستأجر السفينة فحسب بل يضع أيضا تحت تصرفه خدمات الريان والبخارة في هذا الصدد يرى الفقه الفرنسي أن عقد إيجار السفينة غير المجهزة هو عقد إيجار شيء بصفة دائمة أما الأنواع الأخرى من الإيجار فهي تجمع بين إيجار الشيء وإيجار العمل⁽²⁾.

من خلال ما سبق سنتولى إظهار مفهوم عقد إيجار السفينة في (المطلب الأول) وبعد ذلك نبين في (المطلب الثاني) أطراف عقد استئجار السفينة وأثاره.

المطلب الأول

مفهوم عقد إيجار السفينة

لتحديد مفهوم عقد إيجار السفينة يجب التعرف على بعض جوانبه، وسوف نتطرق في (الفرع الأول) إظهار المقصود بعقد إيجار السفينة، وفي (الفرع الثاني) نبين شروط عقد إيجار السفينة وخصائصه.

الفرع الأول

تعريف عقد إيجار السفينة

هو ذلك الاتفاق يلتزم بموجبه مؤجر السفينة بأن يضع السفينة تحت تصرف مستأجرها مقابل أجر، ويمكن أن يتم استئجار السفينة على أساس الرحلة في هذه الصورة توضع السفينة مجهزة

¹ - نصت على هذه الحالة المادة 640 وما يليها من الأمر 76-80 مؤرخ في 1976/10/23، يتضمن القانون البحري، ج. ر عدد 29، الصادرة بتاريخ 1977 / 04/10، المعدل والمتمم بموجب القانون رقم 98-05، المؤرخ في 1998 / 06/25، ج. ر عدد 47، الصادرة بتاريخ 1998 / 06 / 27.

² - حمدي الغنيمي، محاضرات في القانون البحري الجزائري، الطبعة الثانية، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1988، ص. 68.

تحت تصرف المستأجر، وقد ينصب العقد على كامل السفينة أو على جزء منها، كما أن المؤجر يحتفظ في الإيجار بالرحلة بالإدارة الملاحية والتجارية للسفينة أو لمدة معينة وهذا الأخير هو عقد يضع المالك سفينته مجهزة بطاقمها تحت تصرف شخص آخر لمدة معينة وفي هذه الصورة قد يتنازل المؤجر للمستأجر عن الإدارة الملاحية والتجارية للسفينة أو عن الإدارة التجارية فقط واحتفاظه بالإدارة الملاحية⁽¹⁾. أو بهيكلها أي غير مجهزة، يقوم المؤجر في هذه الحالة بتأجير السفينة للغير دون أن يزودها بالمؤن أو الطاقم، والإدارة الملاحية والتجارية تنتقل إلى المستأجر⁽²⁾. وهذا وفقا لنص (المادة 640 من ق. ب. ج)⁽³⁾.

من خلال التعريف يتبين أن إيجار السفينة عقد رضائي، وتعريف العقد على هذا النحو يبين التزام على المؤجر بوضع سفينة معينة تحت تصرف المستأجر طوال مدة العقد، والتزام على المستأجر بدفع الأجرة⁽⁴⁾. وهذا الإيجار من قبيل إيجار الأشياء حيث ينصب على السفينة باعتبارها شيئا وليس على الخدمة، غير أنه في بعض أنواع إيجار السفن المؤجر لا يضع سفينته في خدمة المستأجر فحسب، بل يضع تحت تصرفه خدمات الريان والبحارة أيضا وفي هذه الحالة لا يمكن وصف السفينة أنه إيجار شيء وإنما تقديم خدمة أيضا⁽⁵⁾.

وتحدد التزامات وشروط وآثار الاستئجار بين الأطراف عن طريق عقد يتفق عليه بكل حرية، كما أنه لا يجوز للأطراف ادراج اشتراطات في عقد الاستئجار تخالف المبادئ العامة للقانون الجاري العمل به. وتقرر (المادة 641 ق. ب. ج) أنه إذا لم يدرج اشتراط في عقد استئجار السفينة فإن العقد يخضع لأحكام الباب الثاني من الكتاب الثاني من التقنين البحري الجزائري⁽⁶⁾.

¹ - مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، (د. س. ن)، ص. 183 - 184.

² - أحمد حسني، عقود إيجار السفن، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1985، ص. 7.

³ - تنص المادة 640 من القانون البحري على أن: " يتم عقد استئجار السفينة بموجب اتفاقية يلتزم بموجبها مؤجر السفينة بأن يضع سفينة تحت تصرف مستأجر السفينة على أساس الرحلة أو لمدة معينة أو بهيكلها".

⁴ - كمال حمدي، القانون البحري، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1997، ص. 441.

⁵ - حمدي الغنيمي، المرجع السابق، ص. 68.

⁶ - المرجع نفسه، ص. 68 - 69.

الفرع الثاني

شروط قيام عقد إيجار السفينة

الشروط الواجب توفرها في عقد إيجار السفينة هي:

1- يجب أن يثبت عقد إيجار السفينة بالكتابة، ويجب أن يتضمن التزامات الأطراف، وهذا ما نصت عليه المادة (642 من الق. ب. ج.)⁽¹⁾.

واشترط الكتابة للإثبات وليس لصحة العقد، إذ العقد ينفذ بتوفر الإيجاب والقبول وتحكم ذلك القواعد العامة لأن عقد إيجار السفينة عقد رضائي لا تلزم أية شكلية لانعقاد⁽²⁾. ويترتب على ذلك أنه لا يجوز إثبات عقد الاستئجار بشهادة الشهود وإنما يجوز إثباته بما يقوم مقام الكتابة من إقرار ويمين وبالقرائن⁽³⁾.

وقاعدة الإثبات لا تسري على إيجار السفن التي تقل حمولتها الإجمالية عن 10 أطنان وهذا ما نستخلصه من المادة (642 من القانون. ب. ج.)، السالفة الذكر⁽⁴⁾.

2- يجب أن يتضمن عقد إيجار السفينة مجموعة من البيانات ذكرتها (المادة 643) من القانون البحري والتي جاءت على سبيل الحصر وهي كالتالي:

-العناصر الفردية للسفينة.

-اسم و عنوان المؤجر والمستأجر.

-النسبة المئوية للأجر الخاص باستئجار السفينة.

-مدة العقد أو بيان الرحلات التي يجب القيام بها⁽⁵⁾.

¹ - تنص المادة 642 على مايلي "يجب أن يثبت عقد الاستئجار بالكتابة، وأن عقد إيجار السفينة هو العقد الذي يتضمن التزامات الأطراف، ولا تطبيق قاعدة الإثبات هذه على السفن التي تقل حمولتها الإجمالية عن 10 أطنان."

² - كمال حمدي، المرجع السابق، ص. 441.

³ - مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص. 192.

⁴ - حمدي الغنيمي، المرجع السابق، ص. 69.

⁵ - أنظر الأمر رقم 76-80 السالف الذكر.

الفرع الثالث

خصائص عقد إيجار السفينة

عقد إيجار السفينة عقد رضائي ينعقد بتطابق إرادتي المجهز والمستأجر⁽¹⁾. بما أنه عقد رضائي لا تلزم أية شكلية لانعقاده فالكتابة تشترط فقط للإثبات وليس لصحة العقد، وفي هذه الحالة يمكن الرجوع لقواعد القانون المدني⁽²⁾.

- عقد إيجار السفينة لا يعتبر من عقود الإذعان⁽³⁾، لأن هذا العقد هو من العقود الرضائية كما رأينا سابقا والذي يتم بتطابق الإيجاب والقبول بحيث يفترض في هذا العقد وجود مناقشة جادة بين أطرافه، لأنه بالرغم من وجود سعر ثابت للأجرة خلال فترة ما إلا أن شروط عقد استئجار السفينة تكون قابلة للمناقشة بين الطرفين⁽⁴⁾، وأيضا أن العقد يقوم على المساواة من الناحية الاقتصادية⁽⁵⁾.

- عقد إيجار السفينة من عقود المعاوضة الملزمة للجانبين بحيث لا يقوم المؤجر بتأجير السفينة للمستأجر على سبيل التبرع أي دون مقابل وإنما يحصل المؤجر على المقابل المتمثل في الأجرة وهو عقد زمني والزمن عنصر جوهري فيه لأنه هو الذي يحدد مقدار المنفعة المعقود عليها⁽⁶⁾.

- عقد إيجار السفينة عقد تجاري بالنسبة للمؤجر نصت عليه (المادة 5/3) من القانون التجاري "يعد عملا تجاريا بحسب الشكل ..."

- كل عقد تجاري يتعلق بالتجارة البحرية والجوية.⁽⁷⁾

¹ - مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص. 190. وكذلك راجع علي جمال الدين عوض، القانون البحري، دار النهضة العربية، القاهرة، 1987. ص. 217.

² - كمال حمدي، المرجع السابق، ص. 442.

³ - يقصد بعقد الإذعان ذلك العقد الذي يقتصر فيه القبول من طرف على التسليم بالشروط التي يضعها الطرف الآخر. وهذا ما تضمنته المادة 70 من القانون المدني والتي نصت على " يحصل القبول في عقد الإذعان بمجرد التسليم لشروط مقررة يضعها الموجب ولا يقبل مناقشة فيها."

⁴ - أحمد حسني، المرجع السابق، ص. 25.

⁵ - كمال حمدي، المرجع السابق، ص. 442.

⁶ - المرجع نفسه، ص. 442.

⁷ - أمر رقم 75 - 59، مؤرخ في 26 سبتمبر 1975، يتضمن القانون التجاري، المعدل والمتمم بالقانون 05 - 02، المؤرخ في 06 فيفري 2005.

أما بالنسبة للمستأجر فهو لا يعد تجارياً، إلا إذا قصد باستئجار السفينة الاستغلال التجاري وإلا أعتبر من الأعمال المدنية⁽¹⁾.

- إيجار السفينة تعتبر ضمن إجارة الأشياء فمجالها يكمن في الانتفاع بالسفينة، لأنه يقع على السفينة وهذه الأخيرة عبارة عن شيء ولا تعبر عن عمل. رغم وجود أنواع أخرى من إيجار السفينة وهي مزيج من إيجار الشيء وإيجار العمل لأن المؤجر لا يضع تحت تصرف المستأجر السفينة فحسب بل يضع أيضاً تحت تصرفه خدمات الريان والبحارة⁽²⁾.

المطلب الثاني

أطراف عقد استئجار السفينة وأثاره

سوف نتطرق في هذا المطلب إلى أطراف العقد في (الفرع الأول) والآثار الناشئة عن العقد بالنسبة لأطرافه في (الفرع الثاني).

الفرع الأول

أطراف عقد استئجار السفينة

من خلال تعريف عقد إيجار السفينة يتبين لنا أطراف عقد إيجار السفن، هما المؤجر والمستأجر كأصل وهناك أطراف أخرى مساعدة كالوكيل والسمسار والريان.

أولاً: المؤجر والمستأجر

يبرم عقد إيجار السفينة بين طرفين أحدهما المؤجر والآخر المستأجر كأصل

1- المؤجر: عبارة عن شخص طبيعي أو معنوي، يقوم باستغلال السفينة إما باسمه باعتباره مالكا للسفينة وهو الأصل، إلا أن المؤجر قد يكون غير مالك السفينة إذا ما قام مستأجر السفينة بدوره بإعادة تأجيرها بما يعرف تأجيرها من الباطن كما هو معروف في القانون التجاري⁽³⁾، ويجوز تأجيرها من الباطن حالة عدم وجود شرط بخلاف ذلك، ويبقى المستأجر الأصلي مسؤولاً قبل المؤجر⁽⁴⁾، وهذا وفقاً لما نصت عليه المادة 572 من ق. ب. ج⁽¹⁾.

¹- كمال حمدي، المرجع السابق، ص. 442.

²- حمدي الغنيمي، المرجع السابق، ص. 68 - 69.

³- كمال حمدي، المرجع السابق، ص. 442.

⁴- حمدي الغنيمي، المرجع السابق، ص. 69.

2- **المستأجر:** عبارة عن شخص طبيعي أو معنوي يقوم في الغالب باستئجار السفينة لنقل بضائعه المملوكة له، أو يقوم باستئجارها و يتولى استغلالها بنفسه وفقا لما تنص عليه أحكام القانون البحري⁽²⁾.

وعقد الإيجار يبرم أيضا بواسطة ممثلين عن المؤجر أو المستأجر عندما يتعلق الأمر بشخص معنوي وهو ما يعرف بالممثل القانوني للشخص المعنوي والذي يكون مفوض بالسلطات اللازمة لإبرام عقد إيجار السفينة⁽³⁾.

ثانيا: وكيل عن المؤجر أو المستأجر

يبرم عقد إيجار السفينة بواسطة وكيل عن المؤجر أو المستأجر أو وكيل عن الممثل القانوني إن كان شخصا معنويا بالنسبة للمؤجر أو المستأجر، والآثار المترتبة عن هذه الوكالة تقع على الطرف الأصيل ونرجع في هذا الصدد إلى أحكام النيابة في القانون المدني لأن الوكالة هنا عامة، لأنها ليست خاصة بعقد إيجار السفينة⁽⁴⁾. أما إذا كان من أبرم العقد وكيلًا بالعمولة فإنه يسأل شخصيا طبقا لأحكام الوكالة بالعمولة⁽⁵⁾. هناك الوكيل بالسفينة والوكيل بالحمولة اللذان يعتبران شخصان طبيعيين أو معنويان فالأول يلتزم مقابل أجر وبموجب وكالة عن المجهز أو الريان بالقيام بالعمليات المتعلقة باحتياجات السفينة ولحسابها أثناء الرحلة والتي لا يقوم بها الريان شخصيا وكذلك بالعمليات المعتادة الأخرى المرتبطة برسو السفينة في الميناء. أما الثاني يلتزم مقابل أجر وبموجب وكالة من ذوي الحق على البضاعة باستلام البضائع باسم ولحساب موكله ويقوم بدفع أجرة الشحن عن البضائع بين المرسل إليهم⁽⁶⁾.

¹ - تنص المادة 572 على مايلي: " يعتبر مجهزا كل شخص طبيعي أو معنوي يقوم باستغلال السفينة على اسمه إما بصفته مالكا للسفينة وإما بناء على صفات أخرى تخوله الحق باستعمال السفينة"

² - كمال حمدي، المرجع السابق، ص. 443.

³ - أحمد حسني، المرجع السابق، ص. 15 - 16. وكذلك راجع كمال حمدي، المرجع السابق، ص. 442 - 443،

⁴ - أحمد حسني، المرجع السابق، ص. 16-17.

⁵ - كمال حمدي، المرجع السابق، ص. 443.

⁶ - راجع المادتان 609 و 621 من الأمر 76-80 السالف الذكر.

ثالثاً: السمسار البحري

يبرم عقد إيجار السفينة نتيجة تدخل سمسار بحري، وهذا الأخير يعرف بأنه كل شخص طبيعي أو معنوي يلتزم مقابل أجر وبموجب وكالة بالعمل كوسيط لإبرام عقود شراء السفن وبيعها وعقود الاستئجار والنقل البحري والعقود الأخرى التي تتعلق بالتجارة البحرية هذا وفقاً لما نصت عليه المادة (631 من ق. ب. ج) والتي تنص: " يعد سمساراً بحرياً كل شخص طبيعي أو معنوي يلتزم مقابل أجر وبموجب وكالة بالعمل كوسيط لإبرام عقود شراء السفن وبيعها وعقود الاستئجار والنقل البحري والعقود الأخرى التي تتعلق بالتجارة البحرية."⁽¹⁾

السمسار البحري هو وسيط توجب الضرورة الالتجاء إليه نظراً للخبرة والمعلومات التي يملكها، التي تمكنه من إرشاد عميله عن العروض المتاحة في السوق ليميز منها ما يناسبه، ومهمته التقريب بين طرفي العقد، ولا يسأل إلى عن أخطائه الشخصية والتزامه في هذه الحالة ببذل عناية⁽²⁾.

رابعاً: الريان

سلطات الريان في إبرام عقد الإيجار أثارت العديد من التساؤلات ولكن تذهب غالبية التشريعات العربية إلى إعطاء الريان صفة النيابة عن المجهز أو الوكيل عنه في المكان الذي لا يتواجد فيه المجهز.

وتكون النيابة في حدود قيامه بالأعمال الضرورية للسفينة والرحلة، بما أن له سلطة النيابة فبإمكانه تأجير السفينة بالرحلة، التي يحتفظ فيها المجهز بالإدارتين الملاحية والتجارية وتكون له السيطرة التامة على السفينة⁽³⁾.

¹ - أنظر الأمر رقم 76 - 80 السالف الذكر.

² - كمال حمدي، المرجع السابق، ص. 443.

³ - أحمد حسني، المرجع السابق، ص. 24.

الريان لا يمكن أن يفسخ أو يعدل من شروط عقد إيجار أبرمه المجهز دون تفويض من هذا الأخير⁽¹⁾. وبينت (المادة 580 من ق. ب. ج) مهمة الریان وهي قيادة السفينة بعد تعيينه من طرف الأشخاص المؤهلين قانوناً لذلك⁽²⁾.

الفرع الثاني

الآثار الناشئة عن العقد بالنسبة للأطراف

يرتب عقد إيجار السفينة آثاراً تمتد إلى عاقيه وهي عبارة عن مختلف الالتزامات الناشئة عن العقد بالنسبة للأطراف، سنبين (أولاً) التزامات المؤجر ثم (ثانياً) التزامات المستأجر.

أولاً: التزامات المؤجر

- يلتزم المؤجر بأن يضع تحت تصرف المستأجر سفينة صالحة للملاحة البحرية وفي المقابل يتقاضى أجره من المستأجر⁽³⁾.

ثانياً: التزامات المستأجر

- لمستأجر السفينة أن يؤجر السفينة من الباطن ما لم يتفق على ما يخالف ذلك مع بقاءه مسؤولاً تجاه المؤجر عن الالتزامات الناشئة عن عقد الاستئجار. هذا ما نفهمه من المادة (644 من ق. ب. ج)⁽⁴⁾.

- يلتزم المستأجر بدفع الأجرة المستحقة وبرد السفينة عند انتهاء عقد الإيجار⁽⁵⁾.

الفرع الثالث

انقضاء العقد

ينقضي العقد بتقادم الدعاوى الناجمة عنه في مدة سنة واحدة، وينقطع التقادم أو يعطل أو ينتج آثاره وفقاً للقانون العام. وهذا وفقاً لما نصت عليه (المادة 648 من ق. ب. ج)⁽¹⁾.

¹ - أحمد حسني، المرجع السابق، ص. 24. وكذلك راجع د. حمدي كمال، المرجع السابق، ص. 444.

- الصلاحية الملاحية تعني أن تكون السفينة قادرة على تحمل مصاعب الرحلة البحرية المطلوبة ومن ثم تكون معدة ومجهزة بكل ما يلزم الرحلة لإتمام الرحلة بسلام عن طريق تجهيزها وتموينها وغيرها، مما يجعلها صالحة للقيام بالرحلة المطلوبة. حمدي كمال، المرجع السابق، ص. 444.

² - أنظر الأمر رقم 76-80 السالف الذكر.

³ - كمال حمدي، المرجع السابق، ص. 448.

⁴ - أنظر الأمر رقم 76 - 80 السالف الذكر.

⁵ - كمال حمدي، المرجع السابق، ص. 448.

المبحث الثاني

صور إيجار السفينة والآثار المترتبة على استئجارها

لقد عرف النقل البحري بإيجار السفينة أولاً حيث يستأجر صاحب البضائع سفينة أو جزء منها بهدف استغلالها في نقل بضائعه أو بضائع الغير لرحلة أو فترة زمنية محددة⁽²⁾.

ويختلف عقد النقل البحري عن إيجار السفينة كمايلي:

عقد إيجار السفينة ينصب على سفينة بأكملها أو على جزء منها وقد يرد على السفينة المجهزة أو غير المجهزة، وقد يكون بالمدة المعينة أو بالرحلة. أما عقد النقل البحري فينصب على البضائع المطلوب نقلها⁽³⁾.

كما نجد في إيجار السفينة التزام المؤجر بوضع سفينة معينة تحت تصرف المستأجر وتكون صالحة للملاحة البحرية. أما التزام الناقل في عقد النقل البحري هو نقل البضائع إلى ميناء الوصول سالمة وفي الميعاد المحدد وهو التزام بتحقيق نتيجة. يستعمل إيجار السفينة لنقل شحنات كبيرة وعادة تسبقه مفاوضات بين الطرفين حول شروطه. أما عقد النقل البحري فيستخدم في العمل لنقل كميات محدودة من البضائع وينعقد وفقاً لنموذج يضعه الناقل ويكون في شكل إيصال باستلام البضائع يعرف بسند الشحن ويعتبر لذلك من قبيل عقود الإذعان⁽⁴⁾.

ولكي تتبين لنا الفروق السابقة يجب علينا تعريف صور إيجار السفينة في (المطلب الأول) والآثار المترتبة عن استئجار السفينة وانقضاء العقد في (المطلب الثاني).

¹ - أنظر الأمر رقم 76-80 السالف الذكر.

² - لطيف جبر كومانى، القانون البحري، الطبعة الثانية، الدار العلمية الدولية للنشر والتوزيع ودار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2003، ص. 86.

³ - مصطفى كمال طه، علي البارودي، مراد منير فهيم، أساسيات القانون التجاري والقانون البحري، منشأة المعارف، الإسكندرية، (د. س. ن.)، ص. 257 - 258.

⁴ - المرجع نفسه، ص. 257-258.

المطلب الأول

صور إيجار السفينة

يتم وضع السفينة تحت تصرف الغير في صور مختلفة أهمها إيجار سفينة غير مجهزة وهذا ما سنبيّنه في (الفرع الأول) وإيجار سفينة مجهزة في (الفرع الثاني).

الفرع الأول

إيجار سفينة غير مجهزة

هو عقد يضع بمقتضاه مالك السفينة سفينة عارية أي غير مجهزة، لا بطاقمها ولا بمؤناتها تحت تصرف المستأجر للانتفاع بها في مدة الإيجار لقاء أجر معلوم، ويتولى المستأجر تهيئة الطاقم والمؤونة، ويعتبر مجهزة للسفينة وليس مالكة⁽¹⁾. وهذا وفقا لما نصت عليه المادة (724 من ق.ب.ج)⁽²⁾.

ويترتب على تأجير سفينة غير مجهزة انتقال كل من الإدارة الملاحية والتجارية إلى يد المستأجر على النحو التالي:

- الإدارة الملاحية: تشمل الإدارة الملاحية كل ما يتعلق بصيانة هيكل السفينة وآلاتها وملحقاتها وتزويدها بالمؤن والأدوات اللازمة للقيام بمهمتها⁽³⁾.

- الإدارة التجارية: يقصد بها تولي جميع العمليات المتعلقة بالاستغلال التجاري للسفينة كإبرام عقود النقل البحري وتنفيذها من استلام للبضائع في ميناء القيام وشحنها ورسها على السفينة والمحافظة عليها وتسليمها في ميناء الوصول وتحصيل الأجرة. وإذا كانت السفينة تخص نقل المسافرين تقوم الإدارة التجارية في هذه الحالة باستقبال المسافرين وضيافتهم وتوصيلهم إلى جهة الوصول⁽⁴⁾.

¹ - طالب حسن موسى، القانون البحري، الطبعة الثالثة، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2012، ص. 137.

² - تنص المادة 724 على مايلي: "يتعهد المؤجر بموجب عقد استئجار السفينة بتهيئتها بأن يضع السفينة بدون تسليح أو تجهيز تحت تصرف المستأجر لوقت محدد ويتعهد المستأجر بدوره بدفع الإيجار"

³ - محمد فريد العربي، محمد السيد الفقي، القانون البحري والجوي، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، 2010، ص. 292.

⁴ - المرجع نفسه، ص. 292.

يتولى المستأجر استغلال السفينة لحسابه، وذلك بالتعاقد مع الشاحنين وبعد العقد في هذه الحالة من قبيل إيجار الأشياء ومن ثم تسري عليه أحكام الإيجار في القانون المدني، ويعتبر المستأجر هنا مجهز للسفينة وليس مالكا لها⁽¹⁾.

ويشترط في هذا النوع من الإيجار أن يكون مكتوبا وأن يتضمن البيانات التالية: اسم المؤجر واسم المستأجر وعنوان كل منهما، اسم السفينة وجنسيته وحمولتها وغيرها من الأوصاف اللازمة لتعيينها نوع الحمولة ومقدارها وأوصافها، مكان الشحن والتفريغ ومقدار إيجار السفينة⁽²⁾.

الفرع الثاني

إيجار سفينة مجهزة

يلتزم مالك السفينة في هذه الصورة من التأجير بوضع السفينة تحت تصرف المستأجر مجهزة بطاقمها ومعدات الملاحه⁽³⁾. وفي هذه الحالة المؤجر يتولى تجهيز السفينة تجهيزا كاملا ويحتفظ بصفة المجهز التي لا تنتقل إلى مستأجر السفينة سواء كان التأجير بالرحلة أو التأجير بالمدة⁽⁴⁾. وينص العقد إما احتفاظ المستأجر بحق الإدارة الملاحية والتجارية وإما بحق الإدارة التجارية فقط. ففي الإدارة الملاحية والتجارية يكون المستأجر هو المجهز أما الإدارة التجارية تبقى حيازة السفينة لدى المؤجر.

ويأخذ هذا العقد إما عقد إيجار بالرحلة والذي سوف نتناوله (أولا) وإما يكون عقد محدد المدة بغض النظر عن عدد الرحلات (ثانيا).

أولا: إيجار السفينة على أساس الرحلة: نصت على هذه الصورة المادة (650 من ق.ب.ج) بقولها: "يتعهد المؤجر في عقد استئجار السفينة على أساس الرحلة، بأن يضع كليا أو جزئيا

¹ - حمدي الغنيمي، المرجع السابق، ص. 70.

² - عادل علي المقدادي، القانون البحري، مكتبة دار الثقافة للنشر والتوزيع والدار الدولية، عمان، 2002، ص. 92.

³ - أحمد حسني، المرجع السابق، ص. 184.

⁴ - هاني دويدار، النقل البحري والجوي، منشورات الحلبي الحقوقية، (د. ب.ن)، 2008، ص 184.

سفينة مزودة بالتسليح والتجهيز تحت تصرف المستأجر للقيام برحلة أو أكثر وبالمقابل يتعهد المستأجر دفع أجرة السفينة".⁽¹⁾

وبالتالي في هذه الصورة من إيجار السفينة يتفق الطرفان المؤجر والمستأجر بأن يضع المؤجر تحت تصرف المستأجر سفينته للقيام برحلة معينة أو أكثر دون تحديد المدة التي تستغرق في هذه الرحلة، وبالمقابل يقوم المستأجر بدفع أجرة السفينة، في هذه الحالة يعتبر مالك السفينة هو تجهيزها وهو الذي يعين الريان والطاقم وبالتالي هو الذي يحتفظ بالتسيير الملاحي والتجاري للسفينة⁽²⁾. ومثل هذه الحالة نصت عليها المادة (651 ق. ب. ج)⁽³⁾.

يمكن أن يقع الإيجار على كامل السفينة أو جزء منها ويجب أن تكون مزودة بالتسليح وكامل تجهيزها، أما إذا وقع الإيجار على جزء من السفينة فإن العقد يقتصر على الأماكن المعدة للنقل لذلك يخرج من نطاق العقد الغرف والأماكن المخصصة للبحارة والريان ومع ذلك فليس للريان ولا البحارة أن ينقلوا في هذه الأماكن أية بضاعة دون الحصول على موافقة المستأجر بشأنها.

كما يمكن أن يكون هذا النوع من الإيجار لعدة رحلات متتابعة، وفي هذه الحالة يجب تحديد عدد الرحلات أو تحديد كمية البضائع التي تنقل على مراحل متتالية⁽⁴⁾، وهذا العقد مثل العقود الأخرى يجب أن يشمل بعض المعلومات كاسم المؤجر والمستأجر واسم السفينة وحمولتها ونوع الحمولة ومقدار الأجرة وغيرها⁽⁵⁾.

يتفق هذا العقد مع الإيجار بالمدة في أنه كلا العقدين توضع السفينة مجهزة تحت تصرف المستأجر. ويختلفان في أن في إيجار بالرحلة قد يقع على جزء من السفينة أو كلها، أما في إيجار بالمدة يجب أن توضع السفينة بأكملها تحت تصرف المستأجر، في حين أن الإيجار بالرحلة

¹ - أنظر الأمر رقم 76-80 السالف الذكر.

² - طالب حسن موسى، المرجع السابق، ص. 137.

³ - المادة 651 تنص "يحتفظ المؤجر الذي أبرم عقد استئجار السفينة بالرحلة، بالتسيير الملاحي والتجاري للسفينة".

⁴ - حمدي الغنيمي، المرجع السابق، ص. 71.

⁵ - عادل علي المقدادي، المرجع السابق، ص. 95.

يحتفظ المؤجر بالإدارة الملاحية والإدارة التجارية للسفينة. الإيجار بالمدة يحتفظ المؤجر بالإدارة الملاحية فقط أما الإدارة التجارية تنتقل إلى المستأجر⁽¹⁾.

ثانياً: استئجار سفينة لمدة معينة : نصت على هذه الحالة المادة (695 من ق.ب.ج) بقولها: "يتعهد المؤجر بموجب عقد استئجار السفينة لمدة معينة بأن يضع سفينة مزودة بالتسليح والتجهيز تحت تصرف مستأجر السفينة لمدة معينة ويدفع المستأجر بالمقابل أجرة الحمولة."⁽²⁾

وطبقاً لهذه المادة نلاحظ أن إيجار السفينة لمدة معينة هو عقد بمقتضاه يضع المالك سفينة مجهزة ومزودة بالتسليح والتجهيز، تحت تصرف المستأجر لمدة معينة في مقابل أن يقوم المستأجر بدفع أجرة الحمولة⁽³⁾.

في هذه الحالة يحتفظ المؤجر بالإدارة الملاحية للسفينة التي تشمل تموين السفينة وصيانتها وتسييرها أي كل ما يتعلق بالملاحة⁽⁴⁾.

وفي هذا الشكل يبقى الريان وأعضاء الطاقم الآخرون مندوبين عن المؤجر ويتعين عليهم التقييد بتعليماته، هذا ما نصت عليه المادة (700 من ق.ب.ج)⁽⁵⁾.

أما الإدارة التجارية تشمل إبرام عقود النقل وتسليم البضائع وتسليمها وتحصيل الأجرة، ففي هذه الإدارة التجارية يتولى المستأجر استغلال السفينة بنفسه وإصدار التعليمات والأوامر إلى الريان والطاقم يستقل بتحديد رحلات السفينة طيلة الزمن المتفق عليه. ويبرم عقد النقل مع الغير باسمه الخاص، فيصبح ناقلاً مسؤولاً وحده دون المؤجر عن تنفيذ هذه العقود⁽⁶⁾.

يعتبر عقد استئجار سفينة لمدة معينة عقد إجارة أشياء وإجارة خدمة في نفس الوقت لأنه لا يقع على السفينة فحسب بل على الخدمات التي يقدمها الطاقم أيضاً⁽⁷⁾.

¹ - محمد فريد العريني، محمد السيد الفقي، المرجع السابق، ص. 293 - 294.

² - أنظر الأمر رقم 76-80 السالف الذكر.

³ - كمال حمدي، المرجع السابق، ص. 472.

⁴ - حمدي الغنيمي، المرجع السابق، ص. 77.

⁵ - أنظر الأمر رقم 76-80 السالف الذكر.

⁶ - حمدي الغنيمي، المرجع السابق، ص. 77.

⁷ - محمد فريد العريني، محمد السيد الفقي، المرجع السابق، ص. 293.

المطلب الثاني

الآثار المترتبة على استئجار السفينة وانقضاء العقد

تتمثل هذه الآثار في مختلف الالتزامات الناشئة في ذمة كل من طرفي العقد في كل صورة وهذا ما سنتناوله في (الفرع الأول) أما في (الفرع الثاني) انقضاء العقد.

الفرع الأول

الآثار المترتبة على استئجار سفينة

بما أن إيجار السفينة غير مجهزة أو مجهزة عبارة عن عقد فإنه يرتب في ذمة أطرافه مجموعة من الالتزامات.

أولاً: الالتزامات المترتبة على استئجار سفينة غير مجهزة

يترتب على استئجار سفينة غير مجهزة مجموعة من الالتزامات تقع على طرفيه والمتمثلة في:

1- التزامات المؤجر: يلتزم المؤجر بتسليم السفينة إلى المستأجر بحالة جيدة للملاحة وصالحة للعمل المخصص له وفي الوقت والمكان المتفق عليهما⁽¹⁾.

- يقع على المؤجر خلال مدة العقد القيام بجميع الإصلاحات والتغييرات الخاصة بالعيوب المتعلقة بالسفينة واستهلاكها العادي للمستأجر. ويعد المؤجر مسؤولاً عن الأضرار المتولدة عن عدم صلاحية السفينة للملاحة⁽²⁾.

2- التزامات المستأجر: يلتزم المستأجر بتجهيز السفينة بالطاقم والمؤن على الوجه الكامل وأن يستعملها بما يتفق مع مميزاتها التقنية وتخصيصها العادي وذلك بالتزامه:

بتجهيز السفينة بالطاقم ويدفع له الأجرة والمؤونة والمصاريف الملحقة، صيانة السفينة والقيام بالتصليحات والتغييرات الخاصة بها، يلتزم بدفع جميع مصاريف استغلال السفينة ومصاريف التأمين يلتزم أيضا بدفع إيجار السفينة للمؤجر. و بأن يرد السفينة بانتهاء مدة العقد في التاريخ والمكان المبينين في العقد وفي نفس الحالة التي استلمها فيها باستثناء الاستهلاك العادي⁽³⁾.

¹ - عباس حلمي، القانون البحري، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1983، ص 22.

² - المرجع نفسه، ص. 22. كذلك راجع ما ورد في المواد 725، 726، 727 من الأمر رقم 76-80 السالف الذكر.

³ - راجع المواد، 728، 731، 732، 735، من الأمر رقم 76 - 80 السالف الذكر.

إذا توقفت السفينة بسبب عيب خاص بالسفينة أو لحالة القوة القاهرة على إثر ظرف لا ينسب لفعل المستأجر، يوقف دفع الإيجار خلال مدة توقف السفينة، إذا تعدت هذه المدة 24 ساعة وهذا وفقا لما نصت عليه المادة (734 من ق، ب، ج) (1).

إذا تأخر المستأجر في رد السفينة، وجب عليه دفع تعويض محسوب على أساس ضعف بدل الإيجار للمدة الزائدة عن مدة العقد، إلا إذا كان التأخير عرضيا ولا يتعدى 10/1 من مدة العقد (2).

ثانيا: الالتزامات المترتبة على استئجار سفينة على أساس الرحلة

بما أن إيجار السفينة عقد فإنه يرتب في ذمة كل من الطرفين مجموعة من الالتزامات والتمثلة فيما يلي:

1- التزامات المؤجر: وضع السفينة تحت تصرف المستأجر في الزمان والمكان المحددين في

العقد وأن يجعلها مهيأة للتحميل خلال مواعيد الشحن والتفريغ وكذلك في أجال الشحن والتفريغ.

(م 654 ق. ب. ج)، ولا يجوز للمؤجر أن يحل سفينة أخرى محل السفينة المحددة في العقد، ولو

كانت مشابهة لها في خصائصها، إلا إذا احتفظ لنفسه تعاقدًا بهذا الحق (3).

يلتزم المؤجر بالمحافظة على السفينة خلال الرحلة لتكون جيدة وصالحة للملاحة ومزودة بشكل

مناسب بالتسليح والتجهيز والمؤونة والوثائق المطلوبة وبصورة عامة صالحة للقيام بجميع العمليات

المذكورة في عقد إيجار السفينة، والقيام بجميع المساعي لتنفيذ الرحلة أو الرحلات المنصوص

عليها في عقد إيجار السفينة، ويعد المؤجر مسئولًا عن الأضرار التي تلحق بالبضائع التي يستلمها

ريان السفينة على متن السفينة تنفيذًا لعقد إيجار السفينة (4).

إذا لم يحدد مكان للتحميل وجب على المؤجر تقديم السفينة في المكان الذي يعينه مستأجر

السفينة (م 655 ق. ب. ج) فإذا لم يقر المستأجر بتعيين مكان التحميل في الوقت اللازم، ففي

هذه الحالة يقدم المؤجر السفينة إلى مكان التحميل الذي تحدده سلطات الميناء وهذا وفقا لما نصت

¹ - تنص المادة 734 على مايلي: " إذا توقفت السفينة بسبب عيب خاص بالسفينة أو لحالة القوة القاهرة على إثر ظرف لا ينسب لفعل المستأجر،

يوقف دفع الإيجار خلال مدة توقف السفينة، إذا تعدت هذه المدة 24 ساعة."

² - راجع المادة 736 من الأمر رقم 76 - 80 السالف الذكر.

³ - حمدي الغنيمي، المرجع السابق، ص. 71.

⁴ - راجع المادتان 652 و 653 من الأمر رقم 76 - 80 السالف الذكر.

عليه (المادة 657 من ق. ب. ج). لا يجوز للمستأجر أن يرتب مكانا للشحن لا تكون فيه السفينة بأمن وعائمة باستمرار ولا يستطيع الخروج بدون عائق مع حمولتها (م 656 ق. ب. ج) (1).

- لا يجوز للمؤجر أن يرفض طلب قطر السفينة من مكان التحميل إلى مكان آخر مهما كانت الحمولة المتفق عليها أو المعينة، وإذا طلب المستأجر ذلك يتحمل جميع المصاريف المتعلقة بهذه العملية (م 658 من ق. ب. ج).

- يتعين على المؤجر أن يعلم المستأجر أو أي شخص آخر معين لهذا الغرض كتابيا عن وصول السفينة إلى مكان التحميل وبأنها جاهزة للتحميل. وتحدد في عقد إيجار السفينة الشروط والأيام والساعات التي يعتبر فيها هذا الإعلام مبلغا بشكل صحيح. وإذا لم يتضمن العقد هذه الشروط يطبق النظام أو العرف الجاري بهما العمل في ميناء التحميل (م 659 ق. ب. ج). ولا يبدأ سريان مواعيد الشحن والتفريغ إلا بعد تبليغ الإعلام بشكل صحيح (م 660 من ق. ب. ج) (2).

- توقف مدة مواعيد الشحن والتفريغ خلال الوقت الذي تمنع فيه عمليات التحميل لأسباب تتعلق بالسفينة أو القوة القاهرة أو بطلب سلطات الميناء أو بسبب الأحوال الجوية التي تهدد البضاعة أو أمن الحمولة. وبحسب التأخير الحاصل من جراء قطر أو سحب السفينة من الميناء من جملة مواعيد الشحن والتفريغ ما عدا إذا كان التأخير مسببا من السفينة. كما يجب على المؤجر إذا انتهت مهلة ميعاد الشحن والتفريغ قبل الانتهاء من تحميل السفينة أن يبقى السفينة في مكان التحميل خلال مدة إضافية تسمى ميعاد إضافي للشحن والتفريغ يتفق عليه في عقد إيجار السفينة وفي حالة عدم وجود ذلك في العقد فيقدر عدد أيام الشحن والتفريغ. وتحسب المهلة الإضافية بأيام وساعات متتابعة (3). يجب على المؤجر أن يقوم بالرحلة على وجه السرعة، كما يجب عليه أن يعتني بالحمولة خلال السفر تبعا لنوعية البضاعة واستعمالاتها. (م 674 و 675 من ق. ب. ج).

¹ - أنظر الأمر رقم 76 - 80 السالف الذكر.

² - حمدي الغنيمي، المرجع السابق، ص. 72.

³ - راجع المادتان 662 و 663، من الأمر رقم 76 - 80 السالف الذكر.

2- التزامات المستأجر: يلتزم المستأجر بأن يقوم بشحن البضاعة في الميعاد المتفق عليه فإذا لم يحدد هذا الميعاد فبموجب النظام والعرف الجاري بهما العمل في الميناء الذي تتم فيه عملية التحميل⁽¹⁾.

- يلتزم المستأجر بدفع الأجرة الكاملة المشترطة أثناء تصرفه بالبضائع خلال الرحلة، وتحمل جميع المصاريف المسببة من هذه العملية⁽²⁾.

- يلتزم المستأجر بأن يضع على السفينة كمية البضاعة المذكورة في العقد فإذا لم يفعل فإنه يتحمل أجرة الحمولة عن هذه الكمية ويلتزم بأن يضع البضاعة في الأماكن المخصصة لها. وهذا ما نفهمه من المادة (668 ق.ب.ج)⁽³⁾.

- في حالة الاستئجار الجزئي للسفينة لا يمكن تفرغ البضاعة بدون موافقة المؤجر⁽⁴⁾.

ثالثاً: الالتزامات المترتبة على استئجار سفينة لمدة معينة

بما أن إيجار السفينة عقد فإنه يرتب في ذمة كل من الطرفين مجموعة من الالتزامات المتمثلة فيما يلي:

1- التزامات المؤجر: يلتزم المؤجر بأن يضع تحت تصرف المستأجر السفينة المؤجرة في المكان والزمان المتفق عليهما ويجب أن تكون صالحة للملاحة (م 696 ق.ب.ج)⁽⁵⁾.

- يلتزم المؤجر بأن يحافظ على السفينة وأن تكون في حالة جيدة خلال مدة العقد وأن يبقى التأمين على السفينة ويدفع رواتب لطاقم السفينة ولواحقها وتزويده بالمؤن وكل الخدمات المطلوبة⁽⁶⁾.

- يعد المؤجر مسئولاً عن الأضرار التي تلحق بالبضاعة المشحونة على متن السفينة وهذا ما قضت به المادة (698 ق.ب.ج)⁽⁷⁾.

¹ - مصطفى كمال طه، القانون البحري، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، 2000، ص. 273.

² - المرجع نفسه، ص. 273.

³ - عباس حلمي، المرجع السابق، ص. 273.

⁴ - مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص. 273.

⁵ - عباس حلمي، المرجع السابق، ص. 24. وكذلك راجع المادة 696 من الأمر رقم 76 - 80 السالف الذكر.

⁶ - المرجع نفسه، ص. 24.

⁷ - راجع المادة 698 من الأمر رقم 76 - 80 السالف الذكر.

- يتحمل المؤجر كل مصاريف التنظيف والترميم ومختلف الإصلاحات لإبقاء السفينة بحالة صالحة خلال الرحلة البحرية⁽¹⁾.

2- التزامات المستأجر: يلتزم المستأجر بدفع الأجرة المحددة في العقد وبالكيفية المنصوص عليها، وفي حالة وجود اتفاق على كيفية دفع الأجرة تدفع مقدما وشهريا. وتبدأ أجرة الحمولة اعتبارا من اليوم الذي توضع فيه السفينة تحت تصرف المستأجر⁽²⁾.

- ويوقف سريان أجرة الحمولة في اليوم المعين في العقد وفي حالة عدم وجوده عند انتهاء عمليات التفريغ النهائية قبل إعادة السفينة (م 708-709 ق ب.ج)⁽³⁾.

- يلتزم المستأجر بتعويض مناسب وبأجر الحمولة عن كامل مدة التوقف الذي يرجع إلى خطأ أو إهماله أو من ينوب عنه. ويتحمل كذلك كل المصاريف المتعلقة بالاستغلال التجاري للسفينة. ويلتزم المستأجر أيضا برد السفينة في التاريخ والمكان المذكورين في العقد وبالحالة التي سلمت للمستأجر⁽⁴⁾.

- يتحمل المستأجر وحده المساهمة المتعلقة بالأجرة عن الخسارة المشتركة (م 716 ق ب.ج)⁽⁵⁾.

الفرع الثاني

انقضاء العقد

ينقضي العقد بالنسبة لصور إيجار السفينة في الحالات التالية إما بتنفيذه أو بفسخه أو بانقضاء مدة التقادم كما هو معروف في القواعد العامة.

أولا: انقضاء العقد بالنسبة لإيجار سفينة غير مجهزة

ينقضي العقد في هذه الحالة بالتقادم حيث تسري مدة تقادم الدعاوى الناتجة من عقد استئجار السفينة كلها اعتبارا من انقضاء العقد. وهذا وفقا لنص المادة: (737 من ق. ب. ج)⁽⁶⁾.

¹ - عباس حلمي، المرجع السابق، ص. 25.

² - المرجع نفسه، ص. 25.

³ - أنظر الأمر رقم 76 - 80 السالف الذكر.

⁴ - عباس حلمي، المرجع السابق، ص. 25.

⁵ - أنظر الأمر رقم 76 - 80 السالف الذكر.

⁶ - أنظر الأمر نفسه.

ثانيا: انقضاء العقد بالنسبة لإيجار السفينة على أساس الرحلة:

1- ينقضي بتنفيذه: ينقضي عقد الإيجار بالرحلة بتنفيذه، أي بتنفيذ الرحلة المتفق عليها وقيام المستأجر بدفع الأجرة المتفق عليها، قد ينقضي العقد قبل أن يتم تنفيذه وذلك بسبب القوة القاهرة. أو بسبب عدم قيام أحد المتعاقدين بتنفيذ التزاماته الناشئة عن العقد⁽¹⁾.

2- بفسخ عقد إيجار السفينة بالرحلة: يفسخ عقد إيجار السفينة بدون تعويض الأطراف قبل ذهاب السفينة وبدون أن يكون هناك خطأ من أحد الأطراف:

- إذا تبين أن السفينة فقدت أو أصبحت نتيجة حادث غير قابلة للتصليح
- إذا صودرت أو أوقفت من طرف السلطات المحلية لميناء التوقف.
- أنها منعت من التجارة من طرف البلد الذي خصص له العقد.
- إذا وقع أي حادث له طابع القوة القاهرة التي تجعل تنفيذ الرحلة مستحيلا، وعند حدوث أي من الحالات السابقة خلال الرحلة البحرية يستطيع كل طرف أن يفسخ العقد، وفي هذه الحالة يدفع المستأجر أجرة الحمولة للمسافة ويتحمل مصاريف التفريغ، على أنه في حالة الظروف القاهرة التي تعيق السفينة عن السفر وعند إمكانية إزالتها لمدة معقولة ودون أن يمس هذا بمصالح الأطراف يبقى عقد الاستئجار ساري المفعول ولا محل لدفع التعويض عن التأخير الحاصل.

وإذا رغب المستأجر بفسخ العقد قبل البدء بالتحميل، فإنه يتعين عليه في هذه الحالة أن يدفع للمؤجر الضرر الذي لحق به ولا يمكن أن يتجاوز التعويض أجرة الحمولة. هذا ما نستخلصه من المادتين: (689 - 692 من ق.ب.ج)⁽²⁾.

3- التقادم: تنص (المادة 694 من ق.ب.ج) على أنه: "تبدأ مدة التقادم بالنسبة للدعوى المتولدة عن عقد استئجار السفينة على أساس الرحلة اعتبارا من يوم التفريغ الكامل للسفينة أو الحادث الذي وضع نهاية للرحلة."⁽³⁾

¹ - مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 281.

² - د. حمدي الغنيمي، المرجع السابق، ص. 67.

³ - أنظر الأمر رقم 76-80 السالف الذكر.

ثالثاً: انقضاء العقد بالنسبة لاستئجار سفينة لمدة معينة:

1- فسخ العقد: يمكن لأحد الطرفين فسخ العقد في الحالات الآتية:

- يمكن للمستأجر فسخ العقد إذا رفض المؤجر القيام برحلة تظلها خطر غير متوقع حين إبرام العقد من شأنه أن يهدد السفينة أو الأشخاص الموجودين على متنها (م 714 ق. ب. ج).
- يمكن للمستأجر فسخ العقد في حالة تأخير وضع السفينة تحت تصرفه إلا إذا لم يكن لهذا التأخير أهمية بالغة (م 718 ق. ب. ج).
- يحق للمؤجر فسخ العقد مع طلب التعويض، إذا لم يدفع المستأجر أجره الحمولة في المدة المتفق عليها.
- يفسخ عقد الإيجار إذا فقدت السفينة أو غرقت أو دمرت أو أصبحت غير قابلة للتصليح، وفي هذه الحالة تستحق أجره الحمولة لغاية اليوم الذي حصلت فيه الكارثة بما فيه ذلك اليوم، وفي حالة الفقدان تستحق الأجرة لغاية اليوم الذي وصلت فيه المعلومات الأخيرة عن السفينة (م 721 ق. ب. ج)⁽¹⁾.

2- التقادم: تنص (المادة 722 ق. ب. ج) على مايلي:

" تسري مدة تقادم الدعاوى الناتجة من عقد استئجار السفينة لمدة معينة ابتداء من انقضاء العقد أو إيقاف تنفيذه نهائياً. "⁽²⁾.

¹ - د. حمدي الغنيمي، المرجع السابق، ص 81.

² - أنظر الأمر رقم 76-80 السالف الذكر.

نستنتج من خلال دراستنا لهذا الفصل أن عقد إيجار السفينة يعتبر مثل سائر العقود الأخرى ينعقد بين طرفين هما المؤجر والمستأجر، ويترتب في ذمة كلا من الطرفين التزامات، فيلتزم المؤجر بتقديم سفينة صالحة للملاحة البحرية ويضعها تحت تصرف المستأجر لمدة معينة، أما المستأجر فيلتزم بدفع الأجرة وبرد السفينة عند انتهاء مدة العقد.

وكما لا حظنا أن عقد إيجار السفينة يتم علة عدة أنواع، فنجد إيجار سفينة غير مجهزة وهو عقد يضع بمقتضاه مالك السفينة سفينة عارية تحت تصرف المستأجر، للانتفاع بها في مدة الإيجار لقاء أجر معلوم، ويترتب على تأجير سفينة غير مجهزة انتقال الإدارتين الملاحية والتجارية إلى يد المستأجر.

والنوع الآخر يتمثل في إيجار سفينة مجهزة، وهو على نوعين إيجار سفينة على أساس رحلة وهو عقد يضع المؤجر كليا أو جزئيا سفينة مزودة بالتسليح والتجهيز تحت تصرف المستأجر للقيام برحلة أو عدة رحلات، وبالمقابل يتعهد المستأجر بدفع الأجرة، ويترتب على هذه الحالة احتفاظ المؤجر بالإدارتين الملاحية والتجارية.

ولدينا إيجار سفينة لمدة معينة، وهو عقد يضع المؤجر سفينة مزودة بالتسليح والتجهيز تحت تصرف المستأجر لمدة معينة، وبالمقابل يقوم هذا الأخير بدفع أجرة الحمولة، وفي هذه الحالة يحتفظ المؤجر بالإدارة الملاحية للسفينة فقط، وكل واحدة من هذه الأنواع لها مميزاتها وخصائصها التي تميزها عن الأنواع الأخرى.

الفصل الثاني

الاستغلال التجاري للسفينة عن طريق
إبرام عقود النقل البحري

يحتل النقل البحري الصدارة بين وسائل النقل الأخرى البرية والجوية خاصة رغم تطور هذه الأخيرة، ويعتبر من أهم صور استغلال السفينة استغلالاً تجارياً عن طريق إبرام عقود النقل البحري فمن خلال هذا العقد يتم نقل البضائع والأشخاص⁽¹⁾ من مكان لآخر مقابل أجر. ويعتبر عقد نقل البضائع الأكثر شيوعاً في مجال الملاحة البحرية (المبحث الأول).

بما أن السفن تقوم بنقل حمولة ضخمة من ميناء إلى آخر تفصل بينهما المحيطات، لذلك يعتبر عقد نقل البضائع السبيل الرئيسي لتنفيذ هذه المبادلات بين الدول. ويترتب عند تنفيذ هذه المبادلات مجموعة من الآثار القانونية والمتمثلة في تلك الالتزامات التي رتبها عقد النقل البحري وفقاً لما نصت عليه مختلف أحكام القانون البحري (المبحث الثاني).

¹ - يختلف عقد النقل البحري للبضائع عن النقل البحري للأشخاص في المحل، حيث أن محل النقل في الحالة الأولى هو نقل البضائع، وفي الحالة الثانية هو نقل الأشخاص. وعقد نقل الأشخاص عرفته المادة 821 ق. ب. ج حيث تنص: "يلتزم المجهز بموجب عقد نقل المسافرين بنقل المسافرين أو أمتعته إن وجدت عن طريق البحر ولمسافة معينة مقابل دفع المسافر أجره المسافة".

المبحث الأول

ماهية عقد النقل البحري للبضائع

يعتبر عقد النقل البحري من أهم العمليات التي تقوم بها السفينة بكونها أداة الملاحة البحرية، ومن ثم فهو يقوم بوظيفة اقتصادية ذات أهمية كبيرة في مجال التجارة الخارجية، لما يترتب عليه من نقل للسلع وتبادلها بين مختلف الجهات. ولتحديد أهمية النقل البحري للبضائع يجب تحديد مفهومه في (المطلب الأول) ووسيلة تنفيذه في (المطلب الثاني).

المطلب الأول

مفهوم عقد النقل البحري للبضائع

لتحديد مفهوم عقد النقل البحري للبضائع يجب التعرف على بعض جوانبه، وسوف نتطرق إلى تعريف العقد في (الفرع الأول) وأطرافه وذلك في (الفرع الثاني) وخصائصه في (الفرع الثالث).

الفرع الأول

تعريف عقد النقل البحري

لقد اختلف الفقهاء في توحيد تعريف عقد النقل البحري للبضائع بالرغم من تشابه معظم التعاريف في جملة من الخصائص والمميزات ولكننا سوف نقدم تعريفاً شاملاً لهذا العقد. عقد نقل البضائع بحراً هو عقد يلتزم بموجبه الناقل بنقل البضائع من ميناء إلى ميناء آخر مقابل أجر يلتزم به الشاحن، فيتم النقل البحري للبضائع عن طريق استعمال السفينة ثم يقوم الناقل سواء مالكا للسفينة أو مستأجراً لها أو مجهزاً لها بنقل البضائع⁽¹⁾. وعقد النقل البحري نصت عليه المادة (738 من القانون ب.ج) حيث تنص:

" يتعهد الناقل بموجب عقد نقل البضائع عن طريق البحر بإيصال بضاعة معينة من ميناء إلى ميناء آخر ويتعهد الشاحن بدفع المكافأة له والمسماة أجرة الحمولة."⁽²⁾. والنقل قد يكون بمشاركته إيجار الذي يتمثل في أنه عقد يبرم بين المجهز والشاحن والذي بموجبه يؤجر المجهز للشاحن

¹ - عدلي أمير خالد، عقد النقل البحري قواعد وأحكام، دار الجامعة الجديدة، (د.ب.ن)، 2006. ص. 44.

² - أنظر الأمر رقم 76-80 السالف الذكر.

سفينة كلها أو بعضها لرحلة أو خلال مدة معينة، ويحتفظ المجهز بالإدارة التجارية والملاحية للسفينة هذا يكون في نقل البضائع عادة، أين يحتاج الناقل إلى كل سفينة أو جزء منها⁽¹⁾. أما النقل بموجب سند الشحن فعقد النقل البحري يثبت به أي بسند شحن ولذلك سمي النقل بسند الشحن⁽²⁾.

الفرع الثاني

أطراف العقد

من خلال التعريف نستنتج أن عقد النقل البحري يبرم بين شخصين هما الناقل والشاحن إلى أن أثره يمتد إلى شخص ثالث هو المرسل إليه.

1- الشاحن: هو الذي يقدم البضاعة إلى الناقل لكي ينقلها إلى المرسل إليه الذي قد يكون الشاحن نفسه أو شخص آخر غير الشاحن⁽³⁾. وفي أغلب الأحوال فإن النقل يتم لمصلحة شخص آخر غير الشاحن يعرف بالمرسل إليه وله حق خاص مباشر تجاه الناقل للمطالبة بالبضاعة.

2- الناقل: هو الذي يقوم بنقل البضاعة بحرا على سفينة قد تكون مملوكة له وقد يكون مستأجرا لها سواء كانت مجهزة أو غير مجهزة⁽⁴⁾.

3- المرسل إليه: وهو الشخص الذي ترسل إليه البضاعة، ويمكن أن يكون طرفا أصليا في العقد، كأن يكون هو الشاحن وهو المرسل إليه في أن واحد أو أن يكون غير معروف في العقد، ويمكن أن يكون معروفا عند إجراء العقد، ذلك أن عقد النقل ينشأ عادة لشخص معين، أو لأمر شخص معين، أو للحامل⁽⁵⁾.

¹ - عدلي أمير خالد، المرجع السابق، ص. 44.

² - مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص. 185.

³ - عدلي أمير خالد، أحكام دعوى مسؤولية الناقل البحري، في ضوء أحكام قانون التجارة البحرية الجديد والمستحدث من أحكام النقض، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2000، ص. 48.

⁴ - المرجع نفسه، ص. 48.

⁵ - هشام فرعون، القانون البحري، المكتبة القانونية لدار المطبوعات الجامعية، دمشق، (د. س. ن)، ص. 172.

الفرع الثالث

خصائص عقد النقل البحري للبضائع

كما رأينا سابقا عقد النقل البحري للبضائع هو عقد يتعهد فيه الناقل لقاء أجرة أن يوصل بضاعة معينة من ميناء إلى ميناء آخر عن طريق استخدام السفينة. فمن خلال التعريف نستنتج خصائص عقد النقل البحري والمتمثلة فيما يلي:

- عقد النقل البحري عقد رضائي لأنه ينعقد بصدور الإيجاب والقبول فينعقد العقد بمجرد توافق إرادتي الناقل والشاحن دون حاجة لشكلية معينة، ففي حالة شحن بضاعة في السفينة بغير علم الناقل أو الريان جاز لهذا الأخير إخراجها أو إبقائها أو طلب دفع الأجرة⁽¹⁾.

- عقد النقل البحري هو نوع من عقود المعاولة الذي يتعهد بمقتضاه أحد المتعاقدين أن يؤدي عملا مقابل أجر يتعهد به الطرف الآخر (المادة 549) من القانون المدني⁽²⁾، وبما أن المعاولة تتسم بالهدف منها فالعقد معاولة هنا يوصف بمعاولة نقل، وعقد النقل ليس من قبيل إيجار أشياء كما هو الشأن بالنسبة لإيجار سفينة فمحله ليس الانتفاع بالسفينة بل نقل البضاعة والسفينة ما هي إلى وسيلة⁽³⁾.

- عقد ملزم للجانبين لأنه يرتب التزامات في ذمة كل من الشاحن الذي يلتزم بدفع أجرة النقل وشحن البضاعة، كما يلتزم الناقل بنقل البضاعة وتسليمها للمرسل إليه، وبالتالي يخضع للأحكام الخاصة بهذا النوع من العقود الخاصة فيما يتعلق منها بالفسخ وعدم التنفيذ⁽⁴⁾.

- يعتبر عقد النقل البحري للبضائع عملا تجاريا بحسب الموضوع طبقا للقواعد العامة في القانون التجاري ولقد نصت عليه (المادة 812) من القانون التجاري و(المادة 18) من نفس القانون التي تنص " كل معاولة لاستغلال النقل أو الانتقال"⁽⁵⁾ فهو عقد تجاري بالنسبة للناقل دائما وبالتبعية

¹ - عدلي أمير خالد، المرجع السابق، ص. 48 - 49.

² - أمر رقم 75 - 58 المؤرخ في 26 سبتمبر سنة 1975، يتضمن القانون المدني، ج. ر عدد 78، الصادرة بتاريخ 30/09/1975، المعدل والمتمم بالقانون رقم 07 - 05 المؤرخ في 13/05/2007، ج. ر عدد 31، الصادرة بتاريخ 13/05/2007.

³ - حمدي الغنيمي، المرجع السابق، ص. 85 - 86.

⁴ - عدلي أمير خالد، المرجع السابق، ص. 46.

⁵ - أنظر الأمر رقم 75 - 59 السالف الذكر.

بالنسبة للشاحن أحيانا⁽¹⁾. ويثبت بالكتابة في جميع الحالات وأهميتها لإثبات هذا العقد لأنها تتضمن على بيانات لا يمكن إثباتها إلا بالكتابة، وهذه البيانات تتعلق بالبضاعة وآجال وشروط عملية النقل ومقدار الأجرة، بالإضافة إلى البيانات الأخرى، وإثباتها يتم بشهادة الشهود أو القرائن⁽²⁾.

_ الأصل أن شروط العقد يضعها كلا الطرفين، كما هو الشأن في عقد إيجار السفينة لكن في عقد النقل البحري أصبح من جانب عقود الإذعان لأنه لا يمكن للشاحن مناقشة الشروط التي يضعها الناقل وهو ملزم بالتعاقد بسبب الاحتكار الفعلي الذي يتمتع به الناقلون⁽³⁾.

المطلب الثاني

سند الشحن

سند الشحن عبارة عن وثيقة لم تكن معروفة في القديم لم يكن التجار بحاجة إليها لأنهم كانوا يرافقون بضائعهم أثناء الرحلة البحرية حتى ميناء الوصول وبعد تطور التجارة البحرية بدأ سند الشحن بالظهور. ونظرا لأهميته أصبح يلعب دورا كبيرا في التجارة العالمية. وفي إطار دراستنا لسند الشحن سنقوم بتعريفه وذكر وظائفه والبيانات التي يتضمنها في (الفرع الأول) ونسخه وأشكاله في (الفرع الثاني) وفي (الفرع الثالث) التحفظات الخاصة بالبضاعة.

الفرع الأول

تعريف سند الشحن وبياناته

يعد سند الشحن إيصالا بتسلم البضاعة ودليل كتابي كافي على وجود عقد النقل البحري بين طرفيه أي الناقل والشاحن. وسوف نتطرق إليه بالتفصيل وذلك بتعريفه (أولا) وبا لتعرف على بياناته (ثانيا)

أولا: تعريف سند الشحن

سننتظر إلى المقصود بسند الشحن ثم التعرف على مختلف الوظائف الأساسية له

¹ - حمدي الغنيمي، المرجع السابق، ص. 85.

² - المرجع نفسه، ص. 86.

³ - مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 190-191.

1- المقصود بسند الشحن: سند الشحن عبارة عن وثيقة عقد النقل البحري، ويعتبر بمثابة إيصال يسلمه الريان بعد توقيع الناقل عليه، لإثبات عقد تسلم البضاعة على متن السفينة، وأصبح حالياً أداة لإثبات التزامات الأطراف في عقد النقل⁽¹⁾. وقد نصت عليه المادتان 748 و749 من (ق، ب، ج)⁽²⁾. وسند الشحن هو الوثيقة التي يعترف بموجبها ريان السفينة "الناقل" بتلقيه البضاعة المذكورة فيه على متن السفينة⁽³⁾. ويجب تحرير سند الشحن في جميع الأحوال، فإذا تعلق الأمر بإيجار السفينة يحرر سند الإيجار كوثيقة مثبتة للعقد وإثبات عقد الشحن بذاته، أما إذا كان العقد المبرم هو عقد النقل البحري فيعتبر سند الشحن مثبتاً لعقد النقل والشحن معا⁽⁴⁾. ولقد عرفت اتفاقية الأمم المتحدة الخاصة بنقل البضائع بحراً لسنة 1978 "قواعد هامبورغ" سند الشحن في بابها الأول في مادته الأولى الفقرة السابعة "أنه وثيقة تثبت عقد النقل البحري واستلام الناقل للبضائع أو تحميلها، ويتعهد الناقل بتسليم البضائع مقابل استرداد الوثيقة وكل نص في الوثيقة على تسليم البضائع لأمر شخص مسمى أو تحت الإذن أو لحامله مثل التعهد"⁽⁵⁾.

2- وظائفه: يعتبر سند الشحن وثيقة أساسية في عملية النقل البحري بسبب الوظائف التي يؤديها وينفرد بها عن أية وثيقة أخرى وتتمثل وظائفه في ثلاثة وظائف أساسية هي كما يلي:

- يعتبر سند الشحن أداة لإثبات عملية شحن البضائع، لذلك يعد إيصال من جانب الريان أو مالك السفينة بتسلم البضاعة على متن السفينة، كما نصت على ذلك قواعد هامبورغ التي اعتبرت سند الشحن هو وصل بتسلم البضاعة أو شحنها حسب نص (م 7/1) من قواعد هامبورغ⁽⁶⁾.

- يعتبر دليل لإثبات عقد النقل البحري ذاته لأن إثبات وجود هذا العقد لا يكون إلا بالكتابة وهذا وفقاً للمادة (749 ق. ب. ج)⁽⁷⁾. سند الشحن يعتبر دليلاً يمثل حيازة البضاعة المشحونة ولسند

¹ - محمد فريد العريني، محمد السيد الفقي، المرجع السابق، ص. 307.

² - أنظر الأمر رقم 76-80 السالف الذكر.

³ A-ZAHI, Droit des Transports, T1, Cadres Juridiques, et Institutionnels - Contrat de Transport de Marchandises, O.P. U, ALGER, 1991, P77.

⁴ - محمد فريد العريني، محمد السيد الفقي، المرجع السابق، ص. 37.

¹⁰⁰ - عبد الفتاح مراد، موسوعة القانون البحري، الطبعة الثانية، جمهورية مصر العربية، الإسكندرية، (د. س. ن). ص. 466.

⁶ - عادل علي المقدادي، المرجع السابق، ص. 100.

⁷ - تنص المادة 749 على مايلي: "تشكل وثيقة الشحن الإثبات على استلام الناقل للبضائع التي ذكرت فيها بقصد نقلها عن طريق البحر وتعتبر أيضاً كسند لحيازة البضائع واستلامه".

الشحن هنا وظيفة تجارية وهي تمثل البضاعة المنقولة وهو سند تمثيلي وحيازته يكون بمثابة حياة للبضائع ذاتها، كما يعتبر تسليمه تسليمًا رمزيًا للبضاعة عن طريق تظهير السند أو عن طريق تسليمه إذ كان للحامل أن يتم التصرف في البضاعة بالبيع أو الرهن وهي في الطريق⁽¹⁾.

ثانياً : بيانات سند الشحن

يجب أن يحتوي سند الشحن على بيانات معينة حددتها المادة (748 من ق. ب. ج)⁽²⁾ من خلال المادة نستنتج مختلف البيانات المتمثلة في:

1- بيانات متعلقة بالأطراف: وذلك بتحديد هوية كل من الناقل والشاحن والمرسل إليه بكتابة أسمائهم وعناوينهم إذا كانوا أشخاص طبيعيين، أما إذا كانوا أشخاص معنوية يدون عنوان الشركة ومقرها الاجتماعي، والهدف من ذلك هو إمكانية التعرف على الأطراف وتحديد المسؤوليات⁽³⁾.

2- بيانات متعلقة بالبضائع: هذه البيانات تدرج على أساس التصريح الكتابي الذي يقدمه الشاحن للناقل، وفقاً للمادة (753 من ق. ب. ج) لأن الناقل قد لا يملك الوسائل التي تسمح له بتفحص البضائع بدقة، وأحياناً للضرورة العملية عند الإسراع في الشحن حتى لا تتأخر السفينة، لذلك يعد التصريح الكتابي حجة لصالح الناقل، ففي حالة عدم مطابقة البضاعة للمواصفات أو لحقتها ضرر، فالشاحن هو من ينتقل إليه عبئ الإثبات وليس للناقل⁽⁴⁾.

والهدف من هذه البيانات هو التعرف على البضاعة محل النقل من خلال تحديد علاماتها التي يجب أن تدون بشكل واضح على كل قطعة من البضاعة أو على التغليف وأن تبقى مثبتة طيلة الرحلة، وأيضاً عدد الطرود وترقيمهم ووزنهم أو حجم البضاعة والتكليف والحالة الظاهرة لها⁽⁵⁾.

¹ - مصطفى كمال طه، وآخرون، المرجع السابق، ص. 360 - 361.

² - أنظر المادة 748 من الأمر رقم 76 - 80 السالف الذكر.

³ - شتوان حياة، عقد النقل البحري للبضائع " دراسة في إطار اتفاقية بروكسل 1924 والقانون البحري الجزائري"، مذكرة لنيل درجة الماجستير في

القانون، فرع قانون الأعمال، كلية الحقوق، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2006، ص. 52.

⁴ - المرجع نفسه، ص. 52.

⁵ - أنظر المادة 752 من القانون البحري الجزائري.

3- **بيانات متعلقة بالأجرة:** أي تحديد قيمة الأجرة الواجب دفعها وكيفية دفعها كاملة أو بالتقسيط، ومكان دفعها في ميناء الشحن أو التفريغ، وكذلك المصاريف المرتبطة باستخراج الوثائق ووزن البضائع وشحنها في المستودعات...والخ⁽¹⁾.

4- **بيانات مرتبطة بعناصر الرحلة:** تتمثل في تحديد اسم السفينة التي سيتم النقل بموجبها خاصة في سند الشحن المؤشر عليه بكلمة مشحون. بالإضافة إلى تلك البيانات هناك بيانات أخرى نصت عليها المادة (760 في الفقرة 2 و 3) منها⁽²⁾.

إن بيانات سند الشحن باعتباره المستند الأساسي في كل عمليات التجارة البحرية يحتوي وجوبا على بيانات خاصة بأطراف العقد والبضائع المنقولة وتحديد الرحلة البحرية فهو أداة لإثبات النقل وتسليم البضائع للمرسل إليه، ولما اعتمد قضاة الموضوع على سند الشحن الذي لا يتضمن اسم الناقل البحري فإنهم أخطئوا فيما قضاوا مما يتعين نقض القرار المطعون فيه⁽³⁾.

الفرع الثاني

نسخ سند الشحن

الأصل أن يصدر الناقل نسختين من سند الشحن الأولى يحتفظ بها والثانية تسلم للشاحن يبعثها للمرسل إليه لتسلم البضاعة، ونظرا لخطر الضياع يحرر سند الشحن أكثر من أربع نسخ⁽⁴⁾. وكما نصت المادة (760 ق.ب.ج) على أن " يلتزم الناقل البحري أو من يمثله بتزويد الشاحن بنسخ مماثلة عن وثيقة الشحن التي يراها هذا الأخير ضرورية. وتبين عدد النسخ الصادرة على كل نسخة من هذه النسخ.

ويجب أن ترفق البضاعة على متن السفينة بنسخة عن وثيقة الشحن. وتوقع كل نسخة من وثيقة الشحن من قبل الناقل أو من يمثله والشاحن خلال 24 ساعة من التحميل وفي موعد أقصاه قبل مغادرة السفينة.

¹ - شتوان حياة، المرجع السابق، ص. 53.

² - أنظر الأمر رقم 76 - 80 السالف الذكر.

³ - قرار المحكمة العليا، الصادر بتاريخ 18/01/2000، الغرفة التجارية والبحرية، ملف رقم 199632، المجلة القضائية، العدد الأول، الجزائر، 2001، ص. 202.

⁴ - مصطفى كمال طه وآخرون، المرجع السابق، ص. 360 و 361.

ويجب أن يبين على نسخ وثيقة الشحن تواريخ ومكان إصدارها. " (1).

وعندما يحصل الشاحن على أكثر من نسخة من سند الشحن فإنها تقوم مقام الأخرى فإذا تقدم الحامل الشرعي لأحد هذه النسخ وتسلم البضائع بموجبها فإن باقي النسخ تعتبر ملغاة. وهذا ما يستخلص من المادة (786 من ق. ب. ج)⁽²⁾. لا يبرئ الناقل من التزامه بالتسليم إلا إذا كان الريان أو أمين السفينة قد قام بالتسليم البضاعة إلى الحامل الشرعي لسند الشحن أو من ينوب عنه، أما في حالة تعدد نسخ سند الشحن الواحد فيجد الناقل أمامه أكثر من حامل يطلب استلام ذات البضاعة، في هذه الحالة يلتزم الناقل بتسليم البضاعة لمن يتقدم إليه أولاً بإحدى نسخ سند الشحن، ويعتبر هذا التسليم صحيحاً ولو تقدم بعد حصوله حامل نسخة أخرى أسبق من متسلم البضاعة في التظهير الأول لأن متسلم البضاعة حازها بحسن النية ومن ثم يصبح مالكة القاعدة الحيازة سند الملكية⁽³⁾.

في حالة تقدم حملة نسخ سند الشحن جميعاً في وقت واحد فتكون الأفضلية للحامل الذي تم تظهير له سند الشحن لأول مرة، ونظراً لصعوبة إقامة الدليل على الوقت الذي ظهرت فيه كل نسخة فمن المستحسن على الريان في حالة تزامم بين حامل نسخ سند الشحن أن يمتنع عن تسليم البضاعة ويحصل على إذن بإيداعها لدى أمين يعينه قاضي الأمور الوقفية حتى يتبين من له الحق في تسليم البضاعة⁽⁴⁾. أما هذه الحالة نصت عليها المادة (785 من ق. ب. ج) والتي تنص: "إذا تقدم عدة أشخاص يحملون وثيقة الشحن للمطالبة بالبضائع، لا يجوز للناقل تسليمها لأي منهم و لكن يجب على الناقل أن يودع البضاعة على حساب المرسل إليه القانوني في مكان أمين وأن يخبر بذلك المطالبين بها والشاحن فوراً."⁽⁵⁾.

¹ - أنظر الأمر رقم 76- 80 السالف الذكر.

² - تنص المادة 786 على أن " عندما تسلم البضائع من قبل الناقل أو من يمثله إلى المرسل إليه القانوني مقابل تسليم نسخة من وثيقة الشحن، تفقد النسخ الأخرى أي قيمة لها."

³ - محمد السيد الفقي، تطور قواعد قانون النقل البحري تحت تأثير استخدام الحاويات، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2007، ص. 106-109. وكذلك راجع أحمد محمود حسني، عقد النقل البحري، في القانون البحري الجديد الصادر بالقانون 8 لسنة 90، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1991، ص. 83.

⁴ - أحمد محمود حسني، المرجع السابق، ص. 84.

⁵ - أنظر الأمر رقم 76- 80 السالف الذكر.

يحدث في بعض الحالات تسليم البضاعة للمرسل إليه دون أن يكون بيده سند الشحن في هذه الحالة ما على صاحب البضاعة إلى انتظار وصول سند الشحن، ولكن هذا يلحق أضراراً كبيرة، ولتجنب ذلك يمكن لصاحب البضاعة أن يلجأ إلى ما يسمى بخطاب الضمان يقدمه كفيل عن المرسل إليه عادة ما يكون بنكا، ويضل الناقل مسؤولاً تجاه الشاحن وحامل سند الشحن الحقيقي عن تسليم البضاعة مع حق الناقل في الرجوع على متسلم البضاعة والكفيل فيما بعد (1).

الفرع الثالث

أشكال سند الشحن

هناك عدة أنواع لسند الشحن و تنقسم إلى:

سند الشحن الاسمي، سند الشحن الإذني أو للأمر، سند الشحن لحامله. وهذا ما يظهر لنا من نص المادة (758 من الق. ب. ج) والتي تنص:

" يمكن وضع وثيقة الشحن:

أ- باسم المرسل إليه المعين بوثيقة شحن اسمية،

ب- لأمر شاحن أو شخص معين من قبله بوثيقة شحن لأمر،

ج- لحاملها،

إذا لم يعين الشخص في وثيقة شحن لأمر، عدت وثيقة الشحن لأمر الشاحن." (2).

من خلال هذا النص يظهر لنا أن سند الشحن يمكن أن يأخذ أحد الأشكال التالية:

1- سند الشحن الاسمي: إذا صدر سند الشحن باسم شخص معين كان اسماً، وفي هذه الحالة إما أن يكون صادراً باسم الشاحن نفسه وإما باسم المرسل إليه الذي يحدد الشاحن اسمه، وسند الشحن الاسمي غير قابل للتداول بالطرق التجارية أي عن طريق التظهير، وللنزول عن هذا السند يلزم إتباع إجراءات حوالة الحق المدنية⁽³⁾، وحوالة الحق نص عليها المشرع في المواد (239 إلى 250) من القانون المدني الجزائري⁽⁴⁾. وحتى تتم الحوالة يلزم قبول الناقل لها، والشخص

1- محمد السيد الفقي، المرجع السابق، ص. 106-107.

2- أنظر الأمر رقم 76-80 السالف الذكر.

3- هاني دويدار، المرجع السابق، ص. 213-214. وكذلك راجع مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص. 205.

4- أنظر الأمر رقم 75-58 السالف الذكر.

المبين اسمه في سند الشحن الاسمي هو وحده القادر على رفع دعوى مباشرة قبل الناقل مما يصيب البضاعة من تلف⁽¹⁾. إذا كان سند الشحن صدر باسم معين، فإن الناقل لا يلتزم إلا بالتحقق من شخصية المرسل إليه الذي يطلب تسلم البضاعة دون أن يكون مجبرا بأن يطلب من المرسل إليه إظهار سند الشحن وتسليمه له⁽²⁾.

2- سند الشحن الإذني ولأمر: إذا صدر سند الشحن لإذن شخص معين كان السند إذنيا، ويترتب على ذلك أنه يجوز تداول سند الشحن عن طريق التظهير أي الكتابة على ظهر السند بما يفيد نقل الحق الثابت فيه إلى شخص آخر أو لإذنه⁽³⁾. الغالب أن يصدر سند الشحن لأمر الشاحن أو لأمر المرسل إليه⁽⁴⁾. ويتداول سند الشحن للإذن عن طريق التظهير، يجب أن يتضمن شرط الإذن كما هو الحال في أية ورقة تجارية أو مدنية تحمل شرط الإذن، لأن سند الشحن ليس إذنيا بطبيعته⁽⁵⁾. لكن هناك إمكانية اتخاذ وثيقة الشحن التي لا تحمل عبارة لأمر شكل وثيقة الشحن لأمر، وهذا موجود في الواقع العملي⁽⁶⁾. إذا تم التظهير بمجرد توقيع الحامل على السند فإنه يعد تظهيراً على بياض ويجوز تداوله بعد ذلك بمجرد التسليم⁽⁷⁾. يمكن النص في سند الشحن الشحن بمناسبة عملية التظهير على عدم جواز تداوله بعد ذلك وفي هذه الحالة يكون اسم المظهر إليه ثابتاً في السند ولا يجوز إعادة تظهيره مرة أخرى⁽⁸⁾.

3- سند الشحن لحامله: بما أن سند الشحن يمثل البضاعة، فإنه يمكن تداول البضاعة بتداول سند الشحن، فيمكن أن يقوم شخص بشحن بضاعة يملكها وفي نيته بيعها وهي في الطريق أي أثناء النقل وفي مثل هذه الحالة لا يكون بمقدور الشاحن تحديد الشخص المرسل إليه الذي يتسلم البضائع عند الوصول بعد شراءها من الشاحن، وقد لا ينيو الشاحن إصدار سند الشحن باسمه

¹ - أحمد محمود حسني، المرجع السابق، ص. 85.

² - المرجع نفسه، ص. 85 - 86.

³ - هاني ديودار، المرجع السابق، ص 215. وكذلك راجع مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص. 205.

⁴ - مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص. 205.

⁵ - أحمد محمود حسني، المرجع السابق، ص. 86.

⁶ - R. RODIERE, Traité Générale de Droit Maritime, Affrètement et Transport, T2, les Contrats de Transport de Marchandises, Dalloz, Paris, 1968. P111.

⁷ - لطيف جبر كومانتي، المرجع السابق، ص. 216 - 217. وكذلك راجع هاني ديودار، المرجع السابق، ص. 215.

⁸ - هاني ديودار، المرجع السابق، ص. 216 - 217.

حتى لا يجبر على إتباع إجراءات حوالة الحق المدنية إذا ما أراد التصرف في البضاعة المنقولة، لذلك يتفق مع الناقل البحري على إصدار سند شحن لحامله، ولذلك يعتبر حامل شرعي لسند الشحن لحامله، الشخص الذي يحوز السند، وهو الذي يكتسب في مواجهة الناقل البحري صفة المرسل إليه فيجوز له بموجب السند تسلم البضائع⁽¹⁾، وهذا السند لا يستعمل إلا نادراً، نظراً لمخاطر فقده أو سرقة وأنب بعض التشريعات منعت استعماله واعتبرته باطلاً⁽²⁾.

هناك أشكال أخرى لسند الشحن بالإضافة إلى تلك التي ذكرناها والتي نكتفي بذكرها فقط وهي حسب الدلالة على شحن أو عدم شحن البضاعة وكذلك حسب وجود وانتفاء التحفظات وسند المباشر وغير المباشر.

الفرع الرابع

التحفظات الواردة بشأن سند الشحن

ترد على سند الشحن تحفظات خاصة بالبضاعة و في حالة وجودها يمكن للناقل أن يطلب من الشاحن إصدار سند شحن نظيف وذلك بإصداره لخطاب الضمان هذا ما سوف نتناوله في هذا الفرع.

يجب على الشاحن تقديم البيانات الخاصة بالبضاعة كتابة وذلك لقيدها في سند الشحن، ويجب أن تكون هذه البيانات مطابقة لحالة البضاعة، وبما أن الناقل يعتبر مسؤولاً عن تسليم البضاعة بالحالة المذكورة في سند الشحن، فمن مصلحته التأكد من سلامة البيانات، وقد لا يكون هناك وقت للتحقيق من مدى صحة البيانات ولتجنب عدم تعطل السفينة عن السفر أجاز القانون للناقل إبداء تحفظات في سند الشحن والتي تعني أن البيانات الخاصة بالبضاعة في سند الشحن لا تكون لها حجية في الإثبات، وهذه التحفظات تهدف إعفاء الناقل من المسؤولية⁽³⁾. والناقل له الحق في الحماية بإدراج التحفظات خوفاً من إثارة مسؤوليته عن تلف البضائع قد تكون تضررت قبل استلامه لها، أي أنه إذا لم يقم بها أي التحفظات تحمل تبعه هذا⁽⁴⁾.

¹-هاني ديودار، المرجع نفسه، ص. 216-217.

²- أحمد محمود حسني، المرجع السابق، ص. 91. وكذلك راجع لطيف جبر كومانبي، المرجع السابق، ص. 95.

³- علي أمير خالد، المرجع السابق، ص. 55-56.

R. RODIERE Op. cit. p.90.

⁴-

هذه التحفظات إذا ما أدرجت في وثيقة شحن، تؤدي إلى عرقلة تداولها إذا كانت إذنيه أو لحاملها وإضعاف إئتمانها⁽¹⁾، لذلك ظهرت وسيلة للتخلص من هذه التحفظات في سند الشحن، وذلك بأن يعطي الشاحن تعهدا للناقل يعرف "بخطاب الضمان" بأن يعوضه عما يصيبه بسبب عدم صحة البيانات التي يدرجها في السند مقابل ذلك يصدر الناقل سند شحن نظيف أي خال من كل تحفظ، ويسهل للشاحن التعامل على البضاعة بسند الشحن والحصول بمقتضاه على الائتمان من البنوك⁽²⁾.

¹ - سامي عفيفي حاتم، التأمين الدولي، الطبعة الثانية، الدار المصرية، (د. ب. ن)، 1988، ص. 166.

² - أحمد محمود حسني، المرجع السابق، ص. 100-101.

المبحث الثاني

تنفيذ عقد النقل البحري

بعد تعرفنا على مفهوم عقد النقل البحري للبضائع وسند الشحن سوف نتطرق إلى تنفيذ عقد النقل البحري الذي سنبين فيه مختلف الآثار المترتبة عن العقد بالنسبة لأطرافه هذا في (المطلب الأول) وعن البيوع البحرية في (المطلب الثاني).

المطلب الأول

الآثار المترتبة على أطراف العقد

تتمثل آثار عقد النقل البحري في مختلف الالتزامات التي تترتب عن العقد بالنسبة لأطرافه وهذا ما سنعرضه في (الفرع الأول)، ومسؤولية الناقل البحري في (الفرع الثاني)، وإثبات عقد النقل البحري في (الفرع الثالث) وحجية سند الشحن في (الفرع الرابع).

الفرع الأول

التزامات أطراف العقد

سوف نبين التزامات الشاحن وبعد ذلك نبين التزامات الناقل.

أولاً: التزامات الشاحن:

يقع على الشاحن التزامين الأول يتمثل في القيام بتسليم البضاعة إلى الناقل لأجل شحنها في السفينة والثاني الوفاء بأجرة النقل.

1-الالتزام بتسليم البضاعة للناقل: يجب على الشاحن أن يقوم بتسليم البضاعة إلى الناقل في المكان والزمان المتفق عليهما في العقد أو حسب العرف في ميناء الشحن⁽¹⁾. يجب على الشاحن أيضاً أن يقدم كتابة بيانات صحيحة عن البضائع عند تسليمها إلى الناقل⁽²⁾.

2_الالتزام بدفع الأجرة: أجرة النقل هي المبلغ النقدي الذي يلزم الشاحن أو المرسل إليه بدفعها للناقل، في مقابل نقل البضاعة من ميناء الشحن إلى ميناء التفريغ. تحديد الأجرة الأصل يخضع

¹ - علي أمير خالد، المرجع السابق، ص. 61-62.

² - المرجع نفسه، ص. 62.

لاتفاق الأطراف في عقد النقل، وفي حالة عدم الاتفاق وجب الرجوع إلى العرف التجاري في ميناء الشحن.⁽¹⁾

ثانيا: التزامات الناقل

يتمثل الالتزام الأساسي للناقل في تنفيذ عملية نقل البضاعة من ميناء الشحن إلى ميناء الوصول، وللقيام بتنفيذ عملية النقل يترتب على الناقل مختلف الالتزامات.

1- الالتزام بتقديم سفينة صالحة للملاحة البحرية: إن التزام الناقل بنقل البضاعة هو التزام بتحقيق نتيجة تتمثل في تسليم البضاعة للمرسل إليه كما تسلمها من الشاحن، لذلك على الناقل إعداد سفينة وتجهيزها بكل اللوازم لتكون صالحة للملاحة البحرية⁽²⁾. في حالة تلف البضاعة نتيجة عدم صلاحية السفينة يتحمل الناقل المسؤولية إلا إذا أثبت أن هلاك البضاعة راجع لسبب أجنبي⁽³⁾. فمن المقرر قانونا أن الخسائر الناتجة عن ارتطام السفن بسبب القوة القاهرة، يعفى طاقم السفينة من المسؤولية⁽⁴⁾.

2- الالتزام بشحن البضاعة: الأصل عدم جواز شحن البضائع على سطح السفينة، بل تشحن البضائع في عنابر السفينة لكي لا تكون عرضة للخطر. وهذا ما نصت عليه المادة 774 من (ق. ب. ج) ⁽⁵⁾. إذا تم نقل البضاعة على سطح السفينة وتعرضت للتلف نتيجة بعض العوامل الطبيعية كارتفاع درجة الرطوبة أو تساقط الأمطار وغيرها، يتحمل الناقل مسؤولية تلف البضائع إلى إذا كان هناك اتفاق بين الناقل والشاحن يسمح للناقل بنقل البضاعة على سطح السفينة، ويجب أن يكون الاتفاق كتابيا، كما يمكن نقل البضاعة على سطح السفينة إذا كانت طبيعة البضاعة تسمح بذلك⁽⁶⁾.

¹ - المرجع نفسه، ص. 113 - 114.

² - خلفي أمين، المسؤولية المدنية للناقل البحري، "دراسة مقارنة بين التقنين البحري الجزائري واتفاقية هامبورغ لسنة 1978"، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون فرع قانون المسؤولية المهنية كلية الحقوق جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2010، ص. 11.

³ - عدلي أمير خالد، المرجع السابق، ص. 60.

⁴ - قرار المحكمة العليا، الصادر بتاريخ 11/06/1990، الغرفة التجارية والبحرية، ملف رقم 65920، المجلة القضائية، العدد الثاني، الجزائر، 1991، ص. 88.

⁵ - أنظر الأمر رقم 76 - 80 السالف الذكر.

⁶ - مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص. 224.

3-الالتزام بعملية رص البضاعة: يقع على الناقل عملية رص البضاعة على السفينة للمحافظة على البضاعة من التلف وكذا المحافظة على توازن السفينة. والرص يتم داخل عنابر السفينة وتستيفها داخل السفينة يقوم بها الريان بأن يعهد إلى عمال مقاولين متخصصين للقيام بهذه العملية لكن يتحمل مسؤوليتها الناقل باعتباره المسؤول عن قيادة السفينة وعن سلامتها⁽¹⁾.

4-الالتزام بتنفيذ عملية نقل البضاعة: يعتبر نقل البضاعة من ميناء القيام إلى ميناء الوصول هو الالتزام الرئيسي في عقد النقل والالتزامات الأخرى تأتي في المرتبة الثانية⁽²⁾. وتنقل هذه البضائع عبر الطريق المتفق عليه، في حالة عدم تحديده يكون بالطريق العادي لكن هناك حالات يمكن للناقل تغيير الطريق المتفق عليه أو المعتاد.

5-الالتزام بتفريغ البضاعة: بعد وصول السفينة الى مكان الوصول المتفق عليه، يبدأ الناقل بعمليات فك وإنزال البضائع، بنفس العناية التي تم شحنها على هذه السفينة هذا ما نصت عليه (المادة 780 ق.ب.ج)⁽³⁾.

6-الإلتزام بتسليم البضاعة: يلتزم الناقل بتسليم البضاعة إلى الشاحن أو وكيله أو المرسل إليه في مكان الوصول، لذلك يجب أن تسلم البضاعة في الميناء والوقت المحددان في العقد، ويبقى الناقل مسؤولاً إذا تخلف عن ذلك⁽⁴⁾.

الفرع الثاني

مسؤولية الناقل البحري

أساس مسؤولية الناقل البحري تقوم على التزام الناقل بتحقيق نتيجة، هي نقل البضاعة والمحافظة عليها وتسليمها إلى المرسل إليه، فيكون الناقل مسؤولاً عن هلاك البضاعة أو تلفها وفي حالة التأخر في تسليمها أيضاً، ومسؤولية الناقل البحري نصت عليها المادة (802 من ق. ب. ج)

¹ - عدلي أمير خالد، المرجع السابق، ص. 62 - 63. - الرص معناه توزيع البضاعة وترتيبها في عنابر السفينة بطريقة تحمي البضاعة من خطر الهلاك أو التلف وتحفظ السفينة توازنها. من نفس المرجع، ص.62.

² - مصطفى كمال طه، المرجع السابق ، ص. 227.

³ - أنظر الأمر رقم 76- 80 السالف الذكر.

⁴ - لطيف جبر كوماني، المرجع السابق، ص. 116.

(1). لكن بإمكان دفع المسؤولية إذا أثبت أن ذلك يرجع إلى سبب أجنبي⁽²⁾. من المقرر قانوناً أن الناقل يعد مسؤولاً عن الخسائر أو الأضرار التي تلحق بالبضائع منذ تكلفه بها حتى تسلمها إلى المرسل إليه في حالة القوة القاهرة⁽³⁾. كما رأينا سابقاً أن التزام الناقل البحري بنقل البضاعة سالمة إلى ميناء الوصول في الميعاد المتفق عليه هو التزام بتحقيق نتيجة وأن الناقل البحري يسأل بمجرد عدم تسليم البضاعة كاملة سليمة إلى المرسل إليه في الميناء المتفق عليه، ولكن هنالك الحق للناقل في دفع المسؤولية والإعفاء منها في حالة إثباته أن هلاك البضاعة أو تلفها يرجع إلى الحالات المنصوص عليها في المادة (803 من الق. ب. ج)⁽⁴⁾. يعتبر السبب الأجنبي هو السبب العام للإعفاء من المسؤولية⁽⁵⁾. من المقرر قانوناً أنه يعفى الناقل من المسؤولية عن الخسائر التي لحقت بالبضاعة إذا نتجت عن قوة القاهرة⁽⁶⁾.

الفرع الثالث

إثبات عقد النقل البحري

إثبات عقد النقل البحري يكون كتابة، وهذه الكتابة ليست كشرط لصحة العقد وإنما لإثباته فقط كما هو الشأن بموجب عقد الإيجار⁽⁷⁾. والوسيلة المعتمدة في هذه الحالة أن الناقل يسلم للشاحن سند يسمى "سند الشحن" الذي يثبت استلام الناقل للبضائع التي ذكرت فيها بقصد نقلها عن طريق البحر⁽⁸⁾.

¹ - تنص المادة على مايلي: " يعد الناقل مسؤولاً عن الخسائر أو الأضرار التي تلحق بالبضائع منذ تكلفه بها حتى تسليمها إلى المرسل إليه...".

² - عدلي أمير خالد، المرجع السابق، ص. 76.

³ - قرار المحكمة العليا، الصادر بتاريخ 19|05|1991، الغرفة التجارية والبحرية، ملف رقم 77660، المجلة القضائية، العدد الثالث، 1993، ص. 154.

⁴ - راجع المادة 803 من الأمر رقم 76 - 80 السالف الذكر.

⁵ - خلفي أمين، المرجع السابق، ص. 111.

⁶ - قرار المحكمة العليا، الصادر بتاريخ 24|06|1997، الغرفة لتجارية والبحرية، ملف رقم 153254، المجلة القضائية، العدد الثاني، الجزائر، 1997، ص. 125.

⁷ - هاني دويدار، المرجع السابق، 203.

⁸ - أنظر المادة 749 من القانون البحري الجزائري.

الفرع الرابع

حجية سند الشحن في الإثبات

يعتبر سند الشاحن حجية في إثبات البيانات التي يشتمل عليها وذلك بين الناقل والشاحن، وبالنسبة إلى الغير، لذلك سوف نتناول حجية سند الشحن بالنسبة لأطرافه (أولاً) ثم (ثانياً) حجية سند الشحن بالنسبة للغير.

أولاً: حجية سند الشحن بالنسبة لأطرافه

لسند الشحن حجية كاملة في الإثبات فيما بين طرفيه الشاحن والناقل، فهو كدليل على وجود عقد النقل البحري وشروطه والأجرة المتفق عليها، وعلى تسلم الناقل البضاعة الواردة في سند الشحن ودليل على حصول الشحن في التاريخ المذكور في السند⁽¹⁾. ولكن حجية سند الشحن في الإثبات بين طرفيه ليست مطلقة وهذا وفقاً لنص المادة (761 ق. ب. ج)، بل يجوز إثبات عكس بيانات الوثيقة، فالناقل مثلاً يمكن أن يثبت أنه لم يستلم كمية البضائع الواردة في الوثيقة⁽²⁾. يجب أن تكون هذه البيانات مطابقة مع أوصاف البضاعة، ويجوز للناقل البحري إبداء التحفظات بشأنها إن كانت له أسباب جدية يشك في مدى صحتها، فيجوز للناقل ذكر أسباب التحفظ في سند الشحن، وهذه التحفظات إذا ما أدرجت في سند الشحن تعيق تداوله، ونظراً لتخوف الغير من أمر البضاعة، يتفق كل من الشاحن والناقل البحري على إصدار سند خالي من أية تحفظات، وهذا ما يعرف بسند الشحن النظيف، يشترط الناقل الحصول على ما يعرف بخطاب الضمان، الذي يضمن تعويض الناقل عن الأضرار التي تلحق به في حالة رجوع الغير عند عدم مطابقة البضاعة مع بيانات سند الشحن⁽³⁾.

ثانياً: حجية سند الشحن بالنسبة للغير

حجية سند الشحن بالنسبة للغير والغير هنا كالمرسل إليه وشركة التأمين، فإن لسند الشحن حجية كاملة في الإثبات لمصلحتهم، ومن ثم يكون لهم الحق بالتمسك ببيانات سند الشحن، كما أن

¹ - مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص. 201-202.

² - أنظر الأمر رقم 76-80 السالف الذكر.

³ - هاني دويدار، المرجع السابق، ص. 219-220.

لهم الحق بإثبات عكس هذه البيانات بصفتهن من الغير ويمكن للغير هنا الإثبات بكافة الطرق،⁽¹⁾ أما إذا كان الشاحن والمرسل إليه نفسه فلا يعتبر من الغير ولا يستفيد في هذه الحالة من طرق الإثبات⁽²⁾.

المطلب الثاني

البيوع البحرية

البيع البحري هو ذلك البيع الذي يفترض تنفيذه نقل البضائع المبيعة بطريق البحر⁽³⁾. بالرغم من أهمية هذه البيوع في التجارة الدولية إلا أن التشريعات الوطنية لم تنظمها. وكما هو معروف عن البيوع البحرية تنقسم إلى نوعين فهناك البيوع التي تتم عند القيام وتشمل البيع سيف CIF والبيع فوب FOB وهناك البيوع عند الوصول والتي قد تكون بسفينة معينة أو غير معينة وهذا ما سوف نتناوله في (الفرع الأول) و(الفرع الثاني) على التوالي:

الفرع الأول

البيوع البحرية عند القيام

البيوع البحرية عند القيام يقصد بها العقد الذي يتم فيه نقل ملكية البضاعة من الشاحن إلى المشتري في ميناء القيام، وفي هذه البيوع عند القيام يتحمل المشتري تبعه الهلاك أثناء عملية تنفيذ النقل البحري إذ أن ملكية البضاعة تنتقل إلى المشتري في ميناء القيام⁽⁴⁾. وتظهر البيوع البحرية عند القيام بنوعين هما:

أولاً: البيع سيف CIF

1 - تعريف بيع سيف: هو بيع البضائع مع التزام البائع بشحنها والتأمين عليها من مخاطر النقل مقابل ثمن إجمالي يشمل قيمة البضاعة، أجره النقل، قسط التأمين⁽⁵⁾. واسم "سيف" مأخوذ من

¹- مصطفى كمال طه، وآخرون، المرجع السابق، ص. 367.

²- عدلي أمير خالد، المرجع السابق، ص. 54.

³- محمد السيد الفقي، المرجع السابق، ص. 147.

⁴- عدلي أمير خالد، المرجع السابق، ص. 96.

⁵- مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص. 300.

الحروف الأولى للكلمات الانجليزية التالية: الثمن: COST, قسط التأمين: INSURANCE, وأجرة النقل FREIGHT⁽¹⁾.

انتشر هذا البيع نظرا لما يحققه من مزايا لكلا طرفي العقد البائع والمشتري، فالبائع لا يتحمل فيه هلاك أو تلف البضاعة ابتداء من الوقت الذي تشحن فيه البضاعة. أما المشتري فإن البيع سيف يحقق له فوائد كأن يعفيه من إبرام عقد النقل لشحن البضاعة، وكذلك إعفائه من التأمين على هذه البضائع وغيرها من المزايا⁽²⁾.

2 - خصائص البيع سيف CIF:

بيع سيف يتميز بثلاث خصائص أساسية وهي:

أ - التزام البائع بشحن البضاعة والتأمين عليها: يلتزم البائع بموجب عقد البيع بإبرام عقد النقل والتأمين على البضاعة، ويثبت قيام البائع بإبرام عقد النقل بموجب سند الشحن، وكذلك قيامه بالتأمين على البضاعة بموجب وثيقة التأمين، ثم يرسل هاتين الوثيقتين إلى المشتري⁽³⁾.

ب - تنتقل إلى المشتري ملكية البضاعة من وقت شحنها: تنتقل للمشتري ملكية البضاعة لحظة شحنها بعد تسليم البضاعة، وهذا ما يمكنه من التصرف في البضاعة⁽⁴⁾.

ج - انتقال مخاطر الطريق إلى المشتري من تاريخ الشحن: بما أن ملكية البضاعة تنتقل إلى المشتري من تاريخ الشحن، يترتب عن ذلك تحمل المشتري مخاطر الطريق التي يمكن أن تتعرض لها البضاعة، فيعد مسؤولا عن تلف أو هلاك البضاعة وهنا يجب عليه دفع الثمن كاملا، والتأخير أيضا يتحمله، وبالرغم من ذلك فالمشتري يقوم بالرجوع على المؤمن بمقتضى وثيقة التأمين⁽⁵⁾. وبالرجوع على الناقل لمطالبته بالتعويض إذا كان مسؤولا عن المخاطر والعيوب السابقة على الشحن كعيب التغليف⁽⁶⁾.

¹ - عادل علي المقدادي، المرجع السابق، ص. 164.

² - المرجع نفسه، ص 165.

³ - مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص. 394.

⁴ - عادل علي المقدادي، المرجع السابق، ص. 167.

⁵ - المرجع نفسه، ص. 168.

⁶ - مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص. 303.

3- الآثار التي يترتبها عقد البيع سيف:

يرتب عقد البيع سيف التزامات على كل من البائع والمشتري.

أ- **التزامات البائع:** الالتزام بتسليم البضاعة المتفق عليها في العقد، من حيث كميتها ونوعها وجودتها⁽¹⁾. يلتزم البائع بمقتضى عقد البيع بإبرام عقد النقل والتأمين على البضاعة ويثبت قيام البائع بإبرام عقد النقل بموجب سند الشحن، ويلتزم بالتأمين على البضاعة بمقتضى وثيقة التأمين ثم يرسل هاذين المستنديين إلى المشتري كما يلتزم بشحن البضاعة في الوقت المتفق عليه وذلك في سفينة يحددها البائع وعليه الالتزام بسلامة البضاعة حتى تمام شحنها، يلتزم بدفع الأجرة⁽²⁾.

ب- **التزامات المشتري:**

- **دفع الثمن:** يلتزم المشتري بدفع الثمن المتفق عليه في العقد وهو يضم كل من قيمة البضاعة، وأجرة النقل، وقسط التأمين⁽³⁾. يلتزم المشتري بدفع الثمن بعد وصول المستندات الممثلة للبضاعة إليه، والتأكد من مطابقتها لشروط العقد، دون انتظار وصول البضاعة، ويكون الثمن واجب الدفع حتى إذا كانت البضائع قد تلفت أو فقدت وعليه دفعه كاملاً⁽⁴⁾.

- **تسلم المستندات:** يلتزم المشتري بتسلم الوثائق، والتأكد من صحتها ومدى مطابقتها لشروط عقد البيع، وله الحق في رفضها إن لم تكن مطابقة⁽⁵⁾.

- **تسلم البضاعة:** يلتزم المشتري بتسلم البضاعة محل العقد، وذلك عند وصول البضاعة في ميناء الوصول، والتسلم هنا يكون التسلم المادي للبضاعة من طرف المشتري، مما يسمح له بفحص البضاعة للتحقيق من مدى مطابقتها لشروط العقد والمستندات التي سبق أن تسلمها من البائع⁽⁶⁾.

¹- عادل علي المقدادي، المرجع السابق، ص. 169.

²- عدلي أمير خالد، المرجع السابق، ص. 99.

³- مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص. 305.

⁴- عادل علي المقدادي، المرجع السابق، ص. 176.

⁵- لطيف جبر كومانتي، المرجع السابق، ص. 189.

⁶- عادل علي المقدادي، المرجع السابق، ص. 179.

ثانياً: البيع بعقد فوب FOB

1- **تعريف فوب:** هو اتفاق بين المشتري والبائع يلتزم فيه البائع بتسليم البضاعة المباعة في ميناء القيام على ظهر السفينة، التي يتعاقد معها المشتري، والفوب Fob هو اختصار للعبارة الإنجليزية "Free On Bord" ⁽¹⁾. قد يتم الاتفاق على أن التسليم يتم على الرصيف وهو نوع آخر يتشابه نوعاً ما مع الفوب وهو "الفاس" FAC اختصار للعبارة الإنجليزية "Free Along Side" ⁽²⁾.

2- **خصائص البيع FOB:** تتمثل خصائص الفوب فيما يلي: انتقال ملكية البضاعة إلى المشتري من وقت شحنها، يفهم من ذلك أن نقل ملكية البضاعة تنتقل إلى المشتري عندما توضع على ظهر السفينة التي يعينها المشتري. وهذا ما يميز بيع الفوب عن سائر البيوع البحرية.

- انتقال تبعة المخاطر إلى المشتري منذ تسليم البائع للبضاعة إلى الناقل.
- يقع على المشتري واجبا إبرام عقد النقل البحري للبضاعة.
- تسليم البضاعة للمشتري يجري عند وضعها على ظهر السفينة ⁽³⁾.

3- **الآثار التي يترتبها عقد البيع فوب:** يترتب عقد البيع فوب التزامات على كل من البائع والمشتري:

أ- **التزامات البائع:** يلتزم البائع بتجهيز البضاعة طبقاً لشروط العقد تجهيزها من حيث النوعية والكمية وتغليف البضائع وغيرها ⁽⁴⁾.

- تسليم البضائع يلتزم به البائع وعليه تسليم البضائع في ميناء الشحن وعلى ظهر السفينة التي قام بتعيينها المشتري، وعليه تسليم البضاعة في الموعد المتفق عليه في عقد الفوب ⁽⁵⁾.

- يلتزم بتسليم المستندات المتعلقة بالبضاعة ومن أهم هذه المستندات سند الشحن الذي يصدر من الناقل عادة ⁽¹⁾.

¹ - عدلي أمير خالد، المرجع السابق، ص. 101.

² - المرجع نفسه، ص. 101.

³ - عادل علي المقدادي، المرجع السابق، ص. 181 وما بعدها.

⁴ - لطيف جبر كومانتي، المرجع السابق، ص. 201.

⁵ - عادل علي المقدادي، المرجع السابق، ص. 187.

ب-التزامات المشتري: بما أن ملكية البضاعة تنتقل إلى المشتري فمخاطر الطريق تقع عليه. ويلتزم المشتري بإبرام عقد النقل ودفع أجرة النقل والتأمين على البضاعة. على المشتري أن يوجه السفينة إلى ميناء الشحن وأن يخطر البائع باسمها⁽²⁾.

الفرع الثاني

البيع البحرية عند الوصول

يقصد بالبيع عند الوصول تلك البيوع التي يتفق فيها الطرفان بتسليم البضاعة في ميناء الوصول، فتسليم البضاعة ونقل ملكيتها يحدثان في ميناء الوصول، لذلك فالبايع يتحمل مخاطر الطريق فيلتزم بأجرة النقل والتأمين على البضائع، لذلك تبقى تبعة الهلاك على عاتق البائع لأن المشتري لا يلتزم إلى بدفع الثمن عند وصول البضاعة سالمة إليه عند ميناء الوصول ولكن هذا النوع لا يستعمل كثيرا حديثا⁽³⁾. والبيع عند الوصول على نوعين:

أولاً: البيع بسفينة معينة

وهو البيع الذي يتفق فيه البائع والمشتري على بيع البضاعة في سفينة معينة في عقد البيع، أو تحديدها يتم فيما بعد، لايجوز بعد تعيين السفينة وإخطار المشتري، الرجوع عن ذلك، وعلى البائع الالتزام بإيصال البضاعة سالمة إلى ميناء الوصول وتسليمها إلى المشتري، حيث يصبح المشتري مالكا لها⁽⁴⁾. بما أن البائع يعتبر مالكا للبضاعة حتى الوصول، فإنه يلتزم بإبرام عقد النقل البحري مع مجهز السفينة المعينة، وتقع تبعة هلاك البضاعة على البائع وهو في الطريق⁽⁵⁾.

ثانياً: البيع بسفينة غير معينة

البيع بسفينة غير معينة هو ذلك البيع الذي يلتزم فيه البائع بنقل البضائع المبيعة إلى ميناء الوصول خلال ميعاد معين على سفينة يختارها البائع فالسفينة التي سوف تشحن البضاعة غير معينة وليست معروفة للمشتري، ويلتزم البائع بشحن البضاعة وتقع تبعة هلاك البضاعة في

¹- عادل علي المقدادي، المرجع السابق، ص. 188.

²-- مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص. 398-399.

³- عدلي أمير خالد، المرجع السابق، ص. 109.

⁴- عادل علي المقدادي، المرجع السابق، ص. 160.

⁵- مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص. 390.

الطريق على البائع، والتزامه هنا ينقضي بتسليمه للمشتري بضاعة من نفس نوع البضاعة الهالكة لأنها معينة بالنوع وهذا هو الفرق الجوهرى بين البيع بسفينة معينة وسفينة غير معينة⁽¹⁾. نفهم أنه فى سفينة غير معينة المشتري لا يتدخل لا فى تعيين السفينة ولا بإبرام عقد النقل البحري.

¹ - عدلى أمير خالد، المرجع السابق، ص. 110.

نستنتج من خلال دراستنا لهذا الفصل أن عقد النقل البحري يعتبر عقد مثل سائر العقود الأخرى، ينعقد بين طرفين هما الناقل والشاحن، إلا أن أثره يمكن أن يمتد إلى شخص ثالث وهو المرسل إليه، وبما أنه عقد بطبيعة الحال يرتب التزامات في ذمة كلا من الطرفين، فيلتزم الناقل بنقل البضاعة من ميناء الشحن إلى ميناء التفريغ، أما الشاحن فيلتزم بدفع الأجرة.

كما أن عقد النقل البحري يتم بموجب سند الشحن، وهذا الأخير عبارة عن وثيقة، وهو عبارة عن أداة لإثبات عقد النقل البحري، وعملية شحن البضائع، ودليل يمثل حيازة البضاعة المشحونة.

كما ترد على عقد النقل البحري أهم العمليات القانونية المتمثلة في البيع البحرية، فالتشريعات الوطنية لم تنظمها لأنها قواعد عالمية.

خاتمة

من خلال ما سبق نستنتج أن الاستغلال التجاري للسفينة يتم عن طريق إيجارها وهذا العقد مثل سائر العقود الأخرى، ينعقد بين شخصين هما المؤجر والمستأجر، وهذا العقد يرتب مجموعة من الالتزامات في ذمة كل من المتعاقدين، وعلى كل واحد منهما تنفيذ التزاماته، فمؤجر السفينة يلتزم بأن يضع السفينة تحت تصرف المستأجر مع التزام هذا الأخير بدفع الأجرة المستحقة.

وكما رأينا أن عقد إيجار السفن يتم على عدة أنواع، فنجد إيجار سفينة غير مجهزة وهو عقد يضع بمقتضاه مالك السفينة سفينة عارية تحت تصرف المستأجر، للانتفاع بها في مدة الإيجار لقاء أجر معلوم ويتولى المستأجر تهيئة الطاقم والمؤونة، ويترتب على تأجير سفينة غير مجهزة، انتقال الإدارتين الملاحية والتجارية إلى يد المستأجر.

والنوع الآخر من إيجار السفن إيجار سفينة مجهزة وهو على نوعين إيجار سفينة على أساس الرحلة وهو عقد يضع المؤجر كلياً أو جزئياً سفينة مزودة بالتسليح والتجهيز تحت تصرف المستأجر للقيام برحلة أو عدة رحلات، وبالمقابل يتعهد المستأجر بدفع الأجرة، وفي هذا النوع يحتفظ المؤجر بالإدارتين الملاحية والتجارية.

ولدينا إيجار سفينة على أساس مدة معينة وهو عقد يضع المؤجر سفينة مزودة بالتسليح والتجهيز تحت تصرف المستأجر لمدة معينة، وبالمقابل يقوم هذا الأخير بدفع أجرة الحمولة، وفي هذه الحالة يحتفظ المؤجر بالإدارة الملاحية للسفينة فقط. وكل واحدة من هذه الأنواع لها مميزات وخصائصها التي تميزها عن الأنواع الأخرى.

ويتم استغلال السفينة تجارياً عن طريق إبرام عقود النقل البحري والذي يعتبر عقد مثل سائر العقود الأخرى ينعقد بين طرفين هما الشاحن والناقل، بالإضافة إلى إمكانية وجود طرف ثالث وهو المرسل إليه. وبما أنه عقد، بطبيعة الحال يرتب التزامات على عاتق كلا من الطرفين، فيلتزم الناقل بنقل البضاعة من ميناء الشحن إلى ميناء التفريغ ويقع على عاتق الشاحن دفع الأجرة.

عقد النقل البحري يتم بموجب سند الشحن، وهذا الأخير عبارة عن وثيقة، تعتبر بمثابة إيصال يسلمه الربان بعد توقيع الناقل عليه، لإثبات عقد تسلم البضاعة على متن السفينة. ونفهم من ذلك أن سند الشحن أداة لإثبات عملية شحن البضائع، ودليل لإثبات عقد النقل البحري ذاته لأن إثبات

وجود هذا العقد لا يكون إلا بالكتابة، كما أن سند الشحن يعتبر دليلاً تمثل حيازة البضاعة المشحونة.

وتعتبر البيوع البحرية أهم العمليات القانونية التي ترد على البضائع البحرية والتي تصنف إلى صنفين وهما البيوع البحرية عند القيام، والبيوع البحرية عند الوصول، وتعتبر من أهم المعاملات، ولكن التشريعات الوطنية لم تنظم هذه البيوع لأنها قواعد عالمية.

قائمة المراجع

أولاً: الكتب

1- باللغة العربية:

- 1- أحمد حسني، عقود إيجار السفن منشأة المعارف، الإسكندرية، 1985.
- 2- أحمد محمود حسني ، عقد النقل البحري في القانون البحري الجديد الصادر بالقانون 8 لسنة 90، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1991.
- 3- حمدي الغنيمي، محاضرات في القانون البحري الجزائري، الطبعة الثانية، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1988.
- 4- سامي عفيفي حاتم، التأمين الدولي، الطبعة الثانية، الدار المصرية، (د. ب. ن)، 1988.
- 5- طالب حسن موسى ، القانون البحري، الطبعة الثالثة، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2012.
- 6- عباس حلمي، القانون البحري ، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1983.
- 7- عدلي أمير خالد، أحكام دعوى مسؤولية الناقل البحري في ضوء أحكام قانون التجارة البحرية الجديد والمستحدث من أحكام النقض، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2000.
- 8- _____، عقد النقل البحري قواعد وأحكام، دار الجامعة الجديدة، (د. ب. ن) ، 2006.
- 9- عادل علي المقدادي، القانون البحري، مكتبة دار الثقافة للنشر والتوزيع والدار الدولية، الأردن، 2002.
- 10- عبد الفتاح مراد، موسوعة القانون البحري، الطبعة الثانية، جمهورية مصر العربية، الإسكندرية، (د. س. ن).

- 11- علي جمال الدين عوض، القانون البحري، دار النهضة العربية، القاهرة، 1987.
- 12- كمال حمدي، القانون البحري، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1997.
- 13- لطيف جبر كوماني، القانون البحري، الطبعة الثانية، الدار العلمية الدولية للنشر والتوزيع ودار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2003.
- 14- محمد السيد الفقي، تطور قواعد قانون النقل البحري تحت تأثير استخدام الحاويات، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2007.
- 15- محمد فريد العريني، محمد السيد الفقي، القانون البحري والجوي، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، 2010.
- 16- مصطفى كمال طه، القانون البحري، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، 2000.
- 17- _____، أساسيات القانون البحري، منشورات الحلبي الحقوقية، (د. ب. ن)، (د. س. ن).
- 18- _____، علي البارودي، مراد منير فهم، أساسيات القانون التجاري والقانون البحري، منشأة المعارف، الإسكندرية، (د. س. ن).
- 19- هاشم فرعون، القانون البحري، المكتبة القانونية لدار المطبوعات الجامعية، دمشق، (د. س. ن).
- 20- هاني دويدار، النقل البحري والجوي، منشورات الحلبي الحقوقية، (د. ب. ن)، 2008.

ثانيا: المذكرات الجامعية

1- شتوان حياة، عقد النقل البحري للبضائع "دراسة في إطار اتفاقية بروكسل 1924 والقانون البحري الجزائري"، مذكرة لنيل درجة الماجستير في القانون، فرع قانون الأعمال، كلية الحقوق ، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2006.

2- خلفي أمين، المسؤولية المدنية للناقل البحري للبضائع "دراسة مقارنة بين التقنين البحري الجزائري واتفاقية هامبورغ لسنة 1978"، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون، فرع قانون المسؤولية المهنية، كلية الحقوق ، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2010.

ثالثا: النصوص القانونية

1- أمر رقم 76-80، مؤرخ في 23 أكتوبر 1976، يتضمن القانون البحري، ج. ر عدد 29، الصادرة بتاريخ 10/04/1977، المعدل والمتمم بموجب القانون رقم 98-05، المؤرخ في 25/06/1998، ج. ر عدد 47، الصادرة بتاريخ 27/06/1998.

2- أمر رقم 75-59، مؤرخ في 26 سبتمبر 1975، يتضمن القانون التجاري، المعدل والمتمم بالقانون 05/02، المؤرخ في 06 فيفري 2005.

3- أمر رقم 75/58، المؤرخ في 26 سبتمبر 1975، يتضمن القانون المدني، ج. ر عدد 78، الصادرة بتاريخ 30/09/1975، المعدل والمتمم بالقانون رقم 07/05، المؤرخ في 13/05/2007، ج. ر عدد 31، المؤرخ في 13/05/2007.

رابعا: الاجتهادات القضائية

1- قرار المحكمة العليا، الصادر بتاريخ 11/06/1990، الغرفة التجارية والبحرية، ملف رقم 65920، مجلة قضائية، العدد الثاني، الجزائر، 1991.

2- قرار المحكمة العليا، الصادر بتاريخ 19|05|1991، الغرفة التجارية والبحرية، ملف رقم 77660، مجلة قضائية، العدد الثالث، 1993.

3- قرار المحكمة العليا، الصادر بتاريخ 24|06|1997، الغرفة التجارية والبحرية، ملف رقم 153254، مجلة قضائية، العدد الثاني، الجزائر، 1997.

4- قرار المحكمة العليا، الصادر بتاريخ 18|01|2000، الغرفة التجارية والبحرية، ملف رقم 199632، مجلة قضائية، العدد الأول، الجزائر، 2001.

2- باللغة الفرنسية

1-A-ZAHI, Droit des Transports, Tome1 Cadres Juridiques, et Institutionnels, Contrat de Transporte de Marchandises, Office des Publications Universitaires, Alger, 1991.

2-R-RODIERE, Traité Générale de Droit Maritime, Affrètement et Transport, Tome 2, les Contacts de Transport de Marchandises, Dalloz, Paris,1968.

الفهرس

الصفحة	الموضوع
3-1	مقدمة.....
25-4	الفصل الأول: الاستغلال التجاري للسفينة عن طريق إيجارها.....
5-4.....	المبحث الأول: عقد إيجار السفينة.....
5.....	المطلب الأول: مفهوم عقد إيجار السفينة.....
6-5.....	الفرع الأول: تعريف عقد إيجار السفينة.....
7.....	الفرع الثاني: شروط قيام عقد إيجار السفينة.....
9-8.....	الفرع الثالث: خصائص عقد إيجار السفينة.....
9	المطلب الثاني: أطراف عقد استئجار السفينة وأثاره.....
10-9.....	الفرع الأول: أطراف عقد استئجار السفينة.....
9	أولاً: المؤجر والمستأجر.....
10-9.....	1- المؤجر.....
10	2- المستأجر.....
11-10.....	ثانياً: وكيل عن المؤجر والمستأجر.....
11.....	ثالثاً: السمسار البحري.....
11.....	رابعاً: الريان.....
12.....	الفرع الثاني: الآثار الناشئة عن العقد بالنسبة للأطراف.....
12.....	الفرع الثالث: انقضاء العقد.....

- المبحث الثاني: صور إيجار السفينة والآثار المترتبة على استئجارها.....13
- المطلب الأول: صور إيجار السفينة.....14
- الفرع الأول: ايجار سفينة غير مجهزة.....14-15
- الفرع الثاني: ايجار سفينة مجهزة.....15
- أولاً: ايجار سفينة على أساس الرحلة.....15-17
- ثانياً: ايجار سفينة لمدة معينة.....17
- المطلب الثاني: الآثار المترتبة على استئجار السفينة وانقضاء العقد.....18
- الفرع الأول: الآثار الناشئة على صور استئجار السفينة.....18
- أولاً: الالتزامات المترتبة على استئجار سفينة غير مجهزة.....18-19
- 1- التزامات المؤجر.....18
- 2- التزامات المستأجر.....18-19
- ثانياً: الالتزامات المترتبة على استئجار سفينة على أساس رحلة.....19-21
- 1- التزامات المؤجر.....19-21
- 2- التزامات المستأجر.....21
- ثالثاً: الالتزامات المترتبة على استئجار سفينة لمدة معينة.....21-23
- 1- التزامات المؤجر.....22
- 2- التزامات المستأجر.....22-23
- الفرع الثاني: انقضاء العقد.....23

أولاً: انقضاء العقد بالنسبة لإيجار سفينة غير مجهزة	23.....
ثانياً: انقضاء العقد بالنسبة لإيجار السفينة على أساس الرحلة	24-23.....
ثالثاً: انقضاء العقد بالنسبة لإيجار سفينة لمدة معينة	25-24.....
الفصل الثاني: الاستغلال التجاري للسفينة عن طريق إبرام عقود النقل البحري	50-26.....
المبحث الأول: ماهية عقد النقل البحري	26.....
المطلب الأول: مفهوم عقد النقل البحري للبضائع	27.....
الفرع الأول: تعريف عقد النقل البحري وأطرافه	27.....
أولاً: تعريف العقد	28-27.....
ثانياً: أطرافه	28.....
1- الشاحن	28.....
2- الناقل	28.....
3- المرسل إليه	28.....
الفرع الثاني: خصائص عقد النقل البحري للبضائع	30-29.....
المطلب الثاني: سند الشحن	30.....
الفرع الأول: تعريف سند الشحن وبياناته	31-30.....
أولاً: تعريف سند الشحن	31.....
1- المقصود بسند الشحن	31.....
2- وظائفه	32-31.....

32.....	ثانيا: بيانات سند الشحن.....
32.....	1-بيانات متعلقة بالأطراف.....
33-32.....	2-بيانات متعلقة بالبضائع.....
33.....	3-بيانات متعلقة بالأجرة.....
33.....	4-بيانات مرتبطة بعناصر الرحلة.....
35- 34.....	الفرع الثاني: نسخ سند الشحن.....
36-35.....	الفرع الثالث: أشكال سند الشحن.....
36.....	أولاً: سند الشحن الاسمي.....
37-36.....	ثانيا: سند الشحن الإذني أو للأمر.....
38-37.....	ثالثا: سند الشحن لحامله.....
39 - 38.....	الفرع الثالث: التحفظات الواردة بشأن سند الشحن.....
39.....	المبحث الثاني: تنفيذ عقد النقل البحري.....
39.....	المطلب الأول: الآثار المترتبة على أطراف العقد.....
39.....	الفرع الأول: التزامات أطراف العقد.....
40.....	أولاً: التزامات الشاحن.....
40.....	1- الالتزام بتسليم البضاعة للناقل.....
40.....	2- الالتزام بدفع الأجرة.....
40.....	ثانيا: التزامات الناقل.....

- 1- الالتزام بتقديم سفينة صالحة للملاحة البحرية.....40
- 2- الالتزام بشحن البضاعة41
- 3- الالتزام بعملية رص البضاعة.....41
- 4- الالتزام بتنفيذ عملية نقل البضاعة41
- 5- الالتزام بتفريغ البضاعة.....41
- 6-الالتزام بتسليم البضاعة41
- الفرع الثاني: مسؤولية الناقل البحري42
- الفرع الثالث: اثبات عقد النقل البحري.....43
- الفرع الرابع: حجية سند الشحن في الإثبات.....43
- أولاً: حجية سند الشحن بالنسبة لأطرافه.....43-44
- ثانياً: حجية سند الشحن بالنسبة للغير.....44
- المطلب الثاني : البيوع البحرية45
- الفرع الأول: البيوع البحرية عند القيام.....45
- أولاً: البيع سيف CIF45-47
- ثانياً: البيع فوب FOB48-49
- الفرع الثاني: البيوع البحرية عند الوصول.....49
- أولاً: البيع بسفينة معينة.....49
- ثانياً: البيع بسفينة غير معينة.....49-50

52-51..... : الخاتمة

56-53..... قائمة المراجع

62-57..... الفهرس