



جامعة الجبيلالي بونعامة خميس مليانة
كلية العلوم الحقوق والعلوم السياسية



قسم : الحقوق

عقد إيجار السفينة في القانون الجزائري

مذكرة مقدمة لاستكمال متطلبات شهادة ماستر أكاديمي في العلوم القانونية والادارية

تخصص: قانون أعمال

إعداد الطالبتين:

- حوتي فوزية
- بن سالم فيروز

نوقشت علنا أمام اللجنة المكونة من:

- 1) الأستاذ: يحيوي سعيد (جامعة الجبيلالي بونعامة) رئيسا.
- 2) الدكتور: طحطاح علال (جامعة الجبيلالي بونعامة) مشرفا.
- 3) الأستاذ: مرباح صليحة (جامعة الجبيلالي بونعامة) ممتحنا.

السنة الجامعية: 2020/2019

كلمة شكر وتقدير

إننا مدينين في حياتنا لأكثر من شخص، وإن حاولنا إحصاء الفضل علينا فلن يتسنى لنا ذلك.

لذا نحن نشعر بثقل المديونية ولا نستطيع ذكر كل الذين كان لنا شرف مساعدتهم لنا. فبعد شكر الله وحده جل جلاله على توفيقه لنا في إنجاز هذه المذكرة رغم الصعوبات التي واجهناها ومازلنا بسبب وباء كورونا الذي حل بالبلاد والعباد، وهذا العمل من فضل ربي. نتقدم بالشكر والعرفان للأستاذ "طحاح" المشرف على هذه المذكرة فلولا توجيهاته القيمة لنا لما ظهرت على هذا النحو ونسأل الله تعالى أن يجزيه عنا خير جزاء. إلى كل من علمنا لغة الضاد لاسيما أساتذتنا عبر كل مراحل حياتنا الدراسية الذين ساهموا في تكويننا العلمي والقانوني.

إلى كل عمال المكتبة المركزية لمعهد العلوم القانونية والإدارية بخميس مليانة. إلى كل من ساهم في إتمام هذا العمل ولو بالكلمة الطيبة سواء من قريب أو من بعيد.

شكرًا

الإهداء

إلى من حبهم يجري في عروقي إلى والديا غمرهم الله برحمته وأسكنهم فسيح جناته "أمي"
"أبي"

إلى زوجي الذي يعود له الفضل إلى ما وصلت إليه اليوم إلى أولادي وكل أفراد عائلتي.

إلى أساتذتي من الطور الإبتدائي إلى الجامعة.

بن سالم فيروز

الإهداء

إلى أجمل لوحة رسمتها لي الطبيعة، إلى من كان سببا في وجودي، إلى والداي.
إلى الذي كان يوما في ضمير الغيب وأصبح اليوم في عالم الشهادة نصف حياتي، قاسمني
هموم إنجاز هذا النجاح رفيق دربي المعطاء من دون حدود زوجي الكريم.
إلى ظل روعي وقرّة عيني وثمرّة زواجي أولادي: جنات، لجين، محمد أمين .

إلى عائلة الثانية عائلة زوجي.

إلى زميلتي وأختي في هذا العمل فيروز

إلى كل من يسعى في الأرض أهدي

خلاصة جهدي.

حوتي فوزية

قائمة المختصرات:

قائمة المختصرات:

باللغة العربية:

- ق.م.ج = القانون المدني الجزائري .
- ق . ب . ج = القانون البحري الجزائري .
- ق . ت . ج = القانون التجاري الجزائري .
- ص = صفحة .
- ط = طبعة .
- ج = جزء .
- ج ر = جريدة رسمية .
- د . س . ن = دون سنة نشر .
- د . ب . ن = دون بلد نشر .
- د . ط = دون طبعة .

باللغة الفرنسية:

- BALTIME: Baltic Uniform Time charter.
- BARCON: Uniform Bare boat charter.
- BIMCO: the Baltic and International Maritime Conference.

مقدمة

إن القانون البحري لا يتحدد بنوع قواعده كالقانون التجاري أو القانون الجنائي وإنما يتحدد بمكان تطبيقه فهو مجموعة التي تنظم وتحكم الملاحة البحرية أي يطبق على الأنشطة البحرية ومحوره السفينة فهي الأداة الرئيسية التي بواسطتها تتم عملية الملاحة البحرية بحيث تعد هذه الأخيرة من أقدم الأنشطة التي عرفها الإنسان حيث كان يتم نقل السلع عبر مختلف المناطق عن طريق البحر، ولذا نجد النشاط البحري يتميز عن غيره من الأنشطة التجارية البرية في كونه النشاط الذي يمارس في بيئة بحرية، وهذا الأمر الذي جعل من وسائل الملاحة وأساليب التجارة البحرية في تطور مستمر، الأمر الذي يستدعي مساندة نذا التطور بمنظومة تشريعية تواكبه .

ولقد إهتم المجتمع الدولي بالسفينة كونها أداة الملاحة البحرية الوحيدة القادرة على حمل البضائع مقارنة بالآلات البحرية الأخرى، ولذا ازدادت أهمية الاستغلال التجاري للسفينة، وذلك لما تقدمه من تسهيلات في نقل البضائع عبر مختلف مناطق العالم، مما جعل السفينة تعد بمثابة الأداة الرئيسية التي تتم بواسطتها عملية الملاحة البحرية، ومن ثمة تنشيط حركة التجارة الدولية، وذلك على اعتبار أن ممارسة التجارة عبر الملاحة البحرية تستدعي حتما استغلالاً تجارياً للوسيلة المستعملة فيها، والتي تعتمد أساساً على السفينة كوسيلة نقل وملاحة، مما جعل التشريع الجزائري من ضمن الدول التي إنصب إهتمامها بهذه الآلة. والجدير بالذكر في هذا الصدد أنه يعد استئجار السفن الأكثر أقدمية للاستغلال التجاري للسفينة، على اعتبار أن هذا التصرف القانوني غير ناقل لمليتها، ولكنه يؤدي إلى إنشاء حقوق للغير عليها، والذي يتم تجسيده ضمن عقد بحري يسمى بعقد إيجار السفينة. ومن هذا المنطلق ينبغي الإشارة إلى أن العادات والأعراف البحرية قد ساهمت في تطوير عقد استئجار السفن، مما أدى إلى تعدد أنواع عقود إيجارها، والتي تختلف فيها إلتزامات كل طرف من أطراف العقد باختلاف كل نوع من أنواع هذه العقود، والتي من أهمها إستئجار السفينة لمدة زمنية معينة، واستئجار السفينة لرحلة معينة، واستئجارها بهيكلها.

كما تظهر أهمية هذا النوع من العقود أكثر من خلال الاهتمام الكبير الذي أولته مختلف الدول التي سعت إلى توحيد القواعد الضابطة لإبرام عقد الاستئجار، وذلك من خلال السعي لوضع أحكام دولية لتنظيم هذا العقد، وقد نتج عن ذلك وضع نماذج مكتوبة لعقد استئجار السفن، وكيفية استعمالها، مما أدى للوصول إلى أكثر من ثمانين نموذجًا معمول به في المجال البحري الحالي⁽¹⁾.

نظرًا للموقع الجغرافي الهام للجزائر، والذي يجعل منها دولة ساحلية بامتياز بطول شريط يقدر بـ 1200 كلم من البحر الأبيض المتوسط، الأمر الذي جعل وبنسبة 90% من تجارتها الخارجية تتم عن طريق البحر، ولهذا نجد موانئها تقع على خطوط ملاحية البلدان الأجنبية، وذلك نظرًا لزيادة أهمية العلاقات التجارية بين هاته الدول في عصرنا الحالي، خاصة الدول الكبرى، وهذا ما يجعل إيجار السفن من الناحية العملية له أهمية اقتصادية بالغة، لأنه يساهم في الاقتصاد الوطني.

ولقد أولى المشرع الجزائري أهمية كبيرة لهذا الموضوع، وذلك بإتباعه منهجا منطقيًا عند تنظيمه لأحكام الإيجار بتنظيمه أحكامًا عامة لإيجار السفن من خلال المادة 640 إلى المادة 649 من (ق.ب.ج)، ثم قام بالتفصيل في الأحكام الخاصة بكل نوع من أنواع الإيجار، وذلك انطلاقًا من المادة 650 إلى المادة 737 من (ق.ب.ج)⁽²⁾، من خلال ثلاثة فصول على النحو الآتي: (الفصل الثاني استئجار السفينة على أساس الرحلة، الفصل الثالث استئجار السفينة لمدة معينة، الفصل الرابع استئجار السفينة بهيكلها).

وبحكم أن السفينة هي الأداة الرئيسية للملاحة البحرية التي تدور حوله أحكام القانون البحري، فمن هذا المنطلق فإن التساؤل الذي يثار في هذا الصدد هو:

¹ - للتفصيل أكثر ارجع إلى عباس خالد: أحكام عقد الاستئجار في القانون البحري الجزائري، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون الخاص تخصص القانون البحري والنشاطات المينائية، كلية الحقوق، جامعة وهران - الجزائر، - (2010/2011)، ص 05.

² - الأمر 80/76، مؤرخ في: 23/10/1976م، يتضمن القانون البحري، ج، ر، عدد 29، الصادرة بتاريخ: 10/04/1977م، المعدل والمتمم بموجب القانون رقم: 05/98، مؤرخ في: 25/06/1998م، ج، ر، عدد 47، الصادرة بتاريخ: 27/06/1998م، والمعدل والمتمم بموجب القانون 04/10 المؤرخ في 18/08/2010.

إلى أي مدى كان المشرع الجزائري موفقا عند وضع الضوابط القانونية الخاصة بموضوع عقد إيجار السفينة؟.

ومن خلال هذه الإشكالية ارتأينا تقسيم خطة البحث إلى فصلين، ندرس في الفصل الأول الأحكام العامة لعقد استئجار السفينة، ونقسمه إلى مبحثين، حيث نتطرق في المبحث الأول إلى ماهية عقد استئجار السفينة، أما المبحث الثاني ندرس فيه طرق انقضاء عقد إيجار السفينة والقانون الواجب التطبيق عليه، وفي الفصل الثاني نتطرق إلى الأحكام الخاصة لعقد استئجار السفينة، وذلك من خلال مبحثين، حيث ندرس في المبحث الأول مفهوم عقد إيجار السفينة مجهزة، أما المبحث الثاني فيكون مخصصا لدراسة عقد استئجار السفينة غير مجهزة (بهيكلها).

الفصل الأول

الفصل الأول:

الفصل الأول : الأحكام العامة لعقد استئجار السفينة

تمهيد

في الأصل يعد عقد استئجار السفينة كعقد الإيجار المدني، من خلال خضوعه للقواعد العامة لإبرام العقود، فضلا عن خضوعه إلى قواعد خاصة به، نظرا لخصوصية المحل (السفينة) في هذا النوع من العقود.

وينبغي الإشارة في هذا الصدد إلى أن عقد إيجار السفينة من بين الحالات التي تؤدي إلى الاستغلال التجاري للسفينة من طرف أشخاص لديهم القدرة على اقتنائها، من خلال استغلال خدماتها عن طريق تأجيرها.

كما أن هذا النوع من الإيجار يحظى بأهمية كبيرة على المستوى الداخلي والدولي، بالإضافة إلى إسهامه في تطوير التجارة الدولية.

بناء على ما سبق ذكره نتطرق بالدراسة في هذا الفصل إلى الأحكام العامة في عقد تأجير السفينة من خلال مبحثين على النحو الآتي:

حيث نتناول في (المبحث الأول) التزام ماهية عقد إيجار السفينة، وبعد ذلك نبين في (المبحث الثاني) طرق انقضاء هذا العقد والقانون الواجب التطبيق.

المبحث الأول: ماهية عقد إيجار السفينة

عند استقراء نصوص التقنين البحري الجزائري الخاصة باستغلال السفن خصوصا نص المادة 640 منه وما بعدها نجدها تنص في مجملها على عقد استئجار السفينة الذي يقع على الشيء محل التعاقد ألا وهو السفينة وليس على العمل، ومع ذلك نجد الصور الأخرى من صور استئجار السفينة هي خليط من إيجار الشيء وإيجار العمل، لأن المؤجر لا يضع تحت تصرف المستأجر السفينة فحسب بل أكثر من ذلك فهو يضع تحت تصرفه الريان والبحارة (الطاقم)، وهذا ما جعل بعض الفقه وعلى وجه الخصوص الفقه الفرنسي يرى أن عقد إيجار السفينة الغير مجهزة (عارية) هو عقد إيجار شيء، أما الأنواع الأخرى فهي مزيج بين إيجار الشيء وإيجار الخدمة، ويترتب على الجمع بين صفتي إيجار الشيء وإيجار الخدمة تكييف هذا النوع من العقود بأنه عقد من نوع خاص⁽¹⁾.

لدى سنتولى في هذه الدراسة إبراز مفهوم عقد إيجار السفينة، وكذا تكوينه وإثباته من خلال مطلبين على النحو الآتي:

المطلب الأول: مفهوم عقد إيجار السفينة

لتحديد مفهوم عقد إيجار السفينة ينبغي علينا في البداية تحديد ما المقصود بهذا العقد أي تعريفه (كفرع أول)، كما يتعين علينا تبين خصائصه (كفرع ثاني)، و أخيرا تحديد أطرافه (كفرع ثالث).

¹ - حمدي الغنيمي : محاضرات في القانون البحري الجزائري، الطبعة الثانية، ديوان الجامعية، الجزائر، 1998، ص 68.

الفرع الأول: تعريف عقد إيجار السفينة

عند الرجوع إلى نصوص التقنين البحري الجزائري الخاصة باستغلال السفن نجدها تنص على عقد استئجار السفن، ومحل هذا العقد هو السفينة، ومن خلال ذلك سنتولى إظهار تعريف عقد إيجار السفينة من الجانبين الفقهي والقانوني.

أولاً- التعريف الفقهي:

إن المتصفح لنصوص القانون البحري الجزائري يلاحظ أن المشرع عرفه بموجب نص المادة 640 منه، والتي جاء فيها بأنه: " 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".

يمكن القول من خلال هذا التعريف أن لتأجير السفينة صور عدة، فقد تستأجر سفينة غير مجهزة "عارية" أو بهيكلها، حيث يقوم المؤجر في هذه الحالة بوضع السفينة تحت تصرف المستأجر دون تزويدها بالمؤن أو الطاقم "البحارة"، أي يتنازل المؤجر للمستأجر عن الإدارتين الملاحية والتجارية، ويعد هذا النوع من الإيجار من قبيل إيجار الأشياء، لأنه ينصب على السفينة باعتبارها شيئاً وليس خدمة، خلافاً لعقد الإيجار على أساس الرحلة، ففي هذه الصورة من صور الإيجار يتم بموجبها وضع السفينة مجهزة بالطاقم والمؤن تحت تصرف المستأجر، كما أن هذا النوع من الإيجار قد ينصب على كامل السفينة أو على جزء منها، إذ من خلاله يحتفظ المؤجر بالإدارة الملاحية والتجارية معاً⁽¹⁾.

وقد ينصب العقد على مدة معينة، وهذا ما يصطلح عليه بعقد الإيجار على أساس المدة، وفي هذه الحالة يضع المؤجر سفينة مجهزة بطاقمها تحت تصرف شخص آخر "المستأجر" لمدة معينة، ويتنازل المؤجر عن الإدارة التجارية في حين يحتفظ بالإدارة الملاحية⁽²⁾.

¹ - مصطفى طه : أساسيات القانون البحري، (د.ط) ، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت - لبنان -، (د.س.ن) ، ص

183-184.

² - كمال حمدي : القانون البحري، (د.ط) ، منشأة المعارف ، الإسكندرية - مصر - ، 1991 ، ص 441.

الفصل الأول : الأحكام العامة لعقد استئجار السفينة

من خلال ما سبق يتضح لنا أن عقد استئجار السفينة على هذا النحو يعد من قبيل إيجار الأشياء، إذا انصب على السفينة بهيكلها، غير أنه في أنواع الإيجار الأخرى لا يتم وضع السفينة في خدمة المستأجر فحسب، بل يوضع أيضا خدمات الريان والبحارة "الطاقم"، وهذا ما يعبر عنه عند بعض الفقه بإيجار الشيء إضافة إلى إيجار الخدمة أيضا⁽¹⁾.

ثانيا - التعريف القانوني:

يعرف عقد إيجار السفينة بوجه عام بأنه: " هو كل اتفاق يحصل بين المستأجر ومالك السفينة (المؤجر)، بأن يضع هذا الأخير تحت تصرف المستأجر سفينة مقابل أجر، وفي حالة صالحة للملاحة البحرية"⁽²⁾.

يلاحظ أن هذا التعريف يتفق مع التعريف القانوني لعقد إيجار السفينة.

الفرع الثاني: خصائص عقد إيجار السفينة

من خلال التعاريف المقدمة يمكننا أن نستنبط خصائص عقد إيجار السفينة، و نتطرق إليها على النحو الآتي:

أولاً- عقد إيجار السفينة هو عقد رضائي:

وفقا لنص المادة 640 من (ق.ب.ج) يعتبر عقد الإيجار اتفاق أساسه توافق الإيجاب والقبول، بمعنى تلاقي إرادة طرفيه أو من يمثلهم، ويترتب على ذلك أن الشكلية لا تلزم لانعقاده، وعليه فإن الكتابة التي اشترطتها التشريعات البحرية هي شرط للإثبات فقط، وليست لانعقاد⁽³⁾.

¹ - هشام فرعون: القانون البحري، ط 1976، دمشق، ص 163.

² - محمود شحماط: المختصر في القانون البحري الجزائري، دار العلوم للنشر والتوزيع، عنابة - الجزائر -، سنة 2000، ص 126.

³ - كمال حمدي: المرجع السابق، ص 286.

الفصل الأول : الأحكام العامة لعقد استئجار السفينة

ثانيا- يعد عقد إيجار السفينة من العقود التفاوضية:

بحكم أن شروط عقد استئجار السفينة في الأصل تكون قابلة للمناقشة بين الطرفين لا مجال للقول بأي حال من الأحوال بأن العقد هو عقد إذعان، لأن أطراف العقد يقفون على قدم المساواة من حيث القوة الاقتصادية⁽¹⁾.

ثالثا- يعد عقد إيجار السفينة من عقود المعاوضة:

لأن المؤجر لا يؤجر السفينة أو يضعها تحت تصرف المستأجر على سبيل التبرع، وإنما يحصل مقابل ذلك على أجر، وذلك من خلال اعتبار الوقت عنصر جوهري فيه خصوصا في عقد التأجير بالمدة ، باعتباره يحدد مقدار المنفعة المستفاد منها⁽²⁾.

رابعا - يعد عقد إيجار السفينة من قبيل إيجار الأشياء والخدمات:

وهذا على أساس أن محله هو الانتفاع بالسفينة لكن على اعتبار أن السفينة محل العقد شيء وليس عمل "خدمة"، إلا أن ذلك لا يكون بصفة مطلقة في وجود صور أخرى للإيجار (كما سبق الذكر)، فإنه يصبح عبارة عن مزيج من إيجار الشيء وإيجار الخدمة "العمل" كالإيجار للرحلة، لأن المؤجر يضع تحت تصرف المستأجر السفينة محل التعاقد بالإضافة إلى خدمات الطاقم (البحارة والريان)⁽³⁾.

خامسا- يعد عقد إيجار السفينة ذو طبيعة تجارية:

يكيف عقد إيجار السفينة على أنه ذو طبيعة تجارية من زاوية كل من المؤجر والمستأجر، والدليل على ذلك المادة (3) في فقرتها (3) من (ق. ت. ج)⁽⁴⁾، والتي تنص على ما يلي "يعد عملا تجاريا بحسب الشكل كل عقد تجاري يتعلق بالتجارة البحرية والجوية"⁽⁵⁾.

¹-لامية عقاب : الاستغلال التجاري للسفينة، رسالة ماستر في الحقوق، القانون العام للأعمال، كلية الحقوق والعلوم السياسية،

بجاية - الجزائر-، (2012/2013) ، ص 8.

²- كمال حمدي : المرجع السابق، ص 442.

³- حمدي الغنيمي: المرجع السابق، ص 69.

⁴- الأمر 75-59 المؤرخ في 26 سبتمبر 1975 ، و المتضمن القانون التجاري.

⁵- كمال حمدي : المرجع نفسه، ص 407.

نستنتج مما سبق أن عقد إيجار السفينة يعد من العقود الخاضعة للقانون الخاص، ومن ثمة يختص بمنازعاته القسم التجاري والبحري هذا من جهة، ويخضع في تفسير بنوده للقانون المدني من جهة أخرى طبقاً لنص المادتين 111 و 112 من قانون المدني الجزائري⁽¹⁾.

الفرع الثالث: أطراف عقد إيجار السفينة

طرفا عقد إيجار السفينة سواء تعلق الأمر باستئجار سفينة غير مجهزة أو بالرحلة، أو لمدة معينة، هما المؤجر والمستأجر كأصل عام، وقد يكون المؤجر مالكا، وذلك هو الأصل أو مستأجرا لها، وفي هذه الحالة نكون أمام ما يطلق عليه "تأجير السفينة من الباطن"، وقد يبرم عقد إيجار السفينة بين المؤجر والمستأجر مباشرة أو بواسطة ممثلين لهما كالوكيل أو السمسار أو الريان، ولهذا نتطرق إلى أطراف عقد إيجار السفينة على النحو الآتي:

أولاً- المؤجر و المستأجر:

في الأصل يبرم عقد إيجار السفينة بين المؤجر والمستأجر، ونتطرق إليهما كالآتي:

أ- المؤجر:

قد يكون شخص طبيعي أو معنوي، فإذا كان المؤجر شخصا طبيعيا يقوم هذا الأخير بإبرام عقد الإيجار السفينة بنفسه، وذلك بتوقيعه بنفسه على عقد الإيجار، في حين لو كان مؤجر السفينة شخصا معنويا ففي هذه الحالة يكون إبرام العقد بموجب الممثل القانوني المفوض لذلك⁽²⁾.

قد يتولى مالك السفينة استغلالها بصفته مالكا لها، وذلك هو الأصل، ولكن قد يكون مؤجر السفينة غير مالكا، وتتحقق هذه الحالة لما نكون أمام ما يعرف بتأجير السفينة من الباطن، إذ يجوز للمستأجر الأصلي للسفينة إعادة تأجيرها بشرط عدم وجود بند في العقد يمنع ذلك، وهذا

¹- محمود شحماط : المرجع السابق ، ص131.

²- كمال حمدي: المرجع السابق، ص 442.

الفصل الأول : الأحكام العامة لعقد استئجار السفينة

ما نص عليه المشرع الجزائري صراحة في المادة 649 من (ق.ب.ج)، وذلك من خلال منح إمكانية للمستأجر في إبرام عقد إيجار ثاني لنفس محل العقد، وهو أمر منطقي إذ أن المستأجر يستمد سلطته من توقيعه للعقد الثاني في استغلال السفينة الممنوحة له بموجب عقده الأول (عقد الإيجار الأول).

إلا أن تأجير السفينة من الباطن لا يعد تنازلاً من جانب المؤجر للغير عن حقه في الانتفاع بالسفينة، وإنما هو عقد إيجار جديد مستقل عن العقد الأول، وبالرغم من ذلك يبقى هو المستأجر الأصلي، حيث يكون مسؤولاً اتجاه المؤجر عن الالتزامات الناشئة بموجب العقد الأصلي⁽¹⁾.

كما أنه في حالة رهن السفينة يبقى المدين الرهن للسفينة مالكةا، ويكون له عليها حق التصرف والاستعمال والاستغلال، ومن ثم يكون لهذا الأخير (المدين الرهن) الحق في تأجيرها، أما إذا كانت السفينة مملوكة على الشيوع فإنه تكون للأغلبية المالكة لأكثر من نصف الحصص إدارة الشيوع⁽²⁾.

ب- المستأجر:

قد يكون كل شخص طبيعي أو معنوي يقوم باستغلال السفينة بنفسه لنقل بضائع مملوكة له أو للغير أو لنقل الأشخاص، وفي هذه الحالة يأخذ صفة الناقل البحري، أما إذا تعلق الأمر بالشخص المعنوي فيتم إبرام عقد الإيجار بواسطة ممثلين عن الشخص المعنوي، الذين يخول لهم بموجب توكيل خاص إبرام عقد الإيجار، كما أجاز المشرع الجزائري للطرف الثاني في عقد الإيجار إبرام عقد الإيجار من الباطن⁽³⁾ هو الأصل (كما سبق الذكر) ، والمنع من ممارسة هذه السلطة عن طريق وضع شرط المنع في بنود العقد الأصلي هو الاستثناء، وذلك لإقرار المشرع

¹ - أحمد حسني: عقود إيجار السفن، (د.ط) ، منشأة المعارف، الإسكندرية - مصر ، 1985، ص 16.

² - حمدي الغنيمي: المرجع السابق، ص 69.

³ - كمال حمدي: المرجع السابق، ص 442.

الجزائري بجوازية تأجير السفينة من الباطن ما لم يوجد بند ينص على خلاف ذلك، وهذا ما أقرته المادة 644 من (ق.ب.ج) (1).

وللمستأجر الحق في تأجير السفينة من الباطن مهما كانت صورة الإيجار، سواء تعلق الأمر بعقد إيجار السفينة غير مجهزة أو بعقد إيجار السفينة مجهزة بالرحلة أو بالمدة، كما أن المستأجر لا يمكن له أن يضمن عند تأجير السفينة من الباطن ما ليس متاحا له بموجب العقد الأصلي (2)، كأن يقوم المستأجر بإبرام عقد إيجار من الباطن يتعدى نطاقه الزمني أو الجغرافي ما هو محدد في العقد الأصلي، ويبقى المستأجر مسؤولا اتجاه المؤجر عن الالتزامات المترتبة عن العقد الأصلي رغم إعادة تأجير السفينة من الباطن، وبالإضافة إلى ذلك لم يجعل المشرع الجزائري المستأجر من الباطن (المستأجر الفرعي) مدينا ثانيا للمؤجر (3).

ثانيا - إبرام العقد بواسطة وكلاء عن المؤجر أو المستأجر:

قد يبرم عقد إيجار السفينة عن طريق وكيل لكل من المؤجر أو المستأجر، أو وكيل عن الممثل القانوني إذ تعلق الأمر بالشخص المعنوي، وعليه فإن مؤجر السفينة مهما كانت صفته شخصا طبيعيا أو معنويا يمكنه أن يفوض غيره في إبرام عقد إيجار السفينة باسمه ولحسابه بموجب عقد وكالة، ويترتب على ذلك أن تتصرف آثار العقد للأصيل وفقا للأحكام العامة للوكالة الواردة في القانون المدني، والوكيل الذي يبرم عقد الإيجار غالبا ما لا يغفل أن يبرز صفته بأنه لا يتدخل بصفته الشخصية، وذلك من خلال تبين بأنه يتصرف كوكيل عن الأصيل، وفي الغالب يكون وكيلا "بعمولة"، ويكون مسؤولا عن تنفيذ العقد، وذلك إذا تعلق الأمر بوكالة عامة (4).

¹ - تنص المادة 644 من (ق.ب.ج) على أنه: "يمكن لمستأجر السفينة أن يؤجر السفينة من الباطن، ما لم يتفق على ما يخالف ذلك، ولكنه يبقى ملتزما تجاه المؤجر بالواجبات الناتجة من عقد الاستئجار".

² - عبد القادر حسين العطير: الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، (د.ط)، جامعة عمان الأهلية، الأردن، 1999، ص 237.

³ - كمال حمدي : المرجع السابق، ص 442 .

⁴ - كمال حمدي: المرجع نفسه، ص 443.

الفصل الأول : الأحكام العامة لعقد استئجار السفينة

ومن ثم فإن مالك السفينة مهما كانت صفته سواء تعلق الأمر بشخص طبيعي أو معنوي، يمكنه القيام بتوكيل غيره في إبرام مشاركة الإيجار سواء أكان ذلك بموجب وكالة عامة أو خاصة (1).

أما إذا تم إبرام عقد إيجار السفينة من طرف شخص اعتباري عام كالدولة مثلا، فلا يعني ذلك أن هذا العقد يتحول إلى عقد إداري، وإنما يبقى عقدا تجاريا تعود سلطة الإبرام فيه للوزير المختص، أما إذا تعلق الأمر بشركة تجارية خاصة، وذلك باتخاذ المؤجر صفة الشركة التجارية، كأن تأخذ شكل شركة تضامن أو شكل شركة مساهمة مثلا، فباعتبار أن تأجير السفينة تصرف يندرج ضمن نشاط الإدارة فإن صلاحية إبرام العقد ينصرف لمن يتمتع بسلطة الإدارة في الشركة التجارية بحسب نوعها. أما بخصوص إثبات تصرفات الممثل فيتم الرجوع بموجبها للقواعد العامة، ويترتب على ذلك أن من يدعي أنه وكيل عن غيره أن يثبت أنه يتمتع بسلطة التعاقد نيابة عن وكيله (2).

أ- الريان :

إن للريان صفة النيابة عن المجهز في المكان الذي لا يتواجد فيه هذا الأخير أو كيل عنه، وتشمل هذه النيابة قيامه بالأعمال اللازمة للسفينة والرحلة، كأن يقوم مثلا بالافتراض باسم المجهز للقيام بالعمليات الحتمية لتغطية مصاريف إصلاح السفينة، وفي هذه الحالة يصبح الريان ممثلا عن المجهز بقوة القانون، ومعنى ذلك أن الريان يحل محل المجهز أو ينوب عنه في جميع العمليات الضرورية، كما في حالة تعذر الاتصال بالمجهز (استحالة مطلقة)، أو إخطاره بالقيام بالعمليات الضرورية لاستمرار الرحلة البحرية ولم يتم باتخاذها هذا الأخير (المجهز) (3).

وعلى هذا الأساس فإن تأجير السفينة لا يدخل ضمن العمليات الضرورية لاستمرار الرحلة البحرية، ومن ثمة فليس بإمكان الريان تأجير السفينة إلا بتوكيل صريح من المجهز، وهذا ما

1- أحمد حسني: المرجع السابق، ص 16.

2- أحمد حسني: المرجع السابق، ص 16.

3- ارجع إلى نص المادة 584 من (ق.ب.ج).

نص عليه المشرع الجزائري صراحة بموجب المادة 585 من (ق.ب.ج)، و من ثمة فلا يجوز للريان تأجير السفينة التي يشرف عليها إلا بموجب وكالة خاصة⁽¹⁾.

وفي الأخير ينبغي الإشارة إلى أنه بالرغم من السلطات الممنوحة للريان في إبرام عقد الاستئجار، فإنه من المتفق عليه أن الريان لا يمكنه أن يفسخ أو يعدل من شروط عقد إيجار أبرمها المجهز، إلا بموافقة هذا الأخير أو بموجب وكالة خاصة منه، وهذا طبقاً لنص المادة 580 من (ق.ب.ج)⁽²⁾.

ب- السمسار:

سمسرة الاستئجار يقوم بها طائفة من السماسرة يطلق عليهم السماسرة المؤجرون، وهم وسطاء في عمليات التأجير، إذ يعد وجودهم ضرورياً وحتمياً في جميع موانئ العالم، وذلك نظراً لخبرتهم في سوق التأجير. إلا أن هذا قد ينعكس سلباً على باقي الأعوان المساهمين في الاستغلال التجاري للسفينة كالريان والوكلاء عن المؤجر أو المستأجر، ذلك لأنه يؤدي إلى تقليص سلطتهم في إبرام عقد الاستئجار⁽³⁾.

وعليه يعد السمسار من بين الأعوان المساهمين في الاستغلال التجاري للسفينة، حيث أنه يتمتع بسلطة إبرام عقد إيجار السفينة المادة 631 من (ق.ب.ج) على أن يتم ذلك بموجب وكالة مكتوبة تكون خاصة بذلك، ويترتب على ذلك مسؤوليته عن أخطائه الشخصية طبقاً للقواعد العامة، كما أن مهامه تتعدى ذلك خاصة إذا خول له موكله التوقيع على عقد الإيجار، حيث يصبح في هذه الحالة وبموجب هذه الوكالة وكيلاً مؤجراً (توقيع العقد باسم ولحساب المؤجر)⁽⁴⁾.

¹ - ارجع إلى نص المادة 585 من (ق.ب.ج).

² - ارجع إلى نص المادة 580 من (ق.ب.ج).

³ - كمال حمدي: المرجع السابق، ص 403.

⁴ - تنص المادة 631 من (ق.ب.ج) على أنه: "يعد سمساراً كل شخص طبيعي أو معنوي يلتزم مقابل أجر أو بموجب وكالة بالعمل كوسيط لإبرام عقد شراء السفن وبيعها وعقود الاستئجار والنقل البحري والعقود الأخرى التي تتعلق بالتجارة البحرية".

كما تجدر الإشارة إلى أن السمسار ليس وكيلًا بعمولة، ولهذا فهو لا يضمن تنفيذ التزامات الطرفين الذين ساعدهما في إبرام العقد، حيث أنه لا يسأل إلا عن أخطاءه الشخصية، من ذلك إذا 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 لاتفاقهما⁽¹⁾.

المطلب الثاني: تكوين عقد إيجار السفينة و إثباته

يخضع لمبدأ الحرية التعاقدية للأطراف، وعليه يكون لهم سلطة تحديد آثار عقد الاستئجار فيما بينهم بكل حرية، إلا أنهم في مقابل ذلك لا يجوز لهم إدراج بنود في عقد الإيجار تخالف المبادئ العامة للقانون الجاري العمل به، وهذا ما أقره المشرع الجزائري بموجب نص المادة 641 من (ق.ب.ج)، كما أنه من البديهي افتراض وجود محرر لإثبات عقد الإيجار. وبناء على ما سبق ذكره نتطرق في هذا المطلب إلى دراسة تكوين عقد إيجار السفينة في الفرع الأول، وكذلك إثباته في الفرع الثاني.

الفرع الأول: تكوين عقد إيجار السفينة

وبما أن عقد إيجار السفينة هو عقد رضائي يتم بمجرد تلاقي إرادة طرفيه أو من يمثلهم، وهذا طبقاً لنص المادة 640 من (ق.ب.ج) على أن عقد إيجار السفينة هو اتفاق يتم بموجبه وضع سفينة تحت تصرف المستأجر مقابل أجر، كما حدد بموجب هذه المادة الآثار المترتبة على هذا العقد، والمتمثلة أساساً في التزامات كل طرف من أطرافه العقد، ومن هنا يعد مبدأ الحرية التعاقدية (حرية الاتفاق) أساس وجوهراً هذا العقد، إذ يجوز للأطراف أن يضموا ما يشاؤون من عقود بشرط عدم مخالفتهم للتشريع الساري العمل به⁽²⁾.

¹ - أحمد حسني : المرجع السابق، ص 19.

² - ارجع إلى الصفحة 09-10 من المذكرة .

أولاً- مبدأ الحرية التعاقدية لأطراف العقد:

بحكم أن عقد إيجار السفينة في الأصل ينعقد، فبمجرد تلاقي إرادة الطرفين أو من يمثلهم، وإن كان الرضا كافياً لإبرام العقد إلا أنه يجب أن يكون صحيحاً غير معيب، كما يجب أن يكون لالتزام كلا الطرفين سبباً مشروعاً، وأن يكون لكل من المؤجر والمستأجر أهلية للتعاقد والارتباط بالتعهدات التي تنشأ في العقد، وفي هذا الصدد تطبق القواعد العامة للالتزامات⁽¹⁾.

ولقد تبنت أغلب التشريعات العربية هذا المبدأ، وجعلت منه مبدأً موحداً في قوانينها الداخلية على غرار المشرع الجزائري طبقاً لما ورد في نص المادة 640 من (ق.ب.ج)، و المشرع الفرنسي بموجب المادة 01 من قانون النقل رقم: 66/420 المؤرخ في: 18/06/1966 والمعدل بالأمر رقم: 1307/10 المؤرخ في: 28/10/2010⁽²⁾.

بالإضافة إلى ذلك ينبغي الإشارة إلى أن مبدأ سلطان الإرادة نطاقه واسع في عقد استئجار السفن، إذ يظهر ذلك جلياً في حرية المتعاقدين في تحديد التزامات كل منهما، حيث يجوز للأطراف الحد من محتوى المسؤولية مثلاً، ويكون لهما فقط سلطة الحد من هذه الحرية، وهذا ما أقر به المشرع الجزائري من خلال المادة 641 من (ق.ب.ج) ، والتي حدد بموجبها آثار عقد استئجار السفينة الخاضعة لإرادة الأطراف، كما تطبق هذه الحرية على كل أنواع السفن سواء تعلق الأمر بسفن الإنقاذ والإرشاد أو نقل البضائع والأشخاص، ويتعدى ذلك حتى إلى السفن السياحية⁽³⁾.

¹ - محمد عبد الفتاح ترك: التحكيم البحري (النطاق الشخصي لاتفاق التحكيم في عقد النقل البحري، (د.ط) ، دار الجامعة الجديدة، (د.م.ن) ، 2003، ص 43.

² - المادة (1) من قانون النقل الفرنسي، رقم 66/420 المؤرخ في 18/06/1966 والمعدل بالأمر رقم: 1307/10 المؤرخ في 2010/10/18.

³ - عبد القادر حسين العطير: المرجع السابق، ص 235.

ثانيا-الحدود الواردة على مبدأ سلطان الإرادة:

بالرغم من كفاية الرضا لصحة عقد إيجار السفينة، إلا أنه قد يتدخل المشرع في بعض الحالات بغرض حماية مصالح الدولة ومثال ذلك في مصر، فتقوم بفرض بعض الشروط التي تجعل مجرد الرضا غير كاف لإبرام العقد، والغاية من وراء ذلك هو حماية المصالح الوطنية، ومثال ذلك في مصر لما يتعلق الأمر 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 المختص⁽¹⁾.

وعلى هذا الأساس يمكن اعتبار إرادة الأطراف (حرية التعاقد) المبدأ العام في إبرام عقد استئجار السفينة، مما يجعل قواعد القانون الساري العمل به ذات طبيعة مكملة، وذلك لأن تحديد آثار هذا العقد متروك لإرادة الأطراف، ويترتب على هذا أن تطبيق إرادة الأطراف هو الأصل، في حين أن القانون يتدخل بشكل احتياطي إذا غابت إرادة الأطراف لأن المشرع هو من رخص بما يسمى بالقاعدة المكملة، إذ تجد هاته الأخيرة مجالها في حالة عدم الاتفاق في بنود العقد على تنظيم التزامات أحد الأطراف اتجاه الآخر⁽²⁾.

ومن هذا المنطلق فالأصل لا مجال للقول بأن عقد إيجار السفينة هو عقد إذعان، إلا أنه غالبا ما يفرضون ملاك السفن بنود ضمن نماذج عقود غير قابلة للتفاوض أو التعديل، مما يجعل عقد إيجار السفن الذي يتميز بأنه عقد رضائي يندرج ضمن عقود الإذعان، ويظهر ذلك جليا لما يكون المستأجر غير متساوي اقتصاديا مع المؤجر مما يجعله غير قادر على التفاوض على بنود العقد النموذجي⁽³⁾.

¹ - أحمد حسني: المرجع السابق، ص 25.

² - محمد عبد الفتاح ترك : المرجع السابق، ص 45.

³ - عباس خالد: المرجع السابق، ص 17.

الفرع الثاني: إثبات عقد إيجار السفينة

يعد عقد الإيجار (سند الإيجار) وثيقة لإثبات عقد استئجار السفينة ، و ذلك وفقا لنص المادة 642 من (ق.ب.ج) ، التي تقر بأنه يجب أن يثبت عقد الاستئجار بالكتابة، وأن عقد إيجار السفينة هو العقد الذي يتضمن التزامات الأطراف، ولا تطبق قاعدة الإثبات هذه على السفن التي تقل حمولتها الإجمالية عن 10 أطنان، والكتابة التي اشترطها المشرع هنا هي للإثبات فقط وليست للانعقاد وذلك على اعتبار أنه عقد رضائي، إذ لا يتطلب أي شكلية للانعقاد.

كما نصت المادة 643 من (ق.ب.ج) في فقراتها على البيانات التي يجب أن يشتمل عليها عقد استئجار السفينة والمتمثلة فيما يلي :

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

الجدير بالذكر في هذا الصدد أن وجوب الإثبات بالكتابة ينحصر في أطراف العقد، ومن ثم يكون للغير إثبات وجود عقد إيجار السفينة ومحتواه بكافة طرق الإثبات⁽¹⁾.

وعليه نتطرق إلى طرق إثبات عقد استئجار السفينة على النحو الآتي:

أولاً- سند الإيجار كوثيقة إثبات:

لقد اشترط المشرع الجزائري وجود محرر لإثبات عقد استئجار السفينة، وذلك بموجب عقد الإيجار أو ما يعرف بسند الإيجار، ولقد تبنى المشرع الجزائري هذا الموقف من خلال نص المادة 642 من (ق.ب.ج)، إلا أنه وكما سبق الذكر ميز في هذا النص بين السفن الصغيرة والكبيرة من حيث إخضاعها لشروط الكتابة في الإثبات، حيث أنه إذا كانت حمولتها تقل عن

¹- كمال حمدي: المرجع السابق، ص 410.

10 أطنان فيمكن إثبات العقد بكافة الطرق وفقا للقواعد العامة، وهذا خلافا لما ذهب إليه المشرع المصري حيث حدد الحمولة بـ 20 طنا⁽¹⁾.

ثانيا - دور المراسلات في الإثبات:

إذا كان المشرع الجزائري لا يشترط شكلا محددا للمحرر في الإثبات، فإن الرسائل والبرقيات المتبادلة بين الطرفين التي تحمل إيجاب من طرف وقبول من الطرف الآخر، يمكن الاعتماد عليها في إثبات عقد إيجار السفينة، خاصة أن المشرع لم يشترط لإثباته إلا أن يتم بموجب محرر مكتوب تتوافر فيه البيانات اللازمة في مثل هذا العقد، كما أنه لا يلزم أن يكون العقد برمته مكتوبا في محرر واحد، وأيضا العقد الذي لا يحمل توقيعاً يصح أن يكون دليلا للإثبات خاصة إذا تم التنفيذ⁽²⁾.

وعليه فإن تبادل الرسائل والبرقيات والخطابات يمكن اعتبارها دليل إثبات خاصة إذا كانت تتضمن جميع البيانات الأساسية هذا من جهة، ومتى كانت إحالة بعضها إلى البعض دليلا كافيا، إلا أنه غالبا ما يتم اعتماد عقد نموذجي في شكل نماذج مطبوعة كالعقد الزمني BELTIME، أو العقد بالرحلة Gencon، والذي يأخذ في الغالب إحدى الصورتين، إما أن يكون في شكل عقد نموذجي عام أو خاص، حيث أن العقود النموذجية العامة تكون في شكل محررات تحتوي على بنود مطبوعة مع ترك بعض البيانات فارغة ليقوم الأطراف بملئها، أما بخصوص العقود الخاصة فهي تحتوي على بيانات لسفن مخصصة لأغراض معينة كالسفن الخاصة بنقل الفحم والقمح مثلا⁽³⁾.

والجدير بالذكر في هذا الصدد أن العقود النموذجية سواء كانت عامة أم خاصة أتاحت للأطراف إدراج بنود تضاف إلى تلك البنود المطبوعة سواء كانت مكتوبة بالقلم أو مطبوعة بالكمبيوتر، إلا أنه في بعض الأحيان قد تتعارض البنود المضافة مع البنود النموذجية، وفي هذه الحالة لقد اتجه أغلب الفقه إلى الاعتداد بالبنود المضافة على بدل البنود المطبوعة

¹ - محمود شحماط: المرجع السابق، ص 131.

² - كمال حمدي: المرجع السابق، ص 371.

³ - محمد عبد الفتاح ترك: المرجع السابق، ص 45.

(النموذجية)، لأن البنود المضافة تعبر صراحة على إرادة الأطراف المتعاقدة ما عدا البيانات الخاصة بالأطراف، وتلك المتعلقة بالأجرة⁽¹⁾، كما تخضع بنود العقد عند تفسيرها للقواعد العامة في تفسير العقود، وإذا كان العقد غالباً ما يتضمن عبارات وألفاظ غامضة تثير الخلاف والمنازعة بصدد تحديد المعنى المقصود منه، فإن التعرف على قصد الأطراف يكون عادة بالرجوع إلى المحررات السابقة عن إبرامه من مراسلات وبرقيات، ومن ثمة فلا بد من قواعد يتعين إتباعها بصدد تفسير عبارات العقد عن طريقها، وإن كان العقد خاضع لقانون معين وجب تفسيره وفقاً لأحكام هذا القانون⁽²⁾.

المبحث الثاني: طرق انقضاء عقد إيجار السفينة و القانون الواجب التطبيق عليه

يخضع عقد إيجار السفينة مثله مثل سائر العقود الأخرى للقواعد العامة، بالإضافة إلى خضوعه إلى أحكام القانون البحري، وهذا ما يجعله طرق انقضائه تتعدد، حيث يمكن أن ينقضي بالطرق العادية من خلال تنفيذه وانقضاء المدة المتفق عليها في العقد، وذلك حسب اختلاف صور هذا العقد، كما يمكن أن ينقضي بالطرق غير العادية عن طريق طلب فسخ العقد في حالة نقاعس أحد الأطراف في تنفيذ التزاماته العقدية.

وبحكم أنه يعد من العقود الرضائية فهو يخضع لمبدأ سلطان الإرادة (مبدأ الحرية التعاقدية)، وذلك لما له من نطاق واسع في هذا النوع من العقود، ومن هذا المنطلق يتمتع الأطراف بالحرية في تحديد التزامات كل منهما، كما تعطى لهما الحرية في اختيار القانون الواجب التطبيق على العقد في حالات النزاعات التي يمكن أن تثار في نطاقه.

وعلى هذا الأساس نتطرق بالدراسة في هذا المبحث إلى طرق انقضاء عقد إيجار السفينة (كمطلب أول) والقانون الواجب التطبيق (كمطلب ثاني) ويكون ذلك على النحو الآتي:

¹ - عبد القادر المنشاوي: قانون التجارة البحرية في ضوء الفقه و القضاء، (د.ط)، منشأة المعارف، (د.م.ن)، 2005، ص 189.

² - كمال حمدي: المرجع السابق، ص 372.

المطلب الأول: طرق انقضاء عقد إيجار السفينة

تختلف طرق انقضاء عقد إيجار السفينة باختلاف صور الإيجار، إذ ينقضي عقد الإيجار كما سبق الذكر وفقا للقواعد العامة بانقضاء مدته، وذلك لما لعنصر المدة من أهمية بالغة في هذا النوع من الإيجار (استئجار السفينة)، حيث يعد عنصر المدة من العناصر الجوهرية لهذا العقد، خصوصا إذا تعلق الأمر بإيجار السفينة بالمدة أو عارية، أما إذا تعلق الأمر بصورة الإيجار على أساس الرحلة فإن الأمر يختلف، وذلك على اعتبار أن الرحلة هي جوهر العقد إذ ينتهي العقد بانتهاء الرحلة المحددة له، كما ينقضي عقد استئجار السفينة بطرق غير عادية في حالة تقاعس أحد الأطراف مثلا في تنفيذ التزاماته مما يؤدي إلى فسخ العقد، أو ومن هذا المنطلق نتطرق إلى طرق انقضاء عقد إيجار السفينة من خلال فرعين على النحو الآتي: والمتمثلة في انتهاء مدة العقد (الفرع الأول)، وفسخ العقد (الفرع الثاني).

الفرع الأول: انتهاء مدة العقد

تعد المدة عنصر من العناصر الجوهرية لعقد إيجار السفينة بوجه عام، وهذا ينطبق على كل من إيجار السفينة بالمدة وهي غير مجهزة أو إيجارها مجهزة، أما إذا تعلق الأمر بإيجار السفينة بالرحلة فإن محور هذا النوع من الإيجار هو القيام بالرحلة أو برحلات محددة، مما يجعل عنصر المدة عنصرا جوهريا في العقد، و ذلك لكونه عنصر مهما في تنفيذ الالتزامات الناشئة عنه⁽¹⁾.

حيث أنه في الأصل ينقضي عقد إيجار السفينة لمدة معينة بطريقة عادية كما سبق الذكر بانتهاء المدة المتفق عليها في عقد الإيجار، كون أنه بموجب هذا العقد يلتزم المؤجر بوضع سفينة كاملة التجهيز تحت تصرف المستأجر لمدة محددة مقابل أجره⁽²⁾، ويترتب على ذلك رد السفينة في التاريخ والمكان المذكورين في عقد إيجار السفينة، وهذا وفقا لنص المادة 711 من

¹ - هاني دويدار، المرجع السابق، ص 207.

² - ارجع إلى نص المادة 718 من (ق.ب.ج).

الفصل الأول : الأحكام العامة لعقد استئجار السفينة

(ق.ب.ج) ، التي جاء فيها: " يجب أن ترد السفينة في التاريخ والمكان المذكورين في عقد استئجار السفينة، وفي الحالة التي سلمت بها إلى المستأجر..."(1).

أما عقد إيجار السفينة على أساس الرحلة ينقضي بصورة عادية بانقضاء المدة المتفق عليها، وذلك بانتهاء مهلة الشحن والتفريغ أو الانتهاء من التحميل على ظهر السفينة، وفي حالة عدم انتهاء مهلة الشحن والتفريغ من تحميل السفينة يستوجب وضع السفينة في مكان التحميل لمدة إضافية تسمى ميعاد إضافي للشحن، وهذا ما يقضي به " نص المادة 663 من (ق.ب.ج)"(2).

إلا أنه من الناحية العملية في مجال إيجار السفن وحرصا من ملاكها على عدم انقطاع استغلالها غالبا ما يبرم المؤجر عقودا جديدة قبل انقضاء مدة العقد السارية، وذلك على اعتبار أن المشرع الجزائري لم يأخذ بالتجديد الضمني لعقود استئجار السفن، ويترتب على ذلك أنه لا يفترض تجديد عقد إيجار السفينة بعد انتهاء المدة المحددة له إلا باتفاق صريح(3).

الفرع الثاني: فسخ العقد

يعد فسخ العقد أحد الطرق الغير العادية لانقضاء العقد، وذلك طبقا للقواعد العامة المنصوص عليها في القانون المدني، إذ يحق لأحد أطراف العلاقة العقدية أن يطالب به في حالة الإخلال بالالتزامات التي رتبها العقد، وهذا وفقا لنص المادة 119 من "القانون المدني الجزائري"(4) ، وهو ما يمكن اعتباره كجزء ترتب على عدم تنفيذ أحد الأطراف لالتزاماته كما هو متفق عليها في العقد، وفي مقابل ذلك فقد نص المشرع الجزائري بموجب نص المادة

1- المادة 711 من (ق.ب.ج).

2- المادة 663 من (ق.ب.ج).

3- ارجع إلى نص المادة 711 من (ق.ب.ج).

4- الأمر رقم 58/75 المؤرخ في 1975/09/26، المتضمن القانون المدني، ج.ر عدد 78، الصادرة بتاريخ 1975/09/30، المعدل والمتمم بالقانون رقم 07/05 المؤرخ في 2005/05/13، ج.ر عدد 31، الصادرة في 2005/05/13.

الفصل الأول : الأحكام العامة لعقد استئجار السفينة

718 من (ق.ب.ج) بأنه ينقضي عقد إيجار السفينة إذا لم يوفي أحد الأطراف بالتزاماته كما لو رفض المؤجر وضع السفينة تحت تصرف المستأجر في الوقت والمكان المتفق عليهما⁽¹⁾. ومن هذا المنطلق يمكن القول أن القانون البحري الجزائري تضمن حالات خول بموجبها لأحد الأطراف أن يطلب فسخ العقد أمام القضاء، وفي هذا الصدد يجب علينا القول أنه نص أيضا على حالات أخرى إذا ما توافرت في عقد إيجار السفينة على اختلاف صورته، فإن ذلك يؤدي إلى فسخه بقوة القانون، وهو ما تم النص عليه في المادة 689 من نفس القانون المذكور أعلاه، والتي بموجبها نص على حالات الفسخ بقوة القانون إذا ما توافرت قبل إقلاع السفينة من الميناء - بمعنى أنه يفسخ تلقائيا -، ولقد ذكرها على سبيل الحصر، والمتمثلة في:

- حالة فقدان السفينة أو أصيبت بحوادث غير قابلة للتصليح،
- في حالة المصادرة أو أوقفت من قبل السلطات المحلية لميناء التوقف،
- في حالة المنع من ممارسة التجارة من طرف البلد الذي خصص له العقد،
- وكذلك في حالة وقوع حادث له طابع القوة القاهرة ويجعل تنفيذ الرحلة مستحيلة.

كما يمكن فسخ العقد كذلك دون اللجوء للقضاء إذا تضمن عقد الإيجار ضمن بنوده شرطا فاسخا للعقد متفق عليه من قبل الأطراف.

ولقد أقر مشرع الجزائري على غرار المشرع الجزائري حالتين يفسخ فيها العقد بقوة القانون دون تعويض من المؤجر أو المستأجر، حيث أن الحالة الأولى تتمثل في منع التجارة مع الدولة التي يقع فيها ميناء التفريغ، أما الحالة الثانية فتنتمثل في القوة القاهرة التي تجعل تنفيذ الرحلة مستحيلا، وذلك قبل إقلاع السفينة من الميناء، أما إذا كان ذلك قبل إتمام الرحلة البحرية فإن الأمر يختلف عما سبقه، إذ في هذه الحالة يجوز لكل طرف من أطراف العلاقة العقدية ممارسة حقه المتمثل في فسخ العقد، ويترتب على ذلك إلزام المستأجر بدفع أجرة الحمولة والمسافة المتبقية مع تحمل مصاريف التفريغ وفقا للمادة 690 من (ق.ب.ج)⁽²⁾.

¹ - ارجع إلى نص المادة 718 من (ق.ب.ج).

² - ارجع إلى نص المادة 690 من (ق.ب.ج).

ولقد خول المشرع بموجب نص المادة 692 من (ق.ب.ج) لمستأجر السفينة الحق في فسخ العقد بشرط أن يكون قبل إقلاع السفينة مع إلزام المستأجر بدفع تعويضاً للمؤجر عن الضرر اللاحق به، بشرط عدم تجاوز هذا التعويض مقدار أجرة الحمولة، وبهذا يكون للمشرع موقفاً عادلاً بين الطرفين.

كما أنه في حالة ما إذا تعلق الأمر باستئجار السفينة لمدة معينة، أعطى المشرع الجزائري للمستأجر الحق في فسخ العقد إذا تعلق الأمر برحلة بحرية يتخللها خطراً غير متوقع عند إبرام العقد، والذي يترتب عليه تهديد سلامة السفينة وسلامة الأشخاص الموجودين على متنها (1).

وفي الأخير ينبغي الإشارة إلى أنه من أهم التزامات المؤجر اتجاه المستأجر هو صلاحية السفينة للملاحة البحرية، إذ اعتبر المشرع الجزائري العقد مفسوخاً بقوة القانون في حالة عدم صلاحية السفينة للملاحة، ويترتب على ذلك استحقاق المؤجر للأجرة إلى يوم حصول الكارثة، وهذا إذا تعلق الأمر بغرقها أو هلاكها، أما إذا تعلق الأمر بفقدانها فتستحق الأجرة إلى غاية اليوم الذي تصل فيه آخر معلومة عن السفينة (2).

المطلب الثاني: القانون الواجب التطبيق على عقد إيجار السفينة

على اعتبار أن الحرية التعاقدية تشكل المبدأ العام في إبرام هذا النوع من العقود، وذلك لما يتمتع به أطراف العقد من حرية في تحديد بنود العقد، فإنه يمنح للأطراف الحق في اختيار القانون الواجب التطبيق على العقد، إلا أنه بالرجوع إلى الواقع العملي غالباً ما يتفق أطراف العقد على تبني أحد العقود النموذجية الذي يتماشى مع نيتهم وأهدافهم، كما يجوز لهم إدراج بنود إضافية على البنود المدرجة في العقد النموذجي، ومن هذا المنطلق نتطرق إلى القانون الواجب التطبيق (كفرع أول) وذلك على النحو الآتي:

1- ارجع إلى نص المادة 714 من (ق.ب.ج).

2- ارجع إلى نص المادة 721 من (ق.ب.ج).

الفرع الأول: حرية طرفي العقد في اختيار القانون الواجب التطبيق

إن مبدأ الحرية التعاقدية في نطاق عقد استئجار السفن يعد مبدأ موحدًا لدى معظم التشريعات، وبموجبه يتمتع الأطراف بسلطة اختيار القانون الواجب التطبيق على العقد، وذلك طبقًا لما يروونه مناسبا، إلا أن المشرع بدوره قيد من هذه الحرية حيث منع الأطراف من إدراج بند في العقد الذي بموجبه يحدد القانون الواجب التطبيق على العقد يخالف النظام العام والتشريع الساري العمل به⁽¹⁾.

ففي حالة إذا كان عقد إيجار السفينة لا يحتوي على البند المحدد للقانون الواجب التطبيق على العقد، فإن المشرع الجزائري تصدى لهذه المسألة بموجب نص الفقرة الأولى من المادة 641 من (ق. ب. ج.)، حيث أخضعه إلى قانون راية السفينة المستأجرة، كأن يكون كل من المؤجر والمستأجر من جنسية جزائرية فإن التشريع الجزائري هو الذي يطبق على العقد وجوبا، وهذا ما تبناه المشرع الجزائري بموجب نص الفقرة الثانية من المادة 647 من (ق. ب. ج.)، والغاية من ذلك تكمن في إعطاء الأولوية للقوانين الداخلية من حيث التطبيق⁽²⁾.

كما أنه يثار التساؤل حول القانون الواجب التطبيق في الحالة التي تكون فيها جنسية كلا الطرفين مختلفة؟

الجدير بالذكر في هذا الحالة أن القاضي في الغالب يكون مخييرا بين قانون مكان الإبرام⁽³⁾، أو قانون راية السفينة⁽⁴⁾ في حالة عدم وجود بند في العقد ينص على القانون الواجب التطبيق.

¹ - ارجع إلى نص المادة 641 من (ق. ب. ج.).

² - ارجع إلى نص المادة 647 من (ق. ب. ج.).

³ - ارجع إلى نص الفقرة الثالثة من المادة 18 من (ق. م. ج.).

⁴ - أنظر المادة 647 من (ق. ب. ج.).

إلا أن الإشكال الحقيقي الذي يثار يكون في حالة تفسير البند المدرج في العقد والمحيل إلى القانون الواجب التطبيق، إذ أنه عادة ما يتم اللجوء إلى القضاء لفض النزاع، حيث يتعين على القاضي لتحديد القانون الذي سيطبقه على العقد فيقوم بالبحث عن القانون الذي أراد الطرفان الخضوع له لحظة إبرام العقد⁽¹⁾. إلا أنه في بعض الأحيان لا يمكن استخلاصه لا صراحة ولا ضمناً، فأحياناً يتعذر معرفة نية الأطراف لتحديد أين اتجهت إرادتهما بهدف معرفة القانون الواجب تطبيقه على العقد، ونتيجة ذلك فقد تضاربت آراء لفقهاء في إيجاد حل موحد⁽²⁾.

¹ - هشام صادق: القانون الواجب التطبيق على عقود التجارة الدولية، (د.ط) ، منشأة الإسكندرية، مصر، 1995، ص 141.

² - محمد عبد الفتاح ترك: المرجع السابق، ص 49.

الفصل الثاني

الفصل الثاني:

الأحكام الخاصة بأنواع عقد إيجار السفينة

تمهيد

تتعدد صور إيجار السفينة بحسب مساهمة مالكها في استغلالها التجاري، حيث أنه في بعض الحالات يصبح استغلال السفينة من حق المستأجر وحده وهو الذي يتولى أيضاً إدارتها ملاحياً، إلا أنه في حالات أخرى يحتفظ المالك المؤجر بإدارتها ملاحياً، ولكن ينتقل الاستغلال التجاري فيها إلى المستأجر، ويترتب على هذا الازدواج في إدارة السفينة تعدد في صور استئجارها.

ولقد حدد المشرع الجزائري الأشكال التي يمكن أن يتخذها عقد استئجار السفينة، إذ نص على أنواع هذا العقد على سبيل الحصر، وذلك من خلال تخصيص له ثلاث فصول في الباب الثاني من القانون البحري الجزائري لوضع الأحكام المنظمة لكل نوع من أنواع عقد الإيجار المعمول به، إذ جعل الفصل الثاني منه يتعلق باستئجار السفينة على أساس الرحلة والفصل الثالث خاص باستئجار السفينة لمدة معينة، أما الفصل الرابع خصه لاستئجار السفينة بهيكلها.

ومن هذا المنطلق نتناول في هذا الفصل الأحكام الخاصة بأنواع عقد إيجار السفينة من خلال مبحثين، حيث نتطرق في (المبحث الأول) إلى عقد إيجار السفينة مجهزة، في حين نتطرق في (المبحث الثاني) إلى عقد إيجار السفينة غير مجهزة.

المبحث الأول: عقد إيجار السفينة مجهزة

عقد إيجار السفينة مجهزة هو ذلك العقد الذي بمقتضاه يضع المالك سفينته المجهزة بطاقمها تحت تصرف شخص آخر، وفي هذه الصورة قد يتنازل المالك عن الإدارة الملاحية والتجارية للسفينة للمستأجر، كما يمكنه التنازل عن الإدارة التجارية لوحدها مع الاحتفاظ بالإدارة الملاحية، حيث تشمل الإدارة الملاحية تموين السفينة وصيانتها، وكل ما يتعلق بملاحتها، أما الإدارة التجارية فتشمل إبرام عقود النقل وتسليمها وتحصيل الأجرة، وفي هذه الصورة يتولى المستأجر استغلال السفينة بنفسه، وكذلك إصدار التعليمات والأوامر إلى الريان والطاقم، كما يستقل بتحديد رحلات السفينة (1).

ولا يعد العقد في هذه الصورة إيجار أشياء فحسب بل إيجار أشياء وخدمات، كون مالك السفينة المؤجرة يؤجر سفينته مع الخدمات التي يقدمها الريان والملاحون، ويجوز أن يكون العقد عقد لرحلة أو رحلات محددة، كما قد يكون عقد لمدة زمنية معينة.

لدى سنتطرق إلى عقد إيجار السفينة المجهزة من خلال مطلبين حيث نتناول في (المطلب الأول) عقد إيجار السفينة على أساس الرحلة، أما (المطلب الثاني) فنخصصه لعقد إيجار السفينة على أساس المدة.

المطلب الأول: إيجار السفينة على أساس الرحلة

في هذه الصورة من صور إيجار السفينة، يتعهد المؤجر بأن يضع كلياً أو جزئياً سفينة مزودة بالتسليح والتجهيز تحت تصرف المستأجر للقيام برحلة أو أكثر، وفي المقابل يتعهد المستأجر بدفع أجرة السفينة، وهذا ما أقر به المشرع الجزائري بموجب نص المادة 650 من (ق.ب.ج)، وفي هذه الحالة يكون مالك السفينة هو المجهز الذي يعين الريان والطاقم.

¹ - حمدي الغنيمي: المرجع السابق، ص 44.

الفصل الثاني: الأحكام الخاصة بأنواع عقد إيجار السفينة

كما يحتفظ المؤجر بالتسيير الملاحي والتجاري للسفينة⁽¹⁾، بالإضافة إلى ذلك يقتصر العقد في هذا النوع من الإيجار على الأماكن المعدة للنقل فقط، ولذلك يخرج من نطاقه الأماكن المخصصة للبحارة والريان، ولا يحق للريان ولا للبحارة أن يقوموا بالنقل في هذه الأماكن لأي بضاعة دون الحصول على الموافقة من المستأجر بشأنها، وأما إذا كانت السفينة مؤجرة على جزء منها فإن الحظر يقتصر على هذا القسم فقط⁽²⁾.

كما أن هذا النوع من الإيجار يرتب جملة من الآثار، والمتمثلة في مختلف الالتزامات الناشئة في ذمة كلا طرفي العقد، ألا وهي التزامات المؤجر والتزامات المستأجر، اللذان نتطرق إليهما من خلال فرعين على النحو الآتي:

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

على اعتبار أنّ عقد إيجار السفينة على أساس الرحلة هو عقد مثله مثل سائر العقود، فإنه يترتب عليه جملة من الآثار في ذمة كلا الطرفين، وهو ما يطلق عليه بالآثار القانونية التي يترتبها هذا الأخير، حيث يترتب عليه وضع السفينة تحت تصرف المستأجر في المكان والزمان المحددّين في العقد. وذلك وفقا لنص المادة 654 (ق. ب. ج.)، وأن يجعلها مهيأة للتحميل خلال مواعيد الشحن والتفريغ، وفي الآجال المحددة في العقد. كما يقع عليه الالتزام بعدم شحن بضائع لا تخص المستأجر، ومن ثمة لا يجوز للمؤجر أن يُحل سفينة محل أخرى، حتى وإن كانت مشابهة أو مماثلة لها إلا إذا احتفظ لنفسه بهذا الحق. كما يلتزم بوضع السفينة في وضعية مهيأة للتحميل، وبحالة حسنة وصالحة للملاحة البحرية، وذلك وفقا لنص المادة 652 من (ق. ب. ج.).

كما أنه بالرجوع إلى نص الفقرة الثانية من المادة 652 من (ق. ب. ج.) نجد أن المؤجر يلتزم بالقيام بجميع المساعي لتنفيذ الرحلة البحرية المتفق عليها، كما يقع عليه الاعتناء بالبضاعة

1 - ارجع إلى نص المادة 651 من (ق. ب. ج.).

2- أبو كعبان العربي : الوجيز في القانون البحري الجزائري، (د. ط.) ، دار الغرب للنشر والتوزيع، (د. م. ن.) ، (د. س. ن) ، ص 118-119.

خلال مدة الرحلة من خلال تولي عملية الشحن وتوزيع البضاعة وترتيبها في عنابر السفينة، ويكون ذلك بطريقة تقي البضاعة خطر الهلاك أو التلف أثناء السفر هذا من جهة، ومن أجل الحفاظ على توازن السفينة من جهة أخرى⁽¹⁾.

ومن هذا المنطلق يمكننا التطرق إلى التزامات المؤجر في عقد إيجار السفينة على أساس الرحلة على النحو الآتي:

أولاً- الالتزامات المتعلقة بالسفينة والرحلة البحرية:

من خلال استقراء المادة 650 من (ق.ب.ج) يتضح لنا بأن المشرع الجزائري حمّل على عاتق المؤجر جملة من الالتزامات، منها ما هو متعلق بالسفينة ومنها ما هو متعلق بالرحلة، وذلك لما لهذين الالتزامين من أهمية بالغة مقارنة بباقي الالتزامات الأخرى، حيث ألزمه بأن يضع كلياً أو جزئياً السفينة تحت تصرف المستأجر، وكما يلتزم بالقيام بالرحلة البحرية المتفق عليها في عقد الإيجار، ولهذا نتطرق إلى الالتزامات المتعلقة بالسفينة والرحلة البحرية كالآتي:

أ- الالتزامات المتعلقة بالسفينة:

يقع على عاتق المؤجر التزاماً بوضع السفينة تحت تصرف المستأجر في المكان والزمان المحددين في العقد، على أن يجعلها مهيأة للتحميل خلال آجال الشحن والتفريغ المحددة في العقد، وذلك وفقاً لنص المادة 654 من (ق.ب.ج)، كما أنه لا يجوز للمؤجر أن يقدم سفينة أخرى محل السفينة المحددة في العقد و لو كانت مماثلة لها، إلا إذا احتفظ لنفسه بهذا الحق⁽²⁾. كما نجد المشرع الجزائري بموجب نص المادة 652 من (ق.ب.ج) قد ألزم المؤجر بالمحافظة على السفينة التي تم وضعها بين يدي المستأجر طوال الرحلة البحرية، وذلك لضمان صلاحيتها للملاحة البحرية، وذلك من خلال تزويدها بشكل مناسب من حيث التسليح والتجهيز والمؤونة، وبوجه عام صلاحيتها للقيام بكل العمليات المنصوص عليها في العقد⁽³⁾.

¹ - ارجع إلى نص المادة 675 من (ق.ب.ج).

² - حمدي الغنيمي: المرجع السابق، ص 71.

³ - ارجع إلى المادة 652 من (ق.ب.ج).

الفصل الثاني: الأحكام الخاصة بأنواع عقد إيجار السفينة

وأيضاً يلتزم المؤجر عند تقديمه السفينة للمستأجر بتقديمها في المكان والزمان المحددين في العقد، وفي سبيل ذلك يتعين على المؤجر بذل عناية الرّجل العادي للقيام بجميع المساعي، وذلك بقصد تنفيذ عقد الإيجار في أحسن الظروف. أما إذا لم يتضمن عقد الإيجار مكاناً للتحميل، فإنه في هذه الحالة يلتزم المؤجر بتقديم السفينة في المكان الذي يعينه المستأجر، وذلك طبقاً لنص المادة 655 من (ق.ب.ج)⁽¹⁾، كما نصت المادة 657 من نفس القانون على أنه إذا لم يتم المستأجر بتعيين مكان التحميل في الوقت اللازم، ففي هذه الحالة يتم تقديمها إلى مكان التحميل الذي تحدده سلطات الميناء، ويترتب على ذلك أنه لا يجوز للمستأجر، أن يحدد مكان للشحن لا تكون فيه السفينة عائمة باستمرار، وفي مأمّن إذ لا يمكنه الخروج منها بدون أضرار، وهذا ما نصت عليه المادة 656 من نفس القانون، ومن ثمة لا يجوز للمؤجر أن يرفض طلب قطر السفينة من مكان التحميل إلى مكان آخر مهما كانت الحُمولة المتفق عليها، وفي حالة تحقق ذلك يترتب عليه تحميل المستأجر جميع المصاريف المتعلقة بذلك، وهذا طبقاً لنص المادة 658 من نفس القانون المذكور أعلاه⁽²⁾.

وينبغي علينا الإشارة إلى أن التزام المؤجر بصلاحية السفينة ملاحياً يشمل من الناحية العملية كل من هيكل السفينة، وكذا المعدات اللازمة للسلامة والإنقاذ ومعدّات الحريق مثلاً، وبحكم أن المؤجر يحتفظ بالإدارة الملاحية، فإنه يقع عليه الالتزام بتوفير أفراد طاقم مؤهلين وبالعدد الكافي والمطلوب، كما أن التزام المؤجر بصلاحية السفينة للملاحة التجارية يشتمل على عتّاب السفينة وأجهزة الشحن والتفريغ، وإذا تعلق الأمر ببضائع سريعة التلف ففي هذه الحالة يجب أن تكون السفينة مزودة بغرف التبريد⁽³⁾.

كما نص المشرع الجزائري بموجب المادة 652 من (ق.ب.ج) على التزام المؤجر بوضع الوثائق اللازمة تحت تصرف المستأجر، وعادةً ما يتم تحديد هاته الوثائق من قبل سلطات الإدارة المينائية، والمنصوص عليها بموجب معاهدة أمن وسلامة الموانئ، ويترتب على ذلك أنه

¹ - ارجع إلى المادة 655 من (ق.ب.ج).

² - ارجع إلى المادة 618 من (ق.ب.ج).

³ - Pierre Bonassis et Christian Scaple: Traité de Droit maritime, page 495.

الفصل الثاني: الأحكام الخاصة بأنواع عقد إيجار السفينة

كثيراً ما يتضمن عقد الإيجار بند يعرف عملياً بمصطلح السفينة حرة عملياً، أو ما يطلق عليه بشهادة النظافة، والذي من خلاله يسمح للسفينة بمباشرة عملها بداخله، كما يمكن للأطراف إدماج بند يعرف بمصطلح "port voisin"، وذلك في حالة تعذر دخول السفينة إلى الميناء المتفق عليه بموجب العقد، مما يجعل المؤجر يلتزم بالرسو في أقرب ميناء ممكن كميناء الوصول.⁽¹⁾

ويجوز للمؤجر ألا يعين السفينة في العقد، بل يكفي بذكر خصائصها مع الاحتفاظ بحق تعيينها فيما بعد وقت الشحن، ويكون ذلك في حالة ما إذا كان للمؤجر عدة سفن مماثلة⁽²⁾. بالإضافة إلى ذلك غالباً ما يتضمن أيضاً عقد الإيجار تحديداً لتاريخ وضع المؤجر السفينة المعنية تحت تصرف المستأجر، إلا أنه أحياناً تقتصر على بيان مكان السفينة وقت التعاقد فقط، فيفهم من ذلك ضمناً أن السفينة تتجه فوراً إلى عين المكان المعين للشحن، وأن توضع تحت تصرف المستأجر في هذا المكان وفي تاريخ مناسب، ولكن كثيراً ما يحتاط المؤجر ويضع لنفسه بجوار التاريخ المعين عبارة تقريباً، وغايته من ذلك التسامح معه إذا ما وصلت السفينة متأخرة⁽³⁾، ويختلف تقدير هذا التسامح في أحكام القضاء بحسب بُعد مكان انطلاق السفينة عن المكان الذي يجب أن ترسو فيه، ويترتب على ذلك أنه يتعين على المؤجر أن يُعلم المستأجر أو أي شخص آخر معين لهذا الغرض كتابياً عن وصول السفينة إلى مكان التحميل، وبأنها جاهزة⁽⁴⁾، ويحدد في عقد الإيجار الشروط والأيام والساعات التي يُعتبر فيها هذا الإعلام مُبلغاً بشكل صحيح، وإذا لم يتضمن العقد هذه الشروط السالفة الذكر ففي هاته الحالة يطبق النظام أو العرف الجاري العمل به في ميناء التحميل، ولا يبدأ سريان مواعيد الشحن والتفريغ إلا بعد تبليغ الإعلام بشكل صحيح⁽⁵⁾.

¹ - عباس خالد : المرجع السابق، ص 66.

² - مصطفى طه: المرجع السابق، ص 269.

³ - كمال حمدي: المرجع السابق، ص 444.

⁴ - ارجع إلى نص المادة 659 من (ق.ب.ج).

⁵ - ارجع إلى نص المادة 660 من (ق.ب.ج).

ب- الالتزامات الخاصة بالرحلة:

يحدد العقد بداية ونهاية رحلة السفينة، و يكون ذلك على أساس اتجاه السفينة في تاريخ معين إلى ميناء معين لشحن حمولة معينة ونقلها إلى ميناء آخر معين بموجب العقد، وتكون هذه هي خطوات رحلة السفينة التي يقوم بها المؤجر بواسطة الريان ، كما يتعين على الريان الالتزام بخط السير، فليس له الانحراف عن الطريق (déviation) إلا إذا كان للانحراف مبرراً، وهذا الأخير تستلزمه الأحوال الجوية أو الملاحية، أو كان هدفه تكملة حمولة السفينة في ميناء آخر، أو كان العقد يجيز هذا الانحراف، ويترتب على ذلك التزام الريان باعتباره مُمَثِّلاً عن المُجَهِّز بالذهاب إلى ميناء الوصول المحدد في عقد الإيجار، وليس إلى ميناء آخر، إلا إذا أجاز العقد للريان في حالة وجود مانع من التفريغ في الميناء المتفق عليه أن يفرغ الحمولة في أقرب ميناء من الميناء المحدد أصلاً⁽¹⁾، ويترتب على ذلك أنه يجب على المؤجر أن يسلك الطريق المُبين في عقد الإيجار، وفي حالة عدم وجوده فإنه يجب عليه أن يسلك الطريق المعتاد، وهذا ما نص عليه المشرع صراحة بموجب نص المادة 674 من (ق.ب.ج)⁽²⁾.

على هذا الأساس ليس كل انحراف إرادي يعد سبباً لترتيب مسؤولية المؤجر، ويصرف النظر عمّا يتضمنه العقد من شروط صريحة، وفي هذا الصدد فإنّ الانحراف قد يكون مبرراً إذا تعلق الأمر بالانحراف عن الطريق المتفق عليه بالعقد من طرف المؤجر ولا يعد مخالفاً لعقد الإيجار كلما كان هذا التغيير يهدف إلى انقاذ حياة الأشخاص أو الأموال الثمينة بالبحر، وهذا طبقاً لنص الفقرة الثانية من المادة 674 الفقرة (2) من (ق.ب.ج)⁽³⁾.

وعليه يكون الانحراف مبرراً دائماً إذا كان الغرض منه متابعة الرحلة أو المحافظة على سلامتها، إذ أن هذا يعد من الواجبات الأساسية، ولذا يتعين على الريان أن يبذل كل ما لديه من عناية للوصول بالرحلة إلى نهاية ناجحة، وأن يحمي السفينة والشحنة من المخاطر غير

¹ - كمال حمدي : المرجع السابق، ص 453.

² - ارجع إلى نص المادة 674 من (ق.ب.ج).

³ - ارجع إلى نص المادة 674 الفقرة (2) من (ق.ب.ج).

الفصل الثاني: الأحكام الخاصة بأنواع عقد إيجار السفينة

العادية باعتباره وكيلاً أو ممثلاً للمالك، ومن ثمة فإذا أصيبت السفينة بأضرار يُلزم إصلاحها فإنّ عليه أن يتجه بها إلى أقرب ميناء يمكنه من إجراء هذه الإصلاحات فيه، وكذلك الأمر عندما يتعلق الحال بالمخاطر الجوية التي تهدد السفينة كالأعاصير مثلاً⁽¹⁾.

كما ينبغي الإشارة في هذا الصدد إلى أنه بالرجوع إلى أحكام المادة 675 من (ق.ب.ج)، نجد أن المشرع الجزائري ألزم المؤجر بأن يقوم بالرحلة على وجه السرعة، كما يجب عليه أن يعتني بالحمولة خلال السفر تبعاً لنوعية البضاعة ومدى استعمالها، ويقوم المؤجر للسفينة بالرحلة بواسطة الربان الذي يتعين عليه الالتزام بخط السير، إذ ليس عليه تغيير الطريق، إلا إذا كان لذلك ما يبرره، كأن يكون تغيير الطريق من أجل تكملة حمولة السفينة في ميناء آخر، إذا كان العقد وارد على جزء من السفينة، كما يكون المؤجر مسؤولاً عن الأضرار التي تلحق البضائع التي تسلمها ربان السفينة على ظهرها تنفيذاً لأحكام عقد الإيجار إلا إذا أثبت عكس ذلك.

لكن إذا أجاز العقد للربان في حالة وجود مانع من التفريغ في الميناء المتفق عليه، فإنه يجب عليه أن يفرغ الحمولة في الميناء الأقرب من الميناء المتفق عليه⁽²⁾.

أما في حالة عدم صلاحية السفينة للملاحة أثناء الرحلة فإن المشرع الجزائري تصدى لهذه الحالة بموجب نص المادة 677 من (ق.ب.ج)، والذي يقضي بأنه: " في حالة توقف الرحلة لسبب عطب السفينة يحول دون استمرار السفينة لمدة معقولة يستطيع المستأجر أن يسحب الحمولة من السفينة، ويحق للمؤجر أن يطلب أجرّة المسافة، إلا في الحالات التي يكون فيها أسباب الحمولة مُسببة منه"، وبمقتضى ذلك فإنّ المشرع الجزائري أعطى للمستأجر الحق في سحب حمولته من السفينة وفي مقابل ذلك فقد منح حق للمؤجر في استحقاقه أجرّة المسافة باستثناء الحالات التي تكون فيها أسباب توقف الرحلة راجعة إليه أو ناتجة عن خطئه⁽³⁾.

¹ - عادة ما يتضمن عقد الإيجار النموذجي شرطاً يسمح بانحراف السفينة عن المسار المحدد و المتفق عليه، وهو ما يعرف بشرط "déroutement justifié".

² - قرار رقم 38944 بالغرفة التجارية والبحرية بالمحكمة العليا بالجزائر، الصادر في 07/10/1995.

³ - ارجع إلى نص المادة 677 من (ق.ب.ج).

ثانيا - الالتزامات المتعلقة بالبضاعة:

بالرجوع إلى نص المادة 653 من (ق.ب.ج) نجد أن المشرع قد حمل المؤجر مسؤولية الأضرار اللاحقة بالبضائع التي تسلمها رُبان السفينة باعتباره ممثلا عن المُجهز على ظهر السفينة، وذلك قصد تنفيذ عقد الإيجار، ومن ثمة فمن المقرر قانونا أن المؤجر هو وحده المسؤول عن الأضرار التي تلحق بالبضائع التي يستلمها ربان السفينة على متنها، كما يجب عليه أن يعتني بالحمولة خلال السفر تبعاً لنوعية البضائع واستعمالاتها، وذلك من خلال وضع الآلات والرافعات تحت تصرف المستأجر لاستقبال البضائع على ظهرها وتفريغها، لكن ليس عليه شحنها وتفريغها، لأنها من التزامات المستأجر⁽¹⁾، ومن ثمة يتعين على المؤجر أن يأخذ بعين الاعتبار جلاء هذا الالتزام نوعية البضاعة واستعمالاتها و الأحكام الخاصة بعقد إيجار السفينة⁽²⁾، إلا أن المشرع الجزائري بموجب الفقرة الثانية من المادة 653 من (ق.ب.ج) أجاز للمؤجر إمكانية التصل من المسؤولية الملقاة على عاتقه، إذ بإمكانه إقامة الدليل على أنه قام بالتزامه كمؤجر، أو كانت الأضرار اللاحقة بالبضاعة لم تكن نتيجة تقصيره في تنفيذ التزامه أو كانت الأضرار ناتجة من طرف الربان أو مندوبية.

نستنتج مما تقدم أن مسؤولية الربان على البضاعة تبدأ مند أن يتلقى البضاعة على الرصيف تمهيداً لرفعها على ظهر السفينة، ومن ثمة فعليه أن يتخذ الإجراءات الضرورية التي تقتضيها المحافظ عليها⁽³⁾.

وبالإضافة إلى ذلك توجد التزامات أخرى تقع على عاتق المؤجر بالنسبة للبضاعة نتطرق إليها على النحو الآتي:

¹ - مصطفى طه : المرجع السابق، ص 270.

² - ارجع إلى نص المادة 675 من (ق.ب.ج).

³ - محمود شحماط : المرجع السابق، ص 134.

أ- سلامة البضائع المشحونة على متن السفينة:

يقصد بسلامة البضائع المشحونة على ظهر السفينة بدل العناية الكافية من طرف المؤجر قصد الحفاظ عليها طوال الرحلة البحرية، مع الأخذ بعين الاعتبار نوع البضاعة والغرض المستعمل من أجلها هذا من جهة، وما تتضمنه بنود العقد من جهة أخرى (1).

ب- عملية الرص البضائع:

متى شحنت البضاعة في السفينة صار واجباً على المؤجر أن يقوم برصها، ويقصد بالرّص وضع البضاعة في السفينة مرتبة وفقاً لقواعد وأصول فنية تضمن حمايتها من مخاطر الهلاك أو التلف، وتحفظ للسفينة توازنها أثناء الرحلة، ولما كانت عملية الرص تتعلق بتوازن السفينة، فإنها تتم عملاً بمعرفة الريان حيث تدخل في تصميم وظيفته الفنية، وهو ما يصطلح عليه بالرّص الملاحي، ويظل الريان مسؤولاً عن الرص ولو تولاه تابعون للشاحن، وعادة ما تتم بواسطة عمال الشحن تحت رقابة مفاوض الشحن والتفريغ (2).

يلتزم المؤجر برص وتستيف البضاعة المشحونة وذلك من خلال تمتعه بصلاحيّة الإدارة الفنية والتجارية للسفينة، ومن ثمة يجب عليه المحافظة على البضاعة المشحونة طوال مدة الرحلة المتفق عليها لحين تسليمها إلى المرسل إليه. وذلك على اعتبار أن الريان من مندوبي المؤجر، فإنه يترتب عليه مسؤوليته كلما كان خطأ الريان خطأً ملاحياً قد ألحق ضرراً بالبضاعة المشحونة (3).

وفي الأخير ينبغي الإشارة في هذا الصدد إلى أن المشرع الجزائري أخضع العلاقات القائمة بين المؤجر والمستأجر في حالة استئجار السفينة على أساس الرحلة لأحكام عقد الإيجار (4)، ولم يخضعها لأحكام النقل البحري للبضائع التي تنص على مسؤولية الناقل البحري للبضائع بموجب سند الشحن، وهذا ما تبناه القانون البحري الفرنسي حين فرق بين الحالة التي

1- كمال حمدي : المرجع السابق، ص 403.

2- المرجع نفسه، ص 404 .

3- Jean-pierre beurier : Droit maritime ,Daloz, 2006-2007 , page 311.

4 - ارجع إلى نص المادة 693 من (ق.ب.ج).

الفصل الثاني: الأحكام الخاصة بأنواع عقد إيجار السفينة

يتم فيها إصدار سند الشحن للغير حيث جعل أحكام النقل بموجب سند الشحن هي الواجبة التطبيق، وما دون ذلك يتم تطبيق أحكام عقد الإيجار على طرفي العقد⁽¹⁾.

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

بالرجوع إلى نص المادة 650 من (ق.ب.ج)، ونص المادة 673 من نفس القانون نجد أن المشرع الجزائري نص صراحة على التزام المؤجر بتقديم السفينة في المكان والزمان المتفق عليه مقابل التزام المستأجر بتحمل عمليات شحن البضائع وتفريغها، وأيضا الالتزام بدفع أجرة السفينة.

ومن هذا المنطلق نتطرق إلى التزامات المستأجر في عقد إيجار السفينة على أساس الرحلة على النحو الآتي:

أولاً- الالتزام بشحن البضائع و تفريغها:

بقيام المؤجر بوضع السفينة محل عقد الإيجار تحت تصرف المستأجر في المكان والزمان المتفق عليهما في العقد، فإنها تصبح مهياًة للتحميل، وذلك وفقاً لنص المادة 654 من (ق.ب.ج)، فإنه في مقابل ذلك يلتزم المستأجر بعمليات شحن البضائع وتفريغها وفقاً لما تم الاتفاق عليه في العقد، وذلك من خلال تولي المستأجر عمليات الشحن والتفريغ للبضاعة على ظهر السفينة، وهذا ما لم يتم الاتفاق على خلاف ذلك⁽²⁾، وقد جرت العادة من الناحية العملية على أن تتم عملية الشحن والتفريغ عن طريق مقاولي الشحن والتفريغ المتخصصين في هذا المجال⁽³⁾.

وينبغي الإشارة إلى أنه يتم الاتفاق بين طرفي العقد على من يتحمل نفقات عمليات الشحن والتفريغ، ولا مانع من جعل المصاريف كلها على عاتق المستأجر أو المرسل إليه، ولو كان

¹ - الفقرة الثانية من المادة 17 من القانون البحري الفرنسي.

² - ارجع إلى نص المادة 673 من (ق.ب.ج).

³ - نص المشرع الجزائري صراحة على التزام المستأجر بالشحن فقط . إلا أن الأحكام الخاصة بالشحن تطبق على عمليات التفريغ، وذلك وفقاً لنص المادة 679 من (ق. ب.ج).

الفصل الثاني: الأحكام الخاصة بأنواع عقد إيجار السفينة

المؤجر هو الذي يتولى تنفيذها كلها أو جزء منها. إلا أنه عملياً غالباً ما يتم الاتفاق على أن يتحمل المستأجر النفقات كلها حتى وإن كان ملزماً باستخدام عمال المؤجر، أما المسؤولية عن تنفيذ عمليات الشحن والتفريغ، وما ينشأ عنها من ضرر فيتحملها من يتولاها بالفعل، ولو كانت نفقاتها على الطرف الآخر، فإذا قام بها المستأجر فهو الذي يتحمل نتيجة ما يُصيب الأشخاص والسفينة والبضائع الأخرى، أما إذا تولاها الناقل فإن المسؤولية تقع عليه⁽¹⁾.

ونتيجة لذلك كثيراً ما يلاحظ من الناحية العملية أحياناً أن عملية الشحن أو التفريغ تستغرق وقتاً طويلاً خلافاً عن المدة المتفق عليها في العقد على أساس الرحلة، أو المدة تكون أطول مما يستغرقه التنفيذ العادي لهذه العملية، الأمر الذي يترتب عليه إلحاق ضرر لا محال بمصالح المؤجر، إلا أنه قد ينهي المستأجر التزامه بتحميل السفينة قبل انقضاء الميعاد المحدد لهذه العملية مما يؤدي إلى انتفاع المؤجر جراء تحرير السفينة وإمكانية استغلالها عن طريق إبرام عقود جديدة مما يستوجب على طرفي العقد إدراج بند في العقد يحدد بموجبه مدة الشحن والتفريغ وكيفية حسابها مسبقاً، ومن ثمة تحديد ما يترتب من آثار نتيجة للتأخر، أو عندما يتم القيام بهذه العملية في وقت أقصر مما هو متفق عليه.

والجدير بالذكر في هذا الصدد أنه بالرجوع إلى نص المادة 660 من (ق.ب.ج) تبدأ مواعيد الشحن والتفريغ، أو ما يطلق عليها بالمهلة الأصلية للشحن والتفريغ من اليوم الذي يلي إعلام المستأجر أو الشاحن باستعداد السفينة لشحن البضائع وتفريغها، فيتم تحديد نقطة انطلاق وحساب مواعيد الشحن والتفريغ باتفاق الطرفين، أما في حالة غياب ذلك فإنه يتم بموجب العرف أو النظام الجاري العمل به في ميناء التحميل⁽²⁾، وعند وصول السفينة إلى مكان التحميل يلتزم المؤجر بإعلام المستأجر أو أي شخص آخر معين لهذا الغرض كتابياً بوصول السفينة، وبأنها جاهزة للتحميل، كما يحدد العقد طريقة التبليغ الصحيح لهذا الإخطار⁽³⁾، وهذا الإعلام الكتابي مهم جداً من الناحية القانونية لأنه منذ تسلم هذا الإعلام تبدأ

¹ - أحمد حسني : المرجع السابق، ص 146.

² - حمدي الغنيمي : المرجع السابق، ص 66.

³ - ارجع إلى المادة 661 من (ق.ب.ج).

الفصل الثاني: الأحكام الخاصة بأنواع عقد إيجار السفينة

سريان مواعيد الشحن والتفريغ، وتحديد ميعاد الشحن مهم جداً، لأنه إذا انتهى الميعاد قبل الانتهاء من التحميل، فعلى المؤجر أن يبقى السفينة في مكان التحميل لمدة إضافية تسمى ميعاد إضافي للشحن والتفريغ⁽¹⁾.

وفي هذا الصدد لا بد من التساؤل عن كيفية حساب المدة الأصلية للشحن والتفريغ؟

عند وصول السفينة إلى مكان التحميل وبمجرد إعلام المؤجر للمستأجر أو أي شخص آخر معين لهذا الغرض يبدأ سريان مواعيد الشحن والتفريغ، ومن ثمة فلا يدخل في حساب المدة الأصلية إلاّ أيام وساعات العمل، وبالتالي فلا تدخل الأعياد الرسمية في حساب المدة ما عدا أيام الأحد، ما لم يتفق الأطراف على خلاف ذلك، وهذا وفقاً لنص الفقرة الثانية من المادة من 667 من (ق.ب.ج)⁽²⁾.

كما عالج المشرع بموجب نص المادة 662 من نفس القانون الأسباب التي تتوقف فيها عمليات حساب المدة الأصلية، وذلك من خلال الوقت الذي تُمنع فيه عمليات التحميل لأسباب تتعلق بالسفينة أو القوة القاهرة أو بطلب من سلطات الميناء، أو بسبب الأحوال الجوية التي تهدد البضاعة أو زمن العمل، وذلك قصد عدم الإضرار بمصالح المستأجر، كما أن التأخر الحاصل جراء قطر السفينة أو سحبها من الميناء من جملة مواعيد الشحن والتفريغ ما عدا التأخر الذي تسببه السفينة في حد ذاتها، وهذا ما لم ينص العقد على الحالات التي يتوقف فيها حساب مدد الشحن والتفريغ⁽³⁾.

إن المدة الممنوحة للمستأجر أحياناً تكون غير كافية لشحن أو تفريغ البضاعة، ولهذا ومن الناحية العملية كثيراً ما يتفق الطرفين على إدراج شرطاً (بند) في العقد ينص على إضافة مدة أخرى للمدة الأصلية، والتي يطلق عليها بالمهلة الإضافية، والتي من خلالها يتمكن المستأجر من تنفيذ التزامه. أمّا في حالة خلو العقد من تحديد المدة الإضافية للشحن والتفريغ فتقدر مدتها بقدر المدة الأصلية، وعليه ما يفهم من هذا أن المدة الإضافية للشحن والتفريغ كأنها

¹ - ارجع إلى المادتين 660 و 663 من (ق.ب.ج).

² - ارجع إلى نص المادة 667 من (ق.ب.ج).

³ - هاني دويدار: الوجيز في القانون البحري، (د.ط.)، (د.د.ن)، الإسكندرية - مصر -، 1993، ص 220.

الفصل الثاني: الأحكام الخاصة بأنواع عقد إيجار السفينة

تمديد للمدة الأصلية، وذلك على اعتبار المدتين متساويتين من حيث ساعات وأيام العمل، كما أن تعليق وتوقيف مدة سريانها يخضع لنفس الأسباب الموقفة للمدة الأصلية لعملية الشحن و التفريغ⁽¹⁾ .

ولقد نص المشرع الجزائري على وجوبية المدة الإضافية الأولى، ذلك بموجب المادة 663 من (ق.ب.ج)، حيث أُلزم المؤجر أن يبقي السفينة في مكان التحميل خلال مدة إضافية، وذلك عند انقضاء ميعاد الشحن والتفريغ قبل انتهاء المستأجر من عملية الشحن⁽²⁾، كما تبدأ سريان المهلة الإضافية بمجرد انقضاء المدة الأصلية مباشرة دون الحاجة إلى الإخطار، واستحقاق الأجرة في هذه المهلة من طرف المؤجر يحل بمجرد انتهاء اليوم الزائد على أساس أن دفع الأجرة من طرف المستأجر لفائدة المؤجر يكون يوميا⁽³⁾.

وفي مقابل حق المستأجر في حالة انقضاء المدة الأصلية دون تحقيق عمليات الشحن والتفريغ في مدة إضافية من خلال إبقاء المؤجر لسفينته في مكان التحميل، فإنه وفي مقابل ذلك أعطى للمؤجر الحق في فسخ العقد، أو إرسال السفينة إلى وجهتها بحمولة ناقصة مع احتفاظه بحقه في الأجرة كاملة، وذلك وفقا لنص المادة 655 من (ق.ب.ج)⁽⁴⁾.

إلا أنه في حالة إذا كانت المهلة الإضافية الأولى هي امتداد للمهلة الأصلية، التي يستفيد منها المستأجر بقوة القانون، فإن المهلة الإضافية الثانية تمنح للمستأجر بموجب شرط صريح يتم الاتفاق عليه مسبقا في العقد، والذي بموجبه يستفيد المستأجر من أجل إضافي قصد إتمام عمليات الشحن أو التفريغ، والذي يُعد بمثابة تنازل المؤجر عن حقه في فسخ العقد أو إرسال البضاعة بحمولة ناقصة، ويترتب عن ذلك إلزام المؤجر بإبقاء السفينة متوقفة في ميناء التحميل إلى غاية انقضاء آخر يوم لمدة هذه المهلة الإضافية⁽⁵⁾.

¹ - ارجع إلى نص المادة 663 من (ق.ب.ج).

² - تعرف المهلة الإضافية بغرامة التأخير.

³ - أنظر المادة 644 من (ق.ب.ج).

⁴ - تنص المادة 665 من (ق.ب.ج) على أنه: " إذا لم يتم أو يكتمل التحميل بعد انقضاء المهلة الإضافية يجوز للمؤجر أن يفسخ عقد الاستئجار أو تعمل على إرسال السفينة بحمولة ناقصة مع احتفاظه بحقه في الأجرة كاملة "

⁵ - ارجع إلى نص المادة 666 من (ق.ب.ج).

وإذا تعلق الأمر بعدم تحديد مدة المهلة الإضافية الثانية، ففي هذه الحالة تكون مدتها مساوية للمهلة الإضافية الأولى من حيث الزمن، وأما في حالة عدم تحديد الأجرة فتحسب الأجرة بزيادة 50% من معدل الأجرة الإضافية السابقة لها، كما نص المشرع الجزائري بموجب نص المادة 666 الفقرة (2) من (ق.ب.ج) بأن الاختلاف بين المهلة الأصلية والمهلة الإضافية الثانية هو أن المهلة الإضافية الثانية لا يتوقف سريانها متى تحققت أسباب التوقف التي تسرى على المهلتين الإضافيتين للشحن والتفريغ، ويفهم من ذلك أن أيام الأعياد والعطل تدخل في حساب مدة المهلة الإضافية الثانية، إلا في حالة الاتفاق على خلاف ذلك بشرط صريح في العقد⁽¹⁾.

ومن خلال استقراء نص المادة 667 من (ق.ب.ج) يتضح أن المشرع الجزائري أعطى إمكانية إفادة المستأجر بمكافئة السرعة، والتي يدفعها المؤجر للمستأجر، وذلك بمناسبة إنهاء التزامه من التحميل قبل انقضاء الميعاد المحدد في العقد، وذلك يترتب عليه تحرير السفينة، وإمكانية استغلالها من جديد، وذلك من خلال إبرام عقود جديدة. أما في حالة عدم تحديد مقدار مكافئة السرعة مسبقا في العقد، ففي هذه الحالة يتم تقديرها بنصف قيمة أجرة المهلة الإضافية للشحن والتفريغ باستثناء أيام العطل.

ثانياً - التزام المستأجر بدفع الأجرة :

إن التزام المستأجر بدفع الأجرة مقابل تنفيذ المؤجر للرحلة أو الرحلات المتفق عليها هما التزامين متناظرين، وللطرفين المتعاقدين مطلق الحرية في اختيار الطريقة التي يتم بموجبها تحديد الأجرة ، حيث نص المشرع الجزائري بموجب المادة 686 من (ق.ب.ج) على أن التزام المستأجر بدفع الأجرة يخضع للاتفاق المبرم بين الطرفين من حيث مكان وزمان الوفاء بها وكيفية دفعها.

¹ - أنظر المادة 666 من (ق.ب.ج).

الفصل الثاني: الأحكام الخاصة بأنواع عقد إيجار السفينة

أما في حالة ما إذا لم يتم تحديد الأجرة في العقد فيتم تحديدها على أساس القواعد والأعراف المعمول بها في ميناء الشحن أو ميناء التفريغ، إلا أن بعض أنواع النقل كما هو الحال بالنسبة لناقلات النفط يكون تحديد الأجرة فيها وفقا لمعايير منشورة لأجور نمطية⁽¹⁾. كما عالج المشرع الجزائري بموجب نص المادة 687 من (ق.ب.ج)، وبعض الفقهاء الفرنسيين حالة شك الطرفين حول كيفية حساب الأجرة المستحقة للمؤجر على أساس الحجم أو الوزن أو العدد، ففي هاته الحالة فإن كميات البضائع المفرغة فقط هي وحدها التي تؤخذ بالحساب، دون كميات البضائع المشحونة، فتكون الأجرة لها صلة بالحمولة المشحونة⁽²⁾. إن الارتباط الوثيق بين دين الأجرة، وتنفيذ الرحلة أو الرحلات المتفق عليها، يثير التساؤل حول آثار عدم التنفيذ الكلي أو الجزئي للرحلة أو الرحلات المقصودة؟.

يُعد دفع الأجرة في عقد استئجار السفينة بالرحلة من التزامات المستأجرة، والذي يستمد مرجعه من التعريف الوارد في المادة 650 (ق. ب. ج)، إذ يتعهد المستأجر بدفع أجرة السفينة مقابل وفاء المؤجر بالتزامه، وعليه توجد عدة مقاييس ومعايير يتم على أساسها حساب الأجرة، وتحديد قيمتها، ولهذا ميز المشرع البحري الجزائري بين الأجرة التي لها صلة بالحمولة المشحونة فيتم حسابها على أساس الحمولة⁽³⁾، في حين أن الأجرة التي لها صلة بالمسافة المقطوعة يتم حسابها على أساس المسافة المقطوعة⁽⁴⁾.

غير أنه بالرجوع إلى نص المادة 689 من (ق.ب.ج) نجد أن المشرع أورد على سبيل الحصر الحالات التي يكون فيها تنفيذ الرحلة أمراً مستحيلاً، وذلك في حالة فقدان السفينة أو عدم قابليتها للتصليح، أو لمصادرتها أو لإيقافها أو من منعت تماماً من التجارة من طرف السلطات المينائية المحددة في العقد، الأمر الذي يجعل تنفيذ الرحلة مستحيلاً، ومتى تحققت إحدى هذه الحالات فإنها تتيح لأحد الطرفين فسخ العقد، ويترتب على ذلك التزام المستأجر

¹ - عبد القادر حسين العطير: المرجع السابق، ص 259.

² - Biene Bonassis et Christian Scapel: Traité de Droit maritime, L.G.D.J2006, p 525.

³ - ارجع إلى نص المادتين 686 و687 من (ق.ب.ج).

⁴ - ارجع إلى نص المادة 688 من (ق.ب.ج).

الفصل الثاني: الأحكام الخاصة بأنواع عقد إيجار السفينة

بدفع أجرة الحمولة، غير أن الأمر يختلف إذا تحققت الحالات السالفة الذكر قبل إقلاع السفينة، حيث يترتب على ذلك فسخ العقد دون تعويض، وذلك بسبب انقضاء التزامات الطرفين⁽¹⁾.

كما أن المشرع الجزائري خول للمستأجر الحق في فسخ العقد قبل البدء في الرحلة، ومن ثمة ينقضي التزامه بدفع الأجرة، إلا أن ذلك يلزم هذا الأخير بدفع تعويض للمؤجر عن الضرر اللاحق به شريطة عدم تجاوز مقدار الحمولة المتفق عليها في العقد⁽²⁾.

وفي هذا الصدد فإن المشرع الجزائري أقر للمؤجر ضماناً لاستيفاء الأجرة، وهو حق الامتياز، إلا أن معظم التشريعات قررت الزيادة على ذلك ضماناً آخر للمؤجر فهو حق حبس البضاعة المنقولة، إذا برجع إلى نص المادة 645 من (ق.ب.ج) نجد أن المؤجر يتمتع بحق الامتياز على البضائع للوفاء بأجرة الحمولة والأعباء الأخرى المذكورة في عقد الإيجار وبموجب هذا الحق يتاح للمؤجر عند بيع البضاعة أن يتقدم حسب مرتبته على دائني المستأجر في اقتضاء حقوقه⁽³⁾.

فضلا عن ذلك يحق للمؤجر حق حبس البضائع الموجودة على السفينة والمملوكة للمستأجر لاستيفاء الأجرة المستحقة له ما لم يدفع كفالة يحددها القاضي الاستعجالي، ويأمر القاضي في هذه الحالة بإخراج البضائع من هذه السفينة وتعيين حارس لها. كما يحق له أن يأمر ببيعها أو بيع جزء منها لاستيفاء الأجرة⁽⁴⁾.

¹ - منطقيا المؤجر يستحق الأجرة كاملة مادام أن المستأجر لا يمكنه خصم مقدار التعويض عن التأخير.

² - أنظر المادة 692 من (ق.ب.ج).

³ - ارجع إلى نص المادة 645 من (ق.ب.ج).

⁴ - عباس خالد: المرجع السابق، ص 48.

المطلب الثاني: عقد استئجار السفينة على أساس المدة

بعد ما تم التطرق الصورة الأولى من صور إيجار السفينة المجهزة (عقد الإيجار على أساس المرحلة) نتطرق بالدراسة في هذا المطلب إلى الصورة الثانية من صور هذا النوع من العقود، والمتمثل في عقد إيجار السفينة على أساس المدة، والجدير بالذكر في هذا الصدد أن المشرع الجزائري قد نظم أحكام هذا النوع من العقود في الفصل الثالث من الباب الثاني، الخاص باستئجار السفن من (ق.ب.ج).

ويجب في البداية إعطاء تعريف لهذا النوع من العقود مع ذكر أهم خصائصه، وبعد ذلك نتطرق بشيء من التفصيل إلى الالتزامات الناتجة عنه سواء المتعلقة بالمؤجر أو بالمستأجر. على هذا الأساس نقدم تعريفاً بسيطاً لهذا العقد، وذلك بالاستناد إلى نص المادة 695 من (ق.ب.ج)، حيث يمكن أن نعرفه بأنه: "العقد الذي بموجبه يتعهد المؤجر بأن يضع تحت تصرف المستأجر لمدة معينة سفينة كاملة التسلح والتجهيز على أن يلتزم هذا الأخير بدفع أجرة الحمولة كمقابل لذلك"⁽¹⁾.

كما أن عقد إيجار السفينة على أساس المدة يتميز بعدة خصائص، أبرزها:

- أن هذا النوع من العقود تحسب فيه الأجرة على أساس المدة، وهذا خلافاً لعقد الإيجار على أساس الرحلة، والذي تحسب فيه الأجرة على أساس الرحلة⁽²⁾.
- إن هذا النوع من العقود تبقى فيه الإدارة الملاحية للمؤجر في حين تنتقل الإدارة التجارية للمستأجر⁽³⁾، وهو الأمر الذي نصت عليه كل من المادتين 700 و701 من (ق.ب.ج).

ويرتب عقد إيجار السفينة على أساس المدة جملة من الالتزامات المتبادلة بين طرفي العقد نتطرق إليهما من خلال فرعين على النحو الآتي:

¹ - ارجع إلى نص المادة 695 من (ق.ب.ج).

² - طالب حسن موسى: القانون البحري، (د.ط)، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن، 2004، ص 442.

³ - محمد فريد العريني، محمد السيد الفقي: القانون البحري والجوي، (د.ط)، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، 2010، 293، 294.

الفرع الأول: التزامات المؤجر في عقد إيجار السفينة بالمدة

يقع على عاتق المؤجر جملة من الالتزامات وجدت من أجل التنفيذ المثالي والسليم للعقد، ويمكن حصر هذه الالتزامات بداية بوضع السفينة كاملة التجهيز تحت تصرف المستأجر، وأن تكون هذه السفينة صالحة للملاحة، وأخيراً الالتزام بتقديم خدمات الريان ورجال الطاقم (البحارة) ⁽¹⁾، وهو الأمر الذي نصت عليه كل من المادتين 696 و697 من (ق.ب.ج)، ونتطرق إليها بالدراسة كآلاتي:

أولاً- التزام المؤجر بوضع سفينة كاملة التجهيز تحت تصرف المستأجر:

إن أول التزام يقع على عاتق المؤجر يتمثل أساساً في تقديم سفينة كاملة التجهيز تحت تصرف المستأجر، ويقصد بذلك أن يضع المؤجر السفينة المؤجرة تحت تصرف المستأجر، على أن يكون ذلك في المكان والزمان المتفق عليه في العقد ووفقاً للشروط المتفق عليها أيضاً ⁽²⁾.

ويجب علينا الإشارة إلى أن تقديم السفينة في عقد المدة يرد على السفينة بأكملها، إلا أنه لا تخضع لسيطرة المستأجر الأماكن المخصصة لإيواء الريان والبحارة وتخزين المؤن، وكذلك الأماكن المخصصة لأجهزة السفينة اللازمة لتشغيلها أو لحفظ قطع الغيار التي يستعملها المهندسون في صيانتها أو لمفروشاتها، والأكثر من ذلك فإن هذه الأماكن يتم استبعادها حتى وإن لم يتم النص عليها في العقد ⁽³⁾.

وأما بالنسبة لمكان وزمان الذي يتم من خلاله وضع السفينة تحت تصرف المستأجر وتسليمها له فالأصل يكون ذلك في الوقت والمكان المتفق عليهما في العقد، وهو الأمر الذي نصت عليه المادة 696 من (ق.ب.ج) ⁽⁴⁾.

¹ - عادل علي المقدادي: القانون البحري، السفينة، أشخاص الملاحة، النقل البحري، البيوع البحرية، الحوادث البحرية، التأمين البحري، ط 2002، مكتبة دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، ص 92.

² - عباس حلمي: القانون البحري، (د.ط)، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1983، ص 24.

³ - أحمد حسني: المرجع السابق، ص 10.

⁴ - أنظر إلى نص المادة 696 من (ق.ب.ج).

الفصل الثاني: الأحكام الخاصة بأنواع عقد إيجار السفينة

لكن للمستأجر الحق في فسخ العقد في حالة ما إذا تأخر المؤجر في وضع السفينة تحت تصرفه، إلا إذا لم يكن لهذا التأخير أهمية بالغة، وهو الأمر الذي نصت عليه المادة 718 من (ق.ب.ج).

وعادة ما يتضمن عقد الإيجار شرط الإلغاء، وهو الشرط الذي يعطي للمستأجر الحق في فسخ العقد، ولكن قد تم اعتبار هذا الشرط بمثابة تنازل للمستأجر عن المطالبة بالتعويض في حالة التأخير، بحيث يكون له الحق في الاختيار بين الإبقاء على العقد أو فسخه، كما أن هذا الشرط (الإلغاء) لا يعتبر إرادياً، ويرجع السبب في ذلك إلى أنه وبانقضاء الموعد المحدد للتسليم، فإن المؤجر يبقى ملزماً بإرسال السفينة إلى الميناء المتفق عليه، فإن لم يتم ذلك في فترة وجيزة تقدرها المحكمة يكون للمستأجر الحق في طلب التعويض، ومن هنا فإن هذا الحق ألا وهو حق الفسخ مقرر للمستأجر لوحده، ففي حالة عدم استعماله يظل المؤجر ملزماً بتقديم السفينة المتفق عليها ولو متأخرة عن الموعد، مادام المستأجر مصراً على التنفيذ⁽¹⁾.

ثانياً - التزام المؤجر بتقديم سفينة صالحة للملاحة و الاستغلال التجاري طوال مدة العقد:

يعتبر من أهم الالتزامات التي تقع على عاتق المؤجر، إذ لا يعقل أن يقوم بتقديم سفينة غير صالحة للملاحة البحرية، ويقصد بذلك أن تكون "صالحة للملاحة"⁽²⁾ والاستغلال التجاري الذي أجرت من أجله السفينة وفقاً لما تم الاتفاق عليه في العقد أو العرف الذي جرى العمل به، والتزام المؤجر بذلك هو التزام بتحقيق نتيجة⁽³⁾، وقد نص المشرع الجزائري على هذا الالتزام بموجب المادة 696 من (ق.ب.ج).

¹ - مصطفى كمال طه: المرجع السابق، ص 183.

² - يقصد بمصطلح صالحة للملاحة أن تكون السفينة قادرة على مواجهة مصاعب الرحلة البحرية، وإنجاز العمل المطلوب منها، لأن تعريف صلاحية السفينة للملاحة يتطلب من صاحبها بذل العناية اللازمة للتأكد من صلاحيتها من حيث الهيكل والمعدات اللازمة لها، وتجهيزها بالطاقم المؤهل "ريان وبحارة"، ومع إمكانية تحميل البضاعة ونقلها والعناية بها وتفريغها بسلام. أشار إلى ذلك عبد القادر العطير: المرجع السابق، ص 205.

³ - محمود شحماط: المرجع السابق، ص 136-137.

الفصل الثاني: الأحكام الخاصة بأنواع عقد إيجار السفينة

كما أن التزام المؤجر بذلك هو التزام ابتداء وبقاء، ومعنى ذلك التزامه بإبقاء السفينة على هذه الحالة من الصلاحية والتجهيز المناسب طوال مدة العقد، وهو الأمر الذي يقضي بأن يتحمل المؤجر أعباء عمليات الصيانة الدورية التي يتطلبها جعل السفينة دائما في حالة صلاحية⁽¹⁾.

ومن خلال ما سبق يتضح أن المؤجر يتحمل مهمة التأمين على السفينة "جسم السفينة"، وكذا تبعات الهلاك، بل يمتد إلى كل ما من شأنه تمكين المستأجر من الاستمرار في استغلالها تجارياً ودون أن يتكلف المستأجر شيئاً منها⁽²⁾، ولقد نص المشرع الجزائري صراحة بموجب المادة 697 من (ق.ب.ج) على أن مؤجر السفينة على أساس المدة يتحمل عبء التأمين على السفينة دون تحديد الأخطار التي يجب التأمين عليها، وهذا منطقي على اعتبار أن المؤجر في عقد الإيجار بالمدة يتمتع بسلطة التسيير الملاحي للسفينة، ومن ثمة تقع عليه تبعة هلاك البضاعة وفقدانها أو عدم إمكانية تصليحها، وذلك وفقا لنص المادة 719 من (ق.ب.ج).

بالإضافة إلى ذلك قد تصاب السفينة المؤجرة بضرر أثناء القيام بالملاحة البحرية، فتصبح غير صالحة للاستعمال التجاري، وإصلاحها يحتاج لمدة تتجاوز أربعة وعشرون (24) ساعة، ففي هذه الحالة فإن أجرة الحمولة لا تكون مستحقة الدفع خلال المدة الزائدة⁽³⁾، وهو الأمر الذي نصت عليه المادة 712 من نفس القانون المذكور أعلاه.

وحتى يضمن المؤجر وفاءه بالالتزام المتمثل في تقديم سفينة صالحة للملاحة، يجب أن يقدم مع هذه الأخيرة جميع أوراقها، مثل شهادة التسجيل، شهادة الجنسية، ويومية السفينة، والسجل الصحي، وإذن الإبحار، وهو الأمر الذي نصت عليه أيضاً المادة 696 من (ق.ب.ج)، وعليه إذا كانت شهادة الترخيص بالملاحة تدل على صلاحية السفينة للملاحة، فهي تعتبر بمثابة قرينه للمؤجر تدل على أن السفينة المقدمة من طرفه صالحة للملاحة، إلا أن هذه القرينة قابلة

1 - كمال حمدي: المرجع السابق، ص 390.

2- المرجع نفسه، نفس الموضع .

3- محمود شحماط: المرجع السابق، ص 63.

لإثبات العكس كأن يقيم الدليل على المرابطة السببية بين الضرر الذي أصابه (هلاك البضاعة وتلفها) وعدم صلاحيتها للملاحة، أو أن يكون ما أصاب البضاعة من تلف هو نتيجة تسرب الزيوت من خزانات السفينة...الخ، ومن هنا لا يكون المؤجر ملزمًا بنقل بضائع قابلة للاشتعال بسهولة أو للانفجار، أو بضائع خطيرة إلا باتفاق الأطراف، وعليه رفض تحميل أي بضاعة غير مشروعة المادة 715 من (ق.ب.ج)(1).

ثالثاً - التزام المؤجر بتقديم خدمات الريان ورجال الطاقم:

سبق القول بأن المؤجر في عقد الاستئجار على أساس المدة يحتفظ بالإدارة الملاحية في حين تنتقل الإدارة التجارية للمستأجر، وهو الأمر الذي نصت عليه كل من المادتين 700 و701 من (ق.ب.ج)، وهذا ما يجعل المؤجر ملزمًا بتقديم خدمات الريان و البحارة(2)، وهو الأمر الذي يتطلب أن يكون الطاقم كافيًا سواء من حيث العدد أو من حيث الكفاءة (المؤهلات)، أي أن يكون بالعدد الكافي من أجل تشغيل السفينة، وأن يتناسب هذا العدد مع نوعها وحمولتها، والهدف من ذلك ضمان سلامتها وسلامة الأرواح والأموال الموجودة على متنها. أما من حيث الكفاءة أو المؤهلات فيجب أن يكون رجال الطاقم من حاملي المؤهلات اللازمة لتشغيل السفينة وإدارتها طبقاً لعرف المهنة(3).

الفرع الثاني: التزامات المستأجر في عقد الاستئجار بالمدة

وفي المقابل ذلك وباعتبار أن المستأجر هو الطرف الثاني في العلاقة العقدية، فهو بدوره يتحمل جملة من الالتزامات أولها التزامه بدفع الأجرة، ثانيها تحمل نفقات استعمال السفينة، وأخيرًا التزامه برّد السفينة، ونتطرق إلى هذه الالتزامات كالاتي:

1- أحمد حسني: المرجع السابق، ص 10.

2- كمال حمدي: المرجع السابق، ص 390.

3- أحمد حسني: المرجع نفسه، ص 86-87.

أولاً- التزام المستأجر بدفع الأجرة:

دفع الأجرة هو التزام أساسي يقع على عاتق المستأجر، وهو ما يقابل التزام المؤجر بوضع السفينة كاملة التجهيز تحت تصرفه⁽¹⁾، بالإضافة إلى الانتفاع بها كاملة وطوال مدة العقد، وفي المواعيد المحددة لذلك⁽²⁾، والتي في الغالب يتم تحديدها عملاً بقوانين العرض والطلب في السوق الملاحي، وتقدر في العادة بالاعتماد على معيارين هما حمولة السفينة ومدة العقد⁽³⁾، بحيث يتم النص في العقد على مبلغ أجرة الحمولة وعلى كيفية دفعها. أما في الحالة التي ينعدم فيها الاتفاق بشأن ذلك فإنه يتم دفعها مقدماً وبشكل شهري، إلا أنه لا تعتبر الأجرة المدفوعة مقدماً كحق مكتسب بالنسبة لكل الحوادث، وهو الأمر الذي نصت عليه المادة 708 من (ق.ب.ج).

ويبدأ حساب هذه الأجرة من اليوم الذي توضع فيه السفينة تحت تصرف المستأجر ضمن شروط العقد، وفي حالة وجود لبس بشأن ذلك فإن حساب المدة ينطلق من مرحلة البدء بالتحميل وينتهي عند القيام بعمليات التفريغ النهائية، وهو الأمر الذي تقر به المادة 709 من نفس القانون المذكور أعلاه.

وبعد الوفاء بالأجرة يسترد المؤجر حقه في التصرف في السفينة، ولا يكون ذلك إلا بعد ثلاثة (3) أيام من إعدار المستأجر بذلك، وهذا طبقاً للقواعد العامة المتعلقة بامتناع المؤجر عن القيام بالتزامه المتمثل في وضع السفينة تحت تصرف المستأجر للانتفاع بها، والاسترداد يكون بقوة القانون ودون اللجوء إلى للقضاء⁽⁴⁾، على أن يلتزم المؤجر بنقل بضائع المستأجر المشحونة إلى ميناء الوصول، ويكون ذلك بمقابل أجرة المثل مع عدم الإخلال بحقه في

¹ - كمال طه: المرجع السابق، ص 392.

² - حمدي الغنيمي: المرجع السابق، ص 78.

³ - أحمد حسني: المرجع السابق، ص 92.

⁴ - محمود شحماط: المرجع السابق، ص 63.

الفصل الثاني: الأحكام الخاصة بأنواع عقد إيجار السفينة

طلب التعويض، ويفهم من هذا أن عقد الإيجار قد تم فسخه، وإلا لكان الأصح القول بدل أجرة المثل الأجرة الواجبة الاقتضاء⁽¹⁾.

وقد يحدث وأن تصاب السفينة بضرر، فتصبح غير صالحة للاستغلال التجاري الذي أجزت من أجله، الأمر الذي يتطلب إصلاحها مدة أربعة وعشرين ساعة (24 ساعة)، ففي هذه الحالة تبقى الأجرة مستحقة ما دامت لم تتعدى هذه المهلة (24 ساعة)، وهو الأمر الذي نصت عليه المادة 710 من (ق.ب.ج)، وبالمفهوم المخالف لذلك فإنه إذا حدث وأن تجاوزت هذه المهلة 24 ساعة مع بقائها غير صالحة للاستغلال التجاري، ففي هذه الحالة تكون الأجرة غير مستحقة، وعليه فإن هذا الحكم منطقي ما دام أن المستأجر هو الذي يقوم باستغلال السفينة ولنفسه، وعليه هو من يتحمل نتائج حوادث الملاحة، ولا دخل للمؤجر في ذلك، وكذلك الأمر بالنسبة للقوة القاهرة كحوادث الملاحة "هيجان البحر، العواصف، ازدحام أرصفة الميناء"، وفي كل الحالات السابقة الذكر يكون المستأجر ملزم بأداء الأجرة كاملة وطوال المدة التي تكون فيها السفينة تحت تصرفه⁽²⁾.

أما إذا انقطع أي خبر عن السفينة المستأجرة، ثم بعد ذلك تبين بأنها قد هلكت، ففي هذه الحالة تكون الأجرة مستحقة الدفع كاملة إلى غاية تاريخ آخر نبأ عنها، وهو الأمر الذي نصت عليه المادة 721 من نفس القانون المذكور أعلاه.

وأخيرا إذا لم يحم المستأجر بتنفيذ التزامه، والمتمثل في دفع أجرة الحمولة خلال المدة المتفق عليها، ففي هذه الحالة يكون للمؤجر الحق في طلب فسخ العقد، وكذلك طلب التعويضات التي يتسبب بها، وهو الأمر الذي نصت عليه المادة 720 من نفس القانون المذكور أعلاه.

¹ - طالب حسن موسى: المرجع السابق، ص 449.

² - كمال حمدي: المرجع السابق، ص 396 - 397.

وبممارسة المؤجر لهذا الحق ألا وهو حق الفسخ، فهو يغنيه من ممارسة حقوقه الأخرى، والمتمثلة في حق الحبس للبضاعة وحق الامتياز⁽¹⁾.

ثانياً - التزام المستأجر بتحمل نفقات استغلال السفينة:

بما أن الإدارة التجارية تنتقل إلى المستأجر في هذا النوع من العقود، فإنه يترتب عن ذلك جعله يتمتع بالاستغلال التجاري للسفينة، ومن ثمة يتحمل جميع نفقات هذا الاستغلال، وهذا ما نص عليه المشرع الجزائري صراحة في نص المادة 704 من (ق.ب.ج)، والتي تقضي بأنه: " يتحمل المستأجر كل المصاريف المتعلقة بالاستغلال التجاري للسفينة، بما في ذلك عنابر السفينة التي يجب أن تتوفر فيها كما و كيفاً، واللازمة لسير الآلات، وكذلك أجره أفراد الطاقم خلال الساعات الإضافية " .

إلا أنه بالرجوع إلى نص المادة 698 من (ق.ب.ج) نجد أن المشرع الجزائري ينص صراحة على تحمل المؤجر مسؤولية الأضرار اللاحقة بالبضائع المشحونة والناجمة عن تقصيره في التزاماته، وعليه وبمفهوم المخالفة يكون المستأجر مبدئياً مسؤولاً عن التلف الحاصل للبضائع المنقولة أثناء الرحلة البحرية، ومادام أن الريان يعد ممثل عن المستأجر بقوة القانون فعليه التقيد بتعليماته بخصوص الاستغلال التجاري للسفينة، ومن ثمة يعد المستأجر مسؤولاً عن الضرر اللاحق بالبضاعة أو هلاكها إذا كانت ناتجة عن خطأ الريان⁽²⁾.

¹ - بالنسبة لحق الحبس فيكون للمؤجر حق حبس البضاعة بشرط أن تكون مملوكة للمستأجر، بحيث يعتبر كضمان للمؤجر في حالة عدم حصوله على الأجرة، وهو الأمر الذي نجده نادراً في عقود المدة، لأنه في الغالب يقوم المستأجر بدور الناقل لبضائع تخص أشخاص آخرين، وهم حاملو سندات الشحن، غير أنه ومن الناحية العملية فإن هذا الحق لا يمكن الاحتجاج به إلا إذا تم ذكره في السندات كون العقد المبرم بين المؤجر والمستأجر مصدر سند الشحن، تعتبر غريبة بالنسبة لحامل السند الذي يتعامل مع المستأجر، وبخصوص حق الامتياز الذي بموجبه يتمتع المؤجر بحق الامتياز على البضاعة الموجودة على ظهر السفينة المملوكة للمستأجر يعتبر بمثابة ضامن لدين الأجرة و ملحقاتها⁽¹⁾. أشار إلى ذلك أحمد حسني: المرجع السابق، ص 98-99.

² - ارجع إلى نص المادة 698 من (ق.ب.ج).

ثالثاً- التزام المستأجر برد السفينة:

يلتزم المستأجر برد السفينة بنفس الحالة التي استلمها فيها من المؤجر، ويكون ذلك بمجرد انتهاء المدة المحددة في العقد، ويعتبر هذا الالتزام تطبيقاً للقواعد العامة المنصوص عليها في القانون المدني، والقائلة بأنه ينبغي على المستأجر رد السفينة (العين المؤجرة) إلى المؤجر بمجرد انقضاء مدة الإيجار، وب نفس الحالة التي تسلمها بها⁽¹⁾، ويكون ردها في المكان والزمان المحددين في العقد، ولكن قبل كل ذلك ينبغي على المستأجر إعلام المؤجر بالوقت اللازم لذلك، وهو الأمر الذي نصت عليه المادة 711 من (ق.ب.ج).

ولكن الإشكال الذي يثار هو أنه قد يحدث وأن تنتهي مدة الإيجار ولكن لا تزال الرحلة قائمة، أو عكس ذلك تنتهي الرحلة قبل انتهاء المدة المحددة في العقد، وهنا لابد من التساؤل عن الكيفية التي يتم التصرف بموجبها مع هذه الحالة؟ وما هو مصير الأجرة؟

فبالنسبة إلى الحالة الأولى والمتمثلة في انتهاء المدة قبل انتهاء الرحلة البحرية، فالأمر هنا يتطلب إجراء تمديدًا للعقد على أن يكون التمديد بالمدة التي تكفي لإنهاء الرحلة، وهو الأمر الذي نصت عليه المادة 712 من (ق.ب.ج)، إلا أن هذا التمديد لا يعتبر تجديدًا للعقد، لأنه لا يفترض تجديد عقد إيجار السفينة بعد انتهاء المدة المحددة له⁽²⁾، وبما أن هذا التمديد قد يتضرر منه المؤجر، حيث يستفيد منه المستأجر على حساب مصالح المؤجر، فمن المفروض في هذه الحالة على المستأجر أن يدفع أجرة حمولة مضاعفة عن تلك المذكورة في العقد، إلا إذا كانت المدة الإضافية عرضية ولا تزيد عن 10/1 من العقد، وهذا ما تقر به المادة الفقرة الثانية من المادة 712 من (ق.ب.ج).

وأما بخصوص الحالة الثانية والمتمثلة في انتهاء الرحلة البحرية قبل انتهاء المدة المحددة في العقد، فالأصل هنا أن الأجرة لا تخفض في الحالة التي يتم فيها رد السفينة قبل انتهاء المدة المحددة لها في العقد، إلا إذا تم الاتفاق على خلاف ذلك⁽³⁾.

¹ - عبد القادر لعطير: المرجع السابق، ص 208.

² - كمال حمدي: المرجع السابق، ص 400.

³ - كمال حمدي: المرجع نفسه، ص 399 - 400.

الفصل الثاني: الأحكام الخاصة بأنواع عقد إيجار السفينة

وبعدم الوفاء بالأجرة، فإن المؤجر يسترجع حقه في التصرف بالسفينة على أن يكون ذلك بعد 3 أيام من تاريخ إعدار المستأجر بذلك، وهو الأمر الذي لم ينص عليه المشرع الجزائري، والاسترجاع هنا بقوة القانون ودون الحاجة للجوء إلى القضاء، بحيث يأمر المؤجر الريان بإنهاء تلك الرحلة كونه هو من الذي يدير الملاحة البحرية للسفينة ويأمره أيضًا بنقل البضاعة المشحونة إلى ميناء الوصول، على أن يكون ذلك مقابل أجره المثل الواجبة الاقتضاء مع عدم الإخلال بحقه في التعويض، ولكن في مقابل ذلك هنالك حالات لا يسأل عنها المستأجر ولا يدفع أجره كمقابل لذلك، وهي تلك الأخطاء التي يرتكبها كل من الريان والبحارة، والتي لا يكون له يد فيها من جهة، ولأنهم تابعين للمؤجر من جهة أخرى، أو تلك التي تكون نتيجة قوة قاهرة، أو تكون نتيجة الاستعمال العادي للسفينة، وهذه الأخيرة قد تم النص عليها في المادة 711 من (ق.ب.ج)⁽¹⁾.

المبحث الثاني: عقد إيجار السفينة الغير مجهزة (بهيكلها)

إن اللجوء إلى عقد إيجار السفينة بهيكلها قليل التداول في الواقع العملي مقارنة بصور الإيجار الأخرى السابقة الذكر، وذلك لأنه يستخدم غالباً من طرف الشركات التي قد تحتاج لسفن لتلبية طلبات طارئة دون الرغبة في شراء سفن جديدة بسبب ثمنها الباهظ⁽²⁾، وتبعاً لذلك جاء مؤتمر البلطيق الدولي البحري "BIMCO" الذي أوجد نموذجاً يعد من العقود النموذجية لهذا النوع من الإيجار، وهو ما يعرف بعقد "BARECON"، والذي عرف انتشاراً واسعاً في الميدان البحري.

وعلى هذا الأساس سنتطرق إلى عقد إيجار السفينة غير المجهزة (بهيكلها) من خلال مطلبين حيث نتناول في (المطلب الأول) مفهوم عقد إيجار السفينة الغير مجهزة، أما (المطلب الثاني) فنتناول التزامات طرفي استئجار السفينة الغير مجهزة.

¹ - كمال طه: المرجع السابق، ص 203.

² - عبد الفتاح ترك: المرجع السابق، ص 63.

المطلب الأول: مفهوم عقد إيجار السفينة الغير مجهزة

يختلف عقد إيجار السفينة غير المجهزة عن عقد إيجار السفينة المجهزة سواء على أساس الرحلة أو لمدة معينة، حيث يكون تأجير السفينة بهيكلها فقط أي بدون تسليح أو تجهيز، إلا أنه يقترب من عقد الإيجار المدني الذي يخضع لأحكام العقود المتعلقة بالانتفاع بالأشياء (المنقول)⁽¹⁾، ولتحديد مفهوم هذا العقد يجب التعرف على بعض جوانبه لدى نتطرق إلى تحديد المقصود بعقد إيجار السفينة غير المجهزة وتبيين خصائصه وطبيعته في هذا المطلب من خلال ثلاثة فروع على النحو الآتي:

الفرع الأول: تعريف عقد إيجار السفينة الغير مجهزة (بهيكلها)

يمكن القول أن المشرع الجزائري قد عرف عقد إيجار السفينة غير المجهزة من خلال تحديد التزامات طرفي العقد (كل من المؤجر والمستأجر)، وذلك ضمن نص المادة 724 من (ق.ب.ج)⁽²⁾، كما عرف هذا العقد بأنه اتفاق يلتزم بمقتضاه المؤجر مقابل أجره بوضع سفينة في حالة جيدة قابلة للملاحة، وصالحة لتأدية الخدمة المخصصة لها تحت تصرف المستأجر، ولمدة معينة أو على أساس رحلة دون تسليح أو تجهيز⁽³⁾، ويتمتع المستأجر في هذه الصورة من أنواع الاستئجار بالإدارة الملاحية والإدارة التجارية للسفينة، وهو من يكون مسؤول عن تسليح السفينة وتجهيزها على الوجه الكامل، ويتم استعمالها بما يتفق ومميزاتها الثابتة في ترخيص الملاحة⁽⁴⁾.

¹ - ارجع إلى نص المادة 723 من (ق.ب.ج).

² - تنص المادة 724 من (ق.ب.ج) على أنه: "يتعهد المؤجر بموجب عقد استئجار السفينة بهيكلها، بأن يضع السفينة بدون تسليح أو تجهيز تحت تصرف المستأجر لوقت محدود، ويتعهد المستأجر بدوره بدفع الإيجار".

³ - محمد سعيد الشرفاوي بمساعدة الدكتور محمد القيلوبي: القانون البحري، ط4، دار النهضة العربية، القاهرة، (د.س.ن) ص 319.

⁴ - محمود شحماط : المرجع السابق، ص 64.

ومن هذا المنطلق فبحكم سلطات المالك (الإدارة الملاحية والتجارية) تنتقل إلى مستأجر السفينة غير المجهزة فإنه يكتسب صفة المجهز، مما يسمح لهذا الأخير بالتعاقد مع الريان والطاقم، وتموين السفينة بالغذاء والوقود، ويتولى استغلال السفينة لحسابه بالتعاقد مع الشاحنين، إذ يعتبر المستأجر بمثابة الناقل في مواجهة الشاحنين⁽¹⁾.

الفرع الثاني: خصائص عقد إيجار السفينة الغير مجهزة

من خلال تعريف المشرع الجزائري لعقد إيجار السفينة غير المجهزة الوارد في نص المادة 724 من (ق.ب.ج) (السابقة الذكر) نستنتج أن هذا العقد يتميز بأنه يبرم لمدة محددة يجب أن يعينها الطرفين في العقد، كما تكون السفينة بدون تسليح أو تجهيز الأمر الذي جعل بعض التشريعات تتبنى ضمن قوانينها الداخلية تقسيم استئجار السفينة لمدة معينة إلى نوعين، الأول خاص باستئجار السفينة بهيكلها، أما القسم الثاني فيتمثل في الاستئجار الزمني العادي. وبالرجوع إلى نص المادتين 723 و 724 من (ق.ب.ج) نجد أن المشرع استعمل عبارة "بدون تسليح أو تجهيز"، وهذا الوصف يفهم من خلاله أن التجهيز أو التسليح الناقص لا يعد من صور استئجار السفينة بهيكلها، وهذا على خلاف المشرع الفرنسي الذي ميز بين استئجار السفينة لمدة زمنية محددة، والتي قد تكون بدون تجهيز أو بتجهيز، أو تكون بتطبيق غير كامل، وبالرغم من ذلك يعد بمثابة عقد استئجار السفينة بهيكلها.

وبحكم أن عقد إيجار السفينة بهيكلها يفقد فيه المؤجر سيطرته التامة في استعمال المنشأة البحرية(السفينة)، وذلك بخلاف إيجار السفينة بالرحلة، وذلك من خلال تحويل سلطة التسيير الكاملة للسفينة من المؤجر ووضعها بين يدي المستأجر، بمعنى انتقال التسييرين الملاحي والتجاري للمستأجر مما يكسبه صفة المجهز (كما سبق الذكر)، ويترتب على ذلك أن هذا الأخير هو المسؤول عن كافة التصرفات والالتزامات التعاقدية للريان، فضلاً عن كونه هو المسؤول قبل الغير اتجاه المؤجر.

¹ - حمدي الغنيمي: المرجع السابق، ص 44.

الفرع الثالث: الطبيعة القانونية لعقد استئجار السفينة بهيكلها

يعد عقد إيجار السفينة بهيكلها عقد يشبه إلى حد كبير عقد الإيجار المدني للمنقول، ما دام أن محل العقد سفينة غير مجهزة، كما أن عقد إيجار السفينة في الأصل يعد عملاً تجارياً بحسب الموضوع، وذلك وفقاً لنص المادة 2 من (ق.ت.ج)، وبحسب الشكل كلما تعلق الأمر بتجارة بحرية، وذلك بصريح نص المادة 03 من نفس القانون المذكور أعلاه. إلا أنه إذا نظرنا إلى التزامات المؤجر بعقد إيجار السفينة بهيكلها يقترب فإنه إلى حد كبير من الأحكام المتعلقة بعقد إيجار المنقول المنصوص عليه في القانون المدني، خصوصاً من حيث الالتزام بتسليمه السفينة في المكان والزمان المتفق عليهما في العقد، إضافة إلى صلاحية السفينة للملاحة⁽¹⁾ وفقاً للغرض المتفق عليه في العقد، وكذلك ضمان العيوب الخفية، ونتيجة لذلك يجب عليه القيام بالإصلاحات والتغييرات الناتجة عن العيوب الخفية⁽²⁾، ولهذا نجد المشرع الجزائري يستعمل مصطلحات خاصة بالقانون المدني كاستعماله لعبارة "التأجير"، وكذلك "بدل الإيجار"⁽³⁾.

المطلب الثاني: التزامات طرفي عقد استئجار السفينة الغير مجهزة

بالرجوع إلى نص المادة 724 من (ق.ب.ج)، نجد أن المشرع الجزائري قد حدد بموجبها الالتزامات الناشئة عن هذا النوع من العقود، حيث أنها تنص على أنه: "يتعهد المؤجر بموجب عقد استئجار السفينة بهيكلها، بأن يضع السفينة بدون تسليح أو تجهيز تحت تصرف المستأجر لوقت محدد ويتعهد المستأجر بدوره بدفع الإيجار".

وبناءً على ما تقدم نتطرق في هذا المطلب إلى التزامات المؤجر الناتجة عن وضع السفينة تحت تصرف المستأجر، وإلى تبيان التزامات المستأجر الناتجة عن الحيازة الفعلية للسفينة من خلال فرعين على النحو الآتي:

¹ - ارجع إلى المادة 725 من (ق.ب.ج).

² - ارجع إلى المادتين 479، 488 من (ق.م.ج).

³ - ارجع إلى المواد 724، 732، 733، 736 من (ق.ب.ج).

الفرع الأول: التزامات المؤجر

يعد وضع السفينة غير مجهزة تحت تصرف المستأجر التزاماً جوهرياً يقع على عاتق مؤجر السفينة بهيكلها، بشرط أن تكون صالحة للملاحة البحرية، وهذا الالتزام يعد بمثابة التزام عام في عقد إيجار السفن⁽¹⁾، كما ألزم المشرع الجزائري مؤجر السفينة بموجب نص المادة 726 من (ق.ب.ج) بتحمل كافة الإصلاحات الناتجة عن الاستهلاك العادي لها، ونتطرق إلى هذه الالتزامات بشيء من التفصيل على النحو الآتي:

أولاً- الالتزام بتسليم السفينة إلى المستأجر:

يتضح من خلال نص المادة 724 من (ق.ب.ج) بأنه على المؤجر أن يلتزم بوضع السفينة تحت تصرف المستأجر بحالة جيدة للملاحة، وصالحة للعمل المخصص له، وفي الوقت والمكان المتفق عليهما، حيث يعد مسؤولاً عن الأضرار المتولدة عن عدم صلاحية السفينة للملاحة البحرية، إلا إذا أثبت أنه لا يمكن أن ينسب له أي خطأ أو إهمال⁽²⁾، وينصب التسليم على السفينة المعنية في العقد إلا إذا أجازت شروط العقد تقديم سفينة بديلة أو مماثلة. وبموجب المادة 725 من (ق.ب.ج) لا يكفي أن يكون التسليم موافقاً للسفينة المتفق عليها في العقد، وبالمكان والزمان المحددين في العقد بل فضلاً عن ذلك يلتزم المؤجر بتسليم السفينة في حالة جيدة وصالحة لتأدية الغرض الذي أجزت من أجله، وذلك بالرغم من افتقاره لسلطة التسيير الملاحي والتجاري لها.

إلا أنه في الواقع العملي جرت العادة على أن يتم تسليم السفينة للمستأجر بموجب محضر يطلق عليه "محضر التسليم"، يشارك في إعداده مندوبين ووكلاء عن الطرفين والمهندسون والفنيون، ويجب أن يُثبت فيه حالة السفينة بجميع عناصرها ولوازمها وملحقاتها، ومرفقة بقائمة

¹- ارجع إلى نص المادة 725 من (ق.ب.ج).

²- عبد الفتاح مراد: موسوعة القانون البحري، الطبعة الثانية، دار الكتب والوثائق المصرية، الإسكندرية- مصر-، (د.س.ن)، ص 122.

الفصل الثاني: الأحكام الخاصة بأنواع عقد إيجار السفينة

جاء بكل ما عليها من مواد ومؤن، إذ يتعين على المستأجر. أن يرد مثلها عند انتهاء مدة الإيجار⁽¹⁾.

ثانياً - إصلاح الأضرار الراجعة إلى الاستهلاك العادي للسفينة:

يقع على المؤجر خلال مدة العقد القيام بجميع الإصلاحات والتغيرات الخاصة بالعيوب المتعلقة بالسفينة، ويعد المؤجر مسؤولاً عن الأضرار المتولدة عن عدم صلاحية السفينة للملاحة⁽²⁾.

كما أن العيب الذاتي أو ما يعرف بالضرر الناتج عن الاستهلاك العادي للسفينة لا يتعلق بالعيوب الخفية، بل يتعدى ذلك إلى الاستعمال العادي للسفينة هذا من ناحية، ولا يواجه من ناحية أخرى الأضرار التي ترجع إلى القوة القاهرة، أو إلى خطأ لا يرجع إلى المستأجر⁽³⁾، وإذا ترتب على التلف في هذه الحالات تعطيل استعمال السفينة لمدة تتجاوز أربعة وعشرين ساعة فلا تستحق الأجرة عن المدة الزائدة التي تبقى فيها السفينة معطلة⁽⁴⁾.

وتماشياً مع التزام المؤجر بتقديم السفينة صالحة للملاحة والاستعمال المتفق عليه في العقد، فإنه يكون ملزماً فقط بإجراء التغيرات والإصلاحات الضرورية لإزالة العيب الذي يصيب السفينة أثناء سريان العقد، وذلك كلما ظهر عيب خاص من شأنه أن يجعل السفينة غير صالحة للملاحة، ويتعين على المؤجر خلال مدة العقد أن يقوم بإصلاح ما يصيب السفينة من عطب، كأن يقوم باستبدال قطع الغيار التالفة كلما كانت الأضرار راجعة لعيب ذاتي في السفينة⁽⁵⁾.

¹ - أحمد حسني: المرجع السابق، ص 65.

² - عباس خالد: المرجع السابق، ص 22.

³ - ارجع إلى نص المادة 727 من (ق.ب.ج).

⁴ - ارجع إلى نص المادة 734 من (ق.ب.ج).

⁵ - كمال حمدي: المرجع السابق، ص 427.

الفرع الثاني: التزامات المستأجر

بالرجوع إلى نص المادة 730 من (ق.ب.ج) يتضح لنا أنه بمجرد انتقال حيازة السفينة من المؤجر إلى المستأجر، فضلاً عن انتقال سلطة التسيير والتجهيز إلى هذا الأخير (ما يعرف بالسيطرة التامة على السفينة)، فإنه يترتب عن ذلك مجموعة من الالتزامات في ذمته، تتمثل في تحمل كافة مصاريف ونفقات استغلال السفينة، وكذا الالتزام بالمحافظة عليها، وأخيراً الالتزام برد السفينة.

ومن هذا المنطلق نتطرق إلى التزامات المستأجر الناتجة عن الحيازة الفعلية للسفينة على النحو الآتي:

أولاً- التزام المستأجر بدفع بدل الإيجار:

يعد دفع بدل الإيجار التزاماً جوهرياً بالنسبة لجميع أنواع استئجار السفن، وذلك من خلال المادة 624 من (ق.ب.ج) حيث أن دفع بدل الإيجار يكون مقابل انتفاع المستأجر بالسفينة المؤجرة، إذ يبتدئ سريانه من يوم تسليمها إلى غاية ردها إلى المؤجر. كما جعل المشرع الجزائري تحديد قيمة الإيجار وكيفية دفعه أمر متروك لحرية الأطراف⁽¹⁾، غير أنه ومن الناحية العملية عادة ما يحسب الإيجار وتحدد كيفية دفعه استناداً إلى وحدات زمنية قد تكون أيام أو أشهر متتالية.

ثانياً- الالتزام بتحمل نفقات وتكاليف استغلال السفينة:

نصت المادة 731 من (ق.ب.ج) على تحمل المستأجر لكافة المصاريف التي يتطلبها الاستغلال التجاري للسفينة، ومن بينها دفع مصاريف الصيانة والإصلاح وتغيير ما تلف منها، باستثناء الإصلاحات والتغيرات الخاصة بالمؤجر المنصوص عليها في المادة 726 من (ق.ب.ج)، وهذا ناتج عن استئثار المستأجر بالإدارة الفنية والملاحية للسفينة.

وينبغي علينا الإشارة إلى أنه يندرج ضمن ملحقات استغلال السفينة ما يعرف بالرسوم المينائية، والمتمثلة في رسوم القطر والإرشاد، وكل ما تفرضه القوانين واللوائح من المخاطر

¹- ارجع إلى المادتين 732 و 733 من (ق.ب.ج).

الملاحية التي تتعرض لها بما في ذلك مصاريف التصادم والخسائر المشتركة مما يدفعه إلى دفع أقساط التأمين على السفينة بخصوص هذه المخاطر⁽¹⁾.

كما أن استئثار المستأجر بالإدارة الفنية والملاحية يترتب عليه كذلك التزامه بدفع أجور الطاقم الذي يتولى تعيينه بنفسه⁽²⁾، وكافة الالتزامات المتعلقة برب العمل كالعلاج والمؤن والوقود، وكذا مصاريف الشحن والتفريغ، كما يلتزم بدفع بدل الإيجار للمؤجر، وهذا ما نصت عليه المادة 732 من (ق.ب.ج)⁽³⁾.

ثالثاً - الالتزام بالمحافظة على السفينة واستعمالها وفقاً للغرض المتفق عليه:

نصت المادة 728 من (ق.ب.ج) على أنه: "يجب على المستأجر أن يزود السفينة بالتسليح والتجهيز على الوجه الكامل وأن يستعملها بما يتفق مع مميزات التقنية وتخصيصها العادي" وعليه يتضح من نص هذه المادة أنه يتعين على المستأجر استغلال السفينة وفقاً للغرض الذي أجزت من أجله، وأن يستعملها بما يتوافق مع خصائصها الفنية الثابتة في ترخيص الملاحية، فضلاً على قدراتها التقنية وتخصيصها العادي⁽⁴⁾.

وتبعاً لذلك يلتزم المستأجر باستعمال السفينة في حدود الغرض المتفق عليه، ووفقاً للأصول الواجب مراعاتها، وإذا تعطلت السفينة فعليه إصلاحها، واستبدال ما يتلف من قطع الغيار والآلات أو الأجهزة، يعني هذا أن التزام المستأجر بإصلاح وصيانة السفينة واجب عليه إلا إذا أثبت أن التلف ناشئ عن عيب ذاتي في السفينة أو عن قوة قاهرة، أو عن الاستعمال العادي لها في الغرض المتفق عليه⁽⁵⁾، على أن يكون المستأجر ملزماً بالمحافظة عليها طيلة مدة الإيجار.

¹ - ارجع إلى المادتين 731 و 732 من (ق.ب.ج).

² - ارجع إلى نص المادة 729 من (ق.ب.ج).

³ - عبد الفتاح مراد: المرجع السابق، ص 122-123.

⁴ - عبد الفتاح مراد: المرجع نفسه، ص 122.

⁵ - محمد عبد الفتاح ترك: المرجع السابق، ص 67.

الفصل الثاني: الأحكام الخاصة بأنواع عقد إيجار السفينة

وقد جرت العادة عمليا أنه غالبا ما يتضمن عقد الإيجار، البضائع التي لا يمكن شحنها على متن السفينة المؤجرة، وكذا المناطق الممنوعة على السفينة دخولها، وهو ما يعرف بالتحديد السلبي لاستغلال السفينة.

رابعا- الالتزام برد السفينة إلى المالك:

نص المشرع الجزائري في المادة 735 من (ق.ب.ج) على أنه يتعين على المستأجر أن يرد السفينة مباشرة عند انقضاء العقد بنفس المواصفات والحالة التي كانت عليها عند تسليمها إليه من طرف المؤجر، على أن التزام المستأجر في هذه الحالة هو التزم بتحقيق نتيجة، وتبعاً لذلك فإن المستأجر يلتزم بتعويض المؤجر عن كل تلف أو تغيير أصاب السفينة من جراء استغلالها، إلا إذا أثبت أن هذه الأضرار ناتجة عن قوة قاهرة أو بسبب أجنبي أو الاستهلاك العادي للسفينة⁽¹⁾.

وإذا تأخر المستأجر برد السفينة وجب عليه دفع تعويض على أساس ضعف بدل الإيجار للمدة الزائدة عن مدة العقد، إلا إذا كان التأخر عرضيا بحيث لا يتعدى 10/1 من مدة العقد، وذلك وفقا لنص المادة 736 من (ق.ب.ج).

كما يلتزم المستأجر بضمان رجوع الغير على المؤجر، فإذا كان الأصل رجوع الغير على المستأجر من جراء الأضرار التي لحقتهم، والناجمة عن استغلال السفينة، فإن هذا لا يمنعهم من الرجوع على المؤجر كأن يدفع المؤجر للغير تعويضات⁽²⁾، ففي هذه الحالة يرجع المؤجر على المستأجر بما دفعه شريطة أن يكون الضرر الذي لحق الغير ناشئا عن سبب يرجع إلى استغلال السفينة⁽³⁾.

¹ - أحمد حسني: المرجع السابق، ص 73.

² - محمود مختار بريوي: قانون التجارة البحرية، طبعة 1999، دار النهضة العربية، القاهرة، (د.س.ن)، ص 287.

³ - ارجع إلى نص المادة 730 من (ق.ب.ج).

خاتمة

في ختام دراستنا لموضوع عقد إيجار السفينة اتضح لنا بعد تحليل النصوص القانونية الخاصة به توصلنا إلى أن السفينة تطرأ عليها تصرفات قانونية تؤدي إلى إنشاء حقوق للغير عليها دون انتقال ملكيتها إليه، وذلك من خلال استئجارها، وهذا الأخير يتم بموجب عقد مثل سائر العقود الأخرى ينعقد بين شخصين، وهما المؤجر والمستأجر، لكن أجاز المشرع صدور هذا التصرف من الوكيل عن طريق وكالة خاصة، كما أنه يخضع لأحكام القانون البحري باعتبارها أحكام مكملة لإرادة الطرفين، وهذا العقد يترتب مجموعة من الالتزامات في ذمة كلا المتعاقدين، وعلى كل واحد منهما تنفيذ التزاماته، مؤجر السفينة يلتزم بأن يضع السفينة تحت تصرف المستأجر مع التزام هذا الأخير بدفع الأجرة المستحقة.

كما رأينا أن عقد إيجار السفن يتم على عدة أنواع فنجد إيجار سفينة مجهزة وهو على نوعين إيجار سفينة على أساس الرحلة وهو عقد يضع المؤجر كليا أو جزئيا سفينة مزودة بالتسليح والتجهيز تحت تصرف المستأجر للقيام برحلة أو عدة رحلات، وبالمقابل يتعهد بدفع الأجرة، وفي هذا النوع يحتفظ المؤجر بالإدارتين الملاحية والتجارية إلى سيد المستأجر، وكل واحد من هذه الأنواع لها مميزاتا وخصائصها التي تميزها عن الأنواع الأخرى.

من خلال دراسة هذا الموضوع تمكنا من استخلاص عدة نقائص ونتائج أهمها:

- نص المشرع الجزائري على أنه قلت حمولة السفينة عن 10 طن فإنها معفاة من الإثبات بالكتابة إلا أنه يصعب عمليا ذلك، كون عقد إيجار السفينة يشتمل على تفاصيل كثيرة يصعب على الشهود استيعابها أو تذكرها لكثرة البنود التي يتضمنها العقد وكذا طول الفترة ما بين انعقاد العقد وانتهائه، إذ أنه من المتعذر أن يتم الإثبات بغير الكتابة ومن ثمة كان ضروريا أن يثبت بها.

- كان يجب على المشرع ألا يقسم أنواع عقد إيجار السفينة إلى ثلاثة أنواع (السابق ذكرها) وإنما كان يجب عليه الاعتماد على معيار عنصر تجهيز السفينة من عدمه كمعيار لهذا التقسيم وهو تقسيم منطقي حيث يصبح التقسيم إلى نوعين: عقد إيجار السفينة غير مجهزة وعقد إيجار

- السفينة المجهزة والنوع الثاني بدوره ينقسم إلى صورتين هما: إيجار السفينة على أساس الرحلة وإيجار السفينة على أساس المدة.
- كما يمكننا القول بأنه تبقى الأحكام المنظمة لعقد استئجار السفن غير كافية لمعالجة الأنواع الحديثة لعقد الاستئجار والتي يجري التعامل بها في المجال البحري وخاصة مع دخول العقد الكمي كعقد جديد من عقود الاستئجار المنظمة دولياً بموجب معاهدة الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كلياً أو جزئياً والمؤرخة في 2008/12/11 والمعروفة بقواعد روتردام.
- برغم من رفع الاحتكار التي كانت تتمتع به المؤسسات العمومية في ممارسة نشاط إيجار السفن بإلغاء المادة 644 من (ق.ب.ج) إلا أن اشتراط صفة المجهز لممارسة هذا النشاط وفقاً للقانون البحري يشكل صورة أخرى للاحتكار ما دام أنه استبعد السماسرة البحريين المختصين من القيام بعمليات الاستئجار.
- ومن خلال هذه النتائج والنقائص المتوصل إليها ارتأينا إلى تقديم بعض الاقتراحات على النحو التالي:
- بالرجوع إلى نص المادة 721 من (ق.ب.ج) يتضح لنا أن المشرع استخدم مصطلح يفسخ والتي يقصد بها في هذا النطاق الفسخ بقوة القانون، ولهذا كان الأجدر به استخدام عبارة يفسخ وليس يفسخ.
- ولما أصبح استئجار السفن من الناحية الاقتصادية في الأساس نشاطاً دولياً يربط بين اقتصاديات متكاملة أي بين اقتصاد الدول المتقدمة واقتصاد الدول النامية فإننا نقترح توحيد القواعد التي تحكم عقد استئجار السفن، وذلك من خلال وضع أحكام دولية موحدة تنظم هذا العقد.
- كما نقترح كذلك إنشاء محكمة دولية مختصة في النزاعات الحاصلة في مجال استئجار السفن.

- كما نقترح على المشرع الجزائري تعديل بعض النصوص الغامضة خاصة ذلك التي يذكر فيها المدة والآجال وبالخصوص مواعيد الشحن والتفريغ، والمواعيد الإضافية خاصة في حالة عدم وجود اتفاق في العقد على ذلك.

قائمة المراجع

قائمة المراجع :

أولا : الكتب باللغة العربية :

- 1- أبو كعبان العربي : الوجيز في القانون البحري الجزائري، (د.ط) ، دار الغرب للنشر والتوزيع ، (د.م.ن) ، (د.س.ن) .
- 2- حمدي الغيمي : محاضرات في القانون البحري الجزائري ، الطبعة الثانية، ديوان الجامعية، الجزائر، سنة 1998 .
- 3- شحماط محمود: المختصر في القانون البحري الجزائري، دار العلوم للنشر والتوزيع، عنابة - الجزائر - ، سنة 2000.
- 4- طالب حسن موسى: القانون البحري، الطبعة الثالثة، دار الثقافة والتوزيع، عمان-الأردن-، سنة 2012.
- 5- عادل علي المقدادي: القانون البحري، السفينة، أشخاص الملاحة، النقل البحري، البيوع البحرية، الحوادث البحرية، التأمين البحري، طبعة 2002، مكتبة دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان.
- 6- عبد القادر المنشاوي: قانون التجارة البحرية في ضوء الفقه و القضاء، (د.ط) ، منشأة المعارف، (د.م.ن) ،سنة 2005.
- 7- عبد الفتاح مراد: موسوعة القانون البحري، الطبعة الثانية، دار الكتب والوثائق المصرية ، الإسكندرية -مصر-، (د.س.ن).
- 8- عبد القادر حسين العطير: الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، (د.ط) ، جامعة عمان الأهلية، الأردن، سنة 1999.
- 9- عباس حلمي: القانون البحري، (د.ط)، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، سنة 1983.
- 10- كمال حمدي : القانون البحري، (د.ط) ، منشأة المعارف، الإسكندرية - مصر -، سنة 1991.

- 11- محمد عبد الفتاح ترك: التحكيم البحري (النطاق الشخصي لاتفاق التحكيم في عقد النقل البحري، (د.ط) ، دار الجامعة الجديدة، (د.م.ن) ، سنة 2003.
- 12- محمد سعيد الشرقاوي، محمد القيلوبي: القانون البحري، طبعة 4، دار النهضة العربية، القاهرة - (د.س.ن).
- 13- محمود مختار بربري: قانون التجارة البحرية، (د.ط)، دار النهضة العربية، القاهرة، سنة 1999.
- 14- محمد فريد العريني، محمد السيد الفقي: القانون البحري والجوي، (د.ط)، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، سنة 2010.
- 15- مصطفى طه : أساسيات القانون البحري، (د.ط) ، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت - لبنان -، (د.س.ن).
- 16- هاني دويدار: الوجيز في القانون البحري، (د.ط) ، (د.د.ن)، الإسكندرية- مصر -، سنة 1993.
- 17- هشام صادق: القانون الواجب التطبيق على عقود التجارة الدولية، (د.ط) ، منشأة الإسكندرية، مصر، سنة 1995.
- 18- هشام فرعون: القانون البحري، (د.ط)، (د.د.ن)، دمشق، سنة 1976.
- 19- أحمد حسني: عقود إيجار السفن، (د.ط) ، منشأة المعارف، الإسكندرية- مصر -، سنة 1985.

ثانيا- الكتب باللغة الفرنسية :

- 1- Jean-pierre beurier, Droit maritime, Dalloz, 2006-2007.
- 2- Pierre Bonassis et Christian Scaple, Traité de Droit maritime L.G.D.J 2006.

ثالثا - الرسائل:

1- عباس خالد: أحكام عقد الاستئجار في القانون البحري الجزائري، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون الخاص تخصص القانون البحري والنشاطات المينائية، كلية الحقوق، جامعة وهران -الجزائر-، (2011/2010).

2- لامية عقاب : الاستغلال التجاري للسفينة، رسالة ماجستير في الحقوق، القانون العام للأعمال، كلية الحقوق والعلوم السياسية، بجاية - الجزائر-، (2013/2012).

رابعا - الاجتهادات القضائية:

-قرار رقم 38944 بال غرفة التجارية والبحرية بالمحكمة العليا بالجزائر، الصادر في 1995/10/07.

خامسا - النصوص القانونية :

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

- الأمر 59-75 المؤرخ في 26 سبتمبر 1975، و المتضمن القانون التجاري المعدل والمتمم بالقانون 02-05 المؤرخ في 06 فيفري 2005، ج ر عدد 11، لسنة 2005.

- الأمر 80/76، مؤرخ في: 1976/10/23م، يتضمن القانون البحري، ج، ر، عدد 29، الصادرة بتاريخ: 1977/04/10م، المعدل والمتمم بموجب القانون رقم: 05/98، مؤرخ في: 1998/06/25م، ج، ر، عدد 47، الصادرة بتاريخ: 1998/06/27م، والمعدل والمتمم بموجب القانون 04/10 المؤرخ في 2010/08/18.

الفهرس

1	مقدمة :
4	الفصل الأول: الأحكام العامة لعقد استئجار السفينة
5	المبحث الأول: ماهية عقد إيجار السفينة
5	المطلب الأول: مفهوم عقد إيجار السفينة
6	الفرع الأول: تعريف عقد إيجار السفينة
7	الفرع الثاني: خصائص إيجار السفينة
9	الفرع الثالث: أطرف عقد إيجار السفينة
9	أولاً: المؤجر و المستأجر
9	أ- المؤجر
10	ب- المستأجر
11	ثانياً: إبرام العقد بواسطة وكلاء عن المؤجر أو المستأجر
12	أ- الريان
13	ب- السمسار
14	المطلب الثاني: تكوين عقد إيجار السفينة وإثباته
14	الفرع الأول : تكوين عقد إيجار السفينة
15	أولاً: مبدأ الحرية التعاقدية لأطراف العقد
16	ثانياً: الحدود الواردة على مبدأ سلطان الإرادة
17	الفرع الثاني: إثبات عقد إيجار السفينة
17	أولاً: سند الإيجار كوثيقة إثبات
18	ثانياً: دور المراسلات في الإثبات
19	المبحث الثاني: طرق انقضاء عقد إيجار السفينة والقانون الواجب التطبيق عليه
20	المطلب الأول: طرق انقضاء عقد إيجار السفينة
20	الفرع الأول: انتهاء مدة العقد

الفهرس :

21	الفرع الثاني: فسخ العقد
23	المطلب الثاني: القانون الواجب التطبيق على عقد إيجار السفينة
24	الفرع الأول: حرية طرفي العقد في اختيار القانون الواجب التطبيق
26	الفصل الثاني: الأحكام الخاصة بأنواع عقد إيجار السفينة
27	المبحث الأول: عقد إيجار السفينة مجهزة
27	المطلب الأول: إيجار السفينة على أساس الرحلة
28	الفرع الأول: التزامات المؤجر في عقد إيجار السفينة على أساس الرحلة
36	الفرع الثاني: التزامات المستأجر في عقد إيجار السفينة على أساس الرحلة
43	المطلب الثاني: عقد استئجار السفينة على أساس المدة
44	الفرع الأول: التزامات المؤجر في عقد إيجار السفينة بالمدة
47	الفرع الثاني: التزامات المستأجر في عقد الاستئجار بالمدة
52	المبحث الثاني: عقد إيجار السفينة الغير مجهزة (بهيكلها)
53	المطلب الأول: مفهوم عقد إيجار السفينة الغير مجهزة
53	الفرع الأول : تعريف عقد إيجار السفينة الغير مجهزة (بهيكلها)
54	الفرع الثاني: خصائص عقد إيجار السفينة الغير مجهزة
55	الفرع الثالث: الطبيعة القانونية لعقد استئجار السفينة بهيكلها
55	المطلب الثاني: التزامات طرفي عقد استئجار السفينة الغير مجهزة
56	الفرع الأول: التزامات المؤجر
58	الفرع الثاني: التزامات المستأجر
61	خاتمة :
64	قائمة المراجع :
67	الفهرس :

عنوان المذكرة: عقد إيجار السفينة في القانون الجزائري

ملخص المذكرة:

يعد عقد استئجار السفينة من أقدم صور استغلالها تجارياً، وتعد الجزائر من الدول المستغلة للسفن عن طريق استئجارها بالنظر إلى تعذر اكتسابها كمنشآت بحرية ضخمة عن طريق تملكها، وهو عقد مثل سائر العقود الأخرى ينعقد بين طرفين هما المؤجر والمستأجر، لكن أجاز المشرع صدور هذا التصرف من الوكيل عن طريق وكالة خاصة.

ولقد نظم المشرع الجزائري أحكام هذا العقد ضمن القانون البحري حيث تطرق إلى وضع قواعد عامة مشتركة لعقد استئجار السفن من جهة، ومن جهة أخرى قواعد خاصة بكل نوع من أنواع استئجار السفن، والمتمثلة في عقد استئجار السفينة على أساس الرحلة، وعقد استئجار السفينة لمدة العينة، وعقد استئجار السفينة بهيكلها، كما حدد شروط والتزامات وأثار الاستئجار بين الأطراف عن طريق عقد يتفق عليه بكل حرية، حيث لا يجوز للأطراف إدراج بنود في عقد الاستئجار تخالف المبادئ العامة للقانون الجاري العمل به.