

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية  
République Algérienne Démocratique et Populaire

Ministère de l'Enseignement Supérieur  
et de la Recherche Scientifique  
Université Akli Mohand Oulhadj - Bouira -  
Tasdawit Akli Muḥend Ulḥağ - Tubirett -



وزارة التعليم العالي والبحث العلمي  
جامعة أكلي محمد أولحاج  
- البويرة -

كلية الحقوق والعلوم السياسية

## العنوان

# الاستغلال التجاري للسفينة في التشريع الجزائري

مذكرة مقدمة لإستكمال متطلبات الحصول على شهادة لماستر  
تخصّص: قانون أعمال

تحت إشراف:

إعداد الطالبتين:

- د/ بوعمامة زكرياء

- إمزي شفيعة

- عبدي كيزة

لجنة المناقشة	
الصفة	لقب / اسم الاستاذة
رئيسا	د/ كرعلي مصطفى
مشرفا ومقررا	د/ بوعمامة زكرياء
ممتحنا	د/ نهي محمد

السنة الجامعية:  
2023-2022م

## شكر وعرفان

الحمد لله على ما بركت لنا يا الله في سعيينا فلك الشكر على نجاحنا ولك الفضل في الأولى والآخرة.

كما يقال عرفان الجميل شمية الأرواح النبيلة فمن هذا المنبر نتقدم بالشكر والتقدير إلى أستاذنا الفاضل بوعمامة زكرياء الذي تفضل بإشرافه على هذه المذكرة، ولكل ما قدمه لنا من دعم وتوجيه وإرشاد لإتمام هذا العمل على ما هو عليه فله أسمى عبارات الثناء والتقدير.

كما نتقدم بجزيل الشكر إلى أعضاء لجنة مناقشة المذكرة كل باسمه وكل لمقامه، دون نسيان كلية الحقوق والعلوم السياسية لجامعة أكلي محند والحاج بصفة عامة.

كما نريد أن نواجه شكر خاص إلى التي علمتنا الخطوة الأولى في الحياة. ..

إلى التي علمتنا الحروف الأبجدية والأرقام والحساب.

إلى التي علمتنا ان الله ربنا ومحمد نبينا والاسلام ديننا.

ومن يدها مشونا الخطوة الأولى حول المستقبل.

معلمتنا بلخير حرية

قف للمعلم وفيه تبجيلا

كاد المعلم ان يكون رسولا

## الإهداء

إلى التي تفرح لفرحي، وتخزن لحزني

والتي أسىء إليها فتعفو، وأرهقها فتحتمل، والتي لا تكون معي إلا مراضية عني، مباحية

بي داعية لي . . . . . إلى أمي . . .

إلى سندي ومسندي واتكائي وقوتي وملكي ومملكتي . وإلى من إليه اتتمي، إلى أمانتي

قلبي ونور عيني وطمانينة مروحي .

اللهم لا تحني له ظهرا ولا تطفئ عليه امراً

إلى أبي

إلى نريئة الحياة وأمانها إخوتي " سنشد عضدك بأخيك "، إلى أخي حبيبي الغالي رمضان،

لا أخ مثلك ولو مجتت دهرًا

إلى صدفة أيامي ونعمة الرحمان ولذة دينتي وأجمل أشيائي

إلى صديقتي (كريمة، عكربة، سلينا، أنيسة)، وصديقتي ونرميلتي في المذكرة

كينة

إلى الروح التي تسكن داخلي، كم تمنيت أن أتحدث عنك لكل من حولي دون

توقف، ولكني فضلت بأن تبقي سرّي الجميل .

شفيعة

## إهداء

الهي لا يطيب الليل إلا بشكرك، ولا يطيب النهار إلا بطاعتك . .  
ولا تطيب اللحظات إلا بذكرك، ولا تطيب الآخرة إلا بعفوك، ولا تطيب الجنة إلا لرؤيتك

الله جل جلالك

لأنك لا جئين قد البدء . . وقبل الكل، وقبل القبل .

احبك أمي

إلى من كلفه الله بالهبة والوثام . . إلا من علمني العطاء بدون انتظار، إلا من حمل اسمه بكل  
افتخام . .

والدي الحبيب

إلى الروح الأخرى التي منحه الله لي في الدنيا

إلى إخوتي، بالأخص أخي وسندي نسيم أن مقامك في قلبي لن يبلغه احد

إلى صديقاتي الحلوة والأيام الحلوة التي جمعتنا، لكل الأيام التي عشناها معا، لكل لحظات (كريمة،

عكرية، سليمة، أنيسة، سامرة) ومرفيقتي دربي شفيعة .

ومراء لكل امرأة عظيمة رجل

إلا ذلك الرجل العزيز الذي اخرج ما في داخلي، وشجعني دائما للوصول إلى طموحاتي

نروحي العزيز

كيزة

## قائمة المختصرات

(ق، ب، ج) : القانون البحري الجزائري

(ق، ت، ج) : القانون التجاري الجزائري

(ق، م، ج) : القانون المدني الجزائري

(ج، ر، ج، ج) : الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية

ط: طبعة

ص: صفحة

# مقدمة

## مقدمة

يمارس النشاط البحري في بيئة بحرية، مما يجعل السفينة الأداة الرئيسية التي بواسطتها تتم عملية الملاحة البحرية، فهذه الأخيرة من أقدم الأنشطة التي عرفها الإنسان، بحيث يتم نقل السلع بين مختلف المناطق عن طريق البحر، وهذا ما أدى إلى ظهور الأعراف الملاحة البحرية التي تنظم هذه الملاحة وهي من بين التشريعات الأساسية للقانون البحري خاصة في التشريعات المعاصرة.

تبعاً لذلك فإن ممارسة التجارة البحرية يستدعي حتماً استغلالاً تجارياً للسفينة، فإن نشاط النقل البحري قد عرف منذ بدايته صورة استئجار السفينة كوسيلة أولى لتنفيذه. إذ يستأجر صاحب البضاعة سفينة أو جزء منها لغرض استغلالها في نقل بضائعه أو من يمثله بغرض إيصالها إلى ميناء معين، وذلك بالاعتماد على الحرية التعاقدية لطرفي العقد، وفقاً لشروط لا تكون مخالفة لأحكام القانون البحري بشرط أن يكون العقد مكتوباً بين المؤجر والمستأجر فانهقاده يترتب آثار قانونية وهي الالتزامات التي تقع في ذمة طرفيه. ويعتبر عقد إيجار السفينة العمود الفقري للتجارة البحرية يستطيع مالك السفينة استغلال أملاكه واستثمارها، فيتيح في ذات الوقت لغير الملاك من الانتفاع بما لا يملكون.

كما يعتبر عقد النقل البحري للبضائع من أهم صور استغلال التجارة البحرية، فيتم نقل البضائع أو الأشخاص من مكان إلى آخر بواسطة وسيلة النقل وهي السفينة، فيتم هذا العقد بواسطة سند الشحن الذي يعد الصيغة الأكثر استعمالاً في مجال النقل، ويتم هذا النوع من النقل عن طريق إبرام عقد بين الشاحن والناقل فيتعهد الشاحن بشحن هذه البضاعة إلى الناقل ويلتزم هذا الأخير بإيصالها إلى ميناء آخر مقابل أجره.

ومن خلال ما سبق سنتولى في هذه الدراسة بإظهار كيفية استغلال التجاري للسفينة وفقاً لتشريع الجزائري مع تبيان كلا الصورتين الأساسيتين للاستغلال التجاري للسفينة فالأولى تتمثل في استغلال السفينة عن طريق استئجارها، أما الصورة الثانية فهي تتمثل في استغلال السفينة

عن طريق إبرام عقد النقل البحري للبضائع بين عدة موانئ سواء كانت وطنية أو أجنبية، وهنا تظهر لنا الأهمية العلمية لموضوعنا هذا إذ يكتسي قيمة بالغة في مجال البحري، لاسيما في تحديد خصوصية كل من عقد إيجار السفينة وعقد النقل البحري. ويعتبر نظام تشغيل السفن من أعمال المركبة في مجال الاقتصاد والتجارة، وذلك لتنوع أنشطتها وفخامة رأس مال المستثمر في هذا النشاط مع مراعاة أحكام القانون البحري.

يرجع اختيارنا لموضوع "الاستغلال التجاري للسفينة" لعدة أسباب منها الذاتية بدرجة الأولى تحقيقا لرغبة نفسية ترجع لميول نحو مواضيع قانون البحري، أما الأسباب الموضوعية تظهر من خلال القيمة العلمية لهذا البحث التي تظهر في أهم الالتزامات الناتجة عن طرفي العقد سواء في عقد إيجار السفينة أو في عقد النقل البحري للبضائع، ومن هنا سنتطرق هاته الدراسة لبلوغ جملة من الأهداف المتمثلة في: تبيان أهم الصور التي يتم استغلال السفينة استغلالا تجاريا، وذلك بالتفصيل في الأحكام العامة والخاصة في عقد إيجار السفينة وعقد النقل البحري للبضائع ثم الوقوف على الآثار المترتبة في كلا العقدين.

و من معالجة هذا الموضوع ارتأينا طرح الإشكالية التالية: ما هي مظاهر خصوصية نظام الاستغلال التجاري للسفينة في التشريع الجزائري؟

و للإجابة على هذه الإشكالية سيتم الاعتماد على المنهج الوصفي في تبيان الإطار المفاهيمي لكل من عقد إيجار السفينة وعقد النقل البحري للبضائع مع توظيف المنهج التحليلي وفقا لنصوص قانونية لتوضيح أهم الآثار القانونية المترتبة في عقد إيجار السفينة وعقد النقل البحري.

سنعتمد في دراسة موضوعنا على خطة ثنائية مكونة من فصلين تناولنا في الفصل الأول الاستغلال التجاري للسفينة عن طريق إبرام عقد إيجار اما الفصل الثاني فقد تم تخصيصه لدراسة استغلال التجاري للسفينة عن طريق إبرام عقد نقل البحري.



# الفصل الأول:

الاستغلال التجاري للسفينة عن طريق إبرام عقد إيجار

## الفصل الأول

## الاستغلال التجاري للسفينة عن طريق إبرام عقد إيجار

في القديم كان التجار يعتمدون إلى شراء سفن خاصة بهم ويجهزونها بما تحتاجه لنقل بضائعهم عبر البحار وبهذا أصبحت السفينة جزء من تجارة التاجر. ولكن في تلك الفترة السفن كانت صغيرة الحجم محدودة من متطلباتها من التجهيزات والمعدات، ثم توسعت فيها التجارة والصناعة وما وافق ذلك من تخصص في العمل وأصبحت السفن ملكا لأشخاص ليسوا في حاجة دائمة إليها لنقل بضائعهم فأصبحوا يضمونها في خدمة الغير، وبهذا أصبح التجار الذين يرغبون في نقل بضائعهم عبر البحر يلجئون إلى استئجار السفن من أصحابها سواء بصورة فردية أو جماعية. وقد شهد استئجار السفن تطورا ملحوظا خلال القرون الأخيرة نظرا لتطور الصناعة والتجارة، فأصبح الاستئجار يتخذ عدة صور وقد اهتم المشرع الجزائري باستئجار باعتباره احد الطرق استغلال التجاري للسفينة وفي الأصل يعد عقد استئجار السفينة كعقد الإيجار المدني، من خلال خضوعه للقواعد العامة لإبرام العقود، فضلا عن خضوعه إلى قواعد خاصة به، ونظرا لأهمية الموضوع سنقوم بتناول الإطار المفاهيمي لعقد إيجار السفينة في (المبحث الأول)، وذلك بإبراز أطرافه وأنواعه، وبعد ذلك نبين في (المبحث الثاني) تنفيذ عقد إيجار السفينة يتناول أهم العناصر وهي الالتزامات التي تقع على عاتق أطراف العقد.

## المبحث الأول

### الإطار المفاهيمي لعقد إيجار السفينة

عند استقراء نصوص التقنين البحري الجزائري الخاصة باستغلال السفينة خصوصا في نص المادة 640 منه وما بعدها نجدها تتصّف في مجملها على عقد استئجار السفينة ومحل هذا العقد يقع على الشيء وهو السفينة وليس على العمل، ويعدّ عقد إيجار السفينة من العقود الرضائية إذ أنه ينعقد صحيحا بمجرد بتلاقي إرادة طرفيه ومن يمثلهم، أي بمجرد تلاقي الإيجاب والقبول على موضوعه<sup>1</sup>. وتستغل هذه السفينة من طرف صاحب السفينة باعتباره مالك لها فهو بنفسه من يبرم عقود النقل مع الشاحنين ونقلها إلى موانئ أخرى لتسليمها للمرسل إليه. وكما تستغل أيضا من طرف أشخاص آخرون عن طريق إيجارها لأشخاص آخرون فكلهم أطراف لهذا العقد كما تحدد بينهم التزامات وشروط لقيام عقد الإيجار بحيث لا يجوز إدراج شروط في عقد الاستئجار تكون مخالفة للمبادئ العامة والقانون الساري المفعول به<sup>2</sup>.

وبما أن الاستئجار يعتبر أحد أشكال استغلال السفينة، فمن الضروري دراسة عقد إيجار السفينة (المطلب الأول)، ومن ثمّ التعرض لصور عقد إيجار السفينة (المطلب الثاني).

### المطلب الأول: مفهوم عقد إيجار السفينة

يتم النشاط البحري في بيئة بحرية محددة وتستخدم في تحقيقه وسيلة خاصة هي السفينة، فتتمّ المعاملات والمبادلات التجارية في هذا المجال عن طريق إيجارها، فعقد الإيجار يتم بين المؤجر والمستأجر.

<sup>1</sup> - محمد عبد الفتاح الترك، التحكيم البحري، النطاق الشخصي لاتفاق التحكيم في عقد النقل البحري، دار الجامعة الجديدة، 2003، ص 44.

<sup>2</sup> - انظر المادة 641 من أمر رقم 76-80، المؤرخ في 23 أكتوبر 1976، يتضمن القانون البحري، ج، ر، ج، ج عدد 29، الصادر بتاريخ 10 أفريل 1977، معدل ومتمم بقانون رقم 05/98 المؤرخ في 25 جوان 1998، ج ر ج ج عدد 47، لسنة 1998 والمعدل والمتمم بقانون رقم 04/10 مؤرخ في 15 أوت 2010، ج ر ج ج عدد 46، صادر بتاريخ 18 أوت 2010.

ولتحديد مفهوم عقد إيجار السفينة يجب التطرق على بعض جوانبه وسوف نتطرق في (فرع أول) تعريفه وخصائصه وفي (فرع ثاني) أطرافه، وفي (فرع ثالث) كيفية إثبات هذا العقد وشروط قيامه.

### فرع أول: تعريف عقد إيجار السفينة وخصائصه

في هذا فرع سنقوم بدراسة تعريف عقد إيجار السفينة (أولاً) ثم تبيان خصائصه (ثانياً).

#### أولاً: تعريف عقد إيجار السفينة

يحتل عقد إيجار السفينة مكانة هامة في مختلف ميادين التعامل والنشاط الاقتصادي، فهو من أكثر العقود إبراما في الحياة العملية وهو السبب في المساهمة الفعالة في تسيير المعاملات التجارية وتداول الأموال وبالتالي تنشيط الحركة الاقتصادية<sup>1</sup>. فهنا سنقوم بالوقوف عند تعريف هذا العقد سواء في الجانب الفقهي، والجانب القانوني.

#### أ - تعريف فقهي لعقد إيجار السفينة

إن المتصفح لنصوص القانون البحري الجزائري يلاحظ أن المشرع بموجب نص المادة 640 منه<sup>2</sup>، ومن خلالها فان لتأجير السفينة صور عدة، فقد تستأجر السفينة غير مجهزة عارية، حيث يقوم المؤجر في هذه الحالة بوضع السفينة تحت تصرف المستأجر دون تزويدها بالمؤن أو الطاقم البحارة. يتنازل المؤجر للمستأجر عن الإيرادتين الملاحية والتجارية فهو إيجار للأشياء وينصب على السفينة باعتبارها شيئا وليس خدمة. خلافا لعقد الإيجار على أساس الرحلة، ففي هذه الصورة يتم بموجبها وضع السفينة مجهزة بالطاقم تحت تصرف المستأجر، فهذا النوع من الإيجار ينصب على كامل السفينة أو جزء منها. ومن خلاله يحتفظ المؤجر

<sup>1</sup> - حساين سامية، حق الإيجار في القانون التجاري الجزائري، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في العلوم، تخصص قانون، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2013، ص1.

<sup>2</sup> - انظر المادة 640 من (ق، ب، ج).

بالإدارة الملاحية والتجارية معا.<sup>1</sup> وكما ينصب عقد إيجار على أساس مدة معينة أو في هذه الحالة يضع المؤجر سفينة مجهزة بطاقمها تحت تصرف شخص آخر المستأجر لمدة معينة، ويتنازل المؤجر عن الإدارة التجارية ويحتفظ بالإدارة الملاحية.<sup>2</sup>

غير انه في بعض أنواع إيجار السفن المؤجر لا يضع السفينة في خدمة المستأجر، بل يضع تحت تصرفه خدمات الريان والبحارة أيضا وفي هذه الحالة لا يمكن وصف السفينة انه إيجار شيء وإنما تقديم خدمة أيضا.<sup>3</sup> وتحدد التزامات وشروط وأثار الاستئجار بين الأطراف عن طريق عقد يتفق عليه بكل حرية.

### ب - تعريف قانوني لعقد إيجار السفينة

يعرف عقد إيجار السفينة بوجه عام أنه هو كل اتفاق يحصل بين المستأجر ومالك السفينة بان يضع هذا الأخير تحت تصرف المستأجر السفينة مقابل أجره وفي حالة صالحة للملاحة البحرية.<sup>4</sup>

ومن خلال هذا التعريف فانه يتفق مع التعريف القانوني لعقد إيجار السفينة.

### ثانيا: خصائص عقد إيجار السفينة

من خلال التعاريف السابقة يمكننا أن نستخلص خصائص عقد إيجار السفينة والمتمثلة

في:

#### أ - عقد إيجار السفينة عقد رضائي

ينعقد عقد إيجار السفينة بتطابق إرادتي المجهز والمستأجر وهذا ما نصت عليه المادة 640 من (ق،ب،ج)، فيعتبر عقد الإيجار اتفاق أساسه توافق الإيجاب والقبول، بمعنى تلاقي

<sup>1</sup> -مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، ص183-184.

<sup>2</sup> -كمال حمدي، القانون البحري، منشأة المعارف الإسكندرية، مصر، 1991، ص441

<sup>3</sup> -حمدي الغنيمي، محاضرات في القانون البحري الجزائري، ط2، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1988، ص68.

<sup>4</sup> -محمود شحات، المختصر في القانون البحري الجزائري، دار العلوم للنشر والتوزيع، الجزائر، 2000، ص126.

إرادة طرفيه أو من يمثلهم. ويترتب على ذلك الشكلية لا تلزم لانعقاده. وعليه فالكتابة التي اشترطتها التشريعات البحرية هي شرط للإثبات فقط وليست للانعقاد<sup>1</sup>.

### ب - عقد إيجار السفينة من العقود التفاوضية

بحكم أن شروط عقد استئجار السفينة في الأصل تكون قابلة للمناقشة بين الطرفين، لان أطراف هذا العقد يقفون على قدم المساواة من حيث القوة الاقتصادية<sup>2</sup>، فلا مجال للقول بأى حال من الأحوال بان العقد هو عقد إذعان<sup>3</sup>.

### ج - عقد إيجار السفينة من عقود المعاوضة

فهو عقد ملزم للجانبين بحيث لا يقوم المؤجر بتأجير السفينة للمستأجر على سبيل التبرع أي دون مقابل وإنما يحصل على المقابل المتمثل في الأجرة، وذلك من خلال اعتبار الوقت عنصر جوهري فيه خصوصا في عقد التأجير بالمدة وهو الذي يحدد مقدار المنفعة العقود عليها<sup>4</sup>.

### د - عقد إيجار السفينة ذو طبيعة تجارية

فهو عقد تجاري بالنسبة للمؤجر ونصت عليه المادة 3 الفقرة الخامسة من القانون التجاري الجزائري<sup>5</sup>، فيعد عملا تجاريا بحسب الشكل كل عقد تجاري يتعلق بالتجارة البحرية

<sup>1</sup> -كمال حمدي، مرجع سابق، ص286.

<sup>2</sup> -لامية عقاب، الاستغلال التجاري للسفينة، رسالة الماستر في الحقوق، القانون العام للأعمال، كلية الحقوق والعلوم السياسية، بجاية، الجزائر، 2012\_2013، ص8.

<sup>3</sup> - انظر المادة 70 من امر رقم 75-58، مؤرخ في 26 سبتمبر 1975، يتضمن القانون المدني، ج، ر، ج، ج عدد 78، صادر بتاريخ 30 سبتمبر 1975، معدل ومتمم بموجب قانون رقم 07-05 مؤرخ في 13 ماي 2007، ج، ر، ج، ج عدد 31، صادر بتاريخ 13 ماي 2007.

<sup>4</sup> -كمال حمدي، مرجع سابق، ص442.

<sup>5</sup> - انظر المادة 3 من أمر رقم 75-59 المؤرخ في 26 سبتمبر 1975، يتضمن القانون التجاري، ج، ر، ج، ج عدد 101 صادر بتاريخ 19 سبتمبر 1975، معدل ومتمم.

والجوية. أما بالنسبة للمستأجر فهو لا يعد عقد تجارياً إلا إذا قصر باستجارة السفينة واستغلالها تجارياً وإلا اعتبر من الأعمال المدنية.<sup>1</sup>

#### هـ - عقد إيجار السفينة عقداً أشياء وخدمات

إيجار السفينة تعتبر ضمن إجارة الأشياء فمجالها يمكن في الانتفاع بها، لأنه يقع على السفينة وهذه الأخيرة عبارة عن شيء ولا تعتبر عمل، رغم وجود صور أخرى بإيجار السفينة فهي مزيج بين الإيجار بالشيء وإيجار العمل لأن المؤجر لا يضع السفينة تحت تصرف المستأجر فقط بل يضعها في تصرف خدمات الربان والبجارة.<sup>2</sup>

إذا عقد إيجار السفينة يعد من العقود الخاضعة للقانون الخاص، ومن ثمة يختص بمنازعاته القسم التجاري والبحري وهذا من جهة. وكذلك يخضع في تفسير بنوده للقانون المدني في جهة أخرى وهذا طبقاً لنص المادتين 111 و 112 من (ق، م، ج).<sup>3</sup>

#### فرع ثاني: أطراف عقد إيجار السفينة:

من خلال تعريف عقد إيجار السفينة يتبين لنا أطرافه سواء تعلق الأمر باستئجار السفينة المجهزة أو غير المجهزة، فقد يبرم هذا العقد بين المؤجر والمستأجر كأصل عام أو بواسطة ممثلين، وهذا ما سنتناوله في هذا الفرع.

#### أولاً: المؤجر والمستأجر

تم إبرام عقد إيجار السفينة بين المؤجر الآخر المستأجر كأصل، وسوف نناقشهما على النحو التالي:

<sup>1</sup>-كمال حمدي، مرجع سابق، ص 442.

<sup>2</sup>-حمدي الغنيمي، مرجع سابق، ص 69.

<sup>3</sup>-محمد شحات، مرجع سابق، ص 131.

## أ - المؤجر

قد يكون شخصا طبيعيا أو اعتباريا، فإذا كان المؤجر شخصا طبيعيا، يبرم هذا الأخير عقد إيجار السفينة بنفسه، وذلك من خلال توقيعه بنفسه على هذا العقد، بينما إذا كان مؤجر السفينة شخصا اعتباريا ففي هذه الحالة يتم إبرام العقد بموجب الممثل القانوني المفوض لذلك. فيقوم باستغلال السفينة بصفته مالكا لها وذلك هو الأصل، لكن قد يكون المؤجر غير مالك السفينة إذا أعاد مستأجر السفينة بدوره إعادة تأجيرها فيما يعرف بالتأجير من الباطن.<sup>1</sup> فيجوز إعادة تأجيرها من الباطن بشرط عدم وجود خلاف في العقد يمنع ذلك، فيبقى المستأجر الأصلي مسؤولا أمام المؤجر.<sup>2</sup> ويعتبر مجهز كل شخص طبيعي أو معنوي يقوم باستغلال السفينة على اسمه إما بصفته مالكا لها وإما بناء على صفة أخرى تخوله الحق باستعمالها.<sup>3</sup>

في حالة رهن السفينة يبقى المدين الرهن للسفينة مالكا وله الحق في التصرف فيه واستعماله واستغلاله. ومن ثم يحق للمدين الرهن تأجيرها ولكن إذا كانت السفينة مملوكة على الشيوع فإنه تكون الأغلبية تمتلك أكثر من نصف الحصص إدارة الشيوع.<sup>4</sup>

## ب - المستأجر

هو كل شخصا طبيعيا أو معنويا يستغل السفينة بنفسه لنقل البضائع المملوكة له أو لغيره أو لنقل الأشخاص، وفقا لما منصوص عليه في أحكام القانون البحري، أما إذا كان الأمر يتعلق بالشخص المعنوي فيتم إبرام عقد الإيجار من قبل ممثلي الشخص المعنوي المفوضين بموجب توكيل خاص لإبرام عقد الإيجار وفي الأصل منح المشرع الجزائري للطرف الثاني في هذا العقد إبرام عقد الإيجار من الباطن<sup>5</sup>، لكن استثناءا منع ممارسة هذه الصلاحية بوضع

<sup>1</sup>-كمال حمدي، مرجع سابق، ص442.

<sup>2</sup>-حمدي الغنيمي، مرجع سابق، ص 69.

<sup>3</sup>-انظر المادة 572 من (ق، ب، ج).

<sup>4</sup>-حمدي الغنيمي، مرجع سابق، ص 70.

<sup>5</sup>-كمال حمدي، مرجع سابق، ص442.



شرط الحظر في شروط العقد الأصلي فذلك اقر المشرع الجزائري جواز تأجير السفينة من الباطن ما لم يكن هناك بند على خلاف ذلك وهذا ما نصت عليه المادة 644 من (ق، ب، ج)<sup>1</sup>.

### ج- وكيل عن المؤجر والمستأجر

يبرم عقد إيجار السفينة عن طريق وكيل عن المؤجر أو المستأجر أو وكيل عن الممثل القانوني إذا كان شخصا اعتباريا فيما يتعلق بالمؤجر أو المستأجر، فيمكن للمؤجر السفينة مهما كانت صفته كشخص طبيعي أو اعتباري يمكنه أن يفوض الآخرين بإبرام عقد إيجار السفينة باسمه ولحسابه بموجب عقد الوكالة، إحدى نتائج هذه الوكالة المذكورة في القانون المدني لان الوكالة هنا عامة وليست خاصة بعقد إيجار السفينة.<sup>2</sup> بالرجوع إلى نص المادة 609 من (ق، ب، ج) نستنتج منها أن هناك الوكيل بالسفينة والوكيل بالحمولة اللذان يعتبران شخصان طبيعيين أو معنويان بحيث يكون الشخص الأول المسؤول عن الأجر بموجب وكالة عن المجهز أو الربان للقيام بالعمليات المتعلقة باحتياجات السفينة ولحسابه أثناء الرحلة والتي لا يقوم بها الربان شخصيا وكذلك بالعمليات المعتادة الأخرى المتعلقة برسو السفينة في الميناء أما الشخص الثاني بموجب وكالة من أصحاب الحق في البضائع ويتعهد باستلام البضائع باسم ولحساب موكله ويدفع أجرة النقل البضائع بين المرسل إليه.<sup>3</sup>

إن إيجار السفينة هو سلوك يدخل في نطاق نشاط الإدارة، لذلك فان سلطة إبرام العقد تنصرف على اللذين لديهم سلطة إدارية في الشركة التجارية بحسب نوعها، إما الإثبات تصرفات الممثل فتتراجع القواعد العامة بمقتضاه ونتيجة لذلك يجب على من يدعي انه وكيل عن غيره، إن يثبت أن له سلطة التعاقد عن وكيله.<sup>4</sup>

<sup>1</sup>-انظر المادة 644 من (ق، ب، ج).

<sup>2</sup>-احمد حسني، عقود إيجار السفن، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1985، ص16-17

<sup>3</sup>-انظر المادتين 609 و621 من (ق، ب، ج).

<sup>4</sup>-احمد حسني، مرجع سابق، ص16.

## ثانيا: السمسار البحري

السمسار البحري هو كل شخص طبيعي أو معنوي يلتزم وبمقابل اجر وبمقتضى وكالة العمل كوسيط قصد التقريب بين الأطراف المتعاقدة وذلك لإبرام عقود شراء السفن وبيعها وعقود استئجار النقل البحري ومختلف العقود المتعلقة بالتجارة البحرية الجزائرية وهذا وفقا لما نصت عليه المادة 631 من (ق، ب، ج)<sup>1</sup>. وتكون وكالة السمسرة كتابية أي تبين حقوق والتزامات السمسار وتكون مسؤوليته شخصية<sup>2</sup>

يعتبر السمسرة المؤجرون هم وسطاء في عمليات التأجير، فوجودهم ضروري في جميع الموانئ العالم لكن عكس باقي الأعوان المساهمين في استغلال التجاري للسفينة كالربان والوكلاء بين المؤجر والمستأجر فذلك قد يؤدي إلى تقليص صلاحياتهم في إبرام عقد تأجير السفينة<sup>3</sup>.

وضح المشرع الجزائري في نص المادة 638 من (ق، ب، ج) إن السمسار البحري قد يباشر العمليات المتعلقة بأمانة السفينة أو يتولى كل ما يتعلق بأمانة الحمولة ففي هذه الحالة يجمع السمسار بين صفتي وكيل السفينة ووكيل الحمولة وفي هذه الحالة تسري أحكام كلتا الوكالتين<sup>4</sup>. فالسمسار البحري ليس وكيلا بالعمولة بل هو وسيط توجب الاتجاه إليه نظرا للخبرة والمعلومات التي يملكها ولا يسأل إلا عن أخطائه الشخصية والتزامه في هذه الحالة ببذل عناية<sup>5</sup>.

<sup>1</sup>-انظر المادة 631 من (ق، ب، ج).

<sup>2</sup>- قزدعلي أسماء، السمسار البحري على ضوء القانون البحري الجزائري، "مجلة القانون النقل والنشاطات المينائية"، المجلد 07، العدد 01، الجزائر، 2020، ص 72.

<sup>3</sup>-كمال حمدي، مرجع سابق، ص 403.

<sup>4</sup>- قزدعلي أسماء، مرجع السابق، ص 75.

<sup>5</sup>- كمال حمدي، مرجع سابق، ص 443.

## ثالثا: الربان

يعد الربان من أهم أشخاص الملاحة البحرية وذلك لما يتمتع به من سلطات واسعة على ظهر السفينة باعتبار انه يباشر سلطاته بعيدا عن سلطات الدولة ورقابة المجهز<sup>1</sup>، فان الربان بصفته ممثلا للمجهز على السفينة وظيفتان من السلطات أو الاختصاصات الأولى فنية تتعلق بالملاحة البحرية التي تقوم بها السفينة والأخرى تجارية تتمثل في إبرام العقود والتصرفات اللازمة لإدارة السفينة واستغلالها<sup>2</sup>. فيعد مسؤولا على قيادة السفينة فهو من يتخذ قرار تبحير السفينة بنفسه بعد حصوله على رخصة الملاحة وشهادة معدات السلامة والقيام على كشف السفينة قبل بدا الرحلة واتخاذ كل الإجراءات اللازمة لتأكد من سلامتها<sup>3</sup>.

فنلاحظ في نص المادة 583 من (ق، ب، ج) على أن الربان يمثل المجهز بموجب القانون خارج الأماكن التي تقع فيها مؤسسته الرئيسية والفرعية، وهذا في إطار الاحتياجات العادية للسفينة والرحلة<sup>4</sup>، فبناء على ذلك لا يمكن لربان السفينة أن يقوم بالتزامات أخرى إلا بموجب توكيل صريح من المجهز وهذا وفقا لإحكام نص المادة 585 من (ق، ب، ج)<sup>5</sup>.

ونستخلص أن الربان هو النائب القانوني وقدرة على التمثيل هي الأكثر من كونها وكالة عادية، لكنها اقل من التفويض الكامل طالما انه لا يعمل بهذه الصفة التمثيلية، إلا في حالة عدم وجود المجهز أو من يحله<sup>6</sup>.

<sup>1</sup> - اربوط وسيلة، "ربان السفينة بين دفتي السلطة والمسؤولية"، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد 05، الجزائر، 2017، ص 413.

<sup>2</sup> - مرجع نفسه، 414.

<sup>3</sup> - يوسف التومي احمد، سلطات ربان السفينة في التشريع الجزائري، " دفاتر البحوث العلمية "، المجلد 10، العدد 02، البلدية، الجزائر، 2022، ص 555.

<sup>4</sup> - انظر المادة 583 من (ق، ب، ج).

<sup>5</sup> - انظر المادة 585 من (ق، ب، ج).

<sup>6</sup> - يوسف التومي احمد، مرجع سابق، ص 557.

فرع ثالث: إثبات عقد إيجار السفينة

نصت المادة 642 من (ق، ب، ج) انه يجب أن يثبت عقد استئجار السفينة بالكتابة وإن عقد إيجار السفينة هو العقد الذي يتضمن التزامات الأطراف ولا تطبق قاعدة الإثبات هذه على السفن التي تقل حمولتها الإجمالية عن 10 اطنان.

يجب أن يتضمن عقد إيجار السفينة مجموعة من البيانات ذكرتها المادة 643 من نفس القانون والتي جاءت سبيل الحصر وهي كالتالي:

- \_العناصر الفردية للسفينة.
- \_اسم وعنوان المؤجر والمستأجر.
- \_النسبة المئوية للأجر الخاص بتجار السفينة.
- \_مدة العقد أو بيان الرحلات التي يجب القيام بها.<sup>1</sup>
- إذن لا يمكن أن يقوم بدوره الإثبات إلا في حدود ما يذكر فيه بيانات.

أولاً: الكتابة كشرط لإثبات العقد

تتطلب معظم التشريعات ضرورة وجود محرر إثبات عقد إيجار السفينة وهذا المحرر هو ما يعرف بمشارطه الإيجار، ولما اشترط المشرع الجزائري ذلك كان شرطاً للإثبات وليس شرطاً للانعقاد، ويترتب على ذلك انه لا يجوز إثبات عقد الاستئجار بشهادة الشهود، وإنما يجوز إثباته بما يقوم مقام الكتابة من إقرار ويمين وبالقرائن.<sup>2</sup> ونظراً لأهمية مبدأ الحرية التعاقدية الذي يسوده العقد إلا انه مثني من قاعدة الإثبات بالكتابة عقود الإيجار الواردة على السفن ذات

<sup>1</sup> انظر المادة 643 من (ق، ب، ج).

<sup>2</sup> -مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص192.

حمولة تقل عن 10 اطنان، وهذا ما نستخلصه من نص المادة 642(ق، ب، ج) <sup>1</sup>. كما لا يلزم أن يكون العقد مكتوب في محرر واحد <sup>2</sup>.

وتختلف طرق إثبات عقد إيجار السفينة وفقا لاختلاف صور العقد <sup>3</sup>. فإذا كنا في صدد عقد إيجار السفينة بهيكلها أو غير مجهزة فانه لا يثبت إلا بالكتابة، إما عقد إيجار السفينة لمدة معينة فيثبت لبنية الطية أو يقوم مقامها من إقرار ويمين، بينما عقد إيجار على أساس الرحلة يجب إثباته كذلك كتابيا <sup>4</sup> فكلها كتابة تكون على شكل ورقة.

### ثانيا: دور المراسلات في الإثبات

لم يتطرق المشرع الجزائري في (ق، ب، ج) على الكتابة الالكترونية <sup>5</sup> أو التوقيع الالكتروني ولا على المحررات الالكترونية كأداة لإثبات عقد إيجار السفينة إلا انه أعطى للكتابة الالكترونية الحجية نفسها المقررة للكتابة الورقية وذلك في صريح المادة 323 مكرر 1 من القانون المدني الجزائري <sup>6</sup>. وهنا العقد الذي لا يحمل توقيعها يصح أن يكون دليلا للإثبات خاصة إذا تم التنفيذ <sup>7</sup>.

وعليه فان تبادل الرسائل والبرقيات والخطابات يمكن اعتبارها دليل إثبات خاصة إذا كانت تتضمن جميع البيانات الأساسية هذا من جهة، ومتى كانت إحالة بعضها البعض دليلا

<sup>1</sup>-حمدي الغنيمي، مرجع سابق، ص 69.

<sup>2</sup>-كمال حمدي، القانون البحري(السفينة، الملاحة البحرية، استغلال السفينة: إيجار السفينة، نقل البضائع والأشخاص، القطر الإرشاد)، ط2، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2000، ص 410.

<sup>3</sup>-العتير عبد القادر، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية" دراسة مقارنة"، ط5، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، الأردن 2014، ص 200.

<sup>4</sup>-أكلي ليندة، النظام القانوني لعقد إيجار السفينة، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في العلوم، تخصص قانون، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2021، ص 122.

<sup>5</sup>- ملوم كريم، الإثبات في معاملات التجارة الالكترونية بين التشريعات الوطنية والدولية، مذكرة لنيل شهادة الماجستير، فرع قانون التعاون الدولي، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة تيزي وزو، 2011، ص 26.

<sup>6</sup>- انظر المادة 323 مكرر 1 من(ق، م، ج).

<sup>7</sup>-كمال حمدي، 1991، مرجع سابق، ص 371.

كافيا، إلا انه غالبا ما يتم عقد نموذجي شكل نماذج مطبوعة كالعقد الزمني BELTME أو العقد بالرحلة Gencon، والذي يأخذ في القالب إحدى الصورتين، إما يكون في شكل عقد نموذجي عام أو خاص ن بحيث العقد النموذجي العام يكون في شكل محرر يحتوي على بنود المطبوعة مع ترك البيانات فارغة ليقوم الأطراف بملئها. أما العقد النموذجي الخاص فيحتوي على بيانات السفن مخصصة لأغراض معينة مثلا السفن الخاصة بنقل الفحم والقمح<sup>1</sup>.

وهذه الورقة المطبوعة تكون فيها عدة فراغات بيضاء تملأ ببيانات، كأسماء الأطراف، اسم وحمولة السفينة ن ميناء التسليم إلى غير ذلك...

وفضلا عن ذلك فان الأطراف كثيرا ما يدرجون في المشاركة شروطا تضاف إلى الشروط المطبوعة وهذه الشروط المضافة إما تكتب باليد أو بالة الكتابة أو بأختام خاصة، كما قد تكون الشروط المضافة مخالفة لشروط المطبوعة مثلا: قد يرغب الطرفان في تنظيم آثار إضراب عمال الشحن والتفريغ في ميناء التفريغ بطريقة تخالف ما ورد في الشروط المطبوعة للمشاركة في هذا الشأن<sup>2</sup>، وعند وجود تعارض بين هذه الشروط المضافة والشروط المطبوعة فانه يتعين تغليب الشروط المضافة لكونها لاحقة للشروط المطبوعة. ما عدا البيانات الخاصة بالأطراف وتلك المتعلقة بالأجرة، فكل هذه الخلافات كانت قائمة بشأن كل الشروط التي يمكن أن تضمنها المشاركة إلا انه كل ما في الأمر هو أن الأولوية استدعت الاهتمام بمرحلة وقت الشحن والتفريغ لما لها من أهمية مالية لكلا طرفي العقد<sup>3</sup>.

<sup>1</sup>- محمد عبد الفتاح، مرجع سابق، ص 45.

<sup>2</sup>- احمد حسني، مرجع سابق، ص 32.

<sup>3</sup>- مرجع نفسه، ص 36.

## المطلب الثاني: صور عقد إيجار السفينة

لقد حدد المشرع الجزائري الإشكال التي يمكن أن يتخذها عقد استئجار السفينة وبالرجوع إلى نص المادة 640 من (ق،ب،ج) يتضح لنا أن إيجار السفينة قد يتخذ حدة صور المتمثلة في إيجار السفينة بهيكلها، أو إيجارها على أساس الرحلة أو لمدة معينة وهذا ما سنتطرق إليه في هذا المطلب، نتناول في (فرع أول) عقد إيجار السفينة غير مجهزة، حيث (فرع ثاني) سنتناول عقد إيجار السفينة مجهزة.

### فرع أول: عقد إيجار السفينة غير المجهزة

عقد إيجار السفينة غير مجهزة هو العقد يضع بمقتضاه المالك سفينته عارية بطاقمها تحت تصرف المستأجر لانتفاع بها في مدة الإيجار للقاء اجر معلوم، ويتولى المستأجر تهيئة الطاقم والمرونة إذ يعتبر مجهزة للسفينة وليس مالكة<sup>1</sup>. وهذا ما جاءت به المادة 724 من (ق،ب،ج)<sup>2</sup>.

ويترتب على تأجير سفينة غير مجهزة انتقال كل من الإدارة المحلية والتجارية الى يد المستأجر وذلك على النحو التالي:

### أولاً: إدارة ملاحية

تشمل هذه الإدارة كل ما يتعلق بصيانة هيكل السفينة وآلاتها وتزويدها بالمؤن والأدوات اللازمة للقيام بمهمتها<sup>3</sup>.

<sup>1</sup>-طالب حسن موسى، القانون البحري، (ط3)، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2012، ص137.

<sup>2</sup>-انظر المادة 724(ق،ب،ج).

<sup>3</sup>-محمد فريد العريفي، محمد السيد الفقي، القانون البحري والجوي، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان 2010، ص292.

## ثانياً: إدارة تجارية

يقصد بها تولي جميع العمليات المتعلقة بالاستغلال التجاري للسفينة كإبرام عقود النقل البحري وتنفيذها من استلام للبضائع في ميناء القيام وشحنها ورصدها على السفينة والمحافظة عليها وتسليمها في ميناء الوصول لتحصيل الأجرة<sup>1</sup>.

يتولى المستأجر استغلال السفينة لحسابه إذ يعتبر هنا المستأجر مجهز للسفينة وليس مالك لها<sup>2</sup>. ويشترط نوع من هذا الإيجار أن يكون مكتوباً ويتضمن على البيانات التالية: اسم المؤجر واسم المستأجر وعنوان كل منهما، اسم السفينة وجنسياتها وحمولتها وغيرها من الأوصاف اللازمة لتعيينها نوع الحمولة ومقدارها، مكان الشحن والتفريغ ومقدار إيجار السفينة<sup>3</sup>.

ويترتب على طبيعة عقد إيجار السفينة غير مجهزة أي عارية ما يلي:

ـ تكون السفينة في حيازة المستأجر وليس المؤجر.

ـ ليس للمؤجر أن يحجز على البضاعة مقابل الأجرة بموجب عقد المشاركة.

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

ـ يكون المستأجر وليس المؤجر مسؤولاً أمام الشاحنين لأن سندات الشحن تصدر باسم المستأجر حتى لو لم يعرفوا بالمشاركة.

ـ إذا اشتركت السفينة في إنقاذ فحص الإنقاذ للمستأجر.

ـ يتساءل المستأجر عن التعويضات المستحقة بسبب الاصطدام الناجم عن الإهمال.

<sup>1</sup> - محمد فريد العريفي، محمد السيد الفقي، مرجع سابق، ص 292.

<sup>2</sup> - حمدي الغنيمي، مرجع سابق، ص 70.

<sup>3</sup> - عادل علي مقدادي، القانون البحري، دار الثقافة للنشر والتوزيع والدار الدولية، عمان، 2002، ص 92.



– جميع الرسوم المطبوعة والتي تستحق على السفينة أثناء نشاطها في البحار أو في الموانئ يدفعها المستأجر<sup>1</sup>.

### فرع ثاني: عقد إيجار سفينة مجهزة

يلتزم مالك السفينة في هذه الصورة من التأجير بوضع السفينة تحت تصرف المستأجر مجهزة بطاقمها ومعدات الملاحقة<sup>2</sup>. بحيث يتولى المؤجر تجهيز السفينة تجهيزاً كاملاً ويحتفظ بصفة المجهز التي تنتقل إلى المستأجر سواء كان التأجير بالرحلة أو المدة<sup>3</sup>.

يكون المستأجر في الإدارة الملاحية والتجارية هو المجهز وفي الإدارة التجارية تبقى حيازة السفينة لدى المؤجر. وهذا النوع من المشاركة ينقسم إلى نوعين: هما المشاركة الزمنية والمشاركة بالرحلة.

### أولاً: عقد إيجار السفينة لمدة معينة

نصت على هذه الحالة المادة 595 من (ق، ب، ج) انه يتعهد المؤجر بموجب عقد استئجار السفينة لمدة معينة بان يضع السفينة مزودة بالتسليح والتجهيز تحت تصرف مستأجر السفينة لمدة معينة ويدفع المستأجر بالمقابل أجرة الحمولة<sup>4</sup>.

نستنتج من هذه المادة أن إيجار السفينة لمدة معينة هو عقد مقتضاه يضع المالك سفينة مجهزة ومزودة بالتسليح والتجهيز، تحت المستأجر لمدة معينة في مقابل أن يقوم المستأجر بدفع أجرة الحمولة<sup>5</sup>، وهنا يحتفظ المؤجر بالإدارة الملاحية للسفينة، كما يبقى الربان وأعضاء الطاقم الآخرون مندوبين عن المؤجر ويتعين عليهم التقيد بتعليماته، وهذا ما نصت عليه المادة 700 من (ق، ب، ج)، وأما الإدارة التجارية فيتولى المستأجر استغلال السفينة بنفسه وإصدار

<sup>1</sup> -العتير عبد القادر، مرجع سابق، ص 202، 203.

<sup>2</sup> -احمد حسني، مرجع سابق، ص 184.

<sup>3</sup> -هاني دويدار، النقل البحري والجوي، منشورات الحلبي الحقوقية، 2008، ص 184.

<sup>4</sup> -انظر المادة 695 من (ق، ب، ج).

<sup>5</sup> -كمال حمدي، مرجع السابق، ص 472.

التعليمات والأوامر إلى الربان والطاقم يستقبل بتحديد رحلات السفينة طيلة الزمن المتفق عليه، ويبرم عقد النقل مع الغير باسمه الخاص، فيصبح ناقلا مسؤولا وحده دون المؤجر عن تنفيذ هذه العقود<sup>1</sup>.

يعتبر عقد استئجار سفينة لمدة معينة عقد إيجار أشياء وإجارة خدمة في نفس الوقت لأنه لا يقع على السفينة فحسب بل على الخدمات التي يقدمها الطاقم أيضا<sup>2</sup>.

### ثانيا: عقد إيجار السفينة على أساس الرحلة

نصت على هذه الصورة المادة 650 من (ق،ب،ج) انه يتعهد المؤجر في عقد استئجار السفينة على أساس الرحلة، بان يضع كليا أو جزئيا سفينة مزودة بالتسليح والتجهيز تحت تصرف المستأجر للقيام برحلة أو أكثر بالمقابل يتعهد المستأجر دفع أجرة السفينة.

في هذه الصورة من إيجار السفينة يتفق الطرفان بان يضع المؤجر تحت تصرف المستأجر سفينته للقيام برحلة معينة أو أكثر دون تحديد المدة التي تستغرق هذه الرحلة، والمقابل يقوم المستأجر بدفع أجرة السفينة، وفي هذه الحالة يعتبر مالك السفينة هو مجهزها وهو الذي يعين الربان والطاقم وبالتالي هو الذي يحتفظ بالتسيير الملاحي والتجاري للسفينة<sup>3</sup>، وهذا ما نصت عليه المادة 651 (ق،ب،ج)<sup>4</sup>، بالإضافة إلى ذلك يقتصر العقد في هذا النوع من الإيجار على الأماكن المعدة للنقل فقط، ولذلك يخرج من نطاقه الأماكن المخصصة للبحارة والربان، ولا يحق للربان ولا للبحارة أن يقوموا بالنقل في هذه الأماكن لأي بضاعة دون الحصول على موافقة من المستأجر بشأنها، وإما إذا كانت السفينة مؤجرة على جزء منها فان الحظر يقتصر على هذا القسم فقط<sup>5</sup>.

<sup>1</sup>-حمدي الغنيمي، مرجع سابق، ص77.

<sup>2</sup>-محمد فريد العريفي، محمد السيد الفقي، مرجع سابق، ص233.

<sup>3</sup>-طالب حسن موسى، مرجع سابق، ص137.

<sup>4</sup>-انظر المادة 651 من (ق، ب، ج).

<sup>5</sup>-أبو كعبان العربي، الوجيز في القانون البحري الجزائري، دار الغرب للنشر والتوزيع، ص118-119.

## المبحث الثاني: تنفيذ عقد إيجار السفينة

يعتبر 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. فان عملية إيجار السفن عدة صور تماشيا مع أطراف العلاقة التعاقدية فيمكن أن تؤجر السفينة مجهزة كما هو ضروري في الملاحة البحرية كما يمكن أيضا أن تؤجر السفينة غير مجهزة.

إن تنفيذ عقد إيجار السفينة يترتب آثار قانونية والمتمثلة في الالتزامات التي رتبها هذا العقد وفقا لما نصت عليه مختلف أحكام القانون البحري الذي سنطرق إليه في (المطلب الأول)، غير أن يمكن أن ينقضي العقد على صورته وهذا ما سنتناوله في (المطلب الثاني)

### المطلب الأول: الالتزامات الناتجة عن عقد إيجار السفينة

إن إرادة الأطراف تلعب دورا لتحديد آثار العقد لتبيان التزامات كل طرف، وتتمثل هذه الآثار مجموعة من الالتزامات الناشئة في نمة كل من طرفي العقد. حيث نتطرق إلى الالتزامات الناشئة عن عقد استئجار السفينة الغير المجهزة في (فرع أول)، والالتزامات الناشئة عن استئجار السفينة على أساس الرحلة في (فرع ثاني)، والالتزامات الناشئة عن استئجار السفينة للمدة معينة في (فرع ثالث).

### فرع الأول: الالتزامات الناتجة عن عقد إيجار السفينة الغير مجهزة

بالرجوع إلى نص المادة 724 من (ق، ب، ج) نجد أن المشرع الجزائري قد حدد الالتزامات المترتبة عن هذا النوع من العقود، وبناءا على هذه المادة سنتطرق إلى التزامات المؤجر والمستأجر<sup>1</sup>، والذي سنتناوله على النحو الآتي:

<sup>1</sup> - انظر المادة 724 من (ق، ب، ج).

## أولاً: التزامات المؤجر

يتضح من خلال نص المادة 724 من (ق، ب، ج) إن التزام المؤجر في عقد استئجار السفينة تحت تصرف المستأجر في الزمان والمكان المتفق عليهما ويتطلب أن تكون السفينة صالحة للملاحة وصالحة للعمل المخصص له. فيعد مسؤولاً عن الأضرار الناتجة عند عدم صلاحية السفينة للملاحة البحرية، ألزم المشرع الجزائري في نص المادة 726 من (ق، ب، ج) على أن مؤجر السفينة القيام بكافة الإصلاحات والتغيرات الناتجة عن العيوب المتعلقة بالسفينة الناتجة عن الاستهلاك العادي<sup>1</sup>.

بالإضافة إلى الضرر الناتج عن الاستهلاك العادي للسفينة، فيلتزم على المؤجر بجميع الإصلاحات والتغيرات الناتجة عن تعطيل السفينة بفعل القوة القاهرة، ففي حالة تعطيل استعمال السفينة لمدة تتجاوز 24 ساعة فلا تستحق الأجرة المدة الزائدة وهذا ما تضمنته المادة 734 من (ق، ب، ج)<sup>2</sup>.

ومن العيوب الذاتية للسفينة خلال مدة العقد، يلتزم المؤجر بتقديم السفينة صالحة للملاحة طوال مدة العقد، ومن ثم يكون المؤجر ملزماً فقط بإجراء التغيرات والإصلاحات الضرورية لإزالة العيب الذي يعيب السفينة، فذلك كلما ظهر عيب خاص بالسفينة من شأنه يجعلها في حالة غير صالحة للملاحة، فيتدخل المؤجر وجبا لإصلاحها على ما كانت عليه عند إبرام العقد<sup>3</sup>.

<sup>1</sup>-انظر المادة 726 من (ق، ب، ج).

<sup>2</sup>- انظر المادة 734 من (ق، ب، ج).

<sup>3</sup>-كمال حمدي، مرجع سابق، ص 427.

## ثانياً: التزامات المستأجر

يتضح لنا من نص المادة 730 من (ق، ب، ج) على أن المؤجر ينتقل حيازة السفينة الى المستأجر، إلى جانب انتقال سلطة التسيير والتجهيز فمن هذا يترتب عن مجموعة من الالتزامات في ذمته وهذا ما نتطرق إليه على النحو التالي:

أ- يعتبر التزام المستأجر بدفع بدل الإيجار عنصراً جوهرياً بالنسبة لجميع أنواع استئجار السفن، أي هو التزاماً أساسياً يقع في ذمة المستأجر مقابل استعماله للسفينة، فقد حدد المشرع الجزائري تحديد قيمة الإيجار وكيفية دفعه متروكاً لحرية الأطراف<sup>1</sup>. فتبدأ هذه العملية من يوم تسليم السفينة للمستأجر إلى غاية ردها للمؤجر وهذا ما وضحتها المادة 733 من (ق، ب، ج)<sup>2</sup>.

ب- يتطلب الاستغلال التجاري للسفينة على المستأجر تحمل كافة المصاريف ومن بينها دفع المصاريف الملحقة، صيانة السفينة والقيام بالإصلاحات والتغييرات الخاصة بالمؤجر. وهذا ما يندرج ضمن ملحقات الاستغلال للسفينة أو ما يعرف بالرسوم الجنائية<sup>3</sup>.

ج- فإذا تلفت السفينة بسبب عيب ذاتي أو عن قوة قاهرة على إثر ظرف لا ينسب لفعل المستأجر، فيوقف دفع الإيجار خلال مدة توقف السفينة إذا تعدت هذه المدة 24 ساعة وهذا ما أوضحتها نص المادة 734 من (ق، ب، ج)<sup>4</sup>.

د- فإذا تأخر المستأجر برد السفينة وجب عليه دفع تعويض على أساس ضعف بدل الإيجار للمدة الزائدة عن مدة العقد، إلا إذا كان التأخر عرضياً بحيث لا يتعدى 10/1 من مدة العقد وهذا ما نصت عليه المادة 736 من (ق، ب، ج).

<sup>1</sup> - انظر المادة 732 من (ق، ب، ج).

<sup>2</sup> - انظر المادة 733 من (ق، ب، ج).

<sup>3</sup> - انظر المادتين 731 و 732 من (ق، ب، ج).

<sup>4</sup> - انظر المادة 734 من (ق، ب، ج).

## فرع ثاني: التزامات ناشئة عن استئجار السفينة على أساس الرحلة

إن عقد إيجار السفينة على أساس الرحلة يرتب جملة من الآثار في ذمة كلا طرفين العقد، وهذا ما يسمى بالآثار القانونية، فهنا سنتطرق إلى كل من:

### أولاً: التزامات المؤجر

بالرجوع إلى نص المادة 652 الفقرة الثانية من (ق،ب،ج) نجد أن المؤجر يلتزم بالقيام بجميع المساعي لتنفيذ الرحلة البحرية المتفق عليها، وكما عليه الاعتناء بالبضاعة خلال فترة الرحلة وذلك بشحن وتوزيع البضاعة وترتيبها في عنابر السفينة<sup>1</sup>، وهذا من خلال طريقة تقي البضاعة من التلف وخطر الهلاك أثناء الرحلة، وأيضا الحفاظ على السفينة من جهة أخرى<sup>2</sup>. من هذا المنطلق نتطرق إلى التزامات المتعلقة بالسفينة والرحلة، وكذلك الالتزامات المتعلقة بالبضاعة وذلك على النحو التالي:

### أ - التزامات متعلقة بالسفينة والرحلة البحرية

يتضح من استقرا المادة 650 من (ق،ب،ج) إن المشرع الجزائري حمل على عاتق المؤجر جملة من الالتزامات منها المتعلقة بالسفينة ومنها المتعلقة بالرحلة، حيث ألزمه بان يضع السفينة تحت تصرف المستأجر، وكما يلتزم بالقيام بالرحلة البحرية ولهذا نجد:

#### 1- التزامات متعلقة بالسفينة

وضع السفينة تحت تصرف المستأجر في الزمان والمكان المحددين في العقد، وان يجب أن تكون مهيأة للتحميل خلال مواعيد الشحن والتفريغ وكذلك أجال الشحن والتفريغ وهذا ما نصت عليه المادة 654 من (ق،ب،ج) ، كما انه لا يجوز للمؤجر أن يقدم سفينة أخرى محل السفينة المحددة في العقد ولو كانت مماثلة لها، إلا إذا احتفظ لنفسه تعاقدًا بهذا الحق<sup>3</sup>، كما

<sup>1</sup>-انظر المادة 652 من (ق، ب، ج).

<sup>2</sup>-انظر المادة 675 من (ق، ب، ج).

<sup>3</sup>-حمدي الغنيمي، المرجع السابق، ص71.

يحافظ المؤجر على تزويد هذه السفينة بجميع وثائقها الإدارية التي تسمح لها الملاحة البحرية حتى يجعلها تتمتع بالقدرة الكاملة لقيام بجميع العمليات المذكورة والمتفق عليها مسبقا في المشاركة<sup>1</sup>.

إذا يعد المؤجر مسؤولا عن الأضرار التي تلحق بالبضائع التي يستلمها ربان السفينة على متن السفينة تنفيذا لعقد إيجار السفينة<sup>2</sup>.

يلتزم المؤجر عند تقديم السفينة للمستأجر بتقديمها في المكان والزمان المحددين في العقد، وفي سبيل ذلك يتعين عليه بذل عناية للقيام بجميع المساعي وذلك قصد تنفيذ عقد الإيجار في أحسن الظروف، وإذا لم يتضمن هذا العقد مكانا للتحميل، فإنه يلتزم المؤجر بتقديم السفينة في المكان الذي يعينه المستأجر وهذا حسب المادة 655 من (ق، ب، ج)<sup>3</sup>. وإذا لم يتم المستأجر بتعيين مكان التحميل في الوقت اللازم ففي هذه الحالة يقدم المؤجر السفينة إلى مكان التحميل الذي تحدده سلطات الميناء وهذا ما نصت عليه المادة 657 (ق، ب، ج)، ولا يجوز للمستأجر أن يرتب مكانا للشحن وتكون فيه السفينة بما من ولا يستطيع الخروج بدون عائق مع حمولتها المادة 656 (ق، ب، ج)<sup>4</sup>.

لا يجوز للمؤجر أن يرفض طلب قطر السفينة من مكان التحميل إلى مكان آخر مهما كانت الحمولة المتفق عليها، وإذا تحقق ذلك يرتب في ذمة المستأجر تحميل جميع المصاريف المتعلقة بذلك وهذا حسب المادة 658 (ق، ب، ج).

يتعين على المؤجر أن يعلم المستأجر لهذا الغرض كتابيا عن وصول السفينة إلى مكان التحميل وبأنها جاهزة للتحميل، وتحدد في عقد إيجار السفينة الشروط والأيام والساعات التي يعتبر فيها هذا الإعلام مبلغا بشكل صحيح، وفي حالة إذا لم يتضمن العقد هذه الشروط يطبق

<sup>1</sup>-انظر المادة 1/652 من (ق، ب، ج).

<sup>2</sup>-انظر المادتين 652 و653 من (ق، ب، ج).

<sup>3</sup>-انظر المادة 655 من (ق، ب، ج).

<sup>4</sup>-انظر المادة 656 من (ق، ب، ج).

النظام أو العرف الجاري بهما العمل في ميناء التحميل حسب المادة 659 من (ق، ب، ج)<sup>1</sup>، ولا يبدأ سريان مواعيد الشحن والتفريغ إلا بعد تبليغ الإعلام بشكل صحيح<sup>2</sup>.

## 2-التزامات خاصة بالرحلة:

توقف مدة مواعيد الشحن والتفريغ خلال الوقت الذي تمنع فيه عمليات التحميل لأسباب تتعلق بالسفينة أو القوة القاهرة أو بطلب سلطات الميناء أو سبب الأحوال الجوية التي تهدد البضاعة أو من الحمولة.

تحدد مشاركة الإيجار رحلة السفينة، بدايتها ونهايتها، إذ يتعين على المؤجر توجيه السفينة في تاريخ معين إلى ميناء معين لشحن حمولة المستأجر ونقلها إلى ميناء آخر، بالرغم من أن هذه الرحلة البحرية يقوم بها بواسطة الربان<sup>3</sup>، إذ يتعين على الربان الالتزام بخط السير المحدد قصد تحقيق الرحلة بكل استقامة وبطريقة عادية، فليس له الانحراف عن الطريق إلا إذا كان الانحراف مبررا، وهذا الأخير تسببه الأحوال الجوية أو الملاحية، أو كان هدفه تكملة حمولة السفينة في ميناء آخر، أو كان العقد يجيز هذا الانحراف، ويرتب على ذلك التزام الربان باعتباره ممثلا عن المجهز بالذهاب إلى ميناء الوصول المحدد في عقد الإيجار، إلا إذا أجاز العقد للربان في حالة وجود مانع من التفريغ في الميناء المتفق عليه والمحدد أصلا، فإنه يجب عليهم تفريغ الحمولة في الميناء الأقرب من الميناء المتفق عليه، ويجب على المؤجر أن يسلك الطريق المبين في عقد الإيجار، وفي حالة عدم وجوده فإنه يجب عليه أن يسلك الطريق المعتاد وهذا حسب المادة 674(ق، ب، ج)<sup>4</sup>. ولكن ليس كل انحراف إداري يعد سببا لترتيب مسؤولية المؤجر، وفي هذا الصدد فإن الانحراف قد يكون مبررا إذا تعلق الأمر بالانحراف عن الطريق المتفق عليه بالعقد من طرف المؤجر فلا يعد مخالفا لعقد الإيجار كما كان هذا التغيير

<sup>1</sup>-انظر المادة 659 من (ق، ب، ج).

<sup>2</sup>-انظر المادة 660 من (ق، ب، ج).

<sup>3</sup>-عباس خالد، أحكام عقد استئجار السفن في التشريع البحري الجزائري، مذكرة ماجستير في القانون الخاص، تخصص القانون البحري والنشاطات المينائية، كلية الحقوق، جامعة وهران، 2012/2011، ص69.

<sup>4</sup>-انظر المادة 674 من (ق، ب، ج).



غايته إنقاذ حياة الأشخاص أو الأموال الثمينة بالبحر وهذا حسب الفقرة الثانية من المادة 674 (ق،ب،ج)<sup>1</sup>.

يكون الانحراف مبررا دائما إذا كان الغرض منه متابعة الرحلة أو المحافظة على سلامتها، فهو من الواجبات الأساسية والهامة، لذا يتعين على الربان أن يبذل كل ما لديه من عناية للوصول بالرحلة إلى نهاية ناجحة. وان يحمي السفينة والشحنة من المخاطر غير العادية، فإذا أصيبت السفينة بأضرار يلزم إصلاحها وعليه إن يتجه بها إلى اقرب ميناء يمكنه من إجراء هذه الإصلاحات، وكذلك في حالة المخاطر الجوية التي تهدد السفينة كالأعاصير مثلا<sup>2</sup>.

و في الحالة التي لا يمكن للسفينة الوصول إلى اتجاهها بسبب عوائق مستمرة لا يمكن تجنبها خلال مدة معقولة، فرض المشرع الجزائري على ربان السفينة بموجب نص المادة 676 من (ق،ب،ج) أن يتبع الأوامر المعطاة له من المؤجر والمستأجر باتفاق مشترك بينهما، وعند عدم وصول هذه الأوامر يقود الربان السفينة نحو ميناء أمين والأقرب، بحيث يمكن له تفرغ الحمولة أو الرجوع البضاعة إلى ميناء الشحن حسب رأيه وما يراه مناسب ومقيدا للمستأجر، ومع ذلك فانه في جميع هذه الحالات يلتزم المستأجر دفع أجرة المسافة.

أما في حالة عدم صلاحية السفينة للملاحة أثناء الرحلة فان المشرع الجزائري تعدى لهذه الحالة بموجب نص المادة 677 من (ق،ب،ج) والذي يقضي انه: "في حالة توقف الرحلة لسبب عطب في السفينة يحول دون استمرار السفينة لمدة معقولة، يستطيع المستأجر أن يسحب الحمولة من السفينة ويحق للمؤجر أن يطلب أجرة المسافة، إلا في الحالات التي تكون فيها أسباب التوقف مسببة ". فهنا المشرع الجزائري أعطى للمستأجر الحق في سحب حمولته من

<sup>1</sup>-انظر المادة 674 من (ق، ب، ج).

<sup>2</sup>-حوتي فيروز، بن سالم فيروز، عقد إيجار السفينة في القانون الجزائري، مذكرة مقدمة لاستكمال شهادة ماستر أكاديمي في العلوم القانونية والإدارية، كلية العلوم الحقوق والعلوم السياسية، جامعة الجليلي بونعامة، خميس مليانة، سنة 2020/2019، ص33.

السفينة وفي مقابل ذلك منح حق للمؤجر في استحقاقه أجرة المسافة، باستثناء الحالات التي تكون فيها أسباب التوقف منسوبة للمؤجر.

### ب - التزامات متعلقة بالبضاعة

بالرجوع إلى نص المادة 653 من (ق،ب،ج) نجد المشرع قد حمل المؤجر مسؤولية الأضرار اللاحقة بالبضائع التي تسلمها ربان السفينة باعتباره ممثلاً عن المجهز على ظهر السفينة بقصد تنفيذ عقد الإيجار، إذ يجب عليه أن يعتني بالحمولة خلال السفر تبعاً لنوعية البضائع واستعمالاتها، وذلك بوضع الآلات والرافعات تحت تصرف المستأجر لاستقبال البضائع ظهرها وتفريغها، لكن ليس عليه بشحنها ولا تفريغها لأنها من التزامات المستأجر<sup>1</sup>. فهنا على المؤجر أن يأخذ بعين الاعتبار خلال هذا الالتزام نوعية البضاعة واستعمالاتها والأحكام الخاصة بعقد إيجار السفينة<sup>2</sup>. بالإضافة إلى ذلك توجد التزامات أخرى تقع على عائق المؤجر بالنسبة للبضاعة نتطرق إليها على النحو التالي:

#### سلامة البضائع المشحونة على متن السفينة

يقصد ذلك هو بدل العناية الكافية من طرف المؤجر قصد الحفاظ على البضائع طول الرحلة البحرية، مع مراعاة نوع البضاعة والغرض المستعمل من أجلها<sup>3</sup>، ومقابل ذلك منحت المادة 670 من (ق،ب،ج) المستأجر بان يضع البضاعة في الأماكن غير المخصصة لاستقبالها والتعويض في حالة الضرر<sup>4</sup>. وعند شحن البضائع في السفينة أصبح من الواجب على المؤجر أن يقوم برصها، ويقصد بالرص وضع البضاعة في السفينة مرتبة وفقاً لقواعد وأصول فنية تضمن حمايتها من عمال الشحن تحت رقابة مقالول الشحن والتفريغ<sup>5</sup>، يلتزم المؤجر برص وتستضيف البضاعة المشحونة من خلال تمتعه بصلاحيات الإدارة الفنية

<sup>1</sup> -مصطفى طه، مرجع سابق، ص 270.

<sup>2</sup> -انظر المادة 675 (ق، ب، ج).

<sup>3</sup> -كمال حمدي، مرجع سابق، ص 403.

<sup>4</sup> -انظر المادة 671 من (ق، ب، ج).

<sup>5</sup> -كمال حمدي، مرجع سابق، ص 404.

والتجارية للسفينة، فعليه المحافظة عليها طوال مهلة الرحلة المتفق عليها لحين تسليمها إلى المرسل إليه<sup>1</sup>.

### ثانياً: التزامات المستأجر في عقد إيجار السفينة على أساس الرحلة

إن المشرع الجزائري نص صراحة في المادتين 650 و673 من (ق،ب،ج) على التزام المؤجر بتقديم السفينة في المكان والزمان المتفق عليه مقابل التزام المستأجر بتحمل عمليات شحن البضائع وتفريغها، وأيضاً الالتزام بدفع أجرة السفينة. فهنا نتطرق إلى التزامات المستأجر على النحو التالي:

#### أ- التزام بشحن البضائع وتفريغها

عند وضع المؤجر السفينة تحت تصرف المستأجر في المكان والزمان المتفق عليهما في العقد فإنها تكون مهيأة للتحميل وهذا حسب المادة 654 من (ق،ب،ج)، إذ في المقابل يلتزم المستأجر بعمليات شحن وتفريغ البضائع وفق لاتفاقهما في العقد، إلا في حالة الاتفاق المخالف لذلك<sup>2</sup>. بحيث تتم هذه العملية أي عملية الشحن والتفريغ من قبل مقاولي الشحن والتفريغ المختصين في هذا المجال.

وفي هذا الاتفاق ينبغي الإشارة إلى من يتحمل نفقات عمليات الشحن والتفريغ، ولا مانع من يتحمل المصاريف كلها في ذمة المستأجر أو المرسل إليه، إما المسؤولية عند تنفيذ هذه العمليات وما ينشأ عنها من ضرر فيتحملها من يتولاها بالفعل ولو كانت نفقاتها على الطرف الآخر، فإذا قام المستأجر فهو يتحمل نتيجة ما يصيب الأشخاص والسفينة والبضائع الأخرى، إما إذا تولاها الناقل فان المسؤولية تقع عليه<sup>3</sup>. فقد تستغرق عملية الشحن والتفريغ وقتاً طويلاً خلافاً عن المدة المتفق عليها في العقد على أساس الرحلة، إلا أنه قد ينهي المستأجر التزامه بتحميل السفينة قبل انقضاء ميعاد هذه العملية، ونجد أن في المادة 660 (ق،ب،ج) بدأ مواعيد

<sup>1</sup>-حوتي فيروز، بن سالم فيروز، مرجع سابق، ص35.

<sup>2</sup>-انظر المادة 673 من (ق، ب، ج).

<sup>3</sup>-احمد حسني، مرجع سابق، ص146.

الشحن والتفريغ وهذا ما يسمى 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 وذلك باتفاق من الطرفين، إما في حالة غياب ذلك فإنه يتم بموجب العرف أو النظام الجاري العمل به في ميناء التحميل<sup>1</sup>، وعند وصول السفينة إلى مكان التحميل على المؤجر أن يعلم المستأجر أو أي شخص آخر معين لهذا الغرض كتابيا بوصولها أو أنها جاهزة للتحميل، كما يحدد العقد طريقة التبليغ لهذا الأخطار<sup>2</sup>، فيعد الإعلام الكتابي مهم جدا من الناحية القانونية لأنه من تسليم هذا الإعلام تبدأ سريان مواعيد الشحن والتفريغ، وتحديد ميعاد الشحن مهم جدا، إذا انتهى الميعاد قبل انتهاء من التحميل فعلى المؤجر أن يبقى السفينة في مكان التحميل لمدة إضافية تسمى ميعاد إضافي للشحن والتفريغ<sup>3</sup>.

وفي هذا الصدد لابد التساؤل عن كيفية حساب المدة الأصلية للشحن والتفريغ؟

عند وصول السفينة إلى مكان التحميل وبإعلام المؤجر للمستأجر لهذا الغرض فيبدأ سريان مواعيد الشحن والتفريغ، فلا يدخل في حساب المدة الأصلية إلا في أيام وساعات العمل، ولا تدخل الأعياد الرسمية في ذلك ما عدا الأحد ما لم يتفق الأطراف على خلاف ذلك وهذا ما جاءت به المادة 02 /667 (ق،ب،ج).

كما قد توقف مدة مواعيد الشحن والتفريغ خلال الوقت الذي تمنع عمليات التحميل لأسباب تتعلق بالسفينة أو القوة القاهرة أو بطلب من سلطات الميناء أو سوء حالة الأحوال الجوية<sup>4</sup>. إن المدة الممنوحة للمستأجر أحيانا تكون غير كافية لشحن أو تفريغ البضاعة، لهذا على الطرفين الاتفاق على إضافة مدة أخرى للمدة الأصلية، والتي يطلق عليها بالمهلة الإضافية، والتي من خلالها يتمكن المستأجر من تنفيذ التزامه، لهذا نص المشرع الجزائري على وجوبه المدة الإضافية، ذلك بموجب المادة 663(ق، ب، ج)، بحيث ألزم المؤجر أن يبقى

<sup>1</sup>-حمدي الغنيمي، مرجع سابق، ص66.

<sup>2</sup>-انظر المادة 661 من (ق، ب، ج).

<sup>3</sup>-انظر المادتين 660، 663 (ق، ب، ج).

<sup>4</sup>-انظر المادة 662 من (ق، ب، ج).

السفينة في مكان التحميل خلال هذه المدة الإضافية، كما تبدأ سريان المهلة الإضافية بمجرد انقضاء المدة الأصلية مباشرة دون الحاجة إلى الإخطار<sup>1</sup>، واستحقاق الأجرة في هذه المهلة الإضافية من طرف المؤجر يحل بمجرد انتهاء اليوم الزائد على أساس إن دفع الأجرة من طرف المستأجر لفائدة المؤجر يكون يومياً<sup>2</sup>، في مقابل حق المستأجر في حالة انقضاء المدة الأصلية دون تحقيق الشحن والتفريغ في مدة إضافية من خلال إبقاء المؤجر للسفينة في مكان التحميل، فهنا يحق للمؤجر فسخ العقد أو إرسال السفينة إلى وجهتها بحمولة ناقصة مع احتفاظه بحقه في الأجرة الكاملة وذلك وفقاً لنص المادة 665(ق،ب،ج)<sup>3</sup>، وكذلك في المادة 667 من (ق،ب،ج) يتضح أن المشرع الجزائري أعطى إمكانية إفادة للمستأجر بمكافئة السرعة والتي يدفعها المؤجر للمستأجر وذلك بمناسبة إنهاء التزامه من التحميل قبل انقضاء الميعاد المحدد في العقد، فيمكن له استغلال السفينة من جديد وإبرام عقود جديدة.

#### ب- التزام المستأجر بدفع الأجرة

نص المشرع الجزائري بموجب المادة 686 من (ق، ب، ج) انه التزام المستأجر بدفع الأجرة يخضع للاتفاق المبرم بين الطرفين من حيث مكان وزمان الوفاء بها وكيفية دفعها. وفي حالة إذا لم تحدد فيها الأجرة يتم تحديدها على أساس القواعد والأعراف المعمول بها في ميناء الشحن أو ميناء التفريغ. كما أشار المشرع الجزائري في المادة 687 من (ق، ب، ج) إذا كان هناك شك في حساب أجرة الحمولة على أساس الحجم أو الوزن أو العدد فان كميات البضائع هي وحدها التي تؤخذ بالحساب لمبلغ أجرة البضاعة، إذن هناك عدة مقاييس ومعايير يتم على أساسها حساب الأجرة فقد ميز المشرع البحري الجزائري بين الأجرة التي لها صلة بالحمولة المشحونة فيتم حسابها على أساس الحمولة<sup>4</sup>، في حين أن الأجرة التي لها صلة بالمسافة

<sup>1</sup>-حوتي فيروز، بن سالم فيروز، مرجع سابق، ص39.

<sup>2</sup>-انظر المادة 664 من (ق، ب، ج).

<sup>3</sup>-انظر المادة 665 من (ق، ب، ج).

<sup>4</sup>-انظر المادتين 686 و 687 من (ق، ب، ج).

المقطوعة يتم حسابها على أساس المسافة المقطوعة<sup>1</sup>، وبالرجوع إلى نص المادة 689 (ق،ب،ج) نجد أن المشرع الجزائري أورد حالات يفسخ فيها عقد إيجار السفينة وهي:

-في حالة فقدان السفينة أو عدم قابليتها للتصليح.

- إيقافها من طرف السلطات المينائية المحددة في العقد. وهذا الذي يجعل تنفيذ الرحلة مستحيلا، فيرتب على ذلك التزام المستأجر دفع أجرة الحمولة، ولكن إذا تحققت الحالات السابقة قبل إقلاع السفينة حيث يرتب على ذلك فسخ العقد دون تعويض، وذلك بسبب انقضاء التزامات الطرفين. وكما يحق للمستأجر فسخ العقد قبل البدء في الرحلة فينقضي التزامه بدفع الأجرة، وكما يلتزم بدفع التعويض للمؤجر عن الضرر الذي ألحقه له دون تجاوز مقدار الحمولة المتفق عليها في العقد<sup>2</sup>، بالإضافة إلى ذلك نجد أن المشرع الجزائري اقر للمؤجر ضمانا لاستيفاء الأجرة وهو حق الامتياز، وهنا في المادة 645 (ق،ب،ج) نجد أن المؤجر يتمتع بالحق الامتياز على البضائع لوفاء أجرة حمولته والأعباء الأخرى المذكورة في عقد الإيجار<sup>3</sup>.

### فرع ثالث: التزامات ناشئة عن استئجار سفينة على أساس المدة

من تعريف عقد استئجار السفينة لمدة معينة، فهنا ما يدفعنا لدراسة التزامات كل طرف فيه نحو الآخر، فالمشرع قد حدد معيار التفرقة بين الالتزامات الواقعة على المؤجر وتلك الواقعة على المستأجر، بمدى احتفاظ كل طرف بحق السير الملاحي أو التسيير التجاري للسفينة وهذا على النحو التالي:

### أولاً: التزامات المؤجر

عند استقراء نص المادة 696 من (ق، ب، ج) يظهر لنا أن المشرع قد جعل المؤجر الذي إبرم عقد استئجار السفينة لمدة معينة، يلتزم أساسا بتقديم السفينة المؤجرة في حالة صالحة

<sup>1</sup> - انظر المادة 688 من (ق، ب، ج).

<sup>2</sup> - انظر المادة 692 من (ق، ب، ج).

<sup>3</sup> - انظر المادة 645 من (ق، ب، ج).

للملاحة، ومرفقة بالوثائق المطلوبة ومجهزة بطاقمها في الوقت المحدد وبالميناء الذي تم تعيينه في العقد. والتزام آخر تناوله المشرع في المادة 697 من (ق، ب، ج) هو التزام المؤجر بإبقاء السفينة المؤجرة طيلة مدة العقد وتأمينها وتزويدها اللازمة وكذلك دفع الرواتب واللواحق مع تقديم كل الخدمات المتطلبة.

### تقديم السفينة المعينة في حالة صالحة للملاحة

ينحصر هذا الالتزام واقع على المؤجر بموجب نص المادة 696 من (ق، ب، ج) في قيامه بتسليم للمستأجر السفينة ذاتها المعينة في العقد، أي وضعها تحت تصرفه في الزمان والمكان المتفق عليهما بالمشاركة. ويجب أن تكون السفينة المقدمة في حالة صالحة للملاحة البحرية وهي مجهزة كلياً لكي يتمكن المستأجر بتنفيذ العمليات وفقاً لما تم تحديدها في هذا العقد<sup>1</sup>. فالمشرع لم يعد المؤجر بالمدة سواء باحترام الوقت والمكان المتفق عليه عند وصفه السفينة تحت المستأجر، بل ألزمه وفي نفسه المادة 696 من (ق، ب، ج) أن تكون السفينة في حالة جيدة تسمح لها بالملاحة، مرفقة بالوثائق اللازمة ولجعل هذه السفينة في حالة صالحة للملاحة، هو التزام واقع على المؤجر عند تسليمها للمستأجر وهذا ما جاءت به المادة 697 من (ق، ب، ج)، كما أن التزام المؤجر صلاحية السفينة للملاحة طيلة مدة العقد، يعتبر التزاماً ناتجاً عن احتفاظه بالتسيير الملاحي. لهذا يتحمل المؤجر أعباء عمليات الصيانة الدورية اللازمة يتحمل نفقات تنظيفها وكذا مصاريف ترميمها وتصليح الإعطاب وهذا ما جاءت به المادة 705 من (ق، ب، ج)<sup>2</sup>.

ومن خلال ما سبق يتضح أن المؤجر يتحمل مهمة التأمين على السفينة جسم السفينة وكذلك تعبات الهلاك، بل يمتد أي كل ما من شأنه تمكين المستأجر من الاستمرار في استقلالها تجارياً ودون أن يتكلف المستأجر شيئاً منها<sup>3</sup>.

<sup>1</sup>-عباس خالد، مرجع سابق، ص 117.

<sup>2</sup>-انظر المادة 705 من (ق، ب، ج).

<sup>3</sup>-كمال حمدي، مرجع سابق، ص 390.

لقد نص المشرع صراحة في المادة 697 من (ق، ب، ج) على أن مؤجر السفينة على أساس المدة يتحمل عبئ التأمين على السفينة دون تحديد الأخطار التي يجب التأمين عليها بحيث يتمتع المؤجر بسلطة التسيير الملاحي للسفينة ومن ثم تقع عليه تعبئة الهلاك البضاعة وفقدانها أو عدم إمكانية تصليحها، وذلك وفقا لنص المادة 719 من (ق، ب، ج)، بالإضافة إلى ذلك قد تصاب السفينة المجهزة بضرر أثناء القيام بالملاحة البحرية فتصبح غير صالحة لاستعمال التجاري، وإصلاحها يحتاج لمدة تتجاوز أربعة وعشرون (24) ساعة، ففي هذه الحالة فإن أجرة الحمولة لا تكون مستحقة الدفع خلال المدة الزائدة<sup>1</sup>.

### ثانيا: التزامات المستأجر

يتمتع المستأجر في عقد استئجار السفينة انه الطرف الثاني في العلاقة التعاقدية ويعتبر الالتزام في مقدمة الالتزامات المتعلقة بصورة مباشرة بالالتزام المؤجر بتقديم السفينة محل الاتفاق. ومن أهم التزاماته أولها التزامه بدفع الأجرة، ثانيها تحمل نفقات استعمال السفينة وأخيرا التزامه برد السفينة.

#### أ- التزام المستأجر بدفع الأجرة

يعتبر التزام بدفع الأجرة في عقد إيجار السفينة لمدة معينة هو التزام جوهرى وأساسى يقع على المستأجر وهو ما يقابل التزام المؤجر بوضع السفينة كاملة للتجهيز تحت تصرفه<sup>2</sup>، فيحق للمستأجر تحديد الوقت والكيفية المتفق عليها في العقد وفي المواعيد المحددة. وغالبا ما يتم تحديدها وفقا للقانون العرض والطلب في السوق الفلاحي، فيكون هذا التحديد بالاعتماد إلى حمولة السفينة من جهة ومدة العقد من جهة أخرى<sup>3</sup>. أعطى المشرع الجزائري الحرية لأطراف العقد في تحديد كيفية الدفع ولكن في حالة ينعدم فيها الاتفاق فان ذلك يتم دفعها مقدما وشهريا،

<sup>1</sup>-محمود شحات، مرجع سابق، ص 63

<sup>2</sup>-مصطفى طه، مرجع سابق، ص 392.

<sup>3</sup>-حمدي كمال، مرجع سابق، ص 476.



إلا أن الأجرة المدفوعة مقدما لا يعتبر كحق مكتسب بالنسبة لكل الحوادث وما نصت عليه المادة 708 من (ق، ب، ج)<sup>1</sup>.

يبدأ سريان هذه الأجرة من أول يوم الذي ترفع السفينة تحت تصرف المستأجر ضمن شروط العقد وفي حالة وجود شك بخصوص بنود هذا العقد، فيبدأ حساب الحمولة من اليوم الذي بدا فيه التحميل وينتهي في اليوم الذي تنتهي فيه عمليات التفريغ وقبل إعادة السفينة<sup>2</sup>.

فجاء المشرع الجزائري في نص المادة 710 من (ق، ب، ج) على مسالة عدم استحقاق الأجرة خلال الأوقات التي تكون فيها السفينة غير صالحة لاستعمال التجاري، فالأمر الذي يتطلب إصلاحها مدة 24 ساعة. إما بالنسبة للهلاك السفينة أو توقفت بسبب قوة قاهرة كحوادث الملاحة بهيجان البحر أو العواصف أو ما يفعل المؤجر أو تابعيه فلا تستحق الأجرة من تاريخ التوقف، إما في حالة انقطاع خبر السفينة المستأجرة ثم تبين هلاكها ففي هذه الحالة استحققت الأجرة الدفع الكامل إلى تاريخ نبا عنها وهذا ما نصت عليه المادة 721 من (ق، ب، ج). و أخيرا إذا لم يقيم المستأجر بدفع الأجرة خلال المدة المتفق عليها، ففي هذه الحالة يؤدي المؤجر بطلب فسخ العقد وكذلك طلب بالتعويضات عن خسارة الأجرة وعن الأضرار الأخرى اللاحقة به وهذا ما جاءت به نص المادة 720 من (ق، ب، ج)<sup>3</sup>.

#### ب - التزام المستأجر بتحمل نفقات استغلال السفينة

نص المشرع الجزائري في نص المادة 704 من (ق، ب، ج) صراحة على انه للمستأجر يتحمل كل المصاريف المتعلقة بالاستغلال التجاري للسفينة وبما في ذلك عنابر السفينة والتي يتعين عليه أن يوفرها بالكمية والنوعية واللازمة للسير الحسن لآلات السفينة وتحسين أجهزتها لوجه حسن وتحمل أجرة أفراد الطاقم خلال ساعات إضافية<sup>4</sup>.

<sup>1</sup>-انظر المادة 708 من (ق، ب، ج).

<sup>2</sup>-انظر المادة 709 من (ق، ب، ج).

<sup>3</sup>-انظر المادة 720 من (ق، ب، ج).

<sup>4</sup>-انظر المادة 704 من (ق، ب، ج).

فان المؤجر تحمل مسؤولية الأضرار اللاحقة بالبضائع المشحونة فهذا للمستأجر يكون مبدئياً مسؤولاً عن التلف الحاصل للبضائع المنقولة أثناء الرحلة البحرية. ويعد المستأجر مسؤولاً عن الضرر اللاحق بالبضاعة أو هلاكها إذا كانت ناتجة عن خطأ الريان حسب المادة 698 من (ق، ب، ج).

### ج- التزام المستأجر برد السفينة

يلتزم المستأجر برد السفينة للمؤجر بنفس الحالة التي تسلمها بها، ويقع هذا الالتزام على عاتق المستأجر وهذا تطبيقاً للقواعد العامة في القانون المدني، وينبغي على المستأجر رد السفينة إلى المؤجر عند انتهاء مدة الإيجار<sup>1</sup>.

يتضح لنا في نص المادة 711 من (ق، ب، ج) على أن التزام المستأجر هو القيام برد السفينة للمؤجر في المكان والزمان المحددين في العقد، ولكن قبل كل ذلك يجب على المستأجر إعلام المؤجر بالوقت اللازم<sup>2</sup>.

إلا أن عند انتهاء مدة الإيجار قبل انتهاء الرحلة البحرية، فيتطلب إجراء تمديد العقد حسب نص المادة 712 من (ق، ب، ج)، فيمدد هذا العقد بقوة القانون على أن يكون التمديد لا يعتبر تجديدًا للعقد لأنه لا يفترض تجديد هذا العقد بعد انتهاء مدة المحددة له<sup>3</sup>، ومقابل هذا التمديد للعقد يلتزم للمستأجر بدفع هذه المدة الإضافية أجرة المذكورة في العقد إلا إذا كانت هذه المدة عرضية ولا تزيد عن العشر (10 / 1) من مدة العقد<sup>4</sup>.

نلاحظ أن التشريع البحري بموجب نص المادة 713 من (ق، ب، ج) قد أعطى للمؤجر إمكانية رفض وعدم موافقة المستأجر بقيام رحلة جديدة وهذا في حالة ما إذا تبين أن المدة المتوقعة لإتمامها، تتجاوز بقدر كبير المدة المحددة لنهاية العقد<sup>5</sup>. إما بخصوص انتهاء الرحلة

<sup>1</sup> - عبد القادر حسين العطير، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، جامعة عمان الأهلية، الأردن، 1999، ص 208.

<sup>2</sup> - انظر المادة 711 من (ق، ب، ج).

<sup>3</sup> - كمال حمدي، مرجع سابق، ص 400.

<sup>4</sup> - انظر المادة 712 / 2 من (ق، ب، ج).

<sup>5</sup> - انظر المادة 713 من (ق، ب، ج).

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<sup>1</sup>. إلا أن يمكن للمؤجر استرجاع حقه في التصرف بالسفينة على أن يكون ذلك بعد 3 أيام من تاريخ أعمار المستأجر ولكن هذا الأمر لم ينص عليه المشرع الجزائري، ويبرم هذا بقوة القانون ودون اللجوء إلى القضاء. بحيث يأمر المؤجر الريان بإنهاء الرحلة ونقل البضاعة المشحونة إلى ميناء الوصول، ويكون ذلك مقابل أجره المثل الواجبة اقتضاء مع عدم الإخلال بحق التعويض وتكون الأخطاء التي يرتكبها كل من الريان والبحارة لأنهم تابعين للمؤجر وتكون تلك نتيجة قوة القاهرة أو تكون نتيجة الاستعمال العادي وهذا الأخير نصت عليه المادة 711 من (ق، ب، ج).

### المطلب الثاني: انقضاء عقد إيجار السفينة والقانون الواجب التطبيق عليه

يعتبر عقد إيجار السفينة كباقي العقود الأخرى التي تنظمه وفقا للقواعد العامة من جهة وخضوعه لأحكام القانون البحري من جهة أخرى. وهذا ما يجعلها عدة طرق لانقضائها أي يمكن أن ينقضي بالطرق العادية أو بالطرق الغير العادية، إن الحرية التعاقدية في إبرام هذه العقود فإنها تمنح للأطراف النزاعات تحديد القانون الواجب التطبيق على موضوع النزاع التي يمكن أن تفار في نطاقه.

وعلى هذا الأساس نتطرق بالدراسة في هذا المطلب إلى انقضاء عقد إيجار السفينة (كفرع أول) والقانون الواجب التطبيق (كفرع ثاني)

#### فرع أول: انقضاء العقد لإيجار السفينة

ينقضي عقد ايجار السفينة إلى انقضاء عادي وأخر انقضاء غير عادي.

<sup>1</sup>-كمال حمدي، مرجع سابق، ص399-400.

عقد إيجار السفينة وفقا للقواعد العامة بانقضاء مدته حيث يعد عنصر المدة من العناصر الجوهرية أي يمكن أن يؤثر في حسن تنفيذ الالتزامات الناشئة في العقد.

### أولاً: انقضاء عادي

في الأصل ينقضي عقد إيجار السفينة بطريقة عادية لمدة معينة بانتهاء المدة المتفق عليها وينقضي هذا العقد بقوة القانون وهذا وفقا لنص المادة 735 من (ق، ب، ج)<sup>1</sup> لإشارة على انقضاء عقد الإيجار السفينة المجهزة فيخص حالتين: الحالة الأولى إيجار السفينة على أساس الرحلة أما الحالة الثانية إيجار السفينة لمدة معينة.

إن الانقضاء العادي لعقد إيجار السفينة على أساس الرحلة ينتهي بطريقة عادية بانتهاء المدة المتفق عليه وذلك بانتهاء مهلة ميعاد الشحن والتفريغ بالإضافة لانتهاء من تحميل السفينة، وفي حالة انتهاء المهلة يستوجب وضع السفينة في مكان التحميل خلال مدة إضافية تسمى ميعاد إضافي للشحن وهذا طبقا لنص المادة 663 من (ق، ب، ج)<sup>2</sup>.

أما انقضاء عقد إيجار السفينة على أساس المدة يتبين انه ينقضي بانتهاء المدة المتفق عليها، فيلتزم في هذا العقد على المؤجر أن يضع السفينة المجهزة تحت تصرف المستأجر لفترة محددة مقابل أجرة<sup>3</sup>.

أشار المشرع الجزائري عن رد السفينة في التاريخ والمكان المذكورين في عقد الإيجار وفقا لنص المادة 711 من (ق، ب، ج).

<sup>1</sup>-انظر المادة 735 من (ق، ب، ج).

<sup>2</sup>-ارجع المادة 663 من (ق، ب، ج).

<sup>3</sup>-هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2001، ص190.

## ثانيا: انقضاء غير عادي لعقد إيجار السفينة

فان طبقا لأحكام العامة في العقود يعد فسخ العقد كطريقة لإنهائه، فيعد عقد إيجار السفينة من العقود الملزمة فيجوز له الفسخ، ومن خلال نص المادة 689 من (ق، ب، ج)، وبينت أهم الحالات التي تؤدي إلى الفسخ على سبيل الحصر والمتمثلة في:

- حالة فقدان السفينة وأصبحت ناتجة حادث وعدم قابليتها للتصليح.
- في حالة إذا صدرت أو أوقفت من قبل سلطات المحلية لميناء التوقف.
- في حالة منعها من التجارة من طرف البلد الذي تضمن له العقد.
- في حالة وقوع حادث له طابع القوة القاهرة التي تجعل تنفيذ الرحلة المستحيلة، وعند حدوث أي من الحالات السابقة خلال الرحلة البحرية يستطيع كل طرف أن يفسخ العقد.

وبينت نص المادة 718 من (ق، ب، ج) أن ينقضي عقد إيجار السفينة في حالة عدم تنفيذ أحد الأطراف للالتزامات، كما لو رفض المؤجر وضع السفينة تحت تصرف المستأجر حسب المادة ر كما يمكن كذلك أن يفسخ العقد دون اللجوء للقضاء إذا تضمن عقد الإيجار في بنوده شرط يفسخ العقد المتفق عليه بين الطرفين.

لقد اقر المشرع الجزائري حالتين يفسخ فيها العقد أولاً بقوة القانون التي تتمثل في منع التجارة مع الدولة التي يقع فيها ميناء التفريغ وثانياً بالقوة القاهرة التي تجعل تنفيذ الرحلة مستحيلاً، وفي هذه الحالة يدفع المستأجر أجرة الحمولة والمسافة المتبقية مع تحمل مصاريف التفريغ<sup>1</sup>.

كما يمكن لمستأجر السفينة الحق في فسخ العقد قبل بدء بالتحميل مع إلزام المستأجر بدفع تعويضا للمؤجر عن الضرر الذي لحق به. ولا يمكن أن يتجاوز التعويض أجرة الحمولة وهذا ما نستخلصه في نص المادة 692 من (ف، ب، ج). أما في حالة ما إذا تعلق الأمر باستئجار السفينة لمدة معينة، يمكن للمستأجر فسخ العقد في حالة رفض المؤجر القيام برحلة

<sup>1</sup>-انظر المادة 690 من (ق، ب، ج).

بحرية يتخللها خطرا غير متوقع عند إبرام العقد ومن شأنه أن يهدد السفينة أو سلامة الأشخاص الموجودين على متنها<sup>1</sup>.

أخيرا اعتبر المشرع الجزائري أن العقد مفسوخا بقوة القانون في حالة فقدان السفينة أو غرقها أو هلاكها أو عدم قابليتها للتصليح<sup>2</sup>.

### فرع ثاني: القانون الواجب التطبيق على عقد إيجار السفينة

يخضع عقد استئجار السفن لمبدأ العام للحرية التعاقدية في إبرام هذه العقود فيتمتع أطرافه في تحديد التزامات العقد، فانه يمنح لأطراف الحق في اختيار القانون الواجب التطبيق العقد لكن غالبا ما يتفق الأطراف على هذه العقود النموذجية، إلا أن المشرع قيد هذه الحرية بمنح إدراج بنود في العقد الذي بموجبه يحدد القانون الواجب التطبيق على العقد المخالف للنظام العام وهذا ما كرسته المادة 641 من (ق، ب، ج)<sup>3</sup>، كأن يكون كل من أطراف العقد ذو جنسية جزائرية يخضع إلى قانون راية السفينة المستأجرة فيطبق عليهم القانون الجزائري وجوبا، وهذا ما تبناه المشرع الجزائري في نص المادة 2/647 من (ق، ب، ج) والهدف من هذا إعطاء الأولوية للقوانين الداخلية من حيث التطبيق<sup>4</sup>.

كما أن تحديد إرادة المؤجر والمستأجر في العقد سواء يكون بشكل مباشر أو غير مباشر، فلهذا قد يعبر عن إرادة الطرفين إما بصفة صريحة أو ضمنية، لكن قد يكون اختلاف بين أطراف العقد حول القانون الواجب التطبيق الذي يحكم النزاع الذي ينشأ بينهما في تنفيذ هذا العقد<sup>5</sup>.

<sup>1</sup>-انظر المادة 714 من (ق، ب، ج).

<sup>2</sup>-انظر المادة 721 من (ق، ب، ج).

<sup>3</sup>-انظر المادة 641 من (ق، ب، ج).

<sup>4</sup>-انظر المادة 647 من (ق، ب، ج).

<sup>5</sup>-عباس خالد، مرجع سابق، ص 57.

فهذا قد يثير جدال حول القانون الواجب التطبيق في الحالة اختلاف جنسية طرفي العقد ففي هذه الحالة فان القاضي في الغالب يكون له الاختيار في تطبيق قانون مكان إبرام العقد<sup>1</sup>، أو قانون راية السفينة<sup>2</sup>، وهذا في حالة عدم وجوب أي شرط في العقد. فعلى القاضي تحديد القانون الذي سيطبقه على العقد، فيقوم بالبحث عن القانون الذي أراد كلا الطرفين الخضوع له لحظة إبرام العقد<sup>3</sup>. فلا يمكن استخلاصه لا صراحة ولا ضمنا، ونتيجة على ذلك أن آراء الفقهاء لم توصل في إيجاد حل موحد بهذا الشأن<sup>4</sup>.

<sup>1</sup>-انظر المادة 3/18 من (ق، م، ج)

<sup>2</sup>-انظر المادة 647 من (ق، ب، ج).

<sup>3</sup>-هشام صادق، القانون الواجب التطبيق على عقود التجارة الدولية، منشأة الإسكندرية، مصر، 1995، ص141.

<sup>4</sup>-محمد عبد الفتاح ترك، مرجع سابق، ص 49.

## ملخص الفصل الأول

نستخلص من خلال دراستنا لهذا الفصل إن عقد إيجار السفينة يعتبر مثل العقود الأخرى فهو ينعقد بين طرفين هما المؤجر والمستأجر. بحيث تقع على عاتقهما التزامات بحيث يلتزم المؤجر بتقديم سفينة بشرط أن تكون صالحة للملاحة البحرية ويضعها تحت تصرف المستأجر وذلك وفقا لمدة متفق عليها مسبقا. في حين مقابل ذلك يلتزم هذا الأخير بدفع الأجرة ورد السفينة عند انقضاء وانتهاء مدة العقد. بالإضافة إلى ذلك استخلصنا أيضا أن عقد إيجار صور عديدة أهمها: إيجار السفينة غير مجهزة وهو عقد يضع مقتضاه مالك السفينة تحت تصرف المستأجر وذلك بإرادة الطرفين، على تاجر السفينة الغير المجهزة انتقال الإرادتين الملاحية والتجارية إلى يد المستأجر، ولدينا أيضا إيجار السفينة لمدة معينة وهو عقد يضع المؤجر سفينة مزودة بالتسليح والتجهيز تحت يد المستأجر وذلك لمدة معينة، وبالمقابل يقوم هذا الأخير بدفع أجرة الحمولة، وفي هذه الحالة يحتفظ المؤجر بالإرادة الملاحية لسفينة فقط. والنوع الآخر هو إيجار سفينة على أساس الرحلة وهو عقد يضع المؤجر كليا أو جزئيا سفينة مزودة بالتسليح والتجهيز تحت تصرف المستأجر لقيام برحلة أو عدة رحلات، وبالمقابل يتعهد المستأجر بدفع الأجرة ويرتب في هذه الحالة احتفاظ المؤجر بالإرادتين الملاحية والتجارية.



# الفصل الثاني:

الاستغلال التجاري للسفينة عن طريق إبرام عقد النقل  
البحري للبضائع

## الفصل الثاني: الاستغلال التجاري للسفينة عن طريق إبرام عقد

### النقل البحري للبضائع

يعتبر عقد النقل البحري للبضائع من أهم صور استغلال التجارة البحرية ويعد نقل البضائع بوجه عام عصب حركة تداول الثروات، إذ لا يأتي انجاز المبادلات بين أجزاء المعمورة المختلفة دون أن يستلزم الأمر نقل الأشياء من مكان إلى آخر، فيعتبر عقد نقل البضائع الأكثر شيوعاً في النشاط البحري. ويعتبر السبيل الرئيسي لتنفيذ هذه المبادلات الدولية، وباعتباره أنه القالب القانوني الذي تمارس به المبادلات التجارية.

فيتم إبرام عقد نقل البضائع والذي يعود من أهم العقود في مجال التجارة البحرية وهذا نظراً لأهمية الوسيلة المستخدمة لنقل البضائع بحراً، وهذا ما أدى إلى ظهور عدة اتفاقيات دولية تنظم النقل البحري للبضائع. وعليه سوف نتطرق إلى ماهية عقد النقل البحري في (المبحث الأول)، أما تنفيذه في (المبحث الثاني).

## المبحث الأول

### ماهية عقد النقل البحري

يعتبر عقد النقل البحري للبضائع من العقود الرضائية التي يشترط لانعقاده من توفر الشروط الموضوعية مع مراعاته لأحكام المتعلقة به ومع ذلك النظر إلى الخصوصية التي تميز عقد النقل البحري للبضائع عن غيره من العقود التجارية الأخرى، أي يقوم بوثيقة اقتصادية ذات أهمية بالغة في مجال التجارة الخارجية كما يترتب عليه نقل السلع وتبادلها بين مختلف الجهات. ولتحديد أهمية النقل البحري للبضائع وجب تحديد مفهومه في (المطلب الأول)، وتحديد ما يحكمه من قواعد قانونية (المطلب الثاني).

### المطلب الأول: مفهوم عقد النقل البحري للبضائع

يعتبر الاستغلال البحري هو الهدف الرئيسي من إنشاء السفينة، حيث يقوم مالكوها بنقل البضائع عليها، تتحدد صفة كل من الشاحن والناقل والمرسل إليه. فيقوم عقد النقل البحري بوظيفة اقتصادية ذات أهمية كبيرة في مجال التجارة الخارجية أي نقل وتبادل السلع بين مختلف الجهات المعنية.

فلتبيان مفهوم عقد النقل البحري للبضائع، فسوف نتناول أولاً إلى مختلف التعاريف التي تشملها وتحديد خصائصه في (فرع أول)، ثم سوف نتطرق إلى أطراف العقد في (فرع ثاني).

### فرع أول: تعريف عقد النقل البحري وخصائصه

لتحديد مفهوم عقد النقل البحري للبضائع يجب التعرف على جوانبه، وسوف نتطرق إلى تعريف عقد النقل البحري للبضائع (أولاً)، وتحديد خصائصه (ثانياً).

### أولاً: تعريف عقد النقل البحري للبضائع

سنحاول تقديم أهم التعاريف الموجهة لهذا النقل سواء وفقاً للقانون الجزائري، أو وفقاً لاتفاقيات الدولية، أو على المستوى الفقهي وهذا ما سنتناوله كما يلي:

#### أ- تعريف عقد النقل البحري وفقاً للقانون الجزائري

عرف المشرع الجزائري عقد النقل البحري للبضائع في القانون البحري وفقاً لنص المادة 738 من القانون البحري التي جاء فيها على أنه ذلك العقد الذي يتعهد الناقل عن طريق البحر بإيصال بضاعة معينة من ميناء آخر وكذلك يتعهد الشاحن بدفع المكفأة له المسماة أجرة الحمولة، فنجد أنه عرفه بتبيان أهم التزامات طرفي هذا العقد<sup>1</sup>. يبدأ عقد النقل البحري بموجب أخذ الناقل البضاعة على عاتقه وانتهائه بتسليم البضاعة إلى المرسل إليه أو ممثله القانوني وهذا ما جاءت به المادة 739 من (ق، ب، ج).

#### ب- تعريف عقد النقل البحري وفقاً لاتفاقيات الدولية

اختلف موقف اتفاقية هامبورغ لسنة 1978 حول تعريف عقد النقل البحري للبضائع عن اتفاقية روتردام لسنة 2008، غير أن اتفاقية بروكسل لسنة 1924 لم تنص إطلاقاً إلى تحديد تعريف عقد النقل وهو الأمر الذي سنوضحه كما يلي:

#### 1- في اتفاقية بروكسل لسنة 1924:

نصت المادة 1 الفقرة 'ب' على أن عقد النقل ينطبق فقط على عقود النقل المثبتة بسند شحن أو بأية وثيقة مماثلة تكون سند نقل البضائع بحراً وكذلك ينطبق على سند شحن أو وثيقة مماثلة صادرة بسبب مشاركة إيجار السفينة ابتداء من الوقت الذي ينظم فيه هذا العلاقات بين

<sup>1</sup>-انظر المادة 738 من (ق، ب، ج).

الناقل وحامل سند الشحن. وتضمنت اتفاقية بروكسل بتنظيم الأساسي والقانوني لمسؤولية الناقل البحري وأبطلت شروط الإعفاء من المسؤولية التي كان يتمسك بها الناقل<sup>1</sup>.

وجد معاهدة بروكسل لسندات الشحن لم تكن تقنيا شاملا تعبر عن كل أنواع وصور أنظمة النقل البحري المختلفة ومن أهمها سندات الشحن فقط، كما أنها لهذه المعاهدة أساسها مسؤولية الناقل البحري بشكل محدد وبشكل أمر بحيث لا يجوز مخالفته<sup>2</sup>.

## 2- اتفاقية هامبورغ لسنة 1978

عرفت اتفاقية الأمم المتحدة لنقل البحري للبضائع لسنة 1978 عقد النقل من خلال المادة 1 الفقرة السادسة على انه ذلك العقد الذي يتعهد الناقل بموجبه نقل البضائع بطريق البحر من ميناء إلى آخر لقاء أجرة، إلا انه لأغراض هذه الاتفاقية لا يعتبر العقد الذي يشمل نقلًا بطريق البحر وكذلك نقله بوسيلة أخرى، عقد نقل بحري إلا في حدود تعلقه بالنقل بحرا.

يشمل عقد النقل البحري في إطار هذه الاتفاقية على انه اتفاق مبرم بين الطرفين يكون بأية وثيقة، فالمعاهدة لم تشترط ذلك بل اكتفت بالاتفاق بين الشاحن والناقل البحري للبضائع.

نستنتج من اتفاقية هامبورغ على انه جاءت بنصوص قانونية أكثر توضيحا من اتفاقية بروكسل فهي لم تشر إلى أن العقد الذي يبرمه الطرفان ينصب في وثيقة الشحن، بل اكتفى بالاتفاق بين الطرفين والحرية في إبرامه وبالإضافة أنها منسجمة مع التطور والتقدم الصناعي التكنولوجي وتأثيره على بناء السفن وزيادة استعمال الحاويات.

<sup>1</sup> انظر إلى المادة 1 من اتفاقية الدولية الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن الموقعة في 25 أوت 1924، والتي انضمت إليها الجزائر بمرسوم رقم 76-71 مؤرخ في مارس 1964، يتضمن انضمام الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية إلى المعاهدة الدولية الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن ببروكسل في 25 أوت 1924، ج، ر، ج، ج عدد 28، صادر بتاريخ 3 افريل 1964.

<sup>2</sup> -محمد عبد الفتاح ترك، عقد النقل البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، 2005، ص50.

### 3- قواعد روتردام لسنة 2008

عرفت اتفاقية الأمم المتحدة كعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كلياً أو جزئياً في نص المادة 1 الفقرة 1 على أنه ذلك العقد الذي يتعهد فيه الناقل بنقل البضائع من مكان إلى آخر، وبمقابل أجرة نقل، ويجب أن ينص العقد على النقل بحراً، ويجوز أن ينص على النقل بوسائط نقل أخرى إضافة إلى النقل البحري.

جاء تعريف عقد النقل البحري في هذه الاتفاقية أكثر وضوحاً مقارنة بتعريف الذي جاءت به الاتفاقية هامبورغ لسنة 1978، حيث أنها عرفت عقد النقل البحري على عنصرين وهما: الأول على أنه عقد يتعهد فيه طرفين الناقل والشاحن على نقل البضائع، والثاني أن يتم النقل عن طريق البحر أي من ميناء إلى آخر أو النقل المتعدد الوسائط أو المتتابع بطريق البحر أو المختلط، أي النقل من مكان إلى آخر مروراً على البحر<sup>1</sup>.

#### ج-تعريف فقهي لعقد النقل البحري للبضائع

أورد الفقهاء والباحثون حول عقد النقل البحري العديد من التعاريف، ونأخذ على سبيل المثال أهم هذه التعاريف:

إذ عرفها الدكتور احمد محمود حسني انه العقد الذي يتعهد فيه الناقل سواء كان مالكا للسفينة أو مجهزها أو مستأجرها بان ينقل شحنة ما من ميناء إلى آخر مقابل أجرة، وعرفه الدكتور هاني دويدار انه عقد بمقتضاه يلتزم شخص يسمى الناقل البحري بتغيير مكان بضائع بطريق البحر مقابل أجرة<sup>2</sup>.

ومن الصعب إيجاد تعريف دقيق وشامل على المستوى الفقهي لعقد النقل البحري فان مجمل التعاريف لم تذكر المرسل إليه كطرف ثالث في تنفيذ العقد ولم تسعى إلى تحديد وسيلة النقل ولم تحدد أيضاً الطرف الذي يتحمل أجرة النقل.

<sup>1</sup>- ايلي صفا، أحكام التجارة البحرية، دار المنشورات الحقوقية، بيروت، 1993، ص 186-187.

<sup>2</sup>- هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، دار الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2001، ص 239.

ومن خلال ما سبق يمكن تعريف عقد النقل البحري للبضائع على انه ذلك العقد الذي يتعهد الناقل بموجبه بان ينقل بضائع الشاحن المسلمة منه في ميناء الشحن بطريق البحر على متن سفينة إلى ميناء الوصول وتسليمها للمرسل إليه مقابل أجره المحمولة الذي يدفعها الطرفين.

### ثانياً: خصائص عقد النقل البحري للبضائع

ومن خلال تعريف عقد النقل البحري للبضائع نستنتج مجموعة من الخصائص المتمثلة في:

#### أ - عقد النقل البحري عقد رضائي وملزم للجانبين

يعتبر عقد النقل البحري للبضائع من العقود الرضائية ينعقد بمجرد توافق إرادتي الطرفين الناقل والشاحن، فلا يشترط لانعقاده أي شرط آخر، فهو ليس عقد شكلي ولا تلزمه الرسمية. وبالتالي فان الكتابة ليست إلزامية لانعقاده وإنما إلزامية لإثباته فقط، فينعقد عقد النقل بمجرد تقابل الإيجاب والقبول وهذا ما يعني أن العقد لا يتوافق بإجراء معين مثل إصدار الشحن أو تسليم الشاحن البضاعة إلى الناقل البحري، فبنسبة لسند الشحن البحري الذي تدور حوله جل الأحكام النقل البحري للبضائع فيحدد دوره في إثبات العقد.

فعلى هذا النحو فان عقد النقل البحري هو عقد ملزم للجانبين، فهو ينشئ التزامات في ذمة عاقيه أي كل من الناقل والشاحن، فالناقل يلتزم بنقل البضاعة وتسليمها في ميناء الوصول، وفي مقابل يلتزم الشاحن في دفع الأجرة. ومنه يخضع عليه إلى القواعد المطبقة على هذا النوع من العقود الخاصة قيما يخصص بالفسخ وعدم التنفيذ<sup>1</sup>.

<sup>1</sup>-هاني دويدار، مرجع سابق، ص241.

ب - عقد النقل البحري للبضائع عقد تجاري

يعتبر عقد النقل البحري للبضائع عملا تجاريا بحسب الموضوع طبقا للقواعد العامة في القانون التجاري ويتم في شكل مقابلة<sup>1</sup>. فيعد عقد النقل البحري عملا تجاريا بحسب الشكل لأنه مرتبط بالتجارة البحرية وهذا ما تضمنته المادة 5/3 من القانون التجاري<sup>2</sup>.

فلهذا يعتبر هذا العقد انه عمل تجاري بحسب الموضوع وبحسب الشكل. فيربط عقد النقل البحري للبضائع بين الناقل والشاحن، ويعد عقدا تجاريا بالنسبة للناقل دائما أما بالنسبة للشاحن أحيانا<sup>3</sup>.

إن الكتابة شرط إلزامي لإثباته لأنها تتضمن بيانات لا يمكن إثباتها إلا بالكتابة وتتعلق هذه البيانات بالبضاعة وأجال وشروط عملية النقل ومقدار الأجرة ويكون الإثبات بشهادة الشهود أو القرائن<sup>4</sup>. فضيق المشرع الجزائري في مجال الإثبات رغم انه عقد تجاري نظرا لطبيعة العقد وهذا ما نصت عليه المادة 749 من (ق، ب، ج)<sup>5</sup>.

ج - عقد النقل البحري من عقود الإذعان

يعد عقد النقل البحري من العقود الرضائية ينعقد بتطابق الإيجاب والقبول بين أطرافه والأصل أن تكون شروط العقد محل بحث ومناقشة من طرفيه، فان للشاحن ليس بإمكان أن يناقش الشروط التي يعرضها به الناقل ثم هو مضطر إلى التعاقد نظرا لما يتمتع به الناقلون من احتكار.

<sup>1</sup> - انظر المادة 2 من (ق، ت، ج).

<sup>2</sup> - انظر المادة 3 الفقرة 5 من (ق، ت، ج).

<sup>3</sup> - حمدي الغنيمي، مرجع سابق، ص 85.

<sup>4</sup> - حمدي الغنيمي، مرجع نفسه، ص 86

<sup>5</sup> - انظر المادة 749 من (ق، ب، ج).



يعتبر عقد النقل البحري للبضائع رضائي ينعقد بمجرد تطابق الإرادتين، وذلك رغم وضوح الإذعان فيه<sup>1</sup>. فقيد المشرع الجزائري بالفعل هذه الحرية التعاقدية<sup>2</sup>.

#### د - عقد النقل البحري عقد معاوضة مقترن بالوسيلة والنتيجة

يعتبر عقد النقل البحري في عقد معاوضة على أن الناقل يحصل على اجر لتوفير خدمة النقل للمسافر أو المرسل أو أي شخص آخر<sup>3</sup>.

وكذلك انه عقد وسيلة ونتيجة على أساس الناقل البحري، ويعد عقد النقل البحري عقد وسيلة أولاً على انه ملزم بوضع سفينة صالحة للنقل حسب المعطيات الفنية والتكنولوجيا اللازمة للنقل وهو ما يناسب مع النوعية والكمية ووزن بضاعة المراد نقلها بالإضافة إلى التزام بوضع سفينة صالحة للملاحة حفاظاً على سلامتها أو أمنها على الأرواح والأموال الموجودة عليها. أما فيما يعد عقد النقل البحري للبضائع عقد نتيجة يلتزم الناقل بتحقيق نتيجة وهي إيصال البضاعة إلى المرسل إليه كما استلمها فعلاً<sup>4</sup>.

#### فرع ثاني: أطراف عقد النقل البحري للبضائع

نستنتج من خلال تعريف أن عقد النقل البحري يبرم بين شخصين هما: الناقل من جهة والشاحن من جهة أخرى لكن قد تمتد آثار العقد إلى شخص ثالث وهو المرسل إليه.

<sup>1</sup>-بسعيد مراد، عقد النقل البحري للبضائع وفقاً للقانون البحري والاتفاقيات الدولية، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2011/2012، ص 26.

<sup>2</sup>- انظر المادة 811 من (ق، ب، ج).

<sup>3</sup>- هاني دويدار، مرجع سابق، ص 30-31.

<sup>4</sup>-محمد فريد العريني، مرجع سابق، ص 597.

### أولاً: الناقل البحري للبضائع

يكون الناقل البحري للبضائع شخصاً طبيعياً أو معنوياً أي الطرف الذي قد تكون السفينة مملوكة له وقد يكون المستأجر لها سواء كانت مجهزة أو غير مجهزة، والذي يبرم عقد النقل البحري مع الشاحن من أجل نقل البضائع وتوصيلها إلى ميناء الوصول.

فيكون إبرام عقد النقل بين الشاحن والناقل يسمى بالناقل المتعاقد أي الطرف الذي يبرم عقد النقل البحري مع الشاحن بأي صفة كان سواء كان مالكها أو مستأجرها من أجل توصيل تلك البضاعة إلى ميناء الوصول، فتتخذ هذه العملية عن طريق الناقل الفعلي.

إذ أن المشرع لم يعط تعريفاً دقيقاً وكاملاً له، إلى أنه أشار إلى كيفية معرفة هويته فاعتبر المستأجر ناقلاً في حالة استئجار السفينة بهيكلها، أو لمدة معينة، فالمؤجر إذا أجر السفينة على أساس الرحلة، كما يمكن للمجهز السفينة ناقلاً وذلك في حالة خلو السند من اسم الناقل، أو ذكر بشكل غير دقيق أو صحيح<sup>1</sup>.

### ثانياً: الشاحن البحري للبضائع

يعرف الشاحن البحري للبضائع بأنه الطرف الثاني في العلاقة التعاقدية مع الناقل<sup>2</sup>. أي أنه الشخص الذي يتعهد بتقديم البضاعة للنقل وكما يمكن لشاحن إرسال البضاعة إلى محلات تجارية بمنتجاته إلى فروعه في الخارج ولكن في الغالب أن الواقع العملي يتم النقل لمصلحة شخص آخر غير الشاحن<sup>3</sup>.

لم يعرف المشرع الجزائري الشاحن البحري للبضائع إلا أنه يمكن استخلاصه في نص المادة 748 من (ق، ب، ج)، على أن الشاحن هو ذلك الطرف الذي يسلم البضاعة إلى الناقل أو ممثله مقابل وثيقة الشحن.

<sup>1</sup>-انظر المادة 774 من (ق، ب، ج).

<sup>2</sup>-محمد السيد الفقي، القانون البحري، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2006، ص310.

<sup>3</sup>-مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص287.

### ثالثاً: المرسل إليه

يعد عقد النقل البحري للبضائع عقد ثنائي الأطراف يبرم بين الناقل والشاحن غير انه تمتد آثاره إلى شخص ثالث وهو المرسل إليه أي هو الطرف الأساسي في تنفيذ هذا العقد.

أكدت نص المادة 786 من (ق، ب، ج) على أن تسليم البضاعة للمرسل إليه يكون مقابل تسليم نسخة من وثيقة الشحن، وبالإضافة إلى انه يسمح للمرسل إليه أو من ينوبه ي قبل استلام البضاعة في التحقق من وحالتها التي تقدم عليها من قبل الناقل البحري<sup>1</sup>.

وبالرجوع إلى الاتفاقيات الدولية نلاحظ أن معاهدة بروكسل لم تعرف المرسل إليه، أما معاهدة هامبورغ لسنة 1978، باستثناء نص المادة الأولى الفقرة الرابعة يقصد بمصطلح المرسل إليه الشخص الذي له الحق في تسلّم البضائع<sup>2</sup>.

### المطلب الثاني: سند الشحن

يعد سند الشحن إيصالاً على استلام البضائع ودليلاً كتابياً على وجود عقد النقل البحري بين الناقل والشاحن. فله دور كبير في التجارة الدولية بسبب تداخله مع البضاعة التي يمثلها، وللتعرف عليه أكثر سننطلق إلى تعريفه ووظائفه (فرع أول) ثم تحديد مضمونه (فرع ثاني).

#### فرع أول: تعريف سند الشحن ووظائفه

في هذا الفرع سنقوم بدراسة كل من تعريف سند الشحن (أولاً)، ثم نطرق إلى وظائفه (ثانياً).

<sup>1</sup>-انظر المادة 788 من (ق، ب، ج).

<sup>2</sup>-مصطفى كمال طه، التوحيد الدولي للقانون البحري، ط1، شركة جلال للطباعة، الإسكندرية، 2007، ص178.

### أولاً: تعريف سند الشحن البحري

هناك تضارب في الآراء بين الفقه والقانون في إيجاد تعريف جامع ودقيق لسند الشحن لذلك سنقوم بتبيان كل من تعريف فقهي وتعريف قانوني.

#### أ- تعريف فقهي لسند الشحن

يعرفه جانب من الفقه على انه عقد أو وثيقة مبرمة بين الناقل البحري والشاحن البحري، ويصدر عادة بعد أن يتم شحن البضاعة على السفينة لإثبات واقعة الشحن ذاتها<sup>1</sup>. من هذا التعريف نستنتج أن سند الشحن عبارة عن أداة تثبت واقعة الشحن، فهنا لم يتم ذكر لجميع وظائفه ولا حالة السفينة، وهذا النقص الفقهي تداركته التشريعات وعرفته نظراً لوظائفه المتعددة وأهميته في الملاحة البحرية.

#### ب- تعريف قانوني لسند الشحن

##### 1- تعريف سند الشحن وفقاً لبعض التشريعات العربية

• ذكر في المادة 200 من القانون التجاري البحرية الأردنية أنه وثيقة للشحن فهي سند بالبضائع المشحونة يعطيه الربان، ويحرر من ثلاث نسخ على الأقل، نسخة للشاحن، وثانية للمرسل إليه، وثالثة للربان<sup>2</sup>.

##### 2- تعريفه وفق الاتفاقيات الدولية

• نصت معاهدة هامبورغ في المادة الأولى الفقرة السابعة يقصد بمصطلح سند الشحن وثيقة تثبت انعقاد عقد النقل البحري وتلقي الناقل للبضائع أو شحنه لها، ويتعهد الناقل بموجبها بتسليم البضائع مقابل استردادها.

• وفي اتفاقية روتردام لم يذكر مصطلح "سند الشحن" وإنما أدرج تحت مصطلح "وثائق النقل"

<sup>1</sup>-جلال وفاء محمدين، القانون البحري، دار المطبوعات الجديدة، الإسكندرية، مصر، 1994، ص 247.

<sup>2</sup>-المادة 200 من قانون التجارة البحرية الأردنية رقم 12 سنة 1972.

### 3-تعريف المشرع الجزائري لسند الشحن البحري

نجد المشرع الجزائري لم يعرفه صراحة، ولكنه قام بتنظيم أحكامه في الفصل الثاني من الباب الأول تحت عنوان وثيقة الشحن من المادة 748 الى غاية 769 من القانون 76-80 المعدل بالقانون رقم 98-05 المتضمن القانون البحري.

فمن خلال التعاريف السابقة نستنتج أن سند الشحن هو أداة إثبات لعملية النقل البحري للبضائع، يصدرها الناقل بناء على طلب من الشاحن، ولكن يجب أن يكون في عقد النقل البحري سند الشحن مثبت للعقد والشحن معا.<sup>1</sup>

#### ثانيا: وظائف سند الشحن

انحصرت سندات الشحن في ثلاث وظائف رئيسيات تتمثل في: أداة إثبات تسليم الناقل للبضاعة، أداة لتمثيل البضاعة، وأداة لإثبات عقد النقل للبضاعة.

#### أ - سند الشحن أداة إثبات تسليم الناقل للبضاعة

إن النشأة الأولى لسند الشحن هو مجرد إيصال من الناقل يفيد إتمام عملية شحن البضائع، شاع بعد ذلك استعمال سند الشحن وخاصة في أوروبا الغربية في نهاية القرن 16<sup>2</sup>، فأصدر سند الشحن من طرف الناقل يبين حالة وعدد البضائع التي استلمها. وهكذا فان سند الشحن يعين البضائع تعيينا تاما نظرا لتوافر البيانات اللازمة والضرورية عن البضائع المشحونة، والتي تتعلق بالبضائع وتشمل نوعها وكميتها وعلامتها وارقامها إضافة إلى اسم السفينة وتاريخ الشحن<sup>3</sup>. فهنا نجد أن سند الشحن يجعل المشتري يستفيد من الحقوق التي تأتي من عقد النقل البحري.

<sup>1</sup>-مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري، مرجع سابق، ص194.

<sup>2</sup>-العرباوي نبيل صالح، مسؤولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص في القانون الجزائري، أطروحة دكتوراه في القانون الخاص، جامعة تلمسان، الجزائر، 2010-2011، ص 30.

<sup>3</sup>-أنظر المادة 543مكرر8 من (ق، ت، ج).

ب - سند الشحن أداة لتمثيل البضاعة

سند الشحن يعتبر بمثابة دليل يمثل ملكية البضاعة المشحونة ويقوم مقامها حيث يعتبر حامل سند الشحن بحكم الحائز للبضاعة ويترتب على ذلك إمكانية بيع أو رهنها وهي في البحر<sup>1</sup>. فهنا سند الشحن هو ممثل للحيازة المادية للبضاعة ويتطلب من الربان بتسليمها إلى الحامل القانوني لسند الشحن فهو وحده الذي له الحق أن يطلب استلام البضاعة من الناقل، وليس من الضروري أن يكون حائز السند مالكا حيث هنا الربان لا يهتم كما إذا كان الشاحن مالكا للبضاعة ولا يشترط في ذلك أن يثبت تسليمه للبضاعة، ويقوم بتسليمها في الميناء المتفق عليه مسبقا<sup>2</sup>. بالإضافة إلى ذلك نجد المشرع الجزائري أكد في المادة 813 من (ق، م، ج) انه تسليم المستندات المعطاة عن البضائع المعهودة بها إلى أمين النقل أو المودعة في المخازن يقوم مقام تسليم البضائع ذاتها، غير انه إذا تسلم الشخص السندات وتسلم آخر البضائع ذاتها وكان كلاهما حسن النية فان الأفضلية تكون في استلام البضائع<sup>3</sup>.

ج - سند الشحن أداة لإثبات عقد النقل البحري

القانون يلزم إثبات عقد النقل البحري للبضائع بالكتابة أي البنية الخطية وذلك بتحرير وثيقة الشحن<sup>4</sup>. وإثبات هذا العقد يعني الاتفاق المبرم بين الشاحن والناقل وهذا حسب المادة 749 و المادة 750 من (ق، ب، ج) يتضح لنا بان وثيقة الشحن تعتبر دليلا على استلام الناقل للبضاعة<sup>5</sup>، ويقصد أيضا باستبيان لملكية البضاعة وذلك برهنها في البحر أو بيعها، فيمكن للحامل بيعها للمشتري عن طريق تسليم سند الشحن للمشتري أو الدائن المرتهن، وبهذا فان البضاعة تسلم فقط لمن لديه حيازة وثيقة الشحن<sup>6</sup>.

<sup>1</sup> - محمد عبد الفتاح ترك، مرجع سابق، ص 110.

<sup>2</sup> - احمد محمود حسني، النقل الدولي البحري للبضائع، ط2، منشأة المعارف بالإسكندرية، مصر، 1983، ص 80.

<sup>3</sup> - انظر المادة 813 من (ق، ب، ج).

<sup>4</sup> - محمد عبد الفتاح ترك، مرجع سابق، ص 112.

<sup>5</sup> - انظر المادة 749 والمادة 750 من (ق، ب، ج).

<sup>6</sup> - احمد محمود حسني، مرجع سابق، ص 84.

### فرع ثاني: مضمون سند الشحن

لتحديد مضمون سند الشحن سنتطرق لتبيان البيانات المدرجة فيه (أولاً)، ثم أنواعه (ثانياً).

#### أولاً: بيانات وثيقة الشحن

يلتزم الناقل بعد استلام البضائع بناء على طلب الشاحن، بتزويده بوثيقة الشحن، تتضمن قيوداً بهوية الأطراف وبيانات متعلقة بالبضائع الواجبة نقلها، إضافة إلى عناصر الرحلة الواجبة إتمامها وكذا أجرة الحمولة الواجبة دفعها<sup>1</sup>، نجد في المادة 752 من (ق، ب، ج) البيانات التي يصرح بها الشاحن في وثيقة الشحن والمتعلقة أساساً بالبضائع، ويتم إدراجها على أساس التصريح الكتابي الذي يقدمه الشاحن للناقل وفقاً للمادة 753 من (ق، ب، ج) لأن الناقل له وسائل تسمح بتفحص البضاعة بدقة لكن أحياناً يتم الإسراع في الشحن وذلك للضرورة العملية، حتى لا تتأخر السفينة وهي متوقفة على رصيف الميناء، فهنا التصريح بعد حجية لصالح الناقل، فعبئ الإثبات ينتقل من الناقل إلى الشاحن في حالة عدم مطابقة البضاعة للمواصفات أو إلحاق الضرر بها<sup>2</sup>، إذن هذه البيانات تتمثل في:

#### أ- أطراف العقد

لا بد أن تتضمن وثيقة الشحن هوية أطراف العقد، حيث يجب ذكر اسم الناقل بشكل واضح، وغالباً ما يدرج اسمه وعنوانه في أعلى الوثيقة من جهة اليمين، أما هوية الشاحن تكون من الجهة اليسرى من وثيقة الشحن<sup>3</sup>.

<sup>1</sup>-انظر المادة 748 من (ق، ب، ج).

<sup>2</sup>-شتوان حياة، عقد النقل البحري للبضائع، دراسة في إطار اتفاقية بروكسل لسنة 1924 والقانون البحري الجزائري، مذكرة ماجستير في القانون، فرع قانون الأعمال، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، الجزائر، 2005-2006، ص 53.

<sup>3</sup>-بسعيد مراد، مرجع سابق، ص 41.

## 1- الناقل

الناقل هو شخص معنوي أو طبيعي الذي يتعهد بالقيام بعملية النقل بنفسه أو بواسطة وكيله، فقد يكون هو المالك لوسيلة النقل أو المستغل لها<sup>1</sup>. ويلتزم الناقل بتنفيذ بنود العقد، إذن الناقل هو كل شخص يتعاقد مع الشاحن لنقل ما تم الاتفاق عليه من بضائع بحرا من ميناء إلى آخر، سواء تم تنفيذ ما تعهد بنقله شخصيا أو تحت عهدة شخص آخر، ولكن متضمن لتوقيع أو ختم مفرد، بحيث تعتبر المادة 754 (ق، ب، ج) أن المجهز هو الناقل<sup>2</sup>، فالمجهز هو من يستغل السفينة على اسمه بصفة مالكا أو بناء على صفة تحول له استعمالها<sup>3</sup>.

## 2- الشاحن

الشاحن هو كل شخص يبرم لمصلحته عقد نقل مع الناقل البحري، والذي يقوم بتسليم البضاعة للناقل بغرض نقلها، في حين يتولى التسليم للشحن شخص آخر يكون شاحنا فعليا يسلم البضائع إلى الناقل.

### ب - وصف وتعين البضائع

سند الشحن يعني استلام البضائع من طرف الناقل بالكمية والحالة الظاهرة المبينة في العقد، فمن الشروط تنفيذ عقد النقل تكون بالمقارنة مع المعاينة التي تجري على حالة البضائع أثناء التسليم وحسب بيانات التعيين في سند الشحن<sup>4</sup>.

## 1- بيانات التحقق من البضائع

إن النصوص الوطنية أو الدولية تجمع تقريبا جميع البيانات وأوصاف التحقق من البضائع التي يتم توفرها وإرسالها من قبل الشاحن إلى الناقل، وقد يكون الشاحن أو وكيله هو الذي يملئ الفراغات في سند الشحن للشركة الملاحية، ثم يعطيها إلى وكيل السفينة أو ممثله

<sup>1</sup> -طبقا للمادة 1 الفقرة 1 من معاهدة بروكسل.

<sup>2</sup> -انظر المادة 574 من (ق، ب، ج).

<sup>3</sup> -انظر المادة 572 من (ق، ب، ج).

<sup>4</sup> -بسعيد مراد، مرجع السابق، ص55.



للإمضاء<sup>1</sup>. فهنا على الناقل بالتأكد من سلامة البضاعة قبل الشحن وأثناءه، من أجل تجنب النزاعات عن الوصول وبغض النظر عن الحالة والشروط المتعلقة بالبضاعة، ومن الضروري أن تكون موضحة من طرفه وأية معلومات أخرى يجب أن تكون مدونة بدقة على تصريح الشاحن وقد تثار مسؤولية هذا الآخر في حالة التصريح الكاذب<sup>2</sup>، فهو مسؤول عن الضرر أو الخسارة المسببة للبضائع، فهنا تسقط من مسؤولية الناقل وهذا ما جاءت به المادة 810 من (ق، ب، ج)<sup>3</sup>.

## 2- عدم صحة بيانات الشاحن حول طبيعة البضائع

قد يواجه الشاحن مشاكل في حالة تصريحاته الغير الدقيقة حول وصف طبيعة البضائع، فنص المشرع الجزائري في المادة 02/753 من (ق، ب، ج) انه يعد الشاحن ضامنا للناقل صحة تصريحه فيما يخص العلامات وعدد وكمية ووزن البضائع ويكون مسؤولا أمام الناقل عن كل خسارة ناتجة عن الأخطاء المتعلقة بهذه النواحي، فالنصوص الوطنية والدولية كمعاهدة بروكسل 1924 في المادة 03 فقرة 04 والقانون البحري الجزائري المادة 761 لا تعتبر القوة الثبوتية للبيانات إلا لتلك المتعلقة بالعلامات وعدد الطرود أو الحالة والتكليف الظاهر للبضاعة أما البيانات الأخرى المدرجة في وثيقة الشحن تبقى خاضعة للقواعد العامة، فالناقل له إمكانية إثبات انعدام صحتها ودقتها<sup>4</sup>.

<sup>1</sup>-بوعزة شهرزاد هند، بن زيان إيناس مامة، أحكام سند الشحن في عقد النقل البحري للبضائع، مذكرة مكمل لنيل شهادة الماستر في الحقوق، تخصص قانون خاص، كلية الحقوق، جامعة بلحاج لشعيب، جامعة عين تموشنت، 2021-2022، ص18.

<sup>2</sup>-بسعيد مراد، مرجع السابق، ص56.

<sup>3</sup>-انظر المادة 810 من (ق، ب، ج).

<sup>4</sup>-بسعيد مراد، مرجع سابق، ص59.

## ج- الرحلة البحرية

### 1- السفينة

تعتبر السفينة العمارة البحرية أو آلية عائمة تقوم بالملاحة البحرية، إما بوسيلتها الخاصة أو عن طريق قطرها بسفينة أخرى أو مخصصة لمثل هذه الملاحة.<sup>1</sup>، ويجب أن يكون لكل سفينة اسم معين خاص بها يميزها عن غيرها من السفن ويختص مالها باختيار اسمها، ويخضع منح هذا الاسم وتغييره لموافقة السلطة الإدارية البحرية المختصة وشروط منح الاسم وتغييره بقرار من الوزير المكلف التجارة البحرية<sup>2</sup>.و يجب أيضا أن يرد هذا الاسم في مقدمة السفينة وعلى طرف منه أن يكون اسم ميناء تسجيلها موضوعا تحت اسمها الوارد على مقدمها<sup>3</sup>.فالسفينة تعتبر مالا منقولاً وهذا حسب المادة 56 من (ق، ب، ج)<sup>4</sup>، ويجب أن يكون اسم السفينة موضحاً في سند الشحن لأهميته في الاستعلام عن ميعاد وصولها لاستلام البضاعة<sup>5</sup>.

### 2- تعيين ميناء الشحن والتفريغ

من بين عناصر الرحلة الواجبة استكمالها تعيين الموانئ التي سوف تجري فيها عملية النقل أي ميناء الشحن والتفريغ<sup>6</sup>، ويبلغ عدد الموانئ التجارية في الجزائر 11 ميناء من الحجم الصغير والمتوسط، أو يصل حجم مبادلاتها الإجمالي إلى 130 مليون طن، مما يدل على أهمية الموانئ كعامل حيوي في الاقتصاد الجزائري<sup>7</sup>، وتعيين ميناء الشحن والتفريغ له أهمية

<sup>1</sup>-انظر المادة 13 من (ق، ب، ج).

<sup>2</sup>-انظر المادة 16 من (ق، ب، ج).

<sup>3</sup>-اربوط وسيلة، النظام القانوني للسفينة بوصفها أداة للملاحة البحرية، "المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل"، العدد السابع، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، الجزائر، مارس 2018، ص 362.

<sup>4</sup>-وضحت المادة 56 من (ق، ب، ج) انه تعد السفن والعمارات البحرية الأخرى أموالاً منقولة.

<sup>5</sup>-مصطفى كمال طه، النظرية العامة للقانون التجاري والبحري (دراسة مقارنة)، ط1، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، 2012، ص 489.

<sup>6</sup>-انظر المادة 748 من (ق، ب، ج).

<sup>7</sup>-فاطمة الزهراء، محمد الشريف، فوزي رميني، الموانئ الجزائرية تحول صعب في تسييرها، "مقال منشور في مجلة اقتصاديات شمال إفريقيا"، العدد السابع، جامعة وهران، الجزائر، جوان 2019، ص 165.

كبيرة في تحديد نطاق عقد النقل البحري فان تم استلام الناقل للبضاعة في ميناء الشحن، وفي ميناء التفريغ يتم تسليمها للمرسل إليه، فيتعهد الناقل بإيصال البضاعة من ميناء الشحن إلى ميناء التفريغ.

### 3- تعيين أجرة النقل

جاء في المادة 748 من (ق، ب، ج) انه بعد استلام البضائع يلتزم الناقل أو من يمثله، بناء من طلب الشاحن بتزويده بوثيقة شحن تتضمن قيودا بهوية الأطراف، والبضائع الواجبة نقلها وعناصر الرحلة الواجبة إتمامها ودفع أجرة الحمولة<sup>1</sup>. ويجب توضيحها اذا كانت مستحقة الأداء عند الوصول.

#### د - تاريخ إصدار ونسخ سند الشحن

##### 1- تاريخ إصدار وثيقة الشحن

تحديد تاريخ سند الشحن يمكن في تحديد مدة صلاحية الاعتماد المستندي والبيع البحرية للتحقق من تسليم البضاعة من طريق البائع في الميعاد المتفق عليه، وكذلك أوجبت المادة 760 من (ق، ب، ج) أن يذكر في وثيقة الشحن تاريخ ومكان إصدارها ويفيد هذا الذكر تحديد تاريخ انتقال البضائع إلى الناقل ومدى مسؤوليته من سلامتها<sup>2</sup>.

##### 2- نسخ سند الشحن

لم يحدد المشرع الجزائري عدد نسخ سند الشحن الأصلية، وبشكل عام هذا إجراء يحرر في نسختين ويمكن أن يصل العدد إلى أربعة نسخ موزعة على النحو التالي: نسخة للناقل ويتم

<sup>1</sup>-انظر المادة 748 من (ق، ب، ج).

<sup>2</sup>-انظر المادة 760 الفقرة 03 من (ق، ب، ج).

تسليم نسختين إلى الشاحن مع إرفاق النسخة الأخرى بالبضائع<sup>1</sup>. وفي حالة إصدار أكثر من نسخة أصلية يجب أن تكون البيانات الموجودة في جميع النسخ هي نفسها ليتم الاحتجاج بها<sup>2</sup>.

#### هـ - توقيع سند الشحن

أوجب المشرع الجزائري في المادة 760 فقرة 02 من القانون البحري توقيع وثيقة الشحن من قبل الناقل أو ممثله خلال 24 ساعة من التحميل وفي موعد أقصاه قبل مغادرة السفينة، فهنا لم يحدد شكل معين للتوقيع وذلك نتيجة لكون عقد النقل البحري من العقود الملزمة للجانبين الناقل من جهة والشاحن من جهة أخرى<sup>3</sup>.

#### و - خطاب الضمان

يعتبر خطاب الضمان الوسيلة التي يلجأ إليها شاحن بهدف إقناع الناقل في عدم وضع تحفظات على سند الشحن، فتعد بمثابة ورقة الضد، فهو وسيلة لإبقاء على نظافة المستند بالتالي هذا الخطاب عبارة عن الأوراق التي يثبت فيها الشاحن التحفظات التي طلب الناقل إدراجها في سند الشحن<sup>4</sup>. كما يعتبر خطاب الضمان من العمليات المصرفية واحد أشكال الائتمان الغير مباشر وبمجرد توقيع البنك والذي ابتكره العرف المصرفي<sup>5</sup> لمواجهة حاجيات المعاملات التجارية الدولية وتزايد المخاطر التي تصاحبها. ويعد سند الشحن الالكتروني بديلا لخطاب الضمان، وهو عبارة عن رسالة بيانات تتضمن مجموعة من المعلومات موقعة من الناقل تفيد استلامه للبضاعة.

<sup>1</sup>- عزير الهام، اثر نظام النقل البحري بالحاويات على وثيقة الشحن، "المجلة الجزائرية لقانون البحري والنقل"، العدد السابع، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة وهران 02، الجزائر، جوان 2017، ص 278.

<sup>2</sup>- انظر المادة 762 من (ق، ب، ج).

<sup>3</sup>- بسعيد مراد، مرجع سابق، ص 52- 53.

<sup>4</sup>- بوعزة شهرزاد، بن زيان إيناس مامة، مرجع سابق، ص 23.

<sup>5</sup>- مصطفى كمال طه، العقود التجارية وعمليات البنوك، ط1، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، 2006، ص 163.

## ثانياً: أنواع سند الشحن

تصنف مستندات الشحن إلى عدة أنواع تختلف في مسمياتها سواء كانت سندات الشحن التقليدية باختلاف العناية وفي تصنيفها حسب غاية وانتقالها، وكذلك تداول عقود النقل البحرية بتقنيات حديثة تحت مسمى التكنولوجيا، ظهر نوع آخر من سندات الشحن والمتمثلة في سندات الشحن الالكترونية.

### أ- أنواع سندات الشحن التقليدية:

هناك عدة أنواع لسندات الشحن التقليدية المتمثلة فيما يلي:

#### 1- من حيث انتقالها:

يتضح أن وثيقة الشحن من حيث طرف تداولها تنقسم إلى ثلاث أنواع شائعة التعامل بين أطراف السند والمستفيد منه لذا وثيقة الشحن ممكن أن تكون اسمية أو لأمر أو لحاملها.

#### • وثيقة الشحن الاسمية:

يكون سند الشحن باسم شخص محدد ولا يتمتع غير هذا الشخص بالصفة القانونية في هذه الحالة اللازمة ولا مكان للمطالبة بتسليم البضاعة من قبل الناقل. وينطبق هذا النموذج من وثائق الشحن التي يرسل بها الشاحن البضائع إلى نفسه في الواقع والمرسل إليه في وثيقة الشحن، إذ يجب أن يثبت هويته من أجل تسليم البضائع عند وصولها. ولا يقوم الناقل بتسليم البضائع إلا بإبراز المستندات الأصلية لوثيقة الشحن<sup>1</sup>. وفي المقابل وثيقة الشحن لها جميع ميزات ووظائف وثيقة الشحن وبالأخص طريقة عرضها بالنسبة للبضائع.

#### • وثيقة الشحن لأمر:

وثيقة الشحن لأمر هو السند الأكثر استعمالاً يصدر بإذن شخص محدد لأمر الشاحن أو المرسل إليه إذ هو قابل للتداول عن طريق التطهير<sup>2</sup>، فوثيقة الشحن لأمر هي مهمة في عدد

<sup>1</sup>- عبد القادر العطير، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية (دراسة مقارنة)، ط1، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن، 2009، ص246.

<sup>2</sup>- انظر المادة 759 من (ق، ب، ج).

من العمليات التجارية الدولية وعادة بعض البضائع تباع بسهولة وبطريقة متتابعة مثل النفط والمحروقات<sup>1</sup>.

• وثيقة الشحن لحاملها:

هو سند يتم تداوله بالتسليم ويقوم لحامله، أي يتم إصدار السند فارغا بدون اسم المرسل، تداول وثيقة الشحن عن طريق المعالجة أي عن طريق التسليم اليدوي وهذا ما نصت عليه المادة 759 من (ق، ب، ج) على أن تكون لحاملها بتسليم وثيقة الشحن.

2- من حيث إدراج الشروط التحفظية للناقل البحري

ذكرنا سابقا بان سند الشحن هو وثيقة يعطيها الربان أو الناقل إلى الشاحن الذي هو صاحب البضاعة. والتحفظات في وثيقة الشحن لها أهمية كبيرة في مجال النقل البحري خاصة عندما يتعلق الأمر بالإثبات، فهذه التحفظات تكون واردة في هذه الوثيقة من قبل الناقل فتتعلق بالبضاعة ووزنها ونوعها، فمن هنا يتنوع سند الشحن البحري من حيث الشروط التحفظية إلى سند شحن نظيف وسند شحن غير نظيف.

\*سند شحن نظيف

سند الشحن النظيف يسمى الخالي من التحفظات، يعتبر الوثيقة التي تحتوي على جميع المعلومات المتفق عليها بين الناقل والشاحن، أي جميع البيانات المتعلقة بالبضائع الواردة في سند الشحن صالحة وغير محجوزة. إذا كان الربان يسجل البيانات المتعلقة بالشحن في السند يتم شحنها حسب التعليمات دون تضمن أي ملاحظات أو تحفظات على البضاعة بالنسبة إلى الشاحن، إذن سند الشحن هنا نظيف بمعنى أن كافة البيانات التي وردت فيه والمتعلقة بالبضاعة الصحيحة، وفي حين وصول هذه البضاعة ناقصة أو متضررة يكون الناقل هو المسؤول عن ذلك الضرر، وتسييرا لتداول سند الشحن يلجا الشاحن عادة إلى إبرام اتفاق مع الناقل ويصدر السند نظيف خالي من التحفظات وأن البضاعة تم شحنها بطبيعة جيدة، ويتعهد

<sup>1</sup> -بوعزة شهرزاد، بن زياد إيناس مامة، مرجع سابق، ص 29.

الشاحن بعدم مقاضاة الناقل عن التلف<sup>1</sup>، بالمقابل يحصل الناقل على خطاب الضمان يذكر فيه تحفظات وبيانات سند الشحن، ويقتصر أثره على تعطيل فعالية سند الشحن النظيف بالنسبة للشاحن والناقل لا يجوز الاحتجاج في مواجهة الغير.

### \*سند شحن غير نظيف

سند الشحن الغير النظيف هو سند يحتوي على جميع المعلومات التي قدمها الشاحن الى غير الناقل اعتمادا على الوضوح الفعلي، مثل الوزن والحجم والتمن والنوع، قد يكون من الضروري تحديد استدعاء الناقل بكتابة تحفظات عليه، وإذا كان شك حول البيانات يجب تبرير ما يدعى بالتحفظات وهذه الأخيرة يدخلها الناقل في الضمان<sup>2</sup>. قد يخلق الشحن عقبات أمام الشاحن، منها إعاقة بيع البضاعة في البحر بموجب سند الشحن الغير النظيف ونذكر التحفظات التي يرغب الناقل بتدوينها ويتعهد بمقابل ذلك التنازل عن المطالبة في حالة ظهور عيب، ويتعهد أيضا الناقل عما يؤديه المرسل إليه عن الضرر اللاحق بالبضاعة عن التسليم. وعليه بإدراج البيانات في وثيقة الشحن عند إصدارها، لكن هذه التحفظات ليست دائما فعالة فقد تكون غير فعالة أيضا.

### ✓ تحفظات فعالة

توضح المادة 1/755 من (ق، ب، ج) انه يمكن لناقل أن يرفض تصريحات الشاحن على وثيقة الشحن والتي تتعلق بما يلي:

- عدد الطرود أو القطع وكمية ووزن البضائع عندما تكون لديه دواع جدية للشك في صحتها أو عدم لم توفر وسائل للتحقق منها.

-علامات التعريف المتعلقة بالبضائع عندما لا تكون مدموغة أو مختومة<sup>3</sup>.

<sup>1</sup>-محمد فريد العريني، محمد السيد الفقي، مرجع سابق، ص310-311.

<sup>2</sup>-جلال وفاء المحمدين، المبادئ العامة في القانون التجاري والبحري، منشورات الدار الجامعية، مصر، 1991، ص456.

<sup>3</sup>-انظر المادة 751 الفقرة 1 من (ق، ب، ج).

فهنا يتبين لنا أن التحفظات الفعالة هي التي تكون خاصة، أي تتعلق بنقطة معينة وليست عبارة من ملاحظات عامة<sup>1</sup>. فلا بد أن تكون معللة وواضحة وإبراز نقاط الاختلاف بين البضاعة وما قدمه الشاحن من معلومات.

### ✓ تحفظات غير فعالة:

التحفظات غير الفعالة هي تلك التحفظات التي لا تتوفر فيها المتطلبات القانونية، يعتبرها القضاء تحفظات غير فعالة أو غير مؤثرة، ولا تسقط قرينة استلام البضائع كما هي معلنة في وثيقة الشحن.

### ب- سند الشحن الإلكتروني:

سند الشحن الإلكتروني عرفه جانب من الفقهاء انه السند البحري المحرر عبر شبكة الاتصال الإلكترونية بين الشاحن والناقل لإيصال البضاعة إلى المرسل إليه<sup>2</sup>. ويعد أيضا من إنتاج تقنيات الاتصال الحديثة التي لا يختلف مفهومها ومدلولها القانوني عن أي وثيقة إلكترونية يتم التعامل معه عبر وسيط إلكتروني، يشكل النظام الداعم لتبادل هذه الوثائق والمستندات. فهنا سند الشحن الإلكتروني له رسالة البيانات إما رسالة إلكترونية عادية موقعة ممن صدرت عنه، إما رسالة مشفرة باستخدام مجموعة من العمليات الحسابية يتم خلالها تشفير مضمونه.

قد يقع سند الشحن الإلكتروني في مخاطر الخطأ وقد يكون هذا الخطأ بشريا لاعتباره مرتبط بعملية إدخال البيانات إلى الحاسوب الآلي. فقد يحدث خطأ في تصميم المعلومات الموضوعة به أو في تشغيله. ويتعرض أيضا سند الشحن الإلكتروني إلى خطأ خطي وهذا يعبر عنه بالعطب التقني، الذي ليس لمشغل نظام البيانات الإلكترونية دخل فيه، أي خطأ يكون في الأجهزة أو أنظمة الحاسوب الآلي. وهناك نوع آخر من المخاطر التي يتعرض لها

<sup>1</sup>-سوزان علي حسين، الإطار القانوني للوكالة بالعمولة النقل، دار الجامعة الجديدة للنشر، مصر، 2003، ص254.

<sup>2</sup>- بوعزة شهرزاد هند، بن زيان إيناس مامة، مرجع سابق، ص35.



سند الشحن الكتروني ألا وهو الغش المعلوماتي، وذلك من خلال معرفة أي شخص ينجح في الدخول أي نظام معلوماتي خاص بالحاسوب الذي يسمى بالقرصنة<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup>-بوعزة شهرزاد هند، بن زيان إيناس مامة، مرجع سابق، ص 36.

## المبحث الثاني: تنفيذ عقد النقل البحري

بعد ما تعرفنا على مفهوم عقد النقل البحري للبضائع وسند الشحن، سوف نتطرق إلى تنفيذ عقد النقل البحري الذي يرتب آثارا قانونية في ذمة طرفي العقد في (المطلب الأول)، ثم نتناول البيوع البحرية في (المطلب الثاني).

### المطلب الأول: الآثار المترتبة على أطراف عقد النقل البحري

يعتبر عقد النقل البحري من عقود المعاوضة فهو يفترض وجود طرفان أساسيان وهما الناقل والشاحن، ولكن نظرا إلى طبيعة وخصوصية التجارة الدولية فيمتد أثره إلى شخص ثالثا الذي لم يكن طرفا في العقد وهو المرسل إليه، وهذا ما سنعرضه في (فرع أول)، ثم مسؤولية الناقل البحري في (فرع ثاني)، ثم إثبات عقد النقل البحري وحجية سند الشحن في (فرع ثالث)، وفي الأخير انقضاء عقد النقل البحري في (فرع رابع).

### فرع أول: التزامات أطراف عقد النقل البحري

سنقوم بدراسة كل من التزامات الناقل والشاحن والمرسل إليه الناشئة عن عقد النقل البحري للبضائع.

### أولا: التزامات الناقل البحري للبضائع

للسفينة التزام أساسي هو أن تقوم بتنفيذ عملية نقل البضاعة من ميناء الشحن إلى ميناء التفريغ، وللقيام بهذه العملية تقوم بترتيب التزامات الناقل البحري للبضائع على النحو التالي:

### أ - التزامات الناقل البحري للبضائع في ميناء الشحن

تشمل هذه المرحلة الالتزام بإعداد السفينة، والالتزام باستلام البضائع، ثم رصها في السفينة.

## 1- التزام بإعداد السفينة

الناقل البحري يتعهد بنقل البضائع بواسطة السفينة وتكون صالحة لإنجاز وتنفيذ عملية النقل المتفق عليها. ويجب أن تتوفر هذه السفينة أوصافا وشروطا وذلك بهدف تأمينها وسلامتها على حفظ الأرواح والأموال الموجودة فيها.<sup>1</sup> ويقوم الناقل بتزويد السفينة وتجهيزها بشكل مناسب وتنظيفها لوضع البضائع في أقسام السفينة وجعلها في حالة جيدة لاستقبالها وحفظها<sup>2</sup>، وفي حالة تلف البضاعة نتيجة عدم صلاحية السفينة يتحمل الناقل البحري المسؤولية، ويحق للناقل تبديل السفينة المعدة لنقل البضائع بسفينة أخرى، بشرط أن تكون هذه السفينة صالحة للسفر وتتوفر كل الشروط اللازمة للسلامة والأمان وغيرها وهذا حسب ما نصت عليه المادة 771 من (ق، ب، ج).<sup>3</sup>

## 2- التزام بشحن البضائع

الشحن هو العملية التي تتضمن رفع البضاعة عن الرصيف ووضعها على متن السفينة بأية وسيلة كالرافعات أو الآلات أو المضخات، وذلك حسب البضاعة المشحونة<sup>4</sup>.

الناقل البحري هو من يتولى الشحن عن طريق شركات متخصصة تقوم بشحن البضاعة وتتطلب تقنيات ومهارات وذلك بواسطة عمال مختصون في ذلك المجال، ويتم تعيينهم من أحد الطرفين الناقل أو الشاحن، فالمختصون في الأصل يرون أن الالتزام يقع على عاتق الشاحن ما لم يتم الاتفاق على ذلك<sup>5</sup>.

ولشحن البضاعة يجب أن يتم في الميعاد المتفق عليه في العقد، فميعاد الشحن يبدأ من الوقت الذي تكون فيه السفينة تحت تصرف الشاحن، فعملية الشحن تجوز بكافة الطرف

<sup>1</sup> -علي البارودي، هاني محمد دويدار، القانون البحري، الدار الجامعية لنشر والتوزيع، بيروت، ص243.

<sup>2</sup> - انظر المادة 770 من (ق، ب، ج).

<sup>3</sup> - انظر المادة 771 من (ق، ب، ج).

<sup>4</sup> -عبد القادر العطير، مرجع سابق، ص276.

<sup>5</sup> - بسعيد مراد، مرجع سابق، ص 288.

وبعد 24 ساعة من عملية الشحن يسلم الشاحن سند الشحن الذي شحنت البضاعة لحسابه في السفينة، فيجب أن تشحن البضائع في عابرة السفينة، فلا يجوز للناقل أن يشحن البضاعة على سطح السفينة لان ذلك يعرضها للخطر لكن يجوز شحنها وذلك بطلب إذن من الشاحن ويكون كتابيا.<sup>1</sup>

### 3\_ التزام برص البضائع في السفينة والعناية بها

يقصد برص البضائع بالسفينة ترتيبها وتنظيمها في العنابر المخصصة لها بطريقة تقي البضائع خطر الهلاك والتلف أثناء السفر، ويلتزم الناقل البحري برص البضائع في المكان المعد لها في العربة او القطار<sup>2</sup> وعملية الرص التزام قانوني يقع على عاتق الناقل حسب اتفاقية بروكسل والرص يدخل ضمن وظائف الربان من اجل المحافظة على البضاعة وسلامتها.

كما يقوم الناقل بالحفاظ والعناية على البضائع وصيانتها ونقلها وحراستها وبعناية عادية. أما إذا اقتضت البضائع عناية خاصة فيبلغ الشاحن عن ذلك كتابيا، وهذا حسب ما نصت عليه المادة 773 من (ق، ب، ج).<sup>3</sup>

### ب - التزامات الناقل البحري للبضائع في مرحلة الرحلة البحرية

تم إعداد السفينة في ميناء الشحن، وتسليم الناقل البحري البضائع بعد الشحن والرص في المرحلة الأولى في ميناء الشحن، تأتي مرحلة ثانية تقوم أساسا على التزام الناقل بنقل البضاعة من ميناء الشحن إلى ميناء الوصول فهو إجراء مقيد بالوقت المتفق عليه في العقد فيجب على الناقل المحافظة على البضاعة طول الرحلة البحري من خلال الآتي:

<sup>1</sup> - مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص 257.

<sup>2</sup> - مصطفى كمال طه، النظرية العامة للقانون البحري والتجاري، مرجع سابق، ص 299.

<sup>3</sup> - انظر المادة 773 من (ق، ب، ج).

### 1- الطريق المتبع

يجب على الناقل إتباع الطريق المتفق عليه في نقل البضائع، أي إتباع خط السير المعتاد للرحلة وفي حالة عدم الاتفاق على الطريق يعتبر عادياً<sup>1</sup>، وإذا انحرف على خط السير عليه كان مسؤولاً عما يلحق البضاعة من ضرر، إلا كان هذا الانحراف مبرراً كهبوب عاصفة شديدة بهدف إنقاذ أرواح وأموال السفينة فلا يعد الناقل مسؤولاً عن ذلك الانحراف<sup>2</sup>.

### 2- التزام الناقل

يلتزم الناقل بنقل البضائع من ميناء القيام إلى ميناء الوصول وذلك وفق الميعاد المتفق عليه، أو في حالة عدم الاتفاق على الميعاد، ويفترض أن يتفق على أن يتم في مدة معقولة مع مراعاة طبيعة البضاعة وقوة السفينة وفي حالة ما لم يتم الاتفاق يكون الناقل ملزماً بتعويض الشاحن عن الضرر وهذا حسب اتفاقية هامبورغ المادة 115، وكذا مسؤول عن الخسارة بسبب التأخير في النقل<sup>3</sup>.

### 3- التزام الناقل بالمحافظة على البضاعة

يلتزم الناقل بالمحافظة على البضاعة المشحونة في السفينة أثناء تنفيذ الرحلة البحرية، ويعتبر من أهم الالتزامات توصيل البضاعة سليمة إلى ميناء المقصود فيبدأ هذا الالتزام لحظة استلام الناقل للبضاعة من الشاحن ويمتد إلى غاية تسليمها إلى المرسل في ميناء الوصول<sup>4</sup>، ويحافظ عليها بعدة أساليب كإصلاح الأغلفة وتبريدها والمحافظة على درجة الحرارة كما تتطلب التهوين للفواكه مثلاً والحيوانات الحية.

<sup>1</sup> - انظر المادة 775 من (ق، ب، ج).

<sup>2</sup> - انظر المادة 775 الفقرة 02 من (ق، ب، ج).

<sup>3</sup> -نورهان حفيظ، الإطار القانوني لعقد النقل البحري، مذكرة تكميلية لنيل شهادة ماستر، شعبة حقوق، تخصص قانون أعمال، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة العربي بن مهيدي، أم البواقي، 2015-2016، ص28.

<sup>4</sup> -محمد عبد الفتاح، عقد النقل البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2005، ص309.

#### 4- تغيير السفينة أثناء الرحلة

يجوز للناقل البحري أن يستبدل السفينة في حالة تكون السفينة الأولى غير صالحة للملاحة البحرية بسبب استكمال الرحلة البحرية إلى ميناء الوصول.<sup>1</sup> ويعمل هذا الناقل بتأمين على السفينة والبضائع واتخاذ جميع التدابير اللازمة أثناء عملية تفريغ البضاعة من السفينة القديمة وإعادة شحنها في السفينة الجديدة وذلك بإخطار الشاحن.<sup>2</sup>

#### 5- التزام بتوصيل البضاعة إلى ميناء الشحن

يلتزم الناقل البحري بنقل البضاعة من ميناء التحميل إلى ميناء التوصيل فقد لا يتمكن الناقل من الرسو بميناء الوصول كتعذر دخول السفينة إلى الميناء المتفق عليه وذلك لوقوع حادث فجائي بسبب القوة القاهرة كالحصار البحري مما يضطر رسوها بعيدا عن الشاطئ.<sup>3</sup> وعند وصول السفينة إلى الميناء يقوم الناقل بفك وإلزام البضائع وتسليمها وهذه الالتزامات التي تنفذ بعد انتهاء الرحلة وهذا ما جاءت به المادة 780 من (ق، ب، ج).

#### ج - التزام الناقل البحري للبضائع في ميناء التفريغ

إن أهم التزامات الناقل البحري في ميناء الوصول هي تفريغ البضاعة وتسليمها، وهذا ما سنوضحه فيما يلي:

#### 1- التزام بتفريغ البضاعة

إن عملية تفريغ تقع على عاتق الناقل ويتم التفريغ مباشرة عند وصول السفينة الى مكان المتفق عليه، بحيث يبدأ الناقل بفك وإخراج البضاعة بنفس العناية وهذا ما نصت عليه المادة 780 من (ق، ب، ج)<sup>4</sup> مع مراعاة أحكام المادة 607 من نفس القانون، أما عن مدة التفريغ لم

<sup>1</sup> - انظر المادة 776 من (ق، ب، ج).

<sup>2</sup> - عادل علي مقدادي، مرجع سابق، ص 121.

<sup>3</sup> - انظر المادة 781 من (ق، ب، ج).

<sup>4</sup> - انظر المادة 780 من (ق، ب، ج).

يحدد المشرع الجزائري المدة التي يتم فيها عملية الإفراغ وإنما نستخلص في نص المادة 1/781 من (ق، ب، ج) وإن يتم في مدة معقولة. وإذا وقع حادث مفاجئ كالحرب أو الحصار مما يمنح الناقل بتفريغ البضاعة في اقرب ميناء أو يرجع إلى ميناء تحميل الشحن والمصاريف تكون على عاتقه إلا إذا اثبت سبب كوجود قوة قاهرة<sup>1</sup>.

## 2- الالتزام بتسليم البضاعة

يلتزم الناقل بتسليم البضاعة عند وصول إلى ميناء التفريغ وتسلم إلى المرسل إليه أو موكله<sup>2</sup>. ويتم هذا التسليم في المكان المتفق عليه، فالمرسل إليه له الحق في الفحص البضاعة قبل تسليمها لتتحقق من مطابقتها للبيانات الواردة في سند الشحن وإذا لم تصدر وثيقة الشحن يكون بوثيقة النقل وعلى الناقل التأكد من الشخصية المرسل إليه أو ممثله القانوني ذلك بإبراز وثيقة هوية حامل السند<sup>3</sup>، فالناقل يبقى مسؤولا إذا تخلف عن ذلك.

### ثانيا: التزامات الشاحن

تتجلى الالتزامات في التزام الشاحن بتسليم البضاعة إلى الناقل، كما يلتزم أيضا بدفع الأجرة وهذا ما سنطرق إليها كالاتي:

#### أ- الالتزام بتسليم البضاعة إلى الناقل

يتوجب على الشاحن بتسليم البضاعة إلى الناقل في الزمان والمكان المتفق عليهما، ليقوم بشحنها ونقلها إلى الجهة المتفقة عليها، ولكن في حالة عدم الاتفاق على المكان والزمان فيسري العرف السائد في ميناء الشحن لتجديد وقت مكان التسليم<sup>4</sup>. فقد ألزم المشرع الجزائري الشاحن أو موكله باحترام المواعيد والأماكن المحددة<sup>5</sup>، وفي حالة إخلاله بذلك يؤدي إلى عرقلة

<sup>1</sup>-انظر المادة 781 الفقرة 02 من (ق، ب، ج).

<sup>2</sup> - محمد عبد الفتاح ترك، مرجع سابق، ص 310.

<sup>3</sup>-مصطفى كمال طه، القانون البحري، (د، ط)، دار الجامعة الجديدة، بيروت، 1993، ص212.

<sup>4</sup>-بسعيد مراد، مرجع سابق، ص162.

<sup>5</sup> - انظر المادة 772 من (ق، ب، ج).

تنفيذ العقد فيسبب الأضرار الاقتصادية للناقل، ويكون مسؤولاً عن التعويض للناقل بقدر الخسارة التي لحقت به شرط أن لا تتعدى أجرة الحمولة المتفق عليها<sup>1</sup>.

### ب- الالتزام بدفع الأجرة

أجرة النقل هي عبارة عن مبلغ نقدي يدفعه الشاحن لناقل أو الوكيل مقابل نقل البضائع بحراً<sup>2</sup>. وغالباً ما يكون الدفع في ميناء الشحن، وتحدد أجرة النقل على حسب البضاعة ووزنها وحجمها وطبيعتها وهذا يثبتته سند الشحن. وإذا لم يتضمن العقد هذا الالتزام فيكون تحديده حسب العرف التجاري أو بتقدير من القاضي ن وتضاف إلى أجرة النقل المصروفات الإضافية التي نفقت من طرف الناقل كالمصروفات الأيداع والصيانة فهنا العرف يستوجب التامين<sup>3</sup>. فهذه الأجرة قد تزيد أو تنقص بسبب حصول حوادث اثناء عملية النقل اثر القوة القاهرة كالغرق او الحريق ففي حالة الهلاك الكلي للبضاعة يبدأ الناقل من الالتزام، وإذا كان الهلاك جزئياً استحق الناقل جزء من الأجرة وهذا حسب المواد 770 الى 775 من (ق، ب، ج).

### ثالثاً: التزامات المرسل إليه

المرسل إليه لا يعتبر طرف في العقد المبرم بين الناقل والشاحن وليس له دور في إبرام العقد إلا أنه يكتسب الحقوق ويتحمل التزامات.

### أ- التزام المرسل إليه باستلام البضائع وإيداع التحفظات

يلتزم المرسل إليه باستلام البضاعة إلى مكان الوصل والزمان المتفق عليه بين الطرفين في وثيقة الشحن. ويتقيد بالمدة المعقولة، كما يتعين الناقل بتسليم البضاعة في المكان المتفق عليه للمرسل إليه وهذا ما تضمنته المادة 782 من (ق، ب، ج)<sup>4</sup>، تختلف عملية التسليم عن

<sup>1</sup>-مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص 318.

<sup>2</sup>-جلال وفاء محبين، مرجع سابق، ص 262.

<sup>3</sup>-مصطفى كمال طه، النظرية العامة للقانون البحري والتجاري، مرجع سابق، ص 197.

<sup>4</sup>-انظر المادة 782 من (ق، ب، ج).



عملية التفريغ أن هذه الأخيرة تكمن في إخراج البضاعة من عنابر السفينة الناقلة، فإذا كانت السفينة راسية فإنزالها يكون على رصيف الميناء، إما إذا كانت السفينة بعيدة عن ميناء التفريغ فإنزالها يكون إلى الصنادل أو العوامات. وهذا باتفاق الطرفين.

يتعين على الناقل عند تقديم المرسل إليه لتسليم البضاعة التأكد من انه حامل لوثيقة الشحن وهذا ما نصت عليه المادة 784 من (ق، ب، ج)<sup>1</sup>.

يحق للمرسل إليه فحص البضاعة قبل استلامها لتأكد من مطابقتها للبيانات الواردة قي سند الشحن من اجل التحقق في حالة البضاعة التي تقدمها الناقل<sup>2</sup>، أما في حالة تلف أو هلاك البضائع يلتزم المرسل إليه بإخطار الناقل البحري كتابيا طبقا للمادة 790 من (ق، ب، ج) في اجل ثلاثة أيام من تاريخ استلام البضائع، إلا انه إذا تم التحقق من حالتها بحضور الناقل لا جدوى من التبليغ عن الضرر.

#### ب- التزام المرسل إليه بدفع أجرة النقل

يقع التزام دفع الأجرة على عاتق الشاحن، وهو التزام اصلي يقع على عاتقه مقابل التزام الناقل بنقل بضاعته إلى ميناء الوصول وهذا ما تضمنته المادة 738 من (ق، ب، ج)، فيجوز لكل من الناقل والشاحن الاتفاق على أن يتولى المرسل إليه دفع أجرة الحمولة فيلتزم هذا الأخير اتجاه الناقل أداء أجرة الحمولة بدلا من الشاحن وهذا ما أكدته المادة 791 من (ق، ب، ج)<sup>3</sup>، وفي حالة رفض المرسل إليه أداة هذه الأجرة للناقل أجاز لهذا الأخير (الناقل) على أن يرفض تسليم البضاعة له<sup>4</sup>. كما يجوز للناقل خلال مدة شهرين القيام ببيع البضاعة وبموافقة السلطات القضائية المختصة من اجل استيفاء الأجرة من المرسل إليه طبقا للمادة 795 من (ق، ب، ج).

<sup>1</sup>-انظر المادة 784 من (ق، ب، ج).

<sup>2</sup>-انظر المادة 1/788 من (ق، ب، ج).

<sup>3</sup>-انظر المادة 791 من (ق، ب، ج).

<sup>4</sup>- انظر المادة 792 من (ق، ب، ج).

في حالة استحقاق أجرة الحمولة في ميناء الوصول وقام الناقل البحري بتسليم المرسل إليه البضائع دون أن يطالبه بأجرة الحمولة فانه في هذه الحالة لا يمكن الرجوع له على الشاحن للمطالبة بالأجرة وهذا طبقاً لنص المادة 791 من (ق، ب، ج).

### فرع ثاني: مسؤولية الناقل البحري

تعتبر مسؤولية الناقل البحري للبضائع مسؤولية عقدية وتقوم على التزام الناقل مقابل تحقيق نتيجة المتمثلة في نقل البضاعة والمحافظة عليها وتسليمها إلى المرسل إليه في الوقت المحدد وهذا طبقاً للقواعد العامة، ويكون الناقل البحري مسؤولاً عن هلاك البضاعة أو تلفها في حالة التأخر وفي تسليمها حسب نص المادة 802 من (ق، ب، ج)، ولكن هناك حق في دفع مسؤوليته والإعفاء منها في حالة إثباته أن الهلاك يرجع إلى الحالات المنصوص عليه في المادة 803 من (ق، ب، ج)<sup>1</sup> كما يعتبر السبب الأجنبي هو السبب العام من الإعفاء من المسؤولية<sup>2</sup> من المقرر قانوناً أن يعفى الناقل البحري من المسؤولية عن الخسائر التي ألحقت بالبضاعة إذا نتج عن قوة قاهرة<sup>3</sup>.

### فرع ثالث: إثبات عقد النقل البحري وحجية سند الشحن في الإثبات

سنقوم في هذا الفرع بدراسة كل من كيفية إثبات عقد النقل البحري (أولاً)، ثم حجية سند الشحن في الإثبات (ثانياً).

<sup>1</sup>-انظر المادة 803 من (ق، ب، ج).

<sup>2</sup>-خلفي أمين، المسؤولية المدنية للناقل البحري للبضائع "دراسة مقارنة بين التقنين البحري الجزائري واتفاقية هامبورغ لسنة 1978"، مذكرة لنيل شهادة ماجستير في القانون، فرع قانون المسؤولية المهنية، كلية الحقوق، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2010، ص 111.

<sup>3</sup>-قرار المحكمة العليا، صادر بتاريخ 1997/06/24، الغرفة التجارية والبحرية، ملف رقم 153254، المجلة القضائية، العدد الثاني، الجزائر، 1997، ص 125.

### أولاً: إثبات عقد النقل البحري

يجوز إثبات عقد النقل البحري بكافة الطرق، إلا أن الكتابة ضرورية في هذا العقد وهذا نظراً لخصوصيته، فيثبت بمحرر مكتوب<sup>1</sup>. وهذه الكتابة ليست كشرط لصحة العقد وإنما لإثباته فقط كما هو الشأن في عقد الإيجار<sup>2</sup>، والوسيلة المعتمدة ففي هذه الحالة ان الناقل يسلم للشاحن سند يسمى سند الشحن الذي يتضمن بيانات تفصيلية متعلقة بالبضائع وكذلك مواعيد التسليم، والذي يثبت استلام الناقل للبضائع بقصد نقلها عن الطريق البحر ويعتبر أيضاً كسند لحيازة البضائع واستلامها وهذا وفقاً لما نصت عليه المادة 749 من (ق، ب، ج)<sup>3</sup>.

### ثانياً: حجية سند الشحن في الإثبات

تعتبر حجية سند الشحن في إثبات البيانات التي يشتمل عليها وذلك بين أطرافه، ثم حجية سند الشحن بالنسبة للغير.

### أ - حجية سند الشحن بين الناقل والشاحن

يشكل سند الشحن حجية كاملة في العلاقة بين الناقل والشاحن في إثبات جميع البيانات المدونة فيه، بحيث مسؤولية الناقل لا تثار إلا في حالة هلاك البضاعة أو تلفها أثناء نقلها أو التأخير في نقلها بينما يعتبر الشاحن مسؤولاً عن صحة البيانات الخاصة لهذه البضائع<sup>4</sup>. ولكن حجية سند الشحن في الإثبات تعتبر حجية نسبية وليست مطلقة بل يجوز إثبات عكس بيان الوثيقة وهذا وفقاً لنص المادة 761 من (ق، ب، ج)<sup>5</sup>. فيجوز للناقل إثبات البضائع المشحونة ويجب أن تكون البيانات مطابقة مع مواصفات البضاعة. ويعد الشاحن ضامناً للناقل صحة

<sup>1</sup> - محمد فريد العريني، محمد السيد الفقي، القانون البحري، مرجع سابق، ص 316.

<sup>2</sup> - هاني دويدار، النقل البحري والجوي، مرجع سابق، ص 203.

<sup>3</sup> - انظر المادة 749 من (ق، ب، ج).

<sup>4</sup> - بوقادة عبد الكريم، القوة الثبوتية لسند الشحن البحري في القانون الجزائري، "مجلة الدراسات والبحوث القانونية"، المجلد

الثاني، العدد الرابع، جامعة مسيلة، الجزائر، 2017، ص 174.

<sup>5</sup> - انظر المادة 761 من (ق، ب، ج).

تصريحاته فيما يخص البضاعة ويكون مسؤولاً عن كل خسارة ومصاريف ناشئة عن أخطاء متعلقة بهذه الجوانب<sup>1</sup>، يجوز للناقل البحري إبداء تحفظات بشأنها إن كانت له أسباب جدية للشك في مدى صحتها، فيجوز له ذكر أسباب التحفظ في سند الشحن فهذه التحفظات إذا أدرجت في سند الشحن تعيق تداوله لذا يتفق الطرفين على إصدار سند خال من أية تحفظات وهذا ما يعرف بسند الشحن النظيف، بشرط حصوله على خطاب ضامن الذي يضمن تعويضه عن الأضرار التي تلحق به عند عدم مطابقة البضاعة مع بيانات سند الشحن<sup>2</sup>.

### ب - حجية سند الشحن بالنسبة إلى الغير

المقصود بالغير هو كل شخص يكون طرفاً في رابطة قانونية تجعل له مصلحة تتصل بواقعة الشحن وطبيعة البضاعة المشحونة وكميتها وفقاً لنص المادة 761 / 2 من (ق، ب، ج) على أنه يجوز للغير التمسك ببيانات سند الشحن، كما لهم الحق بإثبات عكس هذه البيانات فيمكن لهم هنا الإثبات بكافة الطرق<sup>3</sup>.

### فرع رابع: انقضاء عقد النقل البحري

عقد النقل البحري يبدأ بمجرد ما يأخذ الناقل البضائع على عاتقه وينتهي بتسليمها إلى المرسل إليه، فهو ينقضي بعدة طرق إما الطرق العادية (أولاً)، أو ينقضي بطرق غير عادية (ثانياً).

### أولاً: انقضاء عقد النقل البحري للبضائع بالطرق العادية

في هذه الحالة ينتهي هذا العقد بتنفيذ الشاحن والناقل كل الالتزامات التي تقع عاتق كلاهما.

<sup>1</sup>-انظر المادة 753 من (ق، ب، ج).

<sup>2</sup>-هاني دويدار، مرجع سابق، ص 219.

<sup>3</sup>-مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص 367.

أ - التزام الشاحن بتنفيذ التزاماته

يلتزم الشاحن بدفع أجرة النقل المتفق عليها إلى الناقل وذلك مقابل تسليم هذا الأخير نقل البضائع إلى المكان المتفق عليه، ولكن قد يتفق الطرفان على أن يتولى المرسل إليه بدفع هذه الأجرة عند تسليمه البضائع في ميناء الوصول، وفي حالة عدم القيام بهذا الالتزام فلا تقع المسؤولية على الشاحن<sup>1</sup>.

ب - التزام الناقل بتنفيذ التزاماته

يلتزم الناقل البحري في نقل البضائع من ميناء القيام إلى ميناء الوصول، وذلك بمراعاة لسلامة البضائع في كل مرحلة من مراحل الرحلة البحرية بداية من الشحن وصولاً إلى التفريغ وتسليمها إلى المرسل إليه أو من يمثله وهذا ما نصت عليه المادة 739 من (ق، ب، ج)<sup>2</sup>. وفي الأخير الناقل قد قام بكل التزاماته وهو سبب لانتهاء العلاقة التعاقدية بين الطرفين.

ثانياً: انقضاء عقد النقل البحري للبضائع بالطرق غير عادية

ينتهي عقد النقل البحري بالطرق غير عادية إما بسبب القوة القاهرة أو بسبب عدم قيام أحد الأطراف المتعاقدة بتنفيذ التزاماته.

أ - انقضاء عقد النقل البحري للبضائع لسبب القوة القاهرة

ترتب القوة القاهرة تأخير قيام تنفيذ العقد النقل البحري فيستحيل القيام بنقل البضائع كسوء الأحوال الجوية مثل هبوب العواصف، فهنا يظل العقد قائماً دون زيادة في الأجرة أو تعويض عن هذا التأخير، فيفسخ العقد بقوة القانون، وفي هذه الحالة التأخير قد يؤدي إلى فسخ

<sup>1</sup>-هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، مرجع سابق، ص263.

<sup>2</sup>-انظر المادة 739 من (ق، ب، ج).

الصفقة التجارية، وأيضا في حالة منع تصدير البضائع أو فرض حصار بحري فهنا يستحيل تنفيذ العقد بسبب القوة القاهرة وهذا ما نصت عليه المادة 740 من (ق، ب، ج) <sup>1</sup>.

### ب - انقضاء العقد بسبب عدم قيام أحد الأطراف بتنفيذ التزاماته

فهنا الأطراف المتعاقدة هي كل من الشاحن والناقل لذا نتطرق إلى:

#### 1- عدم تنفيذ الشاحن التزاماته

يجوز للناقل الطلب بفسخ العقد والتعويض وذلك وفقا للقواعد العامة، وهنا الشاحن إذا لم يأت بالبضائع المتفق عليها يجوز للناقل طلب فسخ عقد النقل البحري مع التزام الشاحن بدفع الأجرة بكاملها.

#### 2- عدم تنفيذ الناقل التزاماته

يجوز للشاحن أن يطلب بفسخ عقد النقل البحري للبضائع مع التعويض على ما ألحقه الناقل من ضرر وهذا حسب المادة 741 من (ق، ب، ج) شرط مراعاة أحكام المادة 805 من نفس القانون <sup>2</sup>. قد يفسخ عقد النقل البحري تلقائيا من نفسه إذا لم تبحر السفينة في تاريخ معين ومحدد.

### المطلب الثاني: البيوع البحرية

البيع البحري هو بيع يفترض تنفيذه نقل البضائع المبيعة بحرا، إلا أن التشريعات الوطنية لم تنظمه فالمعروف انه وارد في التجارة الدولية إذ ينقسم إلى نوعين بيوع بحرية في ميناء القيام المتمثلة في بيع سيف أو كاف وبيع فوب (فرع أول)، وبيوع في ميناء الوصول المتمثلة في بيع بسفينة معينة، وبيع بسفينة غير معينة (فرع ثاني).

<sup>1</sup>-انظر المادة 740(ق، ب، ج).

<sup>2</sup>- انظر المادة 741 من (ق، ب، ج).

### فرع أول: بيع بحرية عند القيام

بيع بحرية عند القيام يقصد بها الاتفاق بين البائع والمشتري على تسليم البضاعة المبيعة في ميناء القيام<sup>1</sup>. يتحمل المشتري مخاطر وتبعية الهلاك أثناء عملية تنفيذ النقل البحري، بحيث يعتبر مالكا لها في ميناء القيام<sup>2</sup>، وهناك نوعين لبيع عند القيام:

#### أولاً: بيع سيف (CIF)

هو بيع البضائع مع الالتزام بشحنها والتأمين عليها من مخاطر النقل البحري نظير ثمن إجمالي شامل لقيمة البضائع، أجرة النقل، وقسط التأمين، واسم سيف CIF مأخوذ من الحروف الأولى للكلمات الانجليزية التالية: الثمن-COST، قسط التأمين-INSURANCE وأجرة النقل-FREIGHT<sup>3</sup>.

يتميز عقد بيع بسيف بثلاثة خصائص أساسية وهي:

- التزام البائع بشحن البضاعة والتأمين عليها.
- تنتقل إلى المشتري ملكية البضاعة من وقت شحنها، أي مباشرة بعد تسليم البضاعة وهذا ما يمكن للمشتري حق الصرف فيها.
- انتقال مخاطر الطريق إلى المشتري من تاريخ الشحن، يترتب على المشتري تحمل مخاطر الطريق التي يمكن أن تتعرض لها البضاعة، فهو مسؤول عن تلفها وهنا يجب عليه دفع الثمن كاملاً، كما يتحمل أيضاً تأخير وصولها<sup>4</sup>.

يترتب على عقد البيع سيف التزامات في ذمة كل من البائع والمشتري، فيلتزم البائع بتسليم البضاعة بحسب الكمية والنوعية والحجم والجودة المتفق عليه، فإذا تبين عكس ذلك فقد أخل

<sup>1</sup>- دريسي أمينة، أنواع البيوع البحرية، "مجلة الفكر القانوني والسياسي"، العدد الثالث، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة جيلالي ليايس، سيدي بلعباس، ص415.

<sup>2</sup>- هاني دويدار، مرجع سابق، ص303.

<sup>3</sup>- عادل علي مقدادي، مرجع سابق، ص165.

<sup>4</sup>- مرجع نفسه، ص169.

بالتزامه في التسليم، ويثبت قيام البائع بإبرام هذا العقد بموجب سند الشحن فيلتزم بالتأمين على البضاعة، ويلتزم بشحنها في الوقت المتفق عليه، ويلتزم أيضا بدفع الأجرة<sup>1</sup>. ويلتزم أيضا المشتري بدفع الثمن المتفق عليه في العقد فيضم قيمة البضاعة وأجرة النقل وقسط التأمين<sup>2</sup>، كما يلتزم المشتري بتسليم الوثائق والتأكد من صحتها ومدى مطابقتها لشروط عقد البيع، ويلتزم أيضا بتقديمه البضاعة في ميناء الوصول ويكون تسليمها ماديا من طرف المشتري<sup>3</sup>.

### ثانيا: بيع بعقد فوب (FOB)

بيع بعقد فوب هو اتفاق بين المشتري والبائع ويلتزم فيه هذا الأخير بتسليم البضاعة المبيعة في ميناء القيام على ظهر السفينة التي يتعاقد معها المشتري وفوب تعني بالإنجليزية Free On Bord<sup>4</sup> ويتميز بيع فوب بالخصائص التالية وهي:

- انتقال ملكية البضائع من البائع إلى المشتري من وقت شحنها، أي انتقال تبعه المخاطر إلى المشتري من تسليم البائع للبضاعة إلى الناقل.
- تسليم البضاعة للمشتري يجري عند وضعها على ظهر السفينة<sup>5</sup>.
- ويرتب هذا العقد التزامات على كل من البائع والمشتري المتمثلة في:
- يلتزم البائع بتجهيز البضاعة طبقا لشروط العقد وذلك من حيث النوعية وكمية البضائع وغيرها.
- يلتزم البائع بتسليم البضاعة في ميناء الشحن وعلى ظهر السفينة التي قام بتعيينها المشتري وفقا للموعد المتفق عليه في عقد فوب.
- يلتزم البائع بتسليم المستندات المتعلقة بالبضاعة ومرفقة بسند الشحن.

<sup>1</sup>- عادل علي مقدادي، مرجع سابق، ص 170.

<sup>2</sup>- مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص 305.

<sup>3</sup>- عادل علي مقدادي، مرجع سابق، ص 179.

<sup>4</sup>- مرجع نفسه، ص 181.

<sup>5</sup>- عادل علي مقدادي، مرجع سابق، ص 183.



- يلتزم المشتري بإبرام عقد النقل ودفع أجرة النقل والتأمين على البضاعة إذ هنا ملكية البضاعة تنتقل إليه فمخاطر الطريق تقع عليه<sup>1</sup>.

### فرع ثاني: بيع بحرية عند الوصول

البيع عند الوصول هي تلك البيوع التي يلتزم فيها البائع بتسليم البضاعة في ميناء الوصول، وملكية البضاعة تظل للبائع خلال الرحلة البحرية، فيتحمل مصاريف ومخاطر النقل فهو المسؤول على تأمينها، والبيع عند الوصول نوعين:

#### أولاً: بيع بسفينة معينة

البيع بسفينة معينة هو البيع الذي يتفق فيه البائع والمشتري على بيع البضائع في سفينة معينة في عقد البيع، فعلى البائع الالتزام بإيصال البضاعة سالمة إلى ميناء الوصول وتسليمها إلى المشتري فيصبح هذا الأخير مالكا لها. ويعتبر البائع مالكا للبضاعة حتى الوصول ويلتزم بإبرام عقد النقل البحري مع جهاز السفينة ويبقى متحملاً لمخاطر الطريق وتبعة هلاك البضاعة<sup>2</sup>.

#### ثانياً: بيع بسفينة غير معينة

البيع بسفينة غير معينة هو البيع الذي يلتزم فيه البائع بتسليم المشتري في ميناء الوصول لقاء ثمن متفق عليه، بضاعة معينة خلال مدة محددة وعلى ظهر سفينة يقوم بإخطارها البائع، فالسفينة التي تشحن البضائع غير معينة وليست معروفة للمشتري، فيلتزم البائع بشحن هذه البضاعة تقع تهاكتها على البائع، والتزامه ينقضي عند تسليمه البضاعة للمشتري، فهنا المشتري لا يتدخل في تعيين السفينة ولا إبرام عقد النقل البحري<sup>3</sup>.

<sup>1</sup>- عادل علي مقدادي، مرجع سابق، ص 187.

<sup>2</sup>- مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص 390.

<sup>3</sup>- دريسي أمينة، مرجع سابق، ص 426.

## خلاصة الفصل الثاني :

نستنتج من خلال دراستنا لهذا الفصل أن عقد النقل البحري للبضائع هو عقد يلزم طرفيه بتنفيذ التزامات، فيلتزم الناقل بنقل البضاعة من ميناء الشحن إلى ميناء التفريغ، أما الشاحن يلتزم بدفع الأجرة، كما يترتب التزامات على طرف ثالث وهو المرسل إليه رغم انه ليس طرفا في العقد، ويتم هذا العقد بموجب سند الشحن الذي هو عبارة عن أداة لإثباته، واشترط المشرع تحريره عن طريق الكتابة. وينقضي هذا العقد بطريقتين إما بطرق عادية المتمثلة في التزام طرفي العقد بتنفيذ التزاماتهما، أو بطرق غير عادية فينقضي عقد النقل البحري للبضائع بسبب القوة القاهرة، أو بسبب عدم قيام أحد الطرفين لتنفيذ التزاماته. ولعقد النقل البحري عمليات قانونية أخرى تتمثل في البيوع البحرية التي لم ترد عليها تشريعات وطنية.

خاتمة

## خاتمة

يتضح من خلال دراستنا لموضوع الاستغلال التجاري للسفينة انعقد إيجار السفينة من أهم الصور التي تستغل فيها السفينة إذ ينعقد هذا العقد بين شخصين وهما المؤجر والمستأجر، ويتمتع عقد إيجار السفينة بمجموعة من المميزات أهمها، انه عقد رضائي لا يتطلب المشرع شكلية معينة لانعقاده وإنما اشترط الكتابة لإثباته فقط، وهو من العقود المعاوضة والملزمة للجانبين، إذ يرتب مجموعة من الالتزامات في ذمة كلا طرفي العقد يجب على كل واحد منهما تنفيذ التزاماته، فالمؤجر يلتزم بوضع السفينة تحت تصرف المستأجر مع التزام هذا الأخير بدفع الأجرة المستحقة. كما يخضع هذا العقد لأحكام القانون البحري باعتبارها أحكام مكملة لإرادة الطرفين.

يتم عقد إيجار السفينة على عدة أنواع، منها إيجار سفينة غير مجهزة فهو عقد يضع بمقتضاه مالك السفينة سفينة عارية تحت تصرف المستأجر لانتفاع بها وذلك وفقا لما اتفق عليه مسبقا ويتولى المستأجر تهيئة الطاقم، فهنا تنتقل الإرادتين الملاحية والتجارية إلى يد المستأجر. والنوع الآخر من إيجار السفينة إيجار سفينة مجهزة الذي ينقسم بدوره إلى نوعين، النوع الأول إيجار سفينة على أساس الرحلة هو عقد يضع المؤجر كليا أو جزئيا سفينة تكون مزودة بالتسليح والتجهيز تحت تصرف المستأجر لقيام بالرحلة البحرية، وبالمقابل يلتزم هذا الأخير بدفع الأجرة فهنا في هذا النوع من الإيجار يحتفظ المؤجر بالإدارتين الملاحية والتجارية. أما النوع الثاني إيجار السفينة على أساس مدة معينة الذي هو عقد يضع المؤجر سفينة مزودة بالتسليح والتجهيز تحت تصرف المستأجر لمدة معينة، وبالمقابل يدفع هذا الأخير أجرة الحمولة. وفي هذه الحالة يحتفظ المؤجر بالإدارة الملاحية للسفينة فقط. فهنا عنصر السفينة والأجرة هما الأساسيين في عقد إيجار السفينة والمنشئين للالتزامات كلا الطرفين، ويخضعان لحرية تامة في بينهما وتحديدتهما للعقد وذلك طبقا لمبدأ الحرية التعاقدية الذي يخضع له إبرام

هذا العقد، والأمر الذي جعل من الكتابة شرط لإثبات. ويوصف بمشارطة إيجار، الذي هو الوثيقة المعتمدة في إثبات العقد، فكل هذه الأنواع لها مميزاتها التي تميزها عن الأنواع الأخرى.

إذ تنحصر الأهمية القانونية لعقد إيجار السفينة من خلال النزاعات الناشئة عن تنفيذ التزامات كل طرف فيه، فالمعالجة هذا النوع من النزاعات المعروضة على القضاء يتطلب دراية كافية للأحكام المنظمة لهذا العقد. لتحديد القانون الواجب التطبيق في ذلك بناء لمبدأ الحرية التعاقدية للمتعاقدين.

كما يتم استغلال السفينة تجارياً عن طريق إبرام عقود النقل البحري الذي هو عقد مثل سائر العقود الأخرى، فينقذ بين طرفين هما الشاحن والناقل، وقد يكون طرف ثالث هو المرسل إليه. وبما انه عقد فبطبيعة الحال يترتب التزامات على عاتق كلا من الطرفين، فيلتزم الناقل البحري بنقل البضاعة من ميناء الشحن الى ميناء التفريغ، ويلتزم الشاحن البحري بدفع الأجرة.

فعقد النقل البحري يتم بموجب سند الشحن الذي هو عبارة عن وثيقة تعتبر بمثابة إيصال يسلمه الربان بعد توقيع الناقل عليه، فسند الشحن أداة لإثبات عملية شحن البضائع، ودليل لإثبات عقد النقل البحري ذاته لان إثبات وجود هذا العقد لا يكون إلا بالكتابة.

وتعتبر البيوع البحرية أهم العمليات القانونية التي ترد على البضائع البحرية، بدورها تصنف إلى صنفين وهما البيوع البحرية عند القيام، والبيوع البحرية عند الوصول، ولكن أحكامها لم ترد في القانون البحري الجزائري لأنها من القواعد العالمية.

وتواصلنا من خلال هذا الموضوع لمجموعة من النتائج نبرزها من خلال النقاط التالية:

- لم يحظ عقد إيجار السفينة بالعناية التي حظي عقد النقل البحري بسندات الشحن من تنظيم قانوني، فلم تبرم أية اتفاقية دولية لتنظيمه على عكس عقد النقل البحري.
- صحيح أن المشرع نظم أحكام لعقد الإيجار السفينة في القانون البحري ولكن عند وجود فراغ قانوني نلجأ إلى القواعد العامة المنصوص عليها في القانون المدني.

- إن عدم إبرام أية اتفاقية في عقد إيجار السفينة راجع إلى أن هذا العقد ليس من العقود الإذعان كما في عقد النقل البحري.
- ضوابط الإسناد في تحديد القانون الواجب التطبيق غير ملائمة في عقد إيجار السفينة، ويصعب تحديد قانون محل الانعقاد ومحل التنفيذ خاصة في عقد إيجار السفينة لمدة معينة وبهيكلاها.
- في عقد النقل البحري اخذ المشرع الجزائري بأحكام معاهدة بروكسل في حماية الناقل البحري وذلك بمنح الإعفاء رغم ان الجزائر تعتبر من الدول الشاحنة.
- من خلال هذه النتائج والنقائص المتوصل إليها ارتأينا إلى تقديم بعض الاقتراحات على النحو التالي:
- إنشاء لجنة وطنية تسعى في تطوير نصوص التشريعات البحرية في الجزائر، وان يشارك في عضويتها أساتذة والباحثون في هذا المجال.
- نقترح بتوحيد أحكام القانون البحري بما يتفق مع القوانين والتشريعات المقارنة ونماذج لمشارطات الإيجار، وذلك بالاستعانة واستخدام معطيات الثروة التكنولوجية في إبرام مثل هذه العقود وكذلك إنشاء شركات شحن دولية وهذا بالنسبة لعقد النقل البحري للبضائع
- نقترح على المشرع الجزائري تعديل بعض النصوص الغامضة خاصة التي ذكر فيها المدة والأجال لمواعيد الشحن والتفريغ والمواعيد الإضافية خاصة في حالة عدم وجود اتفاق في العقد على ذلك.
- نقترح إنشاء محكمة دولية مختصة في النزاعات الحاصلة في مجال استئجار السفن.

# قائمة المراجع

## قائمة المراجع

## أولاً: الكتب

1. أبو كعبان العربي، الوجيز في القانون البحري الجزائري، دار الغرب للنشر والتوزيع. 2000.
2. احمد حسني، عقود إيجار السفن، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1985.
3. احمد محمود حسني، النقل الدولي البحري للبضائع، ط2، منشأة المعارف بالإسكندرية، مصر، 1983.
4. ايلي صفا، أحكام التجارة البحرية، دار المنشورات الحقوقية، بيروت، 1993.
5. جلال وفاء المحمدين، المبادئ العامة في القانون التجاري والبحري، منشورات الدار الجامعية، مصر، 1991.
6. جلال وفاء محمدين، القانون البحري، دار المطبوعات الجديدة، الإسكندرية، مصر، 1994.
7. حمدي الغنيمي، محاضرات في القانون البحري الجزائري، ط2، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1988.
8. سوزان علي حسين، الإطار القانوني للوكالة بالعمولة النقل، دار الجامعة الجديدة للنشر، مصر، 2003.
9. طالب حسن موسى، القانون البحري، (ط3)، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2012.
10. عادل علي مقدادي، القانون البحري، دار الثقافة للنشر والتوزيع والدار الدولية، عمان، 2002.
11. عبد القادر العطير، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية (دراسة مقارنة)، ط1، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن، 2009.



12. عبد القادر حسين العطير، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، جامعة عمان الأهلية، الأردن، 1999.
13. العطير عبد القادر، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية" دراسة مقارنة"، ط5، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، الأردن 2014.
14. علي البارودي، هاني محمد دويدار، القانون البحري، (د، ط)، الدار الجامعية لنشر والتوزيع، بيروت.
15. كمال حمدي، القانون البحري(السفينة، الملاحة البحرية، استغلال السفينة: إيجار السفينة، نقل البضائع والأشخاص، القطر الإرشاد)، ط2، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2000.
16. كمال حمدي، القانون البحري، منشأة المعارف الإسكندرية، مصر، 1991.
17. محمد السيد الفقي، القانون البحري، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2006.
18. محمد عبد الفتاح الترك، التحكيم البحري، النطاق الشخصي لاتفاق التحكيم في عقد النقل البحري، دار الجامعة الجديدة، 2003.
19. محمد عبد الفتاح، عقد النقل البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2005.
20. محمد فريد العريفي، محمد السيد الفقي، القانون البحري والجوي، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان 2010.
21. محمود شحماط، المختصر في القانون البحري الجزائري، دار العلوم للنشر والتوزيع، الجزائر.
22. مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان.
23. مصطفى كمال طه، التوحيد الدولي للقانون البحري، ط1، شركة جلال للطباعة، الإسكندرية، 2007.
24. مصطفى كمال طه، العقود التجارية وعمليات البنوك، ط1، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، 2006.

25. مصطفى كمال طه، القانون البحري، (د، ط)، دار الجامعة الجديدة، بيروت، 1993.
26. مصطفى كمال طه، النظرية العامة القانون التجاري والبحري (دراسة مقارنة)، ط1، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، 2012.
27. هاني دويدار، النقل البحري والجوي، منشورات الحلبي الحقوقية، 2008.
28. هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2001.
29. هشام صادق، القانون الواجب التطبيق على عقود التجارة الدولية، منشأة الإسكندرية، مصر، 1995.
- ثانياً: الرسائل الجامعية
- أ. أطروحات الدكتوراه
1. أكلي ليندة، النظام القانوني لعقد إيجار السفينة، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في العلوم، تخصص قانون، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2021.
2. بسعيد مراد، عقد النقل البحري للبضائع وفقاً للقانون البحري والاتفاقيات الدولية، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2012/2011.
3. حساين سامية، حق الإيجار في القانون التجاري الجزائري، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في العلوم، تخصص قانون، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2013.
4. العرباوي نبيل صالح، مسؤولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص في القانون الجزائري، أطروحة دكتوراه في القانون الخاص، جامعة تلمسان، الجزائر، 2010-2011.

ب. رسائل الماجستير

1. خلفي أمين، المسؤولية المدنية للناقل البحري للبضائع "دراسة مقارنة بين التقنين البحري الجزائري واتفاقية هامبورغ لسنة 1978"، مذكرة لنيل شهادة ماجستير في القانون، فرع قانون المسؤولية المهنية، كلية الحقوق، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2010.
2. شتوان حياة، عقد النقل البحري للبضائع، دراسة في إطار اتفاقية بروكسل لسنة 1924 والقانون البحري الجزائري، مذكرة ماجستير في القانون، فرع قانون الأعمال، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، الجزائر، 2005-2006.
3. عباس خالد، أحكام عقد استئجار السفن في التشريع البحري الجزائري، مذكرة ماجستير في القانون الخاص، تخصص القانون البحري والنشاطات المينائية، كلية الحقوق، جامعة وهران، 2011/2012.
4. لموم كريم، الإثبات في معاملات التجارة الالكترونية بين التشريعات الوطنية والدولية، مذكرة لنيل شهادة الماجستير، فرع قانون التعاون الدولي، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة تيزي وزو، 2011.

ج. مذكرات الماستر

1. بوعزة شهرزاد هند، بن زيان إيناس مامة، أحكام سند الشحن في عقد النقل البحري للبضائع، مذكرة مكملة لنيل شهادة الماستر في الحقوق، تخصص قانون خاص، كلية الحقوق، جامعة بلحاج لشعيب، جامعة عين تموشنت، 2021-2022.
2. حوتي فيروز، بن سالم فيروز، عقد إيجار السفينة في القانون الجزائري، مذكرة مقدمة لاستكمال شهادة ماستر أكاديمي في العلوم القانونية والإدارية، كلية العلوم الحقوق والعلوم السياسية، جامعة الجيلالي بونعامة، خميس مليانة، سنة 2019/2020.
3. لامية عقاب، الاستغلال التجاري للسفينة، رسالة الماستر في الحقوق، القانون العام للأعمال، كلية الحقوق والعلوم السياسية، بجاية، الجزائر، 2012\_2013.

4. نورهان حفيظ، الإطار القانوني لعقد النقل البحري، مذكرة تكميلية لنيل شهادة ماستر،  
شعبة حقوق، تخصص قانون أعمال، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة العربي بن  
مهدي، أم البواقي، 2015-2016.

### ثالثا: المقالات العلمية

قزد علي أسماء، السمسار البحري على ضوء القانون البحري الجزائري، "مجلة القانون النقل  
والنشاطات المينائية"، المجلد 07، العدد 01، الجزائر، 2020، ص72.

اربوط وسيلة، "ربان السفينة بين دفتي السلطة والمسؤولية"، المجلة الجزائرية للقانون البحري  
والنقل، العدد 05، الجزائر، 2017، ص413.

يوسف التومي احمد، سلطات ربان السفينة في التشريع الجزائري، " دفاتر البحوث العلمية "،  
المجلد 10، العدد 02، البليدة، الجزائر، 2022، ص555.

اربوط وسيلة، النظام القانوني للسفينة بوصفها أداة للملاحة البحرية، " المجلة الجزائرية للقانون  
البحري والنقل "، العدد السابع، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، الجزائر، مارس 2018.

فاطمة الزهراء، محمد الشريف، فوزي رميني، الموانئ الجزائرية تحول صعب في تسييرها، " مقال  
منشور في مجلة اقتصاديات شمال إفريقيا "، العدد السابع، جامعة وهران، الجزائر، جوان

2019، ص 165.

عزير الهام، اثر نظام النقل البحري بالحاويات على وثيقة الشحن، " المجلة الجزائرية لقانون  
البحري والنقل "، العدد السابع، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة وهران 02، الجزائر،

جوان 2017، ص278.

بوقادة عبد الكريم، القوة الثبوتية لسند الشحن البحري في القانون الجزائري، " مجلة الدراسات  
والبحوث القانونية "، المجلد الثاني، العدد الرابع، جامعة مسيلة، الجزائر، 2017، ص174.

دريسي أمينة، أنواع البيوع البحرية، " مجلة الفكر القانوني والسياسي "، العدد الثالث، كلية  
الحقوق والعلوم السياسية، جامعة جيلالي ليايس، سيدي بلعباس، ص415.

رابعاً: المعاهدات الدولية

أ - الاتفاقية التي صادقت عليها الجزائر

- الاتفاقيات الدولية

- اتفاقية الدولية الخاصة بتوحيد بغض القواعد المتعلقة بسندات الشحن الموقعة في 25 أوت 1924، والتي انضمت إليها الجزائر بمرسوم رقم 76-71 مؤرخ في مارس 1964، يتضمن انضمام الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية إلى المعاهدة الدولية الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن ببروكسل في 25 أوت 1924، ج، ر، ج، ج عدد 28، صادر بتاريخ 3 افريل 1964.

خامساً: النصوص القانونية

أ. التشريع

1. أمر رقم 76-80، المؤرخ في 23 اكتوبر 1976، يتضمن القانون البحري، ج، ر، ج، ج عدد 29، الصادر بتاريخ 10 افريل 1977، معدل ومتمم بقانون رقم 05/98 المؤرخ في 25 جوان 1998، ج ر ج ج عدد 47، لسنة 1998 والمعدل والمتمم بقانون رقم 04/10 مؤرخ في 15 أوت 2010، ج ر ج ج عدد 46، صادر بتاريخ 18 أوت 2010.
2. امر رقم 75-58، مؤرخ في 26 سبتمبر 1975، يتضمن القانون المدني، ج، ر، ج، ج عدد 78، صادر بتاريخ 30 سبتمبر 1975، معدل ومتمم بموجب قانون رقم 07-05 مؤرخ في 13 ماي 2007، ج، ر، ج، ج عدد 31، صادر بتاريخ 13 ماي 2007.
3. أمر رقم 75-59 المؤرخ في 26 سبتمبر 1975، يتضمن القانون التجاري، ج، ر، ج، ج عدد 101 صادر بتاريخ 19 سبتمبر 1975، معدل ومتمم.

ب. القرارات القضائية

- قرار المحكمة العليا، صادر بتاريخ 1997/06/24، الغرفة التجارية والبحرية، ملف رقم 153254، المجلة القضائية، العدد الثاني، الجزائر، 1997.

# فهرس المحتويات

أ	مقدمة
4	الفصل الأول الاستغلال التجاري للسفينة عن طريق إبرام عقد إيجار
5	المبحث الأول الإطار المفاهيمي لعقد إيجار السفينة
5	المطلب الأول: مفهوم عقد إيجار السفينة
6	فرع أول: تعريف عقد إيجار السفينة وخصائصه
6	أولاً: تعريف عقد إيجار السفينة
7	ثانياً: خصائص عقد إيجار السفينة
9	فرع ثاني: أطراف عقد إيجار السفينة:
9	أولاً: المؤجر والمستأجر
12	ثانياً: السمسار البحري
13	ثالثاً: الربان
14	فرع ثالث: إثبات عقد إيجار السفينة
14	أولاً: الكتابة كشرط لإثبات العقد
15	ثانياً: دور المراسلات في الإثبات
17	المطلب الثاني: صور عقد إيجار السفينة
17	فرع أول: عقد إيجار السفينة غير المجهزة
17	أولاً: إدارة ملاحية
18	ثانياً: إدارة تجارية
19	فرع ثاني: عقد إيجار سفينة مجهزة
19	أولاً: عقد إيجار السفينة لمدة معينة



- 20..... ثانيا: عقد إيجار السفينة على أساس الرحلة
- 21..... المبحث الثاني: تنفيذ عقد إيجار السفينة
- 21..... المطلب الأول: آثار مترتبة على صور إيجار السفينة
- 21..... فرع الأول: آثار عقد إيجار السفينة الغير المجهزة
- 22..... أولا: التزامات المؤجر
- 23..... ثانيا: التزامات المستأجر
- 24..... فرع ثاني: التزامات ناشئة عن استئجار السفينة على أساس الرحلة
- 24..... أولا: التزامات المؤجر
- 29..... ثانيا: التزامات المستأجر في عقد إيجار السفينة على أساس الرحلة
- 32..... فرع ثالث: التزامات ناشئة عن استئجار سفينة على أساس المدة
- 32..... أولا: التزامات المؤجر
- 37..... المطلب الثاني: انقضاء عقد إيجار السفينة والقانون الواجب التطبيق عليه
- 37..... فرع أول: انقضاء العقد لإيجار السفينة
- 38..... أولا: انقضاء عادي
- 39..... ثانيا: انقضاء الغير العادي لعقد إيجار السفينة
- 40..... فرع ثاني: القانون الواجب التطبيق على عقد إيجار السفينة
- 42..... ملخص الفصل الأول
- 44..... الفصل الثاني: الاستغلال التجاري للسفينة عن طريق إبرام عقد النقل البحري للبضائع
- 45..... المبحث الأول ماهية عقد النقل البحري
- 45..... المطلب الأول: مفهوم عقد النقل البحري للبضائع

45	فرع أول: تعريف عقد النقل البحري وخصائصه
46	أولاً: تعريف عقد النقل البحري للبضائع
49	ثانياً: خصائص عقد النقل البحري للبضائع
51	فرع ثاني: أطراف عقد النقل البحري للبضائع
52	أولاً: الناقل البحري للبضائع
52	ثانياً: الشاحن البحري للبضائع
53	ثالثاً: المرسل إليه
53	المطلب الثاني: سند الشحن
53	فرع أول: تعريف سند الشحن ووظائفه
54	أولاً: تعريف سند الشحن البحري
55	ثانياً: وظائف سند الشحن
57	فرع ثاني: مضمون سند الشحن
57	أولاً: بيانات وثيقة الشحن
63	ثانياً: أنواع سند الشحن
68	المبحث الثاني: تنفيذ عقد النقل البحري
68	المطلب الأول: الآثار المترتبة على أطراف عقد النقل البحري
68	فرع أول: التزامات أطراف عقد النقل البحري
68	أولاً: التزامات الناقل البحري للبضائع
73	ثانياً: التزامات الشاحن
74	ثالثاً: التزامات المرسل إليه

76.....	فرع ثاني: مسؤولية الناقل البحري
76.....	فرع ثالث: إثبات عقد النقل البحري وحجية سند الشحن في الإثبات
77.....	أولاً: إثبات عقد النقل البحري
77.....	ثانياً: حجية سند الشحن في الإثبات
78.....	فرع رابع: انقضاء عقد النقل البحري
78.....	أولاً: انقضاء عقد النقل البحري للبضائع بالطرق العادية
79.....	ثانياً: انقضاء عقد النقل البحري للبضائع بالطرق غير عادية
80.....	المطلب الثاني: البيوع البحرية
81.....	فرع أول: بيوع بحرية عند القيام
81.....	أولاً: بيع سيف (CIF)
82.....	ثانياً: بيع فوب (FOB)
83.....	فرع ثاني: بيوع بحرية عند الوصول
83.....	أولاً: بيع بسفينة معينة
83.....	ثانياً: بيع بسفينة غير معينة
84.....	خلاصة الفصل الثاني:
86.....	خاتمة
90.....	قائمة المراجع
97.....	فهرس المحتويات