



جامعة العقيد اكلى محند اولحاج – البويرة-

كلية الحقوق والعلوم السياسية

قسم: القانون الخاص



عقد إيجار السفينة

مذكرة تخرج لنيل شهادة ماستر في القانون

تخصص: قانون أعمال

إشراف الاستاذة:

❖ د. شتوان حياة

إعداد الطالبين:

❖ قراش سرينة

❖ خالفي أيمن

لجنة المناقشة:

/رئيسا

الأستاذ (ة): د. بلعيد

/مشرفاً ومقرراً

الأستاذ (ة): شتوان حياة

/ممتحناً

الأستاذ (ة): د. كرغلي

السنة الجامعية : 2022-2023

شكر وعرفان

اعترفنا بالجميل والفضل لأهل الفضل فمن لم يشكر الناس لم يشكر الله.

نتقدم بكل معاني الشكر والتقدير إلى من تكرمنا بالإشراف على هذا العمل ولم تبخل بتوجيهاتها القيمة وساعدت بإعطائها وقتها وأحسنّت المعاملة والمعلومة

الاستاذة شتوان حياة

كما نتقدم بالشكر الجزيل الى كافة أساتذة كلية الحقوق و العلوم السياسية بجامعة البويرة.

إهداء

الي من وضع المولى سبحانه وتعالى
الجنة تحت قدميها ووقرها في كتابه العزيز أُمي الحبيبة دليلة
الى "والدي الحبيب" اطال الله في عمره الذي وفر لي كبيرة و صغيرة
وإلى من عرفت معهم معنى الحياة "اخوتي اخواتي"
وزميلتي "بوخلف سعيدة" ، شكرا لكل من مد لي يد العون ، ولكل
استاذ زادني بعلمه في مشواري دراسي وشكرا خاص لأستاذتي "شتوان
حياة" و أسأل الله التوفيق لي ولكم.

سرينة

إهداء

الي من وضع المولى سبحانه وتعالى
الجنة تحت قدميها ووقرها في كتابه العزيز أُمي الحبيبة دليلة
الى "والدي الحبيب" اطال الله في عمره الذي وفر لي كبيرة و صغيرة
وإلى من عرفت معهم معنى الحياة "اخوتي اخواتي"
وزميلي "مولاهم عمر الدين" ، شكرا لكل من مد لي يد العون ،
ولكل استاذ زادني بعلمه في مشواري دراسي وشكرا خاص لأستاذتي
"شتوان حياة" و أسأل الله التوفيق لي ولكم.

أيمن

قائمة المختصرات

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

ص.....الصفحة.

ص ص.....من الصفحة رقم...إلى الصفحة رقم....

مقدمة

يكتسي عقد إيجار السفينة أهمية بالغة ودورا فعالا في مجال النقل البحري، لذا فقد حظي باهتمام مختلف التشريعات العربية منها أو الغربية، باعتباره من أكثر العقود تداولاً من الناحية العملية، سواء كان في شكل إيجار السفينة بهيكلها أو لمدة معينة أو على أساس الرحلة، ويعد من أقدم صور الاستغلال التجاري للبيئة البحرية. يفرض عقد إيجار السفينة العديد من الالتزامات على عاتق أطرافه (المؤجر والمستأجر)، لذا يستوجب الأمر تنفيذها والالتزام على عاتقهم مسؤولية الإخلال بالالتزامات المترتبة عليهم. تلعب إدارة الأطراف دورا هاما في تحديد النظام القانوني لعقود إيجار السفينة، وذلك بحكم أن القواعد القانونية المنظمة لتلك العقود تتصف بكونها قواعد مكملة أو مفسرة، إذ لا يلجأ إليها القاضي إلا استثناء في حالة غياب الاتفاق بين الطرفين.

يعتبر عقد إيجار السفينة من أهم صور الاستغلال التجاري للسفينة، إذ تستجيب لمتطلبات و ظروف بعض المصدرين و المستوردين على مستوى أسواق المواد الأولية بل وبعض الدول بما فيها دول الشاحنين كالجزائر باعتبارها دولة شاحنة و ليست دولة ناقلية، كما أنها تستجيب لطبيعة و حجم الشحنات أو نقلها لفائدة الغير في فترات معينة من السنة، وذلك بحسب ارتفاع أو استقرار العرض والطلب أو حركة الصادرات والواردات، لاسيما وأن مقومات التجارة الدولية خصوصا "عولمة الاقتصاد" تقضي أكثر من أي وقت مضى استئجار هذه السفن.

من جملة الاعتبارات السالف ذكرها يمكن طرح إشكالية هذه الدراسة: ماهي الضوابط التي وضعها المشرع الجزائري لعقد ايجار السفينة ؟

الفصل الأول: الأحكام العامة عقد إيجار السفينة

يبرم عقد إيجار السفينة مثله مثل عقد الإيجار المدني بين مؤجر ومستأجر ويتم هذا الاتفاق بينهما طبقاً للقواعد العامة في إبرام العقود، بالإضافة إلى النصوص الخاصة الواردة في القانون البحري نظراً للطبيعة الخاصة لمحل العقد وهو السفينة، التي تعتبر في حد ذاتها مال منقول مشخص وهذا ما يضيف صبغة خاصة ينفرد بها هذا العقد مقارنة بعقود إيجار المنقولات والعقارات في القانون المدني.

ويعرف الأفراد في معاملاتهم العديد من العقود التي تختلف باختلاف احتياجاتهم من بيع وإيجار ومقايضة وغيرها، ويحتل عقد الإيجار مكانة هامة بينها كونه يمنح للمالكين فرصة استغلال عقاراتهم ومنقولاتهم التي تزيد عن احتياجاتهم، من خلال تمكينه للغير من الانتفاع بهذه العقارات والمنقولات بتخصيصها في غرض معين فالاستئجار هو أحد أشكال استغلال السفينة، ينشأ تأجير السفن عن عقد تم التفاوض عليه بحرية بين الطرفين، لذلك فوفقاً لقاعدة العقد شريعة المتعاقدين فإن أحكام عقد إيجار السفينة غير آمرة، بل تركنا الحرية للأطراف في التعاقد. وباعتبار عقود إيجار السفن عقوداً لها طابع في الغالب لوجود طرف آخر فمن الضروري دراسة ماهية عقد إيجار السفينة من حيث بيان مفهومه وتحديد أنواعه (المبحث الأول) ومن ثم التعرض للالتزامات هذا العقد (المبحث الثاني).

المبحث الأول:

مفهوم عقد إيجار السفينة.

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

إن الاهتمام بعقد إيجار السفينة يتطلب ربطه بالقواعد الأساسية التي تميزه عن مختلف الأنظمة القانونية الأخرى وتحديد مفهوم عقد إيجار السفينة لنتمكن من تكوين نظرة صحيحة عنه، بحيث يتطلب التفصيل فيه التطرق إلى تعريف عقد إيجار السفينة (المطلب الأول) ثم نتعرض لمختلف أنواع عقد إيجار السفينة (المطلب الثاني).

المطلب الأول:

تعريف عقد إيجار السفينة.

يحتل عقد إيجار السفن مكانة هامة في مختلف ميادين التعامل والنشاط الاقتصادي، فهو من العقود ذات الوزن الاقتصادي في الحياة العملية، والسبب في ذلك مساهمته الفعالة في تسيير المعاملات التجارية وتداول الثروات وبالتالي تنشيط الحركة الاقتصادية. بحيث عقد إيجار السفن توطر جانب من العمليات القانونية التي تستغل فيها السفينة، فتعين الوقوف عند تعريف هذا العقد سواء في الجانب الفقهي (الفرع الأول) ثم الجانب القانوني (الفرع الثاني).

الفرع الأول: التعريف الفقهي.

هناك عدة تعاريف فقهية لعقد إيجار السفينة نذكر منها التالي:

عقد الإيجار هو ذلك العقد الذي يلتزم المؤجر بمقتضاه أن يمكن المستأجر من الانتفاع بشيء معين مدة معينة لقاء أجر معلوم.¹

وفي تعريف آخر عقد إيجار السفينة هو تأجيرها للغير إذ يقوم المستأجر باستغلالها لحسابه على خلاف ما كان سائد في السابق أين كان مالك السفينة يشتغل بالتجارة، فالناقل

¹ دامجي طاهر عثمان، "أفضلية عقد الإيجار في تمويل المشروعات"، مجلة الحقوق، عدد1، الكويت، مارس 2019، ص247.

هو الشاحن وفي الوقت نفسه المرسل إليه، خاصة في النقل البحري للبضائع، ولكن تثير مشاكل حين يقوم مالك السفينة بتأجيرها للغير فهذا الأخير يقوم باستغلالها لحسابه.¹

بينما عرف عقد إيجار السفينة بأنه: >> ذلك العقد يلتزم بمقتضاه المؤجر بأن يضع تحت تصرف المستأجر سفينة معينة أو جزء منها مقابل أجره، وذلك لمدة محددة (التأجير بالمدة) أو القيام برحلة أو رحلات معينة (التأجير بالرحلة)<<.²

إذ يعتمد عقد إيجار السفينة على مشروع كبير يرد على كافة طاقة السفينة أو جزء محدد من طاقتها.³

وهناك من عرف عقد إيجار السفينة بأنه العقد الذي يتعهد بمقتضاه المؤجر بأن يضع تحت تصرف المستأجر سفينة بأكملها أو جزء منها للانتفاع بها لمدة زمنية أو لرحلة أو رحلات متعددة لقاء أجر متفق عليه، وبالتالي فإن محل هذا العقد يتمثل في السفينة أو الجزء من السفينة الذي يضعه المؤجر تحت تصرف المستأجر.⁴ والبعض الآخر عرفه بأنه كل اتفاق يحصل بين المستأجر ومالك السفينة (المؤجر) بأن يضع هذا الآخر تحت تصرف المستأجر سفينة مقابل أجر في حالة صالحة للملاحة ويعرف بأنه مشاركة إيجار السفينة،⁵ قد يكون الإيجار لمدة محدودة أو القيام برحلة أو برحلات أو يكون الإيجار لهيكل السفينة فقط.

من خلال التعاريف السابقة نستنتج أن عقد إيجار السفينة يبرم طرفين الأول يعرف بالمؤجر وهو مالك السفينة في أغلب الأحيان ما لم يكن العقد مبرم بالباطن، والثاني يعرف

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

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

³ 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 20.

⁴ جبارة نورة، نظام إعفاء الناقل البحري للبضائع من المسؤولية -دراسة مقارنة-، بن يوسف بن خدة، الجزائر، 2008، ص 62.

⁵ كمال حمدي، القانون البحري، منشأة دار المعارف، الإسكندرية، 2003، ص 364.

بالمستأجر، حيث أن الأول يلتزم بوضع السفينة تحت تصرف المستأجر طوال مدة العقد وأن يلتزم الثاني بدفع أجرة مقابل ذلك.

الفرع الثاني: التعريف القانوني لعقد إيجار السفينة.

أورد المشرع الجزائري تعريف لهذا النوع من العقود على غرار باقي التشريعات الدولية نحاول أن نذكر منها التالي:

أولاً: حسب القواعد العامة

تطرق المشرع الجزائري لعقد الإيجار في القانون المدني،¹ وذلك من خلال نص المادة 467 فقرة 1 التي يتضح من خلالها أن عقد الإيجار يأخذ طابعا إيجابيا، ذلك أن المؤجر يلتزم ليس فقط بتسليم العين المؤجرة، وإنما بتمكينه أيضا من الانتفاع بها، مما يوسع في دائرة التزامات المؤجر من تعهده بالصيانة طيلة مدة الإيجار، مع ضمان الانتفاع بها انتفاعا هادئا كاملا.

من خلال التعريف المقدم لعقد الإيجار يمكن أن نستخرج عناصر عقد الإيجار والمتمثلة في: العين المؤجرة، الأجرة، مدة الإيجار، كما ذكر المشرع أهم الالتزامات التي يرتبها عقد الإيجار على طرفيه، وهي تمكين المؤجر للمستأجر من الانتفاع بالعين المؤجرة، ودفع المستأجر الأجرة للمؤجر لقاء هذا الانتفاع.²

يرتب عقد الإيجار طبقا للقواعد العامة باعتباره عقدا ملزما للجانبين التزامات مقابل في ذمة الطرفين، فيلتزم المستأجر بدفع أقساط الإيجار والمحافظة على الأصل المؤجر، أما المؤجر فيلتزم بتمكين المستأجر من الانتفاع بالعين المؤجرة، والذي يتفرع عنه التزامه بتسليمه الملحقات إليه في حالة تصلح للغرض المعد لها تبعا للانتفاع الوارد بين المتعاقدين

¹ أمر رقم 75-58 مؤرخ في 26 سبتمبر 1975، يتضمن القانون المدني ج ر ج ج، عدد 78، 1975، معدل ومتمم بموجب قانون رقم 07-05 مؤرخ في 13 ماي 2007، ج ر ج ج، عدد 31، صادر بتاريخ 13 ماي 2007.

² شعوة هلال، الوجيز في شرح عقد الإيجار في القانون المدني، طبعة 2، دار جسور للنشر والتوزيع، الجزائر، 2014، ص13.

أو حسب طبيعة العين المؤجرة، كما يلتزم بصياغتها لتبقى على الحالة التي كانت عليها وقت التسليم، بالإضافة إلى التزامه بالضمان نحو المستأجر سواء تعلق الأمر بضمان التعرض والاستحقاق أو بضمان العيوب الخفية التي تظهر في الأصل المؤجر، والتي تحول دون انتفاع المستأجر به أو ينتقص من هذا الانتفاع¹.

ثانياً: حسب التشريعات المقارنة

1_ تعريف المشرع المصري:

يعرف عقد إيجار السفينة بمشارطة إيجار للسفينة، والسفينة قد تؤجر غير مجهزة (عارية)، وقد تؤجر السفينة مجهزة، فهو العقد الذي يلتزم فيه المالك بأن يضع سفينته في حالة صالحة للملاحة البحرية تحت تصرف المستأجر مقابل إيجار، ووفقاً لعقود المشارطة فإن الإيجار يسدد يومياً وبطريقة يتفق عليها².

وقد عرفت المادة 152 من القانون التجاري البحرية المصرية رقم 8 لسنة 1990 عقد إيجار السفينة على أن إيجار السفينة قد يلتزم بمقتضاه المؤجر بوضع تحت تصرف المستأجر سفينة معينة أو جزء منها مقابل أجره ولمدة محددة أي التأجير لفترة زمنية، أو للقيام برحلة أو عدة رحلات ويسمى التأجير لرحلة³.

وبتعريف آخر إيجار السفينة عقد يلتزم بمقتضاه المؤجر بأن يضع تحت تصرف المستأجر سفينة معينة أو جز منها لقاء أجر، ويبرز هذا التعريف الفارق بين إيجار السفينة وعقد النقل البحري فإيجار السفينة يتميز بوضع سفينة معينة أو جزء منها تحت تصرف المستأجر أما عقد النقل البحري فلا يتضمن أي التزام بوضع سفينة معينة تحت تصرف الشاحن، ويقتصر التزام الناقل بمقتضاه على نقل البضائع بطريق البحر من ميناء إلى آخر

¹ آيت ساعد كهينة، "حق المستأجر في الضمان، في عقد الاعتماد الإيجاري في ظل القانون الجزائري"، المجلة النقدية

للقانون والعلوم السياسية، عدد 2، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2014، ص 159.

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

³ المنشاوي عبد الحميد، قانون التجارة الحرة في ضوء الفقه والقضاء، منشأ المعارف، الإسكندرية، 2005، ص 188.

ويلاحظ أن المستأجر في إيجار السفينة يكون عادة في نفس القوة الاقتصادية للمؤجر مما يسمح لها بمناقشة شروط العقد وتبعاً تنتفى الحاج إلى حمايتها، ولذلك فإن إيجار السفينة يخضع للحرية التعاقدية وأحكام الفصل الأول من الفصل الأول من الباب الثالث من التقنين البحري هي أحكام مكملة ومفسرة لإرادة المتعاقدين لا تنطبق إلا في حالة عدم الاتفاق على أحكام أخرى.¹

2_ تعريف المشرع اللبناني:

يثبت عقد إيجار السفينة والنقل البحري بالبينة الخطية ويطلق على هذا المخطوط اسم سند إيجار السفينة، أو اسم وثيقة الشحن تبعاً لنوع النقل البحري إلا أن المتعاقدين يعفیان من تنظيم سند خطي في حالة الملاحة الساحلية القريبة من مرفأ إلى مرفأ وذلك حسب المادة 195 قانون بحري لبناني، حيث أن سند إيجار السفينة هو الذي يثبت استئجارها، وينظم هذا السند بصيغة سند ذو توقيع خاص محرر على نسختين أصليتين ويشترط أن يذكر فيه ما يأتي: اسم المتعاقدين، اسم السفينة وحمولتها ما لم يكن قد اشترط أن السفينة قد تعين فيما بعد، اسم الربان، البضائع المطلوبة، أجرة النقل، الوقت والمكان المنفق عليهما للشحن و التفرغ.

3_ موقف المشرع الجزائري:

عرف المشرع في أحكام المادة 640 من القانون البحري الجزائري عقد إيجار السفينة بأنه عقد يتم بموجب اتفاقية يلتزم بموجبها مؤجر السفينة بأن يضع سفينة تحت تصرف مستأجر السفينة مقابل أجرة، ويمكن أن يتم استئجار السفينة على أساس الرحلة أو لمدة معينة أو بهيكلها.

من خلال هذا التعريف يتبين أن إيجار السفينة هو من قبيل إيجار الأشياء بحيث ينصب على السفينة باعتبارها شيئاً، غير أنه في بعض أنواع إيجار السفن فإن المؤجر لا يضع

¹ طه مصطفى كمال، أساسيات القانون البحري (دراسة مقارنة)، منشورات الحلبي الحقوقية، طبعة 1، 2006، ص 260.

سفينة في خدمة المستأجر فحسب بل يضع تحت تصرفه أيضا خدمات الربان والبحارة وفي هذه الحالة لا يمكن وصف إيجار السفينة بأنه إيجار لشيء وإنما هو تقديم خدمة أو إيجار عمل أيضا.

ومما هذا يتضح لنا أن المشرع الجزائري على غرار بعض المشرعين على تنظيمه بقواعد قانونية مميزة رغبة منهم في إبراز مقوماته وخصوصياته وكذا تبيان مرتكزاته، من خلال ترسانة قانونية هي القواعد السارية المتخصصة بهذا الشأن في الجمهورية الجزائرية.

المطلب الثاني:

أنواع عقد ايجار السفينة.

يقع الإيجار على سفينة غير مجهزة ليتولى المستأجر، تأجيرها وقد تؤجر السفينة مجهزة ليقوم المستأجر بنقل بضاعته أو بضائع الغير عليها، والقاسم المشترك بين عقود إيجار السفينة هو وحدة طبيعة الالتزام الجوهري الذي ينشئه كل منها على عاتق المؤجر وهو وضع سفينة صالحة للملاحة تحت تصرف المستأجر.

وصور إيجار السفينة تتماشى مع رغبة أطراف العلاقة العقدية، فيمكن أن تؤجر غير مجهزة فيتولى في هذه الحالة المستأجر بتجهيزها بنفسه، فهو الذي يتولى إبرام عقود العمل مع الطاقم وكذلك تزويدها بالمعدات الضرورية للملاحة البحرية، كما يمكن للسفينة أن تؤجر غير مجهزة (الفرع الأول) أو مجهزة (الفرع الثاني) أو الإيجار بالرحلة (الفرع الثالث).

الفرع الأول: عقد إيجار السفينة غير مجهزة (عارية).

يتميز عقد استئجار السفينة غير مجهزة بأنه عقد يلتزم بمقتضاه المؤجر، مقابل أجرة بوضع سفينة في حالة جيدة للملاحة وصالحة لتأدية العمل المخصصة له تحت تصرف المستأجر لمدة معينة أو على أساس رحلة دون تسليح أو تجهيز¹ ويتمتع المستأجر في هذه

¹ محمود شحات، القانون البحري الجزائري، دار الهدى للنشر، الجزائر، 2010، ص76.

الصورة من أنواع الاستئجار بالإدارة الملاحية والإدارة التجارية للسفينة الذي تقع عليه مسؤولية تسليح السفينة وتجهيزها على الوجه الكامل، ويكون استعمالها بما يتفق ومميزاتها التقنية الثابتة في ترخيص الملاحة.

يعتبر هذا العقد بمثابة إيجار مال منقول يخضع للأحكام التي يتفق عليها الطرفان المتعاقدان، ثم لأحكام التقنين البحري، ثم للقواعد العامة المقررة في القانون المدني لعقد إيجار المنقول. وهو نوع من أنواع التمويل للسفن في النقل البحري، وتلجأ إليه الشركات الملاحية في حالة رواج التجارة العالمية والسوق الملاحية، وذلك عندما تواجه الشركات الملاحية عروضا كثيرة، وتدفقات في حركة البضائع و عدم قدرة السفن التي تملكها في مواجهة هذا الطلب على السفن التي تملكها لنقل البضائع وفي حالة نزول السوق الملاحية وحالة الكساد تقوم الشركات الملاحية بتأجير سفنها المهددة بالتوقف ذلك بسبب عدم وجود تدفقات للبضائع لتكون كافية لتشغيل تلك السفن¹، وهذا النوع من الإيجار يكون أكثر مناسبة من الناحية العملية في مثل هذه الظروف².

يلتزم المؤجر بأن يضع تحت تصرف المستأجر سفينة معينة في حالة صالحة للملاحة وللاستعمال المتفق عليه في الزمان والمكان المتفق عليه وإبقاء السفينة صالحة للملاحة طوال مدة العقد.

ويمكن تعريف عقد إيجار السفينة غير مجهزة (عارية) بأنه ذلك العقد الذي بمقتضاه يضع مالك السفينة سفينته غير مجهزة تحت تصرف شخص آخر هو المجهز، الذي بدوره يقوم بتجهيزها بالمؤونة والوقود والطاقم، قصد الانتفاع بها لمدة معينة لقاء أجر متفق عليه.

¹ شاهين وحيد عبد اللطيف، "تحو مستقبل تمويلي أفضل في النقل البحري-مع دراسة حالة شركتي ايفرجرين ويومبنج"، المؤتمر الدولي السادس والعشرين للموانئ والنقل البحري "التكامل من أجل مستقبل أفضل"، أيام 7-9 فبراير، الإسكندرية، مصر، 2010، ص8.

² ترك محمد عبد الفتاح، التحكيم البحري-النطاق الشخصي لاتفاق التحكيم في عقد النقل البحري- دار الجامعة الجديدة، 2003، ص44.

وهذا النوع من التأجير يحتفظ المستأجر بالإرادتين الملاحية والتجارية، ويكون المستأجر المجهز بمثابة الناقل في مواجهة الشاحنين¹.

عرف الدكتور "عوض جمال الدين" عقد إيجار السفينة غير مجهزة بأنه: <<اتفاق به يتعهد المؤجر - نظير أجر- أن يضع تحت تصرف المستأجر السفينة المؤجرة، غير مجهزة بأي طاقم بحيث يكون للمستأجر حرية كبيرة في استغلالها في الملاحة البحرية كما يشاء ووفقا لمصالحه، ولكن في الحدود المرسومة في القانون²>>.

عرفت الجزائر استخداما لعقد إيجار السفينة غير مجهزة منذ القديم وهو ما يعرف في القانون الجزائري بعقد إيجار السفينة بهيكلها، وهو ذلك العقد الذي بمقتضاه يضع المالك سفينة بهيكلها غير مجهزة لا بالوقود ولا بالمؤونة ولا الطاقم، تحت تصرف شخص آخر وذلك قصد الانتفاع بها لمدة معينة لقاء أجر معلوم، وإن كان صاحب السفينة المؤجر أو المالك يتخلى لمستأجرها عن إدارتها التجارية والملاحية معا، فيقوم المستأجر بتموين السفينة بالغذاء والوقود بالتعاقد مع الربان، ويتولى استغلال السفينة لحسابه بالتعاقد مع الشاحنين، فالعقد هنا يعد من عقود الأشياء وتسري عليه أحكام القانون المدني، فالمستأجر في هذه الحالة يعتبر مجهزة للسفينة دون المالك فهو بمثابة الناقل في مواجهة الشاحنين³.

الفرع الثاني: عقد استئجار السفينة المجهزة (لمدة معينة).

عقد استئجار السفينة مجهزة هو عقد يلتزم بموجبه المؤجر بأن يضع تحت تصرف المستأجر سفينة معينة كاملة التجهيز مدة معينة، بطاقمها وربانها ومؤناتها ووقودها، وتكون تحت تصرف المستأجر، فيتنازل المالك للمستأجر عن التسيير التجاري ففقط دون التسيير

¹ الأسبر وهيب، القانون البحري (السفينة، أشخاصها، عقد النقل البحري)، المؤسسة الحديثة للكتاب، طرابلس، 2008، ص150.

² عوض علي جمال الدين، "دراسات مشارطات إيجار السفن"، مجلة القانون والاقتصاد، عدد 1، جامعة القاهرة، 1970، ص167.

³ الغانمي حمدي، محاضرات في القانون البحري الجزائري، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1988، ص 70.

الملاحي،¹ ويدفع المستأجر مقابل ذلك أجرة الحمولة، ومقتضى ذلك أن ربان السفينة في التأجير بالمدة يتلقى التعليمات من مؤجر السفينة فيما يتعلق بالشؤون الفنية للملاحة، ويتلقى من المستأجر التعليمات فيما يتعلق بالشؤون التجارية.² وعرفت المادة 07 من القانون الفرنسي عام 1966 عقد إيجار السفينة لمدة معينة بأنه العقد الذي يتعهد فيه المؤجر بأن يضع سفينة مجهزة تحت تصرف المستأجر لمدة محددة.

أما المشرع المصري عرفه في قانون التجارة البحري إلى جانب الإيجار بالرحلة في فصل واحد يتعلق بالإيجار الوارد على سفينة مجهزة وهذا حسب نص المادة 168 على أنه:

>> إيجار السفينة مجهزة عقد يلتزم بمقتضاه المؤجر بوضع سفينة معينة كاملة التجهيز تحت تصرف المستأجر وذلك لمدة محددة أو القيام برحلة أو رحلات معينة.<<.

بينما المشرع الجزائري عرفه بأنه ذلك العقد الذي يتعهد فيه المؤجر بوضع سفينة مزودة بالتسليح والتجهيز تحت تصرف المستأجر لمدة معينة، ويلتزم المستأجر في المقابل بدفع أجرة الحمولة³. وهذا ما جاء في أحكام المادة 695 قانون بحري جزائري التي نصت على أنه: >> يتعهد المؤجر بموجب عقد استئجار السفينة لمدة معينة بأن يضع سفينة مزودة بالتسليح والتجهيز تحت تصرف مستأجر السفينة لمدة معينة ويدفع المستأجر بالمقابل أجرة الحمولة.<<.

المستأجر في هذا العقد له صفة الناقل وليس صفة المالك وذلك إعمالاً بأحكام المادة 701 قانون بحري جزائري التي نصت على أنه: >> يعود التسيير التجاري للسفينة لمستأجر السفينة ويكون الربان بحكم القانون ممثلاً عن المستأجر في هذا المجال ويجب عليه التقيد بتعليمات المستأجر وفي حدود أحكام عقد استئجار السفينة <<.

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

² شحماط محمود، القانون البحري الجزائري، مرجع سابق، ص 80.

³ بوكعبان العربي، مرجع سابق، ص 105.

نستنتج من خلال هذه المادة أن من خصائص عقد إيجار السفينة لمدة معينة (مجهزة) يحتفظ بحق التسيير الملاحي للسفينة ويبقى الربان البحارة الآخرون مندوبون عن المؤجر ويتعين عليهم التقيد بتعليماته.¹

نستنتج من التعاريف السابقة أن استئجار السفينة بالمدة يكون بموجب عقد يبرم بين المؤجر والمستأجر بحيث يضع المؤجر السفينة المجهزة تحت تصرف المستأجر لمدة محددة.

الفرع الثالث: عقد إيجار السفينة على أساس الرحلة.

عقد إيجار السفينة على أساس الرحلة هو أحد صورتي عقد إيجار السفينة مجهزة، وهو النوع الغالب في التجارة البحرية الأكثر استعمالاً لما له من مميزات وخصائص.

1- مضمون العقد:

نصت عليه المادة 650 قانون بحري جزائري بأنه: >> يتعهد المؤجر في عقد الإيجار على أساس الرحلة، بأن يضع كلياً أو جزئياً سفينة مزودة بالتسليح والتجهيز تحت تصرف المستأجر للقيام برحلة أو أكثر وبالمقابل يتعهد المستأجر بدفع أجرة السفينة <<.

وعرفه الفقه بأنه: " عقد بمقتضاه يضع المؤجر كامل السفينة أو بعضها تحت تصرف المستأجر لسفرة أو لعدة سفارات"، وعرفه البعض الآخر بأنه: "اتفاق بحري بين مالك السفينة (المؤجر) والمستأجر بمقتضاه يتعهد الأول بأن يضع السفينة كلها أو جزء منها تحت تصرف الثاني (المستأجر) لرحلة أو لعدة رحلات وتكون السفينة مجهزة بكامل طاقمها وأداتها".²

وجاء في القانون الفرنسي لعام 1966 بأن عقد الإيجار على أساس الرحلة من خلال المادة 05 التي نصت على أن: >> في الإيجار بالرحلة يضع المؤجر تحت تصرف

¹ بوكعبان العربي، المرجع نفسه، ص 105.

² المقدادي عادل علي، القانون البحري، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2002، ص 94.

المستأجر كل السفينة أو جزء منها من أجل القيام برحلة أو برحلات <<. وهذا التعريف يؤكد على الجوانب التي تقرب الإيجار بالرحلة من بقية عقود الإيجار الأخرى (الإيجار الزمني، والإيجار الهيكلي)، خلافا لبعض التشريعات التي تركز على الجوانب التي تقترب بهذا الإيجار من عقد النقل.¹

2- طبيعة العقد:

عقد إيجار السفينة على أساس الرحلة هو عقد ذو طبيعة مزدوجة فهو يجمع بين إيجار الأشياء (السفينة باعتبارها محل العقد الرئيسي) وإيجار الخدمات (من أجل تنفيذ عملية النقل)، ويمكن بالتالي تكييف هذا العقد بأنه عقد إيجار وعقد النقل البحري في الشيء نفسه، وعلاقة الطرفين في المشاركة بالرحلة تحكمها قواعد من عقد الإيجار وقواعد من عقد النقل وهو ما يميزهما عن غيرهما من المشاركات.²

يقوم المؤجر بنقل البضاعة نفسه، هو الناقل المسؤول عن تنفيذ العقد ولهذا ذهب بعض الفقه إلى أنه عقد نقل بحري، إلى أنه في الواقع كما يبدو لنا أنه ليس بعقد النقل البحري حيث السفينة في عقد إيجار السفينة بالرحلة تكون محل اعتبار في العقد فإذا هلكت أصبح تنفيذ العقد مستحيلا من جانب المؤجر ومن ثم ينتهي العقد، بينما في عقد النقل البحري لا يمكن أن ينتهي العقد بهلاك السفينة³. وما يميز عقد تأجير السفينة بالرحلة هو احتفاظ المؤجر بالإرادتين الملاحية منها والتجارية⁴، وهنا تبرم المشاركة لرحلة أو رحلات معينة

¹ اضريف عبد الرحيم، عقد إيجار السفن (على ضوء القانون البحري المغربي)، دار النشر مستيقن، الرباط، 2017، ص72.

² بهجة عبد الله قايد، (السفينة - أشخاص الملاحة البحرية - الاستغلال البحري - التأمين البحري)، مكتبة نهضة الشرق، القاهرة، 1984، ص 148.

³ شقلم مالك، عقود النقل البحري (بين وثيقة العائمة وعقد إيجار السفينة)، مكتبة الوفاء القانونية، الإسكندرية، 2019، ص 298.

⁴ عوض جمال الدين، مرجع سابق، ص 309.

فضلا إلى أنه يمكن أن تبرم المشاركة بالمدة، أي المادة اللازمة للقيام بالرحلة وطرق احتساب الأجرة، بالمدة أو بالرحلة ليس له أثر في تحديد نوع التأثير.

المبحث الثاني:

الالتزامات الناشئة عن عقد ايجار السفينة.

تتعدد الالتزامات الواقعة على عاتق المؤجر والمستأجر وقد جرت العادة والعرف البحريين أن تتضمن أغلب المشاركات النموذجية بيانات مشتركة بين مختلف أنواعها، وأهمها تلك البيانات المتعلقة بالسفينة كاسمها وحمولتها وجنسياتها بالإضافة إلى تلك المتعلقة بالأجرة، وتنقسم هذه الالتزامات إلى التزامات المؤجر (المطلب الأول)، والتزامات المستأجر (المطلب الثاني).

المطلب الأول:

التزامات المؤجر في عقد ايجار السفينة.

هو ذلك الالتزام الأساسي الذي ينشأ عن عقد الإيجار بصفة عامة، والتي تترتب في ذمة المؤجر، فيلتزم مؤجر السفينة في مواجهة المستأجر بعدة التزامات تنشأ نتيجة عقد إيجار السفينة، إلا أن الالتزامات تختلف في حالة إيجار السفينة بهيكلها (الفرع الأول)، وإيجار السفينة لمدة معينة (الفرع الثاني)، وإيجار السفينة على أساس الرحلة (الفرع الثالث).

الفرع الأول: التزامات المؤجر في عقد إيجار السفينة بهيكلها.

يلتزم المؤجر بأن يضع تحت تصرف المستأجر سفينة معينة في حالة صالحة للملاحة والاستعمال المتفق عليه في الزمان والمكان المتفق عليه وإبقاء السفينة صالحة للملاحة طوال مدة العقد، ويلتزم أيضا بإصلاح ما يصيب السفينة من تلف ناشئ عن قوة قاهرة أو عن عيب ذاتي في السفينة أو عن الاستعمال العادي، وإذا ترتب على التلف في هذه الحالة

تعطيل استعمال السفينة لمدة تجاوز 24 ساعة فلا تستحق الأجرة عن المدة التي تبقى فيها السفينة معطلة¹.

أولاً: تعريف السفينة حسب المشرع الجزائري.

عرف المشرع الجزائر السفينة في المادة 13 قانون بحري جزائري حيث جاء فيها:

>> تعتبر سفينة في عرف هذا القانون كل عمارة بحرية أو آلية عائمة تقوم بالملاحة البحرية، إما بوسيلتها الخاصة وإما عن طريق قطرها بسفينة أخرى أو مخصصة لمثل هذه الملاحة<< .

وعرفها الدكتور محمود شحماط كالاتي: "يشترط لاعتبار المنشأة -العائمة- سفينة أن تمارس النشاط في البحر وتقوم بالملاحة البحرية على وجه الاعتقاد، والتخصيص في الملاحة البحرية، سواء كانت ملاحة رئيسية أو ملاحة مساعدة أو تابعة أو كانت الملاحة بأعالي البحار أو ساحلية، الأمر الذي يستدعي التفريق بين السفينة والمركب"².

ونقصد بالتخصيص للملاحة البحرية عادة أن صفة السفينة تظل لاصقة بالمنشأة طالما أنها تقوم عادة بالملاحة البحرية وهذه الصفة لا تفتقد حتى ولو قامت بملاحة نهريّة، وكذلك إذا قام مركب بملاحة بحرية استثناء من ذلك فإن هذا الاستثناء لا يضيف على المركب وصف السفينة³.

ثانياً: تقديم السفينة المتفق عليها.

يقتضي على السفينة أن تحدد بذاتها أو على الأقل بأوصافها التي تعين على تعيينها فيما بعد بحيث إذا تعذر تعيينها بطل العقد لعدم تعيين محله⁴، والغالب اتفاق الأطراف في العقد

¹ طه كمال مصطفى، مرجع سابق، ص 262.

² محمود شحماط، القانون البحري الجزائري، مرجع سابق، ص ص 19، 20.

³ محمود سمير الشرقاوي، القانون البحري، منشورات الحلبي، 2001، ص 82.

⁴ عوض على جمال الدين، مرجع سابق، ص 154.

على سفينة معينة باسمها، وإذا لم يذكر اسم السفينة في العقد فتذكر خصائص وقدرات السفينة التي يلتزم المؤجر بتقديمها مع إضافة أن اسمها سيذكر فيما بعد، وقد يخشي المؤجر أن يتعذر عليه تقديم السفينة المسماة في العقد في الوقت المحدد فيدرج شرطاً في العقد يسمح له بتقديم سفينة مماثلة لتلك المتفق عليها، ويتعين أن يكون للسفينة المثيلة كل خصائص السفينة الأصلية المعينة بالعقد ومن ثم يلتزم المستأجر بقبولها، حيث يذكر في العقد أن يكون للمجهز تقديم السفينة الأصلية المعينة بالعقد أو سفينة بديلة تحت محلها، فالسفينة البديلة ليست لها خصائص السفينة المبنية في العقد، يلزم قبول المستأجر بها¹.

ثالثاً: صلاحية السفينة للملاحة.

لا يقتصر التزام المؤجر على مجرد وضع سفينة معينة تحت تصرف المستأجر وإنما يلتزم أن تكون السفينة صالحة للخدمة المطلوبة التي أبرم العقد بغية تحقيقها وهو ما يعبر عنه بصلاحية السفينة للملاحة، ذلك أن المستأجر يهدف من استئجاره للسفينة استغلالها وهو ما لا يتصور تحقيقه والسفينة تابعة لميناء أو مرسى، وإنما يكون بملاحتها من ميناء إلى آخر مؤدية الخدمة المطلوبة، وهو ما يعني بالضرورة وجوب أن تكون الفينة المؤجرة صالحة للملاحة وهو شرط يسري على كل أنواع المشاركات بغض النظر عن من تكون له من أطراف المشاركة الإدارة الملاحية للسفينة².

والمقصود بصلاحية السفينة للملاحة حسب اتفاقية بروكسل يكمن التفريق بين مفهومين أساسيين لصلاحية السفينة للملاحة، الأول يرتبط ارتباطاً وثيقاً بقدرة السفينة على الإبحار

¹ كمال حمدي، القانون البحري، مرجع سابق، ص 372.

² كمال حمدي، المرجع نفسه، ص 373.

سواء ما تعلق بالجانب المادي فيها أو البشري وهو ما يصطلح عليه الصلاحية الملاحية للسفينة.¹

رابعاً: مكان وزمان تسليم السفينة.

يتم تسليم السفينة للمستأجر بموجب محضر يسمى بمحضر التسليم يشارك في تحريره وإعداده مندوبين ووكلاء عن الطرفين ومهندسين وفنيين، وهذا المحضر يتضمن معاينة وإثبات لحالة السفينة المؤجرة بجميع لوازمها وعناصرها وملحقاتها وقائمة جرد لكل المواد التي على متته.²

ويتعين على المؤجر في التزامه بوضع السفينة تحت تصرف المستأجر أن يحترم زمان وضعها و المحدد مسبقاً في المشاركة و المكان المتفق على تسليم السفينة، فالأصل في تحديد مكان التسليم هو إرادة المتعاقدين بحسب ما هو محدد في العقد أو بموجب وثيقة أخرى تكون مرتبطة بالعقد أو وفقاً للعرف الجاري في التجارة الدولية، والغالب أن يتضمن العقد أو الوثيقة السارية على العقد شروطاً تتعلق بتحديد مكان التسليم³، فالمؤجر عند وضع السفينة في يد المستأجر في التاريخ و المكان المتفق عليهما في العقد، فيجب أن ينص في العقد ضمن أحكامه على إمكانية إلغاء العقد عند الإقتضاء أو تقديم اشعار عن التأخير في تسليم السفينة المؤجرة للمستأجر في الوقت و المكان المتفق عليهما في العقد.

¹ الاتفاقية الدولية الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن الموقعة في 25 أوت 1924، والتي انضمت إليها الجزائر بموجب مرسوم رقم 64-71 مؤرخ 2 مارس 1964، يتضمن انضمام الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية إلى المعاهدة الدولية الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن ببروكسل في 25 أوت 1924، ج، ر، ج، ج عدد 28، صادر بتاريخ 3 أبريل 1964.

² أحمد حسني، عقود إيجار السفن، دراسة لمشارطات الإيجار في القانون المصري وقوانين الدول العربية مقارنة بالقوانين الفرنسي والإنجليزي ومشروع القانون البحري (القواعد العامة في التأجير، تأجير سفينة غير مجهزة، التأجير الزمني، التأجير بالرحلة، التحكيم البحري الدولي)، منشأة المعارف الإسكندرية 1985، ص 65.

³ جودة هندي، التزام البائع بتسليم المبيع وفق أحكام اتفاقية الأمم المتحدة للبيع الدولي لعام 1980، مجلة جامعة دمشق للعلوم الاقتصادية والقانونية، مجلد 28، عدد 2، كلية الحقوق، جامعة دمشق، 2012، ص 84.

الفرع الثاني: التزامات المؤجر في عقد إيجار السفينة على أساس الرحلة.

هي التزامات متعلقة بالسفينة وبالرجوع الى أحكام المادتين 652 و654 قانون بحري جزائري يتضح أن المؤجر يلتزم بتقديم السفينة المتفق عليها في العقد وتكون صالحة للملاحة وهذه السفينة تقدم في المكان والزمان المحددين.

أولاً: تقديم السفينة المتفق عليها في العقد وصالحة للملاحة.

الأصل هنا أن تقدم السفينة المحددة في العقد والمتفق عليها الى انه قد ينص في العقد على اسم السفينة وخصائصها، ما اضافه عباره هذه السفينة، او ما يحل محلها، فمعنى هذا أنه على المؤجر أن يقدم السفينة المسماة، فإذا أصابه عائق في تقديم السفينة المذكورة في العقد فيكون له الحق في أن يتقدم سفينة أخرى لها نفس الخصائص والأوصاف، وهلك السفينة المسماة في العقد لا يفسخ العقد بل على المؤجر في هذه الحالات تقديم سفينة أخرى تحل محلها¹.

هنا يقع على العائق المؤجر تقديم سفينة للمستأجر في حالة صالحة للملاحة طوال الرحلة أو الرحلات المتفق عليها، وبما أن المؤجر يحتفظ بالتيار الملاحي والتجاري للسفينة على أساس الرحلة، فانه يتعين عليه أن يجعلها في حالة صالحة ملاحيا وتجاريا وإداريا قصده تنفيذ عقد الإيجار، بحيث التزم المؤجر بتقديم سفينة في حالة جيدة للملاحة والتزام صارم.

كما يمكن اعتبار السفينة في حالة جيدة للملاحة عندما تكون مؤهلة للقيام بجميع العمليات المقررة من يوم تقديمها للرحلة إلى غاية نهاية التفريق ويجب أن تكون السفينة على هذه الحالة في جميع مراحل تنفيذ العقد²، فعلى المؤجر أن يتقدم بالسفينة المعينة في الزمن والمكان المحددين في العقد وهو لا يسلمها للمستأجر كما هو الحال في عقد إيجار السفينة

¹ أحمد حسني، عقود إيجار السفن، مرجع سابق، ص 135.

² اكلي ليندة، مرجع سابق، ص 176.

لمدة معينة بل يضعها تحت تصرفه ليقوم بتنفيذ الرحلة المطلوبة وأن يجعلها مهيئة للتحميل خلال مواعيد الشحن والتفريغ.

وإذا لم يحدد مكان للتحميل فعل المؤجر تقديم السفينة في المكان الذي يعينه مستأجر السفينة، فلا يجوز لهذا الأخير أن يرتب مكانا للشحن لا تكون فيه السفينة بمؤمن وعائمة باستمرار ولا تستطيع الخروج بدون عائق مع حمولتها، وإن لم يعين المستأجر مكان الشحن في الوقت اللازم فللمؤجر أن يكتفي بتقديم السفينة إلى مكان الشحن الذي تحدده سلطات الميناء.

لا يمكن للمؤجر أن يرفض قدر السفينة من مكان التحميل إلى مكان آخر مهما كانت الحمولة المتفق عليها وإذا طلب المستأجر ذلك فإنه يتحمل جميع المصاريف المتعلقة بهذه العملية حسب أحكام المادة 658 قانون بحري جزائري، ويتعين على المؤجر أن يعلم المستأجر أو أي شخص آخر معين لهذا الغرض كتابيا عن وصول السفينة إلى مكان التحميل، وبأنها جاهزة للتحميل طبقا لأحكام المادة 659 قانون بحري جزائري.¹

ثانيا: تقديم السفينة في الزمان والمكان المحددين في العقد.

المكان الذي يتم فيه تقديم السفينة يجب ان يكون مكانا آمنا سواء تعلق الأمر بميناء او رصيف فيمكن التمييز بين الوضعيتين عندما يبدا حساب ميعاد الشحن ففي حالة شرط الميناء يعين المستأجر ميناء الوصول وليس المركز على مستوى الرصيف في هذه الحالة يبدا حساب ميعاد الشحن قبل ان توجد السفينة في المركز اما في حالة شرط الرصيف فيقوم المستأجر بتعيين الميناء ولكن كذلك المركز على مستوى الرصيف الذي ترس به السفينة في هذه الحالة لا يبدا ميعاد الشحن الا برسو السفينة في المركز.²

¹ الغنيمي حمدي، مرجع سابق، ص 74.

² مدني أحمد، عقد ايجار السفن على اساس الرحلة في القانون البحري الجزائري، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون الخاص، كلية الحقوق، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2004، ص ص 17 18.

أما بالنسبة لزمان تقديم السفينة فان المؤجر يلتزم بتقديم السفينة المتفق عليها في التاريخ المعين فابتداء من هذا التاريخ يبدأ التنفيذ الفعلي لعقد الايجار كما قد يحدث حدث غير متوقع يحول دون تقديم السفينة في الوقت المعين ومن اجل تفادي المشاكل التي قد تنشأ من جراء تحديد تاريخ الوصول فتستعمل عقود الايجار النموذجية بعد الصيغ ولا تحدد بدقه الوقت الذي توضع فيه السفينة تحت التصرف¹.

ثالثا: الالتزامات المتعلقة بالحمولة.

تتمثل هذه الالتزامات في تحميل المؤجر البضاعة والحفاظ عليها على ظهر السفينة والقيام برصها وتستيفها.

1_المحافظة على البضاعة وتحميلها على ظهر السفينة:

والتزام المؤجر باستلام البضاعة على ظهر السفينة والمحافظة عليها حتى جهة الوصول وهو في سبيل ذلك يقوم باتخاذ سائر الاجراءات والاحتياجات اللازمة لاستقبال البضائع على ظهر السفينة والعناية بها والمحافظة عليها حتى تصل سليمة إلى جهة الوصول وهذه العناية التي يبذلها المؤجر حفاظا على سلامة البضائع المشحونة على متن السفينة تختلف باختلاف نوعيتها والغرض المستعمل لأجلها ولا يمكننا أن نستثني رعاية المؤجر لهذه البضائع في حالتي الانحراف والمسافنة².

وتحميل البضاعة هنا فهي من اختصاص المستأجر حسب ما نصت عليه أحكام المادة 673 قانون بحري جزائري التي تنص على أنه :«يقوم المستأجر بتحميل السفينة، أما رص البضائع فيعود على المؤجر، الا في حالة الاتفاق المخالف لذلك».

¹ مدني أحمد، المرجع نفسه، ص 14.

² المسافنة هي العملية التي بموجبها يقوم الناقل بشحن البضاعة بواسطة نقل أخرى، في حالة توقف الرحلة من أجل تأمين نقلها الى غاية ميناء الوصول المقرر ونظام المسافنة هو نظام معروف في كل انماط النقل سواء بري او جوي او بسكك الحديدية بل حتى أن اعماله يمكن من استحضار بواسطة نقل أخرى غير المعنية بحيث أن الناقل عند مسافنة البضائع ليس ملزم بإتيان بسفينة أخرى ويمكن له مثلا الرسم في ميناء قريب من مكان توقف الرحلة ويرسل البضاعة باستعمال طريق اخر مماثل.

من خلال نص المادة يتضح أن عملية تحميل البضاعة تكون على عاتق المستأجر للسفينة وليس على عاتق المؤجر لكن نجد أن هذه المادة لا تعتبر كقاعدة آمرة بل يمكن للأطراف الاتفاق فيما بينهم أن يلتزم المؤجر السفينة بعملية الشحن إذا كان التزام الشحن يقع على عاتق المستأجر ما لم ينص العقد على خلافه ذلك فالمؤجر يلتزم بتقديم المساعدة له بتوفيره الوسائل الضرورية لعمليات الشحن¹.

وهناك عملية رص وتستيف البضاعة، فيقصد بتستيف البضائع ترتيب بضاعة وتنظيمها على ظهر السفينة بشكل يقيها من خطر الهلاك أو التلف اثناء السفر وكذلك توزيعها في العنابر أو على سطح السفينة بحالة تحفظ للسفينة توازنها وهي العملية التي تتضمن ترتيب وتثبيت البضاعة بداخل السفينة.

أما رص البضاعة فيقصد بها العملية التي بموجبها يتم وضع وتثبيت البضاعة داخل الأداة التي تحتويها مما يحول دون أن تتكسر الوحدات التي تكونها بتصادمها ببعضها البعض أو بتصادمها مع أطرافها² هذه العملية تقع على المؤجر ما لم يشترط في عقد الإيجار بالرحلة على خلاف ذلك حسب نص المادة 673 قانون بحري جزائري التي تنص على أنه: «يقوم المستأجر بتحميل السفينة، أما رص البضائع فيعود على المؤجر، إلا في حالة الاتفاق المخالف لذلك».

الفرع الثالث: التزامات المؤجر في عقد إيجار السفينة لمدة معينة.

عقد إيجار السفينة لمدة معينة هو ذلك العقد الذي بمقتضاه يضع المالك سفينة مجهزة ومزودة بالتسليح والتجهيز، تحت تصرف المستأجر لمدة معينة.

¹ مدني أحمد، مرجع سابق، ص 30.

² زكراوي حمودي، نظام المناولة والتشوين في القانون البحري الجزائري، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه، القانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبو بكر بلقايد، تلمسان، 2019، ص 57.

أولاً: وضع السفينة تحت تصرف المستأجر.

هنا تكون السفينة تحت تصرف المستأجر حسب ما نصت عليه المادة 696 قانون بحري جزائري على أنه: « يتعين على المؤجر الذي أبرم عقد الاستئجار لمدة معينة بأن يضع السفينة تحت تصرف المستأجر في الوقت والمكان المتفق عليهما وبحالة جيدة تسمح لها بالملاحة المجهزة مرفوقة بالوثائق المطلوبة وصالحة لممارسة العمليات المبنية في عقد استئجار السفينة».

وتضيف المادة 697 من قانون البحري الجزائري على أنه: « يتعين على المؤجر ان يبقي السفينة على الحالة المذكورة في المادة السابقة طيلة مدة العقد...»

وتقديم السفينة للمستأجر ومراعاة زمان ومكان تسليمها تلزم المؤجر بوضع السفينة كلها تحت تصرف المستأجر اذ يتمتع ان يرد عقد ايجار السفينة لمدة معينة على جزء من السفينة لان هذا يتعارض مع طبيعة هذا الايجار¹.

كما يقتضي أن يكون المستأجر فيه واحدا وذلك كون أنه يتعذر عمليا إعطاء سلطة التسيير التجاري للسفينة لعدة مستأجرين في وقت واحد وبالعودة إلى أحكام المادة 695 قانون بحري جزائري التي عرفت عقد استئجار السفينة لمدة معينة فالمشرع لم يشترط وضع السفينة كاملة بين يدي المستأجر بل اكتفى بالقول أن تكون السفينة الموضوعة تحت تصرف المستأجر مزودة بالتسليح والتجهيز فقط على عكس استئجار السفينة على أساس الرحلة فإن المشرع الجزائري نص في المادة 650 قانون بحري على أنه: « يتعهد المؤجر في عقد ايجار السفينة على اساس الرحلة بان يضع كليا او جزئيا سفينة...»

ثانيا: تقديم السفينة للمستأجر ومراعاة زمان و مكان تسليمها.

عادة ما تكون السفينة في رحلة يستحيل معها تسليمها للمستأجر إلى غاية إتمام رحلتها مع الأخذ بعين الاعتبار كل تأخير قد يحدث والذي من شأنه أن يجعل السفينة تصل إلى

¹ طه مصطفى كمال، القانون البحري، مرجع سابق، ص 265.

الميناء بعد فوات الأجل المحدد لوصولها وعليه فإن هذه الأسباب هي التي تجعل المؤجر يقوم بإدراج مواعيد تقريبية للتسليم وليس بإمكانه أن يضمن وجود السفينة تحت تصرفه قبل أن يضعها تحت تصرف المستأجر في الموعد المحدد للتسليم كما لو تم تحديد هذا الموعد بمدة قصير كيوم واحد مثلا¹.

فيما يخص مكان التسليم فيتم وضع السفينة تحت تصرف المستأجر في المكان المتفق عليه في العقد ويحق للمستأجر في حالة عدم التسليم أما المطالبة بفسخ العقد وهو ما نصت عليه المادة 22 من مشاركة بلتايم والمادة 718 قانون بحري جزائري ويتحمل المؤجر تبعات التأخير عن التماطل طبقا لقواعد المسؤولية العقدية وأما المطالبة بالتعويض دون الفسخ وتتضمن المشاركات الإيجار ما يسمى بتاريخ الفسخ أو الإلغاء².

ثالثا: ضمان صلاحية السفينة للملاحة.

ضمان صلاحية السفينة للملاحة يقع على المؤجر عند تقديمه السفينة للمستأجر ان تكون صالحة للملاحة البحرية وضمان الصلاحية والتجهيز تكون طوال مدة العقد³. كما يلتزم المؤجر بتحملة مصاريف تنظيف السفينة ومصاريف ترميمها وإصلاح الاعطاب وقيامه بجميع تدابير الضرورية لإبقاء السفينة بحالة جيدة طوال مدة الرحلة البحرية. وهذه العناية التي يقوم بها المؤجر ليس بمراقبة السفينة نهارا وليلا، بل بالتأكد من صلاحية السفينة من حيث الهيكل ومعداتها وأجهزة تشغيلها وتزويدها بطاقم مؤهل من ربان ورجال بحر بشكل يضمن سلامتها للملاحة والإبحار⁴.

¹ خالد عباس، أحكام عقد استئجار السفن في التشريع البحري الجزائري، مذكرة لنيل شهادة الماجستير، في القانون الخاص، تخصص قانون بحري والنشاطات المئانية، كلية الحقوق، جامعة وهران ، 2012، ص 119.

² أظريف عبد الرحيم، مرجع سابق، ص 173.

³ المنشاوي عبد الحميد، مرجع سابق، ص 80.

⁴ ترك محمد عبد الفتاح، التحكيم البحري، مرجع سابق، ص 76.

رابعاً: الإلتزام بالتأمين على السفينة.

الإلتزام بالتأمين على السفينة هو عقد بمقتضاه يقبل شخص يسمى المؤمن تعويض شخص آخر يدعى المؤمن له عن الضرر الذي لحقه في خلال عملية بحرية معينة حول سفينة معينة وذلك جراء التحقيق المحتمل لخطر أو أكثر منصوص عليه في العقد، وهذا ما جاء في أحكام المادة 92 فقرة 1 من قانون تجاري جزائري في حدود نسبة القيمة المؤمن عليها مقابل دفع قسط مع ذكر طرفي العقد أو من يمثلها وذكر السفينة محل العقد وينقسم إلى قسمين تأمين لرحلة أو لرحلات معينة والتأمين على السفينة لمدة معينة فيعتبر هذا الأخير الأكثر شيوعاً في الوقت الحالي ويكون كذلك في حالة الوثيقة العائمة وهي الوثيقة التي يتعهد المؤمن بمقتضاها بأن يضمن في حدود مبلغ معين جميع البضائع التي يمكن أن يشحنها المستأمن خلال فتره محددته إلا أن المؤمن لا يغطي إلا نتائج الحوادث التي تحصل خلال فتره معينة فهناك حالات يتم فيها التأمين على السفينة:

•التأمين على هيكل السفينة.

•التأمين على الأجرة.

•التأمين ضد المسؤولية الناشئة عن الأخطاء الملاحية للربان وسائر أفراد الطاقم.

•التأمين ضد المسؤولية الناشئة عن الأخطاء التجارية لأفراد الطاقم والربان.

المطلب الثاني:

التزامات المستأجر في عقد إيجار السفينة.

بوضع المؤجر السفينة بدون تسليح ولا تجهيز تحت تصرف المستأجر ولوقت محدود تنتقل لهذا الأخير الحياة التامة عليها طوال مدة العقد إلى غاية ردها عند انقضائه كما يكون له تسييرها ملاحياً وتجارياً في عقد إيجار السفينة بهيكلها وفقاً لما نصت عليه المادة 730 من القانون البحري الجزائري أين تنتقل إليه إدارته ويكتسب بذلك المستأجر صفة

الناقل البحري في مواجهة الشاحنين ويتمتع في هذا العقد بسلطات واسعة في استعمال السفينة الشيء الذي يفقده في عقد الإيجار على أساس الرحلة يحتفظ المؤجر بالسيطرة التامة على السفينة سواء بالنسبة للتسيير التجاري أو تسيير الملاحي. في مقابل التزامات المؤجر يتحمل المستأجر بمقتضى نصوص المشاركة العديد من الالتزامات باختلاف عقود إيجار السفن.

الفرع الأول: التزامات المستأجر في عقد إيجار السفينة بهيكلها.

يتمتع المستأجر في عقد إيجار السفينة بهيكلها بسلطة تسيير التجاري والملاحي للسفينة فتقع على عتيقه عملية التجهيز ومصاريف استغلال السفينة والوقود والصيانة والإصلاح والتكفل بأجور العاملين فيه وكل احتياجاتهم ويلزم هذا الأخير بعد تجهيزها وتسليحها وتزويدها بالطاقم أن يتحمل أعباء استغلال السفينة ودفع أجرتها.

أولاً: الالتزام بتجهيز وتصلح السفينة.

نص المشرع الجزائري على الالتزام بتحمل أعباء استغلال السفينة في أحكام المادة 731 من قانون البحري الجزائري على أنه: «يأخذ المستأجر على عاتقه ما يلي:

أ_ صيانه السفينة والقيام بالتصلحات والتغييرات الخاصة بها والتي لم يأت ذكرها في المادة 726.

ب_ جمع مصاريف استغلال السفينة.

ج_ مصاريف تأمين السفينة.

يلاحظ من خلال هذه المادة أنه لما كانت السيطرة الكاملة على السفينة تكون للمستأجر كما لو كان هو مالکها فإنه يتحمل مصاريف وأعباء استغلالها فعليه أن يقوم بالكشف الفني عليها وإصلاحها كل ما دعى الأمر إلى ذلك باعتبار ذلك من أعمال الصيانة التي يسأل

عنها وعليه أن يجدد طلائها طبقا للأصول الفنية الجارية عليها العمل¹. ويتحمل كافة مصاريف نفقات استغلال السفينة مثل ثمن الوقود والمؤونة اللازمة للسفينة أو الطاقم ومصاريف الشحن وتفريغ البضائع ومشاركة إيجار السفينة لا تغفل عادة في تحديد الشخص الذي يلتزم في إصلاح ما يصيب السفينة من ضرر أو تلف ومسؤولية كل طرف عن ذلك والقاعدة أن يتحمل المستأجر عند سكوت المشاركة بإصلاح السفينة واستبدال ما يتلف ويلتزم باصطلاح ما يصيب السفينة من تلف أو باستبدال ما يتلف من أجهزتها وآلاتها². وذلك ما لم يكن التلف ناشئا عن قوة قاهرة أو عيب ذاتي في السفينة أو الاستعمال العادي لها في الغرض المتفق عليه ويتفرع عن هذا الالتزام ضرورة قيام المستأجر بجميع الإصلاحات والتغييرات الخاصة بالسفينة كما يتعين عليه مباشرة أعمال الصيانة الدورية واستبدال الآلات والأجهزة التي تلفت وذلك في غير الحالات الواردة في المادة 726 من قانون البحري الجزائري لأنها تعتبر من التزامات المؤجر³.

ثانيا: الالتزام بدفع أجرة السفينة.

الالتزام بدفع أجرة السفينة يطلق عموما على ثمن نقل بضاعة كما يطلق على مقابل تأجير السفينة فرغبة في التمييز الإصلاحي، بين الأجرة في عقد النقل والأجرة في عقد إيجار السفينة، احتفاظا بلفظ أجرة النقل في العقد الأول و أجرة السفينة في العقد الثاني وهي ذلك المبلغ المالي الذي يتلقاه المؤجر مقابل تقديمه سفينة صالحة للملاحة طبقا لشروط العقد ووضعها تحت تصرف المستأجر ويعتبر التزام المستأجر بدفع مبلغ إيجار السفينة في عقد إيجار السفينة بهيكلها التزاما أساسيا يقع في ذمته مقابل استعماله للسفينة وعنصر جوهريا ويدرج في مقدمة الالتزامات المرتبطة بصورة مباشرة بالالتزام المؤجر بتقديم السفينة محل الاتفاق فهو التزاما أساسيا يقع في ذمة المستأجر مقابل استعماله للسفينة وتماشيا مع مبدأ الحرية التعاقدية في عقد إيجار السفينة فقد جعل المشرع تحديد بدل الإيجار وكيفية

¹ أحمد حسني، عقود ايجار السفينة، مرجع سابق، ص 69.

² اظريف عبد الرحيم، مرجع سابق، ص 247.

³ اكلي ليندة، مرجع سابق، ص 189.

دفعه، متروك لاتفاق الطرفين وذلك بموجب المشاركة إلا أنه من الناحية العملية عادة ما يحسب الإيجار وتحدد كيفية دفعه استنادا على وحدات زمنية قد تكون أيام أو أشهر متتالية¹.

ثالثا: الالتزام برد السفينة عند انتهاء عقد الإيجار.

رد السفينة للمؤجر تعتبر بمثابة رد الشيء المؤجر عند نهاية العقد فهو إلتزام أخير يقع على المستأجر وهذا الرد يكون مباشرة بعد انقضاء مدة العقد وفي المكان والزمان المبينين في العقد وبالحالة نفسها التي استلمها وذلك بتصريح المادة 735 من القانون البحري الجزائري.

والالتزام المستأجر برد السفينة بالحالة التي استلمها فيها هو التزام بتحقيق نتيجة وليس ضمان أي أن كل ضرر يحصل للسفينة ويكون خارجا عن نتائج الاستعمال العادي لها يربط مسؤولية مباشرة للمستأجر فيقع عليه عبء إثبات مصدر الضرر وأنه لا يرجع إليه ولهذا فهو ليس ضمانا إذ أنه ليس ملزما باستبدال قطع الغيار أو القيام بالإصلاحات التي يستدعيها حادث قوه القاهرة أو حادث لا يرجع إليه أو حادث يرجع إلى خطأ من الغير كما يكون مسؤولا عند رد السفينة عن كل تلف إصابتها ويلتزم بتعويض المؤجر عن ذلك إلا إذا أثبت أن التلف هذا راجع لسبب أجنبي عنه أو بفعل القوة القاهرة أو نتيجة الاستهلاك العادي².

الفرع الثاني: التزامات المستأجر في عقد ايجار السفينة على أساس الرحلة.

أخذ إيجار السفينة على أساس الرحلة هو عقد بمقتضاه يضع المالك سفينة مجهزة ومزودة بالتسليح والتجهيز تحت تصرف المستأجر للقيام بالرحلة أو لعدة رحلات، والمستأجر في عقد إيجار السفينة على أساس الرحلة يفقد سلطتي التسيير التجاري والملاحي للسفينة

¹ عباس خالد، مرجع سابق، ص 157.

² أحمد حسني، عقود ايجار السفن، ص 73.

الذي يعود للمؤجر وحده وفي مقابل هذا الالتزام الأساسي للمؤجر المتمثل في تقديم السفينة المعينة في الزمن والمكان المنفق عليهما وتلقيه البضاعة وصيانتها طبقا لبنود العقد وذلك قصد التنفيذ الجيد للرحلة البحرية.

أولاً: التزام المستأجر بدفع الأجرة.

هناك عدة التزامات تقع على عاتق المستأجر والمتمثلة في دفع أجرة السفينة مقابل وفاء المؤجر بالتزاماته وتعتبر هذه الأجرة في عقد إيجار السفينة على أساس الرحلة الالتزام الرئيسي للمستأجر وهو الثمن الذي يدفعه المستأجر للمؤجر مقابل وضع السفينة كليا أو جزئياً تحت تصرفه وكذلك المبلغ الذي يدفع مقابل نقل بضائع عن طريق البحر فيختلف تحديد دفع هذه الأجرة وتختلف كيفية حسابها باختلاف نوع البضائع كما أن هناك حالات أين تدفع الأجرة كليا¹.

المستأجر هو المدين بأجرة الحمولة في عقود الإيجار لكن يختلف أو كيفية تحديدها والعوامل التي تؤثر عليها من عقد إلى آخر وفقا لما جاء الأحكام المادة 686 فقرة 1 قانون بحري جزائري هو الذي تنص على أنه: يحدد مبلغ أجرة الحمولة وكيفية دفعه بموجب اتفاق بين الأطراف. فعلى الطرفين اتخاذ بعين الاعتبار عدة عوامل لتقدير هذه الأجرة منها المسافة طبيعة البضائع المشحونة ومميزاتها التسهيلات للدخول إلى الميناء قيمة البضائع دوريات النقل سرعه هذه الدوريات التراكم...² على تحديد دفع الأجرة مسبقا في ميناء الشحن أو عند تسليم البضاعة بميناء التفريغ فعادة ما تنص عقود إيجار السفن على أن الأجرة تدفع عند تسليم البضاعة وهو ما أشارت إليه المادة الرابعة من المشاركة النموذجية جنكوك على أنه: «يترك الاختيار للأطراف بين الدفع المسبق للأجر وبين دفعها عند تسليم البضاعة بحيث يمكن للربان أن يرفض تسليم سندات الشحن قبل تسديد الأجرة الأولى ويكون

¹ أكلي ليندة، نرجع سابق، ص ص 207، 208.

² مدني أحمد، مرجع سابق، ص 72.

للمستأجر ملزماً بتسبيق المصاريف والرسوم التي تتطلبها السفينة بميناء الشحن في الحالة الثانية»¹.

إن تحديد مبلغ الأجرة الذي يدفعه المؤجر للمستأجر تعتبر إحدى ظواهر حرية التعاقد في عقود الإيجار ولحساب الأجرة في عقد إيجار السفينة على أساس الرحلة يكون بالتفرقة بين أجرة الحمولة وأجرة المسافة فأجرة الحمولة قد تحدد على أساس القدر المفرغ من البضاعة وسبب اتجاه الطرف إلى هذه الطريقة هو السرعة المتبعة في عملية الشحن وعدم إمكانية الربان من التحقق على مقدار البضائع المحمولة على ظهر السفينة واعتماده على البيانات التي قد يقدمها المستأجر واطمئناننا بالذات إلى التحفظات التي يضعها في سند الشحن حفاظاً لمسئوليته في هذا الشأن ولهذا يفضل النص على أن تحدد الأجرة على قدر كمية أو وزن البضاعة المفرغة أو المسلمة لأن العبارة هي الكمية أو الوزن الفعلي المفرغ ولو ورد في سند الشحن أكبر من ذلك².

1_أجرة الحمولة:

وهذا ما جاء في أحكام المادة 687 من قانون بحري جزائري على أنه: «إذا كان هناك شك في حساب أجرة الحمولة على أساس الحجم أو الوزن أو العدد فإن كميات البضائع المفرغة فقط هي وحدها التي تؤخذ بالحساب لمبلغ أجرة الحمولة وليس كميات البضاعة المحملة».

2_أجرة المسافة:

وأجرة المسافة اعتمدها المشرع الجزائري من خلال أحكام المادة 688 من قانون بحري جزائري يتضح من خلال هذه المادة أن أجرة المسافة تحسب بالعلاقة ما بين المسافة الإجمالية التي كان من المفروض أن تقوموا بها السفينة والتي تقررت وفقها الأجرة والمسافة

¹ عوض علي جمال الدين، مرجع سابق ص 585.

² عوض علي جمال الدين، المرجع نفسه، ص 349.

الحقيقية التي قطعها السفينة والعلاقة بين المصاريف ومدة الرحلة خلال المسافة الكلية وما تبقى من المسافة.

قد يلد في عقد إيجار السفينة على أساس الرحلة أن تحدد حساب الأجرة طبقا لكمية البضاعة كما تبين في سند الشحن ولهذا يتضمن السند إشاره أو إحاله إلى المشاركة في خصوص تحديد الأجرة وإنما يلاحظ أن سند الشحن كثيرا ما يتضمن تحفيظات خاصة بحجم البضاعة أو وزنها وهي الشروط المعروفة بالجهل بالوزن أو الحجم أو بعدم التأكد منهما¹.

وإذا زاد أو نقص حجم البضاعة أثناء الرحلة فإن الأجرة لا تقدر في حاله عدم وجود نص أو عرف بذلك ويكون على أساس الكمية المشحونة وليس الكمية التي تم تسليمها كما تحدد أجرة ناقلات النفط بالرجوع إلى معايير محددة منشورة لأجور نمطية أما بالنسبة لنقل الحيوانات فإن حساب الأجرة يكون على أساس عدد الرؤوس².

ثانيا: الحالات التي يستحق فيها المؤجر الأجرة كاملة.

فاذا قام المؤجر بتنفيذ الرحلة على النحو المتفق عليه استحق الأجرة المتفق عليها كامله إلا أنه ثمت أحوال لا يتم فيها إنجاز الرحلة على النحو المتفق عليه ومع ذلك يلتزم المستأجر بدفع الأجرة كامله فالمشرع الجزائري قد أورد في القانون البحري عده حالات تكون فيه الأجرة مستحقه الاداء كامله فبعض هذه الحالات بسبب فعل المستوى وبعضها الآخر لا يرجع إلى فعله نذكر منها:

• حالة وضح واستبدال البضائع المشحونة.³

• حالة توقف السفينة اثناء الرحلة البحرية.

¹ أكلي ليندة، مرجع سابق، ص ص 210، 211.

² الغنيمي حمدي، مرجع سابق، ص 47.

³ عباس خالد، مرجع سابق، ص 87.

الفرع الثالث: التزامات المستأجر في عقد إيجار السفينة لمدة معينة.

من أهم الالتزامات المترتبة على المستأجر هو الالتزام بدفع أجرة الحمولة في عقد الإيجار لمدة معينة وهو التزاما جوهريا له وفقا لأحكام المادة 695 من القانون البحري الجزائري.

أولاً: الالتزام بدفع أجرة الحمولة

يحق للمستأجر في عقد إيجار السفينة لمدة معينة دفع أجرة الحمولة في الوقت والكيفية المتفق عليها في العقد من يوم وضع السفينة تحت تصرفه إلى يوم اعادتها إلى المؤجر¹. والمشرع الجزائري أعطى لأطراف العقد الحرية في تحديد كيفية الدفع وفقا للشروط المدرجة في عقد إيجار السفينة وفي حالة عدم وجود اتفاق بهذا الشأن تدفع أجرة الحمولة مقدما وشهريا، إلا أن الأحكام القانونية تؤكد أن الأجرة المدفوعة مقدما لا تعتبر حقا مكتسبا بالنسبة لكل حادث وغالبا ما يتم تحديد أجرة الحمولة في عقد إيجار السفينة لمدة معينة وفقا لقانون العرضي والطلب في السوق الملاحي بحيث يكون هذا التحديد بالنظر إلى حمولة السفينة من ناحية ومدة العقد من جهة اخرى²، وعادة ما تكون الأجرة مسبقة الدفع على شكل أقساط لكل فترة زمنية محددة مسبقا³. فنجد المادة 60 من مشاركة بلتايم تنص على إمكانية دفع الأجرة كل 30 يوما.

ويبدأ سريان أجرة الحمولة بأول يوم توضع فيه السفينة تحت تصرف المستأجر بشرط أن يكون هذا الوضع وفقا للبند الخاص بتسليم السفينة للمستأجر ووضعها تحت تصرفه وفي حالة وجود غموض أو شك بخصوص تفسير بنود هذا العقد فتسري أجرة الحمولة من اليوم الذي بدأ فيه التحميل وهو ما جاء في أحكام المادة 709 فقره 1 و2 من القانون البحري الجزائري.

¹ الدباغ اسراء عبد الهادي محمد، عقد ايجار السفينة المجهزة دراسة مقارنة، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون الخاص، كلية القانون، جامعة الموصل، العراق، 2005، ص 68.

² كمال حمدي، القانون البحري، مرجع سابق، ص 476.

³ عباس خالد، مرجع سابق، ص 129.

إلا أن المشرع الجزائري بموجب الفقرة الأخيرة من المادة 709 قانون بحري جزائري قد أعطى لطرفي العقد في تحديد الوقت الذي يوقف فيه سريان أجرة الحمولة وهو اليوم الذي تكون فيه الأجرة مستحقة الدفع من طرف المستأجر في حاله عدم تحديده يعتبر بمثابة اليوم الذي تنتهي فيه عملية التفريغ النهائية وقبل إعادة السفينة.

ثانيا: تسليم السفينة.

يلزم المستأجر عند انقضاء مدة عقد الإيجار لمدة معينة بأن يرد السفينة للمؤجر وبالحالة التي تسلمها بها مع مراعاة في ذلك الاستعمال العادي وهذا الالتزام يقع على عاتق المستأجر ما هو إلا تطبيق للقواعد العامة في القانون المدني وذلك من خلال أحكام المادة 502 قانون بحري جزائري والخاصة بعد الشيء المؤجر عند انتهاء مدة الإيجار.

و نصت المادة 711 قانون بحري جزائري على أنه يجب أن ترد السفينة في التاريخ والمكان المذكورين في عقد استئجار السفينة وفي الحالة التي سلمت بها الى المستأجر ما عدا الاستهلاك العادي ويجب على مستأجر السفينة أن يعلم المؤجر في الوقت اللازم عن تاريخ رد السفينة وذكر الميناء الذي سيقع فيه الرد.

ويتضح من خلال هذه المادة ان للمستأجر التزام وهو القيام برد السفينة للمؤجر في المكان والزمان المحددين في عقد إيجار السفينة¹.

وعليه عند إعادة تسليم السفينة للمؤجر أن تكون بالحالة نفسها التي استلمها بها الأمر الذي يفسر من الناحية العملية قيام المؤجر بمعاينة حالة السفينة عند استردادها وذلك بإجراء محضر وصفي للسفينة بميناء التسليم اذ ثبت فيه السفينة بجميع عناصرها وملحقاتها في القائمة المخصصة لجرد كل ما تحتوي عليه السفينة من أدوات ومؤونة فيكون ذلك عن طريق مقارنة ومطابقة حالة السفينة بناء على محضر التسليم وحالتها عند الرد، فيعرف إلى أي حد استطاع المستأجر الوفاء بالتزامه.

¹ عباس خالد، مرجع سابق، ص138.

الفصل الثاني: المسؤولية عن الإخلال بتنفيذ عقد إيجار السفينة

تعتبر المشاركة شريعة المتعاقدين، فإن عدم الوفاء بالالتزام يولد الحق في التعويض لصالح الطرف المتضرر تطبيقاً للقواعد العامة المنظمة للمسؤولية التعاقدية، حيث تعمل نماذج مشارطات الإيجار إلى جانب النصوص القانونية المكملة لإرادة الطرفين على بيان الالتزامات التي تقع على عاتق كل من المؤجر والمستأجر.

إذ أن الأمر يتعلق بمجال تلعب فيه الحرية التعاقدية دوراً كبيراً يتناسب مع عقود إيجار السفينة وما تتطلبه التجارة الحرة من سرعة، فأطراف العقد تعمل على تضمين المشارطات أحكاماً تنظم مسؤولية كل طرف في أدق تفاصيلها بواسطة بنود محددة تضع حلولاً لكل صعوبة قد تتعرض في سبيل تنفيذ تلك المشارطات (المبحث الأول)، وتتجم عن هذه المسؤولية العديد من المنازعات، مما يؤدي إلى طرق عديدة ذكرها والتي تثير جراً تنفيذ عقد الإيجار (المبحث الثاني).

المبحث الأول:

مسؤولية الأطراف عن الإخلال بتنفيذ عقد الإيجار.

يحظى مؤجر السفينة (المالك) بأهمية كبيرة في عقد إيجار السفينة لكونه الطرف الأهم في العلاقة بينه وبين مستأجر السفينة والطاغم كالربان مثلا، فلقد ورثت القوانين البحرية من الأعراف البحرية القديمة قواعد خاصة بمسؤولية هؤلاء الأطراف، هذه القواعد تشبه في بعض أحكامها القواعد العامة للمسؤولية المدنية، إلا أنها تختلف عنها في أمور أخرى اختلافا واضحا، ولذلك فهي مسؤولية من نوع خاص تتمتع بخصائص معينة تجعلها متميزة عن غيرها ف الحقوق المدنية والتجارية.

فالأصل أن كل من المؤجر والمستأجر مسؤول عن تقصيره ف الوفاء بالتزاماته نحو الطرف الآخر، وترتبا على ما ذكرناه سابقا سنتعرف على مسؤولية المؤجر (المطلب الأول)، ومسؤولية المستأجر نتيجة إخلالهم بتنفيذ عقد إيجار السفينة (المطلب الثاني).

المطلب الأول:

مسؤولية المؤجر عن الإخلال بتنفيذ عقد إيجار السفينة

تتعرض السفينة في رحلتها البحرية لمخاطر جسمية ولحوادث الملاحة البحرية وتضفي في الكثير من الحالات إلى الهلاك. لذلك تأخذ مسؤولية المؤجر المرتبة الأولى في الأهمية بين موضوعات القانون البحري، سواء على مستوى التشريع الوطني أو التشريعات الأجنبية، ومن هنا سوف نتطرق إلى تبيان مسؤولية المؤجر في عقد إيجار السفينة بهيكلها (الفرع الأول)، ومسؤولية المؤجر في عقد إيجار السفينة لمدة معينة (الفرع الثاني)، وأخيرا مسؤولية المؤجر في عقد إيجار السفينة على أساس الرحلة أو عدة رحلات (الفرع الثالث).

الفرع الأول: مسؤولية المؤجر في عقد إيجار السفينة بهيكلها.

رغم فقدان المؤجر التسيير التجاري والملاحي للسفينة إلا أنه لا يعفيه من المسؤولية نتيجة الإخلال بالالتزامات اتجاه المستأجر (أولاً)، اتجاه الغير (ثانياً).

أولاً: مسؤولية المؤجر تجاه المستأجر.

إن مؤجر السفينة في عملية استئجار السفينة بهيكلها قد يتسبب في تقديم سفينة للمستأجر وهي غير صالحة للملاحة، أو تقديمها بعيوب خفية في السفينة وهذه الحالة تثير من مسؤوليته.

1- قيام مسؤولية المؤجر في حالة عدم صلاحية السفينة للملاحة:

يكون المؤجر مسؤولاً عن السفينة من حيث صلاحيتها تجارياً وملاحياً بكل ما يحمل مصطلح "صلاحية الملاحة"، وذلك رغم اختلاف المفاهيم التي ذكرناها سابقاً سواء بخصوص إيجار السفينة لمدة معينة أو إيجار السفينة على أساس الرحلة، ويجدر الإشارة هنا أن من الصعب على المؤجر ضمان صلاحية السفينة للملاحة لافتقاره عملية تجهيزها¹. إلا أنه يعتبر هو المسؤول عن الأضرار الناتجة عن عدم صلاحية السفينة للملاحة، إلا في حالة إثباته أنه لم يرتكب أي إهمال أو خطأ أو أن سبب هذه الأضرار لا يرجع لأي شخص يكون تحت مسؤوليته وهذا حسب المادة 727 قانون بحري جزائري.

أما تنظيم مسؤولية المؤجر اتجاه المستأجر فتتم وفقاً لمشارطة الإيجار، فإذا تلفت أو هلكت البضائع بسبب يرجع إلى عدم صلاحية السفينة للاستغلال التجاري مثلاً يكون المؤجر مخلاً بالتزامه، وتشدّد لفقّه في تطبيق قواعد المسؤولية في هذا الصدد إذ يعتبر مخلاً بالتزامه إذ لم يبذل العناية الكافية لضمان وصول البضاعة إلى الميناء سليمة، أو عدم قيامه بالإصلاحات التي سببتها القوة القاهرة².

¹ على عباس خالد، مرجع سابق، ص 154.

² بهجة عبد الله قايد، مرجع سابق، ص 170.

2- قيام مسؤولة المؤجر في حالة العيوب الذاتية للسفينة:

لا يتعلق العيب الذاتي بالعيوب الخفية فقط، وإنما يتعدى هذا المفهوم إلى الاستعمال الذاتي للسفينة من ناحية، ومن ناحية أخرى يواجه الأضرار الناتجة عن خطأ لا يعود للمستأجر أو للقوة القاهرة¹.

وعلى اعتبار أن عقد إيجار السفينة بهيكلها عادة ما ترم لمدة طويلة تتعدى سنة، فالعودة إلى المشاركة النموذجية "بركون" فإنها قلصت من مسؤولية المؤجر بخصوص ضمانه للعيوب الذاتية التي تصيب السفينة إذ تلزم المؤجر في بندها الثاني بتغطية هذه العيوب لمدة 18 شهر فقط².

لقد اختلفت التشريعات في تحديد الطبيعة القانونية لمسؤولية مؤجر السفينة، بين اعتبارها مسؤولية عقدية تقوم على إخلال المؤجر بإحدى التزاماته المتضمنة في العقد بينه وبين المستأجر، أو مسؤولية تقصيرية تقوم على الخطأ الجسيم والغش.

يجب التفرقة في هذا الصدد بين المسؤولية التقصيرية والمسؤولية التعاقدية، فإذا كان مؤجر السفينة ومجهزها مسؤولاً حيال المضرور من جراء الخطأ الذي يرتكبه طاقم السفينة أو ربانها، فإنه لا يسأل عن الخطأ المذكور إذ وقع في معرض تنفيذ عقد مبرم بين مجهز السفينة والمضرور، وفي هذه الحالة يصلح للمجهز الذي أجر سفينته للغير أن يشترط اعفائه من المسؤولية عن أخطاء الملاحة التي يرتكبها البحارة والربان وسائر التابعين البحريين، باعتبارهم غير خاضعين لرقابته وإشرافه فيما يعلق بملاحة السفينة³.

¹ احمد حسني، مرجع سابق، ص 66.

² عباس خالد، مرجع سابق، ص 155.

³ سطات نافن بدر الدين، النظام القانوني لمسؤولية مالك السفينة (كمجهز كناقل للبضائع)، دراسة قانونية مقارنة، دار الإحصار العالمي للنشر والتوزيع، عمان، 2017، ص 52.

فيسأل المؤجر أمام الغير بسبب عدم صلاحية السفينة المؤجرة للملاحة إذا أصاب الغير ضرر بسبب هذه الحالة (مسؤولية تقصيرية)، كما يسأل المؤجر أمام المستأجر عن الخطأ الصادر منه في تنفيذ التزاماته العقدية (مسؤولية عقدية)¹.

ثانيا: مسؤولية المؤجر اتجاه الغير.

إن المسؤول عن الضرر الذي يصيب الغير من السفينة هو مستأجر السفينة فقط، فإذا ألزم المؤجر بالتعويض لعدم إمكانية التمسك بعقد إيجار السفينة على الغير كان له الرجوع بما دفعه من تعويض عن المستأجر والذي استقل بإدارة السفينة وتوجيهها، وكل ذلك باستثناء الضرر الناتج عن عيب ذاتي في السفينة، فعلى المستأجر أن يعلم المؤجر على كل خلل يتحمل أن يلحق في المستقبل ضررا بالغير وإلا أصبح هو المسؤول عن الضرر².

وللاستفادة من حق تحديد المسؤولية يجب على المؤجر أن لا يرتكب خطأ، حيث يشترط في الخطأ أن يكون شخصا ثابتا متعلقا به، أخطأ ربان السفينة أو أي شخص ينوب عنه لا يفقد حقه في تحديد المسؤولية، بل يستفاد من حق تحديد المسؤولية كل من مستأجر السفينة ومجهزها والربان والمجهز المسير أو أعضاء طاقم السفينة وكذلك من ينوب عن المؤجر والمجهز المسير والمستأجر بصفتهم القائمين بمهامهم على غرار المؤجر نفسه³.

تحديد المسؤولية هنا إما أن يكون نقديا بتحديد مبلغ جزافي على أساس الحمولة الصافية تتحصر فيه حقوق الدائنين وهو موقف كل من الجزائر وانجلترا، وإما أن يكون عينيا يشمل السفينة والأجرة وهو النظام الذي تأخذ به كل من مصر وفرنسا وألمانيا.

¹ حمد الله محمد حمد الله، مرجع سابق، ص 102.

² الناهي صلاح الدين، الوجيز في مبادئ القانون البحري في الأردن وسوريا ولبنان والجزائر، دار المعهد للنشر والتوزيع، عمان، 1982، ص 191.

³ بن عمارة محمد، "تحديد مسؤولية مالك السفينة"، المجلة الجزائرية للعلوم القانونية والسياسية، مجلد 32، عدد 4، كلية الحقوق، جامعة الجزائر الأولى بن يوسف بن خدة، ص ص 833، 834.

الفرع الثاني: مسؤولية المؤجر في عقد إيجار السفينة لمدة معينة.

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

أولا: مسؤولية المؤجر اتجاه المستأجر.

تتحقق مسؤولية المؤجر اتجاه المستأجر في حالة الأضرار التي تلحق بالبضاعة وهو الالتزام الرئيسي الذي يترتب عن عقد إيجار السفينة لمدة معينة في ذمة المؤجر.

1_ المسؤولية عن الأضرار اللاحقة بالبضاعة.

يكون المؤجر مسؤولا في حدود السلطة التي احتفظ بها هي سلطة التسيير الملاحي وعليه يسأل عن الأضرار اللاحقة بالبضاعة إذا كانت ناشئة عن تقصيره في تنفيذ التزاماته¹، يمكن هنا للمستأجر أن يمتنع عن تنفيذ التزاماته أو يفسخ العقد مع طلب التعويض، من حق المؤجر إثبات رجوع الضرر للسبب الأجنبي، فيستحق الأجرة إلى تاريخ حصول الكارثة. في الوقت نفسه يعفيه من مسؤولية الخطأ الملاحي الناتج عن مندوبيه أو الربان بخصوص هذه الأضرار.

2_ حالات أخرى لقيام مسؤولية المؤجر.

نصت المادة 719 قانون بحري جزائري حالات أخرى لقيام مسؤولية المؤجر اتجاه المستأجر في عقد إيجار السفينة لمدة معينة الذي تتمثل في:

_ عدم صلاحية السفينة للقيام بالملاحة البحرية.

_ فقدان السفينة.

_ وقوع ضرر جراء التأخير المنسوب إليه.

¹ سطات نافن بدر الدين، مرجع سابق، ص 58..

حيث يمكنه أن يستبعد المسؤولية عنه في حالة إثباته أن هذه الحوادث نتجت عن أخطاء لا تخصه هو أو عن الأشخاص التابعين له¹.

ثانياً: مسؤولية المؤجر اتجاه الغير.

لابد من البحث على أساس العلاقة التي تجمع بين المؤجر والغير وذلك بغية تحديد مسؤولية المؤجر اتجاه الغير إذا كانت تقوم على المسؤولية التقصيرية أم على أساس المسؤولية التعاقدية.

1_ المسؤولية التقصيرية:

يمكن لصاحب البضاعة أن يقاضي المؤجر (كونه الطرف في عقد الإيجار الذي ليس له صفة الناقل في موجهته) إذا كان المؤجر (الذي لم تثبت له صفة الناقل) في مأمن من دعوى المتعاقدين مع المستأجر المبنية على الأساس التعاقدية، ذلك طبقاً للقواعد العامة في التعاقدية².

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

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

² حسني أحمد، مرجع سابق، ص 125.

³ اكلي ليندة، مرجع سابق، ص 233.

الفرع الثالث: مسؤولية المؤجر في عقد إيجار السفينة على أساس الرحلة.

يتطلب في تنفيذ عقد إيجار السفينة حسن نية الأطراف كما في ابرامه، وعقد إيجار السفينة على أساس الرحلة أو لعدة رحلات هو عقد خاص لإدارة الأطراف الذين يمكنهم الاتفاق على أي بند ما لم يكن ذلك مخالفا للنظام العام فكل التزام للمؤجر يقابله في حالة عدم تنفيذه قيام المسؤولية (أولا)، لكن غالبا ما يستفيد المؤجر من بنود تعفيه من المسؤولية (ثانيا).

أولا: قيام مسؤولية المؤجر اتجاه المستأجر واتجاه الغير.

إن المسؤولية عن العمل الشخصي هي تلك التي تترتب على عمل يصدر من المسؤول نفسه وأن المسؤولية التقصيرية كالمسؤولية العقدية أركان ثلاثة وهي الخطأ، الضرر، والعلاقة السببية بينهما كما يتضح بأنه أساس هذه المسؤولية هو الخطأ الواجب الإثبات، وعلى المضرور اثباته، فإذا ثبت لخطأ وترتب عليه الضرر للغير فإن مرتكبه يلتزم بتعويض الغير عن هذا الضرر والقاضي الأساس حق تقدير قيام الخطأ، كما له حق تقدير انتقائه، غير أنه يخضع لرقابة المحكمة العليا في عملية التكيف القانوني.

1_ مسؤولية المؤجر اتجاه المستأجر:

دراسة التزامات المؤجر بينت لنا أنها تنصب على تلك التي تخص السفينة وهذا يعتبر الموضوع الجوهر في العقد، وتلك التي تخص الحمولة وكذلك التي تتعلق بالرحلة، فمن الطبيعي أن هذه الالتزامات تقابلها مسؤولية المؤجر عند عدم تنفيذه سواء جزئيا أو كليا للعقد، فالضرر الذي يتسببه المؤجر للمستأجر قد يكون ناتجا عن الإخلال بالتزاماته بالرحلة أو البضاعة أو الإخلال بالتزاماته بتقديم السفينة محددة معينة¹.

¹ اكلي ليندة، مرجع سابق، ص 234.

2_ مسؤولية المؤجر اتجاه الغير.

عقد إيجار السفينة بالرحلة هو عقد نقل وليس بعقد إيجار، فتنطبق عليه أحكام عقد الإيجار دون أحكام عقد النقل، مع ذلك فإن المؤجر يلتزم بالتزامات التي تقع على النقل عادة فيما يتعلق بالمحافظة على البضاعة وتنفيذ عملية النقل¹، يقوم المؤجر في عقد الإيجار بالرحلة بواسطة ربانه تنفيذًا لطلب المستأجر أو بناء لمقتضيات مشاركة الإيجار، بإصدار سندات شحن لفائدة شخص آخر من الغير.

ثانيا: التحديد القانوني من مسؤولية المؤجر.

التحديد القانوني لمسؤولية المؤجر السفينة على أساس الرحلة أي اعفائه من المسؤولية، وورد هذا ضمن ما درجه المشرع الجزائري في القانون البحري، وما أشارت إليه مختلف نماذج مشارطات إيجار السفن.

1_ إعفاء المؤجر من المسؤولية في القانون البحري الجزائري.

طبيعة التحديد القانوني للمؤجر هي طبيعة مزدوجة فهو من النظام العام في حدوده الدنيا، بحث لا يجوز المتعاقدين الاتفاق على أقل منه فعلى المحكمة التي تنظر في النزاع وأن تطبق من تلقاء نفسها تحديد المسؤولية دون اشتراط تمسك المؤجر بذلك. وهو ليس من النظام العام في حدوده العليا بحيث يجوز لطرف العقد اشتراط أكثر من ذلك الحد، كما أن تحديد المسؤولية خروجًا عن القواعد العامة والتي تلزم المسؤول أن يعرض المضرور عن كل ضرر الذي أصابه إلى غاية استغراق الذمة المالية كلياً²، حيث يمكنه حد أقصى التعويض يكون في وسعه، فالمستأجر لا يستطيع مقاضاة المؤجر إلا إذا حصل الضرر بفعل أحد

¹ الدباغ اسراء عبد الهادي محمد، مرجع سابق، ص 98.

² اكلي ليندة، مرجع سابق، ص 238.

التابعين عن طريق الخطأ الجسيم أو الغش، وفي حالة صدور الخطأ من مؤجر السفينة شخصياً¹.

2_ إعفاء المؤجر من المسؤولية في نماذج مشارطات الإيجار.

نماذج مشارطات الإيجار وردت في بعض البنود التي تعفي المؤجر من المسؤولية في حالة خطأ أو تهاون مستخدميه نذكر منها البند الثاني من الفقرة الثانية من مشاركة جنكوك والذي حدد نطاق مسؤولية المؤجر، حيث يعتبر المؤجر غير مسؤول عن أضرار أو فقدان أو تأخير ناتج عن أي سبب حتى من تهاون الطاقم أو ربان السفينة أو أي شخص في خدمة المجهز سواء عن اليابسة أو على متن السفينة أو في أفعال ليسوا مسؤولين عنها، بما فيها عدم صلاحية السفينة للملاحة سواء بداية الرحلة أو في أي وقت آخر².

المطلب الثاني:

مسؤولية المستأجر في عقد إيجار السفينة.

المستأجر باعتباره الطرف الثاني في عقد إيجار السفينة، يعتبر مسؤولاً طبقاً للقواعد العامة في المسؤولية العقدية عن كل إخلال من جانبه بالتزام من الالتزامات التي يربتها عليه القانون أو ما تنص عليه المشارطات النموذجية.

وهذه المسؤولية ليست واحدة من كل عقود إيجار السفن بل تختلف تبعاً لنوع الإيجار هذا ما دفعنا لدراسة مسؤولية المستأجر من خلال الأنواع الثلاثة لعقد إيجار السفينة، حيث سنتطرق لمسؤولية المستأجر في عقد إيجار السفينة غير مجهزة (الفرع الأول)، ومسؤولية المستأجر

¹ الماروني خالد محمد، التحديد القانوني لمسؤولية مالك السفينة، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه، في القانون الخاص، كلية الحقوق، جامعة الجزائر الأولى، 2012، ص 470.

² عوض علي جمال الدين، مرجع سابق، ص 584.

في عقد إيجار السفينة لمدة معينة (الفرع الثاني)، ثم مسؤولية المستأجر في عقد إيجار السفينة على أساس الرحلة أو رحلات (الفرع الثالث).

الفرع الأول: مسؤولية المستأجر في عقد إيجار السفينة غير مجهزة.

المسؤول عن تحمل النتائج المترتبة عن ازدواجية هذا التسيير هو المستأجر لكونه هو من يتولى التسيير الملاحي والتجاري للسفينة حيث يكون وحده المسؤول عن الأفعال والتصرفات بحكم ما لديه من سيطرة تامة على السفينة وبحكم تبعية الربان له في إدارتها الشاملة، فتترتب هنا مسؤولية المستأجر اتجاه المؤجر (أولاً)، ومسؤولية المستأجر اتجاه الغير (ثانياً).

أولاً: مسؤولية المستأجر اتجاه المؤجر.

يلتزم المستأجر بالمحافظة على السفينة وردّها في الميعاد المتفق عليه¹، فهو ليس حر في استعمال السفينة كما يشاء، بل عليه مراعاة في هذا الاستعمال ألا يعرض المؤجر للمسؤولية أمام الجهات الإدارية، وكثيراً ما يشترط المؤجر في العقد منع المستأجر من استعمال السفينة في نقل معينة، كاشتراك منعه شحن المواد المتفجرة، أو شحن السفينة بالحديد، أو منعه من إبحار السفينة في مناطق معينة، وهذه الشروط كلها تكون نافذة في حق المستأجر وفي حالة عدم تنفيذها يلتزم هذا الأخير بالتعويض عن الأضرار التي تصيب المؤجر نتيجة مخالفة الشروط المتفق عليها في العقد، وتترتب عليه المسؤولية².

ثانياً: مسؤولية المستأجر تجاه الغير.

عندما يقوم المستأجر بتجهيز السفينة ويهيئها للرحلة بما تتعرض له من خسارة وما تحققه من أرباح، فإنه من الناحية المنطقية والقانونية يكون مسؤولاً عن العقود التي أبرمها

¹ بهجت عبد الله قايد، مرجع سابق، ص 170.

² حسني أحمد، مرجع سابق، ص 67.

مع الغير باعتباره حالياً للسفينة¹، ويكون مسؤولاً كذلك عن نتائج وتصرفات أفعال المرشد والطاقم والريان باعتبارهم تابعين له فيسأل عن التصرفات التي تصدر من البحارة أو التي تصدر منه طالما أنها مرتبطة بالسفينة، وترجع الفائدة من هذه القاعدة في حالة التصادم البحري وخوفاً من رجوع الغير على المؤجر، فيقوم المستأجر في هذه الحالة بتعويض المؤجر، أو في حالات الخسارات العامة المشتركة².

الفرع الثاني: مسؤولية المستأجر في عقد إيجار السفينة لمدة معينة.

الأصل أن يتخلى مؤجر السفينة للمستأجر التسيير التجاري للسفينة ويحتفظ هو بإدارتها الملاحية وبذلك يصبح استغلال وتسييرها موزعين بين الطرفين، فقد تترتب عن ذلك مسؤولية المستأجر اتجاه المؤجر (أولاً)، ومسؤولية المستأجر اتجاه الغير (ثانياً).

أولاً : مسؤولية المستأجر اتجاه المؤجر.

يكون المستأجر مجهز السفينة بالرغم من أنه لا يعتبر مالكا للسفينة، وترفع عليه عدوى السفينة دون المؤجر، هنا تنتقل الصلاحية التجارية في حالة النقل عن طريق المشاركة الزمنية من المؤجر إلى المستأجر³، فيمكن أن نستهل مسؤولية المستأجر اتجاه المؤجر في حالة الاضرار والخسائر اللاحقة بالسفينة و حالة التلف الخسائر الحاصلة البضاعة.

¹ اظريف عبد الرحيم، مرجع سابق، ص 329.

² ترك محمد عبد الفتاح، مرجع سابق، ص 68.

³ بن صغير شهرزاد، "اشكالية تحديد صفة الناقل البحري في منازعات النقل البحري في القانون الجزائري"، المجلة الأكاديمية للبحث القانوني، مجلد 17، عدد 1، جامعة عبد الرحمان ميرة، بجاية، 2018، ص 132.

ثانياً: مسؤولية المستأجر اتجاه الغير.

ينقل هذا النوع من العقد إلى المستأجر قدراً من السلطة التي قد تكون تجارية فقط، أو تكون تجارية وإدارية في وقت واحد على السفينة¹، لتحديد مسؤولية اتجاه الغير تكون بالعودة إلى المسؤولية العقدية والمسؤولية التقصيرية.

الفرع الثالث: مسؤولية المستأجر في عقد إيجار السفينة على أساس الرحلة.

لا يحتفظ المستأجر في عقد إيجار السفينة على أساس الرحلة لا بالتسيير الملاحي ولا بالتسيير التجاري، فالحالات التي تقوم فيها المسؤولية في هذا النوع من الإيجار قليلة جداً سواء اتجاه المؤجر (أولاً)، أو اتجاه الغير (ثانياً) وهذا راجع لعدم احتفاظه بالتسيير الملاحي والتجاري وأن الربان لا يكون تابعاً له.

أولاً: مسؤولية المستأجر تجاه المؤجر

تقع مسؤولية المستأجر في عقد إيجار السفينة على أساس الرحلة أو لعدة رحلات في حالة عدم دفع الأجرة المتفق عليها في العقد وكذلك في حالة عدم شحن وتفريغ البضاعة.

1_ مسؤولية المستأجر في حالة شحن وتفريغ البضاعة.

المسؤولية المترتبة عن تنفيذ عمليات الشحن والتفريغ وما ينشأ عنها من أضرار تكون مبنية على أساس الخطأ المرتكب ممن يقوم بها فعلياً لأنها تشكل واقعة مادية ولو كانت نفقاتها على الطرف الآخر وإذا ما قام بها المستأجر يكون هو من يتحمل نتيجة ما يصيب البضائع أو الأشخاص أو السفينة في حالة تعدد المستأجرين هذا فضلاً عما يصيب بضاعتها الخاصة تجاه الغير².

¹العنكبي مجيد حميد، "عقد إيجار السفينة واستغلاله في الاحتيايل البحري"، مجلة القانون المقارن، العدد 23، جمعية القانون المقارن العراقية، بغداد، 1990، ص ص 55، 86.

²عباس خالد، مرجع سابق، ص 96.

2_ المسؤولية جراء عدم دفع أجرة السفينة.

نص عليها المشرع الجزائري في أحكام القانون البحري على أنه عند إخلال المستأجر بالتزامه في دفع أجرة السفينة، يحق للمؤجر حبس حمولة السفينة، كما له الحق نفسه إذا لم يحصل على مكافئة المهلة الإضافية للشحن والتفريغ ويمكنه أن يعمل على بيعها بموافقة السلطات القضائية بعد أن يعلم المستأجر مسبقاً إلا إذا قدم له هذا الأخير ضماناً كافياً.

ثانياً: مسؤولية المستأجر تجاه الغير.

يترتب على ما يتمتع به المؤجر في عقد إيجار السفينة على أساس الرحلة من سيطرة في التسيير الملاحي والتجاري انعقاد مسؤوليته إزاء المستأجر والغير معا عن الأضرار التي تصيب الغير أو تصيب البضائع باستثناء الحالة التي لا يكون فيها الضرر وقع أثناء عملية الشحن والتفريغ، فتتعدد مسؤولية المستأجر في هذه الحالة دون المؤجر، ويجوز للمؤجر حتى يتجنب آثار هذه المسؤولية أن يضمن مشاركة الإيجار شروطاً لتحديد مسؤوليته بمبلغ نقدي معين كما له أن يشترط اعفائه عن أخطاء التابعين¹.

المستأجر هنا ليست له علاقة بها يصدره الربان من سندات شحن لفائدة الغير، إذ لا يعتبر وكيلاً عنه ولا تابعاً له، وذلك بحكم أن الغير المستفيد من سندات الشحن ليست له مقاضاة المستأجر على أساس هذه السندات ما دامت تمثل عقد النقل المبرم بينه وبين المؤجر مثلاً².

¹ بهجت عبد الله قايد، مرجع سابق، ص 198.

² اظريف عبد الرحيم، مرجع سابق، ص 370.

المبحث الثاني:

فض النزاعات الناشئة عن عقد إيجار السفينة.

تعتبر مسألة التمييز بين عقود النقل وعقود إيجار السفن بموجب سندات الشحن من المسائل الهامة لتحديد دور إرادة الأطراف في اختيار النظام القانوني الذي يحكم العقود، وللأطراف الحرية في اختيار نوع المشاركة وطبيعة العقد التي يرغبون بتنفيذها، وبالمقابل ليس لهم إصباح الوصف القانوني على علاقاتهم التعاقدية بما يتفق مع مصالحهم التجارية، ذلك أن القاضي هو الذي يجب عليه أن يعطي التكييف القانوني الملائم من أجل العلاقة.

يعتمد الأطراف إلى إدراج بند بالمشاركة يمنح الاختصاص في نظر الدعاوى الخاصة بعقد إيجار السفينة لجهة تحكيمية معينة، وبإبرام اتفاقا لاحقا يبين بموجبه النزاع الناشئ عن طريق اللجوء إلى التحكيم (المطلب الأول)، كما يمكن أن يسند النزاع إلى السلطة ذات الاختصاص القضائي (المطلب الثاني).

المطلب الأول:

اللجوء إلى التحكيم البحري لفض النزاعات المتعلقة بعقد إيجار السفينة.

أغلب النزاعات البحرية خاصة النزاعات الناتجة عن عقود استئجار السفن الفصل فيها عن طريق الحكيم، ويعتبر التحكيم الوسيلة لحل النزاعات التجارية والمدنية والخلافات بين الأفراد، حيث يضمن السرعة في الإجراءات وضمن الحيادية والسرية، لتقادي الشكليات في القانون العادي وخفض تكلفة حسم النزاعات، ويصبح من الضروري تعريف التحكيم كوسيلة لفض النزاعات الناتجة عن عقد إيجار السفينة (الفرع الأول)، وتحديد طبيعة النزاعات التي يتناولها التحكيم البحري والخاصة بهذا العقد (الفرع الثاني).

الفرع الأول: تعريف التحكيم كوسيلة لفض النزاعات الناتجة عن عقد إيجار السفينة.

باعتبار التحكيم وسيلة بديلة لفض النزاعات المتعلقة بالتجارة الدولية فإنه يكمن من خلالها للأطراف بدلا من اللجوء إلى الجهات القضائية الاتفاق على محكمين حياديين للفصل في النزاع¹.

يعرف التحكيم بأنه عقد رضائي ينعقد بمجرد التراضي عليه، وهذا العقد لا يكون صحيحا إلا في خصوص نزاع ثار بالفعل بين طرفيه فهو نوع من العدالة الخاصة ينظمه القانون يسمح بمقتضاه إخراج بعض النزاعات عن ولاية القضاء العادي في حالات معينة ليتم حلها بواسطة أفراد عاديين يختارهم الخصوم كقاعدة، حيث تستند إليهم مهمة القضاء بالنسبة إلى هذه النزاعات²، فالتحكيم هو نظام اتفاقي قضائي يختار فيه الأطراف قضائهم ويعهدون إليهم بمقتضى اتفاق مكتوب بمهمة تسوية النزاعات التي نشأت بينهم بخصوص علاقاتهم التعاقدية أو غير التعاقدية، والتي يجوز تسويتها بطريق التحكيم وفقا لأحكام القانون³، إذا فالتحكيم أهم وسيلة بمقتضاه يستغني فيه الأطراف عن قضاء الدولة.

في ظل عدم مواكبة وعدم فعالية التحكيم العادي بدرجة كافية للسرعة المطلوبة في إنجاز المعاملات الإلكترونية ظهر التحكيم الإلكتروني كأسلوب عصري لحسم النزاعات الناشئة عن إبرام العقود الإلكترونية والصفقات المبرمة عبر شبكة الإنترنت، والتحكيم الإلكتروني نقصد به التحكيم الذي تتم إجراءاته عبر شبكة الإنترنت وفق قواعد خاصة دون الحاجة إلى التقاء أطراف النزاع في مكان معين⁴.

¹ اكلي ليندة، مرجع سابق، ص 272.

² عبد الفتاح مطر عصام، التحكيم الإلكتروني، ماهيته، إجراءاته، وآلياته في تسوية منازعات التجارة الإلكترونية والعلامات التجارية وحقوق الملكية الفكرية، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2009، ص 3.

³ زيبار الشادلي، "النظام القانوني لاتفاق التحكيم"، مجلة البحوث القانونية والسياسية، عدد 7، جامعة مولاي طاهر سعيدة، ديسمبر 2016، ص 301.

⁴ حمادوش أنيسة، "خصوصية التحكيم الإلكتروني في حل المنازعات التجارية الإلكترونية"، مجلة العلوم الإنسانية، مجلد ب، عدد 48، جامعة الاخوة منتوري، قسنطينة، ديسمبر 2017، ص 229.

فالمشرع الجزائري لم يورد أي نص في القانون البحري الجزائري عن التحكيم البحري كوسيلة لفض النزاعات الناشئة عن العقد وهذا ما أدى إلى اللجوء إلى القواعد العامة في قانون الإجراءات المدنية و الإدارية الذي تعرض التحكيم التجاري الدولي وذلك باعتبار التحكيم البحري فرع من فروع¹.

الفرع الثاني: طبيعة نزاعات عقد إيجار السفينة التي يفصل فيها بالتحكيم البحري.

تتعدد النزاعات المعروضة على التحكيم وتشمل النزاعات الناتجة في إطار المعاملات البحرية بين الأشخاص الخاصة، أو بينها وبين الأشخاص المعنوية العامة، مما دفعنا إلى تحديد النزاعات التي تثور في عقود إيجار السفن لمدة ورحلة معينة (أولاً)، والنزاعات الخاصة بسندات الشحن (ثانياً).

أولاً: النزاعات الخاصة بعقود إيجار السفن لمدة ورحلة معينة.

مستأجري السفينة لمدة معينة يعقدون هذا العقد للقيام بنقل البضاعة عليها نقلاً مشروعاً، ويضع المؤجر سفينته مجهزة تحت تصرف المستأجر لمدة معينة يحددها العقد المبرم بين الطرفين²، وتثار النزاعات حول عقود إيجار السفينة لمدة معينة، حول مسؤولية المؤجر السفينة أو المستأجر عن خسارة معينة تتحقق خلال مدة عقد المشاركة.

ثانياً: النزاعات الخاصة بسندات الشحن.

سند الشحن هو إحدى وسائل إثبات عقد النقل ذاته بين صاحب البضاعة والناقل ومنه فإن أكثر النزاعات تدور تحت سند الشحن والمتعلقة بالأضرار والخسائر التي تلحق البضاعة خلال الرحلة والتأخير في وصولها أو عدم وصول البضاعة أو التسليم الخاطئ للبضاعة،

¹ اقلي ليندة، مرجع سابق، ص 274.

² البودالي خديجة، اتفاق التحكيم في عقد النقل البحري، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبو بكر بلقايد، تلمسان، 2015، ص 46.

وتثار في هذا الصدد إحالة سند الشحن إلى مشاركة الإيجار الصادر بموجبها والمشملة على شرط التحكيم¹.

الفرع الثالث: أسباب اللجوء للتحكيم لفظ نزاعات عقد إيجار السفينة.

من أسباب اللجوء إلى التحكيم لفض النزاعات الناتجة عن عقد إيجار نذكر:

✓ تختار الهيئة التحكيمية والمحكمين وفقا لإرادة أطراف النزاع من جهة، وعلى قبول المحكمين من جهة أخرى لأن المحكم في رفض أو قبول المهمة، فضلا عن حرية الأطراف في اختيار المحكم ضمن التحكيم المؤسستي أو الحر².

✓ رغبة أطراف العلاقات التعاقدية في تنفيذ الأحكام التحكيمية التي تصدر فاصلة في منازعاتهم بيسر وسهولة بشكل لا تتوفر في الأحكام القضائية الأجنبية، نظرا للاهتمام الدولي للتحكيم وإبرام المعاهدات التحكيمية الجماعية والدولية الثنائية، وعلى رأس هذه الاتفاقيات الجماعية اتفاقية نيويورك 1958 بشأن الاعتراف وتنفيذ أحكام المحكمين الأجنبية³.

✓ رغبة أطراف العلاقات البحرية في حل منازعاتهم في سرية لا توجد عندهم في المحاكم الوطنية في الدول المختلفة⁴.

✓ يقوم التحكيم على حسم النزاعات بسرعة مقارنة بالقضاء.

¹ عمر منشور حديثة الجازي، التحكيم في المنازعات البحرية، محاضرات أقيمت في مقر نقابة وكلاء الملاحة البحرية، بتاريخ 8 أكتوبر، 2002، منشورة على الرابط: www.jcdr مطوع عليها، 24 جوان 2023، 2:30، ص 3.

² حمادوش أنيسة، مرجع سابق، ص 234.

³ الفقي عاطف محمد، النقل البحري للبضائع، دار النهضة العربية، القاهرة، 2001، ص 190.

⁴ الدوسري مروان عبد الهادي بشير، " التحكيم الدولي التجاري في النقل البحري وأثر تطبيق اتفاقية هامبورغ لسنة 1978"، مجلة جامعة الأنبار للعلوم الاقتصادية والإدارية، جلد 7، عدد 13، كلية الإدارة والاقتصاد، جامعة الأنبار، 2015، ص 529.

✓ اتجاه الأطراف إلى التحكيم ليس مرده عدم الثقة في القضاء وإنما مرده للأعراف والعادات في المسائل البحرية قد يفوق ما للقانون المكتوب، وعليه الأطراف يرغبون في أشخاص ملمين بهذا العرف¹.

الفرع الرابع: اختيار مكان التحكيم وتحديد القانون الواجب التطبيق.

تم إدراج شرط التحكيم في جل مشارطات الإيجار، و توحيد القواعد القواعد التي تطبق في شأنها بدرجة كبيرة، لأن مشارطات الإيجار و الشائعة الاستعمال تتضمن شرط التحكيم في لندن²، في الغالب لا يرد شرط التحكيم بالتحديد و الوضوح الكافي لتسهيل تطبيقه، فكثير ما يرد بعبارة موجزة بموجبها أن "التحكيم يكون في لندن" أو "التحكيم طبقاً لقواعد هكذا" مع أن من اللازم أن يبين الشرط مكان إجراء التحكيم وكيفية تعيين القانون الواجب التطبيق وإجراءاته ومواعيده وتعيين المحكمين³. ومكان التحكيم لا يعتبر وحده دليلاً كافياً ومؤكداً لتطبيقه على العقد كون أن هناك اعتبارات تؤخذ بعين الاعتبار لغايات تحده، كما يمكن أيضاً اتجاه هيئة التحكيم أو أطراف المنازعة إلى دول أصبحت مستقطبة للتحكيم لأنها تقدم تسهيلات إدارية للعملية التحكيمية⁴.

أما القانون الذي سيطبق في الجزائر على موضوع النزاع يكون حسب المادة 1050 قانون اجراءات مدنية وادارية، حيث تفصل المحكمة التحكيمية في النزاع عند تعرضها للخصومة وفقاً للقانون الذي يحدده الأطراف تطبيقاً لمبدأ سلطان الإرادة. غير أن ما إذا لم يتم الأطراف بتحديد القانون الواجب التطبيق تتدخل هيئة التحكيم من أجل اختياره، وذلك

¹ أفراج عبد الكريم خليل، "التحكيم في المنازعات البحرية"، مجلة الرافدين للحقوق، عدد 50، مجلد 14، العراق، سنة 2016، ص 147.

² المقدم صلاح محمد، تنازع القوانين في سندات الشحن و مشارطات إيجار السفينة (دراسة مقارنة في القانون البحري)، الدار الجامعية للطباعة و النشر، بيروت، ص 408.

³ عوض علي جمال الدين، مرجع سابق، ص 132.

⁴ عبد السلام علي الفضل، "مدى ملائمة قواعد الاسناد التقليدية لحكم عقود ايجار السفن"، مجلة كلية القانون الكويتية العالمية، عدد 1، الكويت، مارس، 2019، ص ص 503، 504.

تطبيق لقواعد القانون التي تراها أكثر ملائمة، فالقضاء التحكيمي سواء كان مكانه في الجزائر وفي أية دولة أخرى يلزم باحترام إرادة أطراف النزاع¹.

المطلب الثاني:

اللجوء إلى القضاء لفض النزاعات الناشئة عن عقد إيجار السفينة.

من أسلم الطرق لتجنب الشك في شأن القانون الذي يحكم عقد الإيجار هو اللجوء إلى القضاء حيث يحدد الطرفين صراحة لهذا القانون، وإن لم يكن صراحة فيكون ضمناً فيمنح الاختصاص القضائي للمحاكم سلطة الفصل والنظر في النزاعات المتعلقة بعقد إيجار السفينة فتحدد المحكمة المختصة بالنظر في النزاعات الخاصة بهذا العقد أهمية كبيرة خاصة مع تعدد النصوص القانونية التي تنظم الاختصاص القضائي للدعاوى المرفوعة أمام القضاء بخصوص هذا النوع من العقود (الفرع الأول) إلى أن الأطراف احترام الآجال القانونية لرفع الدعوى (الفرع الثاني).

الفرع الأول: الاختصاص القضائي للدعاوى الناشئة عن عقد إيجار السفينة.

لدى الاختصاص القضائي عنصر مهم يتعين الوقوف عليه، وتكون مصلحة القاضي والمتقاضى متعلقة به لازدواجه النظام القضائي في الجزائر²، ويمنح الاختصاص القضائي للمحاكم سلطة الفصل والنظر في النزاعات الناشئة عن عقد إيجار السفينة، فمن الطبيعي عند نشوب نزاع بينهم يلجأ أطراف أي إلى القضاء وعرضه على المحكمة المختصة، للفصل طبقاً للقانون الذي يحكمه فيتم تحديد المحكمة المختصة إما نوعياً (أولاً) أو محلياً (ثانياً).

¹ شريف هنية، "إعمال القواعد العابرة في التحكيم التجاري الدولي"، المجلة الأكاديمية للبحث القانوني، عدد 2، كلية الحقوق، جامعة عبد الرحمان ميرة، بجاية، 2014، ص 150.

² واعي جمال، الحماية القانونية للبيئة البحرية من أخطار التلوث (دراسة مقارنة)، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبو بكر بلقايد، تلمسان، 2010، ص 225.

أولاً: الاختصاص النوعي

الاختصاص النوعي ينعقد للمحاكم الابتدائية ذات الولاية العامة للنظر في القضايا التجارية، وعقد إيجار السفينة عمل تجاري بطبيعته و بالنسبة لها يكون مدنياً، ويترتب عن ذلك أن يختص القضاء التجاري بنظر النزاعات الناشئة عن تنفيذ هذا العقد¹، يتم تحديد الاختصاص النوعي في النزاعات الناشئة عن عقد إيجار السفينة يتحدد من خلال طبيعة عقد الإيجار السفينة من جهة، ومن جهة أخرى أطراف العقد، فعقد إيجار السفينة هو عمل تجاري بحسب الموضوع، كما له تكييف مزدوج وعليه يستند الاختصاص للقسم التجاري في شأن النزاعات الناشئة عن عقد إيجار السفينة ويطبق القانون البحري².

ثانياً: الاختصاص المحلي.

الاختصاص المحلي يعرف بأنه تحديد الدعوى الداخلية في دائرة اختصاص كل محكمة من المحاكم، وهذا لا يكون إلا بتعدد هذه المحاكم، حيث كان لكل محكمة دائرة اختصاص إقليمي تختلف عن دائرة اختصاص المحاكم الأخرى التي تكون من نفس نوعها³.

بما أن المشرع الجزائري لم ينص في القانون البحري على المحكمة المختصة محلياً بالفصل في الدعاوى الناشئة عن عقد إيجار السفينة، على غرار دعوى مسؤولية أطراف عقد النقل البحري فإنها تطبق أحكام المادة 745 قانون بحري جزائري، ترفع هنا الدعاوى الناشئة عن عقد إيجار السفينة أمام الجهة القضائية المختصة إقليمياً حسب قواعد القانون العام،

¹ عوض جمال الدين، مرجع سابق، ص 130.

² بن صغير شهرزاد، "منازعات النقل البحري بين اشكالية تحديد صفة التقاضي وتنوع الجهات القضائية"، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، عدد 6، منشورات مخبر القانون البحري والنقل، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2018، ص 258.

³ يوسف يعقوب صروخة، "النظام القانوني لمسؤولية الناقل البحري عن البضائع في القانون البحري الكويتي الجديد (القسم الثاني)"، مجلة الحقوق الكويتية، عدد 3، الكويت، 1984، ص 73.

والمدعي له الخيار بين عدد من المحاكم التي يمكن اللجوء إليها في حالة وقوع نزاع بحري والمتعلق بعقد إيجار السفينة¹.

الفرع الثاني: تقادم الدعاوى الناشئة عن عقد إيجار السفينة.

التقادم هو وسيلة للتخلص من الالتزام بمجرد مضي المدة التي عينها القانون وهو إحدى وسائل انقضاء الالتزامات²، ومن شروط قبول الدعوة ان ترفع في الميعاد المحدد قانونا حتى لا يماطل صاحب الحق في رفع دعواه لمدة طويلة ويجعل المطلوب ينتظره مدة أكثر من اللزوم، حيث يعتبر ضبط المواعيد فيها أمرا ضروري فيقضي الأمر بصدد دراسة تقادم دعوى الناشئة نقد إيجار السفينة وسنتطرق إلى أساس التقادم (أولا) ثم إلى بداية سريان التقادم (ثانيا) وفي الأخير تحديد وقف وانقطاع التقدم (ثالثا).

أولا: أساس تقادم الدعاوى الناشئة عن عقد إيجار السفينة

نص المشرع الجزائري على وجود تقادما قصيرا يسري على الدعاوى الناشئة عن عقد إيجار السفينة في الفصل الأول من الباب الثاني الخاص بالقواعد العامة وهذا ما نصت عليه المادة 648 قانون بحري جزائري، حيث يتضح من خلالها أن المشرع الجزائري أخضع الدعاوى الناشئة عن عقد إيجار السفينة سواء الإيجار بهيكلها أو إيجار السفينة لمدة معينة أو إيجار السفينة على أساس الرحلة أو لعدة رحلات لتقادم قصير مدته سنة فقط. هذا ما جسد رغبته في تصفية عملية إيجار السفينة بأسرع وقت ممكن حماية من جهة للمؤجر حتى لا تتراكم عليه قضايا التعويض فيعجز عن الوفاء بها، وحماية من جهة أخرى للطرف

¹ بوعلام خليل، اجراءات التقاضي في المنازعات البحرية في القانون الجزائري والمعاهدات الدولية، مجلة الأكاديمية للدراسات الإجتماعية و الانسانية، السداسي الأول، جامعة حسيبة بن بوعلي، شلف، 2008، ص 70.

² فتحي حسن الجميل إيمان، تقادم الدعوة في عقد النقل البحري في التشريع الوطني والاتفاقيات الدولية (دراسة مقارنة)، دار الجامعة الجديدة، للإسكندرية، 2009، ص 17.

الآخر في العقد حتى لا يرهقه المؤجر باشتراط مدة تقادم لا تتيح له الوقت الكافي لتحضير دعواه¹.

لا يجوز أن يتفق في عقد المشاركة على مدة أخرى بها الدعوى المشار إليها سواء كانت قصيرة أو طويلة من مدة السنة، والتي حددها القانون بسنة كاملة فهي ملزمة لطرفي العقد، فليس لهما أن يتفق على تعديلها إطالة أو تقصيرا، إذ هي من نظام العام فلا يجوز أن يترك تحديدها لحرية الأطراف، وإنما يجوز لمن تقرر التقدم لمصلحته أن ينزل ضمنا عن التقدم بعد ثبوت الحق فيه بشرط أن يكون له حق التصرف في حقوقه².

ثانيا: وقف انقطاع سريان تقادم الدعاوى الناشئة عن عقد إيجار السفينة

هذا أيضا لم ينص عليه المشرع الجزائري في القانون البحري على أسباب وقف وانقطاع وأثار التقادم، حيث تناول المشرع الجزائري مسألة وقف انقطاع التقادم في المواد الخاصة بالخسائر المشتركة، موضحا في ذلك أن التقادم ينقطع ببداية الإجراء الخاص بالتسوية المشتركة أمام الخبير، وعند الانقضاء أمام المحكمة ويسري التقادم ثانية ابتداء من يوم انتهاء هذا الإجراء. أما الوقف يقصد به تعطل و امتناع سريان التقادم، بحيث لا تحسب فيه المدة التي كان فيها موقوفا، وإذا ما زال سبب الوقف عاد التقادم إلى السريان من جديد فتضم المدة السابقة على الوقف إلى المدة اللاحقة له ولا تدخل في حسابها المدة التي ظل التقادم موقوفا فيها³.

¹ بسعيد مراد، عقد النقل البحري للبضائع وفقا للقانون البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه، فرع قانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبو بكر بلقايد، تلمسان 2011، ص 359.

² عوض علي جمال الدين، مرجع سابق، ص 352.

³ فؤاد ظاهر، مرور الزمن في القانون التجاري البري والبحري الجزء 3، المؤسسة الحديثة للكتاب، لبنان، 2001، ص 285.

خاتمة

خاتمة:

من خلال ما سبق شرحه نستخلص في الأخير أن عقد إيجار السفينة هو عقد كباقي العقود يتم بين طرفين هما المؤجر والمستأجر الذي يرتب مجموعة من الالتزامات على عاتقهما وكما قلنا أن عقد إيجار الإيجار يتم على ثلاث صور منها عقد إيجار السفينة بهيكلها أو لمدة معينة أو على أساس الرحلة. يتمتع عقد إيجار السفينة بمجموعة من الخصائص التي تميزه عن باقي العقود الأخرى، فهو عقد رضائي لا يتطلب المشرع شكلية معينة لانعقاده وإن اشترط الكتابة لإثباته فقط، ومن العقود المعاوضة والملزمة للجانبين، وأيضا عقد تجاري وعقد إيجار الأشياء، والملفت للانتباه في هذه الخصائص أنه لا يتميز بخاصية الإذعان.

لاقي عقد إيجار السفينة كغيره من العقود عدة صعوبات في الجوانب التطبيقية ما يثير إشكالات قانونية يلحقها نشوب نزاعات بين الطرفين، مما يؤدي لأطراف النزاع اللجوء إلى التحكيم من أجل حل النزاعات الناشئة عن هذا العقد أو اللجوء إلى القضاء باعتباره جهة قضائية وطنية يمكن التقاضي أمامها في النزاعات التي تنشأ بين أطراف العقد.

حيث مكنتنا هذه الدراسات من الوصول إلى مجموعة حلول يمكن تلخيصها كالتالي:

- توفير تشريعات وإطار قانوني واضح وشامل ينظم عقود إيجار السفن ويحدد حقوق وواجبات الأطراف المتعاقدة.
- تعزيز الشفافية والنزاهة في عمليات إيجار السفن من خلال توفير معلومات واضحة ومفصلة حول الشروط والأحكام.
- تعزيز اليات فعالة لتسوية النزاعات المحتملة بطرق غير متعسفة وعادلة، مثل التحكيم أو الوساطة.
- تطوير اليات مراقبة وفحص السفن وضمان سلامتها والامتثال للمعايير البيئية والأمنية المعمول بها.

• تعزيز التعاون والتواصل بين جميع الأطراف المعنية، بما في ذلك المالكين للسفن والمستأجرين والجهات التنظيمية والهيئات البحرية.

تنفيذ هذه الحلول المقترحة يمكن أن يسهم في تحسين مفهوم وتنظيم عقود إيجار السفن وتعزيز الثقة والاستقرار في هذا القطاع المهم. نأمل أن تتبنى الجهات المختصة هذه الإجراءات وتعمل على تطبيقها لتحقيق إيجار السفن أكثر شفافية وفعالية.

قائمة المراجع

أولاً: باللغة العربية

1- الكتب

- 1) أحمد حسني، عقود إيجار السفن، دراسة لمشارطات الإيجار في القانون المصري وقوانين الدول العربية مقارنة بالقوانين الفرنسي والإنجليزي ومشروع القانون البحري (القواعد العامة في التأجير، تأجير سفينة غير مجهزة، التأجير الزمني، التأجير بالرحلة، التحكيم البحري الدولي)، منشأة المعارف الإسكندرية 1985.
- 2) الأسبر وهيب، القانون البحري (السفينة، أشخاص الملاحة البحرية - عقد النقل البحري)، المؤسسة الحديثة للكتاب، طرابلس، 2008.
- 3) اضريف عبد الرحيم، عقد إيجار السفن (على ضوء القانون البحري المغربي)، دار النشر مستيتين، الرباط، 2017.
- 4) بهجة عبد الله قايد، (السفينة - أشخاص الملاحة البحرية - الاستغلال البحري - التأمين البحري)، مكتبة نهضة الشرق، القاهرة، 1984.
- 5) ترك محمد عبد الفتاح، التحكيم البحري-النطاق الشخصي لاتفاق التحكيم في عقد النقل البحري- دار الجامعة الجديدة، 2003.
- 6) حمد الله محمد حمد الله، القانون البحري، الجزء 1، دار النهضة العربية، القاهرة، 2005.
- 7) سطاتس نافن بدر الدين، النظام القانوني لمسؤولية مالك السفينة (كمجهر كناقيل للبضائع)، دراسة قانونية مقارنة، دار الإعمار العالمي للنشر والتوزيع، عمان، 2017.
- 8) شحماط محمود، الموجز في القانون البحري الجزائري، دار بلقيس للنشر، الجزائر، 2014.
- 9) شعوة هلال، الوجيز في شرح عقد الإيجار في القانون المدني، طبعة 2، دار جسور للنشر والتوزيع، الجزائر، 2014.
- 10) شقلب مالك، عقود النقل البحري (بين وثيقة العائمة وعقد إيجار السفينة)، مكتبة الوفاء القانونية، الإسكندرية، 2019.

- (11) طه مصطفى كمال، أساسيات القانون البحري (دراسة مقارنة)، منشورات الحلبي الحقوقية، طبعة 1، 2006.
- (12) عبد الفتاح مطر عصام، التحكيم الالكتروني، ماهيته، اجراءاته، وآلياته في تسوية منازعات التجارة الالكترونية والعلامات التجارية وحقوق الملكية الفكرية، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2009.
- (13) علوة محمد نعيم، موسوعة القانون الدولي العام (القانون البحري)، منشورات زين الحقوقية مركز الشرق الأوسط الثقافي، بيروت، 2012.
- (14) الغانمي حمدي، محاضرات في القانون البحري الجزائري، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1988.
- (15) غريب عبد العزيز محمد، النظام القانوني للنقل البحري والحاويات، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2006.
- فتحي حسن الجميل إيمان، تقادم الدعوة في عقد النقل البحري في التشريع الوطني (16) والاتفاقيات الدولية (دراسة مقارنة)، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2009.
- (17) الفقهي عاطف محمد، النقل البحري للبضائع، دار النهضة العربية، القاهرة، 2001.
- (18) فؤاد ظاهر، مرور الزمن في القانون التجاري البري والبحري الجزء 3، المؤسسة الحديثة للكتاب، لبنان، 2001.
- (19) كمال حمدي، القانون البحري، منشأة دار المعارف، الإسكندرية، 2003.
- (20) محمود سمير الشرقاوي، القانون البحري، منشورات الحلبي، 2001.
- (21) محمود شحماط، القانون البحري الجزائري، دار الهدى للنشر، الجزائر، 2010.
- (22) المقدادي عادل علي، القانون البحري، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2002.
- المقدم صلاح محمد، تنازع القوانين في سندات الشحن و مشارطات إيجار السفينة (23) (دراسة مقارنة في القانون البحري)، الدار الجامعية للطباعة و النشر، بيروت.

(24) المنشاوي عبد الحميد، قانون التجارة الحرية في ضوء الفقه والقضاء، منشأ المعارف، الإسكندرية، 2005.

(25) الناهي صلاح الدين، الوجيز في مبادئ القانون البحري في الأردن وسوريا ولبنان والجزائر، دار المعهد للنشر والتوزيع، عمان، 1982.

2- الرسائل الجامعية

أ- أطروحات الدكتوراه

(1) أكلي ليندة، النظام القانوني لعقد ايجار 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 وفقا للقانون البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه، فرع قانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبو بكر بلقايد، تلمسان 2011.

(3) البودالي خديجة، اتفاق التحكيم في عقد النقل البحري، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبو بكر بلقايد، تلمسان، 2015.

(4) جبارة نورة، نظام إعفاء الناقل البحري للبضائع من المسؤولية -دراسة مقارنة-، بن يوسف بن خدة، الجزائر، 2008.

(5) زكراوي حمودي، نظام المناولة والتشوين في القانون البحري الجزائري، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه، القانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبو بكر بلقايد، تلمسان، 2019.

(6) سخري بوبكر، القانون البحري، دار هومة للطباعة والنشر والتوزيع، الجزائر، 2006.

(7) الماروني خالد محمد، التحديد القانوني لمسؤولية مالك السفينة، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه، في القانون الخاص، كلية الحقوق، جامعة الجزائر الأولى، 2012.

8) واعلي جمال، الحماية القانونية للبيئة البحرية من أخطار التلوث (دراسة مقارنة)، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبو بكر بلقايد، تلمسان، 2010.

ب- رسائل الماجستير

1) خالد عباس، أحكام عقد استئجار السفن في التشريع البحري الجزائري، مذكرة لنيل شهادة الماجستير، في القانون الخاص، تخصص قانون بحري والنشاطات المنائية، كلية الحقوق، جامعة وهران ، 2012.

2) الدباغ اسراء عبد الهادي محمد، عقد ايجار السفينة المجهزة دراسة مقارنة، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون الخاص، كليه القانون، جامعة الموصل، العراق، 2005.

3) مدني أحمد، عقد ايجار السفن على اساس الرحلة في القانون البحري الجزائري، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون الخاص، كلية الحقوق، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2004.

3- المقالات العلمية

1) أفراج عبد الكريم خليل، "التحكيم في المنازعات البحرية"، مجلة الرافدين للحقوق، عدد 50، مجلد 14، العراق ، سنة 2016.

2) آيت ساحن كهيبة، "حق المستأجر في الضمان، في عقد الاعتماد الإيجاري في ظل القانون الجزائري"، المجلة النقدية للقانون والعلوم السياسية، عدد 2، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2014.

3) بن صغير شهرزاد، "اشكالية تحديد صفة الناقل البحري في منازعات النقل البحري في القانون الجزائري"، المجلة الأكاديمية للبحث القانوني، مجلد 17، عدد 1، جامعة عبد الرحمان ميرة، بجاية، 2018.

4) بن صغير شهرزاد، "منازعات النقل البحري بين اشكالية تحديد صفة التقاضي وتنوع الجهات القضائية"، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، عدد 6، منشورات مخبر القانون البحري والنقل، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2018.

- (5) بن عمارة محمد، "تحديد مسؤولية مالك السفينة"، المجلة الجزائرية للعلوم القانونية والسياسية، مجلد 32، عدد 4، كلية الحقوق، جامعة الجزائر الأولى بن يوسف بن خدة.
- (6) بوعلام خليل، اجراءات التقاضي في المنازعات البحرية في القانون الجزائري والمعاهدات الدولية، مجلة الأكاديمية للدراسات الإجتماعية و الانسانية، السداسي الأول، جامعة حسيبة بن بوعلي، شلف، 2008.
- (7) جودة هندي، التزام البائع بتسليم المبيع وفق أحكام اتفاقية الأمم المتحدة للبيع الدولي لعام 1980، مجلة جامعة دمشق للعلوم الاقتصادية والقانونية، مجلد 28، عدد 2، كلية الحقوق، جامعة دمشق، 2012.
- (8) حمادوش أنيسة، "خصوصية التحكيم الالكتروني في حل المنازعات التجارية الإلكترونية"، مجلة العلوم الإنسانية، مجلد ب، عدد 48، جامعة الاخوة منتوري، قسنطينة، ديسمبر 2017.
- (9) دامجي طاهر عثمان، "أفضلية عقد الإيجار في تمويل المشروعات"، مجلة الحقوق، عدد 1، الكويت، مارس 2019.
- (10) الدوسري مروان عبد الهادي بشير، "التحكيم الدولي التجاري في النقل البحري وأثر تطبيق اتفاقية هامبورغ لسنة 1978"، مجلة جامعة الأنبار للعلوم الاقتصادية والإدارية، ومجلد 7، عدد 13، كلية الإدارة والاقتصاد، جامعة الأنبار، 2015.
- (11) زيبار الشادلي، "النظام القانوني لاتفاق التحكيم"، مجلة البحوث القانونية والسياسية، عدد 7، جامعة مولاي طاهر سعيدة، ديسمبر 2016.
- (12) شريف هنية، "إعمال القواعد العابرة في التحكيم التجاري الدولي"، المجلة الأكاديمية للبحث القانوني، عدد 2، كلية الحقوق، جامعة عبد الرحمان ميرة، بجاية، 2014.
- (13) عبد السلام علي الفضل، "مدى ملائمة قواعد الاسناد التقليدية لحكم عقود ايجار السفن"، مجلة كلية القانون الكويتية العالمية، عدد 1، الكويت، مارس، 2019.
- (14) العنكبي مجيد حميد، "عقد إيجار السفينة واستغلاله في الاحتيايل البحري"، مجلة القانون المقارن، العدد 23، جمعية القانون المقارن العراقية، بغداد، 1990.

(15) عوض علي جمال الدين، "دراسات مشارطات إيجار السفن"، مجلة القانون والاقتصاد، عدد 1، جامعة القاهرة، 1970.

(16) يوسف يعقوب صروخة، "النظام القانوني لمسؤولية الناقل البحري عن البضائع في القانون البحري الكويتي الجديد (القسم الثاني)"، مجلة الحقوق الكويتية، عدد 3، الكويت، 1984.

4- النصوص القانونية

(1) قانون رقم 08-09 مؤرخ في 25 فيفري 2008 يتضمن قانون الإجراءات المدنية و الإدارية ج ر ج ج عدد 21 الصادر بتاريخ 23 فيفري 2008.

5- النصوص التشريعية

(1) أمر رقم 75-58 مؤرخ في 26 سبتمبر 1975، يتضمن القانون المدني ج ر ج ج، عدد 78، 1975، معدل ومتمم بموجب قانون رقم 07-05 مؤرخ في 13 ماي 2007، ج ر ج ج، عدد 31، صادر بتاريخ 13 ماي 2007.

(2) أمر رقم 75-59 مؤرخ في 26 سبتمبر 1975، يتضمن القانون التجاري ج ر ج ج ، عدد 101 ، صادر بتاريخ 19 سبتمبر 1975 معدل و متمم.

(3) أمر رقم 76-80 مؤرخ في 23 أكتوبر 1976 يتضمن القانون البحري ج ر ج ج ، عدد 29 ، صادر بتاريخ 10 أبريل 1977 معدل و متمم بقانون 98-05 المؤرخ في 25 جوان 1998 ج ر ج ج عدد 47 لسنة 1998 و المعدل و المتمم بالقانون 10-04 مؤرخ في 15 أوت 2010 ج ر ج ج عدد 46 الصادر بتاريخ 18 أوت 2010.

(4) قانون رقم 8 لسنة 1990، يتضمن قانون التجارة البحرية المصري، ج ر م، عدد 18 ل 3 ماي 1990.

(5) قانون رقم 66-420 مؤرخ في 18 جوان 1966، يتضمن قانون عقد إيجار السفينة والنقل البحري الفرنسي، الصادر بتاريخ 01 ديسمبر 2010.

6- المؤتمرات

(1) شاهين وحيد عبد اللطيف، "نحو مستقبل تمويلي أفضل في النقل البحري-مع دراسة حالة شركتي ايفرجرين ويومبنج"، المؤتمر الدولي السادس والعشرين للموانئ والنقل

البحري "التكامل من أجل مستقبل أفضل"، أيام 7-9 فبراير، الإسكندرية، مصر،
2010.

7- الإتفاقيات

1) الاتفاقية الدولية الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن الموقعة في
25 أوت 1924، والتي انضمت إليها الجزائر بموجب مرسوم رقم 64-71 مؤرخ 2
مارس 1964، يتضمن انضمام الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية إلى
المعاهدة الدولية الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن ببروكسل في
25 أوت 1924، ج،ر،ج،ج عدد 28، صادر بتاريخ 3 أبريل 1964.

8- المحاضرات

1) عمر منشور حديثة الجازي، التحكيم في المنازعات البحرية، محاضرات أقيمت في
مقر نقابة وكلاء الملاحة البحرية، بتاريخ 8 أكتوبر، 2002، منشورة على الرابط:

www.jcdr

فهرس المحتويات

الصفحة	العنوان
	شكر و عرفان
	إهداء
	قائمة المختصرات
أ	مقدمة
	الفصل الأول: الأحكام العامة لعقد إيجار السفينة
3	المبحث الأول: مفهوم عقد إيجار السفينة.
4	المطلب الأول: تعريف عقد إيجار السفينة.
4	الفرع الأول: التعريف الفقهي.
6	الفرع الثاني: التعريف القانوني لعقد إيجار السفينة.
6	أولاً: حسب القواعد العامة
7	ثانياً: حسب التشريعات المقارنة
9	المطلب الثاني: أنواع عقد إيجار السفينة
9	الفرع الأول: عقد إيجار السفينة غير مجهزة (عارية).
11	الفرع الثاني: عقد استئجار السفينة المجهزة (لمدة معينة).
13	الفرع الثالث: عقد إيجار السفينة على أساس الرحلة.
15	المبحث الثاني: الالتزامات الناشئة عن عقد إيجار السفينة.
15	المطلب الأول: التزامات المؤجر في عقد إيجار السفينة
15	الفرع الأول: التزامات المؤجر في عقد إيجار السفينة بهيكلها.
16	أولاً: تعريف السفينة حسب المشرع الجزائري.
16	ثانياً: تقديم السفينة المتفق عليها.
17	ثالثاً: صلاحية السفينة للملاحة.
18	رابعاً: مكان وزمان تسليم السفينة

19	الفرع الثاني: التزامات المؤجر في عقد ايجار السفينة على أساس الرحلة.
19	أولاً: تقديم السفينة المتفق عليها في العقد وصالحة للملاحة.
20	ثانياً: تقديم السفينة في الزمان والمكان المحددين في العقد.
21	ثالثاً: الالتزامات المتعلقة بالحمولة.
22	الفرع الثالث: التزامات المؤجر في عقد إيجار السفينة لمدة معينة.
23	أولاً: وضع السفينة تحت تصرف المستأجر.
23	ثانياً: تقديم السفينة للمستأجر ومراعاة زمان ومكان تسليمها
24	ثالثاً: ضمان صلاحية السفينة للملاحة.
25	رابعاً: الإلتزام بالتأمين على السفينة.
25	المطلب الثاني: التزامات المستأجر في عقد إيجار السفينة
26	الفرع الأول: التزامات المستأجر في عقد إيجار السفينة بهيكلها.
26	أولاً: الإلتزام بتجهيز وتصليح السفينة.
27	ثانياً: الإلتزام بدفع أجرة السفينة.
28	ثالثاً: الإلتزام برد السفينة عند انتهاء عقد الإيجار.
28	الفرع الثاني: التزامات المستأجر في عقد ايجار السفينة على أساس الرحلة
29	أولاً: التزام المستأجر بدفع الأجرة.
31	ثانياً: الحالات التي يستحق فيها المؤجر الأجرة كاملة.
32	الفرع الثالث: التزامات المستأجر في عقد إيجار السفينة لمدة معينة
32	أولاً: الإلتزام بدفع أجرة المحمولة
33	ثانياً: تسليم السفينة.
الفصل الثاني: المسؤولية عن الإخلال بتنفيذ عقد إيجار السفينة	
36	المبحث الأول: مسؤولية الأطراف عن الإخلال بتنفيذ عقد الإيجار
36	المطلب الأول: مسؤولية المؤجر عن الإخلال بتنفيذ عقد إيجار السفينة
37	الفرع الأول: مسؤولية المؤجر في عقد إيجار السفينة بهيكلها.
37	أولاً: مسؤولية المؤجر تجاه المستأجر.

39	ثانيا: مسؤولية المؤجر اتجاه الغير.
40	الفرع الثاني: مسؤولية المؤجر في عقد إيجار السفينة لمدة معينة.
40	أولا: مسؤولية المؤجر اتجاه المستأجر.
41	ثانيا: مسؤولية المؤجر اتجاه الغير.
42	الفرع الثالث: مسؤولية المؤجر في عقد إيجار السفينة على أساس الرحلة.
42	أولا: قيام مسؤولية المؤجر اتجاه المستأجر واتجاه الغير.
43	ثانيا: التحديد القانوني من مسؤولية المؤجر.
44	المطلب الثاني: مسؤولية المستأجر في عقد إيجار السفينة
45	الفرع الأول: مسؤولية المستأجر في عقد إيجار السفينة غير مجهزة.
45	أولا: مسؤولية المستأجر اتجاه المؤجر.
45	ثانيا: مسؤولية المستأجر تجاه الغير.
46	الفرع الثاني: مسؤولية المستأجر في عقد إيجار السفينة لمدة معينة.
46	أولا: مسؤولية المستأجر اتجاه المؤجر.
47	ثانيا: مسؤولية المستأجر اتجاه الغير.
47	الفرع الثالث: مسؤولية المستأجر في عقد إيجار السفينة على أساس الرحلة.
47	أولا: مسؤولية المستأجر تجاه المؤجر
48	ثانيا: مسؤولية المستأجر تجاه الغير.
49	المبحث الثاني: فض النزاعات الناشئة عن عقد إيجار السفينة.
49	المطلب الأول: اللجوء إلى التحكيم البحري لفض النزاعات المتعلقة بعقد إيجار السفينة.
50	الفرع الأول: تعريف التحكيم كوسيلة لفض النزاعات الناتجة عن عقد إيجار السفينة.

51	الفرع الثاني: طبيعة نزاعات عقد إيجار السفينة التي يفصل فيها بالتحكيم البحري.
51	أولاً: النزاعات الخاصة بعقود إيجار السفن لمدة ورحلة معينة
51	ثانياً: النزاعات الخاصة بسندات الشاحن.
52	الفرع الثالث: أسباب اللجوء للتحكيم لفظ نزاعات عقد إيجار السفينة.
53	الفرع الرابع: اختيار مكان التحكيم وتحديد القانون الواجب التطبيق.
54	المطلب الثاني : اللجوء إلى القضاء لفض النزاعات الناشئة عن عقد إيجار السفينة
54	الفرع الأول: الاختصاص القضائي للدعاوى الناشئة عن عقد إيجار السفينة.
55	أولاً: الاختصاص النوعي
55	ثانياً: الاختصاص المحلي.
56	الفرع الثاني: تقادم الدعاوى الناشئة عن عقد إيجار السفينة.
56	أولاً: أساس تقادم الدعاوى الناشئة عن عقد إيجار السفينة
57	ثانياً: وقف انقطاع سريان تقادم الدعاوى الناشئة عن عقد إيجار السفينة
59	خاتمة
62	قائمة المراجع
	فهرس المحتويات