

قواعد استئجار السفن بهيكلها دراسة على ضوء القانون البحري الجزائري والقانون الفرنسي *Rules of hull chartering of ships* - study in the light of Algerian maritime law and French law -

د. حريز أسماء *
أستاذة محاضرة قسم أ
كلية الحقوق والعلوم السياسية
جامعة وهران 2 محمد بن أحمد (الجزائر)
asmahariz@yahoo.fr

تاريخ إرسال المقال: 2021-07-15 تاريخ قبول المقال: 2021-10-27 تاريخ نشر المقال: 2022-01-20

الملخص:

تهدف هذه الدراسة إلى بيان قواعد استئجار السفن بهيكلها كصورة من صور الاستئجار ذلك أن النشاط البحري يتم في بيئة محددة هي البيئة البحرية، وتستخدم في تحقيقه وسيلة خاصة هي السفينة باعتبارها العنصر الأساسي في الملاحة البحرية والمحور الذي تدور حوله قواعد القانون البحري، كما توصلنا إلى نتائج مهمة تتمثل في أن هذا النوع من الايجار ينصب على السفينة ذاتها غير مزودة بالبجاعة أو المؤن وإن كانت مزودة بالحد الأدنى من الأدوات والأجهزة اللازمة لسيرها، ويترب على تأجير سفينة غير مجهزة انتقال إدارتها إلى المستأجر أي الإدارة الملاحية والإدارة التجارية.

كلمات مفتاحية: المؤجر؛ المستأجر؛ سفينة غير مجهزة؛ التسيير الملاحي والتجاري؛ بدل الايجار.

Abstract:

This study aims to clarify the rules for chartering vessels with their hulls as a form of charter, the ship as a basic element of maritime navigation and the axis around which the rules of maritime law revolve.

This type of charter focuses on the vessel without crew or supplies, even if it is equipped with the minimum of tools and devices necessary for its operation, and the rental of a vessel not equipped results in the transfer of its management (Shipping and commercial) to the charterer

Keywords: Lessor; lessee; unequipped vessel; navigation and commercial operations; rental allowance.

*المؤلف المرسل

1 - مقدمة:

لقد مر استعمال السفينة كوسيلة للنقل بمراحل ثلاث عبر التاريخ، تمثل كل مرحلة منها مرحلة من مراحل التطور العلمي والتقني الذي استفادت منه صناعة واستغلال السفن¹. ففي المرحلة الأولى وهي الأقدم، كان التجار الذين يرغبون بتعاطي التجارة عبر البحار يعمدون إلى شراء سفن خاصة بهم ويجهزونها بما تحتاجه، فالسفينة في هذه المرحلة كانت جزءا من تجارة التاجر ولم يكن ذلك بالصعب، فقد كانت صغيرة في حجمها محدودة في متطلباتها من التجهيزات والمعدات².

إن هذه الطريقة في استئجار السفينة مازالت مألوفة في صناعة الصيد البحري، خاصة في الدول النامية كما أنها منتشرة في صناعة إنتاج النفط وتسويقه.

أما المرحلة الثانية، فمع التوسع في مجال الصناعة والتجارة أصبحت السفن ملكا لأشخاص ليسوا في حاجة إليها لنقل بضائعهم الخاصة بهم، وإنما يضعونها في خدمة الغير فالتجار الراغبون في نقل بضائعهم عن طريق البحر إلى بلد آخر كانوا يلجؤون إلى استئجار سفينة من السفن، تتوفر فيها المواصفات التي تتطلبها الشحنة من تجهيزات أو طاقم، وقد تكون السفينة أكثر من حاجيات تاجر واحد فيشترك مع آخر أو آخرين في استئجارها لكل قسم منها.

بخصوص المرحلة الثالثة، فبعد التطور الفني والتقني الذي طرأ على صناعة السفن، ظهرت السفن ذات الحجم الكبير والتي أصبحت متخصصة في عمل معين، بالتالي أصبحت هذه السفن مكلفة جدا بحيث أصبح من المتعذر على شخص أو أشخاص قلائل أن يمتلكوا سفينة إلا نادرا لهذا ظهرت الشركات التي تقوم بتسيير سفنها عبر رحلات منتظمة تقوم بها بشكل دوري، وضمن خط سير معروف وتتوقف في مرفأ معلومة.

تجدر الإشارة إليه أن هناك اختلاف قائم بين إيجار السفينة وعقد النقل البحري ذلك أن الظروف التي تحيط إبرام وتنفيذ كل منهما تختلف³، فالإيجار يفترض اتفاقا

1 هشام فرعون، القانون البحري، مطبعة كرم، دمشق، 1975-1976، ص 160.

2 بوكعبان العربي، الوجيز في القانون البحري الجزائري، دار الغرب للنشر والتوزيع، طبعة منقحة، ص 113.

3 علي جمال الدين عوض، مشارطات إيجار السفن، دراسة عملية قانونية لأهم المشارطات والقانون المصري والفرنسي والإنجليزي، دار النهضة العربية، القاهرة، 1987، ص 11.

يتعلق أساسا بالسفينة أي بعرض لطاقة السفينة وموعد تقديمها للشحن ومدة الانتفاع بها وخط سيرها، بخلاف النقل بسند الشحن الذي يعتبر مقابلة لا يهدف به المرسل إلا إلى مجرد نقل بضاعته نظير أجر محدد من ميناء معين إلى ميناء آخر دون أن يهتم كثيرا بكيفية شحنها أو رصها وكيفية تنظيم ملاحه السفينة، كما يلاحظ استبعاد النقل بالمشاركات من أحكام الاتفاقيات الدولية المعنية بالنقل البحري، حيث تقتصر على تنظيم النقل بموجب سندات الشحن وتترك النقل بموجب المشاركات لإرادة طرفي النقل وهما المؤجر والمستأجر⁴، وهو ما اتجهت إليه على سبيل المثال اتفاقية بروكسل 1924 الخاصة بالنقل بموجب سندات الشاحن⁵، وكذلك اتفاقية الأمم المتحدة الخاصة بالنقل البحري للبضائع المعروفة باسم قواعد هامبورغ لسنة 1978⁶.

ترجع العلة في هذه التفرقة إلى أن الشاحن في عقد النقل البحري طرف ضعيف بالقياس إلى الناقل الطرف القوي، مما استوجب تدخل المشرع لحماية الشاحن من الشروط التي يفرضها عليه الناقل، أما المستأجر في إيجار السفينة فيكون عادة في نفس القوة الاقتصادية للمؤجر مما يسمح له بمناقشة شروط العقد⁷.

إن موضوع دراستنا سوف يركز على استئجار السفينة بيهكلها، حيث ينصب الإيجار في هذه الحالة على السفينة ذاتها غير مزودة بالبحارة أو المؤن، وإن كانت مزودة بالحد الأدنى من الأدوات والأجهزة اللازمة لسيرها ويقوم المستأجر بتجهيز السفينة ماديا أي بإمدادها بالمؤن والوقود وبتشغيلها فنيا بواسطة الربان والبحارة، وباستغلالها تجاريا ويعني ذلك أن تكون للمستأجر الإدارة الملاحية والإدارة التجارية.

من ناحية الإطار القانوني المنظم لعملية إيجار السفن، نجد القانون البحري الجزائري⁸ بحيث نظم استئجار السفن في الباب الثاني منه والذي اشتمل على أربعة فصول على التوالي: قواعد عامة لاستئجار السفن⁹، استئجار السفن على أساس الرحلة¹⁰، أو لمدة معينة¹¹، أو استئجار هيكل السفينة¹² وهو الذي يهمننا.

4 لطيف جبركوماني، القانون البحري، مكتبة دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن، 1966، ص 86.

5 م 1/ب من اتفاقية بروكسل.

6 م 3/2 من قواعد هامبورغ: "لا تسري أحكام هذه الاتفاقية على مشاركة الإيجار...".

7 مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري (دراسة مقارنة)، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، الطبعة الثانية، 2012، ص 187.

8 الأمر رقم 76-80 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976، المتضمن القانون البحري الجزائري، المعدل والمتمم، ج.ر. عدد 29 الصادرة بتاريخ 14 أبريل 1977، ص 496.

9 المواد من 640 إلى 649 من ق.ب.ج.

10 المواد من 650 إلى 694 من ق.ب.ج.

11 المواد من 695 إلى 722 من ق.ب.ج.

أما بالنسبة للمشرع الفرنسي، فقد نظم استئجار السفن بهيكلها في القانون رقم 66-420¹³ في المواد من 10 إلى 11، وكذلك الأمر بالنسبة للمرسوم رقم 66-1078¹⁴ في المواد من 25 إلى 30 منه.

على ضوء ذلك نطرح الإشكالية التالية: ماهي القواعد المنظمة لعقد استئجار السفن بهيكلها؟

لمعالجة هذه الإشكالية ارتأينا أن نتناولها في إطار منهج تحليلي يتناسب وطبيعة الموضوع، وذلك من خلال دراسة الإطار المفاهيمي لعقد استئجار السفن بهيكلها (1)، والآثار المترتبة على هذا العقد (2).

1. الإطار المفاهيمي لعقد استئجار السفينة بهيكلها:

يعد عقد إيجار السفن من العقود المهمة في الصناعة البحرية نظرا لأهمية السفينة من جهة والتعقيدات والتفاصيل المتنوعة والمتعددة فيه، ولذلك تقوم به شركات أو هيئات متخصصة بالنسبة لطرفيه مالك السفينة ومستأجرها¹⁵، ويتم استئجار السفينة عادة وفق نماذج مشارطات معروفة دوليا مثل مشاركة البلطيم Baltim form charter party ومشاركة جنكون Gencon form charter party.

سنقوم من خلال هذا العنصر الأول بتحديد مفهوم عقد استئجار السفينة بهيكلها مع بيان الطبيعة القانونية الخاصة به.

1.1 مفهوم عقد استئجار السفينة بهيكلها:

سننتقل إلى تعريف عقد استئجار السفينة بهيكلها مع بيان شروطه.

12 المواد من 723 إلى 737 من ق.ب.ج.

13 القانون رقم 66-420 المؤرخ في 18 يونيو 1966 حول عقود التأجير والنقل البحري، ج.ر عدد 24.

14 المرسوم رقم 66-1078 المؤرخ في 31 ديسمبر 1966 حول عقود الاستئجار والنقل البحري، ج.ر الصادرة بتاريخ 11 جانفي 1967.

15 عبد القادر العطير، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية (دراسة مقارنة)، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن، الطبعة الخامسة، 2014، ص 198.

1.1.1 تعريف عقد استئجار السفينة بهيكلها:

بمقتضى هذا النوع من الإيجار يلتزم مالك السفينة بأن يضع تحت تصرف المستأجر سفينة غير مجهزة لا بالربان ولا بأشخاص الملاحة البحرية الآخرين، وخالية من المؤونة والوقود لمدة معينة مقابل أجرة يتفق عليها في العقد¹⁶.

بالنسبة القانون البحري الجزائري نجد المادة 723 منه بحيث عرّفت عقد استئجار السفينة بهيكلها كما يلي: " يتعهد المؤجر بموجب عقد استئجار السفينة بهيكلها، بأن يضع السفينة بدون تسليح أو تجهيز تحت تصرف المستأجر لوقت محدود ويتعهد المستأجر بدوره بدفع الإيجار".

أما القانون الفرنسي الصادر سنة 1966 فقد عرف استئجار الهيكل العاري كالاتي: " يلتزم المؤجر في عقد استئجار الهيكل العاري بأن يضع بتصرف المستأجر لوقت محدد ومقابل دفع بدل الإيجار سفينة معينة دون تجهيز ولا إعداد أو بتجهيز وإعداد غير كاملين"¹⁷.

وتأجير السفينة غير مجهزة إنما يكون لمدة محدودة، ويتعين أن تكون السفينة محل العقد صالحة للملاحة المبتغاة من عقد تأجيرها، أي تكون لها من آلاتها المسيرة وقوة الدفع مما يسمح لها بالقيام بتلك الملاحة¹⁸، ويلزم أن يكون الغرض من تأجير السفينة غير مجهزة هو الاستغلال البحري، فإذا كان تأجيرها بغية استخدامها في غرض آخر مثل استخدامها كفندق عائم أو مدرسة للملاحة فإن عقد تأجيرها تنحسر عنه صفته كعقد بحري هو عقد تأجير سفينة غير مجهزة ينظم القانون البحري أحكامه، كما يترتب على تأجير السفينة غير مجهزة انتقال إدارتها إلى المستأجر¹⁹، لذلك يجب التمييز في هذا الصدد بين نوعين من الإدارة: الإدارة الملاحية والإدارة التجارية²⁰.

16 عادل علي المقدادي، القانون البحري، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن، الطبعة الخامسة، 2011، ص 91.

17 Par affrètement coque nue, le frèteur s'engage contre paiement d'un loyer, à mettre pour un temps défini, à la disposition d'un affréteur un navire déterminé, sans armement, ni équipement ou avec équipement et un armement incomplets ».

18 كمال حمدي، المرجع السابق، ص 424.

19 تنص المادة 30 من ق.ب.ج: " يتمتع المستأجر بالتسيير الملاحي والتجاري للسفينة...".

20 René Rodière, Traité général de droit maritime (affrètements, transports), tome 1, Dalloz, 1967, p 298.

فأما الإدارة الملاحية فيقصد بها كل ما يتعلق بصيانة هيكل السفينة وآلاتها وملحقاتها وتزويدها بالأدوات والمؤن بالإضافة إلى إدارة تسيير السفينة من الوجهة الملاحية الفنية.

وأما الإدارة التجارية فيقصد بها تولي جميع العمليات المتعلقة بالاستغلال التجاري للسفينة من إبرام عقود النقل البحري وتنفيذها من استلام البضائع وشحنها ورسوها والمحافظة عليها وتسليمها في ميناء الوصول، أو استقبال المسافرين وضيافتهم على متن السفينة وتوصيلهم إلى جهة الوصول²¹.

بالتالي يتم استئجار السفينة غير مجهزة من قبل من يحترف النشاط البحري عادة أيا كانت صورة هذا النشاط، ويمكن تفضيل استئجار السفن على شرائها نظرا للارتفاع المضطرد في أثمانها²²، ويمكن أيضا أن يندرج إيجار السفينة غير مجهزة في إطار ما يعرف بالتأجير التمويلي (leasing) أو (crédit-bail)²³، وفيه يقوم وسيط مالي بشراء السفينة أو تمويل بنائها بناء على طلب شخص يريد استغلالها ويحتفظ الوسيط بهيكل السفينة إلى أن يقوم طالب التمويل بأداء ما هو مستحق للوسيط المالي والذي يتم سداده على أقساط يحددها الطرفان.

وعادة ما يستخدم هذا النوع من الإيجار من جانب الشركات التي قد تحتاج إلى سفن لتلبية طلبات طارئة أو عاجلة دون اللجوء إلى شراء سفن جديدة، حيث يكون الاستئجار أكثر مناسبة من الشراء في مثل هذه الظروف خاصة في ظل ارتفاع أسعار السفن²⁴.

2.1.1 شروط عقد الاستئجار:

تتمثل شروط عقد الاستئجار فيما يلي:

-
- 21 هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، الاسكندرية، 2001، ص 188.
- 22 هاني دويدار، المرجع السابق، ص 187.
- 23 من ناحية التشريع الجزائري نجد الأمر رقم 09-96 المؤرخ في 6 يناير 1996 يتعلق بالاعتماد الإيجاري، ج. ر، عدد 3، الصادرة بتاريخ 14 يناير 1996، ص 25.
- 24 عاطف محمد الفقي، قانون التجارة البحرية، دار الفكر الجامعي، الاسكندرية، الطبعة الأولى، 2007، ص 48.

أ- يجب أن يثبت عقد الاستئجار بالكتابة، ويتضمن التزامات الأطراف²⁵ فاشتراط الكتابة هو للإثبات وليس لصحة العقد ذلك أن العقد هو عقد رضائي لا يشترط لصحته شكل خاص كما أن تطبيق قاعدة الإثبات لا تسري على السفن التي تقل حمولتها الاجمالية عن 10 أطنان.

ب- يجب أن يتضمن عقد ايجار السفينة ما يلي²⁶:

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

2.1 طبيعة عقد استئجار السفينة بهيكلها:

لقد ثار الخلاف حول طبيعة عقد استئجار السفينة بهيكلها، ففي فرنسا مثلا ذهب رأي قبل سنة 1966 إلى اعتباره مجرد إيجار يخضع لأحكام القانون المدني في إيجار المنقولات²⁷، وحجة هذا الرأي أن العقد ينقل للمستأجر مجرد الانتفاع بالسفينة وحدها دون أن يلزم المالك بتقديم خدمة من أي نوع.

لكن هناك رأي آخر يفرق بين تأجير السفينة لاستغلالها في الملاحة وتأجيرها لاستغلالها في غرض آخر مثلا كاستخدامها فندقا عائما أو مدرسة للملاحة، ويعتبر العقد في الحالة الثانية مجرد إيجار يخضع للقانون المدني.

أما العقد في صورته الأولى فهو عقد بحري لأن محله ولو أنه مال منقول أي السفينة فإنه منقول له طبيعة خاصة فضلا على أن الغرض من العقد هو استغلال السفينة في الملاحة، وهو انتفاع له أحكام خاصة نظمها القانون البحري ولم يواجهها القانون المدني.

تبدو أهمية هذا الاختلاف في تحديد الأحكام التي يخضع لها العقد في حالة عدم وجود نصوص بحرية، فالمرجع يكون للأعراف البحرية أو القواعد القانونية التي يمكن

25 تنص المادة 642 من ق.ب.ج على ما يلي: " يجب أن يثبت عقد الاستئجار بالكتابة وأن عقد ايجار السفينة هو العقد الذي يتضمن التزامات الاطراف. ولا تطبيق قاعدة الاثبات هذه على السفن التي تقل حمولتها عن 10 أطنان".

26 هذا وارد بنص المادة 643 من ق.ب.ج.

27 علي جمال الدين عوض، المرجع السابق، ص 139.

الاهتداء بها داخل نصوص القانون البحري²⁸، وأخيرا يتم اللجوء إلى نصوص القانون المدني وهذا ما يؤدي إلى استبقاء صفة إيجار السفينة على تأجير السفينة غير مجهزة، والعكس يؤدي إلى اعتبار العقد مجرد إيجار لمنقول يخضع مباشرة لنصوص القانون المدني التي تكمل النصوص البحرية وتفسرها، وبالرجوع إلى أحكام القانون الجزائري الخاصة باستئجار السفن نجد أن استئجار السفن هو نوع من إيجار الأشياء²⁹ وأن هذا العقد ينصب على الشيء أي السفينة لا على العمل والخدمة³⁰، وهذا واضح في بعض أنواع الإيجار حيث يتمتع المستأجر بالسفينة تماما كما يتمتع المستأجر العادي بالعين المؤجرة، ومع ذلك فإن أنواعا أخرى من إيجار السفينة هي في الغالب مزيج من إيجار الشيء وإيجار العمل، لأن المؤجر لا يضع تحت تصرف المستأجر السفينة فحسب وإنما يضع معها تحت تصرفه خدمات الريان والبحارة.

كما يرى الفقه الفرنسي أن عقد إيجار السفينة غير مجهزة (بهيكلها) هو دوما عقد إيجار شيء، أما الأنواع الأخرى (إيجار على أساس الرحلة، أو لمدة معينة) من العقود فهي ذات صفة مختلطة تجمع بين إيجار الشيء وإيجار الخدمة.

ومجمل القول، فإن درجة اشتراك كل من صفتي إيجار الشيء وإيجار الخدمة في العقد تختلف حسب طبيعة كل عقد وشروطه، فهو ليس إيجار شيء فقط، ولا إيجار خدمة حتى أن البعض من الفقهاء أعطوه صفة عقد من نوع خاص³¹.

2. الآثار المترتبة على عقد إيجار السفينة بهيكلها:

يرتب عقد إيجار السفينة غير مجهزة التزامات على عاتق طرفيه، فيلتزم المؤجر بأن يضع تحت تصرف المستأجر سفينة معينة، كما يلتزم بإصلاح ما يطرأ عليها من تلف³²، أما المستأجر فيلتزم بالمحافظة على السفينة واستعمالها في الأغراض المتفق عليها، ودفع الأجرة ورد السفينة عند انتهاء حقه في استعمالها وذلك كالتالي:

28 محمود مختار أحمد بري، قانون التجارة البحرية، دار النهضة العربية، القاهرة، 1999، ص 282.
29 المواد من 467 إلى 537 (القانون رقم 05-07 المؤرخ في 13 ماي سنة 2007 يعدل ويتمم الأمر رقم 58-75 المؤرخ في 26 سبتمبر 1975، المتضمن القانون المدني الجزائري، ج.ر عدد 31 الصادرة بتاريخ 13 ماي 2007، ص 3.
30 حمدي الغنيمي، محاضرات في القانون البحري الجزائري، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1983، ص 68.
31 محمود شحماط، المختصر في القانون البحري الجزائري، دار العلوم للنشر والتوزيع، عنابة، 2010، ص 139.
32 عاطف محمد الفقي، المرجع السابق، ص 439.

1.2 التزامات المؤجر:

تتمثل التزامات المؤجر فيما يلي:

1.1.2 الالتزام بتسليم السفينة:

لقد نصت على هذا الالتزام المادة 725 من القانون البحري الجزائري كما يلي: " يلتزم المؤجر بأن يضع السفينة المتفق عليها تحت تصرف المستأجر في الوقت والمكان المتفق عليهما بحالة جيدة للملاحة وصالحة لتأدية العمل المخصصة له"³³.

طبقا لهذا النص فإن عقد إيجار السفينة يحدد زمان ومكان تسليم السفينة والذي يتم بوصفها تحت تصرف المستأجر، والتسليم ينصب على السفينة المعينة في العقد إلا إذا احتفظ المؤجر في العقد بحق تقديم سفينة مماثلة أو بديلة³⁴.

ويتعين أن تكون السفينة صالحة للملاحة من حيث بنائها ومواصفات الفنية اللازم توافرها لإمكان مواجهة المخاطر البحرية ولكنه غير ملزم بداهة بتزويد السفينة بما يلزمها للرحلة البحرية³⁵، إذ الفرض أن العقد يرد على سفينة غير مجهزة يتولى المستأجر أمر تجهيزها، وذلك كله مع مراعاة إمكانية وجود تجهيز جزئي.

كما يعد المؤجر مسؤولا على الأضرار المتولدة عن عدم صلاحية السفينة للملاحة إلا إذا أثبت أنه لا يمكن أن ينسب إليه أي خطأ أو إهمال أو إلى أي شخص يكون مسؤولا عنه³⁶.

يتم تسليم السفينة للمستأجر بموجب محضر تثبت فيه حالتها عند التسليم، وما عليها من مواد ومؤن، لأن المستأجر يكون له أن يستخدم هذه المواد والمؤن على أن يرد مثلها ويسوي بذلك ما نقص منها لأن أعباء الاستغلال عليه هو لا على المؤجر³⁷.

33 حكم هذه المادة هو ما تقرره المادة 25 من المرسوم الفرنسي الصادر في 1966/12/31 التي ورد نصها كالآتي:

« Le frèteur s'oblige à présenter, à la date et au lieu convenus, le navire désigné en bon état de navigabilité et apte au service auquel il est destiné ».

34 كمال حمدي، المرجع السابق، ص 425.

35 محمود مختار أحمد بري، المرجع السابق، ص 284.

36 هذا الحكم وارد بنص المادة 727 من ق.ب.ج.

37 هذا الحكم وارد في نص المادة 27 من المرسوم الفرنسي 1966.

2.1.2 الالتزام بإصلاح السفينة:

ورد النص على هذا الالتزام في المادة 726 من القانون البحري الجزائري كالآتي:
"يتعين على المؤجر خلال مدة العقد القيام بجميع الإصلاحات والغيارات الخاصة بالعيوب المتعلقة بالسفينة واستهلاكها العادي"³⁸.

أيضا يتعين على المؤجر في التزامه بوضع السفينة تحت تصرف المستأجر أن يلتزم وقت وصفها المحدد مسبقا في المشاركة وكذا المكان المتفق على تسليمها فيه، والذي عادة ما يحدد بعد إبرام العقد³⁹، وقد نظمت مشاركة «BARECON» هذا الالتزام بإدراج شرط فاسخ ضمن بندها الرابع تحت عنوان «cancelling clause»، بمنح الحق للمستأجر في فسخ العقد بدون إنذار ولا تعويض في حالة التأخير في تسليم السفينة من طرف المؤجر.

طبقا لهذا النص يتعين على المؤجر خلال المدة التي يستغرقها العقد أن يقوم بإصلاح ما يصيب السفينة من عطب، كما يتعين عليه أن يقوم باستبدال قطع الغيار التالفة، كلما كانت هذه الأضرار راجعة لعيب ذاتي في السفينة (vice propre du navire)⁴⁰، وعلى اعتبار أن عقد استئجار السفن بهيكلها عادة ما يبرم لمدة طويلة تتعدى السنة، فإن مشاركة (Barecon) النموذجية قد قلصت من مسؤولية المؤجر بخصوص ضمانه للعيوب الذاتية التي تصيب السفينة⁴¹، إذ جعلت المؤجر بموجب بندها الثاني يلتزم بتغطية هذه العيوب لمدة ثمانية عشر شهرا فقط ابتداء من تسليم السفينة، وهذا عكس ما نصت عليه المادة 726 من القانون البحري الجزائري بجعله مسؤولا عن ذلك خلال كل مدة العقد.

38 تقابلها المادة 26 من المرسوم الفرنسي الصادر سنة 1966 والتي ورد نصها كالآتي:

« Le fréteur à la charge des répartitions et des remplacements dus au vice propre du navire si le navire est immobilisée par suite d'un vice propre aucun loyer n'est du pendant l'immobilisation, si celle-ci dépasse vingt-quatre heures ».

39 Pierre Bonassies, Christian Scapel, Traité de droit maritime, Dalloz, 2006, p 559.

40 عباس خالد، أحكام عقد استئجار السفن في التشريع البحري الجزائري، مذكرة ماجستير في القانون الخاص، جامعة وهران، 2011-2012، ص 155.

41 Pierre Bonassies, Christian Scapel, Op. cit, p 559.

2.2 التزامات المستأجر:

يرتب عقد إيجار السفينة غير مجهزة على عاتق المستأجر الالتزامات الآتية:

1.2.2 الالتزام بالمحافظة على السفينة:

نصت على هذا الالتزام المادة 728 من القانون البحري الجزائري كالآتي: " يجب على المستأجر بعد أن يزود السفينة بالتسليح والتجهيز على الوجه الكامل، أن يستعملها بما يتفق مع مميزاتها التقنية وتخصيصها العادي".

طبقا لهذا النص فإن استغلال المستأجر يكون في الغرض المتفق عليه، فإذا كان عقد إيجار السفينة يحظر عليه نقل بضاعة معينة التزم بذلك، وهو مقيد أيضا بأن يكون استعماله للسفينة وفقا لخصائصها الفنية التي يحددها ترخيص الملاحة⁴²، وهو مقيد بعد ذلك بما يقضي به العرف البحري في شأن استعمال السفينة.

وإذا تعطلت السفينة فعليه إصلاحها واستبدال ما يتلف من قطع الغيار أو الآلات أو الأجهزة⁴³، إلا إذا أثبت أن التلف ناشئ عن عيب ذاتي في السفينة أو عن قوة قاهرة أو عن الاستعمال العادي لها في الغرض المتفق عليه⁴⁴، وهذا يعني حصر التزام المستأجر بالإصلاح والصيانة في نطاق ضيق يقتصر عمليا على الحالات التي يخرج فيها عن استعمال السفينة في دائرة الغرض المهيئة له أو ثبوت خطأ تابعيه وأن الضرر الذي لحق السفينة نتج عن هذا الخطأ.

2.2.2 الالتزام بتكاليف ونفقات استغلال السفينة:

يكون المستأجر في إيجار هيكل السفينة مسؤولا عن جميع الالتزامات التي عقدها الربان لخدمة السفينة⁴⁵، ويعتبر ربان السفينة البحارة في هذه الصورة تابعين للمستأجر بموجب عقود عمل ويلتزم بأداء أجورهم وتزويدهم بالموثونة والمصاريف طالبا أنه يتولى

42 كمال حمدي، المرجع السابق، ص 428.

43 هذا الحكم وارد في الفقرة الأولى من المادة 371 من ق.ب.ج وتقابلها المادة 1/28 من المرسوم الفرنسي 1966.

44 عبد الفضيل محمد أحمد، القانون الخاص البحري، دار الفكر والقانون، المنصورة، الطبعة الأولى، 2011، ص 519.

45 هذا ما ورد في نص المادة 730 من ق.ب.ج.

الإدارة الملاحية والتجارية للسفينة⁴⁶، ويلتزم بالتالي بكافة التزامات رب العمل في عقد العمل البحري ويكون مسؤولاً عن أفعالهم التي تتعلق بالسفينة والتجارة.

كما يلتزم المستأجر بكافة مصروفات استغلال السفينة⁴⁷ مثل رسوم الإرشاد والقطر وما قد تفرضه عليه القوانين واللوائح في الموانئ التي تمر بها السفينة من رسوم كما يلتزم المستأجر أيضاً بالتأمين على السفينة⁴⁸ من المخاطر الملاحية التي قد تتعرض لها، وإذا كان المؤجر هو الذي قام بالتأمين فإن المستأجر يلتزم بأداء قسط التأمين.⁴⁹

أما من الناحية العملية، فقد يجد المستأجر نفسه مجبراً على إجراء تعديلات على السفينة بموجب ما تفرضه التنظيمات الجديدة أو حسب قواعد تصنيف السفن (les règles de classification). في هذا الصدد نجد أن المشاركة النموذجية BARECON قد نظمت هذه المسألة بموجب بندها التاسع، حيث يعرض الإيجار للتفاوض أو يعرض إعادة تقديره إلى التحكيم، كلما زاد مبلغ مصاريف هذه التعديلات عن 5% من قيمة تأمين السفينة⁵⁰.

3.2.2 التزام المستأجر بدفع الأجرة:

لقد نصت على هذا الالتزام المادة 732 من القانون البحري الجزائري كالآتي: "يجب على المستأجر أن يدفع إلى المؤجر إيجار السفينة لأجل استعمالها، ويحدد بدل الإيجار وكيفيات دفعه في عقد الاستئجار".

بالنسبة لسريان دفع الإيجار فإنه يستحق اعتباراً من يوم تسليم السفينة إلى المستأجر وينتهي في يوم ردها إلى المؤجر⁵¹.

تماشياً مع مبدأ الحرية التعاقدية الذي يخضع له عقد استئجار السفينة، جعل المشرع تحديد قيمة الإيجار وكيفية دفعه متروكة لاتفاق الطرفين بموجب المشاركة⁵²، إلا أنه من الناحية العملية عادة ما يحسب الإيجار وتحدد كيفية دفعه استناداً إلى وحدات زمنية قد تكون أياماً أو أشهراً متتالية.

46 محمود شحماط، المرجع السابق، ص 138.

47 الفقرة ب من المادة 731 من ق.ب.ج.

48 الفقرة ج من المادة 731 من ق.ب.ج.

49 كمال حمدي، المرجع السابق، ص 429.

50 Pierre Bonassies, christian scapel, Op. cit, p 560.

51 هذا الحكم وارد في المادة 733 من ق.ب.ج.

52 عباس خالد، المرجع السابق، ص 157.

علما أن المستأجر يتوقف عن دفع بدل الإيجار وفقا لأحكام المادة 734 من القانون الجزائري⁵³، كلما كان سبب توقف السفينة الزائد عن مدة 24 ساعة راجع لعييب ذاتي فيها أو ناتج عن حادث لا دخل له فيه أو بسبب القوة القاهرة. مع الملاحظة أن مشاركة BARECON النموذجية لم تنص عن أي توقيف لاستحقاق الإيجار، إذ بالمقابل ألزمت المستأجر بموجب بندها 12 بتسديد بدل الإيجار على الفترة التي تتوقف فيها السفينة بسبب هذه العيوب⁵⁴.

4.2.2 الالتزام برد السفينة:

نصت على هذا الالتزام المادة 735 من القانون البحري الجزائري كما يلي: " يجب على المستأجر أن يرد السفينة بانتهاء مدة العقد في التاريخ والمكان المبينين في العقد وفي نفس الحالة التي استلمها فيها باستثناء الاستهلاك العادي".

طبقا لهذا النص، فإن التزام المستأجر هو التزام بتحقيق نتيجة، والحالة التي كانت عليها السفينة وقت استلام المستأجر لها تكون ثابتة بالمعايينة الحضورية⁵⁵، فإذا ثبت من المعايينة وقت الرد أن ثمة تلف بالسفينة كان المستأجر مسؤولا عنه، إلا إذا أثبت أن التلف يرجع إلى سبب أجنبي عنه كأن يكون نتيجة فعل الغير أو قوة القاهرة، ذلك أن الأمر في هذا الصدد لا يتعلق بضمان وإن كان لأطراف المشاركة تعديل هذه الأحكام بجعل التزام المستأجر التزاما بالضمان.

ويكون رد السفينة في ميناء التسليم إلا إذا اتفق على غير ذلك، أما في حالة تأخر المستأجر عن رد السفينة بسبب يرجع إليه عند انتهاء عقد الإيجار وجب عليه تعويض محسوب على أساس ضعف بدل الإيجار للمدة الزائدة عن مدة العقد وهو تعويض حدده القانون إلا إذا كان التأخير عرضيا ولا يتعدى 10/1 من مدة العقد⁵⁶.

53 وهو نفس الحكم الوارد في الفقرة 2 من المادة 26 من المرسوم الفرنسي الصادر سنة 1966، كالتالي: « Si le navire est immobilisé par suite d'un vice propre, aucun loyer n'est du pendant l'immobilisation, si celle-ci dépasse vingt-quatre heures ».

54 Pierre Bonassies, christian scapel, Op. cit, p 560.

55 René Rodière, Op.cit, p 275.

56 أنظر المادة 736 من ق.ب.ج.

بالرجوع إلى أحكام القانون الفرنسي نجد أن الالتزام برد السفينة وارد في نص المادة 29 من المرسوم الفرنسي 1966⁵⁷.

2. 5.2 التزام المستأجر بضمان رجوع الغير على المؤجر:

لقد ورد هذا الالتزام في نص المادة 730 من القانون البحري الجزائري كالآتي: "يتمتع المستأجر بالتسيير الملاحي والتجاري للسفينة... وهو يضمن المؤجر بالنسبة لجميع طلبات الغير".

تتمثل صورة هذا الضمان في أنه إذا رجع الغير على المؤجر لتعويضه عن ضرر لحق به من جراء استغلال المستأجر للسفينة يكون للمؤجر إدخال المستأجر ضامنا في الدعوى، وأنه إذا حكم على المؤجر بتعويض للغير وقام به يكون له الرجوع على المستأجر لاستيفاء ما دفعه⁵⁸.

الخاتمة:

لقد بينا من خلال هذه الدراسة الأحكام المترتبة على عقد استئجار السفن بهيكلها مع توضيح الالتزامات المترتبة على المؤجر والمستأجر، ذلك أنه توصلنا إلى نتائج تمثلت في أنه من أهم حقوق المستأجر في هذا العقد هو حق استعمال السفينة في الغرض المخصص لها وفقا لخصائصها الفنية الثابتة، وما يترتب على ذلك من التزام بالمحافظة على السفينة، فالمستأجر هو الذي يتولى عملية النقل البحري بما تقتضيه من نفقات سواء من حيث إبرام وتنفيذ عقود العمل البحري أو من حيث تزويد السفينة بكل ما هو لازم لإنجاز الرحلة البحرية.

على ضوء ذلك نقترح جملة من التوصيات تتمثل كالآتي:

- مراعاة الظروف التي تتم فيها عملية استئجار السفن بهيكلها.
- تنفيذ جميع الالتزامات المترتبة على عاتق أطراف العقد سواء بالنسبة للمؤجر أو المستأجر.
- ضرورة المحافظة على السفينة باعتبار عقد الاستئجار موضوعه وضع السفينة من طرف المؤجر تحت تصرف المستأجر.

57 Article 29: « l'affréteur doit restituer le navire en fin de contrat dans l'état ou il l'a reçu, sauf l'usure normale du navire et des appareils ».

58 كمال حمدي، المرجع السابق، ص 431.

- تكوين المستأجر للقيام بعملية استئجار السفينة بالهيكل.
 - الاستعانة بالخبراء من أجل معاينة السفينة بعد انتهاء مدة الاستئجار بالهيكل.
- قائمة المراجع:

1. القوانين:

1. اتفاقية بروكسل 1924 الخاصة بتوحيد القواعد المتعلقة بسندات الشحن البحري.
2. اتفاقية هامبورغ 1978 الخاصة بالنقل البحري للبضائع.
3. الأمر رقم 76-80 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976، المتضمن القانون البحري الجزائري المعدل والمتمم، ج.ر عدد 29 الصادرة بتاريخ 14 أبريل 1977، ص. 496.
4. القانون الفرنسي رقم 66-420 المؤرخ في 18 يونيو 1966 حول عقود التأجير والنقل البحري، ج.ر عدد 24.
5. المرسوم رقم 66-1078 المؤرخ في 31 ديسمبر 1966 حول عقود الاستئجار والنقل البحري، ج.ر الصادرة بتاريخ 11 جانفي 1967.

2. المؤلفات:

أ- باللغة العربية:

- الكتب:

- 1- بوكعبان العربي، الوجيز في القانون البحري الجزائري، دار الغرب للنشر والتوزيع، طبعة منقحة.
- 2- جان بيار بوربيه (ترجمة سليم حداد)، المطول في القانون البحري، منشورات ألفا، لبنان، الطبعة الأولى، 2018.
- 3- حمدي الغنيمي، محاضرات في القانون البحري الجزائري، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1983.
- 4- عبد الفضيل محمد أحمد، القانون الخاص البحري، دار الفكر والقانون، المنصورة، الطبعة الأولى، 2011.
- 5- علي جمال الدين عوض، مشارطات إيجار السفن (دراسة عملية قانونية لأهم المشارطات والقانون المصري والفرنسي والإنجليزي)، دار النهضة العربية، القاهرة، 1987.
- 6- عبد القادر العطير، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية (دراسة مقارنة)، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن، 2014.
- 7- عباس حلمي، القانون البحري، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، الطبعة الثانية، 1988.
- 8- عادل علي المقدادي، القانون البحري، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن، 2011.
- 9- عاطف محمد الفقي، قانون التجارة البحرية، دار الفكر الجامعي، الاسكندرية، 2008.
- 10- كمال حمدي، القانون البحري، منشأة المعارف، الاسكندرية، الطبعة الثانية، 2000.
- 11- لطيف جبركوماني، القانون البحري، مكتبة دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن، الطبعة الأولى، 1996.
- 12- محمد السيد الفقي، القانون البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، الاسكندرية، 2007.

- 13- مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري (دراسة مقارنة)، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، الطبعة الثانية، 2012.
- 14- محمد عبد الفتاح ترك، التحكيم البري، دار الجامعة الجديدة للنشر، الاسكندرية، 2003.
- 15- محمود شحماط، المختصر في القانون البحري الجزائري، دار العلوم للنشر والتوزيع، عنابة، 2010.
- 16- محمود مختار أحمد بريري، قانون التجارة البحرية، دار النهضة العربية، القاهرة، 1999.
- 17- هشام فرعون، القانون البحري، مطبعة كرم، دمشق، 1975-1976.
- 18- هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، الاسكندرية، 2001.
- الرسائل والمذكرات:

- 1- حملاوي ربيعة، مردودية المؤسسات المينائية (دراسة حالة مؤسسة ميناء الجزائر « L'EPAL » ، أطروحة لنيل درجة دكتوراه علوم، جامعة الجزائر، 2007-2008.
- 2- عباس خالد، أحكام عقد استئجار السفن في التشريع البحري الجزائري، مذكرة ماجستير في القانون الخاص، جامعة وهران، 2011-2012.
- المقالات:

- 1- بن تركي ليلي، التحكيم في منازعات عقود إيجار السفن البحرية، مجلة الدراسات القانونية والسياسية، المجلد الرابع، العدد 02، جوان 2018.
- 2- ليندة ألكي، احتيال الأطراف على الأجرة في عقد إيجار السفينة على أساس الرحلة، حوليات جامعة الجزائر 1، المجلد 34، العدد 03، 2020.
- 3- مجاجي سعاد، مشارطات إيجار السفن، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد السادس، 2017.

ب- باللغة الأجنبية:

A-Ouvrages:

- 1- Jean Pierre Beurrier, Droit maritimes, Dalloz, 2006.
- 2- Mohamed el Kamel El khelifa, Guide des transports internationaux de marchandises, Editions Dahlab, 1996.
- 3- Pierre Bonassies, Christian Scapel, Traité de droit maritime, Dalloz, 2006.
- 4- René Rodière, Traité général de droit maritime, affrètement, transports, tome 1, Dalloz, 1967.

B-Articles:

- 1- Belkheir Ikkache, Le contrat d'engagement maritime, le Phare, N°27, juillet 2001.
- 2- Fatima Boukhatmi, Une distinction remise en question, le Phare, N°20, décembre 2000.