

احتياال الأطراف على الأجرة في عقد إيجار السفينة على أساس الرحلة

Of the parties to the fare in the charter of the vessel on the basis of the trip

ليندة أكلي¹¹ كلية الحقوق والعلوم السياسية بجامعة مولود معمري تيزي

عضو في مخبر القانون البحري والنقل بجامعة أبي بكر بلقايد - تلمسان (الجزائر)

aklilinda16@gmail.com

تاريخ الإرسال: 2019/06/15

تاريخ القبول: 2020/07/29

تاريخ النشر: سبتمبر 2020

الملخص:

يعد عقد إيجار السفينة على أساس الرحلة من بين صور عقد إيجار السفينة، فهو العقد الذي يتعهد فيه المؤجر بأن يضع كليا أو جزئيا سفينة مجهزة ومسلحة تحت تصرف المستأجر، للقيام برحلة أو أكثر، وبالمقابل يتعهد المستأجر بدفع أجرة السفينة، بحيث أنه لا يجوز إدراج شروط في عقد إيجار السفينة تخالف المبادئ العامة للقانون المعمول به.

إلا أنه يمكن أن يحصل احتيال على العقد، عندما يكون منصبا على أجرة السفينة، حتى لو اختلفت الطرق التي يستخدمها المحتالون، فالقصد دائما يكون واحدا وهو القيام بالعديد من المناورات لتخفيض تكلفة النقل مثلا أو إخفاء الطبيعة الحقيقية للبضائع المراد شحنها، فيمكن أن يصدر هذا الاحتياال من طرف المؤجر أو من طرف المستأجر.

الكلمات المفتاحية: المؤجر، المستأجر، العقد، الاحتياال، الأجرة، إيجار السفينة على أساس الرحلة.

Abstract:

The lease of the vessel on the basis of the trip is a contract in which the lessor undertakes to place in full or in part a fully equipped and armed vessel at the disposal of the lessee for one or more journeys. In return, the tenant undertakes to that no conditions may be included in the lease contract of the ship in violation of the general principles of the law in force.

However, fraud can get the contract, so that it will be on the ship's fare, even if the methods used by the crooks vary. The intention is always to be one, which is to do many maneuvers to reduce the cost of transportation, for example, or conceal the true nature of the goods to be shipped. So, the fraud can be committed by the lessor or by the lessee.

Keywords: Lessor; lessee; Contract; Fraud; Fare; Ship Rent on Trip.

مقدمة:

إن من أهم أسباب انتشار تأجير السفن في العصر الحديث هو استغلال السفينة بمعرفة مالكةها، فيستغلها بوجوه عديدة، فقد يتولى تشغيلها لحسابه في عمليات النقل أو القطر أو الإرشاد، وقد يؤجرها إما غير مجهزة (الإيجار بالعارية)، أو مجهزة (التأجير بالمدة، والتأجير على أساس الرحلة)، والذي يتعهد المؤجر بأن يضع كلياً أو جزئياً سفينة مزودة بالتسليح والتجهيز تحت تصرف المستأجر للقيام برحلة أو أكثر وبالمقابل يتعهد المستأجر بدفع أجرة السفينة¹، ويتولى استغلالها تجارياً² لمصلحته ويكون ذلك وفقاً لقواعد القانون البحري.

وإذا كان صحيحاً أن الاستغلال المباشر هو أكثر ما يقع في العمل، فإن تأجير السفن ليس بالأمر النادر، إذ كثير ما تحتاج المنشآت التجارية الكبرى إلى استئجار بأكملها أو إلى استئجار جزء منها لنقل ما تستورده من مواد أولية تصدير ما تصنعه من منتجات، بل كثيراً ما تضطر شركات النقل البحري نفسها إلى استئجار سفن شركات أخرى لمواجهة ضغط طلبات النقل في مواسم معينة³.

بالرغم من دخولنا القرن الواحد والعشرين، وما آل إليه من تقدم علمي وتقني وفني إلا إن أشكال وأنواع الجرائم والإرهاب يتصاعد ويعكس نتائجه على أمن البشرية بكل أشكاله سواء الاقتصادية منها أو السياسية وعليه أصبحت التجارة البحرية تواجه خطراً جديداً يختلف عن الأخطار القديمة المتمثلة في القرصنة البحرية وتعريض البواخر للسلب والنهب، خطر جديد يسمى الاحتياال البحري، والذي يستخدم ليشمل أي فعل أو عمل غير شريف يتعلق بالشؤون البحرية حتى لو لم ينطو بالضرورة على أفعال الكتمان أو التحريف التي يعتقد أنها تشكل نمودجا لعناصر الغش بالمعنى القانوني⁴، ويأخذ صوراً مختلفة وللأسف الشديد فقد شهدت الآونة الأخيرة وبشكل ملفت للانتباه حالات خرق لأبسط مبادئ وقواعد النقل البحري وأصبح النقل البحري مجالاً واسعاً لعمليات احتياال كان ضحاياها أشخاص أو شركات أو مؤسسات عامة أو خاصة وبطرق لا يمكن إثباتها قانونياً.

فالاحتياال البحري يحصل عندما يستطيع أي طرف من الأطراف المشتركة في صفقة التجارية سواء بوصفه مالك السفينة أو مستأجرها أو قبطانها أو طاقمها، أو شركة التأمين، أو المصرف أو الوسطاء، أن ينجح بغير وجه حق وبطريق غير مشروع، في الحصول على الأجرة من طرف آخر يكون في ظاهر

الأمر، قد يتعهد له بتنفيذ التزاماته، سواء أكانت تجارية أو التزامات نقل، وقد تتواطأ أحياناً عدة أطراف في التديس على طرف آخر مستغلين الثقة الممنوحة من قبل الأطراف البرينة⁵.

ومن نماذج أعمال الاحتياال البحري عندما يتم استهداف الحصول على قيمة البضاعة بدون القيام بالتجهيز فعلاً، وذلك بتقديم مستندات مزورة عن بضائع لا وجود لها أصلاً إلى المصارف لتسهيل دفع مبلغ الاعتماد المفتوح لصالح المجهز، أو الحصول على مبالغ دون وجه حق وذلك بافتعال نزاع ما بين مالك السفينة ومستأجرها بحجج شتى، منها عدم سداد أجرة استئجار السفينة إلى مالكيها، وعلى ضوء ذلك، يتذرع مالك السفينة بتعرضه إلى خسائر مالية، فيلجأ إلى استغلال ثغرات في قانون الملاحة البحرية، فيمارس حقه بإيقاع الحجز الحيازي على البضائع المحملة على سفينته ومطالبة أصحاب هذه البضائع بأجور شحن جديدة بذريعة أنها تعويض عن عدم السداد إليه لمبلغ إيجار السفينة بقصد الكسب غير المشروع، أو قد يكون هذا العقد موضحاً فيه الكيفية التي تحسب على أساسها أجرة السفينة.

فعلى الرغم من أن جميع الأطراف في عالم النقل البحري يمتلكون القوة التجارية مما يجعل المفاوضات بينهم على قدم المساواة، إلا أن غالباً ما تظهر إحدى مشاكل الاحتياال التي تتعلق بدفع أجرة السفينة.

ونظراً لأهمية موضوع الاحتياال البحري على أجرة السفينة وبالضبط في صورة عقد إيجار السفينة على أساس الرحلة، سنتطرق له في بحثنا هذا وذلك من خلال طرح الإشكالية التالية: **من هم الأطراف المسببة في الاحتياال على أجرة السفينة في عقد إيجار السفينة على أساس الرحلة؟**

اقتضت منا الإجابة على هذه الإشكالية التي أثارها طبيعة الموضوع الذي يدرسه القانون البحري من زاوية النشاط البحري، الاعتماد على المنهج الوصفي بهدف وصف جوانب الموضوع وجمع المعلومات عنها، وعلى المنهج التحليلي بهدف تحليل النصوص القانونية المنظمة له وكل هذا في إطار القانون البحري الجزائري.

فالهدف من الدراسة هو إبراز الطرق التي يتبعها أطراف عقد إيجار السفينة على أساس الرحلة لمحاولة احتيالية على أجرة السفينة، سواء الاحتياال الصادر من طرف المؤجر، أو الصادر من قبل المستأجر، أما النتائج المتوصله فهو إيجاد سبل للوقاية والحد من هذا الاحتياال وتكليف الأجهزة الإدارية بمراقبة أعمال أطراف عقد إيجار السفينة على أساس الرحلة وذلك للحد من الاحتياال على أجرة السفينة.

وانطلاقاً من هذا وتسهيلاً لدراسة الموضوع ارتأينا إتباع المنهجية التالية من خلال تقسيمه إلى مبحثين، خصصنا المبحث الأول للاحتياال الصادر من طرف المؤجر، أما المبحث الثاني فتتم فيه الدراسة حول الاحتياال الصادر من طرف المستأجر.

المبحث الأول: الاحتياال الصادر من المؤجر

لدراسة الاحتياال الصادر من المؤجر لا بد أولاً أن نخرج على تعريف المؤجر في القانون البحري، ثم تحديد الإدارة الملاحية والتجارية التي يتمتع بها المؤجر في عقد إيجار السفينة على أساس الرحلة، وبعدها نخرج إلى الحالات التي يقوم بها المؤجر للاحتياال على المستأجر (المجني عليه).

المطلب الأول: تعريف المؤجر

مؤجر السفينة عبارة عن شخص طبيعي أو معنوي، يقوم باستغلال السفينة إما باسمه باعتبار مالكا للسفينة وهو الأصل⁶، إلا أن المؤجر قد يكون غير مالك السفينة إذا ما قام مستأجر السفينة بدوره بإعادة تأجيرها من الباطن كما هو معروف في القانون التجاري.

وإعداد السفينة لمباشرة رحلاتها البحرية يعني تزويدها بالمؤونة والوقود والمعدات فضلا عن تزويدها بالعدد الكافي من البحارة الأكفاء والطاقم اللازم لقيادة السفينة وتقديم الخدمات اللازمة أثناء الرحلة البحرية، ووسائل السلامة الكفيلة لمواجهة المخاطر البحرية، وهو ما يسمى "بمجهز السفينة"⁷ وهو الشخص الذي يتولى إعداد السفينة للاستغلال البحري بتزويدها وقد عرفته المادة 572 من القانون البحري الجزائري السالف الذكر على أنه: « يعتبر مجهزا كل شخص طبيعي أو معنوي يقوم باستغلال السفينة على اسمه إما بصفته مالكا للسفينة أو بناء على صفات أخرى تخوله الحق باستعمال السفينة ».

وكثيرا ما يستقل شخص المالك عن شخص المجهز، ويحدث هذا عندما يؤجر مالك السفينة سفينة غير مجهزة إلى شخص آخر يقوم باستغلالها لحسابه الخاص ويطلق عليه بالمستأجر المجهز، وعلى هذا فإن مجهز السفينة قد يكون مالكا وقد يكون مستأجر لها، ولكن غالبا ما تجتمع صفتا المالك والمجهز في شخص واحد، ويحدث هذا عندما يقوم مالك السفينة بتجهيزها لممارسة الملاحة البحرية لحسابه الخاص ويطلق على المالك في هذه الحالة بالمالك المجهز⁸.

يتضح مما سبق عرضه أنه لا وجود ارتباط بين صفة المالك والمجهز، فقد يقدم المالك سفينة غير مجهزة ويتولى المستأجر ذلك ويباشر الاستغلال، وهنا تثبت صفة المجهز للمستأجر وحده. أما إذا عهد المالك بالسفينة إلى مدير ينوب عنه في تجهيزها وفي استغلالها فإن صفة المجهز تثبت لمالكا لأن الاستغلال يتم باسمه ولحسابه. وقد تثبت صفة المجهز لشخصين في وقت واحد متى كنا أمام مشاركة زمنية حيث يتخلى المؤجر عن التسيير التجاري لصالح المستأجر ويحتفظ لنفسه بالإدارة الملاحية، فمالك السفينة يستغلها بتأجيرها مجهزة فهو مجهز، أما في حالة إيجار السفينة على أساس الرحلة فيحتفظ المؤجر بالتسيير التجاري والملاحي لها، ويكون هو المجهز وهو إيجار يجمع بين إيجار الأشياء والخدمات⁹.

المطلب الثاني: التسيير الملاحي والتجاري التي يتمتع بها المؤجر

تنص المادة 651 من القانون البحري الجزائري السالف الذكر على أنه: « يحتفظ المؤجر الذي أبرم عقد استئجار السفينة على أساس الرحلة، بالتسيير الملاحي والتجاري للسفينة ».

أولاً - التسيير الملاحي:

يشمل التسيير الملاحي النواحي الفنية للسفينة المؤجرة مثل صيانة بدن وماكينات وأجهزة السفينة، بالإضافة إلى تزويدها بالوقود والزيوت والمؤونة اللازمة للمعيشة، كما تشمل كذلك الإدارة الملاحية بمعنى الكلمة عملية قيادة السفينة وتشغيلها وحفظ توازنها أثناء إبحارها بتحقيق رحلة بحرية على أحسن وجه وتوصيلها من ميناء إلى ميناء بسلام وأمان وما يتطلب ذلك من مواد وتجهيزات وأدوات سليمة وآمنة¹⁰.

ثانياً - التسيير التجاري:

إن التسيير التجاري يغطي العمليات التجارية المتعلقة بالسفينة المؤجرة مثال ذلك إبرام عقود الإيجار لنقل البضائع لسندات الشحن أو عقود إيجار السفينة من الباطن، استلام وتسليم البضائع، عملية مناولة البضائع عند الشحن والتفريغ، المحافظة على البضائع المنقولة أثناء الرحلة البحرية، تجهيز العنابر، عملية رص وتستيف البضائع... إلخ¹¹.

المطلب الثالث: احتيايل المؤجر على أجرة السفينة

قد يكون المؤجر هو المحتال، ويبقى المستأجر هو المجني عليه فيما يتعلق بمسألة أجرة السفينة، كما لو كان عقد إيجار السفينة ينص على استغلال المستأجر للسعة الكلية للسفينة، وعلى الرغم من ذلك لا يستغلها المستأجر بأكملها، بل يقوم المؤجر باستغلال السعة المتبقية في شحن بضائع تخصه دون الحصول على موافقة المستأجر، الأمر الذي يضر ببضائع المستأجر، خاصة أن هذا الأمر يملك المستأجر رفضه دون أن يبدي أسبابا لذلك¹².

والاحتيايل البحري الواقع من المؤجر يكون أكثر تواجدا في عمليات تأجير السفن الناقلة للمواد البترولية خاصة والتي تتمتع بتجهيزات لها خصوصية معينة حتى لا تفقد الشحنة جزءا من حمولتها باعتبارها من المواد المتطايرة، ففي هذا النوع من الاحتيايل يقوم المؤجر بتحميل الشحنة على سفينة شحن الوقود العادي، والتي لا تعد من ناقلات المواد الهيدروكربونية، ذات التكلفة الأقل ليستفيد من فرق الأجرة الذي اتفق عليه مع المستأجر، والذي قد لا يعلم الفرق بين طبيعة السفينتين، خاصة وأن المؤجر عادة غير مسؤول عما تفقده الشحنة أثناء عملية الشحن البحري، إنما يكون مسؤولا عن أي فقد أو تلف للبضائع أو تأخر في تسليم البضاعة إذا كان ذلك عن خطأ مقصود منه¹³، وهذا ما تقتضي به غالبية نماذج عقود السفن بالرحلة¹⁴، والتي في الغالب ما تأخذ هذه النماذج صورتين للإستئجار:

الصورة الأولى: العقود (المشارطات) النموذجية العامة: وهي المحررات التي تتدرج فيها شروط مطبوعة مع ترك بعض بياناتها على بياض كي يقوم أصحاب الشأن بملئها حسب أحوال تعاقدهم.

الصورة الثانية: العقود (المشارطات) النموذجية الخاصة: وهي التي تتضمن بيانات بخصوص سفن معينة أو سفن مخصصة لأغراض محددة ويتم تحرير هذه المشارطات بما يتلاءم مع العملية التي تخصص من أجلها، كما يجري الحال بالنسبة لمشارطات إيجار السفن الخاصة بنقل الخشب والبتروال والقمح وغيرها¹⁵.

- مشارطة خاصة بالحبوب: مشارطة 1914 Centrecon، مشارطة Dencon.

- مشارطة خاصة بالفحم: مشارطة 1922 Melcon، مشارطة 1962 Sovcoal، مشارطة 1920 Coastcon وقد عدلت في 1954 ثم في 1950، مشارطة 1938 Charfranc وقد روجعت في 1954.

- مشارطة خاصة بالأخشاب: مشارطة Scanfin، مشارطة 1914 Binacon¹⁶.

والاحتياال الصادر من مؤجر السفينة فيما يتعلق بتوفير ناقلات البتروال، وسلامة تجهيزاتها، لا يتوقف أثره عند الحصول على فرق الأجرة، والإضرار بالمستأجر أو الغير الحامل لسند الشحن في حالة إعادة بيع الشحنة خلال الرحلة، وإنما الخطورة قد تمتد إلى الغير، عندما يقوم المؤجر بتحميل الشحنة على ناقلة عادية، ليس لديها مقومات نقل المواد البتروالية، الأمر الذي قد يؤدي إلى انفجار السفينة وإغراقها، لأنها ليس لديها مقومات نقل المواد البتروالية، الأمر الذي قد يؤدي إلى انفجار السفينة، وما يتبعه من أضرار¹⁷.

ومن أبرز الحوادث في هذا النمط، هو ما أشارت إليه النشرة الصادرة عن المكتب البحري الدولي في 29 أكتوبر 1981، حول غرق ناقلة النفط الضخمة (سالم) قرب سواحل غرب إفريقيا، وذلك بتاريخ 17 جانفي 1980، حيث كان غطاء تأمين هيكلها (24) مليون دولار، وغطاء النفط الخام المشحون عليها (60,200,000) ستمين مليون ومائتي ألف دولار، وقد كانت كتلة النفط المتسرب لا تتناسب بحجمها مع ضخامة النفط المشحون عليها. ومن المعلومات التي وردت، أن الناقلة كانت قد توقفت سرا في إحدى الموانئ بجنوب إفريقيا، وأفرغت حمولتها وبعدها تم إغراقها¹⁸.

إن الاحتياال الذي يمارسه ملاك السفن ضد المستأجر، يتحقق من خلال تدخل عدة أشخاص مع المحتال، ومثال ذلك أن ترسو السفينة المستأجرة في أحد الموانئ المتساهلة، لإجراء إصلاحات مزعومة عليها، ثم يتم حجز عليها من قبل دائن مجامل، مقابل سندات غير مدفوعة، وتباع السفينة بعد ذلك بناء على قرار من المحكمة، وعندئذ فإن المشتري يحصل على السفينة وهي خالية في أية حقوق مترتبة

عليها، بما في ذلك التزامات عقد الشحن المترتبة على المالك الأول، حتى بالنسبة للبضائع المحمولة على ظهر السفينة، وبذلك فإنه يطلب أجرة شحن إضافية من أصحاب البضائع. ويكشف بعد ذلك أن شبكة الاحتيايل مكونة من المالك الأول والدائن المجامل والمالك الجديد¹⁹.

المبحث الثاني: الاحتيايل الصادر من المستأجر

لدراسة الاحتيايل الصادر من المستأجر لا بد أولاً أن نتطرق لتعريف المستأجر في القانون البحري، ثم تحديد امكانية إعادة المستأجر إيجار السفينة مرة ثانية والمعروف بالتأجير من الباطن، وبعدها نتناول الحالات التي يقوم بها المستأجر للاحتيايل على المؤجر (المجني).

المطلب الأول: تعريف المستأجر

مستأجر السفينة هو الذي ينتفع من وراء إبرام عقد الإيجار (المشاركة) ويوضع تحت يده السفينة أو جزء منها لقاء أجر لمدة معينة أو لعدد من الرحلات، ولا يترتب على بيع السفينة عقد إيجارها حتى لا يضار المستأجر من عملية نقل الملكية إلى الغير أثناء نقل البضاعة وتسليمها، إلا إذا نص عقد الإيجار على غير ذلك²⁰.

المطلب الثاني: الإيجار من الباطن

الأصل في غالبية التشريعات البحرية جواز التأجير من الباطن ما لم يتفق على عكس ذلك، ولا يجوز للمالك الأصلي الرجوع على المستأجر من الباطن ما لم يجاوز ما هو مستحق عليه للمستأجر الأصلي، على أنه غالباً ما ينص على منع المستأجر من التأجير من الباطن حتى لا يتمكن شخص آخر من السيطرة على السفينة وغالباً ما تكون بعيدة عن متناول يده، كما أن فترة التأجير قد تكون طويلة²¹.

إن منح إمكانية للمستأجر في إبرام عقد إيجار ثاني بنفس محل العقد الأول ونفس السفينة فهو أمر منطقي هو الآخر، ذلك أن المستأجر يستمد سلطته في توقيع المشاركة الثانية من حقه في استغلال السفينة الممنوحة له بموجب المشاركة الأولى، وبالرغم من وحدة محل العقدين إلا أن المستأجر للسفينة من الباطن لا يعتبر تنازلاً من جانبه إلى الغير. وإنما هو عقد إيجار جديد ومستقل عن العقد الأول، ويكون صادر من المستأجر السفينة كمؤجر إلى طرف آخر كمستأجر، وهنا نكون بصدد إستجارين، فيمكن أن يختلفان من حيث نوعهما وبنودهما، فالأول ذلك المبرم بين المؤجر والمستأجر الذي يأخذ صفة المؤجر الفرعي وبين المستأجر من الباطن والذي يأخذ صفة المستأجر الفرعي.

فعقد إيجار السفينة من الباطن ينعقد طبقاً للأحكام العامة لاستئجار السفن المنصوص عليها في القانون البحري، والتي أهمها مبدأ الحرية التعاقدية للأطراف بالإضافة إلى كتابة العقد لإثباته، أي أن عقد

إيجار السفينة من الباطن لا تحكمه قواعد خاصة به في القانون البحري وإنما يخضع لنفس الأحكام التي تخضع لها إبرام عقد الإيجار السفينة الأصلي²².

المطلب الثالث: احتياال المستأجر على أجرة السفينة

عند تحميل البضائع على سطح السفينة، يكون على مستأجر السفينة أن يدلي بالمعلومات اللازمة عن هذه الحمولة، فيجب عليه أن يعلن على وزنها وكميتها وتحديد طبيعتها وأوصافها، لأنه يكون مسؤولاً عن هذه البيانات، والمؤجر إذا كان لديه أسباب جدية للشك في صحة هذه البيانات المعطاة من المستأجر، فعليه أن يبدي تحفظات عليها في سند الشحن باعتباره ناقلاً بحرياً في هذه الحالة، كما سيقع عليه عبء إثبات الاحتياال الذي قام به المستأجر، بأن يثبت أن البيانات التي قدمها المستأجر لا تتفق مع حقيقة الوزن أو الحجم أو الكمية المحملة على السفينة، وهو ما أثر في تقدير أجرة النقل بأقل من قيمتها الأصلية²³.

هكذا يكون احتياال المستأجر²⁴ فيما يتعلق بحجم الحمولة أمراً محتملاً، خاصة أن من المتفق عليه أن مسألة شحن السفينة وتفريغها في عقد إيجار السفينة بالرحلة يكون تحت مسؤولية المستأجر ويتحمل تكاليفها²⁵، مع احتفاظ المؤجر بالإدارة التجارية للسفينة²⁶، لذلك يرى البعض أن هذا العقد أقرب إلى عقود النقل بمعناه الصحيح. وعلى المستأجر أن يضع على متن السفينة كمية البضاعة المذكورة في العقد وإلا تحمل أجرة الحمولة عن هذه الكمية²⁷، فمثلاً لو أن المستأجر ذكر في مشاركة إيجار السفينة أن الحمولة عبارة عن 1500 طن من القمح، والحقيقة أنه حمل السفينة 2000 كن من القمح²⁸، فهو بذلك يكون قد دفع لمؤجر السفينة أجرة أقل مما كان ينبغي عليه دفعه، خاصة أن المؤجر في هذا العقد يتمتع بالإدارتين الملاحية والتجارية، وبالتالي يكون من حقه أن يستغل السعة غير المشغولة في السفينة إلا إذا كان هناك إتفاق على غير ذلك²⁹.

وبهذا الفعل يكون مستأجر السفينة قد قام باحتياال مرتبط بالتعهدات التي يقدمها كضمانة للحمولة، كما أنه بذلك لم يحترم التزام حسن النية، وفي فرنسا يعتبر فعل المستأجر انتهاكاً لقانون الصادر بتاريخ 18 جوان 1966 بخصوص تأجير السفن وعقود النقل البحري³⁰، والذي يقضي بأنه في حالة ما تم اكتشاف الاحتياال وأثبتته المؤجر، فالجزء الذي سيوقع على المستأجر هو تكملة مبلغ الأجرة، كما أن القاضي له أن يحكم على المستأجر بإصلاح الضرر الذي أصاب المؤجر من جراء احتيااله.

وعليه إذا نظرنا إلى أن اختيار وقت حساب أجرة السفينة يكون معتمداً على المخاطر التي يضعها الأطراف في اعتبارهم عند التفاوض، خاصة الاحتياال الذي قد يرد في البيانات التي يقدمها المستأجر بخصوص البضاعة التي ستشحن على ظهر السفينة، سيكون من المناسب أن تحدد الأجرة حسب وصف البضاعة لحظة تفريغها من على ظهر السفينة، على أساس الوزن أو حجم البضائع³¹، دون اعتبار

للمعلومات الواردة في عقد الإيجار، أو التي أخذت عن البضاعة لحظة شحنها، وبذلك سيتم حساب أجرة السفينة من خلال الكميات والأوزان المسلمة في ميناء الوصول، مما يجعل استحالة في أن ينكر المستأجر كم البضاعة التي تم شحنها من خلال الكميات والأوزان المسلمة في ميناء الوصول، مما يجعل استحالة في أن ينكر المستأجر كم البضاعة التي تم شحنها، وحساب أجرة السفينة عند إنزال الحمولة يسمح بتجنب الأعمال الاحتيالية التي قد يقوم بها المستأجر، كما أن هذا صالحه، عندما تكون البضائع من النوعية التي تفقد بعض الوزن أثناء الشحن البحري³².

كما يمكن للمستأجر أن يقوم بالاحتيايل عن طريق عدم الالتزام بشروط إيجار السفينة، فيقوم باستئجار السفينة من مالكها، وتتوجه إلى الميناء قصد شحن البضائع، وبعد استلام المستأجرين أجور الشحن بموجب سندات الشحن متضمنة تسديد أجور الشحن مسبقا من قبل أصحاب البضائع، يتوارون عن الأنظار فجأة، دون القيام بعملية النقل المتفق عليها. عندئذ تبقى البضاعة محملة على ظهر السفينة، الأمر الذي يترتب عليه تحمّل مالك السفينة نقل البضاعة وتسليمها إلى وجهات وصولها الأخيرة، وحيث أنه لم يتحصل مبالغ إيجار السفينة، فقد لا يتوافر له المال الكافي لإكمال الرحلة، ليقوم هو الآخر ببيع البضاعة المحملة على ظهر السفينة للتخلص منها وتغطية الخسائر التي تكبدها، وتكون الضحية في الأخير مالك البضاعة الشرعي³³.

الخاتمة:

وفي الأخير يمكن القول أن الاحتيايل في عقد تأجير السفينة على أساس الرحلة أمرا مهما، إلا أنه لا يسبق في الأهمية الحيطة من أعمال الاحتيايل التي قد تنصب على سند الشحن، فالاحتيايل سيكون أسهل لأنه متعلق بالوثائق ذاتها وليس بأفعال مادية كما في حالة الاحتيايل المنصب على أجرة السفينة، ويجب التصدي لهذا الاحتيايل باتخاذ إجراءات وقائية من طرف المتدخلين في العمليات البحرية بالاستناد إلى متابعة أحدث مستجدات عمليات الاحتيايل البحري.

ويبد أنه لحسن الحظ أن هذا الاحتيايل أصبح نادرا في الوقت الحاضر، وهذا بسبب الرقابة المستمرة على شركات تأجير السفن، كما أن غالبية نماذج عقود تأجير السفن بات فيها شرط يحسم مسألة حساب أجرة السفينة.

ومن أبرز النتائج التي توصلنا إليها في هذا الموضوع: إعطاء بعض الوسائل لمكافحة الاحتيايل البحري بصفة عامة والاحتيايل الصادر من الأجرة السفينة في عقد إيجار السفينة على أساس الرحلة بصفة خاصة ما يلي:

- مكافحة الأعمال الاحتيالية المستهدفة لشؤون الملاحة البحرية والاستغلال البحري ككل.
- عدم تسجيل أي سفينة وهي محملة بالبضائع، وعدم نقل ملكية أو تغيير اسم أي سفينة أثناء إبحارها في رحلة، وذلك قصد تمكين السلطات المختصة من فحصها قبل تحميلها.

- عدم السماح لمالك السفينة أو مستأجرها ببيع البضائع المملوكة للغير والمشحونة على السفينة كليا أو جزئيا استيفاء لأي نوع من الاستحقاقات إلا بناء على حكم قضائي.
- عدم التعامل مع السفن الجواله، وشركات النقل البحري المزدوجة الجنسية، ومحاولة التعامل قدر الإمكان مع الشركات الملاحية المعروفة أي ذات السمعة الجيدة، مع إعطاء أولوية الشحن للسفن العربية، وذلك قصد تطوير الإقتصاد البحري في الدول العربية.

ومن الإقتراحات التي نقدمها لهذا الموضوع:

- أن أفضل طريقة لكي يتجنب مؤجر السفينة (المالك المجهز) ومستأجرها، التورط في حوادث احتيال هي أن يجروا التحريات الضرورية لكي يقنعوا بمكانة ونزاهة ملزمة، ومن أهم الطرق نذكر:
 - أن يتحرى مؤجر (مالك) السفينة عن المستأجر لها قبل الارتباط بعقد إيجار السفينة.
 - أن يتحقق مالك السفينة من المركز المالي للمستأجر وفي بعض الظروف يجب ألا يقبل مالك السفينة تأجيرها إلا بضمان بنكي يغطي كل قيمة الإيجار عند توقيع العقد.
 - أن يرفض مالك السفينة الطلبات المقدمة من المستأجرين بوضع بند في العقد يمنح المستأجر أو وكلاءه حق توقيع بوالص الشحن نيابة عن ريان السفينة.
 - أن يتأكد مستأجر السفينة من نظافة سجل مالك السفينة التي يريد أن يستأجرها.
 - أن يتأكد الريان من أن البضاعة الموقع على بوالص شحنها هي فعلا على ظهر السفينة وأن يبذل العناية والانتباه اللازمين للتأكد من أن بوالص الشحن قد وقعها الشخص المفوض، وأنها قد وثقت أو أشهد عليها.
 - عند إصدار بوليصة شحن، على الريان أن يتأكد من عدم تسليم البضاعة إلا مقابل النسخة الأصلية المصدقة أصولا.
 - تشجيع الريان على التبليغ عن موقع السفينة بواسطة فترات معينة من الرحلة وإذا أمكن عندما يتعلق الأمر بشحنات ثمينة.
- التشجيع على القيام باتفاقيات دولية تحكم أجرة السفينة في عقد إيجار السفينة للحد ومكافحة الاحتيال البحري الصادر من قبل أطرافها (سواء من قبل المؤجر أو طرف المستأجر)، وانضمام إليها الدول العربية بصفة عامة والجزائر بصفة خاصة، وذلك على غرار الاتفاقيات التي صدرت ومازال تصدر في شأن عقد النقل البحري منها نذكر الاتفاقية الدولية الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن لسنة 1924 المصادق عليها من قبل الجزائر بمقتضى المرسوم الرئاسي 70/64 المؤرخ في 02 مارس 1964، الجريدة الرسمية رقم 28 لعام 1964، واتفاقية الأمم المتحدة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كليا وجزئيا (روتردام لعام 2008).

الهوامش:

- 1 - أنظر المادة 650 من القانون رقم 80/76، المؤرخ في 23 أكتوبر 1976، معدل ومتمم بالقانون رقم 05/98، مؤرخ في 25 أكتوبر 1998 يتضمن القانون البحري، الجريدة الرسمية رقم 47 سنة 1998. والقانون رقم 04/10 المؤرخ في 5 أوت 2010 الجريدة الرسمية عدد 46 الصادرة بتاريخ 18 أوت 2010.
- 2 - عقد إيجار السفينة هو عقد تجاري وهو ما جاء في نص المادة الثانية فقرة 19 من قانون رقم 05-02 مؤرخ في 27 ذي الحجة 1425 الموافق ل 6 فبراير سنة 2005 المتضمن القانون التجاري، الجريدة الرسمية عدد 11، يعدل ويتمم الأمر رقم 75-59 المؤرخ في 20 سبتمبر سنة 1975. حيث تنص على أنه: «... كل عقود التأمين والعقود الأخرى المتعلقة بالتجارة البحرية ...». فهو إذن عقد تجاري بالنسبة لمؤجر السفينة وهو ما جاء في نص المادة 3 فقرة 5 من نفس القانون التي تنص على أنه: «يعد عملا تجاريا بحسب الشكل - كل عقد تجاري يتعلق بالتجارة البحرية والجوية»، خلافا للمستأجر الذي لا يعد تجاريا، إلا إذا قصد استئجار السفينة من أجل الاستغلال التجاري ويخضع لقواعد القانون الخاص عند الفصل في المنازعات المترتبة عنه من قبل القضاء العادي ويخضع في تفسير لقواعد القانون المدني الخاصة بتفسير العقود وتسود المساواة بين طرفي العقد.
- انظر: محمود شحماط، القانون البحري الجزائري، دار الهدى، عين مليلة-الجزائر، 2010، ص 76.
- 3 - عبد الحميد المنشاوي، قانون التجارة البحرية في ضوء الفقه والقضاء، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2005، ص 187.
- 4 - الاحتيايل لغة: هو الخداع والمراوغة وقانونا هو ارتكاب جريمة الغش والتدليس مع توفر القصد الجنائي بما ينطوي عليهما الغش والتدليس من أساليب وأشكال، ويطلق عليه مجازا الاحتيايل الوثائقي.
- انظر: يوسف، عطاري، "الغش التجاري البحري (الاحتيايل البحري) وكيفية مكافحته"، مجلة دراسات، علوم الشريعة والقانون، الجامعة الأردنية، المجلد 34، 2008، ص 533.
- 5 - شهاب أحمد جاسم العنكبي، مبادئ مكافحة الاحتيايل البحري، عن الموقع: <https://www.kantakji.com> تم الاطلاع عليه: 2019/02/24.
- 6 - كمال حمدي، القانون البحري (السفينة، أشخاص الملاحة البحرية، استغلال السفينة)، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1998، ص 442.
- 7 - صلاح الدين سحولي، دعوى المسؤولية ضد الناقل البحري، مذكرة ماجستير في قانون الأعمال، كلية الحقوق، جامعة وهران - السانبا، 2007، ص 33.
- 8 - نصيرة خواص، النظام القانوني لريان السفينة، مذكرة ماجستير في الحقوق، فرع قانون الأعمال، كلية الحقوق، جامعة بن يوسف بن خدة - الجزائر 1، 2009، ص 3.
- 9 - سحولي صلاح الدين، المرجع السابق، ص 34.

- 10 - أحمد حسني، عقود إيجار السفن، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1985، ص 77.
- 11 - محمد عبد الفتاح ترك، التحكيم البحري (النطاق الشخصي لإتفاق التحكيم في عقد النقل البحري)، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2005، ص 83.
- 12 - محمد مرسي عبده، "التصدي للاحتياال المتعلق بالوثائق البحرية (وفقا للقانون البحري القطري والاتفاقيات الدولية)"، *المجلة القانونية والقضائية*، كلية الحقوق، جامعة حلوان - مصر، ص 150. تم الاطلاع عليه: <https://www.kantakji.com>، 2019/02/24، عن الموقع:
- 13 - محمد مرسي عبده، المرجع السابق، ص 150.
- 14 - مثل مشاركة Gencon وقد روجعت في 1922 وهي مشاركة بالرحلة، مشاركة Lutitia والذي لا يتضمن أية إشارة عن مسؤولية المؤجر عما يفقد في الطريق من الحمولة بسبب الشحن البحري.
- 15 - REMOND-GOUILLOUD Martine, Droit Maritime, 2eme édition, A. Pedone, Paris, 1993, P 270.
- 16 - نقلا عن: كمال حمدي، المرجع السابق، ص 439.
- 17 - محمد مرسي عبده، المرجع نفسه، ص 151.
- 18 - طاهر جلال الحبوش، جرائم الاحتياال - الأساليب والوقاية والمكافحة، أكاديمية نايف العربية للعلوم والأمنية، الرياض، 2001، ص 102.
- 19 - المرجع نفسه، ص ص 104-105.
- 20 - عبد الحميد مرسي عنبر، شركات النقل البحري (شركات الملاحة البحرية)، دار الكتب المصرية، الإسكندرية، 2014، ص 157.
- 21 - عبد الحميد مرسي عنبر، المرجع السابق، ص 157.
- 22 - خالد عباس، أحكام عقد إستئجار السفن في التشريع البحري الجزائري، مذكرة ماجستير في القانون الخاص - تخصص القانون البحري والنشاطات المينائية، كلية الحقوق، جامعة وهران - السانيا، 2012، ص 23.
- 23 - محمد مرسي عبده، المرجع نفسه، ص 148.
- 24 - يمكن وصف احتياال الطرف المستأجر بأنه عمل احتيالي من جانب مستأجر السفينة، لإلحاق الضرر بالمالك أو الشاحن أو بهما معا، ولقد وفرت التغييرات التي طرأت على أساليب الشحن إضافة إلى هرم كثير من المراكب وكونها أيلة للزوال، أساسا خصبا لهذا النوع من الجريمة الإحتيالية. أنظر: يوسف عطاري، المرجع نفسه، ص 533.
- 25 - RODIERE Rene, Considérations sur les affrètements et les transports en droit comparé, Revue de droit maritime française, 1970, P 390.
- 26 - أنظر المادة 651 من القانون البحري الجزائري، المرجع السابق.

- 27 - تتص المادة 668 من القانون البحري الجزائري على أنه: « يجب على المستأجر أن يضع على متن السفينة كمية البضاعة المذكورة في عقد إيجار السفينة، وإذا لم يفعل ذلك يتحمل أجرة الحمولة على هذه الكمية ».
- 28 - محمد مرسي عبده، المرجع السابق، ص 149.
- 29 - إذا قام المستأجر في حالة إستئجار السفينة كاملة بوضع كمية من البضائع تقل عن الكمية المذكورة في العقد فلا يجوز للمؤجر تكميل الحمولة ببضائع أخرى إلا ضمن الشروط المتفق عليها مع المستأجر.
- 30 - Voir: Loi française N° 66-420 du 18 juin 1966 (Journal Officiel du 24 /06/1966) abrogé par l'ordonnance N° 2010-1307 du 28/10/2010 (Journal Officiel du 03/11/2010) sur les contrats d'affrètement et de transports maritimes.
- 31 - هناك مجموعة من العوامل التي تتدخل في تحديد الأجرة منها حجم البضاعة أي المكان الذي تحتله البضاعة في السفينة، لأن البضاعة التي تشغل مكانا كبيرا تمنع نقل بضائع أخرى كثيرة وبالتالي ترتفع أجرة نقلها، كما أن لقيمة البضاعة المنقولة ومدى تعرضها للضياع أو التلف أو الكسر أو مدى خطورتها أثرا في تحديد الأجرة بالنظر إلى الواجب الملقى على عاتق الريان في المحافظة عليها.
- انظر: إسرائ عبد الهادي محمد الدباغ، عقد إيجار السفينة المجهزة (دراسة مقارنة)، رسالة لنيل شهادة الماجستير في القانون الخاص، كلية القانون، جامعة الموصل، 2005، ص 44.
- 32 - محمد مرسي عبده، المرجع السابق، ص ص 149-150.
- 33 - نقلا عن: ليلي قماز إلبياز، "الإحتيال في التجارة البحرية ولجاءات مكافحته"، مجلة الحقيقة، جامعة أدرار - الجزائر، العدد 28، 2014، ص 83.