حوليات جامعة الجزائر 1 المجلد: 36/ العدد: 03- 2022، ص: 144_161

مشارطة الايجار صورة للاستغلال التجاري للسفينة

Chaerter Party Picture For Commercial Exploitation Of The Ship

كـراش ليلى [1]،

[1] كلية الحقوق، جامعة الجزائر 1 ، (الجزائر)، Lot.chikh@univ-adrar.edu.dz

تاريخ الإرسال: 2021/11/21 تاريخ القبول:2022/09/11 تاريخ النشر: سبتمبر/2022

الملخص:

يأتي النقل في طليعة صور الاستغلال التجاري للبيئة البحرية، وتعتبر السفينة أداة الملاحة البحرية باعتبارها تسمح بالربط بين البحار والمحيطات، وبالتالي يرتبط الاستغلال التجاري البحري باستغلالها، وعقد النقل البحري هو عقد يلتزم بموجبه الناقل بنقل البضائع من ميناء إلى ميناء آخر عن طريق السفينة، مقابل أجر يلتزم به الشاحن، فيقوم الناقل سواء كان مالكا للسفينة أو مستأجرا لها ومجهزا بأن ينقل البضائع لحساب الشاحن، وعليه يتم النقل البحري للبضائع بموجب سندات الشحن، أو بموجب مشارطة ايجار السفينة.

ويعد النقل بموجب سند الشحن أهم صور الاستغلال التجاري للبيئة البحرية، ومع ذلك فهو لا يمثل الصورة الوحيدة للاستغلال التجاري البحري، لهذا غالبا ما يستأجر صاحب البضاعة سفينة أو جزء منها لغرض استغلالها في نقل بضائعه أو بضائع من يمثلهم، وبالتالي يتم عقد ايجار السفينة بموجب اتفاقية يلتزم بموجبها مؤجر السفينة بأن يضع سفينته تحت تصرف مستأجر السفينة مقابل أجر، ويمكن أن يتم استئجار السفينة غير مجهزة أو سفينة مجهزة على أساس الرحلة أو لمدة معينة.

الكلمات المفتاحية: استغلال السفينة– سفينة بهيكلها– سفينة مجهزة– مشارطة بالرحلة– مشارطة زمنية.

Abstract:

Transportation comes at the forefront of the forms of commercial exploitation of the marine environment, and the ship is considered a marine navigation tool, and thus maritime commercial exploitation is linked to their exploitation. The shipper, the carrier, whether he is the owner of the ship or a charterer and equipped with it, transports the goods for the account of the shipper, and accordingly, the sea transportation of the goods is carried out according to the bills of lading or under the charter of the ship. Transportation under the bill of lading is the most important form of commercial exploitation of the marine environment, however, it is not the only form of marine commercial exploitation. the lease of the ship is concluded under an agreement under which the lessor is bound The ship may put his ship at the disposal of the ship charterer in return for a fee.

Key words: Exploitation of a ship - A ship with her hull - An equipped ship - A voyage chart - A time chart.

المؤلف المرسل: كـراش ليلى ، الإيميل المهني: Lot.chikh@univ-adrar.edu.dz

مقدمة

يأتي النقل في طليعة صور الاستغلال التجاري للبيئة البحرية، ويعد نقل البضائع بوجه عام عصب حركة تداول الثروات، إذ لا يتأتى انجاز المبادلات بين أجزاء المعمورة دون أن يستلم الأمر نقل الأشياء من مكان إلى آخر، وتأتي أهمية استغلال السفن في نقل البضائع من استئثارها من بين وسائل النقل بقدرة فائقة على نقل الحمولات الضخمة التي يستعصي نقلها بالطائرات حتى المرحلة الراهنة من تطورها[1]، وعليه تعتبر السفينة أداة الملاحة البحرية باعتبارها تسمح بالربط بين البحار والمحيطات، وبالتالي يرتبط الاستغلال التجاري البحري باستغلالها، فممارسة التجارة عبر الملاحة البحرية يستدعي استغلالا تجاريا لها.

وعقد النقل البحري هو عقد يلتزم بموجبه الناقل بنقل البضائع من ميناء إلى ميناء آخر عن طريق السفينة، مقابل أجر يلتزم به الشاحن، فيقوم الناقل سواء كان مالكا للسفينة أو مستأجرا لها ومجهزا بأن ينقل البضائع لحساب الشاحن، والشاحن هو الذي يقدم البضاعة إلى الناقل لكي ينقلها إلى المرسل إليه، الذي قد يكون الشاحن نفسه أو شخص آخر، والنقل قد يكون نقل بمشارطة ايجار أو نقل بموجب سند شحن[2].

وعليه يتم النقل البحري للبضائع بموجب سندات الشحن، أو بموجب مشارطة ايجار السفينة، ويكون استغلال السفينة في الحالة الأولى من قبل مالها ممثلا بالربان، وبموجب عقد يبرم بين الناقل (مالك السفينة أو ربانها) والشاحن، وسند الشحن لا يحرر عادة من قبل الناقل إلا إذا تم شحن البضاعة على ظهر السفينة لإثبات واقعة الشحن ذاته[3]، فإذا اقتصر الأمر على مجرد التزام الناقل بنقل بضاعة معينة من مكان إلى مكان آخر دون أن يقتضي ذلك تأجير سفينة معينة أو جزء منها فلا محل لاستخدام مشارطة الايجار، ويكون سند الشحن في هذه الحالة صالحا لإثبات عقد النقل أو لإثبات تسليم البضاعة المراد نقلها[4].

وترجع أهمية دراسة موضوع مشارطة ايجار السفينة كصورة للاستغلال التجاري للسفينة لما توفره عملية تأجير السفن من مزايا للشاحنين والناقلين، لكون أن عملية استغلال السفينة وتجهيزها (الطاقم والمؤونة) يتطلب تكلفة ضخمة، وإذا بدأت الملاحة تبدأ مصاريف الموانئ والتأمين وعقود النقل وتنفيذها، والمسؤولية الناشئة عنها، وعليه فإن الإشكالية المطروحة في هذه الورقة البحثية تدور حول: ماهية مشارطة ايجار السفينة والآثار القانونية المترتبة عليها؟

للإجابة على هذه الإشكالية قسمنا بحثنا إلى مبحثين، عالجنا ماهية مشارطة ايجار السفينة في (المبحث الأول)، أما (المبحث الثاني) فقد خصصناه للأحكام القانونية المتعلقة بمشارطة ايجار السفينة.

المبحث الأول: ماهية مشارطة ايجار السفينة

عقد ايجار السفينة، أو كما هو يسمى في عرف التجارة البحرية "مشارطة ايجار السفينة"[5] يعني الاتفاق الذي يتم بين مالك السفينة أو مجهزها والمستأجر، يتعهد بمقتضاه المؤجر بأن يضع سفينة معينة تحت تصرف الثاني مقابل أجرة يتم الاتفاق عليها في العقد للقيام بالاستغلال البحري للسفينة، مهما كانت الصورة التي تتخذها هذه المشارطة.

إن تحديد ماهية مشارطة ايجار السفينة يستدعي منا تحديد مفهوم هذه المشارطة في (المطلب الأول)، ثم تحديد صورها في (المطلب الثاني).

المطلب الأول: مفهوم مشارطة ايجار السفينة

إن تحديد مفهوم مشارطة ايجار السفينة يتطلب التطرق لتعريفها في (الفرع الأول)، وخصائصها في (الفرع الثاني)، وتمييزها عن المصطلحات المشابهة لها في (الفرع الثالث).

الفرع الأول: تعريف مشارطة ايجار السفينة

تعرف مشارطة ايجار السفينة بأنها عقد يلتزم بمقتضاه المؤجر مقابل أجرة، بأن يضع تحت تصرف المستأجر سفينة صالحة للملاحة، لمدة محددة أو للقيام برحلة أو رحلات معينة[6]، ويكون للمجهز حق الإدارة التجارية والملاحية للسفينة، ويكون هذا عادة في نقل البضائع التي يحتاج فيها الناقل إلى كل السفينة أو جزء منها في شحن نوع معين من البضائع، وهي البضائع الصب مثل: شحن المواد الخام كالبترول والفحم والأخشاب والحديد والنحاس، ويبرم العقد في جو تسوده المساواة بين أطراف العقد دون إذعان لأيهما[7].

ويجري النقل البحري بموجب ايجار السفينة بسند يحرره لإثبات واقعة استئجار السفينة بين مالك السفينة والمستأجر، وهذا الأخير هو الذي يأخذ على عاتقه استغلال السفينة كلا أو جزء منها، أو خلال مدة معينة، وله الحق في استغلالها في عمليات نقل البضائع أو غيرها بموجب سند استئجارها، وترتبط شركات الملاحة البحرية بالشاحنين بموجب عقود نقل بحري نظرا لعدم إمكانية شركات الملاحة البحرية استثمار ما تملكه من السفن في نقل البضائع، إذ من النادر أن تمتلك المشروعات الاقتصادية أسطولا بحريا تابعا لها، تقوم شركات الملاحة على مشروعات بحرية يتمثل غرضها الرئيسي في تقديم خدمات النقل للغير[8].

الفرع الثاني: خصائص مشارطة ايجار السفينة

عقد استئجار السفينة يخضع لمبدأ الحرية التعاقدية ومبدأ الرضائية، بحيث تحدد شروط العقد والتزامات الأطراف بكل حرية، سواء ما تعلق القواعد المتعلقة بمسؤولية المؤجر أو الاعفاء من المسؤولية أو مدة التقادم المنصوص عليها قانونا، وعليه فإن عقد استئجار السفينة يخضع لمبدأ الرضائية المنصوص عليها في القواعد العامة للعقود (أولا)، والكتابة ماهي إلا وسيلة لإثباته (ثانيا).

أولا: عقد ايجار السفينة عقد رضائي

عقد استئجار السفينة من عقود المعاوضة الملزمة للجانبين وهو من العقود الرضائية، وهو عقد تجاري بالنسبة لمؤجر السفينة خلافا للمستأجر ألا قصد استئجار السفينة من أجل الاستغلال التجاري، ويخضع لقواعد القانون الخاص عند الفصل في المنازعات المترتبة عنه من قبل القضاء العادي، ويخضع تفسيره لقواعد القانون المدني الخاصة بتفسير العقود[9]، وعليه يبرم عقد إيجار السفينة مثله مثل عقد الايجار المدني بين المؤجر والمستأجر، ويتم هذا الاتفاق طبقا للقواعد العامة في ابرام العقود[10]، والقواعد

الخاصة الواردة في القانون البحري نظرا للطبيعة الخاصة لمحل هذا العقد وهو السفينة، وأيضا المخاطر التي تتميز بها البيئة البحرية.

طرفا عقد ايجار السفينة، سواء تعلق الأمر بإيجار سفينة غير مجهزة أو بمشارطة ايجار سفينة مجهزة لمدة زمنية أو لرحلة معينة هما المؤجر والمستأجر، قد يكون المؤجر مالكا للسفينة وذلك هو الأصل، ومالك السفينة ومؤجرها مهما كانت صفته شخصا طبيعيا أو ممثل شخص معنوي يمكن أن يوكل غيره باسمه ولحسابه بموجب وكالة عامة أو خاصة، كما منح المشرع سلطة ابرام عقد ايجار السفينة للأعوان المساهمين في الاستغلال التجاري للسفينة وهم السماسرة البحريون والربان ووكيل السفينة.

كما يمكن لمستأجر السفينة تأجيرها من الباطن، باعتباره حق ناتج ومتصل بحقه في استغلال السفينة، ولكن المشرع جعل سلطة المستأجر في التأجير من الباطن طبقا للمادة 644 ق ب ج خاضعة لاتفاق الطرفين، بمعنى أنه إذا وجد شرط في مشارطة ايجار السفينة يقضي بعدم إمكانية تأجيرها من الباطن، يجب على المستأجر الالتزام بهذا الشرط، ويجب عليه أن يبقى ملتزما اتجاه المؤجر بالواجبات الناتجة عن عقد الاستئجار.

وفي حالة تأجير السفينة من الباطن نكون في مواجهة مشارطتين، الأولى تلك المبرمة بين المؤجر والمستأجر الأصلي (والذي يعد في هذا الفرض مؤجرا) وبين المستأجر من الباطن، وتعرف بعقد ايجار السفينة من الباطن، وأحكام مشاطة تسري على أطرافها، وعليه تنشأ علاقات بين المؤجر في المشارطة الأصلية وبين المستأجر من الباطن، وتلك التي تنشأ بين المستأجر الأصلي والمستأجر من الباطن، وأخيرا تلك التي تنشأ بين المستأجر من الباطن والغير[11].

ثانيا: مشارطة ايجار السفينة وسيلة للإثبات

إن مشارطة الإيجار هي المحرر الذي يكتب لإثبات عقد إيجار السفينة[12] نظرا لمبدأ الحرية التعاقدية التي يسود إبرام مشارطات ايجار السفن[13]، فإن المستأجر في عقد ايجار السفينة يكون في نفس القوة الاقتصادية للمؤجر، مما يسمح له بمناقشة شروط العقد، وتبعا لذلك فهو ليس بحاجة إلى حمايته، لذلك يخضع ايجار السفينة للحرية التعاقدية، وأحكام التقنين البحري هي مكملة ومفسرة لإرادة المتعاقدين[14]، ينطبق في حالة عدم الاتفاق على أحكام أخر، لهذا لا يوجد في القانون لشكل معين لإثبات العقد، ودرج العمل على تسمية المحرر المثبت لعقد ايجار السفينة بمشارطة ايجار السفينة". وعليه عقد إيجار السفينة عقد رضائي لا تلزم أية شكلية لانعقاده، والكتابة مشروطة للإثبات وليس لصحة العقد، إذ يكفي لقيام العقد تطابق الايجاب والقبول طبقا للقواعد العامة، حيث يجب أن يثبت بالكتابة، وأن يتضمن التزامات الأطراف، ولا تطبق قاعدة الاثبات هذه إلا على السفن التي تقل حمولتها الاجمالية على 10 أطنان (المادة 642 ق ب ج)، وغياب الكتابة لا يؤدي إلى بطلان عقد استئجار السفينة، بل يبقى صحيحا ومرتبا لآثاره، هذا إذا كانت حمولة السفينة تفوق 10 أطنان، أما إذا كانت حمولة السفينة تقل

عن 10 أطنان فإن الاثبات فيها يخضع للقواعد العامة في الاثبات، وعليه فإن شرط الكتابة المنصوص عليه في المادة 642 ق ب ج هو للإثبات وليس للانعقاد.

يجب أن يتضمن عقد ايجار السفينة حسب المادة 643 ق ب ج على:

– العناصر الفردية للسفينة:

–اسم وعنوان المؤجر والمستأجر

–النسبة المئوية للأجر الخاص باستئجار السفينة

–مدة العقد أو بيان الرحلات التي يجب القيام بها

إذا كان القانون لا يشترط شكل معين للمحرر الذي يثبت عقد ايجار السفينة فإن الرسائل والبرقيات المتبادلة بين الطرفين باعتبارها تعبر عن ايجاب وقبول الطرفين[15]، وأمام عدم وجود توحيد دولي لأحكام مشارطات الايجار، والذي يرجع سببه إلى أن عقد ايجار السفينة ليس بعقد إذعان طالما أن لأطراف حرية في مناقشة شروطه على قدم المساواة، وقد أظهر العمل البحري مشارطات إيجار نموذجية عامة تدرج فيها شروط مطبوعة، مع ترك بعض البيانات على بياض كي يقوم أصحاب الشأن بملئها، وأخرى متخصصة حسب نوع التجارة التي تتعلق بها[16]، تتضمن بيانات بشأن سفن معينة أو سفن مخصصة لأغراض محددة، ويبقى للأطراف ايراد بعض التعديلات على الشروط المطبوعة التي تتضمنها تلك المشارطات، سواء بالحذف أو الإضافة، وتكون لهذه الشروط المضافة التي تخالف الشروط المطبوعة الغلبة على هذه الأخيرة –مهما كانت طريقة إضافتها–لأنها أوضح تعبيرا عن إرادة المتعاقدين[17].

الفرع الثالث: تمييز مشارطة إيجار السفينة عن المصطلحات المشابهة له

يأخذ عقد النقل البحري صورتين: إما نقل بموجب مشارطة ايجار سفينة وإما نقل بموجب سند شحن، وإذا كان كلا منهما يخضع لنظام قانوني مختلف تماما عن النظام الذي يحكم الآخر، فمن الناحية الاقتصادية يعتمد الايجار على مشروع كبير يرد على كل طاقة السفينة أو جزء محدد من طاقتها، أما عقد النقل البحري بموجب سند الشحن فإنه يعتمد على عملية قليلة الأهمية، بأن يعهد أحد الشاحنين ببضاعته إلى إحدى سفن الخطوط المنتظمة، من أجل نقلها مع غيرها من بضائع لشاحنين آخرين إلى الموانئ المتفق عليه مسبقا[18].

في جميع الحالات التي يتم فيها النقل بموجب مشارطات ايجار يتم إصدار سندات شحن، إلا أن سند الشحن في هذه الحالة لا يثبت في الواقع إلا استلام الربان لكمية البضاعة الثابتة به، فهذا السند هو الذي يعطي الحق للشاحن – الطرف في المشارطة–أن يتقدم في ميناء الوصول مطالبا الربان بتسليمه البضاعة[19].

من المهم أن نعرف أن مجرد إصدار سند الشحن تنفيذا لعقد ايجار على النحو السابق لا يؤدي تلقائيا إلى إخضاع عمليات النقل بعقود الايجار إلى أحكام عقد النقل، فمالك السفينة عندما يصدر سند شحن للمستأجر لا يلتزم إلا بأحكام عقد ايجار السفينة، إلا أنه إذا أصدر مالك السفينة للمستأجر سند شحن قابل للتداول، فإنه يعطي المستأجر تفويضا ضمنيا يخوله تظهير سند الشحن، وبالتالي يؤدي هذا

إلى إلزام المالك الذي يكون مسؤولا في مواجهة حامل سند الشحن[20] طبقا لأحكام عقد النقل البحري، أما إذا كان حامل السند هو المستأجر موقع عقد الايجار فإن العلاقة بينه وبين المالك تطبق عليها أحكام عقد الايجار وليس سند الشحن[21].

وتحرير مشارطة الايجار في حالة التأجير بالرحلة لا يغني عن تحرير سند الشحن الذي يعد مجرد إيصال باستلام البضاعة يسلمه الربان للشاحن، ويثبت فيه شحن كمية البضائع على السفينة، وعليه فالشاحن الذي يريد نقل بضاعته من ميناء بحري إلى آخر يبرم مع الناقل عقد نقل بحري، وبعد تمام شحنه للبضاعة يصدر الناقل سند الشحن الذي قد يتضمن عقد النقل ذاته أو تكون مجرد وثيقة لإثباته[22].
ولما كان سند الشحن في هذه الحالة يثبت واقعة لاحقة على إبرام المشارطة وهي واقعة الشحن، فإنه من المتصور أن يقع بينه وبين المشارطة تعارض، فإذا ذكر في المشارطة أن الإيجار يتعلق بنقل كمية ما من البضائع، إلا أن سند الشحن الذي صدر بعد الشحن تضمن كمية تختلف عن تلك المتفق عليها في سند الشحن، فهنا يعتد بالكمية الواردة في سند الشحن، أما الحالة التي يحيل فيها سند الشحن إلى مشارطة الإيجار، وتوجد اختلافات بين شروط كل منهما، فيجب التفرقة بين الإحالة العامة التي يجب الأخذ بالشروط الواردة في مشارطة الإيجار التي يحيل إليها السند، والإحالة المحدودة التي يعتد فيها بما ورد في سند الشحن[23].

ولا يمكن تصور هذا التعارض بين مشارطة الايجار وسند الشحن إلا في العلاقة بين الشاحن (المستأجر بالرحلة) والناقل المؤجر، أما بالنسبة للمرسل إليه حامل سند الشحن فهو غريب عن العلاقة بين المؤجر والمستأجر باعتباره من الغير، ومن تم فإن علاقته بالناقل (المؤجر) يحكمها سند الشحن وحده، أما إذا أحال سند الشحن إلى مشارطة الإيجار، فإن حامل السند يلتزم بالشروط الواردة بالمشارطة التي أحال إليها سند الشحن في كل ما لم يرد فيه نص في سند الشحن.

المطلب الثاني: صور مشارطة إيجار السفينة

يتم عقد ايجار السفينة بموجب اتفاقية يلتزم بموجبها مؤجر السفينة بأن يضع سفينته تحت تصرف مستأجر السفينة مقابل أجر، ويمكن أن يتم استئجار السفينة على أساس الرحلة أو لمدة معينة أو بهيكلها (المادة 640 ق ب ج)، ومن تم فقد يتولى المالك تأجير السفينة بدون تجهيز ودون أن يزودها بالمؤن أو الطاقم، ويطلق عليه أيجار السفينة غير مجهزة أو عارية (الفرع الأول)، أو أن يتولى مالك السفينة بتأجيرها مجهزة، ويضعها في حالة صالحة للملاحة، ولهذا من الايجار صورتين هما: مشارطة الايجار الزمنية (الفرع الثاني)، أو مشارطة إيجار لرحلة أو لعدة رحلات (الفرع الثالث).

الفرع الأول: ايجار السفينة بهيكلها (Coque-nue)

عقد ايجار السفينة غير مجهزة هو عقد يضع بمقتضاه المالك سفينته عارية غير مجهزة لا بطاقم ولا بالمؤونة والوقود تحت تصرف شخص آخر للانتفاع بها لمدة معينة لقاء أجر معلوم، فيقوم المستأجر

بالتعاقد مع الربان والطاقم وتموين السفينة بالغذاء والوقود، ويعد المستأجر في هذه الصورة مجهزا للسفينة دون المالك، ويعد العقد من قبيل ايجار الأشياء، ومن تم تسري عليه أحكام الايجار في القانون المدني[24]. ويقصد بالتجهيز تهيئة السفينة بوجه عام للاستغلال البحري، عن طريق تزويدها بالمؤونة والوقود، والأدوات اللازمة لملاحتها، واستخدام الربان وأفراد الطاقم البحري (البحارة)، ولا يلزم لكي نكون بصدد إيجار سفينة غير مجهزة أن يتولى المستأجر تجهيزها بالكامل، بل يمكن الاتفاق على أن يتولى المؤجر جانبا من التجهيز، كتزويد السفينة ببعض المؤن أو الأدوات الملاحية[25].

ويتعهد المؤجر بموجب عقد استئجار السفينة بهيكلها، بأن يضع تحت تصرف المستأجر السفينة بدون تسليح أو تجهيز تحت تصرف المستأجر لوقت محدود، ويتعهد المستأجر بدوره بدفع الإيجار (المادة 724 ق ب ج)، ويتمتع المستأجر بالتسيير الملاحي والتجاري للسفينة[26]، ولهذا الغرض فإنه يكون المسؤول الوحيد عن الالتزامات التي عقدها الربان لخدمة السفينة (المادة 730 ق ب ج)، وعليه يترتب عن هذا التأجير انتقال الإدارتين الملاحية والتجارية للمستأجر، حيث يقوم المستأجر عادة باختيار الربان، ويعطيه التعليمات في كل ما يتعلق باستغلال السفينة خلال فترة التأجير[27]، كما أن المستأجر هو الذي يبرم عقود النقل بموجب سندات شحن مع الشاحنين، وبالتالي يعتبر هو الناقل في مواجهتهم، وتطبق عليه الأحكام القانونية الخاصة بعقد النقل البحري[28]، وعليه يكتسب مستأجر السفينة غير مجهزة صفة المجهز بكل ما يرتبط بهذا الوصف من آثار قانونية، كما أنه يكتسب في موجهة الشاحن صفة الناقل البحري[29].

الفرع الثاني: ايجار السفينة مجهزة

ايجار سفينة مجهزة عقد يلتزم بمقتضاه المؤجر بوضع سفينة معينة تحت تصرف المستأجر وذلك لمدة محددة أو لرحة أو لرحلات معينة، والمؤجر هو الذي يتولى تجهيز السفينة في هذه الحالة تجهيزا كاملا، ويترتب على ذلك أن المؤجر يحتفظ بصفة المجهز والتي لا تنتقل إلى مستأجر السفينة، وذلك سواء كان التأجير بالمدة أو بالرحلة، وبالتالي يحتفظ بالإدارة الملاحية للسفينة، أما الإدارة التجارية فالأمر يختلف، إذ يجب التمييز بين التأجير بالمدة (أولا) والتأجير بالرحلة (ثانيا).

أولا: ايجار السفينة لمدة معينة (المشارطة الزمنية)

عقد تأجير السفينة مجهزة قد يكون لمدة زمنية محددة، بمقتضاه يضع المالك سفينة مجهزة بطاقمها لزمن معين تحت تصرف شخص آخر يتولى استعمالها واستغلالها بنفسه، وبالتالي يظل المستأجر حرا في استعمال السفينة واستغلالها خلال مدة الايجار، وعليه يلتزم المؤجر بمقتضى المشارطة الزمنية بأن يضع تحت تصرف المستأجر لمدة معينة سفينة مجهزة وصالحة للملاحة، لينتفع بها في حدود الشروط المتفق عليها في العقد، أو التي يقضي بها القانون، ويتعهد المؤجر في عقد استئجار السفينة لمدة معينة بأن يضع سفينته مزودة بالتسليح والتجهيز تحت تصرف مستأجر السفينة لمدة معينة ويدفع المستأجر بالمقابل أجرة الحمولة (المادة 695 ق ب ج).

ويترتب على ذلك انتقال الإدارة التجارية إلى المستأجر الذي يتحمل نفقاتها، وعلى وجه الخصوص تزويد السفينة بالوقود والزيوت والشحوم، وأداء رسوم الموانئ والإرشاد وغير ذلك من المصروفات، والمستأجر هو الذي يتعاقد مع الشاحنين، ويصدر لهم سندات شحن، ويعتبر هو الناقل في مواجهتهم، ويلتزم الربان بتنفيذ تعليماته المتعلقة بهذه الإدارة[30] فيكون له وحده إصدار الأوامر إلى الربان ورجال الطاقم، ويستقل بتحديد رحلات السفينة طيلة الزمن المتفق عليه، ويبرم عقود النقل مع الغير باسمه الخاص، ويسأل عن تنفيذ هذه العقود، حيث يصبح ناقلا ومسؤولا وحده دون المالك عن تنفيذ هذه العقود[31].

ويحتفظ المؤجر بحق التسيير الملاحي للسفينة، ويبقى الربان وأعضاء الطاقم الآخرون مندوبين عن المؤجر في الإدارة الملاحية، ويتعين عليهم التقيد بتعليماته، وتعود الإدارة التجارية لمستأجر السفينة، ويكون الربان بحكم القانون ممثلا عن المستأجر في الإدارة التجارية، وبالتالي يجب عليه التقيد بتعليمات المستأجر في حدود أحكام عقد استئجار السفينة[32].

ثانيا: مشارطة ايجار لرحلة أو عدة رحلات

إن تأجير السفينة مجهزة قد يكون لرحلة أو عدة رحلات، وهو التأجير الشائع في السفن الجوالة[33]، فيضع المؤجر السفينة كاملة التجهيز تحت تصرف المستأجر للقيام بالرحلة أو الرحلات المتفق عليها، ويتعهد فيه المؤجر بأن يضع كليا أو جزئيا سفينة مزودة بالتسليح والتجهيز تحت تصرف المستأجر للقيام برحلة أو أكثر، وبالمقابل يتعهد المستأجر بدفع أجرة السفينة (المادة 650 ق ب ج)، ويترتب على ذلك أنه يجب الاتفاق في مشارطة الايجار على الرحلات المزمع القيام بها، بما تتضمنه من تعيين ميناء الشحن وميناء الوصول والموانئ التي ترسو فيها السفينة أثناء الرحلة البحرية، ويضاف إلى ذلك وجوب تعيين البضاعة التي يتولى المستأجر نقلها حتى يتسنى للمؤجر تجهيز السفينة بما يتلاءم وطبيعة البضاعة المنقولة، ويتولى المؤجر القيام بالرحلة البحرية[34].

ويحتفظ المؤجر الذي أبرم عقد استئجار السفينة بالرحلة حسب المادة 651 ق ب ج بالتسيير الملاحي والتسيير التجاري للسفينة، وعليه يبقى المؤجر على رأس سفينته، ويحتفظ بالإدارتين الملاحية والتجارية، وتكون له صفة الناقل نتيجة لاحتفاظه بالاستغلال التجاري للسفينة، لذلك فهو الذي يوقع سندات الشحن لصالح عميل المستأجر، كما يتحمل جميع المسؤوليات الناتجة عن صفته كناقل، لكن عقد النقل يبقى منفصلا عن مشاطة الإيجار، وعليه لا يخول المستأجر أدنى حرية في كيفية استعمال السفينة، ويترتب على ذلك أن المؤجر يحتفظ بإدارة السفينة ملاحيا وتجاريا، ومؤدى ذلك تبعية الربان والطاقم من الناحيتين الملاحية والتجارية، في حدود ما تم الاتفاق عليه في مشارطة الايجار.

المبحث الثاني: الآثار الناشئة عن مشارطة إيجار السفينة

يرتب عقد ايجار السفينة آثار قانونية بالنسبة للمتعاقدين، والمتمثلة في الالتزامات الناشئة عن عقد ايجار السفينة، وهي تختلف حسب نوع مشارطة الإيجار، وحسب احتفاظ أو تنازل المؤجر على الإدارتين الملاحية والتجارية، وعليه نتولى دراسة الآثار الناشئة عن مشارطات ايجار السفينة في مشارطة ايجار

سفينة غير مجهزة (المطلب الأول)، ثم مشارطات ايجار السفينة مجهزة، والتي تنقسم بدورها إلى المشارطة الزمنية (المطلب الثاني)، ومشارطة ايجار على أساس الرحلة (المطلب الثالث).

المطلب الأول: الالتزامات الناشئة عن مشارطة ايجار سفينة غير مجهزة

يرتب هذا العقد التزامات على عاتق كل من الطرفين، فيلتزم المؤجر بتقديم سفينة معينة صالحة للملاحة غير مجهزة بطاقم أو مؤن، أو مجهزة تجهيزا غير كامل في المكان والزمان المتفق عليهما في العقد، ويضعها تحت تصرف المستأجر الذي يباشر تجهيزها أو يكمله، ويستغلها في الملاحة البحرية نظير دفع أجرة معينة (الفرع الأول)، ويلتزم المستأجر برد السفينة إلى المؤجر في نهاية مدة العقد (الفرع الثاني).

الفرع الأول: التزامات المؤجر

تتمثل التزامات المؤجر الناشئة عن عقد ايجار السفينة غير مجهزة في:

أولا: تسليم سفينة صالحة للملاحة:

يلتزم المؤجر بأن يضع تحت تصرف المستأجر سفينة صالحة للملاحة، وللاستعمال المتفق عليه في الوقت والزمان المتفق عليهما بحالة جيدة للملاحة، وصالحة لتأدية العمل المخصصة له، وهذا ما نصت عليه المادة (725 ق ب ج)، ويقصد بالتسليم أن يضع المؤجر سفينة معينة صالحة للملاحة[35] تحت تصرف المستأجر، وفقا لما تم الاتفاق عليه في العقد، وينصب التسليم على السفينة المعينة في العقد، إلا إذا كانت شروط العقد تجيز تقديم سفينة بديلة أو مماثلة.

والتزام المؤجر يقتصر على أن تكون السفينة صالحة للملاحة وقت تسليمها، ذلك أنه في ايجار السفينة غير مجهزة يفقد المؤجر كل رقابة أو سيطرة على السفينة بعد تسليمها للمستأجر، وهذا بخلاف الحال بالنسبة للمشارطة بالمدة أو بالرحلة، حيث يحتفظ المؤجر بهذه الصلاحية طوال مدة العقد أو الرحلة[36]، ويعد المؤجر مسؤولا عن الأضرار الناتجة عن عدم صلاحية السفينة للملاحة، إلا إذا أثبت على أنه لا يمكن أن ينسب إليه أي خطأ أو إهمال أو إلى أي شخص يكون مسؤولا عنه (المادة 727 ق ب ج) .

ثانيا: يتعين على المؤجر خلال مدة العقد القيام بجميع الإصلاحات والغيارات الخاصة بالعيوب المتعلقة بالسفينة، واستهلاكها العادي (المادة 726 ق ب ج)، أما بالنسبة للإصلاحات فالغالب تحدد المشارطة عبء القيام بها، إلا أنه إذا خلت المشارطة عن نصوص صريحة في هذا الشأن، فإن الإصلاحات (استبدال قطع الغيار) تقع على عاتق المؤجر، إذا كانت راجعة إلى عيب ذاتي في السفينة، ويقصد بالعيب الذاتي العيوب الخفية للسفينة التي تمس باستعمالها العادي، والعيوب الناشئة عن القوة القاهرة، أو إلى خطأ لا يرجع للمستأجر.

الفرع الثاني: التزامات المستأجر في عقد ايجار السفينة غير مجهزة

تتمثل التزامات المستأجر في عقد ايجار السفينة غير مجهزة في:

أولا: تزويد السفينة بالطاقم وتجهيز السفينة

يتولى المستأجر تزويد السفينة بالطاقم وتجهيز السفينة، فيتعاقد مع الربان وباقي أفراد الطاقم الذين يكونون تابعين له في أعمالهم الملاحية والتجارية، كما أنه يدفع الأجرة والمؤونة والمصاريف الملحقة، وهو

يتمتع المستأجر بالتسيير الملاحي والتجاري للسفينة، ولهذا الغرض فإنه يكون هو المسؤول الوحيد عن جميع الالتزامات التي عقدها الربان لخدمة السفينة، وهو يضمن المؤجر بالنسبة لجميع طلبات الغير، وهذا ما نصت عليه المادة[37].

ثانيا: المحافظة على السفينة واستعمالها المتفق عليها في العقد:

للمستأجر استغلال السفينة في الغرض الذي خصصت له، وبديهي أن يكون هذا الاستعمال في عمليات نقل مشروعة وفي الحدود الجغرافية المتفق عليها، وعليه يجب على المستأجر بعد أن يزود السفينة بالتسليح والتجهيز على الوجه الكامل، أن يستعملها بما يتفق مع مميزاتها التقنية وتخصصها العادي، وهذا ما نصت عليه المادة 728 ق ب ج، فاستغلال المستأجر للسفينة مقيد بأن يكون في الغرض المتفق عليه، فإذا كان عقد ايجار السفينة يحظر نقل بضاعة معينة التزم بذلك، وهو مقيد بالخصائص الفنية للسفينة وأيضا بالعرف البحري في شأن استعمالها[38]، وليس للمستأجر أن يدخل على السفينة تعديلات لم يوافق عليها المؤجر، وإذا اتفق في مشارطة الايجار على حقه في إجراء تعديلات مؤقتة تحمل نفقاتها باعتباره المستفيد منها، شرط أن يعيد السفينة إلى حالتها التي تسلمها بها عند انتهاء مدة الإيجار.

ثالثا: تحمل أعباء الاستغلال:

لما كانت السيطرة الفعلية على السفينة تعود للمستأجر الذي تنتقل إليه التسيير الملاحي والتسيير التجاري، فإن المستأجر يتحمل جميع مصاريف استغلالها، والمصاريف المتعلقة بصيانتها والقيام بالتصليحات والتغييرات الخاصة بها، والمصاريف الخاصة بالتأمين (المادة 731ق ب ج)، كما يقع على عاتق المستأجر تزويد السفينة بالبحارة وابرام عقود عما معهم، الذين يكونون تابعين له، وبالتالي يتحمل كافة التزامات رب العمل في عقد العمل البحري، وهي أداء الأجر والتغذية والإيواء والعلاج والترحيل، ويتحمل المستأجر جميع مصاريف استغلال السفينة مثل: ثمن الوقود والمؤن اللازمة للسفينة والبحارة، ومصاريف الرسو في الموانئ والإرشاد، ويتحمل أيضا المصروفات الناشئة عن المخاطر البحرية التي تتعرض لها السفينة مثل التصادم، لهذا فهو ملزم بالتأمين على السفينة، وإذا تولى المؤجر التأمين على السفينة فإن المستأجر هو الذي يدفع أقساط التأمين.

رابعا: التزام المستأجر بدفع الأجرة

يجب على المستأجر أن يدفع للمؤجر بدل ايجار السفينة للمؤجر، ويحدد بدل الإيجار وكيفيات دفعه في عقد الايجار، ويستحق بدل الايجار اعتبارا من يوم تسليم السفينة إلى المستأجر، وتنتهي يوم ردها للمؤجر (المادة 732 ق ب ج)، وإذا توقفت السفينة بسبب عيب خاص بها أو حالة القوة القاهرة على إثر ظرف لا ينسب لفعل المستأجر، يوقف دفع الايجار خلال مدة توقف السفينة إذا تعدت المدة 24 ساعة (733 ق ب ج).

خامسا: التزام المستأجر برد السفينة إلى المؤجر:

يجب على المستأجر أن يرد السفينة بانتهاء مدة العقد في التاريخ والمكان المبينين في العقد وفي نفس الحالة التي استلمها فيها، باستثناء الاستهلاك العادي (المادة 735 ق ب ج)، والتزام المستأجر برد

السفينة بالحالة التي كانت عليها عند استلامها التزام بتحقيق نتيجة[39]، بمعنى أي ضرر يحصل للسفينة ويكون خارجا عن الاستغلال العادي للسفينة يرتب مسؤولية المستأجر، فهو الذي يقع عليه عبء إثبات أن الضرر لا يرجع إلى خطئه، وإنما إلى سبب أجنبي عنه، وهنا نرجع في نفي مسؤولية المستأجر إلى القواعد العامة في القانون المدني، وإذا تأخر المستأجر في رد السفينة وجب عليه دفع تعويض محسوب على أساس ضعف بدل الايجار للمدة الزائدة على مدة العقد، إلا إذا كان التأخير عرضيا، ولا يتعدى 10/1 من مدة العقد (المادة 736 ق ب ج).

المطلب الثاني: الالتزامات الناشئة عن مشارطة ايجار سفينة لمدة معينة (مشارطة زمنية)

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 (المادة 695 ق ب ج)، وعليه يرتب على عقد ايجار السفينة لمدة معينة التزامات على عاتق المؤجر من جهة (**الفرع الأول**)، والتزامات تقع على المستأجر من جهة أخرى (**الفرع الثاني**).

الفرع الأول: التزامات المؤجر

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 مرفقة بالوثائق المطلوبة، وصالحة لممارسة العمليات المبينة في عقد استئجار السفينة، وهذا طيلة مدة العقد (المواد 696 و697 ق ب ج)، ويتعين أن تكون السفينة صالحة للملاحة والاستغلال التجاري الذي أجرت من أجله وفقا لما منصوص عليه في العقد أو يجري به العرف، والتزام المؤجر بذلك التزام بتحقيق نتيجة، ويقع على المؤجر عبء التامين على السفينة، ليس مجرد التأمين عليه من الهلاك وإنما يمتد التأمين الواجب إلى كل ما من شأنه أن يمكن المستأجر من الاستمرار في استغلالها تجاريا دون أن يتكلف المستأجر شيئا من ذلك[40].

ويحتفظ المؤجر بحق التسيير الملاحي للسفينة، وعلى هذا الشكل يبقى الربان وأعضاء الطاقم الآخرون مندوبين عن المؤجر، يتعين عليهم التقيد بتعليماته، أما التسيير التجاري للسفينة فيعود لمستأجر السفينة، ويكون الربان بحكم القانون ممثلا عن المستأجر في هذا المجال، ويجب عليه التقيد بتعليماته في حدود أحكام عقد استئجار السفينة، وفي هذه الحالة يجب على الربان إخبار الغير صراحة أنه يعمل لحساب المستأجر، وفي حالة عدم الإخبار بذلك يبقى المؤجر والمستأجر مسؤولين عن هذا الالتزام[41].

الفرع الثاني: التزامات المستأجر في مشارطة الإيجار الزمنية

يتحمل المستأجر كل المصاريف المتعلقة بالاستغلال التجاري للسفينة، وهذا يعتبر نتيجة طبيعية لانتقال الإدارة التجارية إليه، وكذلك أجرة أفراد الطاقم خلال الرحلة البحرية كما يلي.

أولا: التزام المستأجر بمبلغ أجرة النقل المتفق عليها

يلتزم مستأجر السفينة بمبلغ الأجرة المتفق عليها وكيفية دفعه بموجب عقد استئجار السفينة، والتي تتحدد وفقا لقانون العرض والطلب في السوق الملاحي، وتقدر عادة بالنظر إلى حمولة السفينة ومدة

العقد، وفي حالة عدم وجود اتفاق في الشأن تدفع أجرة الحمولة مقدما وشهريا، وإذا لم يدفع المستأجر أجرة الحمولة في المدة المتفق عليه، يستطيع المؤجر فسخ العقد وطلب تعويضات من المستأجر عن خسارة أجرة الحمولة وغيرها من الأضرار، فإذا هلكت السفينة أو توقفت عن السير بسبب قوة قاهرة أو فعل المؤجر أو تابعيه فإن الأجرة لا تستحق، ويفسخ العقد نهائيا في حالة الهلاك، ومؤقتا في حالة توقف السفينة عن العمل[42].

ويلتزم المستأجر بأداء الأجرة كاملة عن المدة التي تكون فيها السفينة تحت تصرفه، ولو توقفت السفينة بسبب حوادث الملاحة كهيجان البحر أو شدة العواصف، أو كان التوقف بسبب إزدحام أرصفة الميناء[43]، ويفسخ عقد استئجار السفينة لمدة معينة إذا فقدت السفينة أو غرقت أو دمرت، أو أصبحت غير قابلة للتصليح، وفي هذه الحالة تستحق الأجرة لغاية اليوم الذي حصلت فيه الكارثة بما فيه ذلك اليوم، وفي حالة الفقدان تستحق أجرة الحمولة لغاية اليوم الذي وصلت فيه المعلومات الأخيرة على السفينة[44].

ثانيا: التزام المستأجر برد السفينة

يلتزم المستأجر برد السفينة في التاريخ والمكان المذكورين في عقد استئجار السفينة، وفي الحالة التي سلمت بها إلى المستأجر، ويجب على مستأجر السفينة أن يعلم المؤجر في الوقت اللازم عن تاريخ رد السفينة، وذكر الميناء الذي سيقع فيه الرد[45]، ويعد المستأجر مسؤولا عن الأضرار التي تلحق بالسفينة من جراء استغلالها التجاري، باستبعاد التلف الذي يصيبها من جراء الاستغلال العادي، ولا يكون المؤجر مسؤولا اتجاه المستأجر عن الالتزامات المبرمة من قبل الربان، وعن الأخطاء التجارية المرتكبة من قبل الربان [46].

المطلب الثالث: الالتزامات الناشئة عن عقد استئجار السفينة على أساس رحلة

بالرجوع إلى المادة 651 ق ب ج يحتفظ مؤجر السفينة بالرحلة بالتسييرين الملاحي والتجاري لها، فعلى الرغم من وضع السفينة تحت تصرف المستأجر يبقى المؤجر مهيمنا ومسيطرا سيطرة كاملة على السفينة، وعليه سنحاول تحديد التزامات كل من المؤجر **(الفرع الأول)** والمستأجر **(الفرع الثاني)** فيما يلي:

الفرع الأول: التزامات المؤجر

تقع على المؤجر التزامات متعلقة بالسفينة والرحلة البحرية من جهة **(أولا)**، والتزامات متعلقة بالبضاعة من جهة أخرى **(ثانيا)**

أولا: التزامات المؤجر المتعلقة بالتسيير الملاحي

انطلاقا من احتفاظ المؤجر في عقد استئجار السفينة على أساس الرحلة بالإدارتين الملاحية والتجارية، فهو يلتزم بوضع تحت تصرف المستأجر سفينة أو جزء منها مسلحة ومجهزة، من أجل القيام برحلة بحرية أو أكثر، لهذا فهو ملزم بالمحافظة على السفينة التي يضعها بين يدي المستأجر طوال الرحلة البحرية المحددة في العقد، ومن تم فهو يضمن للمستأجر صلاحيتها للملاحة، بحيث يزودها بالتسليح والتجهيز والمؤونة المطلوبة، كما أن المؤجر ملزم بتزويدها بجميع الوثائق الإدارية التي تسمح لها بالملاحة البحرية.

ويترتب على إخلال المؤجر بالتزامه بتقديم سفينة صالحة للملاحة أثناء أو قبل تنفيذ العقد حق المستأجر بطلب فسخ العقد مع التعويض عما قد يلحقه من ضرر، إذ أن الضرر ناتج في هذه الحالة عن مخالفة المؤجر لالتزام تعاقدي جوهري، هو تقديم سفينة صالحة للملاحة مع بقائها كذلك طوال مدة العقد.

والتزام المؤجر بجعل السفينة صالحة للملاحة هو التزام ببذل عناية وليس تحقيق نتيجة، فمتى بذل المؤجر هذه العناية يكون قد وفى بالتزامه، مثلا إذا أثبت المؤجر أن البضاعة المشحونة قد تلفت نتيجة سبب لا يرجع إلى تقصير في بذل العناية اللازمة لجعل السفينة صالحة للملاحة، وإنما يرجع إلى عيب خفي فيها لم يكن من الممكن كشفه بالفحص الدقيق لها، وهذا ما أخذت به التشريعات الحديثة.

ثانيا: التزامات المؤجر المتعلقة بالتسيير التجاري

تتمثل التزامات المؤجر المتعلقة بالبضاعة في:

1-التزام المؤجر باستلام البضاعة

يلتزم المؤجر باستلام البضاعة المتفق على نقلها، فإذا تضمنت المشارطة تحديدا للبضاعة (الجنس أو الجنس والنوع)، فإن للمؤجر أن يرفض البضاعة التي يقدمها له المستأجر، وتكون مختلفة عما تم الاتفاق عليه، ويكون المؤجر مسؤولا على البضائع التي يتسلمها الربان على ظهر السفينة في الحدود المنصوص عليها في المشارطة، إلا أنه يمكنه التخلص من هذه المسؤولية بإثبات أنه قام بتنفيذ التزاماته كاملة كمؤجر، وإذا أثبت أن الضرر نشأ عن عيب ذاتي للبضائع، أو اثباته عدم وجود علاقة سببية بين خطئه والضرر، بإثباته قيام السبب الأجنبي مثل خطأ المستأجر أو القوة القاهرة أو الخطأ الملاحي للربان أو تابعيه، وهذا ما نصت عليه المادة 653 ق ب.

2-التزام المؤجر برص وتستيف البضائع

يقصد بالرص بوجه عام توزيع البضائع ووضعها في عنابر السفينة أو على سطحها (متى كان ذلك جائزا) بترتيب معين، وبطريقة فنية تضمن توازن السفينة وتجنبها مخاطر الهلاك والتلف أثناء الرحلة البحرية، فعملية رص البضائع تتميز بقواعد فنية[47]، ويجب على المؤجر برص البضاعة بما يلزم من عناية ودقة، لأن الرص المعيب قد يؤثر على سلامة على سلامة السفينة واتزانها، ويجعلها غير صالحة للملاحة أو يسبب ضررا للبضاعة المشحونة[48]. وعليه يعد التزام المؤجر في عقد ايجار السفينة بالرحلة التزام ببذل عناية وليس تحقيق نتيجة، لأن عبء الاثبات يقع عليه بإثبات أنه قام بواجب العناية اللازمة في تنفيذ الرحلة أو الرحلات المنصوص عليها في المشارطة.

الفرع الثالث: التزامات المستأجر في مشارطة ايجار السفينة على أساس الرحلة

تتمثل التزامات المستأجر في ايجار السفينة بالرحلة في:

أولا: الالتزام بدفع الأجرة

الالتزام الأساسي الذي يقع على المستأجر هو الالتزام بدفع الأجرة بالرجوع إلى اتفاق الطرفين، بحيث يلتزم المستأجر بدفع أجرة النقل أو تأجير السفينة، والأصل أن يترك تحديد الأجرة لاتفاق الطرفين،

وهذا ما أخذت به كافة التشريعات لا سيما القانون البحري الجزائري في للمادة 686 ق ب ج، حيث يحدد مبلغ أجرة الحمولة وكيفية دفعه بموجب اتفاق الأطراف، ويلحق بالأجرة نفقات أخرى تلحق بالأجرة، وفي حالة عدم وجود هذا الاتفاق يرجع إلى العرف، حيث تحسب أجرة الحمولة على أساس أجرة الحمولة المطبقة في عمليات الاستئجار في مكان وتاريخ وصول السفينة إلى ميناء التحميل.

وثمة طرق عدة تحسب الأجرة على أساسها، فقد تحدد الأجرة حسب وزن البضاعة أو حجمها أو طبقا لكمية البضاعة المبينة في سند الشحن، والأصل أن تدفع الأجرة في ميناء الوصول، وإذا تضمنت المشارطة شرط استحقاق الأجرة في جميع الحالات فهي تدفع عند توقيع سندات الشحن، حيث تعرف عندئذ على وجه التحديد كمية البضاعة المشحونة[49].

ثانيا: الالتزام بالشحن والتفريغ

إن الشحن هو عملية رفع البضاعة من جانب السفينة على الرصيف ونقلها عبر حاجز السفينة، ووضعها داخل العنبر أو على السطح بواسطة روافع السفينة أو روافع الرصيف أو الروافع العائمة[50]، يلتزم من خلالها الشاحن بإحضار البضاعة ووضعها على الرصيف قريبة من السفينة وتحت روافعها، ويلتزم المؤجر بدوره بشحنها على ظهر السفينة، وعند الوصول يقوم المؤجر أو الربان بفك البضاعة وإنزالها على الرصيف بجوار السفينة ووضعها تحت تصرف المرسل إليه، وهو ما يطلق عليه شرط "**تحت الروافع**"، والذي يقابله بالإنجليزية "**بمحاذاة السفينة**"[51].

تحدد المشارطة من يتحمل نفقات عمليات الشحن والتفريغ، ولا مانع أن يتحمل المصاريف كلها على عاتق المستأجر أو المرسل إليه، ولو كان المؤجر هو الذي يتولى تنفيذها كلها أو جزء منها من الناحية المادية، وكثيرا ما يتحمل المستأجر النفقات كلها، ولو كان ملزما في الوقت ذاته باستخدام عمال المؤجر، وتثبت واقعة الشحن في المشارطة على أساس الرحلة بموجب سند شحن كإيصال يثبت واقعة الشحن، يحرره الربان باعتباره ممثلا عن المؤجر، وهو نتيجة لاحتفاظ المؤجر التسيير التجاري للسفينة.

ويقصد بتفريغ البضاعة[52] انزالها من سياج السفينة إلى البر في ميناء الوصول أو إلى الصنادل التي تنقلها إلى البر، وعملية التفريغ واقعة مادية شأنها شأن واقعة الشحن، والمشارطة هي التي تحدد من يلتزم بالقيام بعملية التفريغ، وفي حالة عدم الاتفاق يرجع إلى عرف ميناء التفريغ.

خاتمة:

بعد دراستنا للموضوع نخلص إلى أن النقل البحري للبضائع يتم إما بموجب سندات الشحن، أو بموجب مشارطة ايجار السفينة، وفي كلتا الحالتين يعد سند الشحن محرّر يصدر من الناقل البحري يثبت فيه استلامه لبضاعة معينة لنقلها ويتعهد بتنفيذ عقد النقل البحري، وتختلف مشارطة الايجار كصورة للاستغلال البحري للسفينة باختلاف نوع المشارطة، وتوزيع التسييرين الملاحي والتجاري بين مؤجر السفينة ومستأجرها.

الهوامش:

1- هاني محمد دويدار، موجز في قانون البحري، المؤسسة الجامعية للدراسات والنشر والتوزيع، بيروت، 1997، ص 188

2- عدلي أمير خالد، عقد النقل البحري في ضوء قانون التجارة البحرية الجديد والمستحدث من أحكام النقض وأراء الفقه، دار الهدي للمطبوعات، الإسكندرية، 1996، ص 46،47.

3- عادل علي مقدادي، القانون البحري، دار الثقافة للنشر والتوزيع، 2011، ص 96

4- علي حسن يونس، العقود البحرية، دار الفكر العربي، القاهرة، ص 124

5- يطلق عليه باللغة الإنجليزية Charter party، وباللغة الفرنسية (Affrètement charte-partie)، يطلق على المؤجر Fréteur والمستأجر Affréteur

6- يعد النقل بمشارطة الايجار من أقدم الطرق للاستغلال التجاري للسفينة، كان ذائعا فيما مضى، ولكن نطاقه انحصر في الوقت الحاضر في نقل الشحنات الكبيرة كالقطن والفحم والبترول والخشب والحبوب، وفي النقل بالسفن الجوالة التي لا تتبع خطا منتظما.

مصطفي كمال طه، الوجيز في القانون البحري، منشأة المعارف بالإسكندرية، 1974، ص 214

7- عدلي أمير خالد، المرجع السابق، ص 46

8- هاني محمد دويدار، المرجع السابق، ص 186

9- محمود شحماط، الموجز في القانون البحري الجزائري، دار بلقيس، الجزائر، 2014، 49

10- يخضع عقد استئجار السفينة للقواعد العامة المنصوص عليها في القانون المدني فيما يتعلق بتطابق الايجاب والقبول، وأيضا سلامة الرضا من عيوب الرضا، وهي الغلط والتدليس والإكراه والاستغلال، فيجب أن يكون الرضا صحيحا غير معيب، كما لو وقع أحد الطرفين في غلط بشأن أحد العناصر الجوهرية للعقد، مثلا إذا تم ابرام عقد استئجار السفينة للقيام برحلة، أو عدة رحلات في موانئ الدول العربية، وكانت السفينة دون علم المستأجر قد وضعت في القائمة السوداء لدى سلطات هذه الدول، لمرورها بموانئ دولة معادية، يحق للمستأجر في هذه الحالة طلب ابطال المشارطة لوقوعه في غلط.

عباس خالد، أحكام عقد استئجار السفن في التشريع البحري الجزائري، مذكرة ماجستير، كلية الحقوق، جامعة وهران، 2011، ص9

11- المرجع نفسه، من ص 377 إلى ص 379

12- ويثبت العقد بمشارطة إيجار، وجرى العرف على الخلط بين العقد والسند المثبت له، وتسمية العقد في هذه الحالة "النقل بمشارطة إيجار"

مصطفى كمال طه، الوجيز في القانون البحري، المرجع السابق، ص 214

13- لقد تم استبعاد النقل بمشارطات ايجار السفن من أحكام الاتفاقيات الدولية المعنية بالنقل البحري، ويرجع السبب في ذلك إلى ما يتمتع به أصحاب البضائع من نفوذ اقتصادي، وعليه اقتصرت هذه الاتفاقيات على النقل بموجب سندات الشحن البحري فقط، وتركت النقل بموجب مشارطات ايجار السفينة لإرادة طرفي العقد المؤجر والمستأجر.

أحمد حسني، عقود ايجار السفن، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1985، ص 37

14- نظم المشرع الجزائري الأحكام المتعلقة بمشارطة ايجار السفينة في الباب الثاني بأحكام مستقلة عن عقد النقل البحري تحت عنوان " استئجار السفن" من الكتاب الأول بعنوان " الملاحة البحرية ورجال البحر" من التقنين البحري الصادر بموجب الأمر رقم 76-80 مؤرخ في 29 شوال 1396 الموافق ل23 أكتوبر 1976 المتضمن القانون البحري، المعدل والمتمم بالقانون 98-05 المؤرخ في 25 جوان 1998، والمعدل والمتمم بموجب القانون رقم 10-04 المؤرخ في 15 أوت 2010.

15- مصطفى كمال طه، القانون البحري، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، دون سنة، ص 261

16- نذكر منها: المشارطة الزمنية (Baltime) التي وضعها المؤتمر الملاحي المسمى بمؤتمر بلطيق سنة 1939، ومشارطة (Gencon) البريطانية لسنة 1922 للإيجار بالرحلة، وهناك مشارطات خاصة ببعض أنواع البضائع كمشارطة (Centercon) لسنة 1914 الخاصة بالحبوب، ومشارطة (Melcon) الخاصة بالفحم، ومشارطة (Bancon) لسنة 1913 الخاصة بالأخشاب.

17- كمال حمدي، القانون البحري، الطبعة الثالثة، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2008، 364

18- أحمد محمود حسني، عقد النقل البحري في القانون البحري الصادر بالقانون رقم 8 لسنة 1990، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1991، ص 11

19-أحمد محمود حسني، عقد النقل البحري في القانون البحري الصادر بالقانون رقم 8 لسنة 1990، المرجع السابق، ص 12

20-الغير حامل السند هو كل شخص غير المستأجر موقع عقد الايجار، ينتقل إليه سند الشحن، والذي قرر له القانون حماية خاصة

21- أحمد محمود حسني، عقد النقل البحري في القانون البحري الصادر بالقانون رقم 8 لسنة 1990، المرجع السابق، ص 12

22- إن سند الشحن البحري نشأ أصلاً ليكون أداة لإثبات عملية شحن البضاعة يحرّر بعد إتمام عملية الشحن، ثم أصبح أقوى وسيلة لإثبات عقد النقل البحري، إلاّ أنه ليس عقد النقل ذاته، وعلى العكس من هذا الرأي هناك بعض الفقهاء عند معالجة لبعض المواضيع التي تتعلق بسند الشحن يخلطون بينه وبين عقد النقل الذي يعتبر سند الشحن وسيلة لإثباته، ذلك أن التصور الذي كان سائدًا قديمًا هو أن سند الشحن البحري هو عقد النقل ذاته عاطف محمد الفقي، قانون التجارة البحرية، دار الفكر الجامعي، 2005، ص 285

23- علي كامل، الوجيز في القانون البحري، مكتبة نانسي دمياط، 2005، ص

24- مصطفى كمال طه، النقل البحري، المرجع السابق، 213

25- هاني محمد دويدار، المرجع السابق، ص 194

26- ويقصد الإدارة الملاحية (Gestion nautique) كل ما يتعلق بالنواحي الفنية مثل: صيانة هيكل السفينة وماكيناتها وأجهزتها، وتزويد السفينة بالوقود والزيوت والمؤن اللازمة، كما تشمل الإدارة الملاحية أيضا قيادة السفينة، وحفظ توازنها، وتشغيل السفينة وأجهزتها. أما الإدارة التجارية (Gestion commerciale) فيقصد بها تولي جميع العمليات المتعلقة بالاستغلال التجاري للسفينة مثل: ابرام عقود الايجار من الباطن، أو عقود النقل

بموجب سندات الشحن، استلام وتسليم البضائع، عمليات مناولة البضائع عند الشحن وعند التفريغ، المحافظة على البضائع، رص البضائع...إلخ

أحمد حسني، عقود ايجار السفن، المرجع السابق، ص 77

27- وقد يحتفظ المؤجر بحق تعيين الربان أو أحد أفراد الطاقم من ذي المهام الجسيمة، ذلك أن المؤجر يحتفظ بملكية السفينة طوال مدة الايجار، ويهدف من وراء تعيين الربان أو البحارة إلى ضمان رعاية مصالحه.

هاني محمد دويدار، المرجع نفسه، ص 194

28- أحمد محمود حسني، عقد النقل البحري في القانون البحري الصادر بالقانون رقم 8 لسنة 1990، المرجع السابق، ص 11

29- هاني محمد دويدار، المرجع السابق، ص 195

30- يجب على الربان في هذه الحالة إعلام الشاحنين بصفته كنائب عن المستأجر إذا قام بتوقيع سندات شحن وتسليمها إلى الشاحنين. هاني محمد دويدار، المرجع نفسه، ص 195

31- مصطفى كمال طه، النقل البحري، المرجع السابق، ص 213

32- المادتين 700 و701 ق ب ج

33- سفن البضائع الجوالة (Tramp vessels) هي سفن غير متخصصة، وهي تقوم بالإبحار في جميع أنحاء العالم بحثا عن شحنة من البضائع الصب بالدرجة الأولى (الفحم، الأخشاب، الحبوب، المعادن....)، لذلك فهي لا تعمل طبقا لبرامج محددة المواعيد للإبحار، وإنما تبحر أينما تتواجد البضائع. أما سفن البضائع الخطية فهي تلك السفن التي تتبع في تشغيلها من خلال خدمة منتظمة وطرق مخططة، بغض النظر عما إذا كانت مشحونة بالكامل أو غير مشحونة، طبقا لبرنامج محدد المواعيد بين مجموعة من الموانئ بتردد ثابت وبجداول معينة، وتتولى تشغيلها شركات الملاحة الخطية.

34-هاني محمد دويدار، المرجع السابق، ص 198

35- إن مفهوم صلاحية السفينة للملاحة هو مفهوم ملاحي بحث ومفهوم تجاري، ومعن ذلك أن تكون السفينة من السلامة بحيث تتحمل في الظروف العادية الملاحة المطلوبة منها، وأيضا أن تكون مزودة بالوسائل والأجهزة اللازمة لحفظ البضاعة بالنظر إلى الخدمة المطلوبة من السفينة بمقتضى العقد.

أحمد حسني، عقود ايجار السفينة، المرجع السابق، ص 48

36- كمال حمدي، القانون البحري، المرجع السابق، ص 382

37- المادتان 729 و730 ق ب دج

38- كمال حمدي، القانون البحري، المرجع السابق، ص 383

39 -أحمد حسني، عقود ايجار السفينة، المرجع السابق، ص73

40- كمال حمدي، القانون البحري، المرجع السابق، ص 391

41- المواد 700،701 و702 من ق ب ج

42- المادة 708 و720 من ق ب ج

43- كمال حمدي، القانون البحري، المرجع نفسه، ص 393

44- المادة 721 من ق ب ج

45- المادة 711 من ق ب ج

46- المادة 703 من ق ب ج

47- لقد نظمت بعض الاتفاقيات الدولية أهمها اتفاقية لندن لسنة 1920 الخاصة بخطوط الشحن القواعد الفنية المرتبطة بالرص على السفينة، وتتعلق هذه القواعد بسلامة السفينة أثناء سفرها.

48- أحمد محمد حسني، النقل الدولي البحري للبضائع، المرجع السابق، ص 124

49- كمال حمدي، القانون البحري، المرجع السابق، ص 400

50- أحمد محمود حسني، عقد النقل البحري، سنة 1991، المرجع السابق، ص 13

51- عبد القادر حسين العطير، الحاويات وأثرها في تنفيذ عقد النقل البحري، رسالة دكتوراه، جامعة القاهرة، 1981، ص 105

52- والتفريغ يختلف عن التسليم، لأن التسليم العمل القانوني الذي يوفي به الناقل التزامه بتسليم البضائع إلى المرسل إليه، وبه ينتهي عقد النقل البحري.