التحكيم في منازعات عقود إيجار السفن البحرية

الدكتورة ليلى بن تركي
جامعة الإخوة منتوري قسنطينة

ملخص:

التحكيم البحري يعتبر من الوسائل البديلة لتسوية المنازعات البحرية، وقد تطور كثيرا مع التطورات الجلية في كافة الميادين حتى وصل الأمر إلى التحكيم الإلكتروني البحري الذي يعهد له حل النزاعات خاصة البحرية عن طريق مراكز تحكيمية عبر مواقع الانترنت، وتتعدد مجالات المنازعات البحرية ومنها منازعات عقود إيجار السفن البحرية .

الكلمات المفتاحية: التحكيم، القانون البحري، السفينة، عقود استئجار السفينة، منازعات .

ABSTRACT:

Maritime arbitration is considered an alternative means of settling maritime disputes. It has developed considerably with the obvious developments in all fields until the matter reached the electronic maritime arbitration، which is assigned to resolve disputes، especially the maritime through arbitration centers through the internet sites. There are many areas of maritime disputes.

key words: Arbitration، Maritime Law، Ship، Ship Charter، Disputes.

مقدمة :

التحكيم البحري هو نظام قانوني رئيسي لا غنى عنه في تسوية المنازعات البحرية ،وقد تطور في الآونة الأخيرة كثيرا من أجل دفع عجلة التجارة البحرية الدولية، وقد أصبح من أهم فروع التحكيم التجاري بصفة عامة لكونه يتمتع بالصفة التجارية للأعمال البحرية المستمدة من طبيعة النشاط التجاري وصفة القائمين به من التجار، والملاحة البحرية بصفة عامة مجالا خصب للعديد من العقود منها عقود إيجار السفينة وما لهذا العقد من أهمية لدى صاحب السفينة ومستأجرها فهذا العقد من العقود النموذجية التي تكتب من قبل، وقد تستأجر السفينة وأثناء إيجارها قد تطرأ حوادث معينة هنا يثور تساؤل كبير حول مسؤولية من يتحمل أعباء الخسارة إذا لم يتضمن العقد على هذه النقطة، وتضمن بند للجوء للتحكيم في حالة النزاعات، أما إذا تم استئجار السفينة لاستعمالها لرحلة واحدة في حين أن

جميع الحقوق محفوظة لمجلة الدراسات القانونية والسياسية

مؤجرها استغلها لعدة رحلات دون الرجوع لمالكها فهل يمكن الالتجاء للتحكيم في هذه الحالة وإذا كان ذلك ممكن: **فماهي الإجراءات المتبعة في التحكيم وكيف يصدر حكم التحكيم، ومن يتولى الحكم في هذه القضايا؟**

وللإجابة على هذه الأسئلة سنقسم المقالة إلى قسمين رئيسين: **عقود إيجار السفن البحرية ثم تأثير التحكيم البحري على عقود استئجار السفن البحرية**

أولا: عقود إيجار السفن البحرية : في القديم كان التجار يعمدون إلى شراء سفن خاصة بهم ويجهزونها بما تحتاجه لنقل بضائعهم عبر البحار وبهذا أصبحت السفينة جزء من تجارة التاجر، ولكن في تلك الفترة السفن كانت صغيرة الحجم محدودة من حيث التجهيزات والمعدات، وفي مرحلة ثانية توسعت فيها التجارة والصناعة وما رافق ذلك من تخصص في العمل أصبحت السفن ملكاً لأشخاص ليسوا في حاجة دائمة إليها لنقل بضائعهم فأصبحوا يضعونها في خدمة الغير، وبهذا أصبح التجار الذين يرغبون في نقل بضائعهم عبر البحر يلجئون إلى استئجار السفن من أصحابها سواء بصورة فردية او جماعية عندما تكون السفينة اكبر من حاجيات تاجر واحد، وقد شهد استئجار السفن تطورا ملحوظا خلال القرون الأخيرة نظرا لتطور الصناعة والتجارة فأصبح هذا الاستئجار يتخذ عدة صور، وقد اهتم المشرع الجزائري باستئجار السفن باعتباره احد طرق الاستغلال البحري إلى جانب النقل البحري، ومن هذا كله ما هو تعريف عقد إيجار السفينة البحرية، وما هي الالتزامات التي ينشئها العقد بالنسبة لأطراف العقد.

1- تعريف عقد استئجار السفينة: استئجار السفينة هو كل اتفاق يحصل بين المستأجر ومالك السفينة (المؤجر) بأن يضع هذا الأخير تحت تصرف المستأجر سفينة مقابل أجر في حالة صالحة للملاحة، ويعرف الفقه عقد استئجار السفينة بأنه مشارطة إيجار السفينة، وقد يكون الإيجار لمدة محدودة أو القيام برحلة واحدة أو برحلات أو يكون الإيجار لهيكل السفينة فقط[1]، كما يمكن تعريف عقد إيجار السفينة هو العقد الذي يلتزم بمقتضاه المجهز بوضع السفينة تحت تصرف المستأجر[2]، ومشارطة الإيجار مصطلح يطلق على عقد إيجار السفينة الذي ينعقد بين المؤجر والمستأجر، حيث يتم إبرام العقد طبقا للقواعد العامة في إبرام العقود بالإضافة إلى النصوص الخاصة في القانون البحري[3]، فمشارطة الإيجار هو العقد المبرم بين المجهز والشاحن بمقتضاه يؤجر للشاحن السفينة كلها أو بعضها، لرحلة أو لرحلات معينة أو خلال مدة محددة [4]، وبالرجوع للمشرع الجزائري فنجده قد عرف عقد ايجار السفينة في **المادة 600 من القانون البحري** بقولها: "يتم عقد استئجار السفينة بموجب اتفاقية يلتزم بموجبها مؤجر السفينة بان

[1]- **د.محمود شحماط** ،المختصر في القانون البحري الجزائري، دار العلوم للنشر والتوزيع، عنابة، الجزائر ،2010، ص 130.

[2]- **د. مصطفى كمال طه**، أساسيات القانون البحري، دراسة مقارنة ،ط 1،منشورات الحلبي الحقوقية ،2006 بيروت، لبنان، ص189.

[3]- **د.محمد عبد الفتاح ترك**، التحكيم البحري النطاق الشخصي لاتفاق التحكيم في عقد النقل البحري، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، ص40.

[4]-**د.علي حسن يونس**، العقود البحرية، دار الفكر العربي، القاهرة، 1978، ص 11.

جميع الحقوق محفوظة لمجلة الدراسات القانونية والسياسية

يضع تحت تصرف مستأجر السفينة مقابل اجر. ويمكن أن يتم استئجار السفينة على أساس الرحلة أو لمدة معينة أو بهيكلها".

من خلال هذا التعريف يتضح أن إيجار السفينة عقد رضائي يتم وفقاً للمادة لنص **المادة 640**، وهذا الإيجار هو من قبيل إيجار الأشياء حيث ينصب على السفينة باعتبارها شيئاً لا على العمل او الخدمة ويتمتع مستأجر السفينة بها تماماً كما يتمتع المستأجر العادي بالعين المؤجرة.غير انه في بعض أنواع إيجار السفن المؤجر لا يضع سفينته في خدمة المستأجر فحسب بل يضع تحت تصرفه خدمات الربان والبحارة أيضا.

وتحدد التزامات وآثار الإيجار بين الأطراف عن طريق عقد يتفق عليه الطرفين بكل حرية،كما انه لا يجوز للأطراف إدراج اشتراطات في عقد الإيجار تخالف المبادئ العامة للقانون الجاري العمل به.

وتقرر **المادة 641** من التقنين البحري انه إذا لم يدرج اشتراط في عقد استئجار السفينة فإن العقد يخضع لأحكام الباب الثاني من الكتاب الثاني من التقنين البحري

2-الشروط الواجب توفرها في عقد إيجار السفينة:

أ –يجب أن يثبت عقد إيجار السفينة بالكتابة درءاً للمنازعات في المستقبل ويجب أن يتضمن هذا العقد التزامات الأطراف وهذا ما نصت عليه **المادة 624** من القانون البحري. واشتراط الكتابة هنا للإثبات وليس للانعقاد أو صحة العقد ،فكما ذكرنا سابقا أن عقد إيجار السفينة عقد رضائي ويترتب عن كتابة العقد أنه لا يجوز إثباته بالشهادة أو بالقرائن، وقاعدة الإثبات لا تسري على السفن التي تقل حمولتها الإجمالية عن 10 أطنان .

ب – يجب أن يضمن عقد الاتجار مجموعة من البيانات ذكرتها **المادة 643** من القانون البحري، وتجدر الإشارة إلى أن القانون الواجب التطبيق على عقد إيجار السفينة في مجال العلاقات البحرية الدولية هو قانون راية السفينة أي قانون العلم الذي تحمله السفينة وهذا ما جاء في نص **المادة 647** من القانون البحري ،كما نصت المادة **649** في فقرتها الأولى على أن الشخص الطبيعي الذي يحمل الجنسية الجزائرية أو الشخص الاعتباري الذي يخضع للقانون الجزائري والذي تكون له صفة مجهز السفن ويوجد مركز نشاطاته الرئيسي في الجزائر يمكنه ممارسة إيجار السفن، فأطراف عقد إيجار السفينة هما المؤجر والمستأجر، حيث يلتزم المؤجر بأن يضع تحت يد المستأجر سفينة معينة أو جزء من سفينته وذاك مقابل أجرة لمدة معينة أو لعدد معين من الرحلات[1].

[1] -**د. محمد عبد الفتاح ترك**، المرجع السابق، ص 41.

جميع الحقوق محفوظة لمجلة الدراسات القانونية والسياسية

3- صور عقود استئجار السفن البحرية : يتم استئجار السفينة بموجب اتفاقية، يلتزم مؤجر السفينة بأن يضع سفينة تحت تصرف مستأجر السفينة مقابل أجر ويمكن أن يتم استئجار السفينة على أساس الرحلة أو لمدة زمنية أو بهيكلها.

ففي النوع الأول الإيجار على أساس الرحلة(L'affrètement au voyage) يتعهد المؤجر في عقد استئجار السفينة على أساس الرحلة بأن يضع كليا أو جزئيا سفينة مزودة بالتسليح والتجهيز تحت تصرف المستأجر للقيام برحلة أو أكثر وبالمقابل يتعهد المستأجر بدفع أجرة السفينة[1]، نصت على هذا الإيجار المادة 650 بقولها:"يتعهد المؤجر في عقد استئجار السفينة على أساس الرحلة بأن يضع كليا او جزئيا سفينة مزودة بالتسليح والتجهيز تحت تصرف المستأجر للقيام برحلة أو أكثر وبالمقابل يتعهد المستأجر بدفع أجرة السفينة"، لقد قضت المحكمة العليا الغرفة التجارية والبحرية في قرارها المؤرخ في 22\11\1994 ملف رقم 119766 منشور بالاجتهاد القضائي للغرفة التجارية البحرية عدد خاص بأن الخسائر اللاحقة بالبضائع من مسؤولية مؤجر السفينة على أساس الرحلة وتسري عليها المادة **650** وما يليها من القانون البحري، وإن كانت السفينة مستأجرة لمدة معينة فان الخسائر اللاحقة بالبضائع من مسؤولية مستأجر السفينة مبدئياً وتسري عليها المادة **695** وما يليها من القانون البحري، وإن كانت السفينة مستأجرة بهيكلها فان الخسائر اللاحقة بالبضائع من مسؤولية مستأجر السفينة لوحده وتسري عليها المادة **723** وما يليها من القانون البحري، وقد ذهبت المحكمة العليا الغرفة التجارية والبحرية في قرارها هذا الى ضرورة تحديد نوع عقد استئجار السفينة من طرف قاضي الموضوع لتحديد القانون الواجب التطبيق وليسمح للمحكمة العليا بإجراء مراقبتها[2].

وفي النوع الثاني إيجار السفينة لمدة معينة (L'affrètement a temps) يتعهد المؤجر بموجب عقد استئجار السفينة لمدة معينة بأن يضع سفينة مزودة بالتسليح والتجهيزات تحت تصرف مستأجر السفينة لمدة معينة ويدفع المستأجر بالمقابل أجرة الحمولة، ونص المشرع الجزائري على هذا النوع من الإيجار في **المادة695** من القانون البحري بقولها:" يتعهد المؤجر بموجب عقد استئجار السفينة لمدة معينة بأن يضع سفينته مزودة بالتسليح والتجهيز تحت تصرف مستأجر السفينة لمدة معينة ويدفع المستأجر بالمقابل أجرة الحمولة"، كما أن في هذا النوع من الإيجار يحتفظ المؤجر بحق التسيير الملاحي للسفينة أي الإدارة الملاحية لها وتشمل هذه الأخيرة تموين السفينة وصيانتها،و تسييرها وكل ما يتعلق بملاحتها ،و بالتالي يبقى الربان والبحارة الآخرون مندوبين عن المؤجر ويتعين عليهم التقيد

[1] - **بودليو سليم**، عقد النقل البحري للبضائع في القانون الجزائري، رسالة مقدمة لنيل شهادة ماجستير في قانون الأعمال، كلية الحقوق، جامعة باجي مختار، عنابة، 1999-2000، ص 2 .

[2] -**نبيل صقر**، القانون البحري نصا وتطبيقا، دار الهدى، عين مليلة، الجزائر، 2008، ص 135.

جميع الحقوق محفوظة لمجلة الدراسات القانونية والسياسية

بتعليماته حسب أحكام المادة 700 من التقنين البحري الجزائري، وهذا ما يتطابق مع أحكام الإيجار بالرحلة،إلا أن التسيير التجاري للسفينة في عقد إيجار السفينة لمدة معينة للمستأجر حسب **المادة 701** من القانون البحري، وتشمل الإدارة التجارية إبرام عقود النقل وتسلم البضائع وتسليمها وتحصيل الأجرة، وفي هذه الصورة يتولى المستأجر استغلال السفينة بنفسه، وإصدار التعليمات والأوامر إلى الربان والطاقم ويستقل بتحديد رحلات السفينة طيلة المدة المتفق عليها،و يبرم عقود النقل مع الغير باسمه الخاص فيصبح ناقلا مسئولا وحده دون المالك أو المؤجر عن تنفيذ هذه العقود.

أما النوع الثالث استئجار السفينة بهيكلها (غير مجهزة)(L'affrètement coque nue)فيتعهد المؤجر بموجب عقد استئجار السفينة بهيكلها بأن يضع السفينة بدون تسليح أو تجهيز تحت تصرف المستأجر لوقت محدود ويتعهد المستأجر بدوره بدفع الأجرة [1]، ونص المشرع الجزائري على هذا النوع من الإيجار في نص **المادة 724** بقولها"يتعهد المؤجر بموجب عقد استئجار السفينة بهيكلها بأن يضع السفينة بدون تسليح أو تجهيز تحت تصرف المستأجر لوقت محدود ويتعهد المستأجر بدوره بدفع الإيجار"، وحسب نص المادة يتضح أن هذا الإيجار هو عقد يضع المالك سفينة عارية غير مجهزة لا بالطاقم ولا بالمئونة ولا الوقود ،أي بهيكلها فقط تحت تصرف المستأجر للانتفاع بها خلال مدة معينة مقابل اجر معلوم، بمعنى أن صاحب السفينة يتخلى لمستأجرها عن إدارتها التجارية والبحرية معاً.فيقوم المستأجر بالتعاقد مع الربان والطاقم وتموين السفينة بالغذاء والوقود،و يتولى استغلال السفينة لحسابه بالتعاقد مع الشاحنين وبالتالي في هذه الحالة تنتقل كل سلطات المالك إلى المستأجر فيكون له حق استغلالها وإدارتها وهذا طوال فترة الإيجار .

ويعد العقد في هذه الصورة من قبيل إيجار الأشياء.تخضع للأحكام التي يتفق عليها الطرفان المتعاقدان ثم لأحكام القانون البحري، ثم للقواعد العامة المقررة في القانون المدني لعقد إيجار المنقول، وعادة ما يتم استئجار السفينة بهيكلها من طرف محترفي النشاط البحري أيا كانت صورة هدا النشاط، وبما أن سلطات المالك تنتقل إلى مستأجر السفينة غير المجهزة فانه يكتسب صفة المجهز، ويعتبر هذا المستأجر المجهز بمثابة الناقل في مواجهة الشاحنين ويلتزم في مواجهتهم بالالتزامات الناشئة عن النقل البحري للبضائع،او عقد النقل البحري للأشخاص حسب الأوضاع.

[1]-**بودليو سليم**، المرجع السابق، ص 2.

جميع الحقوق محفوظة لمجلة الدراسات القانونية والسياسية

4 :التزامات الناشئة عن عقد إيجار السفينة: بما أن إيجار السفينة عقد فانه يرتب في ذمة كل من الطرفين التزامات معينة فما هي هذه الالتزامات؟ وكيف يتم فسخ عقد الإيجار في كل صورة من صور إيجار السفينة؟

أ :التزامات الناشئة عن عقد الإيجار بالرحلة:

1– التزامات المؤجـر: يلتزم المؤجر بموجب عقد الإيجار على أساس الرحلة بالحفاظ على السفينة خلال الرحلة حتى تكون بحالة حسنة وصالحة للملاحة،و قابلة لأداء الخدمة التي تم استئجارها من اجلها.و ذلك بأن تكون مجهزة بالأدوات والآلات الضرورية للملاحة كالخرائط والبوصلة والآلات الرافعة وتطقيمها بربان وطاقم، وتموينها بالوقود وكل ما يلزم لملاحتها.

كما يجب على المجهز(المؤجر) أن يتعهد السفينة بالصيانة في هيكلها وآلاتها لتظل محققة لشروط استعمالها طوال مدة العقد، ويسأل المؤجر عن الضرر الذي يترتب على عدم صلاحية السفينة للملاحة،إلا إذا اثبت انه قام بالتزاماته كمؤجر، وأن الضرر غير ناشئ عن تقصيره في التزاماته بالعناية بالسفينة العناية اللازمة وإعداده أقسام السفينة المخصصة لحفظ البضائع أو نقلها، أو أن الضرر ناشئ عن الملاحة التي قام بها الربان أو مندوبوه، أو انه ناتج عن عيب خفي لم يكن في استطاعته كشفه بالفحص العادي، لقد قضت المحكمة العليا الغرفة التجارية والبحرية في قرارها المؤرخ في 07\12\1995 ملف رقم 138944 غير منشور بأنه في إطار استئجار السفينة على أساس الرحلة كما هو الحال في هذه القضية،فان المؤجر يعتبر الناقل المسئول عن البضائع[1] المكلف بها طبقا للمادة 654من القانون البحري.

يلتزم المؤجر بوضع السفينة تحت تصرف المستأجر في الزمان والمكان المحددين في العقد، وأن يجعلها مستعدة لاستقبال البضائع خلال مواعيد الشحن والتفريغ وكذلك في آجال الشحن والتفريغ وهذا ما نصت عليه المادة 654 من القانون البحري الجزائري، كما لا يجوز للمؤجر أن يحل سفينة أخرى محل السفينة المحددة في العقد ولو كانت مشابهة لها في خصائصها،إلا إذا احتفظ لنفسه تعاقدا بهذا الحق.

إذا لم يحدد مكان للتحميل وجب على المؤجر تقديم السفينة في المكان الذي يعينه مستأجرها وهذا ما نصت عليه **المادة 655** من القانون البحري،و في حالة عدم قيام المستأجر بتعيين مكان التحميل في الوقت اللازم.يقدم المؤجر السفينة إلى مكان التحميل الذي تحدده سلطات الميناء.حسب نص **المادة 657** من القانون البحري.

لا يجوز للمؤجر أن يرفض طلب قطر السفينة من مكان التحميل إلى مكان آخر مهما كانت الحمولة المتفق عليها أو المعينة، وإذا طلب المستأجر ذلك يتحمل جميع المصاريف المتعلقة بهذه العملية وهذا ما نصت عليه **المادة**

[1]– **نبيل صقر**، المرجع السابق، ص 136.

جميع الحقوق محفوظة لمجلة الدراسات القانونية والسياسية

658 من القانون البحري، عند وصول السفينة إلى مكان التحميل يلزم المؤجر بان يعلم المستأجر أو أي شخص آخر معين لهذا الغرض كتابياً بوصول السفينة وبأنها جاهزة للتحميل وهذا ما نصت عليه **المادة 659** من القانون البحري الجزائري، وهذا الإعلام الكتابي مهم جدا من الناحية القانونية لأنه من تسلم هذا الإعلام يبدأ سريان مواعيد والتفريغ، وتحديد ميعاد الشحن مهم لأنه إذا انتهى الميعاد قبل الانتهاء من التحميل فعلى المؤجر أن يبقي السفينة في مكان التحميل لمدة إضافية تسمى ميعاد إضافي للشحن والتفريغ، وهذه المهلة الإضافية تحسب بالأيام والساعات ويستحق عليها المؤجر أجرة، وعادة ما تحدد هذه الأجرة الإضافية في عقد الإيجار ذاته أما إذا لم تحدد في عقد الإيجار فإنها تحسب على أساس حمولة السفينة، ومعدل الأجرة المدرجة في عقد إيجار السفينة وتؤدى أجور المهلة الإضافية يوميا من قبل المستأجر وهذا ما نصت عليه **المادة 664** من القانون البحري، كما انه إذا لم يتمكن المستأجر من إنهاء عملية شحن السفينة رغم المهلة الإضافية يجوز للمؤجر أن يفسخ عقد الإيجار أو يعمل هذا المؤجر على إرساء السفينة بحمولة ناقصة مع احتفاظه بالأجرة الكاملة، وفي حالة الاتفاق في العقد على منح المستأجر مهلة إضافية ثانية لإنهاء التحميل فانه في هذه الحالة لهان يرسل السفينة بحمولة ناقصة قبل انقضاء المهلة،و يكون اجر المهلة الإضافية الثانية هو اجر المهلة الأولى زائد النصف (50%) وهذا ما قضت به **المادة 666** من القانون البحري الجزائري.

يلتزم المؤجر أن يقوم بالرحلة على وجه السرعة كما يجب عليه أن يعتني بالحمولة خلال السفر تبعاً لنوعية البضائع واستعمالاتها.

يلتزم المؤجر برص البضائع .و المقصود بالرص(هو توزيع البضاعة وتوزيعها في السفينة بطريقة تقي البضائع من خطر الهلاك أو التلف أثناء السفر وتحفظ للسفينة توازنها وهذا ما نصت عليه المادة 673 بقولها"....أما رص البضائع يعود على المؤجر، إلا في حالة الاتفاق المخالف لذلك."

– التزامات المستأجر: تتمثل التزامات المستأجر في التزامين أساسيين هما الالتزام بالقيام بعملية شحن وتفريغ البضائع في الآجال المتفق عليها والالتزام الثاني يتمثل في الوفاء بالأجرة مقابل قيامه باستئجار السفينة لرحلة او رحلات معينة وسنفصل كل من الالتزامين على حدا فيما يلي:

الالتزام بعمليات شحن وتفريغ البضائع:

حسب **المادة 668** من القانون البحري يلتزم المستأجر بوضع كمية البضاعة المحددة في عقد الإيجار على متن السفينة، وإذا لم يلتزم بذلك فانه يتحمل أجرة الحمولة عن هذه الكمية،كما يجوز له استبدال هذه البضائع ببضائع أخرى ،إذا لم يقع إرهاق للمؤجر أو المستأجرين الآخرين .وفي هذه الحالة لا يمكن أن تقل أجرة الحمولة عن الأجرة المتفق عليها في العقد وهذا ما أكدته **المادة 669** من القانون البحري الجزائري.

جميع الحقوق محفوظة لمجلة الدراسات القانونية والسياسية

كما يجب على المستأجر أن يضع البضاعة في الأماكن المخصصة لها حتى ولو كانت كل أماكن السفينة موضوعة تحت تصرف المستأجر حسب عقد إيجار السفينة وهذا ما نصت عليه **المادة 670** من القانون البحري الجزائري وإذا لم يضع المؤجر أماكن السفينة المحددة في عقد إيجارها فان المستأجر، يتمتع بالحق في تخفيض مناسب من الأجرة وتعويض عن الضرر الذي لحقه جراء إخلال المؤجر بالتزامه وهذا ما نصت عليه **المادة 671** .

في حالة استئجار السفينة بأكملها إذا قام المستأجر بوضع كمية من البضائع اقل من الكمية المتفق عليها في العقد لا يجوز للمؤجر في هذه الحالة تكميل الحمولة ببضائع أخرى إلا ضمن الشروط المتفق عليها مع المستأجر وهذا ما نصت عليه **المادة 672** من القانون البحري الجزائري.

في حالة توقف الرحلة بسبب عطب السفينة يحول دون استمرارها يستطيع المستأجر أن يسحب هذه الحمولة من السفينة وتكون مصاريف مسافة الحمولة على عاتقه،وللمؤجر في هذه الحالة الحق في طلب أجرة المسافة إلا إذا كان هو المتسبب في التوقف فيسقط حقه في ذلك، ويتحمل هو أيضا مصاريف مسافة الحمولة وهذا ما تقضي به **المادة 677**من القانون البحري.

يلتزم المستأجر بدفع أجرة الرحلة وتحمل جميع المصاريف في حالة قيامه بالتصرف في البضائع أثناء الرحلة، أو قام بتفريغها أثناء الطريق في احد الموانئ .وهذا ما نصت عليه **المادة 678** من القانون البحري .أما في حالة الإستئجار الجزئي للسفينة فانه لا يحق للمستأجر إفراغ البضاعة إلا بموافقة المؤجر.

إذا لم يدفع المستأجر الأجرة ومكافأة المهلة الإضافية للشحن والتفريغ ومدد التأخير الأخرى فانه يمكن للمؤجر أن يرفض تفريغ الحمولة .وللمؤجر أيضا في هذه الحالة أن يودع البضائع بعد أن يعلم المستأجر مسبقا وان يعمل على بيعها بموافقة السلطات القضاء ،إلا إذا قدم المستأجر ضمانا كافيا وهذا ما نصت عليه **المادتان 680-681** من القانون البحري.

إذا لم يحضر المستأجر أو ممثله إلى مكان التفريغ أو رفض تفريغ البضائع أو سبب تأخير أخر للسفينة عن القيام بعملية التفريغ أو الانتهاء منها قبل انقضاء المدة المعينة لها، يحقق للمؤجر أن يعمل على إنزال البضائع وإيداعها في مكان أمين لحساب المستأجر وتحت مسؤوليته –ويجب في هذه الحالة أن يعلم المؤجر المستأجر بدو ن تأخير عن إيداع البضاعة وهذا ما نصت عليه **المادة 632** من القانون البحري.

إذا تعددت عمليات التفريغ والإيداع ،ومدة التفريغ والمهلة الإضافية على الوجه السابق بيانه يحق للمؤجر أن يطلب تعويضات عن التأخير وتحسب هذه التعويضات بنفس الشروط الخاصة بالمهلة الإضافية الثانية خلال التفريغ وتجدر الإشارة إلى أن عمليات الشحن والتفريغ عادة لا يتولى القيام بها المستأجر بنفسه وإنما يلجا إلى أحد المتخصصين في القيام بها وهو مقاول الشحن والتفريغ .وقد أطلق المشرع الجزائري وفقا **للمادة901** من القانون رقم

جميع الحقوق محفوظة لمجلة الدراسات القانونية والسياسية

98-05 المعدل والمتمم للأمر رقم 76-80 المتضمن القانون البحري على مقاولة الشحن والتفريغ اسم المقاولة المتنائية، وهي تشمل عملية شحن البضائع ورهنها وفكها وإنزالها عمليتي وضع البضائع على السطوح الترابية وأخذها وبالتالي فان مقاول المقاولة المتنائية أشمل من مهمة الشحن والتفريغ لأنها تتعداها إلى عملية رص البضائع على متن السفينة وكذا تخزينها في المغارات.

التزام المستأجر بدفع الأجرة : بالإضافة إلى التزام المستأجر بالشحن والتفريغ يلتزم بدفع الأجرة مقابل إيجار السفينة للقيام برحلة أو عدة رحلات محددة على أساس العقد ،وتحدد الأجرة من حيث مقدارها ومكان وزمان الوفاء بها وفي حالة عدم وجود هذا الاتفاق تحسب الأجرة على أساس أجرة الحمولة المطبقة على عمليات الاستئجار في مكان وتاريخ وصول السفينة إلى ميناء التحميل وهذا ما نصت عليه المادة 686 من القانون البحري الجزائري، وإذا كان هناك شك في حساب أجرة الحمولة على أساس الحجم أو الوزن أو العدد فان كميات البضاعة المفرغة فقط تحسب على أساسها أجرة الحمولة وليس كميات البضاعة المحمولة ،وهذا ما نصت عليه **المادة 687** أما أجرة المسافة تحسب على أساس النسبة مابين المسافة الكاملة الواجب قطعها والتي حسبت على أساسها أجرة الحمولة والمسافة المقطوعة فعلا والنسبة مابين مصاريف مدة الرحلة على المسافة الكاملة والمسافة المتبقية للرحلة وهذا ما قضت به **المادة 688**من القانون البحري.

وإذا أخل المستأجر بالتزامه في دفع أجرة يحق للمؤجر حبس حمولة السفينة كما يتمتع بنفس الحق إذا لم يحصل على مكافأة المهلة الإضافية للشحن والتفريغ وله كذلك أن يعمل على بيعها بموافقة السلطات القضائية بعد أن يعلم المستأجر مسبقا إلا إذا قدم هذا الأخير ضمانا كافيا.

ب- التزامات الطرفين في عقد الإيجار لمدة معينة:

1 – التزامات المؤجر: يلتزم المؤجر بوضع السفينة تحت تصرف المستأجر في الوقت والمكان المتفق عليهما وبحالة جيدة تسمح لها بالملاحة (تحمل مصاريف تنظيف وترميم وإصلاح الأعطاب وكل التدابير الضرورية لإبقاء السفينة بحالة جيدة طوال مدة العقد مرفقة بالوثائق المطلوبة والصالحة لممارسة العمليات المبينة في عقد الإيجار.

يتعين على المؤجر أن يبقى السفينة بحالتها المذكورة طوال مدة العقد كما يلتزم بالتامين على السفينة أي عليه أن بتعهدها بصيانة في هيكلها وآلاتها لتظل محققة لشروط استعمالها طوال مدة العقد.

يسأل المؤجر عن الأضرار التي تلحق بالبضاعة المشحونة على متن السفينة إذا كانت هذه الأضرار ناتجة عن تقصيره في أداء واجباته أو في حالة عدم صلاحية السفينة للملاحة إلا إذا قام المؤجر بإثبات أن الأضرار لم تنشأ بسببه وانه أدى التزاماته واعتنى بالسفينة العناية اللازمة وأن هذه الأضرار ناشئة عن عيب خفي لم يكن من المستطاع كشفه بالفحص العادي .

جميع الحقوق محفوظة لمجلة الدراسات القانونية والسياسية

يلتزم المؤجر بالقيام بالرحلات التي يطلبها المستأجر،و من المفترض أن استعمال السفينة يتم بشكل عادي لا يعرضها للمخاطر.إلا أن المشرع أعطى للمؤجر حق رفض القيام بأي رحلة من شأنها تعريض السفينة والأشخاص الموجودين عليها للخطر، وفي هذه الحالة يمكن للمستأجر فسخ العقد وأجرة الحمولة وهذا ما نصت عليه المادة 714 من القانون البحري

يسأل المستأجر عن كل ضرر يحدث من جراء التأخير المنسوب إليه، وكذلك عن فقدان السفينة وعدم إمكان تصليحها، إلا إذا اثبت أن هذه الحوادث ناتجة عن خطأ لا يخصه أو لم ينتج عن احد الأشخاص من الذين يعتبر المؤجر مسئولا عنه. وهذا ما وردفي نص **المادة 709** قانون البحري الجزائري.

في حالة توقف السفينة يحق للمؤجر طلب تعويض مناسب وبأجرة الحمولة عن كامل مدة توقف السفينة إذا كان عدم قدرة السفينة مسبباً بخطأ أو إهمال المستأجر أم من ينوب عنه وهذا ما نصت عليه المادة 707 من القانون البحري.

2- التزامات المستأجر: يلتزم المستأجر باستعمال السفينة وفقا لطبيعتها وخصائصها ولشروط العقد ويعد المستأجر مسئولا عن الأضرار التي تلحق بالسفينة من جراء استغلالها التجاري، دون التلف الذي يصيبها جراء الاستغلال العادي وهذا ما نصت عليه **المادة 699** من القانون البحري الجزائري.

تقع على عاتق المستأجر تحمل كل المصاريف المتعلقة بالاستغلال البحري للسفينة ومن ذلك تزويد السفينة بالوقود ودفع رسوم الموانئ والإرشاد، كما يتحمل دفع أجور أفراد الطاقم نظير الساعات الإضافية وهذا ما نصت عليه **المادة 704** من القانون البحري، ونتيجة لانتقال الإدارة التجارية للسفينة إلى المستأجر فإنه يستطيع إبرام عقود النقل البحري مع الغير ويكتسب بذلك صفة الناقل البحري دون المؤجر.

يلتزم المستأجر برد السفينة إلى المؤجر عند انتهاء مدة الإيجار في التاريخ والمكان المحددين في عقد الإيجار وبنفس الحالة التي كانت عليها وقت تسليمها، ماعدا حالة الاستهلاك العادي،كما يجب على المستأجر أن يعلم المؤجر في الوقت اللازم عن تاريخ رد السفينة وذكر الميناء الذي سيقع فيه الرد.إلا أن الوضع لا يكون دقيقا لهذه الدرجة بحيث يمكن أن تنقضي المدة المتفق عليها في العقد والسفينة لا زالت في عرض البحر وتحتاج لوقت إضافي للوصول، كما يمكن أن ينتهي المستأجر من نقل البضائع التي اجر السفينة من اجلها قبل انقضاء المدة المحددة في عقد الإيجار.لهذا اوجد المشرع حلولاً لهذه الاحتمالات بحيث إذا تعلق الأمر بالفرضية الأولى فان العقد وفقا **للمادة 712** من القانون البحري يمدد بقوة القانون وعليه لا يلتزم المستأجر في هذه الحالة برد السفينة إلا بعد وصولها إلى الميناء الذي سيقع فيه ردها .

جميع الحقوق محفوظة لمجلة الدراسات القانونية والسياسية

ومقابل هذا التمديد القانوني لعقد الإيجار يدفع المستأجر عن هذه المدة الإضافية أجرة حمولة مضاعفة من الأجر المذكور في العقد،إلا إذا كانت هذه المدة الإضافية عرضية ولا تزيد عن 1\10مدة العقد، أما بالنسبة للحالة التي يرد فيها المستأجر السفينة قبل انقضاء مدة العقد، كان يلغي المستأجر بعض الرحلات مثلا،فإنه بإمكان المستأجر رد السفينة الى مؤجرها قبل انقضاء المدة لكنه ملزم بدفع الأجرة كاملة إلى المؤجر لأنه لا دخل له بالاستغلال البحري إلا إذا اتفق الطرفان على خلاف ذلك.

يلتزم المؤجر بتحمل وحده المساهمة المتعلقة بالأجرة عن الخسارة المشتركة وهذا ما نصت عليه المادة 716 من القانون البحري.

يلتزم المؤجر بدفع الأجرة المتفق عليها وهو الالتزام الأساسي مقابل استئجاره للسفينة ويبدأ حساب هذه الأجرة من اليوم الذي توضع فيه السفينة تحت تصرف المستأجر، وفي حالة وجود التباس بهذا الخصوص تبدأ أجرة الحمولة اعتبارا من تاريخ التحميل وينتهي استحقاق الأجرة في اليوم المعين في العقد. وفي حالة عدم تحديد يوم انتهاء عقد الإيجار ينتهي عند انتهاء عمليات التفريغ النهائية وهذا طبقا **للمادة 709** من القانون البحري.

وفي حالة عدم وجود اتفاق بشان أجرة الحمولة تدفع مقدما وشهريا وهذا ما نصت عليه **المادة 708** من القانون البحري الجزائري.

في حالة توقف السفينة عن النشاط بسبب كونها غير صالحة للاستعمال تجاريا فان المستأجر في هذه الحالة لا يلتزم بدفع أجرة الحمولة عن هذه الأوقات،إلا إذا كان توقف السفينة ناشئاً عن فعله أو عندما لا تتعدى هذه الأوقات 24 ساعة، أما إذا هلكت السفينة أو غرقت بسبب قوة قاهرة أو أصبحت غير قابلة للتصليح ،فان أجرة الحمولة واجبة على المستأجر لغاية اليوم الذي حصل فيه الهلاك وفي حالة فقدان السفينة وانقطاع أخبارها تستحق الأجرة كاملة إلى غاية اليوم الذي وصلت فيه آخر الأنباء عنها .

ج– التزامات الطرفين المترتبة عن عقد إيجار السفينة بهيكلها:

1–التزامات المؤجر: يلتزم المؤجر في عقد السفينة بهيكلها بوضع السفينة تحت تصرف المستأجر صالحة للملاحة وللاستعمال المتفق عليه في الزمان والمكان المتفق عليهما.و يلزم المؤجر بإبقاء السفينة صالحة للملاحة طوال مدة العقد.و لهذا يعد مسئولا عن الأضرار المتولدة عن عدم صلاحية السفينة للملاحة، إلا إذا اثبت انه لا يمكن أن ينسب إليه أي خطأ أو إهمال،ا والى أي شخص يكون مسئولا عنه وبالتالي فهو ملزم بإصلاح ما يصيب السفينة من تلف إذا كان هذا التلف ناشئ عن قوة قاهرة أو عن عيب ذاتي في السفينة أو عن الاستعمال العادي،و إذا ترتب على التلف في هذه الحالة تعطيل السفينة لمدة تتجاوز أربعاً وعشرين (24) ساعة فلا تستحق الأجرة عن بالمدة التي تبقى فيها السفينة معطلة.

جميع الحقوق محفوظة لمجلة الدراسات القانونية والسياسية

2- التزامات المستأجر:يجب على المستأجر أن يزود السفينة بالتسليح والتجهيز على الوجه الكامل أن يستعملها بما يتفق مع مميزاتها التقنية وتخصيصها العادي وهذا ما نصت عليه **المادة 728** من القانون البحري.كما يلتزم المستأجر بتزويد السفينة بالطاقم ويدفع له الأجرة والمئونة والمصاريف الملحقة لأنه هو الذي تنتقل إليه سلطات المالك في هذا النوع من الإيجار، ويقوم بالتسيير الملاحي والتجاري للسفينة ولهذا فهو المسئول الوحيد عن جميع الالتزامات التي عقدها الربان لخدمة السفينة وهو يضمن المؤجر بالنسبة لجميع طلبات الغير.

يلتزم المستأجر بصيانة السفينة والقيام بالتصليحات والتغييرات الخاصة بها وجميع مصاريف استغلال السفينة ومصاريف تامين السفينة، وهذا ما قضت به **المادة 731** من القانون البحري.

يلتزم المستأجر بدفع أجرة الاستئجار إلى المؤجر مقابل استعمالها ويحدد بدل الإيجار وكيفيات دفعه في عقد الإيجار حسب نص المادة 733 من القانون البحري.

يلتزم المستأجر برد السفينة عند انتهاء عقد الإيجار في التاريخ والمكان المبينين في العقد وبالحالة التي كانت عليها وقت تسليمها مع مراعاة الاستهلاك الناشئ عن الاستعمال العادي وهذا ما نصت عليه **المادة 735** من القانون البحري، كما يلتزم برد كل ما كان على السفينة من مؤن مثل الزيوت والحبال، مواد التنظيف والصيانة بالحالة التي كانت عليها وقت تسليم السفينة وإذا كانت هذه الأشياء مما يستهلك بالاستعمال التزم برد ما يماثلها. أما إذا تأخر المستأجر في رد السفينة في الوقت المناسب وجب عليه دفع تعويض محسوب على أساس ضعف بدل الإيجار للمدة الزائدة عن مدة العقد،إلا إذا كان التأخير عرضيا ولا يتعدى 1\10 مدة العقد.

يلتزم المستأجر بالضمان قبل المؤجر حال رجوع الغير على المؤجر لسبب يرجع إلى استغلال المستأجر للسفينة.حيث يخشى رجوع الغير على المؤجر كمالك السفينة اثر تصادم راجع إلى خطا الربان أو خلال تسوية خسارة مشتركة مثلاً، وحينئذ يقوم المستأجر بتعويض للمؤجر.

ثانيا: تأثير التحكيم البحري على عقود استئجار السفن البحرية : يعتبر التحكيم البحري نظام قانوني لحل المنازعات البحرية وهو نظام معروف مند القدم ساعدت على ازدهاره وانتشاره العديد من الاعتبارات منها تجنب طول وبطء التقاضي أمام المحاكم خاصة وأن عامل السرعة يعتبر من العوامل الهامة في تنفيذ المعاملات التجارية إضافة إلى سرية جلسات التحكيم وكذا إلى الخبرة التي يتميز بها المحكمون على أساس أن أطراف التحكيم يراعون في اختيارهم المحكمين مدى تخصصهم في موضوع النزاع ن وعلمهم بمقتضيات التجارة البحرية والنقل البحري وهذا ما جعل اللجوء إلى التحكيم أمرا منتشرا في مجال العلاقات التجارية الدولية بصفة عامة وفي مجال العلاقات البحرية بصفة خاصة.

جميع الحقوق محفوظة لمجلة الدراسات القانونية والسياسية

1 – التحكيم الدولي البحري :

ا– تعريف التحكيم :

هو نظام لحل المنازعات المدنية والتجارية بين الأفراد من خلال مدة معينة يحددونها سلفا ومن خلال إجراءات يختارونها وقانون يرتضون تطبيقه حتى يصدر حكما أو صلحا يلتزمون به، ولقد عرفت مجلة الأحكام الدولية التحكيم في **المادة 1790** بقولها ((اتخاذ الخصمين شخص آخر برضاهما لفصل خصومتهما ودعواهما)) [1]، والمشرع الجزائري نص على التحكيم في قانون الإجراءات المدنية والإدارية الجزائري قانون رقم 08-09 المؤرخ في 23 فيفري 2008 في **المواد من 1006إلى 1061**، وبصفة عامة فإن التحكيم وسيلة لحل الخلافات أو الخصومات بحيث يضمن: السرعة في الإجراءات وضمان السرية وضمان الحيادية وخفض تكلفة حسم النزاعات، واختيار المتخاصمين لمحكميهم، وتفادي الشكليات في القانون العادي، والاعتماد على محكمين من ذوي الخبرة في مجال النزاع وليس القانونيين فقط[2].

ب– التحكيم التجاري الدولي: متى يكون التحكيم دوليا، حسب قواعد اليونسترال وحسب قوانين التحكيم المحلية والدولية، يكون التحكيم دوليا إذا كان موضوعها نزاعا يتعلق بالتجارة الدولية وذلك في الأحوال التالية: – إذا المركز الرئيسي لأعمال كل من طرفي التحكيم يقع في دولتين مختلفتين وقت إبرام اتفاق التحكيم.

إذا كان موضوع النزاع الذي يشمله اتفاق التحكيم يرتبط بأكثر ممن دولة واحدة. – إذا كان المركز الرئيسي لأعمال كل من طرفي التحكيم يقع في نفس الدولة وقت إبرام حكم التحكيم، وكان أحد الأماكن التالية واقعا خارج هذه الدولة، – مكان تنفيذ جانب جوهري من الالتزامات الناشئة عن العلامة التجارية بين الطرفين[3]، وبالرجوع إلى المشرع الجزائري فإنه طبقا لنص **المادة 1039** ق إ م ج قانون رقم 08-09 المؤرخ في 23 فيفري 2008، فيعد تحكيما دوليا التحكيم الذي يخص النزاعات المتعلقة بالمصالح الاقتصادية لدولتين على الأقل.

ج– طبيعة منازعات التحكيم البحري: مما لا شك فيه أن منازعات التحكيم البحري هي بحرية دولية تجارية بطبيعتها، فالتحكيم الدولي هو الذي يتعلق بنزاع ذو طبيعة بحرية دولية حيث اتفقت غالبية الآراء والاتجاهات على أنه يعتبر دوليا التحكيم الذي يضع في الميزان مصالح التجارة الدولية، كما أن المفهوم الحديث للتحكيم البحري يتعلق بتناول قيم اقتصادية في المقابل ، وهذا هو مفهوم تجارية التحكيم البحري.

[1]– **محمد شهاب**، أساسيات التحكيم التجاري الدولي، ط1، مكتبة الوفاء القانونية، الإسكندرية، 2009، ص 9.

[2]– **المرجع نفسه**، ص 11.

[3]– **محمد شهاب**، أساسيات التحكيم التجاري الدولي، المرجع السابق، ص 15.

جميع الحقوق محفوظة لمجلة الدراسات القانونية والسياسية

2- مجال وتنظيم التحكيم البحري باعتباره فرعا من فروع التحكيم التجاري الدولي: في معظم الحالات يكون مالكي السفينة ومستأجريها هم أطراف هذا النوع من التحكيم، وفي بعض الحالات قد يكونوا بائعي السفن ومشتريها، أما عن شروط التحكيم فمعظم العقود الملاحية قائمة على عقود نموذجية أو عقود سابقة أبرمت أصلا استنادا إلى هذه العقود النموذجية، ومعظم هذه العقود تحتوي على شروط تحكيم التي تحدد بدورها عدد المحكمين وطريقة تعينهم، ومكان التحكيم، ولكن ماهو شرط التحكيم الأمثل للمنازعات البحرية ؟لاشك أن تعيين محكم منفرد للنظر في النزاع البحري يساهم إلى درجة كبيرة في سرعة الإجراءات والتوفير في النفقات، وهناك بعض الشروط التحكيم التي تنص على تعين محكمين اثنين وفيصل [1]

أ- مجال التحكيم البحري التجاري الدولي الجزائري: إن اتفاق التحكيم التجاري الدولي هو ذلك الاتفاق الذي بمقتضاه تتعهد الأطراف بأن يتم الفصل في المنازعات الناشئة أو المحتمل نشوئها بينها من خلال التحكيم، وذلك إذا كانت هذه المنازعات تعلق بمصالح التجارة الدولية[2]، فمرجعية التحكيم تكون إما بواسطة شرط التحكيم أو اتفاق التحكيم .

ب- تنظيم التحكيم البحري: التحكيم البحري قد يكون مؤسسي أو حر، فيقصد بالتحكيم المؤسسي الإتفاق على إحالة النزاعات إلى إحدى مؤسسات التحكيم البحري الدائمة، والتي تتولى بدورها تنظيم وإدارة العملية التحكمية منذ تلقي طلب التحكيم من أحد أطراف العقد البحري وحتى إصدار حكم التحكيم، وذلك عن طريق الأجهزة الإدارية التابعة للمؤسسة التحكيمية [3]، مثل مركز تحكيم مجلس التعاون الخليجي ،مركز تحكيم سلطنة عمان، مركز تحكيم البحريين، مركز تحكيم الكويت، مركز القاهرة الإقليمي للتحكيم التجاري الدولي، مركز تحكيم دبي هذا في الدول العربية، في الدول الغربية مثل محكمة التحكيم الدائم هيج هولندا [4]، أما التحكيم البحري الحر فهو ذلك النوع من التحكيم الذي يتفق الأطراف من خلال اتفاق التحكيم على إدارة وتنظيم عملية التحكيم بأنفسهم وبعيدا عن مؤسسات التحكيم البحرية، وبالتالي يقوم الأطراف بتشكيل هيئة التحكيم، والاتفاق على تحديد كافة القواعد المطبقة على الإجراءات التحكيمية واختيار مكان التحكيم والقانون المطبق على موضوع التحكيم، وتكمن التفرقة بين التحكيم الحر والمؤسسي أن هذا الأخير يستلزم عنصرين أساسيين إذا تخلف أحدهما كنا أمام تحكيم حر، وهذين العنصرين هما : 1 وجود مركز تحكيم دائم بأجهزته العضوية والتنظيمية من محكمين ولوائح تحكيمية، 2 وجود أجهزة

[1]- **عمر مشهور حديثة الجازي**، التحكيم في المنازعات البحرية محاضرة ألقيت في مقر نقابة وكلاء الملاحة البحرية، المرجع نفسه، ص 6

[2]- **د. حفيظة السيد حداد**، الموجز في النظرية العامة للتحكيم التجاري الدولي، منشورات الحلبي القانونية ، بيروت، 2007، ص 117.

[3]- **محمد عبد الفتاح ترك**، المرجع السابق، ص 409.

[4] -**محمد شهاب**، المرجع السابق، ص 365-375.

جميع الحقوق محفوظة لمجلة الدراسات القانونية والسياسية

إدارية وسكرتارية لتنظيم وإدارة العملية التحكمية والإشراف عليها منذ تلقي طلبات التحكيم وحتى إصدار قرار هيئة التحكيم [1] .

وبالرجوع للقانون الجزائري نجد أن القاعدة أن للأطراف مباشرة أو بالرجوع إلى نظام التحكيم تعيين المحكم أو المحكمين أو تحديد شروط تعينهم وشروط عزلهم أو استبدالهم وفي غياب تعيين المحكيين مع صعوبة تعيينهم وشروط عزلهم أو استبدالهم يجوز للطرف المعني بالتعجيل على أن يقوم :- رفع الأمر إلى رئيس محكمة الجزائر إذا كان التحكيم يجري في الجزائر .- رفع الأمر إلى رئيس محكمة الجزائر إذا كان التحكيم في الخارج واختيار الأطراف تطبيق قواعد الإجراءات المعمول بها في الجزائر، وهذا طبقا لنص **المادة 1041 ق إ م إ ج**

3- سير إجراءات التحكيم البحري : هناك بعض المبادئ المستقرة التي تحكم سير إجراءات التحكيم البحري ويمكن تلخيصها بما يلي:- حرية الأطراف في الاتفاق على القواعد التي تحكم هذا السير سواء كان التحكيم مؤسسي أو حر.- حرية هيئة التحكيم البحري في تسيير هذه الإجراءات عند عدم اتفاق الأطراف، وهي في تسييرها لهذه الإجراءات لا تتقيد أساسا بالإجراءات المعمول بها في المحاكم الوطنية، وذلك لأن مصدر سلطات المحاكم الوطنية هو القانون في حين يجد المحكم مصدر سلطاته في اتفاق الأطراف. -قيام تعاون بين التحكيم البحري والمحاكم الوطنية، وذلك فيما لا تستطيع هيئة التحكيم تنفيذه من اتخاذ إجراءات وقتية أو تحفظية [2].

الخاتمة:

نخلص إلى القول بأن التحكيم البحري يعتبر من الوسائل البديلة لتسوية المنازعات البحرية، وقد تطور كثيرا مع التطورات الحلية في كافة الميادين حتى وصل الأمر إلى التحكيم الإلكتروني البحري الذي يعهد له حل النزاعات خاصة البحرية عن طريق مراكز تحكيمية عبر مواقع الانترنت، وبالرغم من هذا التطور إلى أننا مازلنا بعيدي كل البعد عن كل المستجدات العلمية في ترسانتنا التشريعية حيث ظل المشرع الجزائري ينظر من بعيد التطورات في مجال التحكيم البحري وحتى مصادقته على بعض المعاهدات الدولية في مجال التحكيم البحري ظل متأخر مقارنة بالدول العربية الأخرى وقد يرجع هذا إلى تخوف المشرع الجزائري من الأنظمة القانونية الدولية.

وبعد هذه الدراسة ننتهي بمجموعة من التوصيات للمشرع الجزائري:

- يجب تقنين تشريع قانون خاص بالتحكيم البحري الجزائري كقانون مستقل عن قواعد الإجراءات المدنية والإدارية، كما يجب على الجزائر الانضمام للمعاهدات الدولية التي تفيد المنظومة التشريعية ومنها معاهدة هامبورج 1978.

[1] -**محمد عبد الفتاح ترك**، المرجع السابق، ص 409.

[2] - **عمر مشهور حديثة الجازي**، المرجع السابق، ص 8،9.

جميع الحقوق محفوظة لمجلة الدراسات القانونية والسياسية

- إنشاء مراكز للتحكيم البحري متخصصة في الجزائر تضم مختصين في المجال البحري.

– قائمة المصادر والمراجع:

– 1/ القوانين والإتفاقيات :

– القانون البحري الجزائري الصادر بالأمر **76–80** المؤرخ في 29 شوال 1396 الموافق 23 أكتوبر 1976 (**جريدة رسمية 29 لسنة 1977**)،المعدل والمتمم بالقانون **10–04** (**جريدة رسمية رقم 46 لسنة 2010**).

– القانون التجاري الجزائري بموجب الأمر 75-59 الصادر في 26 سبتمبر 1975 المعدل والمتمم بالأمر 05-02 المؤرخ في 06 فيفري 2005 (**الجريدة الرسمية رقم 11 لسنة 2005**).

– قانون الإجراءات المدنية والإدارية رقم **08–09** المؤرخ في 18 صفر 1429 الموافق 25 فبراير 2008 (**جريدة رسمية 21 لسنة 2008**).

– إتفاقية نيويورك الصادرة في **10 جوان 1958** المتعلقة بحق الاعتراف بقرارات التحكيم الأجنبية وتنفيذها وتضم 16 مادة والمصادق عليها بموجب المرسوم الرئاسي رقم **88–233** المؤرخ في 25 ربيع الأول 1409 الموافق 5 نوفمبر 1988 (**جريدة رسمية 48 لسنة 1988**).

– 2/ الكتب:

–د. بربارة عبد الرحمن، شرح قانون الإجراءات المدنية والإدارية،ط 1، منشورات بغدادي، الجزائر، 2009.

– د. حفيظة السيد حداد، الموجز في النظرية العامة للتحكيم التجاري الدولي، منشورات الحلبي القانونية،بيروت، 2007.

– د.علي حسن يونس، العقود البحرية، دار الفكر العربي، القاهرة، 1978.

– د.محمود شحماط ،المختصر في القانون البحري الجزائري، دار العلوم للنشر والتوزيع ،عنابة، الجزائر،2010.

– محمد شهاب، أساسيات التحكيم التجاري الدولي، ط1، مكتبة الوفاء القانونية، الإسكندرية، 2009.

– د. محمد عبد الفتاح ترك، التحكيم البحري النطاق الشخصي لاتفاق التحكيم في عقد النقل البحري، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية .

– د. مصطفى كمال طه،أساسيات القانون البحري، دراسة مقارنة ،ط 1،منشورات الحلبي الحقوقية ،بيروت، 2006 .

– نبيل صقر، القانون البحري نصا وتطبيقا، دار الهدى، عين مليلة، الجزائر، 2008.

– 3/ الرسائل والمحاضرات :

– بودليو سليم، عقد النقل البحري للبضائع في القانون الجزائري، رسالة مقدمة لنيل شهادة ماجستير في قانون الأعمال، كلية الحقوق ،جامعة باجي مختار، عنابة، 1999-2000.

– عمر مشهور حديثة الجازي، التحكيم في المنازعات البحرية محاضرة ألقيت في مقر نقابة وكلاء الملاحة البحرية، الأردن، 2002.

جميع الحقوق محفوظة لمجلة الدراسات القانونية والسياسية