

الإطار القانوني لاستغلال السفينة

بقلم محمد بن عمار*

يتم استغلال السفينة حسب نظامين قانونيين - الأول أساسه عقد النقل البحري "Le contrat de transport maritime" والثاني أساسه عقد إستئجار السفينة "Le contrat d'affrètement" التمييز بين هذين العقدين يكتسي حاليا في بلادنا أهمية بالغة نظرا لتحرير التجارة الخارجية، ونعرف أن معظم هذه التجارة وما تعنيه من تصدير واستيراد للبضائع تتم عن طريق البحر.

إذا كان النقل البحري يخضع لأحكام آمرة سواء تلك التي تنص عليها القوانين الوطنية أو تلك التي جاءت بها المعاهدات الدولية فإن عقد إستئجار السفينة كأغلبية العقود المعروفة نطاقه حرية التعاقد بين الأطراف ولا تتدخل القوانين إلا في حالة سكوت العقد.

(* - أستاذ محاضر بجامعة أبو بكر بلقايد، تلمسان.

المشروع الجزائري عالج كل من عقد النقل البحري وعقد إستئجار السفن في القانون البحري الصادر عام 1976(1)، في الباب الثاني والثالث من الكتاب الثاني منه، نحاول في هذه الدراسة المتواضعة تسليط الضوء على بعض الجوانب القانونية لهذين العقدين لا سيما من حيث القانون الواجب التطبيق.

أولاً: عقد النقل البحري

قبل دراسة أحكام القانون البحري الجزائري المتعلقة بعقد النقل يتعين علينا أن نعطي نظرة عن التشريع الذي كان ساري المفعول قبل 1976.

من المعروف أن قبل الاستقلال وحتى بعده كان القانون الفرنسي هو السائد، فكان تطبيق ما يسمى بـ «الحلف الاجتماعي» "Pacte social" على عمليات النقل التي كانت تتم بين الموانئ الجزائرية والموانئ الفرنسية وفي سنة 1868 ظهر نظام آخر بموجبه أصبحت الملاحة بين الضفتين، بأكملها من اختصاص الأسطول الفرنسي.

في سنة 1936(2) صدر قانون، يهدف إلى حماية مصالح الشاحنين والمرسل إليهم البضائع من جنسية فرنسية والمقيمين بالجزائر - كان هذا القانون ينص على أنه «إذا كان ميناء الوصول موجود في فرنسا أو في الجزائر، يجوز للمرسل إليه أو للمرسل أي الشاحن أو ذوي الحقوق أن يرفعوا دعاواهم ضد الناقل أمام محكمة الميناء».

أما بعد الاستقلال، وتفادياً للفراغ القانوني الذي كان يترتب على الإلغاء الكلي للتشريع الفرنسي المطبق آنذاك، صدر قانون 1962/12/31 ليمدد تطبيق القانون الفرنسي في جميع المجالات ما عدا تلك القوانين التي كانت تخالف مبدأ السيادة الوطنية أو التي كانت تتميز بصبغة عنصرية أو استعمارية... أو كانت تمس بالممارسة العادية للحريات الديمقراطية».

، ونتيجة لهذا القانون بقي القانون التجاري الفرنسي لسنة 1807 ساري المفعول خاصة الكتاب الثاني منه الذي كان ينظم بعض العلاقات البحرية (إستتجار السفن) وكذلك قانون 1936 حول عقد النقل البحري. وقد ألغي قانون 1962/12/31 طبقاً لأمر 5 جويلية 1973 الذي جعل من تاريخ 5 جويلية 1975 حد أقصى «لجزارة» جميع قوانين الدولة وفي هذا السياق وينوع من التأخر صدر القانون البحري عام 1976.

أ - القانون البحري: تشريع داخلي

أول محاولة لإصدار تقنين بحري كانت عام 1963، في تلك الفترة شكلت، تحت رعاية وزارة العدل لجنة للقانون التجاري والبحري، توج عملها بمشروع سمي بـ «قانون التجارة البحرية والصيد البحري» -هذا المشروع لم تتم المصادقة عليه نظراً لغياب المبادئ العامة للتشريع الجزائري(3).

بعد صدور كل من القانون المدني والقانون التجاري سنة 1975(4)، قامت وزارة النقل بإعداد مشروع لتنظيم العلاقات البحرية -عرف هذا المشروع بـ «قانون الملاحة البحرية»- أدخلت على هذا المشروع تعديلات قبل المصادقة عليه في 1976/10/23 وأصبح يعرف بالقانون البحري(5).

يتميز هذا القانون بالتحفظ اتجاه الحلول الدولية المتعلقة بعقد النقل البحري إذ لا تسمح المادة 747 منه بتطبيق الإتفاقية الدولية إلا عند غياب الحكم في القانون الداخلي -هذه المادة تنص بالفعل على أنه «لا تسري أحكام هذا الباب مع التحفظ للإستثناءات المحددة فيما يلي، إلا في حالة وجود إشتراطات أخرى لم يتفق عليها صراحة- وتسري عند الحاجة الأحكام الخاصة للإتفاقية الدولية التي تتناول هذا الميدان والتي انضمت إليها الجزائر وذلك في النقل البحري القائم بين الموانئ الجزائرية والموانئ الأجنبية».

نلاحظ أن طبيعة هذا النقل مما لا شك فيه أنه دولي ما دام أنه يتم بين دولتين مختلفتين، ومن الواجب أن يخضع للمعاهدة الدولية، المشرع الجزائري بإخضاع هذا النوع من النقل إلى القانون الداخلي يريد تجنب المنازعات القانونية والحل الدولي واحلال قانون وطني ذي تطبيق فوري.

المشرع الجزائري لم ينفرد بهذا الحل وإنما جاء بأحكام تساير الأحكام الأجنبية في هذا المجال التي لا تسمح إلا بالتطبيق الضيق للإتفاقية الدولية.

نشير فقط أن الحلول المقترحة في الإتفاقية الدولية للنقل البحري، كثيرا ما أخذ بها المشرع الجزائري وأدمجها في القانون البحري.

بالإضافة إلى ذلك نص المشرع على إمكانية تطبيق بعض أحكام الإتفاقية عند الحاجة، وعليه فعلى الناقل الجزائري أن يدرج هذه الأحكام في العقود التي يبرمها.

ب - الإتفاقية الدولية

أول معاهدة دولية نظمت عقد النقل البحري للبضائع هي تلك التي تعرف بمعاهدة بروكسل المتعلقة بوثيقة الشحن الصادرة عام 1924 والمعدلة ببروتوكول 1968 قبل أن تحل محلها معاهدة جديدة سميت بأحكام أو «قواعد هنبورج» لسنة 1978 "Les règles de Hambourg".

تعتبر معاهدة بروكسل لعام 1924 أهم معاهدة للجنة البحرية الدولية "Comité maritime international" - هذه اللجنة أنشئت في 1897 ببليجيكا وكانت تعتبر فيدرالية لجمعيات وطنية تنشط في ميدان القانون البحري، ومنذ إنشائها عمدت اللجنة على تحضير مشاريع معاهدات دولية في مجال القانون البحري. من بين أعمال هذه اللجنة انعقاد ندوة دبلوماسية سنة 1910 ببروكسل والتوقيع على معاهدات حول تصادم السفن والمساعدة البحرية.

في 1912 درست اللجنة معاهدات حول وثيقة الشحن أو عقد النقل البحري "Connaissance" وأخذت كمشال النص الأمريكي الذي صدر عام 1893 أي «الهاتر أكت» "Harter Act"، تشير فقط أن هذه الأعمال توفقت بسبب اندلاع الحرب العالمية الأولى عام 1914.

في 1920 اهتمت جمعية القانون الدولي L'International Law Association التي ظهرت عام 1873 بمسائل القانون البحري وكانت وراء تحرير قواعد يورك وانفارس "Les règles Hyork et d'Anvers" هذه الأخيرة هي عبارة عن أحكام تعاقدية نموذجية تنظم قانون الخسائر المشتركة في العلاقات ما بين المستأجر والمؤجر للسفينة وفي العلاقات القائمة بين الناقلين وشاحنين للبضائع. لقد تبنت جمعية القانون الدولي مشاريع اللجنة البحرية الدولية وقدمتها في شكل عقد نقل نموذجي في لاهاي عام 1921 أخذ إسم «قواعد لاهاي»، هذا النص لم يحقق النتائج التي كانت مرجوة منه ولذا قامت اللجنة البحرية الدولية بتحضير إتفاق آخر.

في سنة 1923 انعقدت ندوة ديبلوماسية في بروكسل توجت أعمالها في 25 أوت 1924 بصور معاهدة لتوحيد بعض الأحكام المتعلقة بعقد النقل Convention pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance.

هذه المعاهدة تبنى المشرع الجزائري أحكامها في القانون البحري كما يتبين من نص المادة 805 التي تقضي بأنه: «إذا لم يصرح الشاحن بنوع وقيمة البضائع قبل نقلها ولم يذكر هذا التصريح في وثيقة الشحن أو وثيقة نقل أخرى، فلا يعد الناقل مسؤولاً عن الخسائر أو الأضرار التي تلحق بالبضائع أو التي تتعلق بها بما يزيد عن المبالغ المحسوبة وفقاً للقواعد الموضوعة لهذا الغرض بموجب الإتفاقيات الدولية والمصادق عليها من قبل الجزائر».

نظراً لبعض النقائص التي كانت تتميز بها معاهدة 1924 ظهرت حتمية مراجعتها وكان ذلك على يد اللجنة البحرية الدولية إبتداءً من 1955، وفي سنة

1963 قدم إلى اجتماع اللجنة المذكورة في سلكهولم مشروع اتفاق صادق عليه في بروكسل عام 1968 من طرف الندوة الديبلوماسية أصبح يعرف ببروتوكول بروكسل. وفي 31 مارس 1978 بمبادرة من دول العالم الثالث صادقت 100 دولة على معاهدة جديدة عوضت معاهدة بروكسل لسنة 1924. هذه المعاهدة التي تعرف «بقواعد هنبورج "Les règles de Hambourg" قامت بإعدادها كل من ندوة الأمم المتحدة للتجارة والتنمية CNUCED وندوة الأمم المتحدة للقانون والتجارة الدولية CNUDCI، هي عبارة عن وثيقة دولية كاملة لعقد النقل البحري(6). الجزائر لم تصادق عليها بعد.

تختلف قواعد هنبورج عن معاهدة بروكسل لسنة 1924 من حيث التسمية، فمعاهدة 1924 كان يطبق عليها «معاهدة بروكسل من أجل توحيد بعض القواعد المتعلقة بعقد النقل البحري» أما قواعد هنبورج فتعرف بالمعاهدة المتعلقة بالنقل البحري للبضائع.

من جهة أخرى «قواعد هنبورج» تطبق على النقل الدولي فقط مهما كانت جنسية السفينة أو جنسية الناقل أو جنسية الشاحن والمرسل له أو جنسية أي شخص آخر له صلة بعقد النقل البحري الذي يتم بين دولتين مختلفتين، عندما يقع ميناء الشحن أو ميناء التفريغ في دولة انضمت إلى المعاهدة، أو عندما تشير وثيقة الشحن إلى المعاهدة أو عندما تدمج أحكام المعاهدة في القانون الداخلي(7)، بالإضافة إلى عقد النقل البحري تستغل السفينة عن طريق استئجارها.

ثانياً: عقد استئجار السفينة

يعتبر استئجار السفينة من الناحية الاقتصادية أساساً نشاطاً دولياً -يربط بين اقتصادات متكاملة: اقتصاد الدول المتقدمة واقتصاد الدول النامية(8).

هذا ويتوقف إبرام عقد استئجار السفينة على معطيات ظرفية تجمع بين شغور السفينة وبين الحاجة إلى النقل.

عكس عقد النقل البحري، يخضع عقد استئجار السفينة إلى مناقشة الأطراف، فهو عقد رضائي بموجبه يلتزم مؤجر السفينة بأن يضع هذا الأخير تحت تصرف مستأجر مقابل أجر، وإستئجار السفينة أنواع: يمكن إستئجار السفينة على أساس الرحلة "L'affrètement au voyage" أو لمدة معينة "Affrètement à temps" أو بهيكلها "Affrètement coque nue".

يكون دائما أطراف عقد إستئجار السفينة في مراكز متساوية فحرية التعاقد تامة بينهم كما تشير إليه المادة 641 من القانون البحري بقولها «تحدد التزامات وشروط وآثار الإستئجار بين الأطراف عن طريق عقد يتفق عليه بكل حرية». الملاحظ هو أنه وجدت عدة محاولات ولو فاشلة لوضع أحكام دولية تنظم عقد استئجار السفينة هذا من جهة ومن جهة أخرى نظرا لرضائية عقد الإستئجار أحكام القانون الداخلي أي البحري لا تطبق إلا في حالة سكوت عقد الإستئجار.

أ - محاولات وضع تفنين دولي

ترجع فكرة إصدار معاهدة خاصة باستئجار السفن إلى بداية القرن العشرين وبالضبط عام 1907 عندما تأسست في إيطاليا لجنة كلفت بإعداد مشروع تمهيدي حول أجرة الحمولة. ثم عقدت هذه اللجنة إجتماعا في باريس في تاريخ 22 و23 فبراير 1909.

وفي 27 و28 فبراير 1911 اجتمعت لجنة جديدة في لندن كانت قد انشئت في «برام Brème» سنة 1909. مشروع هذه اللجنة كان أكثر أهمية من مشروع اللجنة الأولى ونظم المسائل المتعلقة بدفع الأجرة وصلاحيات السفينة للملاحة وكذلك مسؤولية مالك ومستأجر السفينة.

في 18 و19 أبريل 1914 اجتمعت بلندن مرة أخرى لجنة لمناقشة مشروع قانون حول إستئجار السفن والنقل البحري.

عرف هذا المشروع عقد إستئجار السفينة على أنه: «عقد بموجبه يقوم المؤجر في مقابل أجر يحدد جزائيا أو وفق لقواعد معينة بوضع تحت تصرف المستأجر سفينة أو جزء من سفينة لغرض نقل بحري».

إهتمت الأمم المتحدة منذ سنوات بمشاكل النقل البحري نتيجة لتأثير الدول النامية -هنا نشير إلى الأعمال الجيدة التي قامت بها ندوة الأمم المتحدة للتجارة والتنمية "CNUCED" والمتعلقة بالعقود النموذجية للإستئجار Charte-parties types وكيفية إستعمالها -يتداول حاليا في عالم النقل البحري أكثر من 80 عقد نموذجي.

ب - تطبيق القانون الداخلي على عقد الإستئجار

تنص المادة 641 من القانون البحري على أنه «تحدد التزامات وشروط وآثار الإستئجار بين الأطراف عن طريق عقد يتفق عليه بكل حرية».

بيد أنه لا يجوز للأطراف إدراج اشتراطات في عقد الإستئجار تخالف المبادئ العامة للقانون الجاري به العمل.

وإذا لم يدرج إشتراط في عقد إستئجار السفينة يخضع هذا العقد لأحكام هذا الباب.

يحتوي القانون البحري على 100 مادة تقريبا تنظم عقد إستئجار السفن، الفصل الأول خاص بالقواعد العامة لهذا العقد، تفرض المادة 642 منه أن يكون عقد الإستئجار للسفن مكتوب -نلاحظ أن الكتابة في هذه الحالة إلزامية للإثبات- هذه القاعدة لا تسري عندما يتعلق الأمر بسفن صغيرة الحجم تقل حمولتها الإجمالية عن 10 أطنان.

المادة 644 تسمح لمستأجر السفينة أن يقوم بتأجيرها من الباطن، كما يعطي للمؤجر حق إمتياز على البضاعة عند عدم دفع المستأجر للأجرة المتفق عليها، تتقادم الدعاوي المتعلقة بعقد الإستئجار بعد إنقضاء مدة سنة.

نشير إلى أن القانون البحري الجزائري يطبق على العقود التي يكون أطرافها من جنسية جزائرية، أما عندما يتعلق الأمر بمجال العلاقات البحرية الدولية، فيخضع العقد لقانون راية السفينة ما لم يتفق الأطراف على ما يخالف ذلك.

الخاتمة

يتبين من هذه الدراسة الوجيزة لكل من عقد النقل البحري وعقد إستئجار السفينة أن الأول موضوعه نقل البضاعة من ميناء إلى ميناء آخر يسمى ثمن الحمولة - فالناقل هو الذي يتحكم في تنقل السفينة وبالتالي هو الذي يتحمل نقل البضاعة.

أما عقد لإستئجار موضوعه وضع السفينة من طرف المؤجر تحت تصرف المستأجر - يقوم هذا الأخير في المقابل بدفع مبلغ الأجرة.

فيما يتعلق بالمسؤولية يوجد فرق حيث أن في عقد إستئجار السفينة الالتزام هو التزام بوسيلة أما في حالة عقد النقل البحري فالالتزام هو الالتزام بنتيجة وأحكام عقد الإستئجار كما قلنا آنفا أحكاما احتياطية أما أحكام عقد النقل البحري فهي أحكام أمرية.

الإختلافات القائمة بين العقدين إختلافات جوهرية تمس الأطراف والموضوع والأسباب وكذلك الالتزامات الناشئة عن كل عقد.

- (1) - الأمر 76-80 المؤرخ في 1976/10/23 المتضمن القانون البحري في الجريدة الرسمية رقم 29 المؤرخة في 1977/04/10 .
- (2) - انظر قانون 2 أبريل 1936 متعلق بالنقل البحري في فرنسا .
- (3) - Jacqueline BENEDEDOUCHE, "Aspects du droit maritime algérien", Revue juridique et politique, 1981, p. 773.
- (4) - انظر أوامر 1975/09/26 بالجريدة الرسمية 87 و 101 (القانون المدني والقانون التجاري)
- (5) - انظر الصفحة 1 .
- (6) - René Rodière, "Droit maritime", Paris, Dalloz, 8o édition, 1979, p. 375.
- (7) - Pierre Bonassies, La nouvelle convention internationale. Les transports de marchandises par mer, Les règles de Hambourg, p. 7.
- (8) - Jacques Potier, "Reflexions sur le contrat d'affrètement et son avenir" in annuaire de droit maritime et aérien, Tome II, 1975, p. 21.