مشارطات إيجار السفن

مجاجي سعاد[1]

مقدمة

مما لا شك فيه أن الاستغلال البحري هو الهدف الأساسي من استخدام السفينة بوصفها الأداة الرئيسية للملاحة البحرية، و هناك طرق مختلفة لهذا الاستغلال فقد يقوم مالك السفينة باستعمالها في نقل بضائع مملوكة له، أو قد يقوم بتأجيرها للغير يطلق على هذا النوع من الإيجار مصطلح مشارطة الإيجار، ولا شك أن أهمية مشارطات الإيجار من أهمية النقل البحري بشكل عام، فهذه المشارطات تؤمن لشخص معين وهو المستأجر استغلال منقول باهظ التكلفة لا يستطيع هذا الأخير تحمل نفقات بنائه أو شرائه أو أن الخدمة التي يبتغيها لا تتطلب ذلك مقابل أجرة يدفعها لمالك هذه السفينة[2]،و لهذا الإيجار عدة أشكال قانونية مختلفة تبعا لما إذا كان قد أبرم لوقت محدد أو لرحلة محددة أو عدة رحلات.[3] و يتحقق استغلال السفينة عادة بوضعها تحت تصرف الغير إما دون تزويدها بالمؤن والطاقم وهذه الصورة من الإيجار يطلق عليها إيجار سفينة غير مجهزة أو قد يتولى المالك تأجيرها مجهزة بأن يضعها في حالة صالحة للملاحة بين يدي المستأجر ليستعملها في مصلحته نظير أجرة معلومة .

وقد أقر المشرع الجزائري عقد إيجار السفينة و نظم في الفصل الأول من الباب الثاني من القانون البحري الأحكام العامة لهذا العقد في المواد من 640 إلى 649[4]،و في الفصل الثاني استئجار السفينة على أساس الرحلة المواد من 560 إلى 694، وفي الفصل الثالث استئجار سفينة لرحلة معينة المواد من 695 إلى 720 ،وفي الفصل الرابع استئجار السفينة بهيكلها المواد من 723 إلى 737. ومن خلاله نتناول بالدراسة خصوصية هذه المشارطات ومدى خضوعها للمبادئ والقواعد العامة التي تحكم إبرام العقود

وتبدو أهمية الخوض في الموضوع في تعاظم اللجوء إلى هذه الوسيلة من النقل البحري الذي تعتبر هي عماد التجارة الدولية وعصب الحياة الاقتصادية لما لهذا العقد من أهمية خاصة

1 - أستاذة مساعدة- أ- معهد العلوم التجارية و الإقتصادية و علوم التسيير قسم الحقوق مركز جامعي بلحاج بوشعيب – عين تموشنت -

2 -علي طاهر البياتي، التحكيم التجاري البحري دراسة قانونية مقارنة ،الطبعة الأولى ،دار الثقافة للنشر و التوزيع عمان الأردن 2006،ص.35

3 -أحمد محمود حسني ،عقود إيجار السفن دراسة لمشارطات الإيجار في القانون المصري وقوانين الدول العربية مقارنة بالقانون الفرنسي و الانجليزي و مشروع القانون البحري ، منشأة المعارف الإسكندرية مصر1985،.ص.07.

4 -الأمر رقم 80/76 المؤرخ في 23اكتوبر1976 المتضمن القانون البحري المعدل و المتمم منشور في الجريدة الرسمية رقم 29 الصادرة بتاريخ 21 ربيع الثاني عام1397 الموافق ل10 أفريل1977.

لوروده على منقول باهظ الكلفة و يتعرض لمخاطر كبيرة و يتم ابرامه بعد مفاوضات طويلة دقيقة غالبا ما يقوم به أناس متخصصون و سماسرة يعتاشون على هذه الوظيفة.

فمن جهة المؤجر الذي لا يكون مستعدا للملاحة البحرية ويتعذر عليه مواجهة مخاطر النقل البحري يبحث عن تأجير السفينة بدلا من أن يتعرض لاحتمالات و مخاطر الاستغلال و من جهة ثانية الأشخاص الذين يفضلون طريق البحر لاعتبارات اقتصادية بهدف تحقيق الربح خاصة في الوقت الحالي ،و على رأسهم التجار الذين يلجأون إليها لنقل بضائعهم في صورة مواد أولية أو الشركات التي تصنع المواد الأساسية كالسكر والفحم وغيرهم .

وبالرغم من الايجابيات التي ساعدت على انتشار المشارطات لازالت هناك الكثير من المشاكل التي تثور بمناسبة تنفيذ مثل هذه العقود مما يتعين معه الإلمام بالنظام القانوني لمشارطات الإيجار والآثار المترتبة عليها، فتحاول هذه الدراسة إبراز وإظهار عقد إيجار السفن في إطار هذا الفرع من القانون (القانون البحري) و هل انتقل إليه بنفس المقومات التي توجد في القواعد العامة أم أنه تأثر بطبيعته الخاصة بحيث اختلف عما هو ثابت في القانون المدني.

وتأسيسا على ذلك اتبعت الباحثة الأسلوب الموضوعي القائم على تحليل النصوص التشريعية بالإضافة مع استعراض موقف الفقه ، ومن أجل الإجابة على الإشكالية السالفة الذكر سوف يتم تقسيم خطة البحث إلى محورين

المحور الأول: الأحكام العامة (المشتركة) في مشارطات إيجار السفن.

المحور الثاني: الأحكام الخاصة بالصور المختلفة لمشارطات الإيجار

المحور الأول: الأحكام العامة (المشتركة) في مشارطات إيجار السفن

يتضمن هذا المحور إلى الأحكام العامة التي تسري على كافة عقود إيجار السفينة، حيث سيتم التعرض بداية إلى مفهوم مشارطة إيجار السفن و طبيعتها ثم إلى إبرام مشارطة الإيجار و أخيرا إلى إنهاء المشارطة أو فسخها.

أولا-مفهوم المشارطة بالإيجار و طبيعتها

يتعين ابتداء الوقوف على تعريف مشارطة إيجار السفن ثم التعرض طبيعتها القانونية و هو ما سيتم تناوله بالعرض على الشكل التالي بيانه أدناه.

1/تعريف مشارطة الإيجار

إيجار السفينة عقد بمقتضاه يلتزم المؤجر مقابل أجرة بأن يضع تحت تصرف المستأجر سفينة معينة أو جزءا منها، أو هو العقد الذي يمكن المستأجر من الانتفاع بالسفينة في أوجه الاستغلال البحري مقابل أجرة يدفعها للمؤجر.

و قد عرف المشرع الجزائري عقد الإيجار في المادة 640 من القانون البحري و نصت على أنه: «يتم عقد استئجار السفينة بموجب اتفاقية يلتزم بموجبها مؤجر السفينة بان يضع تحت تصرف مستأجر السفينة مقابل أجر و يمكن ان يتم استئجار السفينة على أساس الرحلة أو لمدة محددة أو بهيكلها».

وكلمة مشارطة الإيجار كلمة قد استقر عليها العرف التجاري فهي ليست إلا مقابلا للكلمة الانجليزية charter party ، ويعود أصلها إلى الكلمة اللاتينية Carta partita ،و ترجمتها الوثيقة المكتوبة وهي وثيقة كانت تكتب مرتين في ورقة واحدة ثم تقسم هذه الورقة إلى نصفين، يأخذ كل طرف نصفا وتتم مقارنة النصفين في حالة قيام نزاع حول تحديد الالتزامات الملقاة على الطرفين[1].

وهذا لا يعني أن تسمية عقد الإيجار هي مرفوضة أو خاطئة ، و لكنها يجب أن تطابق كلمة مشارطة الإيجار التي درج العمل عليها، فالمشارطة لا تعني إلا عقد إيجار السفينة و العكس صحيح[2].

2/ طبيعة مشارطة الإيجار

عقد استئجار السفينة من عقود المعاوضة الملزمة للجانبين، و هو من العقود الرضائية و إن كان لا يتصور انعقاده دون أن يكون مكتوبا في الوقت الحالي، وهو عقد مستمر في الزمان كما أنه عقد تجاري بالنسبة لمؤجر السفينة[3] خلافا للمستأجر إلا إذا قصد استئجار السفينة من أجل الاستغلال التجاري. ويخضع لقواعد القانون الخاص عند الفصل في المنازعات المترتبة عنه من قبل القضاء العادي، و يخضع تفسيره لقواعد القانون المدني الخاصة بتفسير العقود[4].

و لا بد من الإشارة إلى أن عقد إيجار السفينة يختلف عن عقد النقل و إن كان كلاهما وسيلتينن لتنفيذ عملية النقل، إلا أن كل منهما يخضع لنظام قانوني مختلف، فمن الناحية الاقتصادية يعتمد الإيجار على مشروع كبير يقع على كل طاقة السفينة أو جزء محدد من طاقتها،

1 -محمد العنبكي،عقد إيجار السفينة و استغلاله في الاحتيال البحري، بحث منشور في مجلة القانون المقارن، العدد22، السنة 1990،ص58.

2 -علي طاهر البياتي، المرجع السابق ، ص.38.

3 -تنص المادة 02 الفقرة 15 من القانون التجاري رقم 27/96 لسنة 1996 بأنه:»يعد عملا تجاريا بحسب موضوعه:
-كل مقاولة لصنع أو شراء أو بيع السفن للملاحة البحرية.
-كل شراء وبيع أو مؤن للسفن..
-كل تأجير أو اقتراض أو قرض بحري بالمغامرة.
-كل عقود التأمين و العقود الأخرى المتعلقة بالتجارة البحرية .
-الاتفاقيات والاتفاقات المتعلقة بالتجارة البحرية .
-كل الرحلات البحرية.»

4 -محمود شحماط ،الموجز في القانون البحري الجزائري،بدون ذكر الطبعة ، دار بلقيس-دار البيضاء-الجزائر2014،ص.127.

أما النقل بموجب سند شحن فإنه يعتمد على عملية قليلة الأهمية ،بأن يعهد أحد الشاحنين ببضاعته إلى إحدى سفن الخطوط المنظمة من أجل نقلها مع غيرها من بضائع شاحنين آخرين إلى الموانئ المتفق عليها.

ورغم وضوح ذلك فإن الفقهاء لم يتفقوا معيار واحد للتفرقة بين الإيجار و النقل، وقد ذهب البعض إلى جعل معيار التفرقة هو المحرر الذي يحرره الطرفان لإثبات اتفاقهما فذا كانت الورقة مشارطة إيجار كان العقد إيجارا و إذا كانت سند شحن كان عقد نقل بحري إلا أن الاعتماد على هذا المعيار هو مصادرة على المطلوب من وجهة نظر الفقيه علي جمال الدين الذي يرى أنه من الأفضل انه من الأفضل الأخذ بهذه التفرقة بمعيار موضوعي دون الالتجاء إلى التسمية التي يطلقها الأطراف على الورقة .[1]

حيث المشارطة هي عقد محله الانتفاع بمنقول وهو السفينة أو جزء محدد منها ،فيما يقع محل عقد النقل على الشخص أو البضاعة التي يقوم الناقل بنقلها من مكان لآخر بما مفاده أن النقل البحري يقوم على أي التغيير المكاني للبضائع.

ويلاحظ أن أحكام عقد النقل البحري لا سيما تلك المتعلقة بمسؤولية الناقل البحري هي أحكام آمرة تتعلق بالنظام العام ولا يجوز الاتفاق على عكسها، أما أحكام إيجار السفينة مجهزة بالرحلة أو حتى لمدة معينة فتندرج في عداد القواعد المفسرة أو المكملة التي تتيح الفرصة لإرادة المتعاقدين تضع ما تشاء من شروط في العقد تتلائم مع مصالحهم.[2]

ثانيا- ابرام عقد المشارطة.

إبرام عقد المشارطة من حيث المبدأ تحكمه القواعد العامة سواء تعلق الأمر بالاستئجار غير المجهز أو بمشارطة زمنية أو بمشارطة على أساس الرحلة بين المؤجر من جهة و المستأجر من جهة أخرى.

1/ بالنسبة لأطراف العقد.

إن المستأجر في إيجار السفينة يكون عادة في نفس القوة الاقتصادية للمؤجر[3]، مما يسمح له بمناقشة شروط العقد ،و تبعا لذلك فان إيجار السفينة يخضع للحرية التعاقدية، فهو عقد رضائي يتفق فيه الأطراف على الالتزامات والشروط والآثار بكل حرية بصريح نص المادة 641 من

1 -علي جمال الدين، مشارطات إيجار السفن ،دار النهضة العربية ، القاهرة 1987 ،ص.11، أيضا لنفس المؤلف ،القانون البحري، القاهرة 1970 ص.317.

2 -محمد نعيم علوة، موسوعة القانون الدولي العام القانون البحري،الجزء الخامس،الطبعة الأولى، مركز الشرق الأوسط الثقافي منشورات زين الحقوقية ،بيروت لبنان 2012،ص.173.

3 -أحمد رشدي عزو، مسؤولية الناقل البحري طبقا لمعاهدة هامبورغ والقانون التجاري البحري المصري، مجلة الحارس،العدد78 عدد خاص دورة التأمينات البحرية، الشركة المصرية لإعادة التأمين،المكتبة الرقمية 2002،ص.05.

القانون البحري الجزائري[1].

ويشترط في الرضا طبقا للقواعد العامة أن يكون صحيحا خاليا من العيوب، كما يجب أن يكون لالتزام كل من الطرفين سببا مشروعا، وأن يتمتع ككلاهما بالأهلية اللازمة لإنشاء العقد في بعض الأحيان الرضا لا يكفي فقد تتدخل الدولة حماية لمصالح وطنية بفرض بعض الشروط كما هو حال قانون التجارة البحرية المصري فيما أشار إليه وفقا لنص المادة 12/2[2] منه من عدم تأجير السفن المصرية لأجنبي لمدة تزيد عن سنتين إلا بعد الحصول على إذن من الوزير المختص.

وبالنسبة لأطراف عقد إيجار السفينة فالأصل أن يكون مؤجر السفينة هو مالكها و لكن هذا لا يمنع من أن يكون هو الآخر مستأجرا لها و يقوم بإعادة تأجيرها.

كما أن مالك السفينة المرهونة (المدين الراهن)يمكنه تأجيرها، و في هذا الصدد إذا كانت السفينة مملوكة على الشيوع فإن الأغلبية في الملكية الشائعة له حق إدارة الشيوع، و يندرج في هذا الإدارة تأجير السفينة، ولا يجوز للمدير المعين لإدارة الشيوع تأجير السفينة لمدة تتجاوز سنة إلا بشرط الحصول على إذن من المالكين بمقدار ¾ الحصص.[3]

و قد يبرم عقد الإيجار عن طريق الوكالة بواسطة ممثلين عن كل من المؤجر و المستأجر فان آثار العقد تنصرف إلى الأصيل و تطبق في ذلك أحكام الوكالة في القانون المدني إلا إذا كان من ابرم الوكالة وكيل بالعمولة فأنه يسال شخصيا تطبيقا لأحكام الوكالة بالعمولة.[4]

2/ كتابة العقد و البيانات المشتركة لمشارطة الإيجار.

يجب أن يكون عقد إيجار السفينة ثابتا بالكتابة درءا للمنازعات في المستقبل بدليل نص المادة 642 لنفس القانون، و يبدو بحسب ما ورد بها أن الكتابة المطلوبة هي شرط للإثبات و ليس للانعقاد، و يستثنى من قاعدة الإثبات هذه السفن التي تقل حمولتها الإجمالية عن 10 أطنان.

و لا يوجد شكل محدد تحرر المحررات على نمطه، و الحال أنه غالبا ما تعد جهات متخصصة مشارطات نموذجية وذلك توفيرا للوقت و الجهد، و هناك مشارطات متخصصة تبعا لنوع التجارة التي تتعلق بها يستطيع أطراف العقد تعديلها، على أنه توجد في العمل صورتان للمشارطات النموذجية العامة و المشارطات الخاصة .

المشارطات النموذجية العامة هي عبارة عن محررات تعد مسبقا تدرج فيها شروط مطبوعة

1 -مصطفى كمال طه، القانون البحري،دار المطبوعات الجامعية الإسكندرية بدون ذكر السنة ص.260

2 - قانون التجارة البحري الصادر بالقانون رقم 8 لسنة 1990،الصادر في ل26 رمضان1410 الموافق ل22 أفريل1990.

3 - أحمد حسني، المرجع السابق، ص.18.

4 - محمود شحماط، المرجع السابق،ص.127.

مع ترك بعض البيانات على بياض يقوم الأطراف فيما بعد بملئها[1]، أما المشارطات الخاصة فهي التي تتضمن بيانات بخصوص سفن معينة أو سفن خاصة لأغراض محددة و يتم تحريرها وفق ما يلائم العملية التي تخصص من أجلها[2] .

تتضمن المشارطة المكتوبة العديد من البيانات يتقدمها عنصري(الانتفاع بالسفينة و الأجرة)، وإجمالا يتم الإشارة إلى السفينة اسم السفينة و درجتها ومقدار حمولتها و جنسيتها و بيانات الأطراف المتعاقدة اسم المؤجر و اسم المستأجر و بيانات تتعلق بالأجرة وطريقة احتسابها وكثيرا ما يبين في العقود أن تقديرها يرجع إلى سعرا لسوق الجاري.[3]

القانون البحري الجزائري يقضي بإدراج النسبة المئوية للأجر مقابل الانتفاع بالسفينة و كذلك مدة العقد أو بيان الرحلات التي يجب القيام بها.[4]

بالإضافة إلى بيانات أخرى يتم إدراجها ضمن المشارطة كتلك المتعلقة بشرط التحكيم فيما إذا قام نزاع في المستقبل، و تظهر أهمية التحكيم في عقود مشارطات إيجار السفن لمدة معينة ،حيث غالبا ما تثور منازعات حول مسؤولية مالك السفينة أو المستأجر عن ضرر لحق بالسفينة المستأجرة، وأيضا في عقود مشارطات إيجار السفينة لرحلة معينة حيث يثور النزاع لتحديد مسؤولية مستأجر السفينة أو مالكها بخصوص خسارة معينة ،أو بالنسبة لمنازعات سلامة الموانئ و المراسي للشحن و التفريغ أو حول حالة السفينة عند تسليمها للمستأجر[5].

3/ **القانون الواجب التطبيق على المشارطة**. بالنظر إلى الطابع الدولي لعمليات النقل البحري، كثيرا ما تعتبر عقود المشارطة مصدرا خصبا لتنازع القوانين بسبب اختلاف الجنسيات، و لا يطرح الإشكال متى عبرت إرادة الطرفين عن القانون الواجب التطبيق دون المساس بقواعد النظام العام أما إذا لم يكن هناك اتفاق أو إشارة واضحة إلى القانون الواجب التطبيق، فعلى القاضي أن يبحث في العقد إذا ما اتحدت جنسية الطرفان يطبق قانونهما المشترك كما لو كانا جزائريان ،و في حالة اختلاف الجنسية فيطبق القاضي قانون العلم أو راية السفينة ما لم يكن هناك اتفاق الأطراف على خلافه وفقا لمقتضيات المادة 647 من نفس القانون.

هذا و تتقادم الدعوى الناشئة عن عقد إيجار السفينة بمضي سنة واحدة تحتسب من تاريخ

---

1 - و من أمثلتها المشارطة الزمنية Baltime بلتايم سنة1939 ، و مشارطة جنكونGencon البريطانية سنة 1922 للإبحار بالرحلة و روجعت سنة 1966 ،و أخرى يطلق عليها Russwood ،و في فرنسا تستعمل بكثرة مشارطة Lutitiaلوتسيا.

2 -من قبيل المشارطات الخاصة في تجارب الحبوب مثلا يوجد مشارطة Norgain و مشارطة Gentrocon ،و للفحم مشارطة Sovocalلسنة 1922 و مشارطة Medcon لسنة1962 التي أقرها مؤتمر البلطيق و الملاحة البحرية.أحمد محمود حسني ، المرجع السابق ،ص.13.

3 -علي طاهر البياتي، المرجع السابق،ص.41.

4 -(المادة 643 من القانون البحري الجزائري)

5 -أفراح عبد الكريم خليل،التحكيم في المنازعات البحرية،مجلة الرافدين للحقوق، المجلد14،العدد50،السنة 16 ص144.

إبرام انتهاء إبرام العقد أو رد السفينة إلى مالكها أو شطبها من السجل بعد هلاكها.[1]

ثالثا:إنهاء المشارطة أو فسخها

إنهاء العقد أو فسخه يخضع للأحكام العامة في العقود كجزاء يطلبه المؤجر متى تخلف المستأجر عن تنفيذ التزاماته. والقضاء في كل الأحوال لا يستجيب لطلب الفسخ إذا كان الإخلال من جانب المستأجر قليل الأهمية، كما و قد يطلب المستأجر فسخ المشارطة إذا تخلف المؤجر بتنفيذ التزامه.

وينفسخ عقد إيجار السفينة دون تعويض على المؤجر أو المستأجر إذا قامت قوة قاهرة تجعل تنفيذ الرحلة مستحيلا أو منعت التجارة مع الدولة التي يوجد فيها ميناء التفريغ.

كما يجوز للمستأجر إنهاء العقد في أي وقت قبل البدء في شحن بضاعته مقابل تعويض يدفعه للمؤجر عما يلحقه من ضرر بسبب ذلك، و لا يتجاوز في العادة قيمة الأجرة المتفق عليها ،كما يكون له ذلك خلافا للقواعد العامة أثناء الرحلة و في هذه الحالة يستحق المؤجر كامل الأجر بالإضافة إلى نفقات التفريغ.[2]

المحور الثاني:الأحكام الخاصة بصور مشارطات الإيجار

تتخذ مشارطات إيجار السفينة عدة صور، إما أن تؤجر السفينة مجهزة بالطاقم و المؤونة و ذلك لفترة زمنية معينة وهو ما يسمى ب(المشارطة الزمنية)،أو أنها تسلم للمستأجر و هي على هذه الحال و لكن لرحلة معينة أو لرحلات متعددة وتسمى بالمشارطة بالرحلة و إما يتخذ الإيجار صورة استئجار سفينة عارية غير مجهزة و يسمى هذا النوع إيجار سفينة بهيكلها وقد أقر التشريع الجزائري الأنواع الثلاثة للإيجار.

أولا-مشارطة الإيجار بالرحلة.

أورد القانون البحري الجزائري تعريفا لمشارطة الإيجار بالرحلة في المادة 650 منه على أن يتعهد المؤجر في عقد استئجار السفينة على أساس الرحلة بأن يضع كليا أو جزئيا سفينة مزودة بالتسليح و التجهيز تحت تصرف المستأجر للقيام برحلة أو أكثر وبالمقابل يتعهد المستأجر بدفع أجرة السفينة. و هو نفس ما جاءت به المادة 05 من القانون الفرنسي رقم 450 لسنة 1966المؤرخ في1966/06/18 بشأن عقود إيجار السفينة و النقل البحري بنصها على أنه:» في الإيجار بالرحلة يضع المؤجر تحت تصرف المستأجر كل السفينة أو جزء منها من أجل القيام برحلة أو برحلات.»، كما عرفته المادة 161 من قانون التجارة البحرية المصري على انه :»إيجار سفينة مجهزة يلتزم

1 -انظر المادة 648 من القانون البحري الجزائري.

2 -محمد عبد الفتاح ترك، التحكيم البحري(النطاق الشخصي لتفاق التحكيم في عقد النقل البحري)،بدون ذكر الطبعة، دار الجامعة الجديدة للنشر الإسكندرية مصر2005 ،ص.60و61.

بمقتضاه المؤجر بوضع سفينة معينة كاملة التجهيز تحت تصرف المستأجر وذلك لمدة محددة أو للقيام برحلة أو رحلات معينة».[1]

وعليه يجب أن يتفق الأطراف في مشارطة الإيجار بوضوح على الرحلات التي يرغب المستأجر في قيام السفينة المؤجرة بها إلى جانب اتفاقهم على ميناء الشحن و ميناء الوصول و الموانئ التي قد ترسو بها السفينة.كما يتعين على المستأجر أن يطلع المؤجر على طبيعة البضائع المراد نقلها من أجل تجهيز السفينة بما يتناسب و طبيعة تلك البضائع [2]،فمالك السفينة هو من يجهزها و يعين الربان و الطاقم لذلك يحتفظ بالتسيير الملاحي والتجاري للسفينة بدليل نص المادة 551 من نفس القانون.

في هذا النوع من الإيجار لا يكون للمستأجر أية سلطة على السفينة فلا تنتقل إليه لا الإدارة الملاحية ولا الإدارة التجارية[3]، وليس للمستأجر إلا نقل بضاعته التي يريد إيصالها من ميناء إلى آخر الأمر الذي يجعله يختلط بعقد النقل البحري وإن كان غير ذلك.

1/التزامات المؤجر.

يلتزم المؤجر في الإيجار بالرحلة بأن يضع تحت تصرف المستأجر سفينة صالحة للملاحة في المكان والزمان المتفق عليه مع كل الوثائق المطلوبة، بحيث يستقبل في السفينة بضائع مملوكة له ومن ثم فان التزامات المؤجر منها ما يتعلق بالسفينة، و منها ما يتعلق بالبضاعة ،و منها ما يتعلق بالرحلة.

على المؤجر أن يضع تحت تصرف المستأجر السفينة المعينة في العقد، وحيث أن المؤجر يحتفظ بكل السلطة على السفينة فانه وحده الذي يحافظ على السفينة و دوام بقائها في حالة صالحة للملاحة طوال مدة الرحلة أو الرحلات المتفق عليها،و يسأل المؤجر عن الضرر الذي يترتب عن عدم صلاحية السفينة للملاحة إلا أذا أثبت قيامه بالتزاماته وأن الضرر لا يرجع لتقصير منه، كما أنه يعتبر مسؤولا عن الضرر الذي يصيب البضاعة التي يستلمها الربان من المستأجر على ظهر السفينة تنفيذا لأحكام عقد الإيجار،[4] إلا إذا كان ذلك راجعا لسبب أجنبي لا يد له فيه. (انظر المادة 653 من القانون البحري الجزائري).

إضافة إلى التزام المؤجر بوضع معدات السفينة تحت تصرف المستأجر لشحن البضائع و

1 -محمد عبد الفتاح ترك، المرجع نفسه، ص.91

2 - محمد مرسي عبده، التصدي للاحتيال المتعلق بالوثائق البحرية وفقا للقانون البحري القطري و الاتفاقات الدولية ،المجلة القانونية و القضائية ، مركز الدراسات القانونية و القضائية قطر،ص.146.

3 -أحمد محمود حسني، المرجع السابق ،ص.09.

4 -محمود شحماط ، المرجع السابق،ص.130.

تفريغها[1] ،و إذا لم يحدد مكان التحميل التزم المؤجر بوضع السفينة في المكان الذي يختاره المستأجر.[2]

ولا يجوز للمؤجر أن يرفض طلب قطر السفينة من مكان التحميل إلى مكان آخر مهما كانت الحمولة المتفق عليها و في كل الأحوال المستأجر يتحمل جميع المصاريف.

ومتى شحنت البضائع داخل السفينة التزم المؤجر عن طريق الربان برص البضاعة داخل السفينة ذلك أن حفظ توازن السفينة في الميناء و أثناء الإبحار من مهام الربان الذي يبقى تابعا للمؤجر.

ويسأل المؤجر عن الهلاك أو الضرر الذي يصيب البضاعة و كذلك يسأل عن التأخير في تسليمها و يتحمل المؤجر مسؤولية تفريغ البضاعة كذلك يلتزم المؤجر بان تسلك السفينة الطريق المعتاد ابتداء من ميناء القيام إلى ميناء الوصول ولكن يجوز الانحراف عن هذا الطريق إذا اقتصت الضرورة .

والأصل أن يتم تنفيذ الرحلة بسفينة معينة فليس للربان تغييرها إلا إذا أصبحت غير صالحة أثناء تنفيذ العقد حيث يقوم بتأجير سفينة أخرى لنقل لبضائع إلى ميناء الوصول.[3]

2/التزامات المستأجر

يلتزم المستأجر في الإيجار بالرحلة بشحن البضائع و تفريغها طبقا للمدد التي يحددها العقد أو العرف ،و تحدد المشارطة البضاعة المطلوب نقلها و مواصفاتها ،و يجب على المستأجر أن يقوم بالشحن و التفريغ سريعا حتى لا تعطل السفينة .

و يتفق عادة على المدة التي يجب أن يتم فيها الشحن و التفريغ و إلا وجب الرجوع إلى العرف السائد في الميناء الذي يجري فيه الشحن والتفريغ، وتنص المشارطة على أيام الشحن والتفريغ، وتبدأ المدة من اليوم التالي لإخطار المستأجر باستعداد السفينة للشحن و التفريغ[4].ولا تدخل في احتساب المدة إلا أيام العمل ،و لا تدخل أيام الأعياد الرسمية ولا تستبعد أيام الطقس السيئ إلا في حالة القوة القاهرة لشدة سوء الأحوال الجوية فيتوقف سريان الميعاد.

أما إذا لم يتم الشحن أو التفريغ في المدة الأصلية المتفق عليها سرت مهلة إضافية لا تتجاوز المدة الأصلية، و يستحق عنها المؤجر تعويضا يوميا وهو ما نصت عليه المادة 664 من نفس القانون، و إذا لم يحدث الشحن أو التفريغ سرت مهلة إضافية ثانية لا تزيد عن الأولى، و يمكن

1 -(انظر المادة 654 من القانون البحري)
2 - المادة 655 من ذات القانون.
3 -محمد عبد الفتاح ترك،المرجع السابق،ص.99.
4 - (انظر: المادة 659من القانون البحري)

للمؤجر أن يرسل السفينة بحمولة ناقصة قبل انقضاء المهلة و في حال انقضائها ها دون القيام بالشحن أو التفريغ جاز للمؤجر فسخ العقد مع التعويض طبقا للقواعد العامة.

و في مثال منح المستأجر مهلة ثانية لإنهاء التحميل و لم يتفق الطرفان على قيمة الأجر يكون أجر المهلة الثانية هو أجر المهلة الأولى زائد النصف وفقا لمقتضيات المادة 666 من القانون البحري الجزائري .

وحسب المادة 668 من ذات القانون يلتزم المستأجر بوضع كمية البضائع المتفق عليها و كلما زاد عنها من حمولة يتحمله المستأجر.

وفي حالة توقف الرحلة بسبب عطب السفينة يمكن للمستأجر أن يسحب الحمولة منها، و ترجع مصاريف مسافة الحمولة على عاتقه، و للمؤجر الحق في طلب أجرة المسافة إلا إذا كان هو المتسبب في حدوث العطب، فيقع عليه لا على المستأجر مصاريف الحمولة وفقا لما ورد بنص المادة 677 من القانون البحري الجزائري.

كما يقع على المستأجر التزام جوهريا و هو الالتزام بدفع الأجرة، وعادة يتم تحديده في العقد باتفاق الطرفين و إذا لم يتم ذلك فان تحديد يتم بالرجوع إلى العرف ويضاف إلى الأجرة بعض الملحقات كالمبلغ المستحق نظير التأخر الشحن والتفريغ. و إذا لم يدفع المستأجر الأجرة و مستحقات المهلة الإضافية للشحن و التفريغ و مدد التأخير، يكون من حق المؤجر بعد إنذار المستأجر حبس الحمولة و إيداع البضائع تمهيدا لبيعها بترخيص من القضاء- إلا إذا قدم الأخير ضمانات كافية.[1]

ثانيا:المشارطة الزمنية(استئجار سفينة لمدة معينة).

هي عقد يلتزم المؤجر بمقتضاه بتخصيص سفينة معينة و لمدة معينة لتكون تحت تصرف المستأجر لينتفع بها مقابل أجرة يتفق عليها الطرفان و يكون للمستأجر في هذا النوع من الإيجار قدر من السلطة التي قد تكون تجارية و فقط أو تجارية وإدارية في آن واحد على السفينة حسب اتفاق الطرفين و قد أبرز التعامل مشارطات نموذجية لهذا النوع بالذات أبرزها مشارطة بلتايم 1939 و مشارطة نيويورك1913 .[2]

و الغالب أن يحتفظ المؤجر بالشؤون الفنية للملاحة و يتلقى من المستأجر التعليمات بالشؤون التجارية[3] و قد أوردت المادة 695 من القانون البحري الجزائري تعريفا له فيما يلي:»يتعهد المؤجر بموجب عقد استئجار السفينة لمدة معينة بأن يضع سفينته مزودة بالتسليح

1 -(المواد 680و681 من القانون البحري الجزائري)
2 -علي طاهر البياتي، المرجع السابق، ص.49.
3 -محمود شحماط ، المرجع السابق،ص.130.

و التجهيز تحت تصرف مستأجر السفينة لمدة معينة و يدفع المستأجر بالمقابل أجرة الحمولة».
و يرتب هذا النوع من الإيجار الالتزامات التالية:

1/التزامات الؤجر.

يلتزم المؤجر بأن يضع تحت تصرف المستأجر السفينة في المكان و الزمان المتفق عليهما صالحة للملاحة و مجهزة بما يلزم لتنفيذ العمليات المنصوص عليهما، و يجب أن تبقى كذلك طوال مدة العقد. و يقوم هذا الالتزام أيضا في إيجار السفينة غير المجهزة و لكن يضاف إليه في الإيجار الزمني الالتزام بتجهيز السفينة بالربان و الطاقم المؤهل لتشغيلها و قيادتها، و يبقون تابعين للمؤجر و يتعين عليهم التقيد بتعليماته حسب ما تشير إليه المادة 701 من ذات القانون.

و يرد الإيجار على كل السفينة وليس جزء منها و يظل فيها المؤجر محتفظا بالإدارة الملاحية و تشمل هذه الأخيرة تمويل السفينة و صيانتها و تسييرها و كل ما يتعلق بملاحتها. أما التسيير التجاري للسفينة في عقد الإيجار لمدة معينة فيرجع إلى المستأجر بدليل نص المادة 701من القانون البحري السالف الإشارة إليه.

2/التزامات المستأجر

يسأل المستأجر في هذه المشارطة عن الأضرار اللاحقة بالسفينة من جراء الاستغلال البحري و يتحمل النفقات الضرورية لاستمرار السفينة و أهمها نفقات الوقود و الزيت و رسوم الموانئ. و للمستأجر أن يؤجر السفينة من الباطن إلا إذا اتفق على غير ذلك في العقد، ويلتزم المستأجر كذلك بدفع الأجرة التي اتفق عليها الطرفان وبالكيفية المتفق عليها. وقد تصاب السفينة المؤجرة بضرر أثناء القيام بالملاحة البحرية فتصبح غير صالحة للاستعمال التجاري وإصلاحها يحتاج 24 ساعة فإن أجرة الحمولة لا تكون مستحقة الدفع خلال المدة الزائدة التي تبقى فيها السفينة و إذا لم يوجد اتفاق تخفض الأجرة إذا رد المستأجر السفينة قبل انتهاء مدة التأخير إلا إذا كان التوقف بسبب المستأجر أو عندما لا تتعدى هذه الأوقات 24 ساعة.

وورد في المادة 712 من القانون البحري الجزائري جكما بخصوص ما إذا تجاوزت مدة الرحلة التاريخ المتفق عليه فيمدد العقد حتى وصول السفينة إلى الميناء الذي سيقع فيه ردها ،على أن يدفع المستأجر على هذه المدة الإضافية أجرة حمولة مضاعفة عن الأجرة المذكورة في العقد إلا إذا كانت المدة الإضافية عرضية و لا تزيد عن 10/1 من العقد.[1]

ويتوجب على المستأجر عدم توجيه السفينة إلى المناطق الخطرة نتيجة الإعمال الحربية، وهو ما يسمى بشرط الحرب ،و يلتزم أخيرا برد السفينة بعد انتهاء المدة المتفق عليها في

1 -محمود شحماط، المرجع السابق، ص.131.

المشارطة وفي المكان المتفق عليه ،و بالحالة التي تسلمها عليها مع مراعاة الاستهلاك العادي للسفينة.

ثالثا-مشارطة ايجار السفينة غير مجهزة (أو بهيكلها)

إيجار السفينة عارية هو عقد يلتزم بمقتضاه المؤجر نظير أجر أن يضع تحت تصرف المستأجر السفينة المؤجرة غير مجهزة بأي طاقم أو مؤن لمدة محددة بحيث يكون للمستأجر حرية كبيرة في استغلالها في الملاحة البحرية، وعادة ما يستخدم هذه السفن الشركات التي قد تحتاج إلى سفن لمواجهة طلبات طارئة وعاجلة دون الرغبة في شراء سفن جديدة، وأشارت إلى هذا النوع من الإيجار المادة 724 من القانون البحري بنصها على أنه :»يتعهد المؤجر بموجب عقد استئجار السفينة بهيكلها، بان يضع السفينة بدون تسليح أو تجهيز تحت تصرف المستأجر لوقت محدود و يتعهد المستأجر بدوره بدفع الإيجار.

ويعتبر العقد هنا من قبيل إيجار الأشياء وتسري عليه أحكام الإجارة و يفيد المستأجر مجهزا للسفينة وليس مالكا[1]، ويرتب عقد إيجار سفينة غير مجهزة التزامات على عاتق كل من المؤجر المستأجر و تتمثل فيما يلي:

1/التزامات المؤجر.

يلتزم المؤجر بوضع السفينة تحت تصرف المستأجر في الزمان والمكان المتفق عليهما وفي حالة صالحة للملاحة والاستعمال، ويلزم المؤجر بإبقاء السفينة صالحة للملاحة طوال مدة العقد، ولهذا يعد مسؤولا عن الأضرار المتولدة عن عدم صلاحية السفينة إلا إذا أثبت أنه لا يمكن أن ينسب إليه أي خطأ أو إهمال أو إلى أي شخص يكون مسؤولا عنه وهذا ما تقضي به المادة 727 من القانون البحري الجزائري.

2/التزامات المستأجر.

يلتزم المستأجر بالمحافظة على السفينة واستعمالها في الغرض المتفق عليه وفقا لمواصفاتها الفنية الثابتة في ترخيص الملاحة ولا يمكن لهذا الأخير إجراء تغييرات جوهرية في السفينة بدون موافقة المالك مع ذلك يمكنه أن يرفع علم شركته.[2]

ويلتزم المستأجر بإصلاح التلف الذي يصيب السفينة أو استبدال ما يتلف من آلاتها و معداتها وذلك إذا كان هذا التلف لا يرجع إلى القوة القاهرة أو لعيب ذاتي في السفينة أو عن استعمالها العادي لأنها من مسؤولية المؤجر.أيضا يلتزم المستأجر بإبرام عقود العمل مع البحارة وأداء أجورهم و مستحقاتهم بصفتهم تابعين له في أعمالهم الملاحية والبحرية ،ويعتبر هو مجهز

1 - محمد نعيم علوة، موسوعة القانون الدولي العام القانون البحري، المرجع السابق، ص.167.
2 -علي طاهر البياتي، المرجع السابق، ص53.

السفينة ويتحمل مصروفات استغلال السفينة ونفقات التأمين عليها[1]،و قد أوردت (المادة729 من نفس القانون البحري الجزائري حكما بذلك).

كما يلتزم المستأجر برد السفينة عند انتهاء المشارطة بحالتها التي كانت عليها وقت الاستلام مع مراعاة الاستهلاك الناتج عن الاستعمال العادي[2]. ويقع الرد في ميناء تسليم السفينة ما لم يوجد اتفاق مغاير وفي حالة التأخير يلتزم بدفع عل سبيل التعويض الجزافي ما يعادل ضعف الأجرة عن ما يزيد عن مدة العقد[3]ولا يفترض تجديد عقد الإيجار بهد انتهاء الفترة المحددة بالمشارطة.

خـاتمـة

ختام الكلام أنه انطلاقا من مواد القانون البحري الجزائري المتعلقة باستغلال السفن تحديدا تلك المتعلقة باستئجار السفن، إن المشارطة بإيجار السفن هي نوع من إيجار الأشياء حيث يتمتع المستأجر بالسفينة تماما مثلما يتمتع المستأجر العادي بالعين المؤجرة، إلا أن صور الإيجار بالمدة أو صورة إيجار هيكل السفينة يجعل من هذا العقد مزيجا من إيجار الشيء وإيجار العمل و تختلف درجة اشتراك هاتين الصفتين حسب طبيعة كل عقد و شروطه، و في كل حالة منها تترتب التزامات متقابلة تميزها عن الحالة الأخرى، وهي أنواع فرضها التعامل التجاري ولولاها لأصبحت مشارطة السفينة عقد إيجار أشياء اعتيادي ينطبق على هذا الأخير دون خصوصية و لا تمييز.

قائمة المراجع

المراجع الخاصة:

-أحمد محمود حسني ،عقود إيجار السفن دراسة لمشارطات الإيجار في القانون المصري وقوانين الدول العربية مقارنة بالقانون الفرنسي والانجليزي ومشروع القانون البحري ، منشأة المعارف الإسكندرية مصر1985.

-علي جمال الدين ، مشار1طات إيجار السفن ،دار النهضة العربية ، القاهرة 1987

المراجع العامة:

-علي طاهر البياتي، التحكيم التجاري البحري دراسة قانونية مقارنة ،الطبعة الأولى ،دار الثقافة للنشر والتوزيع عمان الأردن 2006.

-محمد نعيم علوة، موسوعة القانون الدولي العام القانون البحري ،الجزء الخامس،الطبعة الأولى،مركز الشرق الأوسط الثقافي-منشورات زين الحقوقية،بيروت-لبنان.2012.

-محمد عبد الفتاح ترك، التحكيم البحري(النطاق الشخصي لتفاق التحكيم في عقد النقل البحري)،بدون ذكر الطبعة، دار الجامعة الجديدة للنشر الإسكندرية مصر2005.

1 -علي طاهر البياتي، المرجع السابق، ص53.

2 - (انظر: المادة 735)

3 - (انظر: المادة736)

-محمود شحماط ،الموجز في القانون البحري الجزائري،بدون ذكر الطبعة ، دار بلقيس-دار البيضاء-الجزائر2014.
-مصطفى كمال طه، القانون البحري،دار المطبوعات الجامعية الإسكندرية بدون ذكر السنة .

المقالات

-أحمد رشدي عزو، مسؤولية الناقل البحري طبقا لمعاهدة هامبورغ والقانون التجاري البحري المصري، مجلة الحارس،العدد78 عدد خاص دورة التأمينات البحرية، الشركة المصرية لإعادة التامين،المكتبة الرقمية 2002،ص.05.

- أفراح عبد الكريم خليل، التحكيم في المنازعات البحرية،مجلة الرافدين للحقوق، المجلد14،العدد50،السنة 16 ،ص144.

-محمد العنبكي، عقد إيجار السفينة و استغلاله في الاحتيال البحري، بحث منشور في مجلة القانون المقارن، العدد22، السنة 1990،ص58.

-محمد مرسي عبده، التصدي للاحتيال المتعلق بالوثائق البحرية وفقا للقانون البحري القطري و الاتفاقات الدولية، المجلة القانونية و القضائية ، مركز الدراسات القانونية و القضائية قطر،ص.146.

النصوص القانونية:

النصوص القانونية الداخلية:

-الأمر رقم 80/76 المؤرخ في 23اكتوبر1976 المتضمن القانون البحري المعدل و المتمم منشور في الجريدة الرسمية رقم 29 الصادرة بتاريخ 21 ربيع الثاني عام1397 الموافق ل10 أفريل1977.

-الأمر رقم 27/96 في المؤرخ في 1996/12/09 منشور في الجريدة الرسمية رقم 77 المؤرخة في 1996/12/11،ص.04

النصوص القانونية الأجنبية.

- القانون الفرنسي رقم 450 لسنة 1966المؤرخ في1966/06/18 بشأن عقود إيجار السفينة و النقل البحري

-قانون التجارة البحرية المصري الصادر بالقانون رقم 8 لسنة 1990،الصادر في ل26 رمضان1410 الموافق ل22 أفريل1990.