

خصوصية عقد استئجار السفينة على أساس الرحلة: دراسة في ضوء القانون البحري الجزائري
The Specificity of the Voyage Charter Party: A Study in the Light of
Algerian Maritime Law

منهوج عبد القادر

كلية الحقوق والعلوم السياسية

جامعة وهران 2 محمد بن أحمد

الإيميل المهني: menhoudj.abdelkader@univ-oran2.dz

تاريخ الاستلام: 2026/04/28 تاريخ القبول: 2026/07/28 تاريخ النشر: 2026/07/31

ملخص:

يتخذ استغلال السفينة عدة أشكال منها الاستئجار على أساس الرحلة، فهو عقد يلزم بمقتضاه المؤجر مقابل أجره بأن يضع تحت تصرف المستأجر سفينة بكاملها أو جزء منها للقيام برحلة أو رحلات معينة، على أن تكون هذه السفينة مجهزة بحيث يظل المؤجر محتفظا بإدارتها الملاحية والتجارية. وعلى غرار باقي التشريعات اهتم المشرع الجزائري بتنظيم هذا النوع من الاستئجار في القانون البحري في المواد من 650 إلى 694، وترك المجال واسعا لحرية الأطراف للاتفاق الأمر الذي يجعل قواعده ليست أمرة.

إن الهدف من البحث هو تسليط الضوء على خصوصية عقد استئجار السفينة على أساس الرحلة في ضوء القانون البحري الجزائري. ولقد خلصت الدراسة لجملة من النتائج لعل أهمها: أهمية هذا النوع من العقود، خصوصية عقد استئجار السفينة لرحلة وظهر ذلك سواء من حيث المفهوم وكذا من خلال التزامات طرفيه.

كلمات مفتاحية: استئجار، سفينة، مدة أصلية، مدة إضافية.

Abstract:

The use of a ship can take different forms, one of which is called voyage chartering. This is a contract in which the shipowner agrees, in return for payment called freight, to make all or part of the ship available to another party, known as the charterer, for one or more specific journeys. During this period, the ship remains fully equipped, and the owner keeps control of both the technical operation of the ship and its commercial management throughout the contract

Following the approach used in other maritime laws, Algerian law has regulated this type of chartering in the Algerian Maritime Code, specifically in Articles 650 to 694. The law gives both parties a high level of freedom to agree on the terms of their contract. This means that the rules are not strict or mandatory, but can be adapted according to what the parties decide.

The aim of this research is to highlight the main characteristics of the voyage charter party within Algerian maritime law. The study reached several conclusions, the most important being the significant role of this type of contract and its specific legal nature. This is shown both in its definition and in the analysis of the obligations of each party involved.

Keywords: charter party; ship; lay day; demurrage.

يعد استغلال السفينة الهدف الرئيسي لإنشائها، ولقد عرف هذا الاستغلال عدة صور فقد اتخذ قديما شكل النقل البحري إذ كان يقتصر استعمال السفينة من قبل مالكيها في نقل بضاعته¹، ثم تطور الأمر وأصبح يتولى بنفسه تقديم خدماته للغير ومثال ذلك نقل البضائع أو الأشخاص بحرا. إن استغلال السفينة مباشرة من قبل مالكيها واجهه الكثير من العوائق لأنه يتطلب الكثير من النفقات والأموال، وتحيط به الكثير من المخاطر البحرية، بالإضافة إلى الحاجات الاقتصادية المتغيرة لبعض الشركات الكبرى التي تتعامل في المواد الأولية والتي لا تحتاج تملك السفن بصفة دائمة بقدر حاجتها لاستئجار السفن أو جزء منها، بل إن قد يحتم الواقع لشركات النقل البحري الاستعانة بسفن شركات أخرى في بعض الحالات لا سيما في الأوقات التي يعجز أسطولها عن تلبية الطلبات.² ونتيجة لذلك عرف استئجار السفن انتشارا واسعا، بل هناك اعتبارات وظروف اقتصادية تحتم الدول اللجوء إليه في اقتصادها.

إن استئجار السفينة بالرحلة شائع عادة في السفن الجواله حيث يقوم المستأجر شركة أو فردا أو مصنعا أو حتى دولة بالتعاقد مع المؤجر لرحلة أو عدة رحلات لنقل البضائع كالحبوب أو البترول أو المواشي أو غيرها من المواد، نظرا لما يحقق ذلك من فوائد اقتصادية للمستأجر من حيث تخفيض الأجرة وضمان سرعة وصول البضاعة.³

يعرف عقد إيجار السفينة بمشارطة إيجار السفينة⁴ وهو عقد يلتزم المؤجر فيه بوضع السفينة تحت تصرف المستأجر مقابل أجرة، وهو قد يرد على سفينة مجهزة أو غير مجهزة. ويمثل عقد استئجار

¹ - Antoine VIALARD, (1997), Droit maritime, puf, 1^{er} édition, France, 327.

² - عاطف محمد الفقي، قانون التجارة البحرية، دار الفكر الجامعي، مصر، 2008، ص 430.

³ - عبد القادر حسين العطير، (1999)، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية: دراسة مقارنة، دار الثقافة، عمان، ص 249.

⁴ - لقد نظم المشرع الجزائري استئجار السفن في القانون البحري وميز فيه بين أنواع ثلاث: فقد يتم استئجار السفينة لرحلة أو رحلات، وقد يتم لمدة معينة كما قد يكون في صورة استئجار لسفينة بأكملها. وقد أظهر العمل البحري مشارطات إيجار نموذجية عامة أو خاصة بحسب نوع التجارة لعل أهمها، ومشارطة Goncon، ومشارطة Lutetia وهذه المشارطات تتضمن بنودا ويمكن لأطرافها القيام بتعديلها.

السفينة لرحلة من أهم أنواع الاستئجار لذلك اهتم المشرع الجزائري بتنظيم أحكامه في القانون البحري⁵ في المواد من 650 إلى 694، وترك المجال واسعا لحرية الأطراف الاتفاق على ما يرونه ضروريا. بناء على ما سبق، نطرح الإشكالية التالية: ماهي خصوصية عقد استئجار السفينة على أساس الرحلة؟ وللإجابة على هذه الإشكالية تم تقسيم الدراسة إلى قسمين: يتضمن القسم الأول خصوصية عقد استئجار السفينة على أساس الرحلة من حيث المفهوم، وفي القسم الثاني خصوصية عقد استئجار السفينة على أساس الرحلة من حيث الآثار. وفي سبيل دراسة هذا الموضوع تم الاعتماد على المنهج التحليلي مع الاستعانة بالمنهج المقارن كلما دعت الضرورة لذلك.

2. خصوصية استئجار السفينة على أساس الرحلة من حيث المفهوم:

مما لا شك فيه أن هذا النوع من الاستئجار يتميز عن غيره من أنواع الاستئجار الأخرى التي نظمها المشرع الجزائري من حيث الإطار المفاهيمي له، فقد يبدو منذ الوهلة الأولى أنه عقد موضوعه إيجار السفينة لكي تقوم برحلة أو رحلات وفقط، لكن رغم ذلك ينفرد بأحكام خاصة الأمر الذي يقتضي بأن نسلط الضوء على تعريف عقد استئجار السفينة على أساس الرحلة، ثم بيان الطبيعة القانونية لعقد استئجار السفينة على أساس الرحلة.

1.2 تعريف عقد استئجار السفينة على أساس الرحلة:

يتفق معظم الفقه بأن هذا العقد ينصب بالدرجة الأولى على إيجار السفينة من أجل القيام برحلة واحدة أو عدة رحلات محددة لغرض نقل بضائع معينة محددة المقدار والأوصاف.⁶ وهذا المفهوم في حقيقته يمثل تعريف قانوني تضمنته مختلف التشريعات رغم اختلافها في الصياغة، وهو ما يؤكد الأستاذان

⁵ - أمر رقم 76-80 مؤرخ في 23 أكتوبر 1976 يتضمن القانون البحري، ج. ر عدد 29 المعدل والمتمم بالقانون رقم 98-05 المؤرخ في 25 يونيو 1998، يعدل ويتمم الأمر رقم 76-80 المتضمن القانون البحري ج. ر عدد 47. والمعدل بالقانون رقم 10-04 المؤرخ في 15 غشت 2010، يعدل ويتمم الأمر رقم 76-80 المتضمن القانون البحري ج. ر عدد 46.

⁶ - محمود مختار أحمد بري، (1999)، قانون التجارة البحرية، دار النهضة العربية، مصر، ص 299.

Pierre Bonassies و Christian Scapel اللذان يميزان بين هذا تعريف العقد القانوني والاقتصادي، فمن الناحية الاقتصادية يبرم عقد استئجار السفينة على أساس الرحلة غالبا من قبل تاجر بضاعة بالجملة (حبوب، محروقات) الذي يرغب في نقل البضائع التي يبيعها للتو إلى تاجر آخر نحو ميناء الوصول. وللإشارة هنا فإن سماسرة الاستئجار لهم دور في معظم الحالات فالتاجر أو صاحب المصنع من يبحث عن استئجار سفينة يجري اتصال مع سمسار الاستئجار والذي بدوره يقترح الصفقة مع عملائه من المجهزين.⁷

لقد حاول المشرع الجزائري إعطاء تعريف هذا النوع من العقد في المادة 650 من القانون البحري: " 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."

يتضح جليا من خلال هذه المادة أن المشرع عرف هذا العقد من خلال التركيز على الالتزامات الأساسية لطرفيه فقط، وكان من الأحسن أن يشير إلى أهم خاصية في هذا العقد وهي السلطة التي يتمتع بها المؤجر بحيث يحتفظ بالتسيير الملاحي والتجاري للسفينة.

تجدر الإشارة في هذا الصدد بأن المشرع الفرنسي سلك المنهج نفسه تقريبا بحيث عرف هذا النوع من استئجار السفن بالنظر للالتزام الأساسي للمؤجر فقط والذي يتم بموجه وضع كل أو جزء من السفينة تحت تصرف المستأجر للقيام برحلة أو عدة رحلات.⁸

وعلى النقيض من ذلك، هناك بعض التشريعات الأخرى التي لم تعرف عقد استئجار السفينة بالرحلة ومثال ذلك قانون التجارة البحرية المصري بحيث تنص المادة 168 من قانون التجارة البحرية المصري: " إيجار السفينة مجهزة عقد يلتزم بمقتضاه المؤجر بوضع سفينة معينة كاملة التجهيز تحت

⁷ - Pierre Bonassies et Christian Scapel, (2006), DROIT MARITIME, LGDJ, France, p 491 et 492.

⁸ - Antoine VIALARD, op.cit p 352. L'article L 5423-13 du code de transport : « Par le contrat d'affrètement au voyage, le fréteur met à la disposition à l'affréteur, en tout ou en partie un navire en vue d'accomplir un ou plusieurs voyages ».

تصرف المستأجر وذلك لمدة محددة أو لقيام برحلة أو برحلات معينة".⁹ و تبرير ذلك أنه ترك مهمة التعريف للفقهاء، كما أنه أتى بتعريف عام جمع فيه أصناف استئجار السفينة المجهزة.

يتضح مما سبق بأن العقد المقصود هنا هو الذي يتعهد بموجبه مؤجر السفينة بأن يضعها كاملة التجهيز تحت تصرف المستأجر للقيام برحلة أو عدة رحلات معينة، في المقابل من ذلك يتعهد المستأجر بدفع أجرة. ومما لا شك فيه أن هذا العقد يعد من العقود الملزمة للجانبين فهو يرتب آثارا قانونية لطرفيه وهي آثار يختص بها فقط هذا النوع المتعلق باستئجار السفينة لرحلة ويتميز بها بخلاف الأنواع الأخرى لاستئجار السفن والتي ترتب التزامات تتفق وطبيعتها.

إن عقد استئجار السفينة بالرحلة ينفرد بميزة أساسية تتمثل في بقاء تسيير السفينة لدى مؤجرها⁹ أي يبقى مسيطرا على إدارتها وهو ما يعرف بالتسيير الملاحي والتجاري، إذ يقصد بالإدارة الملاحية النواحي الفنية مثل صيانة السفينة و مكيناتها وأجهزتها، وتزويد السفينة بالوقود و الزيوت و المؤن اللازمة للمعيشة كما تشمل الإدارة الملاحية قيادة السفينة وحفظ توازنها و تشغيلها . أما الإدارة التجارية فهي تتعلق بالعمليات التجارية للسفينة و يتوقف تحديد مضمون هذه الإدارة على السفينة و ظروف تأجيرها، كما تتضمن إبرام عقود الإيجار من الباطن أو عقود سندات الشحن و استلام وتسليم البضاعة و عمليات مناولة البضائع عند الشحن والتفريغ و الرص والمحافظة عليها وتسليمها في ميناء الوصول.¹⁰

وبخلاف ذلك نجد أن أحكام استئجار السفينة لمدة معينة يحتفظ فيها المؤجر فقط بحق التسيير الملاحي للسفينة ويعود التسيير التجاري لها للمستأجر، أما في ما يتعلق باستئجار السفينة بأكملها يتمتع المستأجر بالتسيير الملاحي والتجاري.

⁹ - تنص المادة 651 من القانون البحري الجزائري: " يحتفظ المؤجر الذي أبرم عقد استئجار السفينة بالرحلة بالتسيير الملاحي والتجاري للسفينة".

¹⁰ - هاني دويدار، (2014)، قانون النقل، دار الجامعة الجديدة، مصر، ص 156.

يترتب على احتفاظ المؤجر في استئجار السفينة على أساس الرحلة بتسيير السفينة بشقيه الملاحي والتجاري أثران أحدهما وهو أن يظل هو المجهز¹¹ الذي يستغل هذه السفينة، أما الأثر الثاني فيتمثل في كون الزمن يسري في مصلحة المستأجر ضد مصلحة المؤجر ذلك لأن الرحلة أو الرحلات هي محور عقد الإيجار وحينئذ تكون من مصلحة المؤجر أن ينجزها في أقصر المواعيد وأن لا تستغرق زمنا طويلا.¹²

2.2 الطبيعة القانونية لعقد استئجار السفينة على أساس الرحلة:

لقد ثار جدل فقهي حول هذه الطبيعة القانونية بحيث لم يحصل اتفاق فقهي بشأنها: فذهب بعضهم إلى القول بأن عقد استئجار السفينة بالرحلة لا يشبه عقود إيجار السفينة بل يعتبر من عقود النقل بالمعنى الصحيح¹³، ويدعم البعض الآخر هذه الفكرة على أساس أن المؤجر له حق الإدارة الكاملة للسفينة فليس هناك أي تقسيم لهذه الإدارة بينه وبين المستأجر، واحتفاظ المؤجر بالإدارتين الملاحية والتجارية هو الذي يمكنه باستئجار جزء من السفينة مما يسمح له بتوقيع سندات الشحن لصالح عملاء المستأجر وبالتالي تكون له صفة الناقل في مواجهتهم.¹⁴

ويرى بعض الفقه بأن الاستئجار الواقع على السفينة بالرحلة يقترب من عقد النقل وتبريرهم في ذلك هو موضوع العقد المتمثل أساسا في نقل بضاعة معينة على سفينة يتحكم فيها المؤجر تحكما تاما وتحت سيطرته بعيدا عن أي سلطة للمستأجر سواء التجارية أو الملاحية.¹⁵

¹¹ - وفقا لأحكام القانون البحري الجزائري فإن المجهز هو كل شخص طبيعي أو معنوي يقوم باستغلال السفينة على اسمه إما بوصفه مالكا للسفينة وإما بناء على صفات أخرى تخولها الحق في استعمال السفينة.

¹² - هاني دويدار، المرجع السابق، ص 173.

¹³ - محمود مختار بري، المرجع السابق، ص 299.

¹⁴ - كمال حمدي، القانون البحري، (1998)، منشأة المعارف، مصر ص 480.

¹⁵ - عبد الفضيل محمد أحمد، (2011)، القانون الخاص البحري، دار الفكر والقانون، مصر، ص 528.

على النقيض من ذلك وجدت آراء فقهية أخرى اعتبرت أن هذا النوع من استئجار السفن هو عقد إيجار، كل ما في الأمر أنه مختلط بين عقد إيجار الأشياء وهي السفينة، وعقد إيجار خدمات وذلك فيما يتعلق بخدمات الريان والطاقم التابعين للمؤجر.¹⁶

إن هدف المستأجر في استئجار السفينة لرحلة يكون في الغالب شحن كمية معينة من البضاعة وهنا قد تظهر فكرة النقل، لكن فكرة الإيجار تظل قائمة تحكم وتفسر التزامات المؤجر، إذ أن هذا الأخير لا يتعهد فقط بتنفيذ عملية النقل بل يضع تحت تصرف المستأجر سفينة معينة.

لقد اعتبر الفقه الفرنسي أن الطبيعة القانونية لهذا العقد ليست مجرد نقل بل هي أساسا عقد إيجار لأنها تتضمن عناصر ثلاثة تتمثل في كبر كمية البضاعة المنقولة، اختصاص المستأجر بالسفينة المعنية في العقد وليس بشخص المؤجر وكذا مدة الرابطة التعاقدية.¹⁷

بالرجوع إلى القانون البحري الجزائري نجد أن المشرع نظم أحكام هذا العقد ضمن الباب الثاني المتعلق باستئجار السفن وقام بتسمية طرفيه بالمؤجر والمستأجر الأمر الذي يجعل العقد إيجارا يخضع للأحكام الخاصة الواردة في القانون البحري الجزائري، يضاف إلى ذلك أن هناك فروق جوهرية بين عقد الإيجار بالرحلة من جهة والنقل من جهة أخرى، هذا الأخير الذي نظمه المشرع بشكل مستقل أيضا.

3. خصوصية عقد استئجار السفينة على أساس الرحلة من حيث الآثار:

يعد عقد استئجار السفينة على أساس الرحلة من العقود الملزمة للجانبين، بحيث يترتب آثارا على عاتق طرفيه، ومما لا شك فيه أن هذه الآثار تختلف عن تلك التي ترتبها الأنواع الأخرى لاستئجار السفن مما يجعلها متميزة عنها، ولعل السبب الرئيسي في ذلك هو بقاء تسيير السفينة لدى المؤجر بكامله سواء من الناحية التجارية أو الملاحية.

¹⁶ - عبد القادر حسين العطير، المرجع السابق، ص 249.

¹⁷ - علي جمال الدين عوض، (1987)، مشارطات إيجار السفن، دار النهضة العربية، مصر، ص 286.

وتأسيسا على ذلك يقع على عاتق المؤجر عدة التزامات تنحصر في ما يتعلق بالسفينة أو البضائع أو الرحلة. بالمقابل من ذلك يلتزم المستأجر بدفع الأجرة وشحن البضاعة وتفريغها.

1.3.3 التزامات المؤجر:

يلتزم المؤجر في هذا النوع من عقود الاستئجار بتنفيذ النقل وفقا لقواعد وأحكام المشاركة، إلا أنه لا يتميز بحرية كبيرة في تنفيذه مقارنة بتلك التي يتميز بها الناقل البحري في حالة النقل بموجب سند الشحن¹⁸، إذ يكون المؤجر هنا مقيد الحرية نوعا ما بسبب التدخل الإيجابي من طرف المستأجر وهو ما يجعل تنفيذ العقد يتم بموجب تعاون بين طرفيه، وهذا التدخل يقلل من مظهر المقاول في العقد. أما في حالة النقل بسند الشحن فإن الناقل يكون في مركز المقاول، الذي يتمتع باستقلال كبير في تنفيذ ما تعهد به.¹⁹ باستقراء أحكام القانون البحري الجزائري يمكن أن نقسم التزامات المؤجر إلى التزامات تتعلق بالسفينة، والرحلة والبضاعة.

أ. التزامات المؤجر المتعلقة بالسفينة:

يجب على المؤجر تقديم السفينة في التاريخ والمكان المعينين²⁰ وأن يجعلها مهيأة للتحميل خلال مواعيد الشحن والتفريغ، فمطلوب منه أن يضعها تحت تصرف المستأجر ولذلك فرض المشرع الجزائري بأن تكون السفينة صالحة للملاحة طوال مدة الرحلة أو الرحلات حسب الاتفاق الحاصل، إذ قد يكون الاستئجار منصبا على كامل السفينة، وقد يكون على جزء منها.

تجدر الملاحظة في هذا الشأن أن المشرع الجزائري لم يوضح مسألة تعيين السفينة المكلفة بتنفيذ الرحلة أو الرحلات وهل بالإمكان تغييرها من قبل المستأجر ومرد ذلك ربما راجع لحرية الأطراف،

18 - سند الشحن عبارة عن وثيقة عقد النقل البحري، وقد تناولها المشرع الجزائري بالتنظيم في الفصل الثاني تحت تسمية: "وثيقة الشحن" في المواد من 748 إلى 769 من القانون البحري.

19 - علي جمال الدين عوض، المرجع السابق، ص 290.

20 - قرار لغرفة باريس للتحكيم ألزم المؤجر بأن يرد للمستأجر المصاريف الإضافية للتخزين التي تحملها نتيجة تأخير السفينة التي قدمت في ميناء الشحن بعد أسبوع من انقضاء التاريخ المحدد في المشاركة. أحمد حسني، عقود إيجار السفينة، منشأة المعارف، مصر، 1985، ص 135.

ولكن بالرجوع للقواعد العامة لاستئجار السفن في المواد من 640 إلى 649 نجد أنه أشار إلى ما يجب أن يتضمنه عقد إيجار السفينة ومن ضمنه العناصر الفردية للسفينة²¹، والمقصود هنا العناصر الذاتية للسفينة حسب الصيغة الفرنسية: « les éléments d'individualisation du navire »، وبالرجوع إلى المادة 14 من القانون البحري الجزائري تتكون هذه العناصر المتعلقة بشخصية السفن من الاسم، الحمولة، ميناء التسجيل والجنسية. وعليه يبدو أن تعيين السفينة في عقد الاستئجار أمر مهم.

ينبغي التنويه بأن المؤجر ملزم بأن يقدم سفينة مجهزة لتنفيذ الرحلة، ويجب أن تكون في حالة صالحة للملاحة، والمقصود بهذه الأخيرة خلوها من العيوب التي تعوقها عن مواجهة الأخطار العادية للبحر، وتزويدها بما تحتاجه من مواد ومؤن وطاقم كاف من حيث العدد وكفى وكذا الوسائل المتطلبة لحفظ البضاعة، وهذا الالتزام لا ينحصر فقط عند بدء الرحلة بل يمتد طوال مدة تنفيذ العقد، وهذا الالتزام الملقى على عاتق المؤجر في حقيقته منطقي طالما أنه من يسيطر بالتسيير الملاحي والتجاري للسفينة وحده دون المستأجر.²²

إن التزام المؤجر بتقديم سفينة صالحة للملاحة البحرية ومجهزة للقيام بالرحلة أو الرحلات وفقا لشروط العقد تحكمه في حقيقة الأمر مصلحة المؤجر لأنه ينصب هذا الالتزام على الوسيلة أو الأداة الرئيسية لتنفيذ تعهده بالنقل (السفينة)، كما أنه وحده من يسيطر على كل سلطات الإدارة من جانب ملاحي وتجاري، علاوة على ذلك يكون من مصلحته تنفيذ العقد للقيام بعقود أخرى.

لقد حرص المشرع الجزائري في القانون البحري على تعيين مكان التحميل إذ في حالة عدم تحديده فإنه يجب على المؤجر تقديم السفينة في المكان الذي يعينه المستأجر بشرط أن يكون هذا

²¹ - تنص المادة 643 من القانون البحري الجزائري: " يجب أن يتضمن عقد إيجار السفينة ما يلي:

أ- العناصر الفردية للسفينة،

ب- اسم وعنوان المؤجر والمستأجر،

ج- النسبة المئوية للأجر الخاص باستئجار السفينة،

د- مدة العقد أو بيان الرحلات التي يجب القيام بها."

²² - محمود سمير الشرفاوي، (2011)، القانون البحري، دار النهضة العربية، مصر، ص 326.

المكان آمن ويسمح للسفينة الخروج بدون عائق مع حمولتها. وإذا لم يتم المستأجر بتعيين هذا المكان في الوقت اللازم فيتم تحديد مكان التحميل من قبل سلطات الميناء.²³

ب. التزامات المؤجر المتعلقة بالرحلة:

يلتزم المؤجر بتنفيذ الرحلة أو الرحلات المنصوص عليها في عقد إيجار السفينة، وفي هذا الشأن حرص المشرع الجزائري بأن يقوم المؤجر بالرحلة على وجه السرعة متبعا الطريق المبين في العقد، وفي حالة عدم وجوده فعليه أن يتبع الطريق المعتاد، وهو ما تضمنته المادة 674 من القانون البحري، ويفهم من ذلك أنه ينبغي على الربان الالتزام بخط السير ولا يسمح له الانحراف كقاعدة عامة، لكن المادة نفسها تضمنت استثناء يسمح بتغيير الطريق وذلك في حالة ما إذا كان الانحراف مبررا راجع بسبب معقول يستهدف إلى إنقاذ الأشخاص والأشياء الثمينة في البحر.

ونظرا لكون السفينة قد تعترضها عدة أخطار أثناء رحلتها، تطرق القانون البحري الجزائري إلى حالة عدم إمكانية وصول السفينة بسبب العوائق التي لا يمكن تجنبها، إذ في هذه الحالة يجب على الربان إتباع الأوامر التي يتلقاها من المؤجر والمستأجر بالاتفاق بينهما وهو حكم تضمنته المادة 676 من القانون البحري الجزائري. وللإشارة هنا فإن هذا الحكم جاء مخالفا لما أقره المشرع المصري والذي يلزم المؤجر بتوجيه سفينته إلى أقرب ميناء، إذ تنص المادة 193 الفقرة 1 من قانون التجارة البحرية المصري: "إذا تعذر وصول السفينة إلى الميناء المعين لتفريغ البضاعة وجب لأن يوجه المؤجر السفينة إلى أقرب ميناء من الميناء المذكور يمكن التفريغ فيه.

ج. التزامات المؤجر المتعلقة بالبضاعة:

تنص المادة 673 من القانون البحري الجزائري: "يقوم المستأجر بتحميل السفينة، أما رص البضائع فيعود على المؤجر، إلا في حالة الاتفاق المخالف لذلك". يتضح من هذه المادة أن المؤجر يكلف

²³ - المواد : 654، 652، 655 قانون بحري جزائري.

فقط برص البضاعة²⁴، لأن التحميل ملقى على عاتق المستأجر لكن سمحت هذه المادة الاتفاق بغير ذلك.

ولا يتوقف التزام المؤجر برص البضاعة بل يستمر التزامه طيلة الرحلة وفي هذا الشأن أوجبت المادة 675 من القانون البحري الجزائري عليه بأن يعتني بالحمولة خلال السفر تبعا لنوعية البضاعة واستعمالاتها والأحكام الخاصة بعقد إيجار السفينة، ولذلك أقر القانون البحري صراحة بمسؤولية المؤجر في هذا النوع من الاستئجار عن الأضرار التي تلحق بالبضائع التي يستلما الریان على متن السفينة، وقد أكد موقف المحكمة العليا ذلك.²⁵

وتجدر الملاحظة في هذا الشأن بأنه طبقا لأحكام المادة 653 فقرة 2 من القانون البحري يمكن للمؤجر أن يدفع مسؤوليته في حالات ويشترط في ذلك إثبات قيامه بالتزامه كمؤجر، أو أن الأضرار لا تتعلق بسبب قصور في التزاماته أو أن الخسائر ومختلف الأضرار كانت ناتجة من جراء الملاحة التي قام بها الریان أو مندوبوه.

لقد ذهبت المحكمة العليا في قرار لها بأنه من الضروري تحديد نوع عقد استئجار السفينة من طرف قاضي الموضوع لتحديد القانون الواجب التطبيق وليسمح للمحكمة العليا بإجراء مراقبتها على ذلك، وفي هذا الشأن قضت الغرفة التجارية والبحرية للمحكمة العليا في قرارها المؤرخ في 1994/11/22 ملف رقم 119766 بأن الخسائر اللاحقة بالبضائع من مسؤولية مؤجر السفينة على أساس الرحلة وتسري عليها المادة 650 وما يليها من القانون البحري.²⁶

2.3 التزامات المستأجر:

²⁴ - يقصد برص البضائع: ترتيب البضائع وتنظيمها في عنابر السفينة أو على سطحها بطريقة تقيها من خطر الهلاك أو التلف أثناء السفر، وعلى وجه يحفظ توازن السفينة وسلامتها في الوقت ذاته". كمال حمدي، المرجع السابق، ص 536.

²⁵ - لقد قضت المحكمة العليا الغرفة التجارية والبحرية في قرارها المؤرخ في 1995/12/07 ملف رقم 138944 غير منشور

بأنه في إطار استئجار السفينة على أساس الرحلة فإن المؤجر يعتبر الناقل المسؤول عن البضائع المكلف بها. سخري بوبكر، القانون البحري مدعم باجتهادات المحكمة العليا، دار هوم، الجزائر، 2006، ص 152.

²⁶ - سخري بوبكر، المرجع نفسه، ص 151.

وهي تتعلق أساسا بدفع الأجرة وتحميل البضائع، وفي هذا الصدد ينبغي التذكير بأن المستأجر في عقد الاستئجار بالرحلة لا يلزم برد السفينة للمؤجر بعد تنفيذ العقد ومرد ذلك راجع لاحتكار المؤجر بسلطة التسيير بنوعيه الملاحي والتجاري، وعلى النقيض من ذلك يكون المستأجر ملزما برد السفينة في حالة استئجار السفينة لمدة معينة أو بهيكلها.²⁷

أ- الالتزام بدفع الأجرة:

هو التزام أساسي يقع على عاتق المستأجر، والقاعدة الأجرة تحدد طريق الاتفاق بين الأطراف سواء من حيث مبلغها أو كيفية دفعها، وفي حالة عدم وجود هذا الاتفاق بين القانون البحري الجزائري في مادته 686 المعيار الذي على يتم بموجبه احتسابها وهو أجرة الحمولة المطبقة على عمليات الاستئجار في مكان وتاريخ وصول السفينة إلى ميناء التحميل.

تجدر الملاحظة أنه قد يرد في المشاركة كيفية دفع الأجرة ومثال ذلك ما تضمنته مشاركة جونسون بخصوص الأجرة نقدا وبلا أي خصم عند استلام الحمولة حسب سعر الصرف المتوسط وقت السداد. وعلى المرسل إليه سداد الأجرة المستحقة أثناء الاستلام إذا طلب ذلك الربان أو المجهز.²⁸

تفاديا للمشاكل التي قد تثور بشأن الأجرة واجه المشرع الجزائري في المادة 687 من القانون البحري الحالات التي قد يحصل فيها شك في حساب أجرة الحمولة على أساس الحجم أو الوزن أو العدد، وفي هذا الصدد فإن العبرة تكون بكميات البضائع المفرغة فقط إذ هي التي تؤخذ بالحساب وليس كميات البضاعة المحملة.

كقاعدة عامة إن استحقاق المؤجر للأجرة الكاملة مرتبط بتنفيذه للعقد المتفق عليه أي الرحلة أو الرحلات حسب الحالة، غير أن هناك حالات تستحق فيها الأجرة كاملة رغم أنه لا يتم فيها انجاز الرحلة ومن ذلك ما يتعلق بفعل المستأجر وصورة ذلك ألا يقوم بشحن كمية البضاعة المتفق عليها، إذ تلزم المادة 668 من القانون البحري بأنه يجب على المستأجر بأن يضع على متن السفينة كمية البضاعة

²⁷- المادة 711 و 730 من القانون البحري تلزمان المستأجر برد السفينة في استئجار السفينة لمدة زمنية، أو بهيكلها..

²⁸- المادة 4 في فقرتها 1 من مشاركة جونسون GENCON

المذكورة في عقد إيجار السفينة، وإذا لم يفعل ذلك يتحمل أجرة الحمولة عن هذه الكمية. من ناحية أخرى أجازت المادة 669 من القانون البحري الجزائري للمستأجر استبدال البضاعة المذكورة في العقد ببضاعة أخرى شريطة ألا يقع إرهاب للمؤجر وباقي المستأجرين وفي هذه الحالة يدفع المستأجر الأجرة المتفق عليها مسبقا ولا يمكن أن تقل عليها.

ومما لا شك فيه أن الحكم الوارد في المادتين سالفيتين الذكر والتي تلزمان المستأجر بدفع كامل الأجرة سواء في حالة عدم شحنه للبضاعة المذكورة في العقد أو حالة استبداله لها هو حكم في مصلحة المؤجر وهو أمر منطقي فالسفينة تحت تصرفه وطالما تم الاتفاق مسبقا فلا دخل للمؤجر في قراراته، إذ من حق هذا الأخير الحصول على أجرته الكاملة.

ب- الالتزام بشحن البضاعة وتفريغها:

يلزم المستأجر بشحن وتفريغ البضائع، وهي عمليات في الأصل من عمليات النقل البحري، ويقصد بالشحن عملية رفع البضائع عن الرصيف ووضعها على ظهر السفينة أيا كانت الوسيلة المستعملة سواء بواسطة روافع السفينة أو رافعات المرفأ، الروافع العائمة أو بواسطة الأنايب إذا كانت طبيعة البضائع مواد سائلة، كما قد تستخدم طرق أخرى علاوة على استخدام الحاويات في تعبئة هذه البضائع. أما التفريغ فهو إنزال البضائع من على ظهر السفينة إلى الرصيف أو الصنادل والمواوين.

وعليه فإن المستأجر هو المكلف بهذه العمليات وعلى نفقته ومسؤوليته²⁹، لكن جرت العادة أنه لا يتولى بنفسه ذلك وإنما يلجأ إلى المتخصصين في هذا المجال وهو ما يعرف في التشريع الجزائري بالمناولة المينائية.³⁰

²⁹ - Fatima BOUKHATMI, 2016, L'affrètement au voyage en droit Algérien et dans la pratique, Revue droit des transports et des activités portuaires, université Oran 2 , volume III, N°01, p187.

³⁰ - بمناسبة تعديل القانون البحري الجزائري بموجب القانون رقم 98-05 أضاف المشرع الجزائري الكتاب الثالث: الاستغلال المينائي في المواد من 888 إلى 955. بحيث تناول في الباب الخامس من هذا الكتاب النشاطات المينائية وهما المناولة المينائية والتشوين. وطبقا للمادة 912 من القانون البحري: " تشمل المناولة المينائية عمليات شحن البضائع ورصها وفكها وإنزالها وعمليات وضع البضائع على السطوح الترابية والمغارات وأخذها". وللإشارة هنا فإن عمليات المناولة المينائية تتم بموجب عقد

تحدد أهمية الوقت المخصص للتحميل والتفريغ مصلحة الأطراف في تحديد نقطة البداية وطريقة الحساب والشروط المطبقة في حالة تجاوز هذه الحدود الزمنية.³¹ ويطلق على المدة التي يتفق عليها الأطراف في العقد أو تلك التي يحددها العرف عند عدم وجود اتفاق بالمدة الأصلية.³²

لقد ميز القانون البحري الجزائري في إطار أحكام استئجار السفينة بالرحلة بين هذه المدة الأصلية، والمدة الإضافية. وسمح لهذه الأخيرة بأن تضاف لها مدة إضافية أخرى، وهو ما يصطلح عليها الفقه بالمدة الإضافية الأولى والثانية.

أ- المدة الأصلية:

إن مواعيد الشحن والتفريغ تختلف من ميناء إلى آخر، بل قد تختلف في بعض الأحيان داخل الميناء الواحد ومرد ذلك راجع لطراز السفينة وطبيعة البضائع وكذا موضع شحنها في السفينة سواء في العنابر أو على الأسطح أو داخل الحاويات، ومكان رسو السفينة على أحد أرصفة الميناء.³³

فمن مصلحة المؤجر أن يتم احترام مواعيد الشحن والتفريغ ولأجل ذلك وتفاديا لأي مشاكل أقرت المادة 660 من القانون البحري الجزائري بأن سريان مواعيد الشحن والتفريغ لا يبدأ إلا بعد تبليغ الإعلان³⁴ للمستأجر بشكل صحيح. وهذه المواعيد تحدد في عقد إيجار السفينة، وفي حالة عدم ذكرها يتم الاعتماد على النظام أو العرف الذي يجري به العمل في الميناء الذي تتم فيه عملية التحميل.

كما واجهت المادة 661 من القانون البحري الحالة التي يحصل فيها غموض حول احتساب هذه المواعيد، إذ يطبق في هذه الحالة أيام وساعات العمل ابتداء من غداة اليوم الذي أبلغ فيه الإعلام سالف الذكر بالشكل الصحيح.

³¹ - Fatima BOUKHATMI, op.cit, p188

³² - تسمى بالفرنسية: les jours de planche ou les staries، وبالانجليزية: lay days. وتسمى بهذه التسمية لأنه في حالة انقضائها دون أن تتم عمليات الشحن والتفريغ تطبق أحكام مدة إضافية.

³³ - Antoine VIALARD, op.cit, p 359 - هاني دويدار، المرجع السابق، ص 181.

³⁴ - تنص المادة 859 من القانون البحري الجزائري: " يتعين على المؤجر أن يعلم المستأجر كتابيا أو أي شخص آخر معين لهذا الغرض عن وصول السفينة إلى مكان التحميل وبأنها جاهزة للتحميل. وتحدد في عقد إيجار السفينة الشروط والأيام والساعات التي يعتبر فيها هذا الإعلام مبلغا بشكل صحيح، وإذا لم يتضمن العقد هذه الشروط، يطبق النظام أو العرف الجاري بهما العمل في ميناء التحميل".

حرصا على مصلحة المستأجر سمح المشرع الجزائري بأن توقف مدة مواعيد الشحن والتفريغ في الظروف التي يتم فيها منع عمليات التحميل، ولقد بينت المادة 662 من القانون البحري الجزائري هذه الظروف والتي تتعلق بالسفينة أو القوة القاهرة أو بطلب من سلطات الميناء أو بسبب الأحوال الجوية التي تهدد البضاعة وأمن العمل.

لقد ألزمت المادة 667 من القانون البحري الجزائري المؤجر بأن يدفع للمستأجر مكافأة نظير السرعة وذلك في الحالة التي تنتهي فيها عمليات الشحن والتفريغ قبل انقضاء الأجل المحدد في العقد. إلا أن هذه القاعدة ليست آمرة بحيث سمحت المادة بأن يتم الاتفاق على غير ذلك. إن معدل هذه المكافأة قد يحدد مسبقا في العقد وذلك في حالة الاتفاق عليه، وإذا كان غير محدد فيكون مساويا لنصف قيمة أجرة المهلة الإضافية للشحن والتفريغ.

ب- المهلة الإضافية: (الأولى والثانية)

قد تنتهي المدة الأصلية ولا تكتمل عمليات الشحن والتفريغ المقررة فيقتضي الأمر زمنا آخر لإتمام هذه العمليات التي تم البدء فيها ولم تنته. والغالب أن يتطرق العقد لهذا الاحتمال فيتم منح مدة إضافية في مقابل تعويض يدفعه المستأجر بسبب احتجازه للسفينة، ويطلق مصطلح « surestaries » بالفرنسية³⁵ أو « demurrage » بالانجليزية على هذه المدة الإضافية وكذلك على التعويض المستحق عن انتظار السفينة خلالها.³⁶

على غرار باقي التشريعات البحرية كرس المشرع الجزائري قاعدة المهلة الإضافية في المادة 663 من القانون البحري والتي أوجبت على المؤجر متى انتهت مهلة ميعاد الشحن والتفريغ دون أن ينتهي المؤجر من الانتهاء من التحميل بأن يبقى السفينة في مكان التحميل خلال مدة تسمى ميعاد إضافي للشحن والتفريغ. وقد يحصل أن يتفق الأطراف على هذه المهلة الإضافية صراحة في العقد، وإذا لم يحصل ذلك تضاف هذه المدة بقدر عدد أيام الشحن والتفريغ، كل ما في الأمر أنها تختلف مع المدة الأصلية

³⁵- le mot désigne d'une part le délaide dépassement des jours de planche, d'autre part , la somme qui est payé par l'affreteur en compensasion du temps supplémentaire pendant le quel il immobilise le navire. René Rodière,(1977) Droit maritime, DALLOZ, 7^{ème} édition, France, p 269.

³⁶- علي جمال الدين عوض، المرجع السابق، ص460

من حيث الأيام والساعات بحيث تكون متتالية ومتتابعة بخلاف المدة الأصلية التي تحتسب بأيام وساعات العمل.

وعليه نلاحظ بأن المدة الأصلية و المهلة الإضافية الأولى تشتركان في المدة والتي هذه نفسها، كما يمكن توقيف سريانهما لنفس الأسباب سابقة الذكر المذكورة في المادة 662 من القانون البحري، لكنهما تختلفان من حيث الاحتساب بحيث تكون في المدة الأصلية بأيام وساعات العمل أي استبعاد أيام العطل بينما تكون في المهلة الإضافية بأيام وساعات متتابعة.

لقد ترك المشرع الجزائري مجالا لحرية الأطراف في تحديد أجرة المؤجر للمهلة الإضافية في استئجار السفينة لرحلة، وإذا لم يتم تحديدها فإنه ووفقا لأحكام المادة 664 من القانون البحري تحسب على أساس حمولة السفينة ومعدل الأجرة المدرة في عقد إيجار السفينة، ويؤخذ بعين الاعتبار للمصاريف التي تحملها المستأجر من جراء توقف السفينة. علاوة على ذلك يجب أن يدفع المستأجر أجرة المهلة الإضافية يوميا.

كثيرا ما تنتهي المدة الأصلية والمدة الإضافية الأولى و لا تنتهي عمليات الشحن والتفريغ الأمر الذي يسبب الدخول في مدة جديدة لإتمام هذه العمليات. وتسمى هذه المهلة الإضافية الثانية. لقد أخذ المشرع الجزائري بهذه القاعدة كل ما في الأمر أنه لم يسمح بها مباشرة بعد انتهاء المدة الإضافية الأولى³⁷، إذ تركها لحرية الأطراف متى تم الاتفاق عليها في العقد فإنه لا يحق للمؤجر أن يرسل السفينة بحمولة ناقصة قبل انتهاء هذه المدة. كما ترك تحديد أجرة هذه المهلة الثانية للأطراف وإلا يتم بزيادة 50% من معدل أجرة المهلة الإضافية.

4. خاتمة:

³⁷ - تبرير ذلك لكون المادة 665 سمحت للمؤجر بعد انقضاء المهلة الإضافية الأولى ولم يكتمل التحميل بجواز فسخ عقد الاستئجار أو يقوم بإرسال السفينة بحمولة ناقصة مع احتفاظه بحقه في الأجرة الكاملة.

بناء على ما سبق يتضح بأن عقد استئجار السفينة على أساس الرحلة أحد الصور الهامة لاستغلال السفينة، لذلك تولى المشرع الجزائري تنظيمه وأتى بأحكام خاصة به، فهو عقد يتميز وينفرد عن باقي العقود البحرية الأخرى سواء النقل أو حتى مع الأنواع الأخرى للاستئجار وهو ما يدعم فكرة الخصوصية في هذا العقد سواء تعلق الأمر من حيث إطاره المفاهيمي أو أثناء تنفيذه.

ومن هنا نستخلص النتائج التالية:

- يبقى المؤجر وفقا لأحكام عقد استئجار السفينة لرحلة أو رحلات مهمنا على تسيير السفينة بشقيه التجاري والملاحي، وهو ما يشجع المستأجرين على اللجوء لهذا النوع من الاستئجار بحيث يكون هدفهم وضع السفينة تحت تصرفهم وإيصال بضاعتهم.

- يعتبر هذا العقد من قبيل عقود الإيجار وليس عقد نقل، إذ الاختلاف بين العقدين جوهري.

- أقام المشرع الجزائري نوع من التوازن بين مصالح طرفي عقد استئجار السفينة وهما المؤجر والمستأجر ويظهر ذلك جليا من خلال الأحكام المتعلقة بالتزامهما.

- إن النص على المدة الأصلية، والمهلة الإضافية الأولى والثانية ضمن أحكام هذا النوع من عقود الاستئجار يشكل مظهرا من مظاهر الخصوصية، بل وقد يدعم فكرة ذاتية القانون البحري عموما.

بناء على ما سبق نقترح ما يلي:

- توحيد الجهود الدولية من أجل إبرام اتفاقية دولية تحكم الموضوع تفاديا لما قد ينشأ عنه من نزاعات دولية.

- ينبغي الوقوف على مختلف العوائق التي ترتبط بالموضوع من الناحية العملية، وكذا الثغرات القانونية مما يقتضي الأمر تعديل القانون البحري الجزائري ووضع أحكام تتماشى مع مصلحة المستأجر باعتبار أن هذا النوع من الاستئجار كثيرا ما يستخدم في الجزائر.

- العمل أكثر على تكوين العنصر البشري العامل في الميدان البحري تفاديا للخسائر المالية والتي قد تنتج عن أي تأخير يتعلق بالبضائع.

- مواصلة إستراتيجية عصرنة الموانئ الاستفادة من خبرات الدول الرائدة في مجال شحن وتفريغ البضائع.

5. قائمة المراجع:

المؤلفات:

أ- بالعربية:

- أحمد حسني، (1985)، عقود إيجار السفينة، منشأة المعارف، مصر.
- عاطف محمد الفقي، (2008)، قانون التجارة البحرية، دار الفكر الجامعي، مصر.
- عبد الفضيل محمد أحمد، (2011)، القانون الخاص البحري، دار الفكر والقانون، مصر.
- علي جمال الدين عوض، (1987)، مشارطات إيجار السفن، دار النهضة العربية، مصر.
- محمود سمير الشرقاوي، (2011)، القانون البحري، دار النهضة العربية، مصر.
- محمود مختار أحمد بري، (1999)، قانون التجارة البحرية، دار النهضة العربية، مصر.
- هاني دويدار، (2014)، قانون النقل، دار الجامعة الجديدة، مصر.

ب- بالفرنسية:

- Antoine VIALARD,(1997), Droit maritime, puf, 1^{er} édition, France.
- Pierre Bonassies et Christian Scapel, (2006), DROIT MARITIME,LGDJ, France.
- René Rodière,(1977) Droit maritime, DALLOZ, 7^{ème} édition, France,

المقالات:

- Fatima BOUKHATMI, (2016), L'affrètement au voyage en droit Algérien et dans la pratique, Revue droit des transports et des activités portuaires, université Oran 2 , volume III,N°01.

النصوص القانونية:

- أمر رقم 76-80 مؤرخ في 23 أكتوبر 1976 يتضمن القانون البحري، ج.ر عدد 29 المعدل والمتمم بالقانون رقم 98-05 المؤرخ في 25 يونيو 1998، يعدل ويتمم الأمر رقم 76-80 المتضمن القانون البحري ج. ر عدد 47. والمعدل بالقانون رقم 10-04 المؤرخ في 15 غشت 2010، يعدل ويتمم الأمر رقم 76-80 المتضمن القانون البحري ج. ر عدد 46.

الوثائق:

- مشاركة الإيجار جوناكون.