

وزارة التعليم العالي و البحث العلمي  
جامعة وهران  
كلية الحقوق



مذكرة ماجستير في القانون الخاص  
تخصص القانون البحري و النشاطات المينائية

الموضوع :

# أحكام عقد إستئجار السفن في التشريع البحري الجزائري

تحت إشراف : الأستاذة بوخاتمي فاطمة

من إعداد الطالب: عباس خالد

أعضاء لجنة المناقشة :

- الأستاذة : زناكي دليلة ، أستاذة التعليم العالي ، رئيسة ، جامعة وهران .
- الأستاذة : بوخاتمي فاطمة ، أستاذة التعليم العالي ، مشرفة ، جامعة وهران .
- الأستاذ : فاصلة عبد اللطيف ، أستاذ محاضر -أ- ، مناقشا ، جامعة وهران .
- الأستاذ : زهدور سهلي ، أستاذ محاضر -أ- ، مناقشا ، جامعة وهران .

السنة الجامعية: 2012/2011

قائمة المختصرات :

BIMCO : The Baltic and International Maritime Conference .

BALTIME : Baltic Uniform Time Charter

BARECON : Uniform Bare boat Charter .

CAMP : Chambre Arbitrale Maritime de Paris .

CMI : Comité Maritime International .

CNAN : Compagnie Nationale Algérienne de Navigation .

CNUCED : Conférence des Nations Unies pour le Commerce et le Développement .

CNUDCI : Commission des Nations Unies pour le Droit du Commerce International.

DMF : Droit Maritime Français .

FERTIOY : North American Fertilizer Charter party .

FIO : Free In and Out .

FOIS : Free In and Out Stowage .

FIOT : Free In and Out Tremming .

FOB : Free On Bord .

GENCOA : General Contract of Affreightment .

GENCON : General Uniform Charter .

GCBS : General Council of British Shipping .

INTRCOA : Tanker Contract of Affreightment .

INTRTANKO : Independant Tankers Owners .

ISM CODE : International Safety Management code .

ISPS CODE : International Ship and Port facility Security code .

JCP : Jurisclasseur périodique .

LLR : Law Lord Reports .

NYPE : New York Produce Exchange .

OFLA : Office des Fruits et Légumes d'Algérie .

OP.CIT : Opere citato ( dans l'ouvrage cité ) .

SYNACOMEX : Syndicat National du Commerce Extérieur des céréales .

VOLCOA : Standard Volume Contract of Affreightment for the Transportation of Bulk Dry Cargo .

## **مقدمة :**

ينفرد النشاط التجاري البحري عن غيره من النشاطات التجارية البرية ، بأنه نشاط يتم في بيئة بحرية . هذا الوسط البحري المعروف بمخاطره ، جعل من السفينة وسيلة نقل خاصة و مميزة و ذات أهمية بالغة قصد تحقيق هذا النشاط . و لا شك أن

الملاحة البحرية باعتبارها تعتمد أساسا على السفينة كوسيلة نقل و ملاحة ، فإنها تبقى من أهم الصور المتعلقة باستغلال البيئة البحرية<sup>1</sup> .

تبعاً لذلك فإن ممارسة التجارة عبر الملاحة البحرية يستدعي حتماً إستغلالاً تجارياً للوسيلة المستعملة فيه أي إستغلالاً تجارياً للسفينة . و لما كان نشاط بيع و تبادل السلع عبر البحر ، من النشاطات التجارية الأكثر تداولاً لإستغلال السفينة كمنشأة بحرية ضخمة و التي يتعذر على مستغليها إكتسابها عن طريق الملكية ، فإن نشاط النقل البحري قد عرف منذ بدايته صورة إستئجار السفينة كوسيلة أولى لتنفيذه<sup>2</sup> . إذ يستأجر صاحب البضاعة سفينة أو جزء منها لغرض إستغلالها في نقل بضائعه أو بضائع من يمثلهم بغرض إيصالها إلى ميناء مكان معين .

لهذا السبب يعد إستئجار السفن الطريقة الأكثر أقدمية للإستغلال التجاري للسفينة ، إذ أن أولى الملاحات في العصور القديمة عند الشعوب التاجرة ، أدت إلى تطور نوع من العقد سمي بالمغامرة الكبيرة ( la grosse aventure ) ، يعتمد أساساً على الحرية التعاقدية و يشبه إلى حد قريب عقد العارية<sup>3</sup> . هذا و قد عرف العالم الإسلامي هذا النوع من العقود ، بحيث وجد ما يسمى بالقيراط كطريقة من طرق الإستغلال التجاري للسفينة . إن القيراط بذلك المعنى كان يشكل جمعية بين صاحب البضاعة و ربان السفينة ، و التي على إثرها يقوم هذا الأخير بنقل البضاعة على ظهر السفينة و إيصالها ، ثم بيعها بميناء الوصول و كذا شراء بضاعة أخرى ليتم بيعها من جديد عند عودته من الرحلة البحرية<sup>4</sup> .

---

<sup>1</sup> - هاني دويدار ، القانون البحري ، دار الجامعة الجديدة للنشر ، سنة 1999 ، صفحة 193 .  
<sup>2</sup> - لطيف جبر كوماني ، القانون البحري ( السفينة – أشخاص الملاحة – النقل – البيوع – التأمين ) مكتبة دار الثقافة للنشر و التوزيع – عمان – سنة 1998 ، صفحة 96 .

<sup>3</sup> - Med El Kamel EL KHALIFA, les transports maritimes, affrètement et chartes-parties, fascicule 2, année 2000 , page 13.

<sup>4</sup> - Med El Kamel EL KHALIFA, les transports maritimes, affrètement et chartes-parties, op.cit , page 14.

إن تطور هذه الأنواع المختلفة من العقود و التي إستعملتها الشعوب في وقت مضى لإستغلال السفينة تجاريا ، أدت إلى ظهور ما يعرف في العصر الحالي بعقد إستئجار السفينة و الذي يتم تجسيده ضمن مشاركة بحرية ( charte-partie ) . و يستمد مصطلح المشاركة أصله من ممارسة بحرية قديمة تعرف بإسم « carta partita »<sup>1</sup> ، و التي كانت تعتمد وفقا لمدلولها باللغة اللاتينية على تمزيق العقد المكتوب بين المؤجر و المستأجر ، ليأخذ كل طرف قطعة منه بميناء الشحن ، و يتم إصاقهما فيما بعد بميناء الوصول ، قصد معرفة شروط العقد و إلتزامات كل طرف . هذا العقد في حد ذاته عرف تطورا كبيرا من حيث إنعقاده و تكوينه ، بتطور العادات و الأعراف البحرية من زمن لآخر ، رغم أن فكرة الحرية التعاقدية التي عرفت في السابق بقيت هي نفسها الفكرة الأساسية في تكوين عقد إستئجار السفينة المعروف حاليا .

كذلك هذه العادات و الأعراف البحرية لم تكن سوى عاملا في تطور تركيبة عقد إستئجار السفن كعقد فحسب ، بل أوجدت أنواعا له تختلف فيما بينها ، خاصة من حيث الإلتزامات التي يولدها كل نوع من هذه العقود بالنسبة لأطرافه . أهم هذه الأنواع لعقد إستئجار السفن : إستئجار السفينة لرحلة بحرية معينة ، إستئجار سفينة لمدة زمنية معينة و إستئجار سفينة بهيكلها أي عارية من طاقمها .

هذا و لما أصبح إستئجار السفينة من الناحية الإقتصادية أساسا ، نشاطا دوليا يربط بين إقتصادات متكاملة أي بين إقتصاد الدول المتقدمة و إقتصاد الدول النامية ، فإن الأعراف البحرية المتداولة في مجال إستئجار السفن ، بدأت تدفع تدريجيا إلى التفكير في توحيد القواعد الضابطة لإبرام عقد الإستئجار . و من تم وجدت عدة محاولات لوضع تقنين دولي أو أحكام دولية من أجل تنظيم هذا العقد .

---

<sup>1</sup> - Léon LAVERGNE, Les transports par mer, René MOREUX & Cie éditeurs a Paris, page 72 .

تعود فكرة إصدار معاهدة دولية خاصة بإستئجار السفن سنة 1907 عندما تأسست في إيطاليا لجنة لإعداد مشروع تمهيدي حول أجرة الحمولة . و في 28 فبراير 1911 تم إعداد مشروع أكثر أهمية تضمن تنظيم المسائل المتعلقة بصلاحيات السفينة للملاحة و كذا مسؤولية مالك و مستأجر السفينة . و قد أدت هذه الجهود إلى ما توصلت إليه بتاريخ 19 أبريل 1914 اللجنة المنعقدة بلندن لمناقشة قانون حول إستئجار السفن و النقل البحري ، و الذي إنتهى مشروعها بوضع تعريف لعقد إستئجار السفينة ، على أنه : "عقد بموجبه يقوم المؤجر في مقابل أجر يحدد جزافيا أو وفقا لقواعد معينة بوضع تحت تصرف المستأجر سفينة أو جزء من سفينة لغرض نقل بحري" <sup>1</sup> .

و لعل أن أكبر مجهود دولي في المبادرة بتوحيد القواعد التي تحكم عقد إستئجار السفن ، هو إهتمام الأمم المتحدة منذ سنوات بمشاكل النقل البحري التي عانت منها الدول النامية ، بسبب ما تشكله عقود النقل من إذعان بالنسبة لها . و هنا تجدر الإشارة إلى الأعمال التي قامت بها ندوة الأمم المتحدة للتجارة و التنمية ( CNUCED ) ، و كذا مجهودات اللجنة البحرية لمؤتمر البلطيق الدولي البحري ( BIMCO ) ، و المتعلقة بوضع نماذج مكتوبة لعقد إستئجار السفن و كيفية إستعمالها ( charte-partie type ) ، وصولا إلى النماذج الحديثة و المتطورة للمشارطات الأكثر تداولاً و التي يتعدى عددها الثمانين عقدا نموذجيا <sup>2</sup> معمول به في المجال البحري الحالي .

و من تم فإن الملاحظ هو أن هذه المحاولات رغم ما جاءت به من إيجابيات لعقد إستئجار السفن بإيجاد بنود تعد حلا لمشاكل قد تعترض العقد أثناء سريانه ، فإنها كانت فاشلة في وضع أحكام دولية واحدة و موحدة تنظم هذا العقد . و لا شك أن

<sup>1</sup> - محمد بن عمار ، الإطار القانوني لإستغلال السفينة ، المجلة الجزائرية للعلوم القانونية ، العدد 01 ، سنة 1998 ، صفحة 89 .

<sup>2</sup> - محمد بن عمار ، المرجع السابق ، صفحة 90 .

السبب الأساسي في ذلك راجع للرضائية الواسعة التي يتمتع بها طرفي العقد في إبرامه ، و بتبني ذلك من طرف القوانين الداخلية لمختلف الدول ، جعلت كذلك من هذه القوانين لا تتدخل في التطبيق إلا إذا سكت العقد عن مسألة قد عالجها التشريع الداخلي<sup>1</sup> .

هذا و بعبارة أخرى فإن سبب إستبعاد النقل بالمشاركات من أحكام الإتفاقيات الدولية المعنية بالنقل البحري يعود إلى ما يتمتع به أصحاب البضائع باعتبارهم طرفا يتمتع بقدر كبير من النفوذ المتولد مما له من نفوذ إقتصادي ، و عليه إقتصرت هذه الإتفاقيات الدولية على تنظيم النقل البحري بموجب سندات الشحن فقط و تركت النقل بموجب المشاركات لإرادة طرفي العقد و هما المؤجر و المستأجر . و هو ما إتجهت إليه على سبيل المثال إتفاقية بروكسل لسنة 1924 الخاصة بالنقل البحري بموجب سندات الشحن و كذلك إتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع لسنة 1978 و المعروفة بقواعد هومبورغ ، أو حتى إتفاقية روتاردام لسنة 2008 المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كليا أو جزئيا .

و عليه فإنه في غياب إتفاقيات دولية تنظم أحكام عقد إستئجار السفن ، و بجعله عقدا يخضع لحرية طرفيه في إنعقاده و في إختيار نوعه ، ضف إلى أن القوانين الداخلية المنظمة له لا نجد لها تطبيقا إلا بطريقة مكملة ، أي سوى في المسائل التي لم تنظمها إرادة الطرفين . فإن السؤال المطروح في هذا الشأن بخصوص التشريع الجزائري كقانون بحري داخلي ، يكون حتما حول معرفة القواعد العامة التي خصصها المشرع الجزائري لمعالجة عقد إستئجار السفن من جهة ( الفصل الأول ) و من جهة ثانية ضرورة معرفة القواعد الخاصة التي تحكم كل نوع من أنواع عقد إستئجار السفن على حدى ( الفصل الثاني ) .

---

<sup>1</sup> - نصت المادة 641 من القانون البحري على : " تحدد إلتزامات و شوط و آثار الإستئجار بين الأطراف عن طريق عقد يتفق عليه بكل حرية . بيد أنه لا يجوز للأطراف إدراج إشتراطات في عقد الإستئجار تخالف المبادئ العامة للقانون الجاري به العمل . و إذا لم يدرج إشتراط في عقد إستئجار السفينة ، يخضع هذا العقد لأحكام هذا الباب " .

## الفصل الأول : القواعد العامة المشتركة في عقود إستئجار السفن

يبرم عقد إيجار السفينة مثله مثل عقد الإيجار المدني بين مؤجر و مستأجر ويتم هذا الاتفاق بينهما طبقا للقواعد العامة في إبرام العقود ، بالإضافة إلى النصوص الخاصة الواردة في القانون البحري نظرا للطبيعة الخاصة لمحل العقد و هو السفينة ، التي تعتبر في حد ذاتها مال منقول مشخص<sup>1</sup> وهذا ما يضيف صبغة خاصة ينفرد بها هذا العقد مقارنة بعقود إيجار المنقولات و العقارات في القانون المدني .

### المبحث الأول : تكوين عقد إستئجار السفينة و إثباته

يتم عقد إستئجار السفينة بموجب اتفاقية يلتزم بموجبها مؤجر السفينة بأن يضع سفينة تحت تصرف مستأجر السفينة مقابل أجر<sup>2</sup> ، كما تحدد إلتزامات و شروط و آثار الاستئجار بين الأطراف عن طريق عقد يتفق عليه بكل حرية ، بيد أنه لا يجوز إدراج اشتراطات في عقد الاستئجار تخالف المبادئ العامة للقانون الجاري به العمل<sup>3</sup> .

### المطلب الأول : مبدأ الحرية التعاقدية لأطراف العقد

يعد عقد إيجار السفينة من العقود الرضائية ، إذ أنه ينعقد صحيحا بمجرد تلاقى إرادة طرفيه أو من يمثلهم ، أي بمجرد تلاقى الإيجاب والقبول على موضوعه<sup>4</sup> . هذا ما ذهب إليه المشرع الجزائري في المادة 640 من القانون البحري و ما نص عليه صراحة في المادة 641 من نفس القانون ، مثله مثل معظم التشريعات العربية والدولية التي جعلت من مبدأ الحرية التعاقدية بين الأطراف في عقد استئجار السفن مبدأ موحدا في قوانينها الداخلية . أهمها قانون النقل الفرنسي قم 66/420 المؤرخ

<sup>1</sup> - Antoine VIALARD, droit maritime, édition puf, 1997, page 37 .

<sup>2</sup> - المادة 640 من الأمر رقم 76-80 المؤرخ في 23/10/1976 و المتمم بالقانون رقم 98-05 المؤرخ في 25/06/1998 المتضمن القانون البحري .

<sup>3</sup> - المادة 641 من القانون البحري .

<sup>4</sup> - محمد عبد الفتاح ترك ، التحكيم البحري - النطاق الشخصي لإتفاق التحكيم في عقد النقل البحري - دار الجامعة الجديدة ، 2003 . صفحة 44 .

في 18/06/1966 و المعدل بالأمر رقم 10/1307 المؤرخ في 28/10/2010 ،  
إذ أن المادة الأولى منه تعرف لنا عقد استئجار السفينة بنفس التعريف الوارد في  
القانون البحري الجزائري وتضيف هذه المادة إلى أن : " شروط و آثار عقد إستئجار  
السفينة يتم تحديدهما من قبل أطراف العقد ، و في حالة سكوت العقد عن ذلك فيتم  
تحديدها عن طريق أحكام هذا القانون و كذا المراسيم التطبيقية له " و عليه فان عقد  
إستئجار السفن بهذا الشكل تم وضعه في نظام واسع تحت مبدأ الحرية التعاقدية .  
و من تم فان عقد الاستئجار يمكنه أن يحتوي على أنظمة متنوعة modalité «  
diverses<sup>1</sup> ، بالخصوص فيما يتعلق بمسؤولية المؤجر، ذلك أن محتوى هذه  
المسؤولية تحدد بطريقة حرة كما توضع شروط واسعة للإعفاء منها في العقد ، كذلك  
مدة التقادم يمكن التقليل منها إلى حد ستة أشهر بدلا من مدة التقادم المنصوص  
عليها قانونا و المحددة بسنة واحدة .

هذا و لما كان عقد إستئجار السفينة من العقود الرضائية فإنه يبرم بمجرد كلمة  
تخرج من الفم " it is made by word mouth " <sup>2</sup> ، فإن الحرية التعاقدية تعبر  
بنفسها عن نفسها لما يكون محل عقد إستئجار السفينة و الذي يمكن أن ينصب على  
السفن الأكثر تنوعا ، سفن نقل البضائع ، سفن نقل الأشخاص ، سفن الإنقاذ... إلخ  
و هذه الحرية ليست لها حدود إلا الحدود التي يضعها أطراف العقد .

### الفرع الأول : رضا الطرفين في عقد الإستئجار

يخضع الإيجاب و القبول لأحكام النظرية العامة للعقود المعمول بها في القانون  
المدني ، و إذا كان الرضا كافيا لإبرام عقد الإستئجار فيجب أن يكون هذا الرضا  
صحيحا غير معيب ، كما لو وقع غلط بشأن أحد عناصر العقد فإذا إستؤجرت سفينة

<sup>1</sup> - Pierre BONASSISE et Christian SCAPEL ,traité de droit maritime, l.g.d.j, 2006, page 485.

<sup>2</sup> - عبد القادر حسين العطير ، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية ، جامعة عمان الأهلية ، 1999 ، صفحة  
. 235 .

للقيام برحلات إلى موانئ دول عربية و كانت السفينة - دون علم المستأجر- قد وضعت في القائمة السوداء لدى سلطات هذه الدول لمرورها بموانئ دولة معادية ، فإنه يكون للمستأجر في هذه الحالة الحق لطلب إبطال المشاركة لوقوعه في غلط<sup>1</sup>.

كما يجب أن يكون لإلتزام كل من الطرفين محلا وسببا مشروعين و أن يكون لكل من المؤجر و المستأجر أهلية التعاقد<sup>2</sup> إلى غيرها من الشروط المطلوبة لقيام العقد وصحته بصفة عامة و التي تحيلنا إلى النظرية العامة للعقد في القانون المدني ، فيبطل عقد إستئجار السفينة مثلا إذا كان موضوعه عمليات غير مشروعة ، كتهريب البضائع أو الأشخاص ، كما يكون العقد باطلا إذا كان يخالف التشريع الوطني سواء الجمركي أو الخاص بالتجارة الخارجية ، فإذا أعلنت دولة منع التبادل التجاري مع دولة أجنبية معينة أو منعت تصدير منتجات ما . فإن كل هذه القواعد تتعلق بالنظام العام و يترتب البطلان على مخالفتها ، فإذا أبرمت مشاركة تتعلق بنقل بضائع إلى دولة ممنوع التعامل معها يكون عقد الإستئجار باطلا بحكم القانون .

### الفرع الثاني : الإستثناءات الواردة على مبدأ الحرية التعاقدية

إن حرية التعاقد تشكل القاعدة الجوهرية والمبدأ العام في إبرام عقود إستئجار السفن ، إلا أنه لكل قاعدة إستثناء بحيث يمكن للدولة أن تتدخل أحيانا لحماية لمصالح وطنية، إذ تضع بعض الشروط تجعل مجرد الرضا غير كاف لإبرام العقد<sup>3</sup> ، ومثال ذلك المرسوم الفرنسي رقم 612 الصادر في 1965/7/22 الذي يخول للوزير المختص منع عمليات تأجير السفن الأجنبية إذا تعلق الأمر بمصلحة وطنية فرنسية ، وكذا ما ورد في المادة 10 من القانون البحري المصري بمنع تأجير السفن الوطنية لأجنبي سواء كان شخصا طبيعيا أم اعتباريا لمدة تزيد عن سنتين إلا بعد الحصول على إذن من الوزير المختص .

<sup>1</sup>- أحمد حسني ، عقود إيجار السفن ، منشأة المعارف الإسكندرية ، سنة 1985 . صفحة 37 .

<sup>2</sup>- أحمد حسني ، المرجع السابق ، صفحة 25 .

<sup>3</sup>- محمد عبد الفتاح ترك ، المرجع السابق ، صفحة 45 .

تبعاً لذلك ، فإن النظام القانوني لعقد إستئجار السفن هو بالتالي نتاج حرية المؤجر و المستأجر ، إذ أنه إلا في حالة سكوت طرفي العقد يكون للقاضي أن يتدخل للرجوع إلى القانون . هذا القانون الذي يمكن القول عنه أن أحكامه مكملة و ليست أمرة ، بل الأكثر من ذلك فهي ذات تطبيق إستثنائي . بحيث جعلت المادة 641 من القانون البحري ، تحديد إلتزامات و شروط و آثار العقد متروك لإتفاق الأطراف بكل حرية ، إذ أجازت له حتى إدراج إشتراطات ضمن عقدهم مخالفة للمبادئ العامة لهذا القانون ، الذي لا يجد حيزاً للتطبيق إلا إذا سكتت بنود العقد عن تنظيم إلتزامات كل طرف اتجاه الآخر .

من ناحية أخرى ، يجب أن تكون القواعد غير المكتوبة ملائمة مع القواعد المكتوبة<sup>1</sup> . هذه الملاحظات تعتبر أساسية ، كون أن الأمر مختلف تماماً في مجال النقل البحري ومن أجل حماية الشاحن فإن شروط و آثار العقد تخضع لقواعد قانونية أمرة ، هذه القواعد تطبق على أية حال في العلاقات ما بين الناقل والغير الحاملين لسند الشحن الذي يتم إصداره في إطار تنفيذ مشاركة إيجار<sup>2</sup> . هذا و لما كانت النصوص القانونية المنظمة لإستئجار السفن تعتبر قواعد مكملة بالنظر إلى الحرية المطلقة التي يمتلكها الطرفين في التعاقد من الناحية النظرية . فإن الأمر يختلف من الناحية العملية ، إذ أنه نادراً ما يقف طرفي العقد على قدم المساواة من ناحية القوة الإقتصادية ، وعليه فإن الشركات الكبرى المالكة للسفن تفرض بنود ضمن نماذج مشارطات غير قابلة للتفاوض أو التعديل ، و من هنا يتحول عقد إيجار السفينة إلى عقد إذعان يقبل أو يرفض من طرف المستأجر الضعيف إقتصادياً<sup>3</sup> . وبالنتيجة فإن الطابع الأمر أو المكمل للعقد لا يتحكم في تكييفه و إنما يكون كآثار لهذا العقد ،

1- P. Simon , " Les règles non écrites des contrats d'affrètement" , DMF 1987, page 118.

2 -Martine REMOND-GOUILLOUD, Droit Maritime, 2<sup>e</sup> édition A. Pedone 1993, page 264.

3 - BOUKHATMI Fatima, Aspects du contrat de transport de marchandises par mer en droit Algerien et dans les conventions internationales, Thèse de doctorat d'état en droit , Université d'ES-SENIA, ORAN, Faculté de droit, 17/06/2002, page 61.

إذ يزول الطابع المكمل كلما كان المستأجر غير قادر على حماية مصالحه و الدفاع عنها بالتفاوض حول البنود المفروضة عليه بموجب مشاركة الإيجار النموذجية<sup>1</sup> .

### **المطلب الثاني : مشاركة الإيجار كوثيقة لإثبات العقد**

لقد نصت المادة 642 من القانون البحري الجزائري أنه : " يجب أن يثبت عقد الإستئجار بالكتابة و أن عقد إيجار السفينة هو العقد الذي يتضمن إلتزامات الأطراف ولا تطبق قاعدة الإثبات هذه على السفن التي تقل حمولتها الإجمالية عن 10 أطنان ."

كما أضافت المادة 643 من نفس القانون أنه : " يجب أن يتضمن عقد إيجار السفينة إسم و عنوان المؤجر و المستأجر ، النسبة المؤوية للأجر الخاص باستئجار السفينة ، مدة العقد أو بيان الرحلات التي يجب القيام بها ."

### **الفرع الأول : الكتابة كشرط لإثبات العقد**

تتطلب معظم التشريعات ضرورة وجود محررا لإثبات عقد إيجار السفينة ، و هذا المحرر هو ما يعرف مشاركة الإيجار . ولما إشتراط المشرع الجزائري ذلك فكان شرطا للإثبات و ليس شرطا للإنعقاد نظرا لمبدأ الحرية التعاقدية الذي يسوده ، إلا أنه استثنى من قاعدة الإثبات بالكتابة عقود الإيجار الواردة على السفن ذات حمولة إجمالية تقل عن 10 أطنان ، حيث يخضع الإثبات بشأنها إلى القواعد العامة .

لذلك فإن مشاركة الإيجار هي المحرر الذي يكتب لإثبات عقد إيجار السفينة<sup>2</sup> ، و إذا كان القانون لا يشترط شكلا محددًا للمحرر ( مشاركة الإيجار ) ، فإن الرسائل و البرقيات المتبادلة بين الطرفين التي تحمل الإيجاب من جانب و القبول من الجانب

<sup>1</sup> - أحمد حسني ، المرجع السابق ، صفحة 65 .

<sup>2</sup> - أما سند الشحن فهو بحسب الأصل ، الإيصال الذي يسلمه الربان للشاحن و الذي يثبت كمية البضائع المحملة على ظهر السفينة .

الأخر تثبت العقد ، إذ لا يلزم أن يكون العقد مكتوبا في محرر واحد<sup>1</sup> . و مشاركة الإيجار التي لا تحمل توقيعاً يصح أن تكون دليلاً إذ لحقها التنفيذ ، و واقع الأمر أن عقد إيجار السفينة يشتمل على تفاصيل كثيرة يصعب على الشهود إستيعابها أو تذكرها لكثرة البنود التي يتضمنها العقد ( مشاركة الإيجار النموذجية ) و كذا طول الفترة ما بين إنعقاد العقد و انتهائه ، إذ أنه من المتعذر أن يتم الإثبات بغير الكتابة و من تم كان ضرورياً أن يثبت بذلك<sup>2</sup> ، و وجوب إثبات عقد إيجار السفينة بالكتابة قد لا ينصرف إلى أطراف العقد ، و من تم يكون للغير إثبات وجود المشاركة و محتواها بكافة طرق الإثبات<sup>3</sup> .

### الفرع الثاني : دور المراسلات و الشروط المضافة

لم يتضمن القانون البحري شكلاً محددًا تحرر المشاركات على نمطه . ولما كان تأجير السفينة قد يتم بمراسلات بين الطرفين فقد ثار الخلاف بشأن إمكان إثبات العقد بموجب هذه المراسلات ، و الواقع أن تبادل الرسائل و البرقيات يتساوى مع تحرير العقد ، فالقانون لا يتطلب أكثر من دليل مكتوب أي محرر و لا يلزم أن تكون توقيعات الطرفين على ذات الورقة . و عليه فإن تبادل البرقيات أو الخطابات يكون دليلاً كتابياً كافياً ، إذا كانت إحالة بعضها إلى البعض الآخر واضحة بما فيه الكفاية . كما لو يتم تحرير مذكرة حجز فراغ " booking note " والتي عادة ما تستخدم في الإثبات متى توافرت فيها البيانات الأساسية<sup>4</sup> .

في الواقع العملي تتمثل مشاركة الإيجار في نموذج مطبوع ، يتولى تحريرها من قبل مجموعة شاحنين في إطار مؤتمر بحري ، مثل المشاركة الزمنية المسماة baltime أو مشاركة الرحلة gencon ، كما يتم إعداد نماذج لها من طرف منظمات

<sup>1</sup> - كمال حمدي ، القانون البحري ( السفينة – أشخاص الملاحة البحرية – إستغلال السفينة : إيجار السفينة – نقل البضائع و الأشخاص – القطر – الإرشاد ) ، الطبعة الثانية ، منشأة المعارف بالأسكندرية ، سنة 2000 ، صفحة 410 .

<sup>2</sup> - لطيف جبر كوماني ، المرجع السابق ، صفحة 90 .

<sup>3</sup> - كمال حمدي ، المرجع السابق ، صفحة 411 .

<sup>4</sup> - قرار محكمة النقض المصرية مؤرخ في 1966/01/11 ، محمد عبد الفتاح ، المرجع السابق ، صفحة 47 .

للساحنين الخواص مثل *essovoy* أو *mobiltime* و كذلك *nype*<sup>1</sup> . و طبقا للأعراف البحرية المتداولة في إستئجار السفن ، يستعمل المتعاقدون عادة أحد النماذج المطبوعة للمشاركة التي تلائم أغراضهم التجارية . كما أنه في الغالب ما تأخذ هذه النماذج صورتين للإستئجار ، المشارطات النموذجية العامة وهي محررات تدرج فيها شروط مطبوعة مع ترك بعض بياناتها على بياض كي يقوم أصحاب الشأن بملئها حسب أحوال تعاقدهم ، وهناك المشارطات الخاصة وهي التي تتضمن بيانات بخصوص سفن معينة أو سفن مخصصة لأغراض محددة و يتم تحرير هذه المشارطات بما يتلاءم مع العملية التي تخصص من أجلها ، كما يجري الحال بالنسبة لمشارطات إيجار السفن الخاصة بنقل الخشب و البترول و القمح وغيرها<sup>2</sup> .

هذه الورقة المطبوعة تكون بها عدة فراغات بيضاء تملأ ببيانات ، كأسماء الأطراف ، إسم و حمولة السفينة ، ميناء التسليم ....إلى غير ذلك . و فضلا عن ذلك فإن الأطراف كثيرا ما يدرجون في المشاركة شروطا تضاف إلى الشروط المطبوعة و هذه الشروط المضافة إما تكتب باليد أو بآلة الكاتبة أو بأختام خاصة ، كما قد تكون الشروط المضافة مخالفة للشروط المطبوعة ، و على سبيل المثال فقد يرغب الطرفان في تنظيم آثار إضراب عمال الشحن و التفريغ في ميناء التفريغ بطريقة تخالف ما ورد في الشروط المطبوعة للمشاركة في هذا الشأن<sup>3</sup> . و من المتفق عليه أنه عند وجود تعارض و بين الشروط المطبوعة و الشروط المضافة بخط اليد أو بآلة الكتابة أو بأية وسيلة أخرى ، فإنه يتعين تغليب الشروط المضافة لكونها لاحقة للشروط المطبوعة ، و تعبر بطريقة واضحة لا لبس فيها عن إرادة الطرفين و لا تتردد المحاكم في الأخذ بذلك<sup>4</sup> ، ما عدا البيانات الخاصة بالأطراف و تلك المتعلقة بالأجرة .

2- Martine REMOND-GOUILLOUD, Droit Maritime, op.cit, page 270.

<sup>2</sup> - محمد عبد الفتاح ترك ، المرجع السابق ، صفحة 46 .

<sup>3</sup> - أحمد حسني ، المرجع السابق ، صفحة 32 .

<sup>4</sup> - عبد الحميد المنشاوي ، قانون التجارة البحرية في ضوء الفقه و القضاء ، منشأة المعارف ، سنة 2005 ، صفحة

كذلك ما يثير كثيرا من الخلافات و المنازعات الحادة بين أطراف العقد ، عبارات المستعملة من طرفهم ، و التي يصعب التوصل من خلالها إلى المعنى الذي قصداه وقت إبرام عقدهم . لهذا السبب فإنه يستعان في ذلك بالمراسلات و البرقيات و كل الأعمال التحضيرية التي سبقت إبرام العقد في حد ذاته <sup>1</sup> ، كما يجب تفسير محتوى عقد المشاركة عند اختلاف الأطراف حول المعنى الذي تذهب إليه بنودها ، على ضوء أحكام القانون الذي يخضع له هذا العقد <sup>2</sup> . أما إذا تم تحرير المشاركة بلغة غير لغة الطرفين فإن تفسيرها يكون على حسب المعنى المعطى لها في هذه اللغة ، مثال ذلك إذا ما تم تحرير المشاركة باللغة الإنجليزية أو بالأحرى إذا تم اختيار النموذج الإنجليزي للمشاركة ، فهذا يعني أن تفسير كلمات و مصطلحات المشاركة يكون كما تفسر في اللغة الإنجليزية ، و لا يعني الاستناد على هذه اللغة في تفسير كتابات العقد باعتبارها لغة تحريره ، أن العقد يحكمه القانون الإنجليزي <sup>3</sup> .

و قد أثارت الخلافات بشأن معاني المصطلحات أو العبارات المستعملة في مشاركة الإيجار تفسيرات مختلفة و متباينة لنفس المصطلح أو العبارة ، حتى أنه قد أعطي عدة تفسيرات مختلفة لنفس المصطلح من طرف القضاء في بلد واحد <sup>4</sup> .

هذا وقصد رفع اللبس و إعطاء مفهوم واحد للمصطلحات المتداولة في مشاركات إيجار السفن ، بادرت اللجنة البحرية الدولية ( CMI ) في سبتمبر 1976 إلى تحسيس الملاك و المستأجرين حول إمكانية إعداد مسودة لقائمة تعاريف ، يتفقون على العمل بها عن طريق الإحالة إليها في مشاركة الإيجار . إلا أنه لم تكن فكرة اللجنة وضع قواعد أو تقنين يمنع أطراف العقد من التفاوض ، و بالتالي ينقص أو يحرّمهم من

<sup>1</sup> - أحمد حسني ، المرجع السابق ، صفحة 35 .

<sup>2</sup> - علي جمال الدين ، مشاركة إيجار السفن ، منشأة المعارف ، صفحة 83 .

<sup>3</sup> - محمد عبد الفتاح ترك ، المرجع السابق ، صفحة 47 .

<sup>4</sup> - أحمد حسني ، المرجع السابق ، صفحة 35 .

حريتهم في التعاقد كمبدأ أساسي في عقد استئجار السفن<sup>1</sup> ، و إنما كانت نيتها ترمي إلى مجرد محاولة لإعداد قاموس لوقت الشحن و التفريغ ( Laytime Dictionary ) . هذا وقد صدرت عن اللجنة البحرية الدولية بإعلان مشترك عن مؤتمر البلطيق الدولي البحري ( BIMCO ) و المجلس العام للبحرية البريطانية ( GCBS ) ، قائمة تتضمن واحد و ثلاثين تعريفا لكلمات و مصطلحات تستعمل عادة في مشارطات الإيجار بشأن وقت الشحن و التفريغ تحت عنوان : تعاريف وقت الشحن و التفريغ في مشارطات الإيجار لسنة 1980 ( Charter Party Laytime Definition ) .

ذلك لا يعني أن النزاعات و الخلافات كانت تقوم حول التفسير المختلف الذي كان يعطيه كل من المؤجر و المستأجر بصدد أوقات الشحن و التفريغ فقط ، بل النزاعات كانت قائمة بشأن كل الشروط التي يمكن أن تتضمنها المشاركة ، إلا أنه كل ما في الأمر هو أن الأولوية استدعت الإهتمام بمرحلة وقت الشحن و التفريغ ، لما لها من أهمية مالية بالغة بالنسبة لطرفي العقد<sup>2</sup> .

### **المبحث الثاني : كيفية إبرام عقد استئجار السفينة**

مثلا عرفه المشرع الجزائري بنص المادة 640 من القانون البحري ، فإن عقد استئجار السفينة يتم بموجب إتفاقية ، يلتزم بموجبها المؤجر بأن يضع سفينة تحت تصرف المستأجر مقابل أجر . و قد يكون المؤجر شخصا طبيعيا كما يمكن أن يكون شخصا معنويا ، إلا أن التشريع البحري الجزائري بموجب المادة 649 إشتراط في ممارسة نشاط استئجار السفن من طرف الشخص الطبيعي أن يكون من جنسية جزائرية ( دون التحديد إن كانت الجنسية الجزائرية أصلية أو مكتسبة ) ، و إذا مورس من طرف شخص معنوي فيجب أن يكون خاضعا للقانون الجزائري و له

<sup>1</sup> - كمال حمدي ، المرجع السابق ، صفحة 411 .

<sup>2</sup> - أحمد حسني ، المرجع السابق ، صفحة 36 .

صفة المجهز، بالإضافة إلى إلزامية وجود مركز نشاطه الرئيسي بالجزائر<sup>1</sup> ، و من تم فان هذه الشروط تقتصر على المؤجر وحده دون المستأجر .

و من تم نلاحظ أنه بالرغم من رفع الإحتكار التي كانت تتمتع به الهيئة العمومية في ممارسة نشاط إستئجار السفن بإلغاء المادة 649 من القانون البحري ، إلا أن اشتراط صفة المجهز لممارسة هذا نشاط وفقا للتشريع البحري الراهن ، يشكل صورة أخرى للإحتكار<sup>2</sup> ، ما دام أنه يستبعد السماسرة البحريين المتخصصين من القيام بعمليات الإستئجار .

هذا و في نفس السياق ، فإن إبرام عقد إيجار السفينة من طرف المؤجر سواء بنفسه أو بواسطة شخص آخر ، لا يعني حتما أنه مالك للسفينة . إذ أن المادة 644 من القانون البحري أجازت بموافقة المؤجر تأجير السفينة من طرف المستأجر الأول لمستأجر آخر ، مع بقائه ملتزما اتجاه المؤجر الأصلي بالواجبات الناتجة عن عقد الإستئجار المبرم بينهما و هذا ما يعرف بإيجار السفينة من الباطن .

### المطلب الأول : سلطة المؤجر في إبرام عقد إستئجار السفينة

#### الفرع الأول : الشروط الواجب توافرها في المؤجر

الأصل هو أن يكون المؤجر مالكا لسفينته كما تشير الكثير من المشاركات النموذجية المصاغة باللغة الإنجليزية إلى المؤجر بكلمة « shipowners » ، أي مالك السفينة و هذا حتى يتسنى له وضعها تحت تصرف المستأجر لإستغلالها و الإنتفاع بها وفقا للبنود المتفق عليها في عقد الإيجار . إلا أن ذلك لا يعني أن يكون المؤجر دائما له صفة المالك ، كما قد تكون هذه الملكية مثقلة برهن ، و يجوز كذلك تأجير السفينة من طرف مالكا بصفته مدينا راهنا ما دام أن له حق التصرف و

<sup>1</sup>- BOUKHATMI Fatima, Les nouvelles dispositions de la loi 98-05 portant code maritime algérien, DMF n° 610, décembre 2000, page 1047 .

<sup>2</sup>- NEFFOUS Mohamed Mankour, Le nouveau code maritime algérien, Memoire pour l'obtention du D.E.S.S en droit maritime et droit de transport, Faculté de droit et des sciences politiques d'AIX-MARSEILLE, Université de droit, d'économie et des sciences d'AIX-MARSEILLE, 1999/2000, page 59 .

الإستعمال و الإستغلال ، أما إذا كانت هذه الملكية في الشيوخ ، فإنه تكون للأغلبية المالكين لأكثر من نصف الحصص ، الحق في تأجير السفينة ، بواسطة من يعينوه مديرا لإدارة الشيوخ <sup>1</sup> .

ولا إشكال يطرح إذا كان المؤجر شخصا طبيعيا و هو من أبرم العقد بنفسه ، إذ أن إبرام العقد في هذه الحالة يكون بتوقيعه الشخصي على مشاركة الإيجار . بخلاف المؤجر الذي يتخذ شكل الشخص المعنوي ، ذلك أن السلطة في إبرام العقد تعود لممثله القانوني الذي يتعين أن يكون مفوضا بالسلطات التي تكفي لإبرام هذا العقد <sup>2</sup> ، سواء تعلق الأمر بشخص معنوي خاضع للقانون العام ، كأن يكون إبرام العقد من طرف الدولة المالكة للسفن <sup>3</sup> أو شخص معنوي خاص ، كأن يتخذ مؤجر السفينة شكل شركة تجارية و هو الأمر المألوف من الناحية العملية . و لما كان نشاط تأجير السفينة تصرف يتعلق بالإدارة فإن صلاحية إبرام العقد تعود لمن له سلطة الإدارة في الشركة التجارية بحسب نوعها <sup>4</sup> .

و سواء تعلق الأمر بمؤجر السفينة كشخص طبيعي أو شخص معنوي ، فإن إبرام العقد بنفسه ليست مسألة حتمية . ذلك أنه من الشائع في الناحية العملية وفقا لما فرضته تطورات الأعراف البحرية من مسائل تقنية بحتة في مجال إستئجار السفن ، فإن المؤجرين عادة ما يفضلون توكيل سلطتهم في إبرام هذه العقود إلى أشخاص آخرين ، أو إلى أشخاص يملكون الخبرة الكافية في ذلك و هم السماسرة المؤجرين .

و من هنا فإن مالك السفينة أو مؤجرها مهما كانت صفته ، شخصا طبيعيا كان أو ممثل الشخص المعنوي ، يمكن أن يوكل غيره في إبرام المشاركة باسمه ولحسابه

<sup>1</sup> - كمال حمدي ، المرجع السابق ، صفحة 408 .

<sup>2</sup> - أحمد حسني ، المرجع السابق ، صفحة 16 .

<sup>3</sup> - لا يعني إبرام عقد إيجار السفينة من طرف شخص اعتباري عام أن العقد يتحول إلى عقد إداري بل يبقى عقدا تجاريا و تعود السلطة لإبرام هذا العقد إذا كان من طرف الدولة للوزير المختص .

<sup>4</sup> - René RODIERE, Traité Général de Droit Maritime ,Tome1 Affrètements et Transports, Dalloz,1967, page 57.

بموجب وكالة عامة أو خاصة ، إذ تنصرف آثار العقد إلى الأصيل و هنا يرجع بنا الأمر إلى تطبيق الأحكام العامة للوكالة الواردة في القانون المدني ، و كذا الأحكام الخاصة بالسمسار البحري المنصوص عليها بموجب القانون البحري <sup>1</sup> . ومن الناحية العملية فإن الممثل أو الوكيل الذي يبرم العقد لا يغفل أن يبرز و يبين أنه لا يتدخل في العقد بصفته الشخصية ، و إنما يعلن صراحة أنه يتصرف كوكيل بكتابة العبارة المتداول استعمالها في المشاركات ، و التي تدل على معناها كوكيل « as agent » أو كوكيل فقط « only as agent » حتى يكون أكثر دقة <sup>2</sup> .

أما إذا تعلق الأمر بإثبات أن التصرفات التي قام بها الممثل حين إبرامه العقد ، تدخل في حدود سلطته كوكيل . فإن ذلك يرجع كذلك إلى ما قرره القواعد العامة في هذا الشأن ، فعلى من يدعي أنه وكيل عن غيره أن يقيم الدليل على أن له السلطة في التعاقد نيابة عن هذا الغير . وقد يثبت ذلك بطريقة ضمنية ، كما هو الحال عندما يتمسك مالك السفينة بشروط العقد الذي أبرمه شخص نيابة عنه أو قام بتنفيذ هذا التعاقد .

وفي هذا الصدد طبق القضاء الفرنسي نظرية الممثل الظاهر « le représentant apparent » ، لما فصل على مستوى الإستئناف <sup>3</sup> بتأييد الحكم الذي قضى بمسؤولية المجهز الذي تخلف عن تنفيذ مشاركة إيجار وقعها باسم شخص هو وكيله المعتاد بالرغم من أن المجهز كان يجهل شروط هذه المشاركة ، و تأسيسها في ذلك على أنه يكفي أن يكون لهذا الشخص سلطة عامة في تمثيل المجهز و أن يكون هو وكيله المعتاد.

<sup>1</sup> - المواد من 631 إلى 638 من القانون البحري و الواردة ضمن القسم الثالث من الفصل الثالث المتعلق بمساعدة التجهيز .

<sup>2</sup> - René RODIERE, Traité Général de Droit Maritime ,Tome1 Affrètements et Transports, op.cit ,page 60.

<sup>3</sup> - قرار صادر عن غرفة الإستئناف بباريس بتاريخ 1965/06/29 ، المجلة الفصلية للقانون التجاري لسنة 1965 ، صفحة 584 ، أنظر أحمد حسني ، المرجع السابق ، صفحة 17 و 18 .

و بالنتيجة فإنه ما يمكن استخلاصه هو أن الوكيل إذا تصرف كوكيل ، فهذا يعني أنه لم تكن له أي نية في أن يتعهد أو يرتبط شخصيا في مواجهة الطرف الآخر و هو المستأجر . ومن تم فإن آثار العقد تنصرف إلى الأصيل أي المؤجر . أما إذا تصرف الوكيل دون أن يعلن عند التعاقد أنه يتصرف كوكيل فقط و دون أن يبين إسم موكله ، فإنه يعتبر وكيلا بالعمولة و يكون مسؤولا عن تنفيذ المشاركة .

### الفرع الثاني : إبرام العقد بواسطة الأعوان البحريين

كما منح المشرع الجزائري سلطة إبرام عقد الايجار للأعوان المساهمين في الإستغلال التجاري للسفينة ، بحيث جعل لكل من السماسرة البحريين<sup>1</sup> و المجهز سواء بنفسه<sup>2</sup> أو بتوكيل خاص منه ، بواسطة الربان<sup>3</sup> و وكيل السفينة<sup>4</sup> ، إمكانية توقيع المشاركة و كذا تنفيذ بنودها .

إن صفة المجهز صفة لا بد من توافرها في كل شخص معنوي مؤجر للسفينة كما اشترطته المادة 649 من القانون البحري ، و المجهز هو كل شخص طبيعي أو معنوي يقوم باستغلال السفينة باسمه ، إما بصفته مالكا و إما بناءا على صفات أخرى تخوله الحق باستعمال السفينة طبقا للمادة 572 من نفس القانون . و لما كان نشاط استئجار السفن يدخل ضمن الإستغلال التجاري لها ، فان توقيع المشاركة من طرف المجهز يدخل كذلك ضمن سلطته في استغلال السفينة ، سواء بنفسه أو بواسطة وكلائه الذين يساعده في استغلالها ، بحيث يكون مسؤولا عن أعماله و أعمال وكلائه وفقا لأحكام القانون العام وفقا لما نصت عليه المادة 577 من القانون البحري .

<sup>1</sup> - أنظر المادة 631 من القانون البحري .

<sup>2</sup> - أنظر المادة 572 من القانون البحري .

<sup>3</sup> - أنظر المادتين 583 و 585 من القانون البحري .

<sup>4</sup> - أنظر المادة 611 من القانون البحري .

و من بين هؤلاء الوكلاء الذين نظم نشاطهم المشرع الجزائري بنص القانون البحري ، نجد وكيل السفينة الذي أجاز له إبرام عقد إيجارها بصفة غير صريحة ، لما يقبل هذا الأخير من المجهز أو الربان بموجب وكالته القيام بمهام أخرى غير المهام المحددة له بنص المادتين 609 و 610 من القانون البحري<sup>1</sup> و يكون مسؤولا في هذه الحالة عن الأخطاء التي يرتكبها خلال تنفيذ المشاركة وفقا لأحكام القانون المدني<sup>2</sup> .

أما إذا تكلمنا عن ربان السفينة باعتباره عون من الأعوان المساهمين في الإستغلال التجاري للسفينة ، فإن السؤال المطروح يتمحور حول مدى إمكانية الربان طبقا للسلطات التي اعترف له بها القانون البحري ، في إبرام عقد إيجار السفينة باسمه و لحساب المجهز .

لقد حصر القانون البحري مهام الربان في قيادة السفينة<sup>3</sup> و جعله ممثلا للمجهز بحكم القانون خارج الأماكن التي تقع فيها مؤسسته الرئيسية أو أحد فروعها ، و ينوب عنه في جميع العمليات التي تدخل في إطار الإحتياجات العادية للسفينة أو الرحلة<sup>4</sup> ، هذه الإحتياجات التي وصفها القانون البحري بصفة عامة ، بكل العمليات الضرورية لإستمرار الرحلة البحرية . إذ يجوز للربان القيام بها ، إذا أثبت أنه قد أخطر المجهز و لم يتخذ هذا الأخير الوسائل اللازمة أو عندما يتضح بأن اللاتصالات مع المجهز مستحيلة<sup>5</sup> . و من بين العمليات الرامية إلى إستمرار الرحلة البحرية التي يحق للربان أن يحل محل المجهز فيها و المنصوص عليها قانونا ، عمليات القرض بحيث يحق للربان أن يستدين أو يقترض باسم المجهز عندما تكون هذه العمليات حتمية لتغطية مصاريف إصلاح السفينة و إتمام عدد أفراد الطاقم أو التمويل و حماية الحمولة.

<sup>1</sup> - أنظر المادة 611 من القانون البحري .

<sup>2</sup> - أنظر المادة 617 من القانون البحري .

<sup>3</sup> - أنظر المادة 580 من القانون البحري .

<sup>4</sup> - أنظر المادة 583 من القانون البحري .

<sup>5</sup> - أنظر المادة 584 من القانون البحري .

و بالرغم من أن الربان يصبح ممثلا و وكيلا للمجهز بحكم القانون في هذه الحالة ، فإنه ليس من سلطته أن يؤجر السفينة التي يتولى قيادتها إلا بتوكيل صريح . ما دام أن تأجير السفينة نشاط يدخل ضمن الإستغلال التجاري لها و لكن لا يمكن إدراجه ضمن العمليات الضرورية أو الحتمية و التي تهدف إلى إستمرارية الرحلة البحرية .

هذا ما ذهب إليه المشرع البحري بالنص عليه صراحة في المادة 585 حين منع ربان السفينة أن يقوم بالتزامات أخرى غير تلك المسموح بها لإنقاذ الرحلة البحرية ، إلا بموجب توكيل صريح من المجهز . و من هنا يمكن للربان أن يوقع مشاركة إيجار السفينة التي يشرف عليها إلا إذا فوض له المجهز هذه السلطة بموجب وكالة خاصة ، و التي يرجع تنظيمها إلى أحكام القواعد العامة المنصوص عليها في القانون المدني .

إلا أنه و بخلاف المجهز و الربان و وكيل السفينة كأعوان مساهمين في الإستغلال التجاري للسفينة ، اللذين خول لهم المشرع بصفة ضمنية سلطة إبرام عقد إيجار السفينة . فإن القانون البحري قد جعل بصفة صريحة إبرام عقود إيجار السفن من بين المهام الأساسية التي يقوم بها السمسار البحري ، على أن يتم ذلك بموجب وكالة مكتوبة و التي يلتزم بمقتضاها العمل بصفته وسيط<sup>1</sup> ، و يكون مسؤولا عن أعماله وأخطائه الشخصية بمقتضى أحكام القانون العام<sup>2</sup> . و من ثم فإن مهام السمسار البحري لا تنحصر في مهام الوساطة المعروف بالتقريب بين أطراف العقد و التسهيل في تقريب وجهات نظرهم تمهيدا لإبرام المشاركة ، بل تتعدى ذلك إذا كان مفوضا من طرف موكله للتوقيع على المشاركة ، و بذلك يخرج من صفته كوسيط و يصبح وكيلا للمؤجر بإمكانه توقيع العقد باسم المؤجر و لحسابه<sup>3</sup> .

<sup>1</sup> - أنظر المواد 631 ، 632 ، 633 من القانون البحري .

<sup>2</sup> - أنظر المادة 636 من القانون البحري .

<sup>3</sup> - أحمد حسني ، المرجع السابق ، صفحة 18 .

و في الواقع العملي فإن لكل الشركات الملاحية الكبرى وكلاء محترفين بالموانئ المختلفة في أنحاء العالم ، الأمر الذي يجعل هؤلاء السماسرة البحريين المتخصصين في مجال تأجير السفن و الذي يطلق عليهم مصطلح السماسرة المؤجرين ( courtier ) ( d'affrètement ou agent d'affrètement ، وسطاء لا غنا عنهم في هذا المجال نظرا لما يمتلكونه من خبرة في سوق التأجير و معرفة دقيقة لأسعار الأجرة الجارية ، بالإضافة إلى ما لديهم من معلومات عن السفن و حمولاتها و الشركات التابعة لها <sup>1</sup> . الأمر الذي يجعل من جهة ، الإستعانة بهم أمرا ضروريا ، إن لم نقل حتميا من أجل التنفيذ الحسن للمشاركة ، و من جهة أخرى فإن ذلك قد ينعكس سلبا على باقي الأعوان البحريين بتقليص كل من سلطة الربان و وكيل السفينة في توقيع مشارطات الإيجار .

### المطلب الثاني : تأجير السفينة من الباطن

إنه من المنطقي أن تكون للمؤجر سلطة واسعة لإبرام عقد إيجار السفينة ، سواء بصفته مالكا لها أو فقط مستغلا لها . و من المنطقي كذلك أن يباشر سلطته في ذلك بنفسه أو يفوضها لغيره من الأعوان المؤهلين عمليا لذلك ، إلا أن هذه السلطة لم يجعلها القانون البحري مقتصرة على المؤجر وحده كطرف أول في العقد ، بل أجاز للمستأجر كطرف ثاني أن يعيد تأجير السفينة التي استأجرها ، ما لم يتفق على ما يخالف ذلك <sup>2</sup> . و هذا الإيجار الثاني يأخذ مصطلح إستئجار السفينة من الباطن sous-affrètement .

و لا شك أن منح إمكانية للمستأجر في إبرام عقد إيجار ثاني بنفس محل العقد الأول و هو نفس السفينة أمر منطقي هو الآخر، ذلك أن المستأجر يستمد سلطته في توقيع المشاركة الثانية من حقه في استغلال السفينة الممنوح له بموجب المشاركة

<sup>1</sup> - محمد عبد الفتاح ترك ، المرجع السابق ، صفحة 43 .  
<sup>2</sup> - أنظر المادة 644 من القانون البحري .

الأولى . وبالرغم من وحدة محل العقدين ، إلا أن تأجير المستأجر للسفينة من الباطن ، لا يعتبر تنازلاً من جانبه إلى الغير<sup>1</sup> ، وإنما هو عقد إيجار جديد و مستقل عن العقد الأول ، و يكون صادر من مستأجر السفينة كمؤجر إلى طرف آخر كمستأجر ، إذ نكون في واقع الأمر بخصوص هذه الحالة بصدد إستئجارين ، يمكن أن يختلفا من حيث نوعهما و بنودهما . الأول ذلك المبرم بين المؤجر و المستأجر الأصلي في عقد الإيجار الأصلي و الثاني المبرم بين المستأجر الأصلي الذي يأخذ صفة المؤجر الفرعي<sup>2</sup> و بين المستأجر من الباطن و الذي يأخذ صفة المستأجر الفرعي .

و من تم ينعقد عقد إيجار السفينة من الباطن طبقاً للأحكام العامة لاستئجار السفن المنصوص عليها في القانون البحري ، و التي أهمها مبدأ الحرية التعاقدية للأطراف بالإضافة إلى كتابة العقد لإثباته . هذا معناه أن عقد إيجار السفينة من الباطن لا تحكمه قواعد خاصة به في القانون البحري و إنما يخضع لنفس الأحكام التي يخضع لها إبرام عقد الإيجار السفينة الأصلي .

### الفرع الأول : موافقة المؤجر على التأجير من الباطن

هذا و لما كان حق المستأجر في تأجير السفينة من الباطن ، حق ناتج و متصل بحقه في استغلال السفينة . فان التشريع البحري بموجب نص المادة 644 ، جعل سلطة المستأجر في إبرام المشاركة معلقة على شرط موافقة المؤجر على ذلك ، إذ تنتقل هذه السلطة بالنظر إلى ما عليه من إلتزامات اتجاهه و الناتجة عن تنفيذ عقد الإيجار الأصلي . و من تم فإنه لا يجوز للمستأجر أن يأجر السفينة كلها أو جزء منها إلى طرف آخر ، إلا بإذن صريح من المؤجر . هذا ما عبر عنه المشرع البحري في نفس المادة عند إجازته للمستأجر بتأجير السفينة من الباطن بالقول " ما لم يتفق على ما يخالف ذلك " .

<sup>1</sup> - كمال حمدي ، المرجع السابق ، صفحة 420 .

<sup>2</sup> - Martine REMOND-GOUILLOUD, Droit Maritime, op.cit, p 269.

إن هذا معناه أن سلطة المستأجر في إبرام مشاركة أخرى ليست بسلطة مطلقة مثلما يتمتع بها المؤجر، إذ يمكن لهذا الأخير أن يمنع المستأجر الذي تعاقده معه من تأجير السفينة من الباطن ، بوضع شرط المنع هذا كبند من بنود المشاركة . و في هذه الحالة تكون سلطة المستأجر منعدمة و عليه لا يمكننا الحديث عن إيجار السفينة من الباطن ، إلا إذا خلت المشاركة الأولى من أي شرط يرمي إلى حضر المستأجر من إعادة تأجير السفينة التي إستأجرها .

و من تم نستنتج أن المشرع البحري جعل من سلطة المستأجر في إبرام عقد إيجار السفينة من الباطن هو الأصل و من فقدانه لهذه السلطة هو الإستثناء ، على أن يكون ذلك بإتفاق الطرفين . و يتضح لنا ذلك إذا ما قارنا تشريعنا البحري ببعض التشريعات العربية و على رأسها التشريع البحري الكويتي ، الذي يمنع التأجير من الباطن إلا إذا كان المستأجر مرخصا له بذلك و بإشتراط رخصة أو إذن صريح من المؤجر . فبذلك يكون التشريع الكويتي على عكس نظيره الجزائري قد جعل من المنع في التأجير من الباطن أصلا عاما و من موافقة المؤجر عليه إستثناء على القاعدة .

أما إذا أجاز المؤجر للمستأجر تأجير السفينة من الباطن فهنا يكتسب المستأجر سلطة في توقيع مشاركة ثانية باسمه و بصفته كمؤجر فرعي ، إلا أن هذا لا يعني أنه يكتسب سلطة مطلقة بمجرد موافقة المؤجر بعدم إدراجه بند في العقد يمنعه من ذلك . في الواقع العملي هذه الإجازة أو هذا الإذن من المؤجر إما يكون أثناء إبرام المشاركة أو يكون لاحق لها<sup>1</sup> و يجوز أن يتم ذلك كتابة أو شفاهة مادام أن القانون البحري الجزائري لم يشترط أن تكون الموافقة خطية . إلا أن إثبات ذلك يكون كتابة على غرار عقد الإيجار وفقا لما أقرته أحكام المادة 642 ، التي جعلت من الكتابة شرط لإثبات عقد الإيجار أي وجوده و في نفس الوقت وضحت أن عقد الإيجار في مفهوم هذه المادة ، هو العقد الذي يتضمن إلتزامات الأطراف .

<sup>1</sup> - عبد القادر حسين العطير، المرجع السابق ، صفحة 236 .

و من تم فإن موافقة المؤجر أو منعه للمستأجر من إعادة تأجير السفينة من الباطن كبنء إتفاقي من بنوء المشاركة المبرمة بينهما ، ينشأ إلتزاما في مواجهة الطرفين . و عليه نستنتج أن الكتابة هي الطريق الوحيد لإثبات هذه الموافقة أو المنع و بالنتيجة إثبات سلطة المستأجر في إبرام مشاركة من الباطن .

و إذا أخذنا بالإتجاه الذي أخذ به المشرع الجزائري ، بجوازية تأجير السفينة من الباطن من طرف المستأجر في الحالة التي لا يوجد فيها اتفاق في العقد ينص على خلاف ذلك ، و في المفهوم الضمني أي موافقة المؤجر على التأجير من الباطن . فانه بهذه الموافقة يعطي المستأجر الأول للمستأجر الثاني الحق في الإنتفاع بالسفينة كما و نوعا و بالقدر الذي كان هو نفسه يتمتع بذلك <sup>1</sup> ، و يظل المستأجر الأصلي مسؤولا إتجاه المؤجر عن الإلتزامات الناشئة عن عقد الإيجار المبرم بينهما <sup>2</sup> ، و بالتالي فان أحكام كل مشاركة تسري على أطرافها . هذا ما أقرته أحكام المادة 644 من القانون البحري الجزائري في حالة تأجير السفينة من الباطن ، و ذلك ببقاء المستأجر ملتزما إتجاه المؤجر بالواجبات الناتجة عن عقد الإستئجار و أن حقه في إعادة تأجير السفينة لا يعفيه اتجاه المؤجر من مسؤوليته الناتجة عن الإتفاق المبرم بينهما بموجب المشاركة الأصلية .

إن إعطاء المؤجر للمستأجر ترخيص في تأجير نفس السفينة من الباطن ، لا يكفي لإعطاء سلطة مطلقة للمستأجر في إبرام مشاركة إيجار فرعية . إذ أن سلطته تبقى دائما في حدود ما تم الاتفاق عليه في المشاركة الأصلية. بمعنى أن لا تتعارض بنود المشاركة الثانية مع بنود المشاركة الأولى و مثال ذلك عدم إمكانية المستأجر في تأجير سفينة قصد استعمالها لأغراض تجارية قد منعت استعمالها لهذه الأغراض بموجب بنود المشاركة الأصلية . و من تم فان تحديد مدى سلطة المستأجر في

<sup>1</sup> - عبد القادر حسين العطير، المرجع السابق ، صفحة 237 .

<sup>2</sup> - كمال حمدي ، المرجع السابق ، صفحة 420 .

التأجير من الباطن ، متوقف على معرفة أولا العلاقات التي تنشأ بين المؤجر و المستأجر في المشاركة الأصلية و التي تنشأ بدورها قيود على سلطة المستأجر في التأجير من الباطن ، بالإضافة إلى معرفة العلاقات التي تنشأ بين المستأجر و المستأجر من الباطن و كذا تلك التي تنشأ بين المستأجر من الباطن و الغير .

للمستأجر حق تأجير السفينة من الباطن مهما كان نوع المشاركة الأصلية <sup>1</sup> ، سواء مشاركة سفينة غير مجهزة أو مشاركة سفينة مجهزة بالرحلة أو بالمدة إلا أنه لا يمكن للمستأجر أن يضمن تأجيره السفينة من الباطن ما ليس متاحا له في عقد استئجاره لها <sup>2</sup> و بالتالي فان تقلص سلطة المستأجر متعلق أصلا بالقيود الواردة على حرية في إبرام مشاركة إيجار من الباطن و التي تنشأ من خلال ما تم الإتفاق عليه في حدود المشاركة الأولى .

و يتضح لنا ذلك بالنسبة لمستأجر السفينة غير مجهزة الذي يكون له التسيير الملاحي و التسيير التجاري للسفينة ، و من تم فبإمكانه لما مخول له في عقده مع المؤجر الأصلي أن يحتفظ به لنفسه أو أن يخوله للمستأجر من الباطن أي يمنحه التسييرين معا و هنا تكون للمشاركة من الباطن من نفس نوع المشاركة الأصلية و هو تأجير السفينة غير مجهزة ، أو أن يخول له التسيير التجاري فقط و هنا يختلف نوع المشارطتين . هذا يعني أن المشاركة من الباطن ستكون إما على أساس الرحلة أو لمدة معينة حسب ما يتفق عليه المستأجر و المستأجر الفرعي في مشارطتهم من الباطن .

أما مستأجر السفينة لمدة معينة لا يكون له بطبيعة الحال تأجيرها غير مجهزة من الباطن ، لسبب بسيط و هو عدم امتلاكه للتسيير الملاحي أو بالأحرى المشاركة

<sup>1</sup> - والتي عددها المشرع الجزائري بموجب القانون البحري في الباب الثاني المتضمن استئجار السفن من الكتاب الثاني المتعلق بالاستغلال التجاري للسفينة ضمن ثلاثة فصول ( الفصل الثاني و الثالث و الرابع ) .

<sup>2</sup> - كمال حمدي ، المرجع السابق ، صفحة 421 .

الأصلية لا تخول له حق هذا التسيير فكيف يمكن أن يخوله للمستأجر الفرعي . بينما يمكن له تأجيرها من الباطن بمشارطة إيجار لمدة معينة أو على أساس الرحلة .

و نفس الشيء يصدق على مستأجر السفينة على أساس الرحلة الذي لا يكون في وسعه تأجيرها من الباطن إلا بمشارطة على أساس الرحلة أي بنفس النوع ، إذ أنه لا يمكن إبرام مشارطة إيجار من الباطن يتعدى نطاقها الزمني النطاق الزمني المحدد في المشارطة الأصلية و لا يمكن أيضا أن يكون محل المشارطة من الباطن رحلات خارج النطاق الجغرافي المحدد في المشارطة الأصلية .

### **الفرع الثاني : العلاقات الناشئة بين الأطراف في التأجير من الباطن**

فإذا سلمنا بالمفهوم الذي مفاده أن المستأجر يستمد حقه في التأجير من الباطن من الاتفاق المبرم بينه و بين المؤجر المتمثل في المشارطة الأصلية ، فانه ينجر بنا الأمر إلى التساؤل حول العلاقة التي تنشأ بين المؤجر الأصلي و المستأجر من الباطن . إنه في حقيقة الأمر لا تنشأ المشارطة من الباطن أية علاقة بينهما . ذلك أن عقد إيجار السفينة من الباطن لا يعني تجديد المشارطة الأصلية و لا يعتبر تواملا لها بإحلال مدين مكان آخر و إنما هو عقد مستقل بذاته عن المشارطة الأصلية كما سبق توضيحه، و من تم يبقى المستأجر الأصلي بالرغم من إعادة تأجيره للسفينة مسؤولا إتجاه المؤجر عن الإلتزامات الناشئة بموجب المشارطة الأصلية .

وبالتالي فان عقد إيجار السفينة من الباطن لا ينشأ أي علاقة مباشرة بين المؤجر و المستأجر من الباطن . إلا أن ذلك لا يمنع المؤجر من الحلول محل المستأجر بما لا يتجاوز ما هو مستحق لهذا الأخير اتجاه المستأجر من الباطن و ذلك في إطار دعوى الحلول وفقا للأحكام العامة الواردة في القانون المدني . كما لو كانت الأجرة المستحقة للمستأجر الأصلي اتجاه المستأجر من الباطن أقل مما هو مستحق للمؤجر

إتجاه المستأجر الأصلي في المشاركة الأصلية . فلا يكون للمؤجر الحلول محل المستأجر الأصلي إلا بالقدر هو دائن به في مواجهة المستأجر من الباطن .

و يجب أن لا نفهم أن دعوى الحلول كحق مقرر للمؤجر وفقا لمقتضيات القانون المدني ، هي استثناء على القاعدة . ذلك أن المشرع البحري الجزائري لم يعطي الحق بنص المادة 644 للمؤجر في ممارسة دعوى مباشرة ضد المستأجر من الباطن بعدم النص صراحة على جوازية رجوع المؤجر على المستأجر من الباطن<sup>1</sup> ، تطبيقا لمبدأ لا دعوى مباشرة بدون نص ( pas d'action directe sans texte ) . أي بعبارة أخرى لم يجعل المستأجر من الباطن مدينا آخر للمؤجر بجانب المستأجر الأصلي و ذلك لانتفاء أي علاقة مباشرة بينهما . و الأكثر من ذلك فان انتفاء هذه العلاقة ليس من شأنه الإخلال بقواعد المسؤولية التقصيرية .

هذا و بدرجة ثانية فان العلاقات الناشئة من عقد استئجار السفينة من الباطن بين المستأجر و المستأجر من الباطن ، تحكمها مشاركة الإيجار من الباطن و التي يكون فيها المستأجر الأصلي هو المؤجر و المستأجر من الباطن هو المستأجر . إذ يعد المؤجر الأصلي من الغير بالنسبة لهذه المشاركة ، و من تم لا يستطيع المستأجر الأصلي أن يحتج على المستأجر من الباطن بالمشاركة التي أبرمها مع المؤجر الأصلي . ذلك أن المستأجر من الباطن يعتبر من الغير بالنسبة لهذه المشاركة و التي لم يكن طرفا فيها . و لنفس السبب لا يمكن للمستأجر من الباطن التمسك اتجاه المستأجر الأصلي بشرط و ارد في المشاركة الأصلية .

إلا أن ذلك لا يتناقض مع الحالة التي تكون فيها المشاركة من الباطن تحيل صراحة بموجب بنودها إلى شروط نصت عليها المشاركة الأصلية . كون أن هذه الإحالة الصريحة بنص المشاركة من الباطن لا تعني خلق علاقة مباشرة بين

---

<sup>1</sup> - هذا بخلاف المشرع البحري المصري الذي أورد إستثناء على هذا الحكم بموجب الفقرة الثالثة من المادة 157 ، بالنص صراحة على أنه يجوز للمؤجر الرجوع على المستأجر من الباطن بما لا يجاوز ما هو مستحق عليه للمستأجر الأصلي ، ولا شك أن في ذلك ضمانا أكبر لحقوق المؤجر . أنظر ، كمال حمدي ، المرجع السابق ، صفحة 422 .

المؤجر و المستأجر من الباطن ، بل تعني فقط أن المشاركة من الباطن قد تضمنت نفس الشروط أو بعضها التي تضمنتها المشاركة الأصلية.

إن استقلالية عقد إيجار السفينة من الباطن عن عقد إيجارها الأصلي ، لا يجسد فقط سلطة المستأجر في القدرة على إبرام عقد إيجار جديد لنفس السفينة . و إنما ترتب مسؤولية للمستأجر من الباطن وحده دون الأطراف الأخرى ، إتجاه الغير جراء هذا العقد . و تطبيقا لذلك تم القضاء بمسؤولية المستأجر من الباطن عن رد مبلغ الغرامة الجمركية إلى وكيل السفينة لأن الرهان رغم أنه معين بمعرفة المالك المجهز يعد تابعا للمستأجر من الباطن فيما يتعلق باستخدام السفينة و العمليات التجارية<sup>1</sup> .

كذلك السؤال يطرح حول مسؤولية المؤجر إتجاه المستأجر في حالة تغير ملكية السفينة أو تغيير مؤجرها ، كأن يبيع المؤجر سفينته باعتباره مالكاها إلى الغير أثناء سريان عقد الإيجار و قبل انتهاء مدة المشاركة . ففي كلتا الحالتين أي عملية تبديل ملكية السفينة أو تبديل مؤجرها ، جعل المشرع الجزائري تنفيذ عقد الإيجار المبرم يبقى مستمرا<sup>2</sup> . بعبارة أخرى فإن هاتين الحالتين إذا توفرتا بصدد تنفيذ المشاركة ، فإنهما لا توقفان و لا تجمدان تنفيذ عقد الإيجار ، بل يستمر العقد بنفس بنود المشاركة بين المستأجر و المالك الجديد أو بين المستأجر و المؤجر الجديد حسب الحالة .

و من هنا رغم حلول مالك أو مؤجر آخر محل المؤجر الأصلي الذي أبرم المشاركة و وقعها بمعية المستأجر . أكد المشرع البحري الجزائري على أن المؤجر باعتباره هو الذي أبرم عقد الإيجار ، يبقى مسؤولا عن جميع الإلتزامات الناتجة عن عقد الإيجار سواء اتجه المالك الجديد للسفينة أو مؤجرها<sup>3</sup> .

<sup>1</sup> - حكم محكمة السان التجارية الفرنسية الصادر بتاريخ 1967/07/04 ، المجلة الفصلية للقانون التجاري رقم

1968/32 ، صفحة 786 . كمال حمدي ، المرجع السابق ، صفحة 423 .

<sup>2</sup> - أنظر الفقرة الأولى من المادة 646 من القانون البحري .

<sup>3</sup> - أنظر الفقرة الثانية من المادة 646 من القانون البحري .

### المبحث الثالث : إلتزامات طرفي عقد إستئجار السفينة

جرت العادة و العرف البحريين أن تتضمن أغلب المشاركات النموذجية بيانات مشتركة بين مختلف أنواعها ، و أهمها تلك البيانات المتعلقة بالسفينة كإسمها و حمولتها و جنسيتها بالإضافة إلى تلك المتعلقة بالأجرة كتحديد النسبة المئوية للأجر الخاص بإستئجار السفينة .

إن المشرع البحري الجزائري قد جعل من بعض هذه البيانات عناصر أساسية لصحة عقد إيجار السفينة بإلزامية إدراجها في ذات العقد ، و بالتحديد قد نصت المادة 643 من القانون البحري على أنه يجب أن يتضمن عقد إيجار السفينة إسم و عنوان المؤجر و المستأجر و كذا مدة العقد أو بيان الرحلات التي يجب القيام بها<sup>1</sup> من جهة ، و من جهة ثانية العناصر الفردية للسفينة و النسبة المئوية للأجر الخاص بإستئجار السفينة . و لا شك أن هذين البيانين الأخيرين هما أهم البيانات التي تحدد إلتزامات كل طرف في العقد ، على إعتبار أن السفينة تعد أهم التزام للمؤجر و الأجرة من أهم الإلتزامات التي تقع على المستأجر بموجب الاتفاق المبرم بينهما بموجب المشاركة . و يظهر ذلك جليا من خلال إستقراء التعريف الذي أعطاه المشرع الجزائري لعقد إيجار السفينة بنص المادة 640 من القانون البحري ، حين وصفه بتلك الإتفاقية التي يلتزم بموجبها المؤجر بأن يضع سفينة تحت تصرف المستأجر مقابل أجر . ولهذا السبب يطلق عليهما مصطلح عناصر الإتفاق<sup>2</sup> ، أي أن عنصري السفينة و الأجرة كعنصرين أساسيين في المشاركة و المنشئين لإلتزامات المؤجر و المستأجر كل على حدا ، يخضعان لحرية تامة لاتفاق الطرفين في تعيينهما و تحديدهما و ذلك تطبيقا وتكريسا لمبدأ الحرية التعاقدية الذي يخضع له إبرام عقد إيجار السفينة ككل .

### المطلب الأول : إلتزام المؤجر بتقديم السفينة صالحة للملاحة

<sup>1</sup> - إذا كنا بصدد مشاركة إيجار على أساس الرحلة يجب أن يتضمن العقد بيان الرحلات و عددها ، أما إذا كنا بصدد مشاركة إيجار لمدة معينة يجب أن يتضمن العقد بيان هذه المدة و تحديد بدايتها و نهايتها .  
<sup>2</sup> - أحمد حسني ، المرجع السابق ، صفحة 39 .

بالرغم من أن السفينة تعتبر موضوع إلتزام المؤجر في عقد الإستئجار ، فإن وضعها تحت تصرف المستأجر ، وفقا للتعريف العام الوارد بنص المادة 640 من القانون البحري ، يكون غير كاف لتحديد إلتزامه . إذ أنه يستوجب قبل ذلك تعيين السفينة المتعاقد من أجلها و المراد تقديمها للمؤجر .

### الفرع الأول : تعيين السفينة المؤجرة

لقد أشار القانون البحري الجزائري في مادته 643 المتعلقة بالبيانات الواجبة الذكر في المشاركة<sup>1</sup> ، إلى بيان ذو أهمية بالغة و هو العناصر الفردية للسفينة . إذ تكمن هذه الأهمية في تبيان إلتزام المؤجر مسبقا في العقد بتعهده للمستأجر بوضع تحت تصرفه السفينة بكافة عناصرها ، مثلما تم وصفها و تحديدها في العقد . و لمعرفة ما هي هذه العناصر الفردية للسفينة التي يجب أن يشار إليها في المشاركة وجوبا ، يستلزم علينا الوقوف أولا عند تعريف السفينة وفقا للتعريف الذي أعطاه لها المشرع الجزائري بموجب نص المادة 13 من القانون البحري ، ثم بعد ذلك

الرجوع إلى المادة 14 من نفس القانون و التي حددت لنا مكونات هذه العناصر الفردية

على سبيل الحصر . و في هذا الصدد عرف المشرع الجزائري السفينة بأنها تلك العمارة البحرية أو الآلية العائمة التي تقوم بالملاحة البحرية ، إما بوسيلتها الخاصة و إما عن طريق قطرها بسفينة أخرى أو مخصصة لمثل هذه الملاحة . و عليه فإنه تعتبر سفينة في عرف القانون البحري ، كل منشأة بحرية تنطبق مواصفاتها على هذا التعريف . أما عن العناصر الفردية للسفينة فإن المشرع الجزائري قد عددها بموجب

---

<sup>1</sup> - نصت المادة 643 من القانون البحري على أنه : " يجب أن يتضمن عقد إيجار السفينة ما يلي : أ- العناصر الفردية للسفينة ... " و بالرجوع إلى المادة 14 منه نجد أنها تحدد هذه العناصر بقولها أنه : " تتكون العناصر الشخصية للسفن من ... " . إلا أنه إذا قارنا هذين النصين بما جاء في النص باللغة الفرنسية سواء في المادة 14 أو 643 نلاحظ استعمال مصطلح « les éléments d'individualisation des navires » . و من ثم فإن كلمة الشخصية ترجمة خاطئة في النص العربي للمادة 14 و الترجمة الصحيحة هي كلمة الفردية .

نص المادة 14 من القانون البحري ، إذ نجدها تنحصر في إسم السفينة و حمولتها ثم ميناء تسجيلها و جنسيتها .

#### أ- إسم السفينة :

يتولى مالك السفينة إختيار إسم لها ، و يجب أن تحمل كل سفينة إسمها يميزها عن العمارات البحرية الأخرى كما يخضع منح هذا الإسم و تغييره لموافقة السلطة الإدارية البحرية المختصة ، أما شروط منحه و تغييره فتحدد بقرار من الوزير المكلف بالتجارة البحرية<sup>1</sup>.

إلا أنه غالبا ما يتفق في العقد على سفينة معينة و الراجح أنه يلزم ذكر إسم السفينة سواء في المشاركة الزمنية أو في المشاركة بالرحلة . و إن كانت هناك بعض الحالات لا يذكر فيها اسم السفينة . إذ أن كل المشاركات النموذجية تترك فراغا يملأ بكتابة إسم السفينة فيه ، حيث لا شك مما يهم المستأجر الزمني أو بالرحلة أن يعرف السفينة التي يستأجرها . و إذا عينت السفينة المستأجرة في المشاركة بإسمها ، فليس للمؤجر أن يضع تحت تصرف المستأجر سفينة أخرى و لو كانت لها ذات الأوصاف .

فلمستأجر في هذه الحالة أن يطلب فسخ العقد ، ما لم يكن هناك شرط صريح في المشاركة يجيز إستبدال السفينة . أما إذا كان عدم إمكان تقديم السفينة المعينة في العقد يرجع إلى قوة قاهرة ، فإنه تكون لكل من الطرفين إمكانية فسخ العقد دون أي تعويض<sup>2</sup>.

و قد لا يذكر إسم السفينة في العقد و إنما تذكر خصائص و قدرات السفينة التي يقدمها المؤجر مع إضافة عبارة أن اسمها سيذكر فيما بعد. إذ أنه من الناحية العملية كثيرا ما يضمن المؤجرون المشاركة شرطا صريحا يجيز لهم تقديم السفينة المسماة

<sup>1</sup> - أنظر نص المادة 16 من القانون البحري .

<sup>2</sup> - أحمد حسني ، المرجع السابق ، صفحة 40 .

في العقد أو سفينة أخرى مماثلة لها . أي بعبارة أخرى قد يتم ذكر اسم سفينة أخرى مثيلة ( Sister ship ) أو سفينة بديلة ( substitute ) ، خشية أن يعجز المجهز عن تقديم السفينة المسماة في العقد<sup>1</sup> . لهذا السبب يجب أن يتم تعيين السفينة في العقد باعتبارها محلا له ، بل لها المقام الأول في العقد على أساس أنها محل الإنتفاع .

و من هنا نلاحظ أن ما ذهب إليه المشرع الجزائري في نص المادة 643 من القانون البحري و ذلك بطريقة غير مباشرة<sup>2</sup> في الفقرة " أ " ، هو وجوبية ذكر اسم السفينة في عقد الإيجار ، ما دام أن اسم السفينة جزء لا يتجزأ من العناصر الفردية لها و التي حددتها لنا المادة 14 من نفس القانون .

و بهذا الشكل فإن التشريع الجزائري يلزم المؤجر بذكر اسم السفينة في المشاركة ، ما لم يكن قد اشترط تعيين السفينة فيما بعد . و عادة في المجال العملي لما يكون التعامل بإختيار نموذج مطبوع للمشاركة ، نجد فيها إصطحاب اسم السفينة بحروف تكشف عن نوع القوة المحركة لها ، نظرا لأهمية هذه المعلومات التي تدل على مواصفات السفينة في فائدة المستأجر . أهمها s/s و التي تعني steam ship و حرفي m/s أي motor ship ، و قد يوضع في بعض المشاركات بدلا من حرف s حرف v و الذي يؤدي نفس المعنى vessel أي السفينة<sup>3</sup> .

<sup>1</sup> - محمد عبد الفتاح ، المرجع السابق ، صفحة 53 .

<sup>2</sup> - خلافا لما نص عليه صراحة في الفقرة " ب " من نفس المادة بوجوبية ذكر اسم المؤجر و المستأجر .

<sup>3</sup> - على عكس المشرع الجزائري الذي نص على وجوبية ذكر اسم السفينة في عقد الإيجار بصفة غير مباشرة ضمن الأحكام العامة . فإن المشرع المصري نص على ذلك بصفة صريحة و مباشرة ، و لكن ليس ضمن القواعد العامة لاستئجار السفن و إنما ضمن نوعين فقط . بالقول في المادة 172: " يذكر في عقد إيجار السفينة بالمدة : ... ب- اسم السفينة و جنسيتها و حمولتها و غيرها من الأوصاف اللازمة لتعيينها." و كذا بالقول في المادة 179 : " يذكر في عقد إيجار السفينة بالرحلة : ... ب- اسم السفينة و جنسيتها و حمولتها و غيرها من الأوصاف اللازمة لتعيينها." ، و قد نصت المادة 196 من القانون البحري السوري على أنه : " ... اسم السفينة و حمولتها ما لم يكن قد اشترط أن السفينة تعين فيما بعد . " كما تنص المادة 186 من القانون البحري اللبناني على أنه : " إذا كانت السفينة المستأجرة معينة باسمها في الاتفاق فليس لمؤجرها أن يستبدلها بسفينة أخرى ما لم تهلك أو تصبح غير صالحة للملاحة بسبب قوة قاهرة طرأت بعد السفر . "

ففي حالة السفينة المثلثة أو كما يترجمها البعض بالسفينة الأخت ، فإن العقد يرد على إحدى السفينتين . فإذا تعذر تقديم إحدى السفينتين لأي سبب كان المؤجر ملزماً بوضع السفينة الأخرى تحت تصرف المستأجر . و الخيار في هذه الحالة للمؤجر ، فذكر سفينة ما قبل السفينة المثلثة لا يقتضي تقديم السفينة المعينة أولاً ، بحيث لا تقدم السفينة المثلثة إلا في حالة تعذر تقديم السفينة الأولى .

أما في حالة السفينة البديلة ، فإن المؤجر لا يلتزم بتقديم سفينة مثلية و إنما عليه أن يقدم سفينة قادرة على القيام بالخدمة المطلوبة بدلاً من السفينة المعينة ، و لا يشترط أن تكون لها نفس مواصفات السفينة الأولى و لذلك فلا بد أن يقبل بها المستأجر . و عليه يمكن القول أن شرط السفينة المثلثة مقرر لصالح المؤجر و شرط السفينة البديلة مقرر لصالح المستأجر<sup>1</sup> .

هذا و في الواقع العملي فإن تطبيق شرط السفينة البديلة يختلف تبعاً لنوع المشاركة . ففي المشاركة الزمنية فإن الخدمة التي يتوقعها المستأجر من السفينة المعينة في العقد، يصعب أن تقوم بها سفينة أخرى ليس لها ذات الخصائص مثل الأبعاد و الحمولة و السرعة و سعة العنابر ... إلى غير ذلك .

أما في الإيجار بالرحلة فالأمر عكس ذلك ، إذ يوفي المؤجر إلتزامه إذا كانت السفينة البديلة في إمكانها أن تشحن البضائع المحددة في العقد و أن تنقلها في الوقت المناسب و بالطريقة الملائمة . زيادة على ذلك فإن أجرة النقل تكون محددة بطريقة إجمالية في الإيجار على أساس الرحلة ، فلا يهم المستأجر أن تكون السفينة البديلة أكبر من السفينة التي تم تعيينها في العقد ، على اعتبار أن لا شأن له بكمية الوقود التي ستستهلكه مثلاً .

---

<sup>1</sup> - أحمد حسني ، المرجع السابق ، صفحة 41 .

و كل ما يهم المستأجر بالرحلة في هذه الحالة آلات السطح و فتحات العنابر في السفينة البديلة ، ذلك أن مواعيد الشحن و التفريغ تكون في الغالب قد حسبت تبعا لإمكانات السفينة الأولى المعينة في العقد . ومنه فإن السفينة البديلة وفقا لخصائصها التي تمتاز بها ، يجب أن تسمح للمستأجر بالشحن و التفريغ في الوقت المحدد في المشاركة مسبقا . و يتعين على إثر ذلك ، أن يخطر المؤجر المستأجر بإسم السفينة البديلة خلال الأجل المتفق عليه و المحدد في المشاركة .

هذا و على عكس ما تقدم ، قد لا تحدد أية سفينة في عقد الإيجار ، و يحصل ذلك عمليا في نوع من الإيجار في فرنسا المعروف بـ « le contract de tonnage »<sup>1</sup> و الذي يمكن ترجمته بمصطلح " عقد الشحن بالكمية " ، إذ فيه يلتزم المؤجر بأن يقدم خلال فترة معينة من الوقت ( سنة أو سنتين أو ثلاثة ) السفن اللازمة لنقل الشحنات الخاصة بالمستأجر . و على المؤجر في هذه الحالة أن ينتظر أوامر و تعليمات المستأجر قبل أن يعين سفينة ما . و من هنا فإن هذا النوع من الإيجار و بخصوصيته هذه تفرض في الغالب أن يتضمن العقد الأصلي بيان خصائص السفن التي يمكن للمؤجر تقديمها دون ذكر إسمها أو حتى إعطاء تفاصيل دقيقة عن مواصفاتها . أما إذا قام المؤجر بتعيين سفينة بإسمها بعد تلقيه تعليمات المستأجر ، فإنه يرتبط و يلتزم بهذا التعيين على النحو الذي يتم فيه الإيجار بالرحلة العادي .

#### ب- جنسية السفينة :

لما كانت جنسية السفينة عنصرا من العناصر الفردية للسفينة بموجب نص المادة 14 من القانون البحري الجزائري ، فإنه يتعين ذكرها وجوبا ضمن مشاركة الإيجار . و لعل أن جنسية السفينة ليست عنصرا جوهريا من العناصر الفردية للسفينة فحسب<sup>2</sup> ، بل عنصرا جوهريا من عناصر عقد الإيجار ككل في الوقت الحاضر نظرا لأهمية الخلافات السياسية بين الدول . إذ تبرز أهمية تبيان جنسية السفينة المراد

<sup>1</sup> - أحمد حسني ، المرجع السابق ، صفحة 41 و 42 .

<sup>2</sup> - راجع نص المادة 28 من القانون البحري الخاصة باكتساب الجنسية الجزائرية للسفينة .

استئجارها ، خاصة في حالة الإضطرابات السياسية أو حالة الحرب أو مقاطعة الموانئ لسفن دولة معينة . و لا شك أن هذه الأهمية البالغة هي التي جعلت معظم دول العالم إن لم نقل كلها ، تلزم من خلال نصوصها التشريعية بتبيان جنسية السفينة في المشاركة .

و إذا تم الإتفاق بين طرفي العقد على تقديم سفينة من جنسية معينة و تم تدوين هذه الجنسية في المشاركة ، فليس للمؤجر أن يقدم سفينة من جنسية أخرى تحمل نفس مواصفات الأولى أي حتى و لو كان عقد الإيجار يتضمن شرط السفينة المثيلة أو البديلة و لا يحق للمؤجر بذلك أن يقوم بأي تصرف قانوني يترتب عليه تغيير جنسية السفينة أثناء سريان عقد الإيجار . إذ أنه حتى و لو كان ذلك ممكنا قانونا فإن مثل هذا التصرف الصادر عن المؤجر ، يعطي الحق للمستأجر في فسخ العقد مع المطالبة بالتعويض .

و ما يمكن إستنتاجه من خلال مقارنة التشريع البحري الجزائري بالتشريعات البحرية العربية ، نلاحظ أن المشرع الجزائري قد نص على وجوبية ذكر العناصر الفردية للسفينة دون تحديدها في نفس المادة<sup>1</sup> . بخلاف معظم التشريعات العربية التي عددهم بصريح النص من إسم و جنسية و حمولة و ميناء التسجيل . و لعل السبب في ذلك راجع إلى إقتباس المشرع الجزائري هذه النصوص من المشرع الفرنسي و الذي بموجب المرسوم الصادر في 1966/12/31 الخاص بعقود إيجار السفينة و النقل البحري ، لم يذكر من بين بيانات المشاركة بالرحلة أو المشاركة الزمنية تبين جنسية السفينة و إنما إكتفى بالنص على أن تتضمن المشاركة في النوعين العناصر الفردية للسفينة أي « les élément d'individualisation du navire » .

### ج- حمولة السفينة :

<sup>1</sup> - نصت المادة 643 في الفقرة "أ" من القانون البحري الجزائري على أنه يجب أن يتضمن عقد إيجار السفينة العناصر الفردية لها و التي نجد مكوناتها في نص المادة 14 من نفس القانون ، لكن بدون إحالة صريحة من طرف المشرع في ذات المادة الأولى .

لم يكتفي المشرع الجزائري بحصر حمولة السفينة ضمن العناصر الفردية لها ، التي عددها بنص المادة 14 من القانون البحري و التي أوجب ذكرها في المشاركة بموجب نص المادة 643 من نفس القانون ، بل و الأكثر من ذلك أقر صراحة في نص المادة 18 منه ، أن حمولة السفينة و سعتها الداخلية يكونان عنصرا من شخصيتها<sup>1</sup> . و يقصد بحمولة السفينة الحمولة الكلية و التي يشار إليها في نماذج مشارطات إيجار السفن بعبارة dead weight ، و هي مقدار ما تحمله من بضائع و أدوات و مؤن دون أن تغرق . أما الحمولة الصافية net weight فهي القدر أو الكمية من البضائع التي يمكن للسفينة أن تحملها و تبحر بها بأمان من ميناء إلى ميناء<sup>2</sup> .

إلا أنه من الناحية العملية ، نجد بعض المشارطات تقتصر بياناتها على تعيين إسم السفينة دون بيان حمولتها . و مثال ذلك ما هو جاري به العمل في مشارطات الإيجار الخاصة بنقل الفحم ، إذ أن الأطراف تكتفي بالرجوع إلى شركات التصنيف<sup>3</sup> ( sociétés de classification ) للوقوف على حمولة السفينة . بالإضافة إلى أن هذا النوع من المشاركة يبرم عادة من أجل نقل كمية معينة من البضائع ( 3000 طن من الفحم مثلا ) و عليه يتعين أن تكون السفينة قادرة على نقل هذه الكمية للرحلة المتفق عليها .

هذا و ما دام أن الحمولة تكون عنصرا من العناصر الفردية للسفينة ، فإن أهمية تحديدها تزداد أكثر في المشاركة الزمنية كون أن المستأجر هو الذي يتحمل

<sup>1</sup> - جاء في نص المادة 18 من القانون البحري باللغة الفرنسية:

« Le tonnage, expression de la capacité intérieure du navire, constitue un élément de son individualisation. » و عليه كان على المشرع صياغة هذه المادة صياغة أخرى ، حتى تؤدي معناها الصحيح . ذلك بشرح معنى مصطلح الحمولة أولا بالقول أنها تعبر عن السعة الداخلية للسفينة و ثانيا على أنها تكون عنصرا من عناصرها الفردية وليس عنصرا من شخصيتها. لكي يكون المصطلح المعبر على هذه العناصر واحد و صحيح ، كما فعل في نص المادة 643 من نفس القانون .

<sup>2</sup> - محمد عبد الفتاح ترك ، المرجع السابق ، صفحة 53 .

<sup>3</sup> - تقوم شركات الإشراف بإعطاء شهادة بعد فحص السفينة بواسطة خبراءها ، إذ تبين هذه الشهادة خصائص السفينة من حمولة و كذا كفاءتها الملاحية ... إلى غير ذلك و لهذه الشهادة قيمة دولية إذ تعترف الدول بهذه الشركات و بالسفن المقيدة لديها .

مصارييف الملاحة في هذا النوع من الإيجار . أما في المشاركة بالرحلة فإن تحديد الحمولة لا يكون له نفس الأهمية ، ذلك أن المؤجر هو الذي يتحمل هذه المصارييف . كما أنه يلتزم بنقل الشحنة المحددة له و المتفق عليها مسبقا ، و لا يكون للمستأجر بالرحلة الحق في التعويض إلا إذا قدم المؤجر سفينة ذات حمولة كبيرة بحيث لا يمكنها القيام بالرحلة المتفق عليها ، أو سفينة ذات حمولة صغيرة بحيث لا يمكنها أن تحمل الشحنة المتفق عليها و المحددة في عقد الإيجار .

و كثيرا ما يقترن بيان حمولة السفينة في بعض المشاركات النموذجية بكلمة about بمعنى " تقريبا " و يعطي شرط التقريب - كما يسمى - لأطراف العقد مسموح 10% زيادة أو نقصا من مجمل الحمولة المتفق عليها<sup>1</sup> . و يتداول إدراج هذا الشرط عادة في المشاركات بالرحلة ، إذ يكون في حالة الإيجار الكلي لصالح المؤجر وحده . بحيث لا يكون للمستأجر أن يستفيد من هذا الشرط بأن يقدم شحنة تقل 10% عن الشحنة المتفق على نقلها، و إنما تحسب أجرة النقل طبقا لسعة السفينة حتى و لو لم يقدم المستأجر شحنة تتساوى مع ما يمكن أن تحمله السفينة في حدود هذا الشرط و الذي يسمى بشرط التقريب .

أما إذا تعلق الإيجار بجزء من السفينة فإن شرط التقريب يترك للمستأجر مسموحا قدره 10% زيادة أو نقصا ، فيمكنه أن لا يشحن إلا تسعة أعشار 10/9 الكمية المتفق عليها دون أن يكون للمؤجر أن يطالبه بالأجرة عن الفراغ الباقي من السفينة غير المشحون . و في الواقع العملي فإن شرط التقريب في هذه الحالة لا يتعلق بحمولة السفينة و إنما بكمية البضائع المتفق على نقلها .

#### د- ميناء تسجيل السفينة :

---

<sup>1</sup> - أحمد حسني ، المرجع السابق ، صفحة 45 .

يستدعي القانون البحري أن يتضمن عقد إيجار السفينة وجوبا ، بيان ميناء تسجيل السفينة المؤجرة ، على اعتبار أنه عنصر من العناصر الفردية للسفينة . المقصود من التسجيل هو تدوين البيانات الخاصة بالسفينة و الواردة بنص المادة 35 من القانون البحري ، و كذا ما يرد عليها من تصرفات ، في دفتر تسجيل السفن و الذي تمسكه السلطة الإدارية البحرية المختصة مقابل تسليمها شهادة لمالكها ، وفقا لما جاءت به المادة 34 من نفس القانون .

كما أن لتسجيل السفن أهمية بالغة ، بحيث يمكن هذا الإجراء الدولة من التحقق و فرض رقابتها و كذا حمايتها للسفن التي تحمل جنسيتها و ترفع علمها . كما أنه يمكن لكل ذي مصلحة أن يتعرف على مركز السفينة وفقا لما نصت عليه المادة 43 من القانون البحري ، و ذلك من خلال البيانات التفصيلية التي يتضمنها سجل السفن ، و التي من شأنها أن تكشف على كل ما يرد على السفينة من تصرفات و ما يثقلها من رهون أو حجوز<sup>1</sup> ، إلى غير ذلك من معلومات قد تفيد من يطلبها .

### الفرع الثاني : صلاحية السفينة المؤجرة للملاحة

يلتزم المؤجر بأن يضع تحت تصرف المستأجر في الزمان و المكان المتفق عليهما ، السفينة المعنية في حالة صالحة للملاحة و للاستعمال المتفق عليه . على أن يبقى هذا الالتزام طوال فترة العقد .

إن فكرة صلاحية السفينة للملاحة فكرة نسبية ، إذ أننا نجد في مجال آخر غير تأجير السفن أو النقل البحري<sup>2</sup> . و هو التأمين على جسم السفينة ، فالمؤمن المتمثل في شركة التأمين لا يدفع تعويض التأمين في حالة هلاك السفينة إذا كانت غير

---

<sup>1</sup> - العربي بوكعبان ، القانون البحري ، منشورات الألفية الثالثة ، سنة 2010 ، صفحة 70 .  
<sup>2</sup> - تبنت معاهدة بروكسل الخاصة بالنقل البحري بموجب سندات الشحن لسنة 1924 هذه القاعدة فيما يتعلق بعقود النقل التي تخضع لها و هي المثبتة بسن شحن أو بأية وثيقة مماثلة ، إذ نصت المادة 3 أولا: أ،ب،ج من المعاهدة على التزام الناقل بأن يبذل الهمة الكافية قبل السفر و عند البدء فيه لجعل السفينة في حالة صالحة للسفر و لتجهيز السفينة و تطعيمها و تموينها على الوجه المرضي و لإعداد العنابر و الغرف الباردة و المبردة و كافة الأقسام الأخرى بالسفينة المعدة لشحن البضائع فيها و جعلها في حالة صالحة لوضع تلك البضائع و نقلها و حفظها .

صالحة للملاحة عند بداية السفر . أما إذا أصبحت السفينة غير صالحة للملاحة على إثر حادث تغطيه وثيقة التأمين ، فإنه يمكن للمؤمن له أن يتخلى للمؤمن عن السفينة و يطالب بالوفاء بقيمتها . و عليه فإن فكرة الصلاحية للملاحة في هذه الحالة تقتصر على مجرد بقاء السفينة عائمة .

أما في مجال إيجار السفن فإن لفكرة الصلاحية للملاحة معنى أوسع ، بحيث يمكن القول أنه تحكمها فكرتان . الأولى ملاحية المعروفة في مجال التأمين على جسم السفينة و الثانية فكرة تجارية تجد مفهومها في تأجير السفينة .

فالمقصود بصلاحية السفينة للملاحة في مشارطات الإيجار ، هو أن تكون السفينة في بداية الرحلة سليمة البنيان . بحيث يمكنها أن تسير في البحار التي يتعين أن تسير فيها ، كما يجب أن تكون مجهزة بوسائل الدفع و بكل التجهيزات و التركيبات اللازم توافرها للشحنات الخاصة التي تمكنها من القيام بالخدمة المطلوبة منها بمقتضى المشاركة . و على سبيل المثال فإن السفن المخصصة لنقل اللحوم لا تعتبر صالحة للملاحة ، إذا كانت أجهزة التبريد و أجهزة قياس درجة البرودة فيها غير سليمة .

و على ذلك يمكن القول بأن صلاحية السفينة للملاحة إلزام ضمني على المؤجر مفترض في حقه ، حتى و لو لم يتم النص عليه صراحة في المشاركة . و تتضح لنا فكرة نسبية الصلاحية للملاحة في إستئجار السفينة على أساس الرحلة ، إذ يجب أن تكون السفينة صالحة للملاحة عند بداية السفر أي الرحلة و الشحنة المتفق عليهما في العقد . و من هنا فإن المعيار يختلف مع كل رحلة ، بحيث أن تحديد مدى صلاحية السفينة للملاحة في عقد الإيجار يتوقف على تحديد الأخطار العادية المحتمل أن تواجهها الشحنة المتفق على نقلها أثناء الرحلة المقصودة .

على المؤجر أن يبقي السفينة في حالة صالحة للملاحة خلال فترة المشاركة . ففي المشاركة بالرحلة يتعين أن تكون السفينة صالحة للملاحة عند بداية السفر و طوال

الرحلة . و إذا كانت المشاركة لعدة رحلات فإن المؤجر يلتزم بجعل السفينة صالحة للملاحة عند بداية كل رحلة ، فضلا عن ضمان هذه الصلاحية أثناء هذه الرحلات .

و في المشاركة الزمنية فإن المؤجر يلتزم بإبقاء السفينة في حالة صالحة للملاحة طوال مدة العقد . و تنص مثلا مشاركة بالتيم Baltim على أنه : "على المؤجر أن يبقى السفينة في حالة صلاحية كاملة من حيث قوة بدنها و ماكيناتها خلال مدة الخدمة "

قد نصت على هذا الإلتزام صراحة المواد ، 654 بالنسبة للإستئجار بالرحلة و 696 بالنسبة للإستئجار بالمدة و 725 من القانون البحري . إذ يلتزم المؤجر طبقا لأحكامها بأن يقدم في المكان و الزمان المتفق عليهما ، السفينة المعينة في حالة جيدة من حيث الصلاحية للملاحة و أن يبقيا كذلك طوال مدة العقد و بما يتفق مع قيامها بالعمليات المنصوص عليها في المشاركة . و عليه فإنه يتعين على المؤجر أن يتخذ الخطوات المعقولة لإصلاح العيوب التي تظهر في السفينة بعد إبحارها و كذا كل خلل بمجرد أن يحاط به علما ، و هو ما يعبر عنه في القانون الإنجليزي بأن على المالك أن يبقى السفينة في حالة كفاءة ( efficient state )<sup>1</sup> .

أما عن جزاء عدم صلاحية السفينة للملاحة فإنه يختلف تبعا لكل حالة . فإذا ثبت أن السفينة غير صالحة للملاحة قبل تنفيذ العقد أي قبل بداية الرحلة و أن العيب لا يمكن إصلاحه في وقت مناسب فإن للمستأجر أن يطلب فسخ العقد . بينما إذا أصبحت السفينة غير صالحة للملاحة أثناء تنفيذ العقد فإن للمستأجر أن يطلب فسخ العقد مع طلب التعويض عما يكون قد أصابه من ضرر ، إذ أن الضرر في هذه الحالة يكون نتيجة مخالفة المؤجر للإلتزام جوهرى تعاقدى هو تقديم السفينة صالحة للملاحة مع بقائها كذلك طوال مدة العقد .

<sup>1</sup> - أحمد حسني ، المرجع السابق ، الصفحة 49 .

و للقضاء الإنجليزي في هذا الصدد وجهة نظر أخرى فهو لا يلزم المالك إلا بتقديم سفينة صالحة للملاحة عند الإبحار بحيث إذا كانت غير صالحة للملاحة قبل بداية السفر فإن للمستأجر أن يفسخ المشاركة . أما بعد أن تكون الرحلة قد بدأت أو بدأ تنفيذ العقد فإن تعهد المؤجر المالك يصبح مجرد ضمان ( garantie ) بحيث لا يمكن للمستأجر أن يطلب فسخ العقد و إنما له أن يطالب بالتعويض عن الخسارة التي تسببها له عدم الصلاحية بعد الإبحار .

أما إذا تحدثنا عن الطبيعة القانونية لعنصر الصلاحية للملاحة ، فإن الرأي الراجح في معظم عقود المشاركات النموذجية التي يجري التعامل على أساسها أن التزام المؤجر بتقديم سفينة صالحة للملاحة هو إلتزام ببذل عناية معينة تؤدي إلى جعل السفينة صالحة للملاحة و أنه متى بذل هذه العناية فقد وفى بإلتزامه بحيث لا يكون مسؤولاً بعد ذلك . و مثال ذلك إذا أثبت المستأجر أن البضاعة المشحونة قد تلفت نتيجة سوء حالة السفينة لا يرجع إلى تقصير في بذل العناية لجعلها صالحة للملاحة و إنما يرجع إلى عيب خفي فيها لم يكن من الممكن كشفه .

و تتجه التشريعات الحديثة إلى إعتبار إلتزام المؤجر بتقديم سفينة في حالة صالحة للملاحة ، إلتزام ببذل عناية<sup>1</sup> بعدما كانت التشريعات القديمة تعتبره إلتزاماً بتحقيق نتيجة . وكذلك القانون الإنجليزي الذي يجعل المؤجر ملتزماً بجعل السفينة صالحة للملاحة فعلاً و في الواقع ، بحيث يكون مسؤولاً إذا لم تكن كذلك حتى و لو كان قد إتخذ كافة الجهود المعقولة في هذا الشأن . فيسأل عن عيوب السفينة أو عيوب تجهيزاتها حتى و لو كان العيب خفياً لا يمكن كشفه بالفحص الدقيق . و لذلك فإنه يكفي لترتيب مسؤولية المؤجر أن يثبت المستأجر وقوع الضرر و علاقة السببية بينه و بين عدم صلاحية السفينة ، فإذا أراد المؤجر أن يتخلص من المسؤولية فعليه أن

---

<sup>1</sup> - أحمد حسني ، المرجع السابق ، الصفحة 50 .

يثبت أن الضرر يرجع إلى سبب لا يسأل عنه طبقا للقانون أو طبقا لبنود المشاركة ، أو أن عدم صلاحية السفينة يرجع إلى سبب أجنبي لا يد له فيه .

و إذا كانت إرادة الطرفين في المشاركة تلعب دورا كبيرا فإنه يجوز لهما أن يشددا من المسؤولية أو يخففا منها حسبما يرتضيان . إلا أن هذه الشروط مهما كانت لا يجوز أن تصل إلى حد إعفاء المؤجر من التزامه بتقديم سفينة صالحة للملاحة بالمفهوم السابق بيانه ، إذ في ذلك هدما للالتزام الرئيسي للمؤجر و الذي يعد حقا دعامة العقد<sup>1</sup> .

أما عندما يثور نزاع بشأن صلاحية السفينة للملاحة أيا كان موضوعه ، فإن السؤال الذي يطرح نفسه هو على من يقع عبء الإثبات . هل على المستأجر أن يثبت عدم الصلاحية أم على المؤجر أن يثبت توافر الصلاحية في السفينة .

تتجه التشريعات التي تعتبر إلتزام المؤجر بشأن الصلاحية التزاما بتحقيق نتيجة إلى وضع عبء الإثبات على عاتق المستأجر . و يأخذ بالوجهة هذه القضاء الانجليزي الذي يرى أن عبء إثبات عدم الصلاحية يقع على عاتق من يدعيه ، و أنه لا توجد قرينة قانونية على أن سفينة ما غير صالحة للملاحة بسبب إصابتها بعطب أو حتى غرقت بسبب غير معروف . إلا أنه إذا أشارت الوقائع إلى دلائل عدم الصلاحية فإن عبء الإثبات ينتقل إلى المالك . في حين تتجه التشريعات التي تعتبر إلتزام المؤجر بشأن الصلاحية إلتزاما ببذل عناية ، إلى جعل عبء الإثبات على المؤجر .

ففي الحالة الأولى يعتبر المؤجر مسؤولا عن نتائج عدم صلاحية السفينة للملاحة حتى يقيم هو الدليل على نسبة عدم الصلاحية إلى سبب أجنبي ، أو قوة قاهرة أو أن تلف البضائع لم يكن نتيجة عدم صلاحية السفينة . فإن عجز عن ذلك بقي مسؤولا و

---

<sup>1</sup> - أحمد حسني ، المرجع السابق ، الصفحة 51 .

لا يكفي في هذه الحالة أن يثبت أنه قد بذل العناية المطلوبة لجعل السفينة صالحة للملاحة.

أما الحالة الثانية فإنه على الرغم من إثبات المستأجر أن تلف البضاعة أو هلاكها يرجع إلى سوء حالة السفينة و عدم صلاحيتها للملاحة بالمعنى السابق بيانه ، فإن المؤجر يفلت من المسؤولية بإثبات أنه قد بذل العناية المطلوبة لتقديم سفينة صالحة للملاحة و أن سبب عدم الصلاحية لا يرجع إلى إهماله في بذل هذه العناية ، كإثبات عدم إمكانه اكتشاف العيب الذي بالسفينة .

و الواقع أننا نصادف هذه الصعوبة في معاهدة بروكسل لسنة 1924 المتعلقة بسندات الشحن فهي و أن كانت لا تطبق على عقود إيجار السفن إلا أنه تلزم الناقل ببذل العناية الكافية قبل الرحلة أو عند البدء فيه لجعل السفينة في حالة صالحة للسفر ، كما تجعله مسؤولاً عن هلاك البضاعة أو تلفها الناتج عن عدم صلاحية السفينة للملاحة إلا إذا أثبت أنه قد بذل العناية الكافية لجعلها صالحة للملاحة أو أثبت العيب الخفي في السفينة الذي لا تكشفه اليقظة المعقولة .

و قد تحدد هذه المسألة في المشاركة ، إذ تتضمن معظم المشاركات عبارة بأن السفينة " سليمة و محكمة و قوية و صالحة للرحلة " بحيث لا يكون المؤجر مسؤولاً في حالة العيب الخفي في بدن السفينة بشرط ألا يكون المؤجر قد أهمل في بذل العناية الكافية و المطلوبة .

و يلجأ المؤجر عادة في إثبات بذله العناية المطلوبة إلى شهادة السلامة أو الصلاحية التي تصدرها شركات التصنيف أو الإشراف ، بعد الكشف على السفينة . إذ تكون هذه الشهادة قرينة على أن العيب خفي لم يكن من السهل اكتشافه و تشكل في نفس الوقت قرينة على أن المؤجر قد بذل العناية المطلوبة .

إلا أن هذه القرينة ليست قاطعة و إنما للمستأجر أن يثبت عكسها . و قد قضى القضاء الفرنسي<sup>1</sup> في هذه المسألة بأن " العيب الخفي في السفينة الذي يعفي المجهز من المسؤولية هو العيب الذي يكون من المستحيل كشفه بفحص دقيق يقوم به مجهز حريص ، و ليس للمجهز أن يتمسك في هذه الحالة بشهادة من مكتب فيريetas محررة بشكل عام مطلق كدليل على أن العيب خفي " .

وعليه فإنه وفقا لهذا هذا الحكم ، لا يمكن اعتبار الفحص الذي يقوم به المستأجر للسفينة قرينة على صلاحيتها للملاحة ، و إنما يعتبر دليلا على قبوله لها بالحالة التي وجدها عليها . إذ أن الفحص الذي يقوم به المستأجر لا يعتبر قرينة على صلاحيتها للملاحة إلا إذا كان لديه من الدراية و الخبرة ما يتمتع به أهل الاختصاص في هذه الأمور ، كما لا يمكن أن يشكل هذا الكشف قرينة على قبوله لها بالحالة التي هي عليها إلا إذا كان العيب ظاهرا و معلوما . و لا يعتبر المؤجر موفيا لإلتزامه ببذل العناية الواجبة عليه إذا رفض تمكين مندوب شركة التصنيف الذي عينه المستأجر لفحص السفينة .

### المطلب الثاني : إلتزام المستأجر بدفع الأجرة

دفع الأجرة إلتزام جوهرى بالنسبة للمستأجر و يطلق مصطلح الأجرة على ثمن عملية النقل البحري أو تأجير السفينة أيا كان نوع أو صورة العقد<sup>2</sup> و المبدأ المعمول به في كافة التشريعات الأجنبية و العربية أن يترك تحديد الأجرة لاتفاق الطرفين و لا تتعرض هذه التشريعات إلا لبيان الحالات التي تستحق أو لا تستحق فيها الأجرة . و قد إعتنق التشريع البحري الجزائري مبدأ حرية الأطراف في تحديد الأجرة ، بالإشارة إلى هذه الحرية ضمن الأحكام المنظمة لكل نوع من أنواع عقد الإستئجار<sup>3</sup> .

<sup>1</sup> - قرار الغرفة التجارية لمجلس باريس الصادر في 19/06/1959 . أحمد حسني ، المرجع السابق ، صفحة 51 .

<sup>2</sup> - يطلق على الأجرة باللغة الفرنسية مصطلح fret و في السابق مصطلح nolis ، الذي لا زالت تستعمله بعض

التشريعات العربية في قوانينها وفقا لكلمة "نولون" كالتشريع المصري ، و بالإنجليزية مصطلح freight .

<sup>3</sup> - أنظر المواد 686 ، 708 و 732 من القانون البحري .

## الفرع الأول : مدى تحديد الأجرة في العقد

يجب أن تتضمن المشاركة بيان الأجرة المتفق عليها و طريقة حسابها و مواعيد دفعها مثلما أوجبه الفقرة ج من نص المادة 643 من القانون البحري . إلا أن هناك نفقات أخرى تلحق بالأجرة بمعناها المتقدم كذلك المعروفة في المشاركة بالرحلة و التي تمثل مقابل المهلة الإضافية التي يمنحها المؤجر للمستأجر في حالة إنتهاء مدة الشحن و التفريغ المحددة في العقد ، أو حتى المهلة الإضافية الثانية الممنوحة للمستأجر عند إنتهاء هذه المهلة الأولى<sup>1</sup> . و كذلك الحال بالنسبة للتعويضات المستحقة للمؤجر عن تأخر المستأجر أو غيابه عند وصول السفينة في مكان التفريغ أو رفضه تماما لتفريغ البضاعة<sup>2</sup> .

فإذا لم تحدد الأجرة في المشاركة أو على الأقل لم تتضمن المشاركة طريقة حسابها ، فإن العقد لا يكون له وجود قانوني لتخلف عنصر جوهرى من عناصره . إلا أنه إذا كانت السفينة سلمت فعلا إلى المستأجر و قام باستغلالها ، إلترزم هذا الأخير بدفع مقابل هذا الإنتفاع حتى لا يكون ثمة إثراء بلا سبب للمستأجر . و يحسب هذا المقابل على أساس السعر الجارى لأجرة النقل الذي يحدده القاضي مسترشدا بخبرة سماسرة التاجير .

و قد ذهب البعض إلى أنه إذا لم تحدد الأجرة في المشاركة و تم البدء في تنفيذ العقد، فإن مفاد ذلك أن الطرفين قد أحالا ضمنيا إلى تطبيق السعر الجارى أو العادات المحلية . إلا أن هذه النظرة تسعى إلى البقاء في إطار العقد ، إذ أنه ما لم يوجد من الظروف ما يشير إلى أن الطرفين قد قصدا تطبيق السعر الجارى لأجرة النقل أو العادات المحلية<sup>3</sup> ، فإن القول بأنهما قد رغبا في ذلك لمجرد عدم تحديد الأجرة في المشاركة يعتبر من قبيل تحميل إرادة الطرفين ، ما لم تقصده . هذا فضلا عن أنه لا

<sup>1</sup> - أنظر المواد 663 ، 664 و 666 من القانون البحري .

<sup>2</sup> - أنظر المادتين 682 و 683 من القانون البحري .

<sup>3</sup> - كمال حمدي ، المرجع السابق ، الصفحة 417 .

يتصور إبرام عقد تأجير سفينة دون الاتفاق على أجرة معينة أو على طريقة حساب الأجرة .

و قد تحدد الأجرة بطريقة جزافية أو حسب الكمية المشحونة . ففي المشاركة الزمنية قد تحسب الأجرة بملغ معين عن المدة كلها ، و إن كان الغالب أن تحسب بسعر شهري تبعا لحمولة السفينة بالطن . و تحسب الأجرة في هذه الحالة عن كل مدة العقد و لو تعطلت السفينة بعض الوقت لسبب لا يرجع إلى خطأ من جانب المؤجر<sup>1</sup> . أما في المشاركة بالرحلة أو لرحلات محددة فإن الأجرة تحسب طبقا لكمية البضاعة المشحونة سواء تبعا للحجم أو الوزن أم كلاهما ، و قد تحسب أحيانا بطريقة جزافية<sup>2</sup> .

### الفرع الثاني : ضمانات المؤجر في استيفاء الأجرة

في هذا الصدد تجدر الإشارة إلى فرضية إحتجاز جزء من الأجرة من طرف المستأجر ، بحجة تعطيل السفينة بخطأ الربان في أحد الموانئ ، يكون بوجه حق كلما عجز هذا الأخير عن إثبات أن هذا التعطيل سببه خطأ أو إهمال المؤجر<sup>3</sup> . و مع ذلك فإن المشرع الجزائري قد قرر للمؤجر ضمانا لإستفاء الأجرة وهو حق الإمتياز . إلا أن معظم التشريعات الأخرى قد قررت زيادة على ذلك ضمانا آخرا للمؤجر و هو حق حبس البضاعة المنقولة بموجب المشاركة .

### أ- حق الإمتياز :

لقد جاء في نص المادة 645 من القانون البحري بأنه يتمتع المؤجر بالامتياز على البضائع لوفاء أجرة حمولته و الأعباء الأخرى المذكورة في عقد الإيجار . و تقرير هذا الإمتياز للمؤجر يتيح له عند بيع البضاعة أن يتقدم حسب مرتبته على غيره

<sup>1</sup> - عبد القدر حسين العطير ، المرجع السابق ، صفحة 245 .

<sup>2</sup> - هاني الدويدار ، المرجع السابق ، صفحة 229 .

<sup>3</sup> - أحمد حسني ، المرجع السابق ، صفحة 56 .

من دائني المستأجر أو دائني المرسل إليه على ثمنها في اقتضاء الحقوق التي تقرر لها هذا الإمتياز .

و الإمتياز إنما يرد على ثمن البضاعة الموجودة على السفينة أي المشحونة في السفينة موضوع المشاركة و المملوكة للمستأجر و التي استحققت الأجرة و ملحقاتها عن عملية نقلها و ذلك دون البضائع التي لم تشحن أصلا و إن كانت مملوكة للمستأجر.

#### ب- حق الحبس :

لمؤجر السفينة حق حبس البضائع الموجودة على السفينة و المملوكة للمستأجر الاستيفاء الأجرة المستحقة له و ملحقاتها ، ما لم يدفع كفالة يحدد قيمتها القاضي الاستعجالي . و يأمر القاضي في حالة إستعمال حق الحبس ، بإخراج البضائع من السفينة و إيداعها عند حارس يعينه . و له قانونا أن يأمر ببيعها أو بيع جزء منها وفاء للأجرة و ملحقاتها ، إذ تتخذ إجراءات بيعها إجراء بيع المنقول بالمزاد العلني .

و حق الحبس ينصب على البضائع التي تكون على السفينة و مملوكة للمستأجر ، دون تلك المملوكة للغير كالشاحن إذ مثل تلك البضائع الضامنة الأجرة النقل المستحقة للنقل ، و لا يفيد المؤجر من هذا الضمان إلا إذا استعمل حق مدينه المستأجر و إسم هذا المدين في الرجوع على صاحب الشأن في البضاعة .

كما أن هذا الحق في الحبس يكون مقررا أيضا لضمان إستيفاء الأجرة و الحقوق الملحقة بها و الناشئة عن المشاركة التي نقلت البضاعة تنفيذها لها ، سواء كانت أجرة مباشرة أو أجرة من الباطن .

و إذا كان تقرير حق الحبس للمؤجر هو لضمان استيفائه للأجرة و ملحقاتها فإنه يتمتع عليه مباشرة هذا الحق إذا ما قدمت له كفالة يقدرها قاضي الاستعجال . إذ يجد المؤجر في هذه الكفالة ضمانا لحقه ، بحيث يراعي القاضي في تقديرها قيمة الدين حتى تكون كافية لتغطيته . و في حالة تقديمها من طرف المستأجر يتم رفع اليد على البضاعة المحبوسة ، الأمر الذي يسمح بعدم تأخير الرحلة .

و من ذلك نفهم أن حق الحبس لا يعني حجز السفينة على اعتبار أنه ينصب على البضاعة وحدها . و من تم فإنه متى استعمل المؤجر حقه في الحبس ، يتعين عليه الحصول على أمر قضائي يقضي بإخراج البضاعة من السفينة مع تعيين حارس قضائي عليها ، ثم على حكم يقضي ببيع هذه البضاعة أو بيع جزء منها وفاء للأجرة و ملحقاتها ، ويستوفي بذلك المؤجر حقوقه من ثمن البيع بالأولوية على غيره من الدائنين طبقا لأحكام الامتياز .

هذا و زيادة على ذلك فإن حق الحبس و لما كان يرد على البضائع التي على السفينة، فإن حفظ هذه البضاعة المحبوسة لا يمكن أن يكون من الناحية العملية داخل السفينة. ذلك أن حبس البضاعة لا يترتب عليه إبقاء السفينة و حجزها في الميناء، و إذا ما إستعادة السفينة رحلتها البحرية و هي محملة ببضائع قد تم حبسها فلا ضمان لإستعادة هذه البضائع ، و من ناحية أخرى فإن بقاء البضاعة المحبوسة على سطح السفينة يعرضها للتلف و لهبوط قيمتها . و من تم فإنه يقتضي بيعها على وجه السرعة في ميناء الوصول الذي حدده المستأجر .

إن عدم الوفاء بالأجرة المقررة للمؤجر كاملة و كذا ملحقاتها ، لا شك أنه شرط أساسي يجب توافره حتى يتسنى للمؤجر استعمال حقه في حبس بضاعة المستأجر . بمعنى يجب أن تكون المبالغ المستحقة للمؤجر من قبيل الأجرة و ملحقاتها ، كالتعويض المقرر لمؤجر السفينة بالرحلة في حالة تأخر المستأجر في إتمام عمليات شحن و تفريغ البضاعة . و من تم فإن حق الحبس لا يتقرر بمجرد أن يكون الدين

بحريا ، و إنما هو حق للمؤجر متعلق بالأجرة و ملحقاتها فقط . و نتيجة لذلك فإنه لا يجوز للمؤجر استعمال هذا الحق فيما يستحقه من تعويض عن الأضرار التي يسببها له المستأجر تنفيذا لعقد الإيجار المبرم بينهما .

إلا أن عدم الوفاء بالأجرة لا يعد الشرط الوحيد لممارسة حق الحبس من طرف المؤجر ، بل يجب أن يتحقق شرطين آخرين متعلقين بالبضاعة المراد حبسها . إذ يشترط أن تكون البضاعة موجودة على ظهر السفينة و مملوكة للمستأجر ، و بالتالي لا يمتد نطاق ممارسة حق الحبس إلى ما قبل شحن البضائع على ظهر السفينة و إلى ما بعد تفريغها منها .

كما يفترض منطقيا لممارسة حق الحبس أن تكون الحيازة المادية للبضائع ثابتة للمؤجر ، كأن يحوز الربان البضاعة عملا لحساب المؤجر . إلا أنه من الناحية العملية لا يتحقق ذلك إلا بالنسبة للإيجار على أساس الرحلة ، إذ يبقى ذلك مستحيلا بالنسبة لعقد إيجار السفينة بهيكلها ، بحيث يتمتع المستأجر بالتسيير الملاحي و التجاري للسفينة طبقا لنص المادة 730 من القانون البحري و بالتالي فإن الربان يحوز البضائع لحساب المستأجر . كذلك الأمر يصدق بالنسبة لإيجار السفينة على أساس المدة ، إذ يحتفظ المستأجر بالتسيير التجاري للسفينة و يكون الربان بحكم القانون ممثلا عن المستأجر في هذا المجال و يجب عليه التقيد بتعليماته و في حدود أحكام عقد الإيجار طبقا لنص المادة 701 من القانون البحري .

و لعل أن استحالة استعمال حق حبس البضائع المنقولة بموجب المشاركة من طرف المؤجر في جميع أنواع عقد إيجار السفينة ، جعلت المشرع البحري الجزائري يتفادى تقرير حق الحبس كضمان للمؤجر قصد استثناء أجرة حمولته و عدم النص عليه ضمن الأحكام العامة المشتركة بين مختلف أنواع عقود الإيجار ، كما فعلته معظم التشريعات العربية في قوانينها . بل متع المؤجر بحق الامتياز على البضائع بصريح النص ضمن المادة 645 من القانون البحري .

إلا أن عدم النص على حق حبس البضائع في القانون البحري كحق مقرر للمؤجر قصد ضمان استثناء مبلغ الأجرة المستحقة ، لا يعني منعه من ممارسة هذا الحق . إذ أنه يمكنه ذلك استنادا إلى القواعد العامة المنصوص عليها في القانون المدني و المتعلقة بعقد الإيجار<sup>1</sup> .

إن وجود البضاعة على ظهر السفينة و في حيازة المؤجر غير كاف لإعمال حق الحبس عليها ، إذ يجب أن تكون هذه البضاعة مملوكة للمستأجر. و بالمخالفة فإنه لا يجوز للمؤجر ممارسة حق الحبس إذا كانت البضائع الموجودة على السفينة مملوكة للغير .

بذلك يبقى شرط ملكية البضاعة للمستأجر شرطا منطقيا و ليس من شأنه التضييق من نطاق حق الحبس . إذ أنه ليس للشاحنين دخل في علاقة المؤجر بالمستأجر و لا تدخل البضائع المشحونة من طرفهم ضمن الضمان العام للمؤجر اتجاه المستأجر .

إلا أن التساؤل المطروح يكون في حالة إعادة تأجير السفينة من الباطن من طرف المستأجر، فهل يكون حق الحبس مقرا للمؤجر على البضائع الموجودة على السفينة و المملوكة للمستأجر من الباطن ؟

لقد سبق و أن رأينا بصدد دراسة تأجير السفينة من الباطن أن المشرع البحري الجزائري قد منح للمستأجر إمكانية إعادة تأجير السفينة التي استأجرها من المؤجر إلى مستأجر آخر بموجب نص المادة 644 و التي جعلت المستأجر رغم إبرامه مشاركة ثانية ، يبقى ملتزما تجاه المؤجر بالواجبات الناتجة من المشاركة الأولى . كما أن عقد إيجار السفينة من الباطن لا ينشأ أي علاقة مباشرة بين المؤجر و

---

<sup>1</sup> - تنص المادة 501 من القانون المدني على أنه : "يحق للمؤجر ضمانا لكل حقوقه الثابتة من عقد الإيجار أن يحبس جميع المنقولات القابلة للحجز الموجودة في العين المؤجرة مادام حق المؤجر ثابت عليها ...".

المستأجر من الباطن ، بحيث أن هذا العقد الثاني لا يعني تجديد المشاركة الأصلية و لا يعتبر تواسلا لها بإحلال مدين مكان آخر و إنما هو عقد مستقل بذاته عن المشاركة الأصلية.

و من هذا المنطلق فإنه يجوز للمؤجر حبس بضائع المستأجر الأصلي كما يجوز لهذا الأخير حبس بضائع المستأجر من الباطن ، في حين لا يجوز للمؤجر الأصلي حبس بضائع المستأجر من الباطن لكونه من الغير<sup>1</sup> .

### **المبحث الرابع : إنقضاء العقد و القانون الواجب التطبيق**

#### **المطلب الأول : إنتهاء عقد الإستئجار**

منطقيا ينتهي عقد إيجار السفينة بانتهاء مدته ، لذلك تعتبر المدة من العناصر الجوهرية لعقد الإيجار بوجه عام . و هذا ما يصدق على كل من إيجار السفينة غير مجهزة و إيجارها مجهزة بالمدة . أما بالنسبة لإيجار السفينة بالرحلة فإن أساس العقد هو القيام برحلة أو رحلات محددة ، و من تم فإن العقد ينتهي بانتهاء الرحلة المحددة فيه . ومع ذلك يبقى عنصر المدة عنصرا جوهريا في العقد بحيث بإمكانه أن يؤثر في حسن تنفيذ الالتزامات الناشئة عن العقد<sup>2</sup> .

#### **الفرع الأول : إنتهاء مدة العقد**

في عقود إيجار السفينة الزمنية كثيرا ما يظهر لنا أن إرادة الطرفين قد استمرت في ترتيب آثار العقد ، بالرغم من انتهاء المدة المحددة له و بأنها اتجهت إلى تجديد عقد الإيجار . لكنه في حقيقة الأمر عمليا فإنه حرصا من ملاك السفن على عدم انقطاع استغلالها ، كثيرا ما يبرم المؤجر عقود جديدة قبل انقضاء مدة العقد السارية . اللهم

<sup>1</sup> - Arrêt après cassation du 14/04/1992, Cour d'appel de Rennes ,chambre commerciale, cassant l'arrêt du 24/10/1989 ,jcp 1992, IV 1808, page 1980.

<sup>2</sup> - هاني دويدار ، المرجع السابق ، صفحة 207 .

إلا إذا رفض المؤجر القيام برحلة جديدة لكون أن مدتها تزيد بكثير عن المدة المحددة  
لنهاية العقد<sup>1</sup> .

و لعل أن ذلك ما جعل المشرع الجزائري لا يفترض التجديد الضمني لعقد إيجار  
السفينة بعد انتهاء المدة المحددة فيه ، بإلزام المستأجر برد السفينة إلى المؤجر بإنهاء  
مدة العقد في التاريخ و المكان المتفق عليهما<sup>2</sup> . و بالنتيجة فإنه لا يمكن أن يكون  
تجديد عقد إيجار سفينة إلا بالاتفاق الصريح للطرفين . ذلك أنه و تماشيا مع هذا الحكم  
نظم القانون البحري حالي انقضاء مدة الإيجار الزمني أثناء الرحلة البحرية بتمديد  
العقد حتى وصول السفينة إلى ميناء ردها<sup>3</sup> تأخر مستأجر السفينة غير مجهزة في  
ردها بدفعه تعويض محسوب على أساس ضعف بدل الإيجار للمدة الزائدة عن مدة  
العقد<sup>4</sup> .

#### الفرع الثاني : فسخ العقد

زيادة على ذلك، فإنه طبقا للأحكام العامة في العقود يعد فسخ العقد كطريقة  
لإنهائه، نوعا من أنواع الجزاء الذي يمكن لأحد طرفي العقد أن يطلبه أمام القضاء ،  
إذا تخلف الطرف الثاني عن تنفيذ إلتزاماته . كما يمكن أن يدرج الطرفان باتفاقهما  
شرطا فاسخا للعقد إذا لم ينفذ أحدهما البنود الواردة في المشاركة. إلا أن القانون  
البحري الجزائري قد نص على حالات - إذا توفرت - في عقد الإيجار تجعله مفسوخا  
بقوة القانون ، و أخرى تعطي الحق للأطراف بالمطالبة بهذا الفسخ قضاء .

ففي استئجار السفينة على أساس الرحلة ، نجد أن المشرع الجزائري قد أعطى حق  
فسخ العقد للمؤجر في حالة عدم القيام أو إكتمال عملية الشحن على متن السفينة بعد  
انقضاء المهلة الإضافية لها<sup>5</sup> . كما اعتبر أن عقد الإيجار بالرحلة يسفخ تلقائيا قبل

1 - أنظر المادة 713 من القانون البحري .

2 - أنظر المادتين 711 و 735 من القانون البحري .

3 - أنظر المادة 712 من القانون البحري .

4 - أنظر المادة 736 من القانون البحري .

5 - أنظر الفقرة الأولى للمادة 665 من القانون البحري.

إقلاع السفينة<sup>1</sup> ، بدون تعويض الأطراف و دون أن يصدر أي خطأ من أحدهما . و قد أوردت لنا المادة 689 من القانون البحري أربع حالات على سبيل الحصر ، وهي على التوالي : حالة فقدان السفينة أو عدم قابليتها للتصليح نتيجة حادث و حالة مصادرتها أو توقيفها من طرف السلطات المحلية لميناء التوقف و كذا حالة منعها من التجارة من طرف البلد المذكور في العقد و أخيرا حالة وقوع أي حادث يدخل في وصف القوة القاهرة<sup>2</sup> ، الذي يستحيل معه تنفيذ الرحلة البحرية .

أما إذا توفرت هذه الحالات أثناء تنفيذ العقد أي أثناء سريان الرحلة البحرية . فلأمر هنا يختلف ، إذ أن الحديث يكون حول إمكانية فسخ عقد الإيجار السفينة التي منحها المشرع الجزائري لكل طرف في العقد<sup>3</sup> . بحيث يدفع المستأجر أجره الحمولة عن المسافة المتبقية و يتحمل بدوره مصاريف التفريغ .

كما أعطى المشرع الجزائري لمستأجر السفينة إمكانية فسخ عقد إيجارها ، على أن يكون ذلك قبل البدء في عملية الشحن<sup>4</sup> . و في هذه الحالة يجب على المستأجر أن يدفع للمؤجر تعويضا عن الضرر اللاحق به بحيث لا يتجاوز مقدار أجره الحمولة .

أما عن استئجار السفينة لمدة معينة ، فإن للمستأجر حق فسخ العقد إذا كانت الرحلة البحرية يتخللها خطرا غير متوقع عند إبرام العقد و الذي من شأنه أن يهدد السفينة و سلامة الأشخاص الموجودين على متنها<sup>5</sup> . و يجوز له ذلك إذا تأخر المؤجر عن

---

<sup>1</sup> - على خلاف النص باللغة العربية ، عند استقراء النص الفرنسي للفقرة الأولى من المادة 689 من القانون البحري و مقارنتها بما جاء في نص المادة 690 التي تليها. يتضح لنا أن المشرع الجزائري قد قصد الفسخ بقوة القانون في حالات إذا توفرت قبل إقلاع السفينة من الميناء .

<sup>2</sup> - لقد حرصت أغلب التشريعات العربية على النص في قوانينها البحرية الداخلية ، على الحالتين التي يفسخ فيها عقد إيجار السفينة دون تعويض على المؤجر أو المستأجر . إذا منعت التجارة مع الدولة التي يقع فيها ميناء التفريغ المتفق عليه أو إذا قامت قوة القاهرة تجعل تنفيذ الرحلة مستحيلا. و من بين هذه النصوص : المواد 179 بحري تونسي ، 1/195 بحري ليبي ، 188 بحري مصري ، 1/192 بحري سوري .

<sup>3</sup> - أنظر المادة 690 من القانون البحري .

<sup>4</sup> - أنظر المادة 692 من القانون البحري .

<sup>5</sup> - أنظر المادة 714 من القانون البحري .

وضع السفينة تحت تصرفه<sup>1</sup> . و بالمقابل فإن للمؤجر كذلك حق فسخ العقد إذا لم يدفع له المستأجر أجرة الحمولة في المدة المتفق عليها في المشاركة<sup>2</sup> ، دون المساس بحقه في طلب التعويض عن خسارة الأجرة و غيرها من التعويضات .

كما يعتبر العقد مفسوخا بقوة القانون في هذا النوع من استئجار السفن ، في حالة فقدان السفينة أو غرقها أو تدميرها أو عدم قابليتها للتصليح<sup>3</sup> . و لعل أن قصد المشرع الجزائري من ذلك ، هو عدم صلاحية السفينة للملاحة بمفهومها الواسع . على اعتبار أن صلاحيتها للملاحة شرط لا بد من توافره في أهم إلتزام للمؤجر اتجاه المستأجر عند و ضعه للسفينة تحت تصرف هذا الأخير . ضف إلى أن ذلك ما دفع المشرع الجزائري في هذه الحالة كذلك ، يجعل إستحقاق الأجرة لغاية يوم حصول الكارثة بما فيه ذلك اليوم . و في حالة فقدان جعلها تستحق لغاية اليوم الذي تصل فيه آخر معلومة عن السفينة . الأمر الذي يفسر الموقف المنطقي و العادل للمشرع الجزائري بين طرفي العقد ، في كلتا الحالتين .

### **المطلب الثاني : القانون الواجب التطبيق على العقد**

#### **الفرع الأول : حرية طرفي العقد في اختيار القانون الواجب التطبيق**

إنه من الثابت أن القانون البحري الجزائري ، أخضع عقد استئجار السفن لمبدأ الحرية التعاقدية . و ذلك بتمتع أطرافه المتعاقدة كل الحرية في تحديد التزامات و شروط و آثار هذا العقد . هذا ما كرسه نص المادة 641 من القانون البحري ، لكن بتقييد هذه الحرية التعاقدية بمنع إدراج بنود في العقد تخالف و تناقض المبادئ العامة للقانون الجاري به العمل ، كلما ذهبت إرادة الطرفين إلى وضع مثل هذه البنود . و كذلك الحال بتدخل التشريع البحري في تنظيم العقد إذا سكتت إرادة الطرفين المتعاقدة عن تنظيم مسألة ما في العقد .

<sup>1</sup> - أنظر المادة 718 من القانون البحري .

<sup>2</sup> - أنظر المادة 720 من القانون البحري .

<sup>3</sup> - أنظر المادة 721 من القانون البحري ، و لا شك أن المشرع الجزائري قد قصد هنا الفسخ بقوة القانون رغم استعماله لعبارة : "يفسخ عقد الإيجار ..." إذ يتضح لنا ذلك عند استقراء نص هذه المادة باللغة الفرنسية ، أين استعمل عبارة « ...est résilié... » أي يفسخ .

من هذا المنطلق نستنتج أن مبدأ الحرية التعاقدية الذي يخضع له تكوين عقد إستئجار السفينة . هو الذي يعطي أطرافه الحرية في اختيار القانون الذي يروونه مناسباً ليحكم . و يطبق على هذا العقد<sup>1</sup> . إلا أنه و ما دام أن التشريع الجزائري لم يجعل هذه الحرية مطلقة في التعاقد ، فإن حرية الأطراف كذلك ليست مطلقة في اختيار أي قانون يريدون تطبيقه على العقد . إذ أنه يمنع على الأطراف أن يضمنوا البند الخاص بالقانون الواجب التطبيق على العقد ، قانوناً يناقض و يخالف النظام العام و المبادئ العامة للتشريع الجزائري .

أما إذا كنا بصدد الحالة العكسية و التي تسكت فيها إرادة الطرفين المتعاقدين عن اختيار و تحديد القانون الواجب التطبيق على عقدهما . فإن المشرع البحري الجزائري قد أخضع مثل هذه العقود التي ينقصها اشتراط ما بموجب نص المادة 641 من القانون البحري، لأحكام استئجار السفن المنصوص عليها ضمن الباب الثاني من نفس القانون. و في هذا الباب نجد الفصل الأول منه المنظم للقواعد العامة ينص في مادته 647 على خضوع عقد استئجار السفينة في مجال العلاقات البحرية الدولية لقانون راية السفينة أو كما هو معروف بقانون العلم . أما إذا كان أطراف العقد من جنسية جزائرية فيطبق عليهم القانون الجزائري وجوباً . و من ثم فإن عقود استئجار السفن التي تفتقر إلى الشرط المحدد للقانون الواجب التطبيق ، يحكمها قانون راية السفينة المستأجرة و إذا كان المؤجر و المستأجر من جنسية جزائرية فإن التشريع البحري الجزائري وحده يحكم و يطبق على المشاركة .

في الواقع العملي كثيراً ما يتبنى أطراف العقد نموذج من النماذج الموحدة للمشاركة و التي توحد القاعدة الموضوعية بالنسبة لأغلب المسائل التي يثور بشأنها الخلاف . كما أن تحديد إرادة الطرفين للقانون الذي يحكم العقد سواء يكون بطريقة

---

<sup>1</sup> - لاسيما و أن هذه الحرية قد كرسها القانون المدني بموجب الفقرة الأولى من المادة 18 التي نصت على : " يسري على الإلتزامات التعاقدية ، قانون المكان الذي ينبرم فيه العقد ما لم يتفق المتعاقدان على تطبيق قانون آخر " .

مباشرة أو غير مباشرة . بمعنى أنه قد تعبر إرادة الطرفين عن القانون الواجب التطبيق إما بصفة صريحة أو بصفة ضمنية . و بالنسبة للحالة الأولى فلا إشكال يطرح ، كون أن صراحة و وضوح بند المشاركة لا يترك لنا باب لأي شك أو لبس و لا حتى إمكانية للاجتهاد حول القانون الذي ذهبت إليه إرادة الأطراف قصد تطبيقه على العقد .

بينما المشكل الحقيقي يطرح ، إذا لم تكن هناك إشارة واضحة و صريحة إلى تحديد القانون الواجب التطبيق بتسميته و بذاته . و يتجسد هذا المشكل ، في اختلاف المؤجر و المستأجر حول تفسير البند الذي أدرجاه بالمشاركة و المحيل إلى القانون الواجب التطبيق . و الذي ينتج عنه اختلاف الطرفين حول القانون الذي يحكم النزاع الذي نشأ بينهما بمناسبة تنفيذ العقد . الأمر الذي يستدعي بدوره تدخل القضاء عند عرض هذا النزاع عليه للفصل فيه ، و يتعين على القاضي في هذه الحالة أن يبحث في عناصر العقد من خلال استقراء بنود المشاركة و دراسة الظروف التي تم فيها إبرام العقد ، قصد معرفة ما ذهبت إليه نية و إرادة الطرفين في اختيار القانون الذي سيحكم عقدهما وقت إبرامه .

و إذا نظرنا إلى أغلب التشريعات البحرية لدول مختلفة ، نلاحظ أنه كلما إتحدت جنسية طرفي العقد فإن قانونهما المشترك هو الذي يطبق على عقدهما . أي يكون بمثابة التشريع الذي يحكم و ينظم بنود مشارطتهما . و من المنطقي أن تتبنى معظم الدول هذه القاعدة القانونية ضمن تشريعاتها البحرية الداخلية – مثلها مثل المشرع البحري الجزائري – قصد إعطاء أولوية و وجوبية تطبيق قانونها الداخلي على عقود استئجار السفن ، التي يحمل طرفيها جنسية دولتها .

و يعتبر هذا الإتجاه نوع من تدخل الدول و فرض تشريعاتها على رعاياها ، لحمايتهم من جهة و كطريقة من طرق ممارسة سيادتها الوطنية . أما إذا اختلفت

جنسية طرفي العقد ، فان القاضي المعروض أمامه النزاع غالبا ما يكون له الإختيار في تطبيق قانون مكان إبرام العقد مثلا<sup>1</sup> أو قانون مكان تنفيذه أو قانون جنسية الناقل<sup>2</sup> أو قانون راية السفينة<sup>3</sup> ... وهكذا حسب الحالة .

إن اختيار القاضي للقانون الذي سيطبقه على عقد إستئجار السفينة في الحالة التي لا يحددانه الأطراف في المشاركة الموقعة من طرفهما ، يعبر حتما عن حريته في البحث عن مقصد إرادة هؤلاء الأطراف و ما ذهب إليه نيتهم حول القانون الواجب التطبيق على عقدهما وقت إبرامه . و للفصل في تنازع القوانين بشأن مشاركة ترتب أثارها في دول مختلفة ، يجب البحث قبل كل شيء عن القانون الذي أراد الطرفان الخضوع له و لم يتفقا عليه صراحة . كما لو أبرم مؤجر انجليزي الجنسية و مستأجر روسي مشاركة بلندن ، و ذلك من أجل نقل بضائع إلى مرسل إليه بألمانيا باستخدام نموذج مشاركة إنجليزية يتضمن بنود تقوم على أفكار ذات طابع انجليزي متميز و يشير إلى تسوية الحسابات المشتركة في لندن . فمن المنطقي و الصحيح أنه يظهر و يستخلص من هذه الحالة أن المؤجر و المستأجر أرادا تطبيق القانون الانجليزي لجعله التشريع الذي سيحكم عقدهما<sup>4</sup> .

### الفرع الثاني : إتفاق الطرفين على شرط بارامونت

و من الحالات التطبيقية ، كثيرا ما يرد بالمشاركات التي يتبناها أطراف العقد بندا يعرف بشرط "بارامونت" ( Clause Paramount )<sup>5</sup> . كما هو الحال في القضية المشهورة للسفينة البريطانية « Saxon Star »<sup>6</sup> ، أين أدرج ضمن

<sup>1</sup> - راجع المادة 18 من القانون المدني .

<sup>2</sup> - تقتصر هذه الحالة على إستئجار السفينة على أساس الرحلة ، أين يعتبر المؤجر ناقلا مسؤولا عن البضائع المكلف بها طبقا لنص المادة 653 من القانون البحري الجزائري . وهذا ما ذهب إليه اجتهاد المحكمة العليا لغرفتها التجارية و البحرية بموجب قرارها المؤرخ في 1995/12/07 ملف رقم 138944 ( قرار غير منشور ) .

<sup>3</sup> - راجع المادة 647 من القانون البحري .

<sup>4</sup> - هشام صادق ، القانون الواجب التطبيق على عقود التجارة الدولية ، منشأة المعارف ، 1995 ، صفحة 141 .

<sup>5</sup> - يتضمن شرط "بارامونت" إخضاع سند الشحن لتشريع معين أو معاهدة معينة يختارها الأطراف .

<sup>6</sup> - محمد عبد الفتاح ترك ، المرجع السابق ، صفحة 49 .

مشاركة هذه السفينة شرط "بارامونت" و الذي ينص في بدايته على أن " هذا السند يرتب آثاره مع مراعاة القانون الأمريكي لنقل البضائع بحرا ...". إلا أنه بالمقابل فإن القانون الأمريكي يعفي المجهز من مسؤولية التلف الحاصل للبضائع و الناتج عن عدم صلاحية السفينة للملاحة ، ما لم يكن ذلك راجع لإهماله .

و تتلخص وقائع هذه القضية في قيام شركة بترولية بريطانية المستأجرة للسفينة لعدة رحلات بحرية ، برفع دعوى قضائية ضد المجهز المؤجر أمام القضاء الإنجليزي و ذلك للمطالبة بالتعويض عن الضرر الذي أصابها جراء تعطل محركات السفينة المستمر نظرا لعدم كفاءة الطاقم المكلف بصيانتها و إصلاحها . و خلال سريان إجراءات هذه الدعوى دفع المؤجر بتطبيق شرط "بارامونت" المتفق عليه في العقد و الذي يقيد أطرافه ، و الذي يحيل بدوره كذلك إلى تطبيق القانون الأمريكي المتعلق بالنقل البحري للبضائع . إلا أنه في نهاية المطاف رفضت غرفة الاستئناف الانجليزية دفع المؤجر الرامي إلى تطبيق مثل هذا الشرط باستبعاده .

و لعل أن أهم الأسباب التي أدت بها إلى عدم الأخذ بمثل هذا الدفع مادام أنه ارتأى لها أنه غير مؤسس ، بالقول أن نص هذا الشرط يشير إلى سند الشحن و ليس المشاركة . و من تم لا يمكن تطبيقه على عقد استئجار السفينة ، كما أن القانون الأمريكي المشار إليه يستبعد من نطاق تطبيقه مشارطات إيجار السفن و عليه فإن الإحالة إلى هذا القانون في مشاركة إيجار يبقى بدون معنى . و زيادة على ذلك فإن القانون الأمريكي المشار إليه يحدد كمسؤولية الناقل القائمة عن الضرر المادي للبضائع ، بينما أن الضرر المراد تعويضه من طرف الشركة المستأجرة ناتج عن التوقف المستمر للسفينة و ليس ناتج عن تلف البضاعة .

و بعد عرض قضية الحال على مجلس اللوردات الإنجليزي ، ألغى قرار الغرفة الإستئناف الذي اتخذته في هذا الشأن . و بالمقابل اعتبر أن إدراج شرط "بارامونت"

بالمشاركة ، يجعله شرطا صحيحا و ينطبق على عقدها بالرغم من أنه ينص في بدايته على أمن هذا السند لا يرتب آثاره مع مراعاة القانون الأمريكي لنقل البضائع بحرا . هذا و قد أسس المجلس قراره في ذلك على نظرية التضارب و التعارض بين النصوص ، و التي تقضي بأن الأخذ بالشرط أولى من استبعاده . و من تم فإنه لا يمكن أن يكون محتوى نص الشرط سببا في استبعاد تطبيق هذا القانون على قضية الحال بحيث أنه منطقيا لا يعقل أن يحيل الأطراف إلى قانون لتطبيقه على عقدهما و في نفس الوقت يقبلوا نصا يستبعد هذا التطبيق<sup>1</sup> . و من هنا نستنتج أن شروط الإحالة مثل شرط "بارامونت" ( Clause Paramount ) ، تستمد قوتها الإلزامية بالنسبة لطرفي العقد من النص عليه في المشاركة .

أما في الحالة التي لا يمكن الاستدلال منها لا صراحة و لا ضمنا لمعرفة القانون الواجب التطبيق و التي ذهبت إرادة طرفي العقد إلى اختياره لذلك وقت إبرامه . فقد اختلف القضاء الدولي في إيجاد الحلول الواجبة الإتباع في هذا الشأن ، إذ نجد القضاء الفرنسي و البلجيكي ينتهجان تطبيق قانون مكان إبرام عقد إستئجار السفينة كمبدأ عام لتحديد القانون الواجب التطبيق على العقود بصفة عامة . بينما القضاء الألماني يأخذ بتطبيق قانون مكان تنفيذ العقد ، أما القضاء الإنجليزي فيطبق قانون راية السفينة<sup>2</sup> .

---

<sup>1</sup> - محمد عبد الفتاح ، المرجع السابق ، صفحة 50 .  
<sup>2</sup> - محمد عبد الفتاح ، المرجع السابق ، صفحة 50 .

## الفصل الثاني : الأحكام الخاصة بأنواع عقد إستئجار السفن

لقد حدد المشرع الجزائري الأشكال التي يمكن أن يتخذها عقد إستئجار السفينة ، وذلك عند معالجته للقواعد العامة لهذا العقد ضمن الفصل الأول للأمر رقم 80/76 المؤرخ في 1976/10/23 المعدل و المتمم بالقانون رقم 05/98 المؤرخ في 1998/06/25 المتضمن للقانون البحري ، إذ نص على أنواع هذا العقد على سبيل الحصر بصدد تعريفه لعقد الإستئجار ضمن المادة 640 منه<sup>1</sup>. كما أنه خصص ثلاث فصول من الباب الثاني لهذا القانون ، لوضع الأحكام المنظمة لكل نوع من أنواع مشارطات الإيجار المعمول بها . إذ جعل الفصل الثاني منه متعلق بإستئجار السفينة على أساس الرحلة و الفصل الثالث خاص بإستئجار السفينة لمدة معينة ، أما الفصل الرابع خصصه لإستئجار السفينة بهيكلها .

### المبحث الأول : إستئجار السفينة على أساس الرحلة

يعد إستئجار السفينة بالرحلة أو بالسفرة كما سمته بعض التشريعات البحرية العربية ، الشكل أو النوع الغالب و الأكثر استعمالا في التجارة البحرية لما له من مميزات خاصة ينفرد بها مقارنة بباقي أنواع عقود إستئجار السفن . ذلك أن الميدان البحري من خلال الممارسة العملية لهذا النوع من الإيجار ، أوجد مشارطات بالرحلة عامة . و هي تلك التي لا نجد لها نموذج معين خاص بها . من بين أهم هذه المشاركة العامة نجد تلك المعروفة بإسم "جانكون" GENCON ، و التي أقرها مؤتمر "بيمكو" BIMCO سنة 1922 و التي تم مراجعتها سنة 1976 ، بالإضافة إلى مشاركة NUYOY لسنة 1984 و مشاركة MULTIFORM<sup>2</sup> .

<sup>1</sup> - هناك بعض التشريعات البحرية مثل التشريع البحري المصري ، التي اعتمدت تقسيم هذه الأنواع الثلاثة لعقد إستئجار السفينة إلى نوعين . أخذة عنصر تجهيز السفينة من عدمه كمعيار لهذا التقسيم . فأوجدت إيجار السفينة غير مجهزة أي بهيكلها و إيجار السفينة مجهزة ، و هذا النوع الثاني جعلته ينقسم بدوره إلى صورتين : إيجار السفينة بالرحلة و إيجار السفينة لمدة معينة .

<sup>2</sup> - أحمد حسني ، المرجع السابق ، صفحة 127 .

و في هذا الصدد تحت نوادي الحماية الانجليزية ، أعضائها إلى استعمال أكثر من 42 نوعا من المشاركات النموذجية المتخصصة للاستئجار بالرحلة . كل حسب نوع و طبيعة البضائع المنقولة بموجبها أو بالنظر إلى منطقة قيام العقد أو ميناء وصول السفينة . و على سبيل المثال نجد مشاركات بالرحلة لنقل الأسمدة المعروفة بمشارطة FERTIVOY لسنة 1988 و تلك المتخصصة لنقل الحبوب SYNACOMEX لسنة 1990<sup>1</sup> و أخرى تستعمل لنقل الفحم و أخرى لنقل الخشب... إلى غير ذلك . كما أن هناك مشاركات تستعمل خصيصا لنقل المحروقات ، التي من أهمها مشارطة لندن لسفن الصهاريج المسماة Tanker voyage charter .

و مع ذلك يبقى تأجير السفينة بالرحلة نوعا شائعا في السفن الجواله ( Tramp Vessels )<sup>2</sup> ، أين يتعاقد المستأجر مع المؤجر من أجل استئجار سفينة لمرحلة معينة قصد نقل بضائع لحسابه كالحبوب أو الحديد أو البترول مثلا . و هذا بالنظر إلى ما يحققه هذا النوع من فوائد اقتصادية للمستأجر سواء كان فردا أو شركة تجارية أو دولة ، بتخفيض أجرة النقل و ضمان سرعة وصول البضاعة<sup>3</sup> .

**تعريف عقد الإستئجار بالرحلة :** ( voyage charter , Affrètement au voyage )

نجد تعريفا لهذا النوع من استئجار السفن في نص المادة 650 من القانون البحري الجزائري ، بحيث يظهر بوضوح من خلال استقراءها أن المشرع الجزائري إعتد طريقة تبيان التزامات كل طرف نحو الآخر في هذا العقد للوصول إلى تعريف استئجار السفينة على أساس الرحلة . و في هذا الصدد ، نص على أنه يتعهد المؤجر

<sup>1</sup> - JEAN-PIERRE BEURIER , Droits Maritimes , Dalloz , 2006-2007, page 309.

<sup>2</sup> - السفن الجواله هي التي لا تكون منضمة إلى أحد المؤتمرات الملاحية ، بحيث لا تلتزم بخط ملاحي معين بل هي تقوم برحلات بحرية بحثا عن الحمولات من ميناء إلى آخر . عكس السفن الخطية التي تقوم برحلات بحرية منتظمة و تتقيد بخط ملاحي معين .

<sup>3</sup> - عبد القادر حسين العطير ، المرجع السابق ، صفحة 249 .

في هذا العقد بأن يضع السفينة بكاملها أو جزء منها مزودة بالتسليح و التجهيز<sup>1</sup> تحت تصرف المستأجر قصد القيام برحلة أو عدة رحلات بحرية . و مقابل ذلك يتعهد المستأجر بدوره بدفع أجرة هذه السفينة أو الجزء المستأجر منها<sup>2</sup>.

إن معيار تحديد التزامات المؤجر و المستأجر في عقد استئجار السفينة على أساس الرحلة ، يكمن أساسا في نوع التسيير الذي يحتفظ به كل طرف للسفينة كمحل لعقدتهما. و هذا ما ذهب إليه المشرع الجزائري من خلال نص المادة 651 من القانون البحري، لما نص على أنه يحتفظ مؤجر السفينة بالرحلة بالتسيير الملاحي و التجاري لها . هذا ما يؤدي بنا إلى القول في هذا النوع من الإستئجار ، أنه بالرغم من وضع السفينة بين يدي و تحت تصرف المستأجر . فإن المؤجر يبقى طوال مدة العقد مهيمنا و مسيطرا سيطرة تامة على السفينة ، نتيجة احتفاظه بتسييرها الملاحي و التجاري معا. و أول ما يترتب على ذلك أن عنصر الزمن يسري في مصلحة المستأجر ضد مصلحة المؤجر . ذلك أن الرحلة أو الرحلات المتفق عليها تصبح محور عقد الإيجار ، إذ يستحق المؤجر أجرته بغض النظر عما إذا استغرقت الرحلة زمتا قصيرا أو طويلا<sup>3</sup>. لكن لما كان المؤجر يسعى إلى استغلال سفينته أفضل استغلال ممكن ، فإن من فائده إنجاز الرحلة البحرية في أقصر مدة زمنية ممكنة و هذا قصد تحرير السفينة لتأجيرها من جديد. إلا أن ذلك له انعكاس هام على إلتزامات كل طرف في هذا النوع من الإستئجار.

### المطلب الأول : إلتزامات المؤجر في عقد الإستئجار بالرحلة

<sup>1</sup> - هذا الإلتزام المتعلق بالسفينة الذي يقع على المؤجر في تأجيرها بالرحلة و المتمثل في تسليحها و تجهيزها من طرفه ( هذا الإلتزام الذي يقع عليه كذلك في تأجيرها لمدة معينة و يقع على المستأجر في تأجيرها بهيكلها كما سنرى عند دراسة هذين النوعين ) هو الذي جعل بعض التشريعات البحرية اعتماد تقسيم أنواع عقد إيجار السفينة ، إلى تأجيرها مجهزة أو غير مجهزة .

<sup>2</sup> - نفس التعريف الذي اعتمده المشرع الفرنسي بموجب المادة 05 من قانون النقل المؤرخ في 18/06/1966 ، المعدل و المتمم بالأمر رقم 2010/1307 المؤرخ في 28/10/2010 .

<sup>3</sup> - هاني دويدار ، المرجع السابق ، صفحة 208 .

لقد أشار المشرع الجزائري إلى إلتزامات المؤجر الذي يكون طرفا في عقد إستئجار السفينة بالرحلة ضمن نص المادة 652 من القانون البحري . إذ يقع عليه الإلتزام بجعل السفينة عموما قادرة على القيام بالعمليات الواردة في العقد . و بهذا الشكل فإنه يلتزم بالمحافظة على السفينة خلال الرحلة البحرية ، بحيث تكون في حالة جيدة وصالحة للملاحة و مزودة بقدر كاف بالتسليح و التجهيز و المؤونة و مصحوبة بكافة الوثائق المطلوبة للملاحة . كما أنه يقع عليه كذلك الإلتزام بالقيام بجميع المساعي لتنفيذ الرحلة أو الرحلات البحرية المحددة في المشاركة .

هذا و قد أوجب المشرع الجزائري المؤجر بموجب نص المادة 654 من القانون البحري بأن يقدم السفينة المتفق عليها ، في المكان و الزمن المحددين في العقد . و أن يجعلها مهيأة للتحميل خلال مواعيد و آجال الشحن و التفريغ . و ألزمه بنص المادة 673 من نفس القانون بأن يقوم برحلته على وجه السرعة و قيده باتخاذ الطريق المتفق عليه في العقد . كما أوجبه كذلك وفقا لأحكام المادة 675 من القانون البحري ، بأن يعتني بالحمولة خلال الرحلة البحرية ، على أن تكون درجة هذه العناية حسب نوعية البضاعة و استعمالاتها و كذا الأحكام الخاصة للمشاركة .

من خلال هذه المواد نستنتج أن المشرع الجزائري في هذا النوع من الإستئجار ، قد حدد إلتزامات متنوعة للمؤجر ، يمكن القول عنها أن منها ما هي متعلقة بالسفينة كمحل للعقد أو بالرحلة البحرية و أخرى متعلقة بالبضاعة المراد نقلها بموجب المشاركة .

### **الفرع الأول : الإلتزامات المتعلقة بالسفينة و الرحلة البحرية**

لا شك أن إلتزامات المؤجر التي لها صلة بالسفينة المؤجرة و كذا الرحلة البحرية الواجب تنفيذها من طرفه ، تكتسي أهمية بالغة مقارنة بباقي الإلتزامات الواقعة على المؤجر في عقد الإستئجار بالرحلة . و تبدو هذه الأهمية واضحة من خلال التعريف

الذي أعطاه المشرع الجزائري لهذا النوع من الاستئجار بموجب المادة 650 من القانون البحري . ذلك أنه حصر تعهد المؤجر في هذا العقد بوضعه تحت تصرف المستأجر، سفينة أو جزء منها مسلحة و مجهزة من أجل القيام برحلة بحرية أو أكثر .

**أ- الإلتزامات المتعلقة بالسفينة :**

يتضح من خلال تعريف عقد إيجار السفينة بالرحلة أن للمؤجر إلتزاما عاما اتجاه المستأجر، بأن يقدم له السفينة مسلحة و مجهزة و قادرة على القيام بالرحلة المتفق عليها في العقد . هذا الإلتزام الذي نص عليه المشرع الجزائري صراحة و فصله بموجب المادتين 652 و 654 من القانون البحري .

و عليه في استئجار السفينة بالرحلة ، المؤجر هو الذي يلتزم بالمحافظة على السفينة التي يضعها بين يدي المستأجر طوال الرحلة البحرية المحددة في العقد . و من تم فإنه يضمن للمستأجر صلاحيتها للملاحة ، بحيث يجب عليه أن يزودها بالتسليح و التجهيز و المؤونة المطلوبة . كما يحافظ المؤجر على تزويد هذه السفينة بجميع وثائقها الإدارية التي تسمح لها بالملاحة . حتى يجعلها تتمتع بالقدرة الكاملة للقيام بجميع العمليات المذكورة و المتفق عليها مسبقا في المشاركة<sup>1</sup> . و لهذا السبب يلتزم المؤجر كذلك عند تقديمه السفينة للمستأجر ، بأن يقدمها له في المكان و التاريخ المحددين في المشاركة و أن يهيئها لعمليات الشحن و التفريغ خلال المواعيد و الآجال المحددة لذلك<sup>2</sup> . و بالإضافة إلى كل هذه الإلتزامات ، يجب على المؤجر أن يبذل عناية الرجل العادي للقيام بجميع المساعي قصد تنفيذ عقد الإيجار على أحسن وجه ممكن<sup>3</sup> .

إن احتفاظ المؤجر بالسفينة في حالة صالحة للملاحة يكون طوال مدة الرحلة أو الرحلات المتفق عليها . و متى كان هذا الأخير يحتكر التسيير الملاحي و التجاري

<sup>1</sup> - أنظر الفقرة الأولى من المادة 652 من القانون البحري .

<sup>2</sup> - أنظر المادة 654 من القانون البحري .

<sup>3</sup> - أنظر الفقرة الثانية من المادة 652 من القانون البحري .

للسفينة المؤجرة ، فإنه يتعين عليه أن يجعلها في حالة صالحة ملاحيا و تجاريا قصد تنفيذ عقد الإيجار .

وعليه فإن صلاحية السفينة ملاحيا ، تشمل الهيكل و الآلات و أجهزة التوجيه و معدات السلامة و الإنقاذ و معدات الحريق إلى غيرها ، كما تشمل أيضا الشهادات اللازمة لملاحة السفينة خلال الرحلة البحرية ، و كذا احتوائها على أفراد طاقم مؤهلين بالعدد الكافي و المطلوب . أما عن صلاحية السفينة تجاريا ، فيعني أن تكون صالحة و مهيأة لاستقبال شحنات و بضائع المستأجر بحيث تكون عنابر السفينة نظيفة و أجهزة الشحن و التفريغ في حالة جيدة و مزودة بالغرف المبردة إذا كان الأمر يتعلق ببضائع سريعة التلف مثلا .

إضافة إلى ذلك فإن المؤجر يلتزم كذلك بالحفاظ على صلاحية السفينة إداريا ، بمعنى أن يكون حائزا لجميع الوثائق الضرورية و المطلوبة من طرف السلطات و الإدارة المينائية كما فرضته أحكام المادة 652 من القانون البحري ، خاصة منها الوثائق المفروضة في يومنا هذا بموجب معاهدي أمن و سلامة الموانئ Code ISM و Code ISPS<sup>1</sup> . كما أنه من الوثائق الهامة في الوقت الحاضر و التي تسمح للسفينة بالدخول إلى الميناء ، ما يعرف بشهادة النظافة ( certificat sanitaire ) التي تمنحها سلطات الميناء و من دونها لا يمكن للسفينة مباشرة عملياتها بداخله . و هذا ما يعبر عليه في المشاركات النموذجية بمصطلح أن السفينة حرة عمليا ( le navire est en libre pratique ) و عليه كثيرا ما يحتاط الأطراف اتجاه هذه الحالة بإدراج شرط في المشاركة يعرف بـ « clause as near as » ، أي أنه في الحالة التي يتعذر على السفينة الدخول إلى الميناء المعين في المشاركة بسبب عدم حيازتها للوثائق المطلوبة . يلتزم المؤجر بالرسو في ميناء أقرب ممكن من الميناء المتفق عليه و يعبر على ذلك بمصطلح « port voisin »<sup>2</sup> .

1- Pierre BONASSIS et Christian SCAPEL ,traité de droit maritime, l.g.d.j, 2006, page 495.

2 - Martine REMOND-GOUILLOUD, Droit Maritime, op.cit, p 281 .

و لما كان المؤجر ملزما بوضع تحت تصرف المستأجر ، السفينة المعنية في المشاركة بالرحلة . جرت العادة عند المؤجرين المالكين لعدة سفن مماثلة ، إلى استعمال بعض المشاركات لا تعين فيها السفينة بذاتها ، و إنما تكتفي سوى بالإشارة إلى خصائصها ليتم تحديد اسمها فيما بعد . و هي تلك المشاركات التي نجدها تحتوي على شرط يشار إليه بأحرف TBN ( To be nomined ) أي أن يعطى إسم السفينة بتعيينها و أوصافها بعد إبرام العقد <sup>1</sup> .

أما عن إلتزام المؤجر بتقديم السفينة في المكان و الزمان المحددين في العقد ، فإن المشاركات بالرحلة قد تعين ميناء الذي سترسى فيه السفينة لتنفيذ عملية الشحن أو التفريغ . كما أن البعض منها تترك تعيينهما إلى وقت لاحق ، و يتم ذلك بإخطار المستأجر مرسل البضاعة ربان السفينة بالميناء الذي يجب أن تتجه إليه . أما إذا لم تتضمن المشاركة تحديدا لتاريخ وضع السفينة تحت تصرف المستأجر و اقتصرت فقط على بيان المكان وقت التعاقد ، فمفهوم ذلك أنه على المؤجر أن يرسل السفينة فورا إلى المكان المعين للشحن لتصل في تاريخ مناسب . لذا فإنه كثيرا ما يحتاط المؤجر بوضع بجانب التاريخ المحدد في المشاركة عبارة "environ" أو "about" و التي تعني "تقريبا" و معنى هذا الشرط أن المؤجر يستفيد من بعض التسامح في حالة ما إذا وصلت السفينة متأخرة بين يدي المستأجر<sup>2</sup> . و هذا الفارق الزمني بين التاريخ المحدد في المشاركة و التاريخ الذي وصلت فيه السفينة متأخرة وفقا لهذا الشرط ، يخضع تقديره إلى القضاء لإعتبره تسامحا من عدمه .

و في هذا الصدد كثيرا ما تثار مشاكل عملية بمناسبة تنفيذ عقد الإستئجار ، و ذلك راجع لغموض العبارات المدرجة في المشاركة و ما يمكن إعطاؤها من تفسيرات مختلفة و متضاربة مع مصالح كل طرف في العقد . إذ يحاول صاحب الشأن مؤجرا

<sup>1</sup> - JEAN-PIERRE BEURIER , Droits Maritimes , op.cit, page 310 .

<sup>2</sup> - كمال حمدي ، المرجع السابق ، صفحة 444 و 445 .

أو مستأجرا كان باستنباط من هذه البنود الغامضة للمشارطة ، المعنى الذي يتفق و يخدم مصالحه وفقا للمعطيات الجديدة التي يفرضها عليه تنفيذ عقد الإيجار .

لهذا الغرض مثلا كثيرا ما يدرج بالمشارطات الأكثر تداولاً في مجال إستئجار السفن بالرحلة ، شرطا يهدف إلى عدم تعريض السفينة للخطر عند رسوها بالميناء ، بحيث أن يكون الماء تحت السفينة عميق بدرجة كافية يسمح لها أن تطفو و لا تلمس قاع البحر . و هو ما يعرف بشرط Always as float بمعنى أن تكون السفينة دوماً طافية . و هذا ما نصت عليه المادة الأولى من مشارطة GENCON و المادة الثانية من مشارطة LUTETIA و كذا المادتين الأولى و الثانية من مشارطة لندن لسفن الصهاريج Tanker voyage charter<sup>1</sup> . و هذا ما ذهبت إليه كذلك المادة 656 من القانون البحري ، بعدم سماحها للمستأجر ترتيب مكان للشحن لا تكون فيه السفينة بمأمن و عائمة باستمرار و لا تستطيع الخروج بدون عائق مع حمولتها .

أما عن الحالة التي لا يحدد فيها مكان للشحن في المشارطة ، فإن المؤجر يلتزم بموجب نص المادة 655 من القانون البحري ، بتقديم السفينة في المكان الذي يعينه مستأجر السفينة . و إذا لم يعين هذا الأخير مكانا للشحن في الوقت اللازم ، فإن المؤجر يكتفي بتقديم السفينة إلى مكان الشحن الذي تحدده سلطات الميناء وفقا لنص المادة 657 من القانون البحري . كما يتعين على المؤجر أن يعلم المستأجر أو أي شخص آخر معين لهذا الغرض عن وصول السفينة إلى مكان التحميل و بأنها جاهزة للشحن ، كما هو منصوص عليه في المادة 659 من القانون البحري . إذ يتم ذلك عمليا بقيام الربان بعد وصول السفينة إلى الميناء المتفق عليه بإبلاغ المستأجر باستعداد السفينة لتلقي البضائع المطلوب نقلها و أنها جاهزة بجميع معداتها للقيام بذلك ، و يكون هذا الإبلاغ بموجب وثيقة بحرية تعرف بـ « notice of readiness »<sup>2</sup> . و في جميع الحالات حتى و لو تم تعيين مكان الشحن ، لا يجوز للمؤجر رفض طلب

<sup>1</sup> - محمد عبد الفتاح ترك ، المرجع السابق ، صفحة 94 .

<sup>2</sup> - أحمد حسني ، المرجع السابق ، صفحة 135 .

المستأجر في قطر السفينة عند وصولها من مكان التحميل الملائم أو المحدد لذلك إلى مكان تحميل آخر ، و يتحمل المستأجر بذلك جميع النفقات و المصاريف الناتجة عن مثل هذه العملية وفقا لما نصت عليه أحكام المادة 658 من القانون البحري .

#### ب- الإلتزامات الخاصة بالرحلة البحرية :

تحدد مشاركة الإيجار رحلة السفينة ، بدايتها و نهايتها . إذ يتعين على المؤجر توجيه السفينة في تاريخ معين إلى ميناء معين لشحن حمولة المستأجر و نقلها إلى ميناء آخر ، بالرغم من أن هذه الرحلة البحرية يتم بها المؤجر بواسطة الربان .

من هذا المنطلق يتعين على الربان الإلتزام بخط السير المحدد قصد تحقيق الرحلة بكل إستقامة و بطريقة عادية ( réalisation du voyage en droiture )<sup>1</sup> ، و من تم فليس له أن ينحرف عن الطريق العادي الذي ستسلكه السفينة إلى غاية ميناء الوصول . كما أنه يجب عليه قيادة السفينة إلى ميناء الوصول المحدد و ليس إلى ميناء آخر .

و في هذا الصدد فإن المادة 674 من القانون البحري قد فرضت على المؤجر أن يقوم بالرحلة على وجه السرعة بإتباعه الطريق المبين في المشاركة البحرية ، و في حالة عدم تحديده فبالطريق المعتاد . هذا ما تشير إليه المشاركات النموذجية بالرحلة بعبارة " with all convenient speed " أو " with all possible dispatch " ، إلا أن عدم دقة مفهوم هذه العبارات المستعملة في المجال العملي للمشاركات بالرحلة جعلت إجتهااد القضاء هو كذلك غير دقيق و مرن عند معالجته لهذه الحالة . إذ أن القضاء الفرنسي في مشاركة بالرحلة من تونس إلى فرنسا ، إعتبر فيها أن تأخر السفينة لعشرة أيام في ميناء الشحن مقبول . بينما أن التحكيم قد إعتبر أن المؤجر

<sup>1</sup> - Pierre BONASSIS et Christian SCAPEL , traité de droit maritime, op.cit, page 501 .

مخطأ بخصوص بضاعة من مادة الفوسفات كانت منقولة على متن سفينة استغرقت 84 يوما لإتمام رحلتها من فرنسا إلى مدغشقر ، عوض 30 أو 32 يوما المعتادة لهذه الرحلة<sup>1</sup> .

هذا و تضيف نفس المادة 674 في فقرتها الثانية استثناء لهذا الإلتزام ، بحيث إعتبرت أن تغيير الطريق المتفق عليه للرحلة من طرف المؤجر لا يعد مخالفة لعقد الإيجار ، كلما كان هذا التغيير يستهدف إلى إنقاذ حياة الأشخاص أو الأموال الثمينة بالبحر أو لأي سبب معقول .

### 1/ شرط الإنحراف :

هذا و لما كانت القاعدة العامة تفرض على السفينة القيام بالرحلة على النحو المتفق عليه ، فإنه يتعين عليها أن تتبع الطريق المباشر و الأنسب لتنفيذ هذه الرحلة . إلا أنه الناحية العملية ، غالبا ما تتضمن مشارطات الإيجار النموذجية إستثناء لهذه القاعدة بإدراج شرط يسمح للسفينة بالخروج عن طريقها المحدد « clause de déroutement أي يكون الخروج عن الطريق مبررا ( déroutement justifié ) ، و يعرف هذا التغيير لخط السير الملاحي المتفق عليه بالإنحراف ( déviation )<sup>2</sup> .

إن إنحراف السفينة عن طريقها المعتاد أو الموصوف في العقد وفقا لهذا الشرط ، جعله المشرع جائزا بنص المادة 674 من القانون البحري ، في الحالة التي يستلزم فيها على السفينة تغيير طريقها لإنقاذ أرواح الأشخاص أو الأموال ذات القيمة بحرا . إلا أنه يمكن القول عن هتين الحالتين أنهما لم تأتيا على سبيل الحصر ، ما دام أن

<sup>1</sup> - Pierre BONASSIS et Christian SCAPEL ,traité de droit maritime op.cit, page 501. Voir , le premier cas , CAMP , sentence n°994 du 17/12/1998 , et sur le second la sentence n°891 du 2/10/1994 , DMF 1995.166 . Voir aussi , assez rigoureux et reprochant au fréteur des retards minimes , mais parce que dus a l'innavigabilité fautive du navire , The Tanaka , Queen's Bench 15/12/1989 , LLR 1990.1.536 .

<sup>2</sup> - JEAN-PIERRE BEURIER , Droits Maritimes , op.cit, page 311.

ذات المادة قد فتحت المجال للسفن قصد تغيير خط سيرها الملاحي كلما تعلق الأمر بأي سبب معقول<sup>1</sup>.

من الناحية العملية كثيرا ما تحتوي المشاركات بالرحلة - كما هو الحال بالنسبة لعقد نقل البضائع - على شروط الحرية « clauses de « liberté »<sup>2</sup> ، و التي تمنح الحق للمؤجر أن يتوجه بالسفينة و يتوقف بها ( faire escale ) في الموانئ الموجودة في الطريق العادي لها . إلا أن مثل هذه الشروط يجب أن تتم صياغتها بعبارات واضحة غير قابلة لأي تأويل ، ذلك أنه كلما كان الشرط غامضا يتم تفسيره ضد المؤجر ، بحيث لا يكون له الحق في الإنحراف في اتجاه أيا كان لم تحدده المشاركة .

كما أنه كثيرا ما ترد نصوص في المشاركات تعطي للسفينة الحرية في قطر أو مساعدة السفن الأخرى في كافة الأحوال و أن تتحرف بغرض إنقاذ الأرواح و الأموال . على سبيل المثال فإن مشاركة جانكون GENCON قد نصت على شرط الإنحراف في بندها العاشر 10 بالقول " للسفينة الحرية في الدخول إلى أي ميناء أو موانئ في أية حالة و لأي غرض ، و أن تبحر دون مرشد ، و أن تقطر و / أو تساعد السفن في جميع الأحوال ، و أن تتحرف وأيضا بغرض انقاذ الأرواح و / أو الأموال " <sup>3</sup> .

و مع ذلك فإنه يستحيل تحديد الأسباب المعقولة من عدمها مسبقا ضمن بنود المشاركة وقت إبرام العقد ، و ذلك يكمن في صعوبة إثبات سوء نية المؤجر وراء

<sup>1</sup> - أنظر النص باللغة الفرنسية للمادة 674 من القانون البحري .

<sup>2</sup> - Pierre BONASSIS et Christian SCAPEL , traité de droit maritime. op.cit, page 501.

<sup>3</sup> - أحمد حسني ، المرجع السابق ، صفحة 139 .

إنحراف السفينة المؤدي إلى تمديد الرحلة إضرارا بالمستأجر<sup>1</sup> ، و كذا لما يحمله هذا المفهوم من معاني مختلفة و تفسيرات واسعة . و من أمثلة ذلك ، يكون الإنحراف مبررا إذا أوجبه الأحوال الجوية أو الملاحية أو كان هدفه لتكملة حمولة السفينة في ميناء آخر في حالة الإستئجار الجزئي<sup>2</sup> أو كانت المشاركة ذاتها تجيز الانحراف لسبب معين<sup>3</sup> .

تتضح هذه الصعوبة في تقدير حسن أو سوء نية المؤجر في تغييره للطريق الموصوف له في المشاركة ، من خلال اختلاف رأي القضاء الانجليزي منذ إعتناقه مفهوم هذا الإنحراف ، حول ما إعتبره إنحرافا مبررا من عدمه . ففي قضية Kish V. Taylor سنة 1912<sup>4</sup> اعتبر أن إنحراف الربان مبرر لما قام بتحميل السفينة شحنة سطح أكثر مما يمكن حمله ، بحيث أصبحت غير صالحة للملاحة نتيجة هذا الوزن الزائد . و نتيجة ذلك إضطرت السفينة أن تنحرف عن طريقها المعتاد لتتوجه إلى ميناء للإصلاح .

و في قضية Scaramanga V. Stamp سنة 1880<sup>5</sup> قضي بمسؤولية مالك السفينة عن خسارة الشحنة ، لما إنحرفت السفينة قصد مساعدة سفينة أخرى في خطر ، إلا أنها بدلا من مجرد إنقاذ الطاقم حاولت أن تحصل على مكافأة مساعدة ، فقامت بقطر السفينة المنكوبة إلى الميناء ، و خلال هذه المحاولة جنحت السفينة المنقذة ذاتها و فقدت شحنتها المنقولة.

<sup>1</sup> - يعتبر إنحرافا كذلك كل اختصار للطريق يقوم به المؤجر لفائدته و لفائدة المستأجر بتقليصه زمن الرحلة ، إلا أن هذا الإنحراف يعد إنحرافا مبررا و لا تعويض عليه . أنظر ، عبد القادر حسين العطير ، المرجع السابق ، صفحة 255 .

<sup>2</sup> - نصت على هذه الحالة المادة 672 من القانون البحري و تعرف هذه العملية بالشحن التكميلي ( chagement complémentaire ) وتكون عادة بإنتفاق طرفي العقد أو في الحالة التي تلغى أو تفسخ المشاركة على جزء من السفينة ، فينحرف المؤجر عن طريقة إلى أحد الموانئ قصد تكملة حمولة هذا الجزء بإبرام مشاركة أخرى . أنظر ، عبد القادر حسين العطير ، المرجع السابق ، صفحة 255 .

<sup>3</sup> - كمال حمدي ، المرجع السابق ، صفحة 446 .

<sup>4</sup> - أحمد حسني ، المرجع السابق ، صفحة 138 .

<sup>5</sup> - أحمد حسني ، المرجع السابق ، صفحة 139 .

هذا ما يؤدي بنا إلى التفرقة بين ما عبر عنه فقهاء القانون البحري بالإنحراف المبرر و غير المبرر ، و عليه فإنه ليس كل انحراف اختياري أو إرادي صادر من الربان يعتبر إنحرافا مبررا . و لما كان ربان السفينة يلتزم أساسا ببذل العناية اللازمة و الكافية بحرصه للوصول بالرحلة إلى نهاية ناجحة ، يكون بالنتيجة إنحرافه مبررا كلما كان الغرض منه متابعة الرحلة أو المحافظة على سلامتها . و يكون كذلك عند حمايته السفينة و البضاعة كوكيل للمؤجر من المخاطر غير العادية ، و من تم فإنه يتعين على الربان أن يمنح المرونة المعقولة للتصرف في القيادة حتى يصل بالسفينة إلى طريقها الصحيح و بسلام . فإذا أصيبت السفينة بأضرار إستلزم عليه إصلاحها بالتوجه بها إلى أقرب ميناء للقيام بذلك ، و كذلك الشأن عندما تكون السفينة أو حمولتها معرضة إلى خطر ملاحى محقق الوقوع بسبب الأحوال الجوية السيئة<sup>1</sup> .

## **2/ موقف المشرع الجزائري من شأن الإلتزام بالوصول إلى الميناء المتفق عليه :**

أما عن الإلتزام الذي تولده المادة 674 من القانون البحري على عاتق المؤجر و المتمثل بإيصال السفينة إلى ميناء التفريغ المحدد في المشاركة و ليس إلى ميناء آخر. نلاحظ أنه في الحالة التي لا يمكن للسفينة الوصول إلى اتجاهها بسبب عوائق مستمرة لا يمكن تجنبها خلال مدة معقولة ، فرض المشرع الجزائري على ربان السفينة بموجب نص المادة 676 من القانون البحري ، أن يتبع الأوامر المعطاة له من المؤجر و المستأجر باتفاق مشترك بينهما . و إذا لم يتلقى أي أمر من هذا النوع ، فيتعين عليه قيادة السفينة نحو ميناء آمن و الأقرب ، بحيث يمكن له تفريغ الحمولة أو الرجوع بالبضاعة إلى ميناء الشحن حسب رأيه و ما يراه مناسباً و مفيداً للمستأجر . و مع ذلك فإنه في جميع هذه الحالات يتعين على المستأجر دفع أجره هذه المسافة .

إلا أن هذه الحالة الأخيرة المتوقعة على رأي الربان ، نادرا ما يمكن توقعها في المجال العملي لاتفاق الطرفين مسبقا بإدراج شرط احتياطي في المشاركة ، يحدد

---

<sup>1</sup> - أحمد حسني ، المرجع السابق ، صفحة 138 .

الميناء باسمه أو مكان التفريغ في حالة وجود عائق يحول دون إمكانية السفينة إلى الوصول إلى ميناء التفريغ الأصلي .

### 3/ حالة عطب السفينة :

كما أنه في الحالة التي تتوقف فيه الرحلة بسبب عطب السفينة في حد ذاتها<sup>1</sup> ، يحول دون تمكينها من مواصلة الرحلة خلال مدة معقولة . فإن المادة 677 من القانون البحري أعطت إمكانية للمستأجر في سحب حمولته من السفينة ، و بالمقابل منحت حقا للمؤجر في استحقاقه أجره المسافة ، باستثناء الحالات التي تكون فيها أسباب توقف الرحلة راجعة إليه أو ناتجة عن خطئه .

هذه العملية التي يقوم بها المستأجر و المتمثلة في سحب بضاعته من السفينة موضوع المشاركة قبل نهاية الرحلة و جعلها على متن سفينة أخرى قصد إتمام الرحلة ، تعرف بمصطلح المسافنة ( transbordement ) أو ( transshipment ) . و في هذا الصدد جعلت الفقرة الثانية من نفس المادة 677 مصاريف مسافنة الحمولة أثناء الطريق على عاتق المستأجر ، دائما باستثناء الحالات التي تكون فيها أسباب التوقف منسوبة للمؤجر . و من ذلك يتضح لنا أن عملية المسافنة لا تتم حتما إلا في حالات توقف الرحلة لأسباب عطب السفينة أو من أجل إصلاحها في حالة عدم صلاحيتها للملاحة ، بل يمكن أن تكون في الحالات العادية كلما تضمنت المشاركة باتفاق الطرفين بندا أجازت من خلاله هذه المسافنة و حددت به مصاريفها و كيفية إجرائها .

### الفرع الثاني : الإلتزامات المتعلقة بالبضاعة

حصر المشرع الجزائري بموجب نص المادة 653 من القانون البحري مسؤولية المؤجر عن الأضرار اللاحقة بالبضائع و التي يتسلمها الربان على ظهر السفينة ، في

<sup>1</sup> - عند قراءة النص باللغة الفرنسية للمادة 677 من القانون ، نجد أن المشرع يتكلم عن الخسائر كأسباب توقف الرحلة « cause d'avarie » و ليس عن عطب السفينة كسبب لتوقفها .

الحدود المنصوص عليها في المشاركة . بحيث تقوم مسؤولية المؤجر كلما تضررت البضاعة المشحونة على متن السفينة تنفيذاً لعقد الإيجار .

إلا أننا نلاحظ من خلال الفقرة الثانية لهذه المادة ، أن المشرع الجزائري أدرج إمكانية لتحرر المؤجر من هذه المسؤولية الواقعة على عاتقه بمناسبة تنفيذه للمشاركة بالرحلة . إذا أثبت أنه قد قام بالتزاماته كمؤجر أو أن الأضرار اللاحقة بالبضاعة ليست ناتجة عن تقصيره في القيام بهذه الإلتزامات أو أن هذه الخسارة أو الأضرار سببها عمليات الملاحة التي قام بها الربان أو مندوبيه .

و من تم فإن قيام مسؤولية المؤجر بالرحلة عن الأضرار اللاحقة بالبضاعة ، يتوقف على معرفة الإلتزاماته نحو هذه البضائع . و في هذا الصدد نصت المادة 675 من القانون البحري على وجوبية المؤجر أن يعتني بالحمولة خلال الرحلة آخذا بعين الإعتبار نوعية البضاعة و استعمالاتها و كذا الأحكام الخاصة المنصوص عليها في المشاركة .

#### أ- المحافظة على البضائع :

إن الإلتزام مؤجر السفينة بالرحلة يتمثل في حرصه و عنايته للبضائع طوال الرحلة البحرية ، و عليه فإن هذا يعني أنه يقع عليه الإلتزاما عاما نحو البضائع ببذله عناية الرجل الحريص للحفاظ عليها من ميناء الشحن إلى ميناء التفريغ . و تختلف هذه العناية التي يمكن أن يبذلها المؤجر حفاظا على سلامة البضائع المشحونة على متن السفينة ، باختلاف نوعيتها و الغرض المستعمل لأجلها ، بالنظر إلى ما تمليه عليه بنود المشاركة في ذلك . كما أنه لا يمكننا أن نستثني رعاية المؤجر للبضائع المشحونة في حالتها الإنحراف و المسافنة التي يمكن أن تخضع لهما السفينة و البضاعة ، كلما نصت عليهما المشاركة ضمن بنودها باتفاق طرفيها<sup>1</sup> .

<sup>1</sup> - كمال حمدي ، المرجع السابق ، صفحة 446 .

و لما كانت حالة إنحراف السفينة قد تشكل بدورها حالة لإجراء شحن تكميلي و الذي يمكن أن يكون لما يضع المستأجر حمولة ناقصة من البضائع أي تقل عن الحمولة الواردة بالمشاركة ، فإن المؤجر يلتزم بموجب نص المادة 672 من القانون البحري بعدم تكملة الحمولة ببضائع أخرى إلا ضمن الشروط المتفق عليها مع المستأجر . هذا و بالرغم من أن المادة 668 من نفس القانون قد حرصت على إلتزام المستأجر بوضعه على متن السفينة كمية البضاعة المذكورة في العقد ، فإنها قد حملته دفع أجرة الحمولة عن الكمية الناقصة في حالة العكس . و في نفس السياق أجازت المادة 669 الموالية للمستأجر استبدال البضائع المذكورة في المشاركة ببضائع أخرى دون الإضرار بالمؤجر أو المستأجرين الآخرين في هذه حالة الإستئجار الجزئي ، و مقابل ذلك جعلت أجرة الحمولة المستحقة للمؤجر في هذه الحالة لا تقل عن الأجرة الذي تم الإتفاق عليها بموجب المشاركة .

و عليه فإن المستأجر لا يمكنه القيام بعمليات شحن البضائع و تفريغها ، إلا إذا تلقى المساعدة الكافية من جانب المؤجر مادام أنه يحتفظ بالتسيير الملاحي و التجاري للسفينة طوال الرحلة البحرية . و من تم فإن هذه المساعدات التي يقدمها المؤجر هي التي تبين حدود إلتزاماته بخصوص البضائع المشحونة من طرف المستأجر . ذلك أنه يستوجب على المؤجر بأن يضع معدات السفينة في حالة جيدة وصالحة للعمل تحت تصرف المستأجر ، و يتم ذلك بتقديم المعدات المخصصة للمناولة و روافع السفينة و مضخاتها و العاملين عليها لتمكين المستأجر من شحن البضائع أو تفريغها ، كما يتحقق الربان من مدى مطابقة كمية البضاعة عند الشحن و نوع الحمولة و مقدارها و أوصافها مع البيانات الواردة و المتفق عليها في المشاركة .

و من تم فإن كل إخلال للمؤجر لإلتزامه بعدم وضعه أمكنة السفينة المحددة في المشاركة تحت تصرف المستأجر ، يعرضه إلى إفادة هذا الأخير بتخفيض مناسب

من الأجرة و كذا تعويضه عن الضرر اللاحق به جراء ذلك وفقا لما نصت عليه المادة 671 من القانون البحري . و مقابل ذلك منعت المادة 670 من نفس القانون المستأجر بأن يضع البضاعة في الأماكن غير المخصصة لإستقبالها ، حتى و لو كان استئجار السفينة كلياً و كانت كل أماكنها موضوعة تحت تصرفه من قبل المؤجر حسب بنود المشاركة . الأمر الذي يؤدي بنا إلى القول أنه رغم الحرية التعاقدية التي يتمتع بها طرفي العقد ، إلا أن إلتزام المستأجر بوضع البضاعة في الأماكن المخصصة لها دون سواها ، يعتبر إلتزاماً من النظام العام و لا يمكن للطرفين الإتفاق على مخالفته في جميع الأحوال ، و عليه بمفهوم المخالفة فإن كل شرط مدرج بالمشاركة يجيز للمستأجر مخالفة هذا الإلتزام يعتبر شرطاً باطلاً و بدون أثر .

#### ب- رص و تستيف البضائع :

كما أن عملية رص و تستيف البضائع فإنها تقع على المؤجر بموجب نص المادة 673 من القانون البحري ، ما لم يشترط خلاف ذلك في المشاركة بالرحلة . و في هذه الحالة إذا ما أُلزمت بنود المشاركة المستأجر للقيام بعملية الرص<sup>1</sup> ، فإنه يفهم منها عملية الرص التجاري<sup>2</sup> أي العمليات الرامية إلى المحافظة على البضاعة في حد ذاتها . و هي العمليات التي تتضمن عموماً ترتيب و توزيع الحمولة ( trimming ) و كذا تثبيتها داخل عنابر السفينة ( lashing )<sup>3</sup> تفادياً لإصطدامها بجدران السفينة أو حتى ببعضها البعض .

أما عن الرص الملاحي فهو من المهام الأساسية للربان الذي يبقى تابعاً للمؤجر ، إذ تتم هذه العملية مادياً بواسطة عمال الشحن ( dokers ) تحت مراقبة مقالو الشحن و التفريغ ( stevadore ) ، و مع ذلك فإن هذه العملية تدخل في وظائف ربان المسؤول فيما بعد عن قيادة السفينة ، كما أنه في الواقع فإن عملية الرص تتم دائماً في حضور هذا الضابط الأول للسفينة . و يندرج ضمن عملية الرص هذه ،

<sup>1</sup> - نجد ما يقابل مصطلح رص البضائع باللغة الفرنسية : L'arrimage des marchandises و باللغة الانجليزية : stowage of cargo .

<sup>2</sup> - كمال حمدي ، المرجع السابق ، صفحة 445 .

<sup>3</sup> - JEAN-PIERRE BEURIER , Droits Maritimes , op.cit, page 310.

إستخدام الفرش أو الفواصل للفصل بين البضائع و أرضية العنابر و أجنابها بغرض العمل على تهوية البضائع و إحكام تثبيتها<sup>1</sup>.

كما أن عملية رص البضائع بمفهومها الملاحي هي التي تهدف إلى المحافظة على توازن السفينة و بالتالي على سلامتها و صلاحيتها للملاحة ، فهو بالضرورة يقع على المؤجر ما دام يقوم بها الربان أو مندوبيه<sup>2</sup>. و عليه متى كان الربان مسؤولا عن البضاعة منذ أن يتلقاها على الرصيف تمهيدا لشحنها من طرف المستأجر ، كان المؤجر مسؤولا على هذه البضاعة بنفس القدر لتمتعه بالإدارة الملاحية و التجارية للسفينة . إلا أنه تجدر الملاحظة إلى أنه في الواقع قد تم التخلي تدريجيا عن المفهوم الملاحي للخطأ المرتكب في عملية رص البضائع من طرف القضاء و التحكيم الدوليين Le caractère nautique de la faute d'arrimage<sup>3</sup>.

و عليه فإنه متى كان ربان السفينة من مندوبي مؤجرها ، فإنه يلزمه دائما بخطئه كلما كان خطأ الربان خطأ ملاحيا قد ألحق ضررا للبضاعة المشحونة . و الأكثر من ذلك فإنه لا التشريع البحري و لا بنود المشاركة من إمكانها أن تعفي المؤجر من إلتزامه بالحفاظ على توازن السفينة جراء رص و تستيف البضائع ، لسبب منطقي و قانوني هو أن هذا الإلتزام متعلق بصلاحية السفينة للملاحة . الأمر الذي يجعل أن هذا الإلتزام من النظام العام<sup>4</sup> ، بحيث لا يمكن الإتفاق على مخالفته بإدراج شرط مخالف بالعقد ، حتى و إن كانت المادة 673 من القانون البحري الجزائري قد أجازت ذلك صراحة .

ذلك أنه إذا كانت مشاركة الإيجار لا تميز بين حالتي الرص الملاحي و التجاري للبضائع ، فإن هناك من بين المشاركات النموذجية التي نصت على هذا الإلتزام

<sup>1</sup> - محمد عبد الفتاح ترك ، المرجع السابق ، صفحة 97 .

<sup>2</sup> - كمال حمدي ، المرجع السابق ، صفحة 445 .

<sup>3</sup> - JEAN-PIERRE BEURIER , Droits Maritimes , op.cit, page 311.

<sup>4</sup> - JEAN-PIERRE BEURIER , Droits Maritimes , op.cit, page 311.

بالرّص ، بحيث نجد مشاركة جانكون GENCON التي تضمنت في بندها الثاني بياناً لمسؤولية الملاك المؤجرين على البضائع . إذ نص على أنه : " لا يسأل الملاك عن هلاك أو تلف البضائع أو التأخير في تسليمها إلا في الحالة التي يكون فيها الهلاك أو التلف أو التأخير قد نشأ عن خطأ أو إهمال في تستيف البضائع ، ما لم يكن التستيف قد نفذ بواسطة الشاحنين المستأجرين أو مقاول الشحن و التفرغ المكلف من قبلهم أو من قبل تابعيهم .... " <sup>1</sup> .

من خلال استقراء هذا البند نستنتج أنه يقع على ربان و مؤجر السفينة التزام مراقبة البضائع خلال التنفيذ عقد المشاركة و التأكد من ربطها جيداً مع مراعاة تهويتها و منع كذلك تسرب المياه إليها و اتخاذ جميع الاحتياطات اللازمة قصد حفظ الطبيعة أو التركيبة الكيميائية للبضاعة . كما أن نفقات هذه العمليات لا علاقة لها بهذا الإلتزام ، كون أن تحمل نفقات عمليات الشحن و التفرغ يخضع لإتفاق طرفي العقد . أي أنه قد يتحمل المستأجر كافة هذه النفقات حتى و لو كان المؤجر هو الذي يتولى تنفيذ عمليات الشحن و التفرغ كلها أو جزء منها . إلا أن ما هو معمول به غالباً في المجال العملي ما يتم الإتفاق على أن يكون أن المستأجر هو الذي يتحمل النفقات كلها حتى و لو كان ملزماً باستخدام عمال المؤجر .

### ج- مسؤولية المؤجر نحو البضائع المشحونة :

أما عن مسؤولية المؤجر عن تلف البضاعة و الناتجة عن إلتزامه برصها و عنايته لها طوال الرحلة البحرية ، فإنه يمكن القول أن القانون البحري بموجب أحكام المادة 653 منه قد جعل المؤجر تقوم في حقه مسؤولية مبنية على قرينة الخطأ المفترض ( *présomption de faute* ) و ليس مبنية على المسؤولية المفترضة ( *présomption de responsabilité* ) كما هو الحال بالنسبة للناقل في عقد النقل

<sup>1</sup> - أحمد حسني ، المرجع السابق ، صفحة 140 .

البحري<sup>1</sup> . و تتضح لنا أكثر قرينة الخطأ هذه من خلال الأحكام الصريحة التي وضعها البند الثاني من مشاركة جانكون GENCON حول قيام مسؤولية الناقل نحو البضائع المنقولة بموجب عقد الإيجار .

و عليه فإنه استنادا على ذلك يمكن للمؤجر أن يتحرر من مسؤوليته نحو بضائع المستأجر ، كلما أثبت عدم وقوع الخطأ منه إثبات أنه قد وفى بالتزاماته كمؤجر ، أو بإثبات عدم وجود العلاقة السببية بين خطئه و الضرر اللاحق بالبضاعة أي بمعنى أن الضرر لم ينشأ بسبب تقصيره في القيام بالتزاماته . كما يمكن أن يثبت أن الضرر ناتج عن سبب أجنبي ( cause étrangère ) .

تبعا لذلك فإن افتراض خطأ المؤجر بالرحلة يمكن فهمه من خلال احتفاظه بكل السلطات على السفينة بما في ذلك تسييرها الملاحي و التجاري . إلا أن ذلك لا يعني أن التزامه هو التزاما بنتيجة كون أنه يقع عليه التزاما ببذل عناية لتنفيذ الرحلة أو الرحلات المنصوص عليها في المشاركة . و مع ذلك فإن المحكمة العليا<sup>2</sup> كان لها رأيا مغايرا لما اعتبرت بأنه في إطار استئجار السفينة على أساس الرحلة ، المؤجر يقوم مقام الناقل المسؤول عن البضائع المكلف بها بموجب المادة 653 من القانون البحري . إذ أنه بهذا الشكل تكون قد جعلت على عاتق المؤجر مسؤولية مفترضة تكون قائمة كلما تضررت بضاعة المستأجر أثناء الرحلة البحرية . إلا أن ذلك لا يعني أن هذا هو الرأي الصحيح ، خاصة و أن المادة 693 من القانون البحري قد أبطت علاقات مؤجر و مستأجر السفينة بالرحلة خاضعة لأحكام المشاركة حتى و لو تم إصدار سند شحن بناء على هذا العقد .

بينما نلاحظ أن القانون البحري الفرنسي في هذه المسألة قد فرق بين الحالة التي يكون فيها المؤجر قد أصدر سند شحن لفائدة الغير tiers porteur du

<sup>1</sup> - أنظر المادة 802 من القانون البحري .

<sup>2</sup> - قرار غير منشور ، صادر عن الغرفة التجارية و البحرية للمحكمة العليا بتاريخ 1995/12/07 ، ملف رقم 138944 .

connaissance، بحيث جعلت المادة 17 فقرة 2 من قانون 18 جوان 1966 أحكام النقل بموجب سند الشحن هي الواجبة التطبيق على الطرفين . أما عن الحالة التي يكون فيها سند الشحن إسمي ( connaissance nominatif ) بحيث يبقى بين يدي المستأجر ، فهنا فقط أحكام المشاركة هي التي تطبق بين طرفي العقد <sup>1</sup> .

### المطلب الثاني : إلتزامات المستأجر في عقد الإستئجار بالرحلة

في مقابل الإلتزام الأساسي للمؤجر المتمثل في تقديم السفينة المعينة في الزمان و المكان المتفق عليهما و تلقيه البضاعة و صيانتها طبقا لبنود المشاركة قصد التنفيذ الحسن للرحلة البحرية . هناك إلتزام جوهري و هام يقع على المستأجر و الذي يستمد مرجعه من تعريف عقد استئجار السفينة بصفة عامة و كذا المشاركة بالرحلة بصفة خاصة الذي جاءت به المادتين 640 و 650 من القانون البحري ، إذ يتعهد المستأجر بدفع أجرة السفينة مقابل وفاء المؤجر بإلتزاماته . بالإضافة إلى أنه يقع عليه إلتزام على البضائع بتحملة عمليات شحنها و تفريغها وفقا لما تم النص عليه صراحة بموجب المادة 673 من نفس القانون . كما تجدر الملاحظة إلى أنه لا يثار بصد التأجير بالرحلة إلتزام المستأجر برد السفينة الموضوعة تحت تصرفه ، كون أن هذا الإلتزام يصبح بدون موضوع ، مادام أن السفينة تبقى تحت سيطرة المؤجر طوال الرحلة البحرية بسبب إحتفاظه بالتسيير الملاحي و التجاري بنص القانون <sup>2</sup> .

### الفرع الأول : الإلتزام بدفع الأجرة

تعبر الأجرة بمفهومها التقليدي ( frêt ) عن ثمن النقل عن طريق البحر <sup>3</sup> و يطلق عليها عموما مصطلح أجرة النقل . إلا أن مفهوم الأجرة في عقد استئجار السفينة بالرحلة يصبح أكثر تعقيدا مما هو عليه ، بالنظر إلى خصوصية هذا العقد و كذا خصوصية إلتزامات المؤجر كطرف فيه . و هذا ما يفسر أن الأجرة في المشاركة

<sup>1</sup> - JEAN-PIERRE BEURIER , Droits Maritimes, op.cit, page 311.

<sup>2</sup> - أنظر المادة 651 من القانون البحري .

<sup>3</sup> - Michel DE JUGLART, Emmanuel DU PONTAVICE, Jean-Paul SORTAIS, A. PIEDELIEVRE, Gaston DE LESTANG, l'affrètement par charte –partie, librairie générale de droit et de jurisprudence de Paris, R. PICHON et DURAND-AUZIAS, 1964 , page 111 .

بالرحلة ليست مجرد ثمن يتعين على المستأجر دفعه مقابل إستغلاله للسفينة طوال الرحلة البحرية ، كما هو الحال بالنسبة لبدل الإيجار في عقد إيجار الأشياء وفقا لأحكام القانون المدني .

يتضح لنا ذلك من خلال تعريف عقد استئجار السفينة بالرحلة الوارد بنص المادة 650 من القانون البحري ، أن المستأجر يلتزم بموجب المشاركة بالرحلة أساسا ، بدفع أجرة السفينة للمؤجر كمقابل للإلتزامات التي يقوم بها هذا الأخير نحوه من بداية الرحلة إلى نهايتها ، تنفيذا للعقد المبرم بينهما على أحسن وجه و وفقا لما تم الإتفاق عليه .

و عليه في الواقع فإن إلتزام المستأجر بدفع الأجرة للمؤجر يحكمه الإتفاق المبرم بينهما و ذلك متى نفذ المؤجر إلتزامه على الوجه الأكمل بوضع السفينة في حالة صالحة للملاحة بميناء التحميل تحت تصرف المستأجر . و عندها يتعهد المستأجر بدفع له الأجرة كاملة إما بميناء الشحن أو بميناء التفريغ ، أو بدفع جزء منها بميناء الإقلاع ( 90 % من الأجرة مثلا ) و تكملة الباقي بميناء الوصول ( 10 % من الأجرة مثلا ) حسب الإتفاق ، الذي يحدد أيضا الطرف الذي يتحمل دفع رسوم الإرشاد و رسوم الميناء و النفقات الأخرى . و مثال ذلك البند الرابع من مشاركة جانكون GENCON الذي ترك الإختيار للأطراف بين الدفع المسبق للأجرة و بين دفعها عند تسليم البضاعة، بحيث يكون للربان أن يرفض تسليم سندات الشحن قبل تسديد الأجرة في الحالة الأولى ، و يكون المستأجر ملزما بتسبيق المصاريف و الرسوم التي تتطلبها السفينة بميناء الشحن في الحالة الثانية. بينما مشاركة سيناكوميس SYNACOMEX قد عالجت فقط حالة الدفع المسبق للأجرة ضمن بندها الرابع<sup>1</sup> .

<sup>1</sup> - Pierre BONASSIS et Christian SCAPEL , traité de droit maritime, op.cit, page 525 .

أما إذا لم يوجد إتفاق في المشاركة على تحديد الأجرة ، فإنه يتم اللجوء في تحديدها إلى القواعد و الأعراف الجاري بها العمل في ميناء الشحن أو التفريغ أو بإتباع عرف التجارة الخاصة بالشحنة ، كما تجدر الملاحظة إلى أن وزن البضاعة أو حجمها إذا نقصا أو زادا أثناء الرحلة ، فإن تقدير الأجرة في حالة عدم وجود نص أو عرف بذلك يكون على أساس الكمية المشحونة و ليس الكمية التي تم تسليمها . كما أن تحديد الأجرة في بعض أنواع النقل يكون بالرجوع إلى معايير منشورة لأجور نمطية ( Published Scales of Standard Rates ) ، مثلما هو الحال بالنسبة لنقلات النفط مثلا <sup>1</sup> .

بالنسبة للتشريع البحري فإنه قد ترك بموجب نص المادة 686 ، تحديد مبلغ أجرة الحمولة <sup>2</sup> و مكان و زمان الوفاء بها و كيفية دفعها ، خاضعا لإتفاق طرفي المشاركة بالرحلة . كما أنه قد عالج حالة سكوت المشاركة عن تحديدها لمبلغ المستحق لهذه الأجرة ، إذ جعل حسابها يكون على أساس معدل أجرة الحمولة <sup>3</sup> المطبق و المعمول به في هذا النوع من الإستئجار ، في مكان و تاريخ وصول السفينة بميناء الشحن أو التحميل .

في هذه الحالة إذا تم إحتساب هذه الأجرة على أساس حجم أو وزن أو عدد الحمولة و كان هناك شك للطرفين في كيفية حسابها ، فإن المادة 687 من القانون البحري قد جعلت فقط كمية البضائع التي تم إفراغها هي وحدها التي تؤخذ بعين الإعتبار في حساب مبلغ أجرة الحمولة دون كميات البضائع المشحونة . و في نفس السياق تضيف المادة 688 الموالية على أنه يجب أن تحسب أجرة المسافة بالنسبة إلى

<sup>1</sup> - عبد القادر حسين العطير ، المرجع السابق ، صفحة 259 .

<sup>2</sup> - إستعمل المشرع الجزائري بصدد هذه المادة مصطلح " أجرة الحمولة " عوض مصطلح الأجرة فقط ، كما جاء في النص باللغة الفرنسية بعبارة « frêt » .

<sup>3</sup> - نلاحظ أن النص باللغة العربية للمادة 686 من القانون البحري - بالرغم من أنه هو الأصل - لم يكن دقيقا في إعطاء طريقة تحديد مبلغ الأجرة ، لكونه قد أغفل الإشارة في كيفية حسابه إلى معدل أجرة الحمولة و اكتفى بالإشارة إلى أنه يحسب تبعا لأجرة الحمولة . بينما النص باللغة الفرنسية قد أشار إلى ذلك بعبارة « Le montant du frêt doit être calculé sur le cours moyen des frêts » ، و تكمن عدم الدقة في تحديد مبلغ الأجرة في إختلاف أجرة الحمولة في نفس المكان و الزمان من سفينة إلى أخرى .

ما بين المسافة الكلية الواجب قطعها التي تم الإستناد عليها في حساب أجرة الحمولة و المسافة الحقيقية المقطوعة فعلا ، و بالنسبة إلى ما بين مصاريف الرحلة و مدة الرحلة على المسافة الكلية و المسافة المتبقي قطعها .

من خلال ذلك يتضح لنا أن المشرع البحري قد فرق بين نوعين من الأجرة في عقد الإستئجار بالرحلة ، أجرة لها صلة بالحمولة المشحونة من طرف المستأجر على متن السفينة و أجرة لها صلة بالمسافة التي تقطعها السفينة تنفيذا للرحلة البحرية . كما أن الإرتباط الذي يفرض نفسه بين بدفع المستأجر للأجرة و تنفيذ المؤجر للرحلة أو الرحلات المتفق عليها لكونهما إلتزامين متناظرين ، يدفعنا إلى التساؤل حول الآثار المترتبة عن عدم التنفيذ الكلي أو الجزئي لهذه الرحلة أو الرحلات المقصودة .

#### أ- كيفية تحديد الأجرة و حسابها :

لما كانت الأجرة في عقد الإستئجار بالرحلة ، تدخل في تحديدها عدة اعتبارات تتعدى مفهوم مقابل الانتفاع بالشيء المؤجر . فإن الواقع العملي قد أوجد عدة طرق و مقاييس لحسابها و لتحديد قيمتها<sup>1</sup> . و من تم فإن هذه المقاييس هي التي تفرق لنا بين الأجرة المعتمد حسابها على أساس الحمولة و بين الأجرة التي يتم الإعتماد في حسابها على مسافة الرحلة البحرية للسفينة .

كما أنه رغم الحرية المطلقة التي يتمتع بها المؤجر و المستأجر في تحديد مبلغ الأجرة بموجب المشاركة بالرحلة وفقا لنص المادة 686 من القانون البحري ، إلا أنه يتعين عليهما يضمننا عقدهما النسبة المئوية للأجر الخاص باستئجار السفينة<sup>2</sup> كما فرضته عليهما الفقرة ج من المادة 643 التي نصت على البيانات الواجب ذكرها في

<sup>1</sup> - Med El Kamel EL KHALIFA, les transports maritimes, affrètement et chartes-parties, op.cit , page 40 et 41 .

<sup>2</sup> - نصت الفقرة ج للمادة 643 من القانون البحري ضمن نصها باللغة الفرنسية :

« Le taux de rémunération pour l'affrètement du navire »

عقد الاستئجار بصفة عامة . و من تم يستمد مستأجر السفينة التزامه بدفع الأجرة عن الرحلة حسب مقدارها المحدد أو بالرجوع إلى طريقة حسابها المحددة في العقد .

## 1/ أجرة الحمولة :

هي تلك الأجرة التي نص عليها المشرع البحري ضمن المادتين 686 و 687 ، إذ أنه عادة ما تحدد هذه الأجرة للرحلة بمبلغ جزافي مقابل الكمية الإجمالية للبضاعة المشحونة ، شريطة أن لا تتجاوز الكمية المحددة في العقد و يشار إليها في المشاركات النموذجية بعبارة ( Lumpsum freight )<sup>1</sup> بالنسبة للمشاركات الخاصة بنقل البضائع الصب<sup>2</sup> . كما يكون حساب مقدار الأجرة حسب طبيعة البضاعة ، سواء بالنسبة إلى وحدة وزنها بالطن المتري أو بالطن الإنجليزي<sup>3</sup> أو بالنسبة لحجمها بالمتر المكعب أو بـ 40 قدم مكعب . أما فيما يتعلق بنقل الحيوانات فإن حساب الأجرة يكون على أساس عدد الرؤوس<sup>4</sup> .

## 2/ أجرة المسافة :

إن هذه الأجرة في المشاركة بالرحلة لا تكون مستحقة للمؤجر ، إلا في الحالة التي تتوقف فيها السفينة بصفة نهائية عن الملاحة قبل إنتهاء الرحلة المتفق عليها ، أو بعبارة أخرى عندما يتعذر على الربان إيجاد سفينة أخرى لإستبدال سفينته ، قصد تحقيق عملية مسافنة البضائع تنفيذا للرحلة . ففي هذه الحالة يستوجب على المستأجر دفع ثمن الأجرة التناسبية للمسافة<sup>5</sup> ( le fret proportionnel à la distance ) التي قطعتها السفينة بحمولتها بالنسبة للمسافة التي كان عليها قطعها للوصول إلى ميناء التفريغ .

<sup>1</sup> - JEAN-PIERRE BEURIER , Droits Maritimes , op.cit, page 311.

<sup>2</sup> - “Affrètement en travers ou en bloc dit aussi lumpsum, est un contrat qui, en échange d’un fret global, met a la disposition de l’affréteur un navire dont un certain poids mort utile ( port en lourd utile ou deadweight cargo capacity ) et un volume correspondant sont garantis”. Voir Léon LAVERGNE, Les transports par mer, op.cit, page 94.

<sup>3</sup> - واحد طن متري = 1000 كيلوغرام ، واحد طن إنجليزي = 1016 كيلوغرام .

<sup>4</sup> - Léon LAVERGNE, Les transports par mer, op.cit, page 80 .

<sup>5</sup> - René RODIERE, Emmanuel DU PONTAVICE, Droit maritime, Dalloz, 12<sup>e</sup> édition 1997, page 292 .

إن هذه الطريقة في حساب أجره المسافة قد إعتدها المشرع البحري بنص المادة 688 بصيغة الوجوب ، بحيث يتعين على أطراف العقد تحديد مقدار أجره المسافة وفقا لهذا الحساب - في حالة عدم وجود إتفاق بينهما يحدد كيفية حسابها- و الذي يكون عمليا وفقا لهذه المعادلة : أجره المسافة = ( أجره الحمولة x المسافة المقطوعة ) / المسافة الباقية<sup>1</sup>.

### ب- حالات إستحقاق المؤجر للأجرة كدين بحري على عاتق المستأجر :

من الواضح أن مفهوم الأجرة في المشاركة بالرحلة لا يمثل فقط مقابل إنتفاع المستأجر بالسفينة كشيء مؤجر له ، و كما هو ثابت من خلال المعايير المطبقة في طريقة حسابها . و عليه فإن دفعها لفائدة المؤجر لا يكون سوى بمجرد وضعه السفينة تحت تصرف المستأجر ، و إنما يكون كذلك مقابل الخدمات الأخرى الواقعة عليه اتجاه السفينة أو البضاعة أو حتى اتجاه الرحلة البحرية . ذلك أن نص المادة 671 من القانون البحري قد أفاد المستأجر بتخفيض من الأجرة ، يتناسب مع أجزاء و أمكنة السفينة التي لم يضعها المؤجر تحت تصرفه و التي تم الإتفاق عليها في المشاركة .

و من ثم فإنه يتعين على المستأجر دفع الأجرة كاملة ، متى قام المؤجر بتنفيذ الرحلة على النحو المتفق عليه في المشاركة . كما أن المشرع البحري قد أورد حالات تكون فيها الأجرة مستحقة الأداء كاملة رغم عدم إنجاز المؤجر للرحلة سواء بفعل المستأجر أو لأسباب أخرى .

### 1/ نقص الحمولة و استبدال البضاعة المشحونة :

<sup>1</sup> - JEAN-PIERRE BEURIER , Droits Maritimes, op.cit, page 312 .

فيما يتعلق بالبضاعة المشحونة من طرف المستأجر على متن السفينة ، فإنه يلتزم بنص المادة 668 من القانون البحري بوضع كمية البضاعة المدرجة في المشاركة . و كل إخلال من طرفه بهذا الإلتزام يجعله يتحمل دفع أجرة الحمولة المتفق عليها كاملة. أي أن المستأجر يسدد في هذه الحالة مقدار أجرة البضاعة التي شحنت و كذا تلك التي لم يتم شحنها . و هذا ما يفسر منع المؤجر من تكملة الحمولة الناقصة ببضائع أخرى عند الإستئجار الكلي للسفينة تفاديا لكل إثراء بلا سبب على حساب المستأجر ، إلا إذا أجاز له هذا الأخير ذلك في العقد وفقا لأحكام المادة 672 من القانون البحري .

لذلك يلاحظ أن بعض المشاركات بالرحلة الخاصة بنقل البضائع المتغيرة الوزن و التي لا تحافظ على نسبة ثابتة لحمولتها أثناء الرحلة بحسب طبيعتها أو بفعل العوامل الطبيعية كالحبوب مثلا ، تنص ضمن بنودها أن السفينة مؤجرة لنقل كمية معينة من البضاعة بالإشارة إلى مقدارها بالطن بزيادة أو نقص 10 % . بمعنى أن المستأجر لا يلتزم بأداء أجرة الكمية الناقصة من الحمولة طالما كان في حدود هذه النسبة المتفق عليها في العقد و التي تعرف بالكمية المسموح بها زيادة أو نقصا . أما إذا نصت المشاركة على شرط التقريب بإضافة عبارة حوالي أو تقريبا ( environ ) أو ما يفيد هذا المعنى بجانب مقدار كمية البضاعة في العقد ، فإن تفسير هذا الإصطلاح يكون حسب عادات الميناء أو ما جرت عليه المشاركات النموذجية الخاصة بنوع و طبيعة البضاعة المشحونة ، فقد يعني 10 % أو 5 % بالزيادة أو النقص في الحمولة <sup>1</sup> .

بالإضافة إلى إلتزام المستأجر بشحن كمية و نوع البضاعة المدونة في العقد ، فإنه يتعين عليه كذلك دفع الأجرة كاملة حتى و لو إستبدلها ببضائع أخرى دون إضرار بالمؤجر و المستأجرين الآخرين . بحيث تكون أجرة الحمولة المدفوعة في

---

<sup>1</sup> - كمال حمدي ، المرجع السابق ، صفحة 448 .

هذه الحالة حسب نص المادة 669 من القانون البحري ، لا تقل عن الأجرة المتفق عليها في المشاركة . أما إذا طلب المستأجر تفريغ البضائع أثناء الرحلة قبل وصولها إلى الميناء المتفق عليه<sup>1</sup> ، فيكون كذلك ملزماً بدفع مبلغ الأجرة المتفق عليها كاملة و لا يخصم منها الأجرة عن المسافة المتبقية ، بل أن أحكام المادة 678 قد حملته زيادة على ذلك جميع المصاريف المسببة لهذه العملية .

## 2/ توقف السفينة أثناء الرحلة البحرية :

كما أنه في الحالة العكسية ، و التي يكون فيها سحب الحمولة أثناء الرحلة ليس بطلب من المستأجر و إنما بسبب توقف السفينة الخارج عن إرادة المؤجر . يكون المستأجر مدينا اتجاهه بمبلغ أجرة المسافة ، بحيث تكون مصاريف مسافنة هذه الحمولة من السفينة المتوقفة إلى سفينة أخرى على عاتق المستأجر بموجب نص المادة 677 من القانون البحري . و في نفس السياق إذا تعلق الأمر كذلك بعدم إستكمال الرحلة بسبب عوائق مستمرة لا يمكن تفاديها في مدة معقولة ، فإن المادة 676 السابقة جعلت المستأجر ملزماً بدفع أجرة المسافة في هذا الوضع ، رغم إتفاقه مع المؤجر أو الربان بالرجوع إلى ميناء التحميل أو على توجيه السفينة نحو ميناء قريب و آمن غير ميناء التفريغ المحدد في العقد .

أما إذا كنا بصدد التوقف المؤقت للسفينة نظراً لظروف القوة القاهرة و الذي يليه إستئناف الرحلة في أجل معقول ، فإن المشرع البحري لم ينص صراحة على مدى إستحقاق المؤجر للأجرة كاملة في هذه الحالة ، بل اكتفى فقط بالقول ضمن المادة 691 على أن عقد الإستئجار يبقى ساري المفعول بحيث لا يلتزم المؤجر مقابل ذلك بدفع التعويض الناتج عن التأخير . إلا أنه بمفهوم المخالفة يمكننا أن نستنتج أن المؤجر يستحق الأجرة كاملة ما دام أن المستأجر لا يمكنه خصم مقدار التعويض عن التأخير من هذه الأجرة لعدم إستحقاقه لأي تعويض أصلاً بصريح النص .

---

<sup>1</sup> - في حالة الإستئجار الجزئي يشترط قبول المؤجر قصد عدم الإضرار بالمستأجرين الآخرين.

و في مثل هذه الظروف فإنه من الممكن أن لا تحتمل مصلحة المستأجر الإنتظار ، لذا أجاز له القانون البحري بإخراج بضائعه من السفينة لمواجهة الموقف بالحل الذي يراه ملائما ، كالبحث عن سفينة أخرى لتنفيذ الرحلة . أما إذا قام المستأجر بتفريغ بضائعه بميناء التحميل حتى زوال أثر القوة القاهرة و تآهبت بعدها السفينة الأصلية للإقلاع ، فيتعين عليه أن يعيد شحن البضائع على متنها ، كون أن العقد لازال نافذا<sup>1</sup> . و مهما اختلف الحل الذي يختاره المستأجر في مثل هذا الظرف المؤقت ، فإن ذلك لا يعفيه من دفع الأجرة كاملة و كذا نفقات تفريغ و مصاريف إرجاع البضائع على متن السفينة المؤجرة .

غير أن الأمر يختلف بالنسبة لظروف القوة القاهرة التي يكون من شأنها تنفيذ الرحلة مستحيلا ، أو كان ذلك راجعا لفقدان السفينة أو لعدم قابليتها للتصليح أو لمصادرتها أو لإيقافها أو منعت تماما من التجارة من طرف السلطات المينائية المحددة في العقد . ذلك أن المشرع البحري قد جعل هذه الحالات الواردة على سبيل الحصر ضمن المادة 689 من القانون البحري ، من شأنها أن تؤدي إلى فسخ العقد بناء على طلب أحد الطرفين كلما تحققت أثناء الرحلة البحرية بناء على أحكام المادة 690 الموالية لها ، و يكون فيها المستأجر ملزما بدفع أجرة الحمولة للمسافة .

بينما إذا وقعت هذه الحالات المنصوص عليها في المادة 689 من القانون البحري قبل إقلاع السفينة من ميناء التحميل ، يفسخ العقد بقوة القانون بدون تعويض و من تم فلا مجال للإلتزام بدفع الأجرة من طرف المستأجر بسبب إنقضاء إلتزامات كل طرف . كما أنه بغض النظر عن هذه الحالات ، نلاحظ من خلال أحكام المادة 692 أن المشرع البحري قد منح إمكانية للمستأجر في فسخ العقد قبل البدء في شحن البضاعة ، إذ يكون ذلك بدفعه تعويضا عن الضرر اللاحق بالمؤجر بحيث لا يتجاوز

<sup>1</sup> - عبد الحميد المنشاوي ، قانون التجارة البحرية في ضوء الفقه و القضاء ، منشأة المعارف بالأسكندرية ، سنة 2005 ، صفحة 213 .

مبلغ هذا التعويض أجرة الحمولة المدونة في المشاركة . و معنى ذلك أنه إذا كان فسخ العقد من طرف المستأجر قبل البدء في الرحلة ، يسقط إلتزامه في دفع الأجرة . فإن ذلك لا يعفيه من دفع تعويض للمؤجر يساوي مقدار هذه الأجرة أو يقل عنها حسب مقدار الضرر اللاحق به .

### 3/ شرط إستحقاق الأجرة في جميع الأحوال :

هذا و بالرغم من أن أحكام القانون البحري قد نظمت الحالات التي تكون فيها الأجرة مستحقة الدفع كاملة أو جزئيا للمؤجر و الحالات التي يعفى فيها المستأجر من دفعها . إلا أنه يجب التذكير إلى أن هذه الأحكام لا نجد لها تدخلا إلا لتكملة إرادة الطرفين عند سكوت إتفاقهما عن تنظيم دفع هذه الأجرة، ما دام أن هذه القواعد ليس أمره<sup>1</sup> . لهذا السبب فإن الكثير من المشاركات النموذجية بالرحلة قد تضمنت شرط إستحقاق الأجرة في جميع الحالات ( Frêt acquis à tout événement ) . و معنى هذا الشرط أن المستأجر يلتزم بدفع الأجرة كاملة بمجرد شحن البضائع على متن السفينة ، سواء نفذ المؤجر الرحلة أو لم يتم تنفيذها و بغض النظر عن مصير الحمولة أو وصولها إلى ميناء التفريغ ، حتى و لو كان سبب ذلك توقف أو فقدان السفينة أو حتى حالة القوة القاهرة .

إن التشريع البحري الجزائري لم يتطرق لمثل هذا الشرط الذي يلزم المستأجر بدفع الأجرة مهما كانت نتيجة الرحلة البحرية . إلا أنه يمكننا معرفة مدى مصداقية هذا الشرط بالرجوع إلى موقف القضاء الإنجليزي في هذا الشأن ، الذي فسر شرط استحقاق الأجرة حتى في حالة فقدان السفينة ، على أنه لا يفيد سوى أن المستأجر كان عليه إلتزام بدفع الأجرة للمؤجر في الوقت الذي كانت فيه البضاعة على متن السفينة و ليس أكثر من ذلك<sup>2</sup> . نفس الإتجاه إعتمده مجلس الإستئناف الإنجليزي بالنسبة

<sup>1</sup> - أنظر المادتين 641 ، 686 من القانون البحري .

<sup>2</sup> - Court of Appeal 05/10/1982, Navire The Lorna. Voir Pierre BONASSIS et Christian SCAPEL , traité de droit maritime, op.cit, page 526 .

للشرط الذي نص على أن يكون دفع الأجرة بنسبة 75 % بعد خمسة أيام من إقلاع السفينة ، سواء فقدت البضاعة أو السفينة أو لم تفقد ( vessel and/or cargo lost or not lost ) . ذلك أن السفينة قد فقدت بعد ثلاثة أيام من إقلاعها ، و بالمقابل قضى المجلس بعدم إستحقاق المؤجر للأجرة ، لكونه إعتبر أن هذا الشرط يعني أن الأجرة لا تكون قابلة للإسترداد من طرف المستأجر عند فقدان السفينة في الحالة التي يكون قد سددها مسبقا، بينما في قضية الحال فإن السفينة قد فقدت قبل حلول أجل استحقاق الأجرة<sup>1</sup> .

#### 4/ شرط الدفع المسبق للأجرة :

و مع ذلك فإنه لا يجب الخلط بين هذا الشرط الرامي إلى إستحقاق الأجرة في جميع الأحوال و الشرط الذي ينص على دفع الأجرة مسبقا ( Frêt payé d'avance )<sup>2</sup> . ذلك أن الأجرة التي يدفعها المستأجر كاملة و مسبقا في ميناء التحميل ، لا تكون دائما مستحقة من طرف المؤجر في جميع الأحوال ، بحيث يمكن للمستأجر استرداد مبلغ هذه الأجرة ، كما لو تعلق الأمر بعدم تنفيذ الرحلة وفقا لما تم الإتفاق عليه في المشاركة بسبب خطأ صادر منه أو من تابعيه .

إلا أنه ما يلاحظ من الناحية العملية أن أغلبية المشاركات بالرحلة تشترط دفع الأجرة من طرف المستأجر مسبقا بميناء الشحن ، إذ أن الهدف من ذلك ضمان المؤجر لقبضه مبلغ هذه الأجرة . كما أنه توجد بعض المشاركات التي تنص على أن يكون دفع الأجرة لاحقا بميناء التفريغ و الذي يكون من طرف المستأجر . كما يمكن أن يكون دفع هذه الأجرة من طرف المرسل إليه الذي يستقبل البضاعة ، كلما أدرج المستأجر شرط نقل هذا الإلتزام إلى المرسل إليه بموجب سند الشحن المحرر لفائدته .

<sup>1</sup> - Court of Appeal 21/06/1988, Navire The Karin Vatis. Voir Pierre BONASSIS et Christian SCAPEL , traité de droit maritime, op.cit, 2006, page 526 .

<sup>2</sup> - René RODIERE, Emmanuel DU PONTAVICE, op.cit, page 293 .

و في مثل هذه الحالة ، ما دام أن حق المؤجر في استيفائه للأجرة يكون محميا بموجب الإمتياز الذي يتمتع به على البضائع بموجب المادتين 645 و 681 من القانون البحري ، فإن المستأجر يبقى ضامنا لدفع مبلغ الأجرة ، إلا إذا تم الإتفاق على خلاف ذلك بالمشاركة . هذا الإتفاق الذي نجده في بعض المشاركات بالرحلة على شكل بند أوجدته الأعراف البحرية الإنجليزية و الأمريكية و الذي يعرف بشرط *cesser clause* أو *clause de cessation*<sup>1</sup> . هذا الشرط الذي ينص على أن المؤجر يكون له إمتياز على البضائع من أجل الأجرة ، و أن مسؤولية المستأجر تنتهي بعد وضع البضاعة على متن السفينة ، لكن فقط في الحالة التي يكون فيها المؤجر غير قادر على إستيفاء الأجرة بممارسته إمتيازه بميناء الوصول (*only to such extent as owners have been unable to obtain payment by exercising the lien cargo*) . إلا أن الإجتهد القضائي قد فسر هذا الشرط بنوع من المرونة ، حينما إعتبر أنه حتى و لو لم يمارس المؤجر إمتيازه على البضائع ، فإن المستأجر يبقى مسؤولا اتجاهه متى كانت ممارسة هذا الإمتياز من طرف المؤجر غير مجديا<sup>2</sup> .

### الفرع الثاني : الإلتزام بشحن و تفريغ البضائع

إن تنظيم العمليات المتعلقة بشحن و تفريغ البضائع ، يكون بموجب البنود المتفق عليها في المشاركة . إذ يلتزم المستأجر أصلا بشحن و تفريغ بضاعته ، في مقابل إلتزام المستأجر بتقديم السفينة في المكان و الزمان المعينين و جعلها مهيئة للتحميل خلال مواعيد الشحن و التفريغ<sup>3</sup> . و في هذا الصدد نصت المادة 673 من القانون البحري على أن يقوم المستأجر بتحميل السفينة ، إلا إذا تم الإتفاق على خلاف ذلك في المشاركة . و بالرغم من أن المشرع قد نص صراحة على إلتزام المستأجر بشحن البضائع فقط ، فإن هذا لا يعفيه من الإلتزام بتفريغها . ما دام أنه قد جعل

<sup>1</sup> - Pierre BONASSIS et Christian SCAPEL , traité de droit maritime, op.cit, 2006, page 526 .

<sup>2</sup> - Court of Appeal 07/12/1971, Navire The Sinoe. Voir Pierre BONASSIS et Christian SCAPEL , traité de droit maritime, op.cit, page 527 .

<sup>3</sup> - أنظر المادة 654 من القانون البحري .

الأحكام الخاصة بالشحن تطبق بشكل مطابق على عمليات التفريغ و آجالها بموجب نص المادة 679 من القانون البحري . و في الواقع فإن المستأجر لا يتولى تنفيذ هذه العمليات بنفسه و إنما يلجأ عادة إلى متخصصين في هذا المجال و المعروفين بمقاولي الشحن و التفريغ .

#### أ - تنفيذ عملية الشحن و التفريغ من طرف المؤجر و المستأجر :

تتم عملية الشحن عادة من الناحية العملية ، لما يأتي المستأجر بالبضاعة إلى جانب السفينة ( alongside the vessel )<sup>1</sup> و يقوم برفعها حتى حاجز السفينة ليستقبلها المؤجر على ظهرها ليقوم بدوره برصها و تستيفها في العنابر . هذا و قبل أن يكون المستأجر ملزماً بالبداية في عمليات الشحن ( an obligation to commence loading ) يجب أن تكون السفينة قد وصلت إلى الميناء المحدد أو قد ربطت بجانب الرصيف المعين ( an arrived ship ) و جاهزة للشحن ( ready to load ) ، و أن يتم إخطار المستأجر أو وكيله بذلك بواسطة إخطار الإستعداد ( notice of readiness )<sup>2</sup> .

و من بين النصوص الإتفاقية الواردة بالمشارطات النموذجية بالرحلة و التي أشارت على إلتزام المؤجر بعملية رفع البضاعة من الرصيف حتى حاجز السفينة ، نجد البند 05/أ من مشاركة جانكون الذي ينص على أنه : " يؤتى بالبضائع إلى جانب السفينة بطريقة تمكنها من تلقيها بروافعها الخاصة . و يقدم المستأجر على نفقة العمال اللازمين للعمل على البر أو على ظهر الصنادل . و تقتصر السفينة على إنزال البضاعة على ظهرها . و إذا تم الشحن بواسطة رافعة البضائع توضع حرة في عنابر السفينة و يدفع الملاك نفقات التستيف فقط . كل قطعة أو طرد من الشحنة يزيد وزنها عن 2 طن يشحن و يستف و يفرغ بواسطة المستأجر و على نفقته و مسؤوليته"<sup>3</sup> و

<sup>1</sup> - عبد القادر حسين العطير ، المرجع السابق ، صفحة 257 .

<sup>2</sup> - محمد عبد الفتاح ترك ، المرجع السابق ، صفحة 101 .

<sup>3</sup> - أحمد حسني ، المرجع السابق ، صفحة 144 .

قد نص الشرط الخامس من مشارطة لوتيسيا على أنه : " تؤتى البضائع على ظهر السفينة و تستف و تفرغ على نفقة المستأجر و مسؤوليته و تقدم السفينة على نفقتها روافعها و مراحلها و القوة البخارية و العمال اللازمين لتشغيل الروافع و المراحل ، كل ذلك بالنسبة للطرود التي لا يتجاوز وزنها 5000 كلغ " <sup>1</sup> .

أما عن السوائل الصب التي تشحن مباشرة بواسطة خراطيم تصل مستودعها على الرصيف بصهاريج السفينة و تستخدم لذلك مضخاتها أو مضخات الميناء ، فإننا نجد البند 04 من مشارطة لندن لسفن الصهاريج قد نص على أنه : " تدفع الحمولة بالمضخات إلى السفينة على نفقة و مسؤولية المستأجر و تدفع بالمضخات خارجها على نفقة السفينة و إنما على مسؤوليتها حتى حاجز السفينة فقط . و على السفينة أن تقدم مضخاتها و القوة البخارية اللازمة في كل الموانئ التي تسمح بإشعال نار على السفينة ، و كذلك عليها تقديم العمال اللازمين . فإذا كان إشعال نار على السفينة غير مصرح به فإن على المستأجر أن يقدم على نفقته القوة البخارية اللازمة للشحن و التفريغ " <sup>2</sup> .

و من تم فإنه وفقا لهذه التطبيقات فيما يخص عملية الشحن و التفريغ ، يكون من واجب المستأجر إحضار البضاعة إلى جانب السفينة أو أخذها من جانب السفينة ، فإنه يجب أن تؤتى بالبضاعة إلى روافع السفينة أو تؤخذ بالطريقة التي يمكن للمرسل إليه أن يتصرف فيها . لذلك فإن تسليم المؤجر للبضاعة بجانب السفينة وفقا للعبارة المعمول بها في المشاطات بالرحلة ( alongside ) ، لا تثير الكثير من الغموض أو الشك ، بحيث لا يمكن لطرف الإحتجاج بعرف يزيد أو ينقص من إلتزام الطرف الآخر في هذه العملية . كون أنه حتى تسلم البضائع بجانب السفينة ، فإن الإلتزامات المتبادلة للمؤجر و المستأجر تدل على طريقة الشحن أو التفريغ الجاري عليها العمل . فقد يكون المؤجر ملزم مثلا بأن يكس الشحنة على الرصيف أو يستفها في صنادل ،

<sup>1</sup> - محمد عبد الفتاح ترك ، المرجع السابق ، صفحة 101 .

<sup>2</sup> - أحمد حسني ، المرجع السابق ، صفحة 145 .

إلا أنه لا يمكن أن يطلب منه في مناوئته للبضائع أن يضعها في مكان لا يعتبر بجانب السفينة .

أما إذا أخذ المؤجر البضائع من أجل شحنها من طرف المستأجر ، قبل أن تكون قد أحضرت بجانب السفينة باعتباره المكان الذي يتعين على المستأجر إحضارها إليه طبقا للمشاركة ، فإنه لا يمكنه دون وجود إتفاق صريح ، أن يطلب المؤجر من المستأجر المصاريف الإضافية التي يكون قد تحملها في عملية إحضار البضائع بجانب السفينة .

لهذا السبب فرض المشرع البحري على المستأجر ، أن يعين للمؤجر المكان الذي سيتم فيه التحميل في الوقت اللازم ، إذا لم يتم تحديده مسبقا في المشاركة ، و لا يمكنه بذلك ترتيب مكان للشحن غير آمن أو يعيق السفينة في خروجها بحمولتها من الميناء ، كما لا يجوز للمؤجر أن يرفض طلب المستأجر في قطر السفينة من مكان التحميل إلى مكان آخر . هذا و في حالة عدم تعيين المستأجر لمكان التحميل ، يجعل المستأجر يكتفي بتقديم السفينة إلى المكان الذي تحدده له سلطات الميناء<sup>1</sup> .

و لما كان الأصل في إلتزامات طرفي عقد الاستئجار بالرحلة ، أن يقوم المستأجر بعملية شحن و تفريغ البضاعة و يقوم المؤجر بعملية رصها و تستيفها داخل السفينة . فإن الإستثناء قد جعله المشرع الجزائري ممكنا بنص المادة 673 من القانون البحري ، لما أجاز لطرفي العقد أن يتفقا على خلاف هذه القاعدة . و من تم فإن التساؤل الذي يواجهنا يكون حتما حول من يتحمل نفقات عمليات الشحن و التفريغ و الرص في حالة تبادل هذه الإلتزامات بين المؤجر و المستأجر بموجب إتفاق بينهما .

## **ب- الطرف الذي يتحمل نفقات و مصاريف الشحن و التفريغ :**

---

<sup>1</sup> - أنظر المواد 655 ، 656 ، 657 و 658 من القانون البحري .

تبعاً لذلك فإنه يتضح لنا أن الجواب عن التساؤل حول من تقع عليه نفقات و مخاطر الشحن و التفريغ ، يكون حتماً هو إتفاق طرفي العقد وحده الذي ينظم مصاريف هذه العمليات و من يتحملها . إذ أنه بهذا الشكل فلا مانع من جعل مصاريف الشحن و التفريغ كلها على عاتق المستأجر و لو كان المؤجر هو الذي تولى تنفيذها كلها أو جزء منها عملياً ، و كثيراً ما يتفق على أن يتحمل المستأجر هذه النفقات كلها و لو كان ملزماً لإنجاز عملياته باستخدام عمال المؤجر .

بينما أنه فيما يتعلق بالمسؤولية المترتبة عن تنفيذ عمليات الشحن و التفريغ و ما ينشأ عنها من ضرر ، فإنها تكون مبنية على أساس خطأ من يقوم بها فعلياً لكونها تشكل واقعة مادية ، حتى و لو كانت نفقاتها على الطرف الآخر . فإذا قام بها المستأجر يكون هو من يتحمل نتيجة ما يصيب الأشخاص مثلاً أو السفينة أو البضائع الأخرى في حالة تعدد المستأجرين ، هذا و فضلاً عما يصيب بضاعته الخاصة اتجاه الغير .

### حالة تضمين المشاركة بشرط F.I.O :

لهذه الأسباب و تماشياً مع أحكام المادة 673 من القانون البحري ، كثيراً ما يستعمل طرفي العقد شروطاً متداول العمل بها في المشاركات بالرحلة ، و التي تفرق بين إلزام و مسؤولية المؤجر عن المستأجر فيما يتعلق بعملية شحن و تفريغ و تستتف البضائع . و من أهم هذه الشروط شرط F.I.O الذي تبنته مشاركة جانكون في بندها الخامس ، الذي يدل على عبارة « Free in and out » و المعروف في الموانئ الجزائرية بعبارة « bord/bord »<sup>1</sup> . و مقتضى هذا البند وضع مصاريف و مسؤولية عمليات الشحن و التفريغ على عاتق المستأجر<sup>2</sup> . و بالتالي فإن المؤجر يعفي نفسه بموجب هذا الشرط من كافة مصاريف و تكاليف شحن البضائع في ميناء

<sup>1</sup> -Med El Kamel EL KHALIFA, les transports maritimes, affrètement et chartes-parties, op.cit , page 76 .  
<sup>2</sup> - أحمد حسني ، المرجع السابق ، صفحة 146 .

التحميل و كذلك مصاريف التفريغ في ميناء التفريغ<sup>1</sup>. و يلاحظ من الناحية العملية أن المؤجرين يستعملون مثل هذا الشرط في حالة عدم معرفتهم الكاملة للمصاريف التي ستتطلبها عملية الشحن و التفريغ . و الذي يكون بخصوص البضائع الصب كالحبوب مثلا ، إذ يتم الشحن و التفريغ بآلات ميكانيكية تابعة للمستأجر في ميناء الشحن و أخرى تابعة لمستلم البضاعة في ميناء التفريغ .

و من خلال شرط F.I.O الذي يحدد لنا من يتحمل مصاريف شحن و تفريغ البضاعة ، نلاحظ في المجال العملي أنه تنحدر منه شروط أكثر تحديدا ، لتتعدى عملية الشحن و التفريغ إلى عملية رص و تستيف البضائع المشحونة . و من أهمها شرط F.I.O.S و الذي يشير إلى عبارة « Free in and out stowage » ، أي أنه بالإضافة إلى إعفاء المؤجر من مصاريف الشحن و التفريغ فإنه يعفى كذلك من مصاريف رص البضائع داخل عنابر السفينة<sup>2</sup>. كما أننا نجد شرط آخر و هو شرط F.I.O.T و الذي يعني « Free in and out trimmed » ، بمعنى أن المؤجر يعفى كذلك من مصاريف تسوية و تستيف البضائع داخل عنابر السفينة في حالة البضائع الصب .

و بالنتيجة فإن إلتزام المستأجر بشحن و تفريغ البضاعة يثير إشكالات عديدة من الناحية العملية ، بالنظر إلى ما يترتب عن تراخي المستأجر و تقصيره في تنفيذ هذا الإلتزام . الأمر الذي يلحق ضررا لا محال بمصالح المؤجر جراء تعطيل السفينة و توقيفها بميناء الشحن أو التفريغ لمدة أطول مما يستغرقه التنفيذ العادي لهذه العملية . و تقاديا لكل أمر من شأنه أن يؤدي إلى تمديد مدة الرحلة البحرية ، يجب تحديد مدد الشحن و التفريغ و كيفية حسابها في المشاركة مسبقا و كذا ما يترتب من آثار نتيجة التأخير أو عند القيام بهذه العملية في وقت أقصر .

<sup>1</sup> - إن إدراج هذا البند بالمشاركة لا يعفي المؤجر من تحمل مصاريف الإرشاد و الرسوم المينائية و التكاليف الثابتة .

<sup>2</sup> - طلال الشواربي ، المعاملات و القانون للسفن التجارية ، الشهابي للطباعة و النشر ، 1995 ، صفحة 76 .

## ج- مواعيد الشحن و التفريغ و حسابها :

بالرغم من أن طبيعة عقد الإستئجار بالرحلة ، تجعل فوات الوقت بصفة عامة يكون ضد المؤجر بسبب العلاقة القائمة بين الأجرة المحددة على أساس الحمولة و مسافة الرحلة . فإن المدة المحددة لعملية الشحن و التفريغ قد تكون لصالح المستأجر و المؤجر معا ، كلما قام المستأجر بتنفيذها قبل إنتهاء الوقت المحدد له لذلك .

### 1/ نقطة إنطلاق مواعيد الشحن و التفريغ :

في هذا الصدد نص المشرع البحري ضمن المادة 660 على أن مواعيد الشحن و التفريغ ( les jours de planche<sup>1</sup> ou staries, ou en anglais, lay days ) يبدأ سريانها من يوم التبليغ الصحيح من المؤجر إلى المستأجر . كما أنه ترك وفقا للفقرة الثانية منها ، تحديد نقطة إنطلاق و حساب مواعيد الشحن و التفريغ لإتفاق الطرفين في المشاركة و إلا بموجب العرف أو النظام الجاري العمل بهما في ميناء التحميل .

كما أن مواعيد الشحن و التفريغ قد تختلف من ميناء إلى آخر ، بل إنها تختلف حتى في الميناء ذاته من رصيف إلى آخر . و ذلك لإعتبارات عديدة منها طراز السفينة و مكان رسوها و طبيعة البضاعة و موضع و كيفية شحنها على متن السفينة سواء داخل العنابر أو على السطح أو في حاويات<sup>2</sup> .

هذا و لما كان القانون البحري يشترط على المؤجر تبليغ المستأجر لبدأ سريان مواعيد الشحن و التفريغ ، فإن المادة 659 منه قد وضحت لنا شكل و مضمون هذا الإخطار ، بإلزامها المؤجر أن يعلم المستأجر أو أي شخص قد عينه لهذا الغرض عن وصول السفينة إلى مكان التحميل و أنها جاهزة لذلك ، على أن يكون هذا الإعلام

<sup>1</sup> - C'est-a-dire: temps pendant lequel la planche est établie entre le bord et le quai pour permettre aux dockers de passer. Voir, Martine REMOND-GOUILLOUD, Droit Maritime, op.cit, page 280.

<sup>2</sup> - كمال حمدي ، المرجع السابق ، صفحة 453 .

كتابيا. أما عن الشروط و الأيام و الساعات التي يكون فيها هذا الإعلام مبلغا تبليغا صحيحا ، فإنها تحكمها البنود المدرجة باتفاق الطرفين في المشاركة ، و في حالة العكس بموجب الأعراف المعمول بها في ميناء الشحن .

إن إعلام المؤجر للمستأجر عمليا يكون بموجب إخطار يتضمن إستعداد السفينة لتلقي البضائع المراد شحنها و تدعى بـ « notice of readiness » ، التي تعني إخطار الإستعداد ( « l'avis de « prêt a opérer » )<sup>1</sup>. كما أن إصدار هذه الوثيقة من طرف الربان يعني أن السفينة قد وصلت إلى الميناء المعين في المشاركة ، و هذا ما أدى إلى ظهور ما يعرف بمفهوم « navire arrivé » أو « arrived ship » . إلا أن هذا المفهوم الإنجليزي الأصل قد أخذ عدة تفسيرات بالنظر إلى إختلاف رأي القضاء حوله ، إذ أنه قضى أن دخول السفينة في الحدود الإدارية للميناء غير كاف لإعتبارها أنها قد وصلت، بل يجب أن تكون قد دخلت في المنطقة التجارية للميناء التي تكون عادة أضيق من الأولى . كما أنه ذهب إلى اعتبار أن السفينة قد وصلت لما تكون تحت تصرف المستأجر حتى و لو كانت خارج المنطقة التجارية العادية للميناء . و زيادة على ذلك فإن القضاء الإنجليزي كانت له نظرة واسعة لهذا المفهوم بالقول أنه لا يمكن تكييف أن السفينة قد وصلت ، إذا كانت في الإنتظار بمكان لا يمكن للسلطات الضريبية أو الإدارية لميناء الوجهة ممارسة أي إختصاص عليها<sup>2</sup>.

و عليه ما يمكن إستنتاجه من جملة هذا الإجتهد القضائي أنه لا يمكن إعتبار السفينة قد وصلت وفقا لمفهوم « navire arrivé » ، إلا إذا دخلت في المنطقة الإدارية لميناء الشحن أو التفريغ و في نفس الوقت تكون قد دخلت في المنطقة التجارية لهذا الميناء . من تم يكون ربان هذه السفينة مؤهل لإصدار و تسليم إخطار الوصول . لكنه بغض النظر عن هذه القاعدة المبدئية يجب الرجوع أولا إلى الشروط

<sup>1</sup> - Léon LAVERGNE, Les transports par mer, op.cit , page 90.

<sup>2</sup> - Arrêt de la chambre des Lords du 02/06/1960, navire The Aello, LLR 1960.I.623 et DMF 1963.312. Arrêt du 18/07/1973, navire Johanna Oldendorff , LLR 1973.2.385. Arrêt du 25/11/1976, navire The Maratha Envoy, LLR 1977.I.222. Arrêt du 30/06/1997, LLR 1997.2.301. voir Pierre BONASSIS et Christian SCAPEL , traité de droit maritime, l.g.d.j, 2006, page 513 et 514 .

الإتفاقية التي يدرجها الطرفين بالمشاركة التي تحدد متى يمكن إصدار هذا الإخطار لإعتبره قد بلغ بشكل صحيح ، كما فرضته الفقرة الثانية من المادة 660 من القانون البحري .

كما تجدر الإشارة إلى أن إخطار المؤجر للمستأجر بأن السفينة قد وصلت و أنها مستعدة بالميناء، إجراء غير كافي من الناحية العملية لبدأ سريان مدد الشحن و التفريغ. ذلك أنه لا يبدأ حسابها إلا إذا كانت عمليات الشحن و التفريغ ممكنة إداريا و ماديا ، و يتحقق ذلك عندما تكون البضائع في حالة التفريغ مثلا موضوعة تحت تصرف أصحاب الحق فيها ( المرسل إليه ) على النحو الذي تنص عليه المشاركة بين المؤجر و المستأجر ، كما يجب أن يكون ربان السفينة قد إستوفى جميع الإجراءات التي توجبها عليه إدارة الجمارك و المؤسسة المينائية قصد القيام بعملية التفريغ أو الشحن . و في هذا الصدد تجدر الإشارة إلى وثيقة النظافة التي تمنحها السلطة المينائية للسفينة حتى تكون حرة عمليا وفقا لمفهوم *navire en libre pratique*<sup>1</sup> ، و إستنادا إلى مشاركة SYNACOMEX في ذلك فإن مدد الشحن و التفريغ لا يبدأ سريانها ، إلا إذا كانت السفينة حرة وفقا لهذا المفهوم ، ما لم يتم الإتفاق على عكس ذلك<sup>2</sup> .

فإذا استكمل ربان السفينة بصفته وكيل للمؤجر هذه الإجراءات الإدارية و تلقى قبول السلطات المختصة للبدأ في عمليات الشحن أو التفريغ ، تكون نقطة انطلاق حساب مدة الشحن و التفريغ المتفق عليها بالمشاركة إبتداء من اليوم الموالي لإخطار المستأجر باستعداد السفينة للقيام بهذه العملية وفقا لأحكام المادة 661 من القانون البحري ، و ذلك حتى يتسنى للمستأجر البدء في تنفيذ إلتزاماته هو الآخر .

إن الإخطار بإستعداد السفينة لإستقبال البضائع أو تفريغها ، يوجهه الربان كوكيل عن المؤجر للطرف الآخر المستأجر أو وكيله في حالة الشحن أو وكيل الحمولة في

<sup>1</sup> - راجع إلتزامات المؤجر المتعلقة بالسفينة ، صفحة 62 .

<sup>2</sup> - Sentence . C.A.M.P. du 14/05/1969. Voir Martine REMOND-GUILLOUD, Droit Maritime, op.cit, p 281 .

حالة التفريغ ، كما أن بنود المشاركة هي التي تحدد عادة من يرسل إليهم هذا الإخطار. لهذا السبب يجب عدم الخلط بين إخطار بأن السفينة مستعدة ( notice of readiness ) و الإخطار بقرب الوصول المسمى ( E.T.A ) و الذي يعني عبارة « expected time of arrival » ، و كذا الإخطار بالوصول المسمى « notice of arrival »<sup>1</sup>.

## 2/ حساب مدة الشحن و التفريغ الأصلية :

لقد جعل المشرع البحري بموجب المادة 661 ، حساب مواعيد الشحن و التفريغ على أساس أيام و ساعات العمل ، كلما كانت بنود المشاركة غامضة في تحديد كيفية حسابها . كما أن خلو عقد الإيجار ذاته من تنظيم حساب مدد الشحن و التفريغ و بدء سريانها ، لا شك أنه يدفعنا إلى الرجوع في هذا الخصوص إلى العرف السائد في الميناء الذي تتم فيه عمليات الشحن و التفريغ أو بالرجوع إلى العرف البحري العام ( Les usages maritimes ) في حالة عدم وجود عرف خاص بميناء التحميل .

و من ثم فإن المدة الأصلية تمثل المهلة الأولى التي يمنحها المؤجر للمستأجر لشحن أو تفريغ بضاعته ، تبدأ في السريان إذا ما وصلت السفينة إلى الميناء المتفق عليه و كانت مستعدة لعمليات الشحن و التفريغ و قد أصدرت إخطارا باستعدادها لمثل هذه العمليات . و لا يدخل في حساب المدة الأصلية إلا أيام و ساعات العمل التي يمكن أن يستخدمها المستأجر في عمليات الشحن و التفريغ ( working days ) . و بالتالي فإن أيام العطل و الأعياد الرسمية تكون مستثناة من الحساب ، ما عدا أيام الأحد<sup>2</sup> . و هذا كله ما لم تتضمن المشاركة تنظيما خاصا للحساب في هذا الصدد .

كما أنه في الحالات التي تعيق أو تمنع المستأجر من القيام بالتزامه في شحن و تفريغ البضاعة ، يكون من المنطقي قصد عدم الإضرار بمصالح هذا الأخير أن

<sup>1</sup> - كمال حمدي ، المرجع السابق ، صفحة 454 .

<sup>2</sup> - أنظر الفقرة الثانية للمادة 667 من القانون البحري .

توقف مدة مواعيد الشحن و التفريغ . لهذا السبب عدد المشرع البحري وفقا لنص المادة 662 أسبابا تعلق و توقف فيها عملية حساب المدة الأصلية ، في الوقت الذي يكون فيه منع عمليات التحميل راجع لأسباب لها صلة بالسفينة أو بأمر من سلطات الميناء أو بسبب الأحوال الجوية التي تهدد البضاعة أو أمن العمل أو حالة القوة القاهرة . كما أن المشرع قد ذهب إلى أبعد من ذلك في الفقرة الثانية من ذات المادة السابقة ، بحساب كذلك التأخير الحاصل جراء قطر السفينة أو سحبها من الميناء ضمن جملة مواعيد الشحن و التفريغ ، باستثناء التأخير الذي تسببه السفينة في حد ذاتها .

و من الناحية العملية بغض النظر عن الحالات الواردة في المادة 662 من القانون البحري ، فإن أطراف المشاركة بالرحلة يضمنوها مسبقا بنود تنص على حالات يتوقف فيها حساب مدة الشحن و التفريغ ، كلما تحققت في الواقع . في هذا الصدد نلاحظ أن مشاركة SYNACOMEX قد تضمنت شروط توقيف مدد الشحن و التفريغ تتماشى و مصالح المستأجر . فهي تتوقع توقف مدة الشحن و التفريغ ، إذا كانت عملية الشحن أو التفريغ مستحيلا بصفة مباشرة أو غير مباشرة ، بسبب مظاهرات أو حرب أهلية أو الإضراب . و يزول أثر هذا الشرط كلما تمكن المستأجر من إيجاد مناولين بأجرة عادية<sup>1</sup> . أما عن مشاركة GENCON فإن شروطها في توقيف مدد الشحن و التفريغ تخدم أقل مصالح المستأجر ، كون أنها تبقي حساب المدة الأصلية بصفة عادية رغم حالة الإضراب ، إلا إذا قام المؤجر بفسخ العقد ، و النقطة الوحيدة التي تكون في صالح المؤجر متعلقة بالمهلة الإضافية بعد انتهاء المدة الأصلية ، إذ يدفع المستأجر سوى نصف قيمة أجرتها في حالة إسمرار الإضراب<sup>2</sup> . كما أن مفهوم الإضراب بخصوص مدد الشحن و التفريغ له تفسير ضيق . فعلى سبيل المثال رفض الساعات الإضافية للعمل و التأخير العمدي في العمل لا يشكلان حالة الإضراب . بالمقابل فإن سوى إضراب العمال المعنيين مباشرة بعمليات شحن أو

<sup>1</sup> - Pierre BONASSIS et Christian SCAPEL , traité de droit maritime, op.cit, page 519 .

<sup>2</sup> - Pierre BONASSIS et Christian SCAPEL , traité de droit maritime, op.cit, page 519 .

تفريغ البضاعة من السفينة ، الذي يكمن أخذه بعين الاعتبار . إذ رفضت غرفة التحكيم البحرية لباريس بموجب قرارها أن يكون إضراب سائقي الشاحنات الذي كان يتعين عليهم نقل البضاعة إلى الرصيف ، من حالة الإضراب الموقفة لحساب مدد الشحن و التفريغ<sup>1</sup> .

و في نفس السياق بخصوص الشروط الموقفة لمدد الشحن و التفريغ التي تتضمنها المشاركة ( les clauses de suspension ) ، يلاحظ أن الإجتهد القضائي الفرنسي يذهب إلى نفس الإتجاه السابق و ذلك من خلال قرار تحكيم مؤرخ في 1998/01/03 . و الذي تتعلق وقائعه بسفينة ناقلة للحبوب صادفت صعوبات إدارية على مستوى ميناء الجزائر العاصمة ، الأمر الذي أدى بالمرسل إليه إلى رفض إستلام البضاعة بسبب تعرضها لأضرار جزئية . تبعا لذلك كان قرار المحكمين قد إعتبر أن خطأ المؤجر كسبب للخسارة اللاحقة للبضاعة و التي تمثلت في عدم العزل المحكم لبعض العنابر من تسرب المياه ، يمكن إثارته من طرف المستأجر كسبب أو حالة من حالات توقيف مدد الشحن و التفريغ ( المدة الأصلية و المهلة الإضافية ) ، و لكن فقط في الحالة التي يكون فيها هذا الخطأ المرتكب قد سبب ضررا مباشرا لعمليات الشحن و التفريغ وحدها. و عليه تم الحد من مدة الشحن و التفريغ إلى ثلاثة عشر يوما<sup>2</sup> .

### 3/ المهلة الإضافية للشحن و التفريغ :

لقد أوجب المشرع البحري تنفيذ عمليات الشحن و التفريغ خلال مواعيد تخضع لإجراءات خاصة ، بحيث تخلى عن تنظيمها أصلا لإرادة طرفي العقد في المشاركة بالرحلة . إلا أنه في بعض الحالات العملية قد تكون هذه المواعيد أو المدد الممنوحة للمستأجر ، غير كافية لشحن أو تفريغ بضاعته . و عليه كثيرا ما يتفق الطرفين

<sup>1</sup>- CAMP, 29/09/1987, sentence n°666, DMF 1988.192, voir Pierre BONASSIS et Christian SCAPEL , traité de droit maritime, op.cit, page 519 .

<sup>2</sup>- CAMP, sentence n°715, DMF 1989.477, voir aussi , sentence n°643 du 30/01/1987, DMF 1987.643 pour un refus injustifié du capitaine de signer le connaissement a la fin du chargement. voir Pierre BONASSIS et Christian SCAPEL , traité de droit maritime, op.cit, page 522 et 523 .

بإدراج شرطاً في العقد ينص على إضافة مهلة أخرى للمدة الأصلية حتى يتسنى للمستأجر إتمام التزامه في الشحن و التفريغ .

هذا ما نص عليه المشرع البحري بصيغة الوجوب ضمن نص المادة 663 ، حين ألزم المؤجر بنص المشاركة ، عند إنقضاء ميعاد الشحن و التفريغ ( المدة الأصلية ) قبل إنتهاء المستأجر من عملية الشحن ، أن يبقي السفينة في مكان التحميل خلال مدة إضافية تعرف بمصطلح « surestaries »<sup>1</sup> أو « demurrage »<sup>2</sup> . كما أنه بموجب أحكام نفس هذه المادة يكون هذا الميعاد الإضافي للشحن و التفريغ خاضعاً لإتفاق الطرفين في المشاركة ، و في حالة خلوها من تحديد مدة هذه المهلة الإضافية فتكون مدتها بقدر عدد أيام المهلة الأصلية للشحن و التفريغ المدرجة في العقد. و من ذلك نستنتج أن المشرع البحري قد جعل المهلتين الأصلية و الإضافية للشحن و التفريغ متساويتين في المدة من حيث عدد الأيام و الساعات ، و كأن المدة الأصلية تتمدد إلى مدة أخرى بنفس القدر من حيث الزمن ، كلما تخلفت بنود المشاركة عن تحديد مقدار المدة الإضافية . كما أن حسابها طبقاً للفقرة الثانية من ذات المادة يكون بأيام و ساعات متتابعة ، و يمكن توقيف مدة سريانها لنفس الأسباب الموقفة لمدة الشحن و التفريغ الأصلية الواردة بنص المادة 662 من القانون البحري .

و باعتبار أن هذه المهلة الإضافية ، تشكل أجلاً إضافياً يمنح للمستأجر قصد إتمام عمليات شحن أو تفريغ بضاعته ، فإن دفع أجرتها من طرفه لفائدة المؤجر يكون يوماً بيوماً ( jour par jour ) . بمعنى أن أجل استحقاقها من طرف المؤجر يحل بمجرد إنتهاء اليوم الأول الزائد ، و يتجدد استحقاقها في اليوم الموالي له ، و هكذا إلى غاية

<sup>1</sup> - أنظر نص المادة 663 من القانون البحري باللغة الفرنسية .

<sup>2</sup> - يختلف هذا المصطلح الإنجليزي عن نظيره باللغة الفرنسية في أنه يعني غرامة التأخير ، أي التعويض اليومي المقرر للمهلة الإضافية الأولى و الثانية ، بينما المهلة الإضافية الثانية تعرف بمصطلح آخر في اللغة الفرنسية و هو « contre-surestaries » ، الذي استعمله المشرع الجزائري ضمن نص المادة 666 من القانون البحري . أنظر كمال حمدي ، المرجع السابق ، صفحة 456 .

إنهاء عمليات الشحن أو التفريغ أو إنقضاء مدة المهلة الإضافية<sup>1</sup> ، وفقا للتنظيم الوارد في الفقرة الثانية من نص المادة 664 من القانون البحري . كما أن بدأ سريان المهلة الإضافية يكون بطريقة أوتوماتيكية و بمجرد إنقضاء المدة الأصلية ، الأمر الذي يفسر عدم اشتراط المشرع البحري ضمن المادة 663 إخطار المستأجر لبدأ حسابها ، بخلاف الإخطار الواجب إجراؤه بالنسبة للمهلة الأصلية بصريح نص المادة 660 من القانون البحري .

أما إذا تساءلنا عن كيفية تحديد أجرة هذه المهلة الإضافية للشحن أو التفريغ ، فإن المشرع البحري الجزائري قد وضع جوابا واضحا و بسيطا على ذلك ، لما ترك كيفية تحديدها خاضعا للحرية المطلقة لأطراف المشاركة ، ضمن الفقرة الأولى من المادة 664 السابقة . و مع ذلك فإن المشرع البحري الجزائري قد نظم في نفس الفقرة احتمال عدم إدراج كيفية حساب أجرة المهلة الإضافية في عقد إيجار السفينة ، و لم يترك تحديدها للعرف البحري الجاري به العمل في هذا الصدد . إذ أنه في هذه الحالة جعل حسابها يكون على أساس حمولة السفينة و معدل أجرتها ، بالإضافة إلى كل المصاريف التي يكون قد تحملها المؤجر جراء هذا التوقف الزائد للسفينة<sup>2</sup> .

و في جميع الأحوال ، فإن إستفادة مستأجر السفينة من مهلة إضافية لشحن أو تفريغ بضاعته ، لا يعني حتما أن هذه المدة الإضافية تكون دوما كافية له لإنهاء هذه العمليات في الآجال المحددة . و عليه فإنه بخلاف حق المستأجر في مدة إضافية للشحن و التفريغ ، كلما نصت عليها المشاركة عند إنقضاء المدة الأصلية دون تحقيق هذه العمليات ، بإبقاء المؤجر سفينته في مكان التحميل . فإن المشرع البحري الجزائري أعطى للمؤجر بموجب نص المادة 665 في حالة عدم إكمال

<sup>1</sup> - أنظر المادة 665 من القانون البحري .

<sup>2</sup> - لقد ورد في نص الفقرة الأولى من المادة 664 من القانون البحري ، على أنه يؤخذ بعين الاعتبار المصاريف التي تحملها المستأجر من جراء توقف السفينة ، إلا أن المصاريف المقصودة بصدد المهلة الإضافية بسبب التوقف الناتج عن تأخر المستأجر في الشحن أو التفريغ ، هي تلك المصاريف التي تحملها المؤجر الذي يحتفظ بالتسييرين التجاري و الملاحي للسفينة . و ما يؤكد أن المشرع الجزائري قد أخطأ بذكر عبارة "المستأجر" عوض "المؤجر" هو النص الفرنسي لذات الفقرة من نفس المادة الذي يشير إلى عبارة « pour le frétteur » .

عمليات الشحن و التفريغ خلال هذه المهلة الإضافية ، إما إمكانية فسخ عقد الإستئجار أو إرسال السفينة إلى وجهتها بحمولة ناقصة مع الإحتفاظ بحقه في الأجرة كاملة ، أي بما فيها الأجرة عن الجزء الباقي من السفينة بدون شحن من طرف المستأجر<sup>1</sup> .

يتضح لنا من خلال ذلك ، أنه بالرغم من أن المشرع الجزائري قد جعل هذه المهلة بمثابة ميعاد إضافي للشحن و التفريغ معا<sup>2</sup> ، و من وضعه للفسخ كجزاء لإخلال المستأجر بالتزامه في الشحن و التفريغ بعد إنقضاء هذه المهلة الإضافية . فإن المؤجر بإمكانه أن يتجنب فسخ العقد وفقا لما هو مخول له قانونا ، إلا في حالة عدم بدء أو عدم إكمال المستأجر في عمليات الشحن فقط ، بحيث لا يمكنه ذلك إذا تعلق الأمر بعدم إتمام عمليات التفريغ<sup>3</sup> .

و يتجسد ذلك نظريا و عمليا من خلال ما يتمتع به المؤجر بالرحلة من تسيير ملاحى على السفينة ، بممارسة حقه في تحريرها وفقا للأوامر المعطاة للربان للوصول بها إلى ميناء التفريغ بحمولة ناقصة عن تلك المدونة في المشاركة . كما أن عدم إمكانية المستأجر في إسترداد الأجرة عن الأمانة غير المحملة بخطئه بعد فوات الآجال ، يعني عدم تحقق عمليات الشحن بشكل كامل . إذ أنه لا يمكن تصور تحرير السفينة في حالة عدم إتمام عمليات التفريغ بخصوص الإستئجار الجزئي ، كون أن ذلك يؤدي إلى غبن المؤجر عند إرسال السفينة بحمولة زائدة إلى ميناء آخر و بأجرة مسافة إضافية عن تلك المستحقة من طرفه بموجب المشاركة .

لهذا السبب فإنه في حالة بقاء البضاعة أو جزء منها على متن السفينة ، رغم فوات الآجال المحددة للمهلة الإضافية . على المؤجر أن يستعين بأحكام المادة 682

<sup>1</sup> - لقد جاء في المادة 665 من القانون البحري : " ... مع احتفاظه بحقه في الأجرة الكاملة . " بينما بالرجوع إلى النص باللغة الفرنسية لنفس المادة ، نجده أكثر دقة فيما يخص هذه الأجرة المستحقة من طرف المؤجر بالقول : « en conservant le droit au fret sur le vide » ، بمعنى الأجرة على الفراغ الباقي بدون شحن .

<sup>2</sup> - أنظر المادة الفقرة الأولى من المادة 663 من القانون البحري .

<sup>3</sup> - رغم أن المشرع الجزائري قد جعل تطبيق الأحكام الخاصة بالتحميل بشكل مطابق لعمليات التفريغ و أجلها بصريح نص المادة 679 من القانون البحري .

من القانون البحري ، التي تمنحه الحق الكامل في التخلص من هذه البضاعة . و يكون ذلك بالعمل على إنزالها و تفريغها على الرصيف ، ثم إيداعها بمكان آمن و عادة ما يتم ذلك بمخازن الميناء المخصصة لذلك . على أن تتم هذه العمليات تحت نفقة و مسؤولية المستأجر وحده ، شريطة أن يتم إخطاره بهذا الإيداع في آجال معقولة تسمح له بإتخاذ التدابير التي يراها مناسبة لذلك .

هذا و تجدر الملاحظة إلى أن حق المؤجر في تفريغ و إيداع الحمولة ، المقرر له بموجب أحكام هذه المادة . قد جاء عاما بخصوص مدد الشحن و التفريغ ، و لم يحدد المشرع صراحة إن كان ممارسة هذا الحق جائز بالنسبة للمدة الأصلية أو المهلة الإضافية للتفريغ . إذ اكتفى بالإشارة إلى كل سبب محتمل ، من شأنه أن يؤخر السفينة عن القيام بعملية التفريغ أو يؤدي إلى عدم إكمالها قبل إنقضاء مدتها المحددة في العقد .

كما أنه وفقا لهذه الأسباب و طبقا للشروط المقرر قانونا لممارسة هذا الحق ، ففي الحالة التي تستغرق فيها عمليات تفريغ البضاعة و إيداعها مدة زمنية طويلة . فإن المشرع البحري كان أكثر دقة عند معالجته لهذه المسألة ضمن المادة 683 ، بقوله أنه إذا تعدت هذه العمليات المدة الأصلية و المهلة الإضافية للتفريغ المدرجة في المشاركة، كان للمؤجر الحق في طلب التعويض عن التأخير الحاصل ، على أن يكون حسابه بنفس الكيفية المحددة لحساب المدة الإضافية الثانية .

إن ما يمكن إستخلاصه من هذه الحالة الأخيرة ، أن المشرع الجزائري قد جعل مقدار التعويض الذي يمكن للمؤجر المطالبة به ، جراء التأخير في التفريغ الذي تتجاوز مدته المدة الأصلية و كذا المهلة الإضافية المتفق عليهما في العقد . مساويا لمقدار أجرة المدة الإضافية الثانية التي كان يستوجب على المستأجر أن يدفعها له ، لو تم الإتفاق عليها في المشاركة مسبقا . أي بمعنى آخر أن المؤجر يكون له الحق في

إستحقاق أجرة عن مهلة إضافية ثانية ، بالرغم من أنه لم يمنحها للمستأجر ببند صريح في العقد وفقا لما إشتراطته أحكام المادة 666 من القانون البحري .

و بالرغم من أن نفقات و مصاريف عمليات تفريغ البضائع و إيداعها من طرف المؤجر ، جعلها المشرع تقع على عاتق المستأجر بصريح النص<sup>1</sup> . فإنه من الصعب تصور هذه الحالة من الناحية العملية ، كلما وجد المؤجر نفسه ملزما بدفع هذه النفقات مسبقا لمن هم مؤهلين للقيام بهذه العمليات ، كأعوان المناولة و مصاريف إيداع البضائع بمخازن الميناء .

فبهذه الكيفية تصبح مصاريف تفريغ و إيداع البضائع ، نفقات زائدة على التعويض المستحق للمؤجر عن التأخير في التفريغ ، سواء تجاوز ذلك المدة الأصلية المحددة لها أو المدة الإضافية . و لتغطية مجمل هذه المصاريف التي يمكن للمؤجر أن يتحملها ، قرر المشرع البحري لهذا الأخير بموجب نص المادتين 684 و 685<sup>2</sup> ، الحق في بيع هذه البضائع المودعة لإستقاء ديونه من ثمنها . على أن يكون هذا البيع بإذن قضائي ، ما لم يقدم المستأجر كفالة كافية لتغطية مقدار هذه الديون<sup>3</sup> . و مع ذلك حتى في حالة عدم كفاية ثمن البضائع المباعة لإبراء ذمة المستأجر ، يبقى هذا الأخير دائما اتجاه المؤجر بالفارق الباقي .

و في الأخير فإنه يجب الإشارة كذلك إلى أن ممارسة حق المؤجر في فسخ عقد الإستئجار أو إرسال السفينة دون إنتظار المستأجر قصد إتمام عمليات شحن بضاعته

<sup>1</sup> - أنظر المادة 682 من القانون البحري .

<sup>2</sup> - لقد ورد خطأ في المادتين 684 من القانون البحري ، ذلك أنها أشارت إلى أن يتم بيع البضائع ضمن الشروط المذكورة في المادة 515 و الصحيح هو المادة 681 و التي تحيلنا إلى المادة 680 المتعلقة بالدين الذي أصله الأجرة أو أجرة المهلة الإضافية أو كل تعويض عن التأخير في الشحن أو التفريغ . ضف إلى أنها قد أشارت إلى أن عملية البيع تكون لتغطية المصاريف الناتجة عن العمليات المذكورة في المادتين 515 و 517 ، و الصحيح هو المادتين 682 و 683 . كما أن المادة 685 من القانون البحري قد نصت على حالة عدم كفاية ثمن البضاعة لتغطية الدين المذكور في المادتين 514 و 518 خطأ ، و الصحيح هو المادتين 680 و 684 . إذ يمكن التحقق من ذلك بمجرد الرجوع إلى النص باللغة الفرنسية للمادتين 684 و 685 السابقتين .

<sup>3</sup> - لقد أحالتنا المادة 684 من القانون البحري ، بالنسبة لشروط بيع البضاعة المودعة إلى التنظيم الوارد بنص المادة 681 من نفس القانون

، يكون إلا في حالة خلو العقد من أي شرط إتفاقي يمنح للمستأجر مهلة إضافية ثانية<sup>1</sup>

#### 4/ المهلة الإضافية الثانية لإنهاء التحميل :

بخلاف المهلة الإضافية التي تمثل أجلا إضافيا يستفيد منه المستأجر ، قصد إتمام عمليات شحن أو تفريغ بضاعته . فإن المهلة الإضافية الثانية تمنح للمستأجر بموجب شرط صريح يتفق عليه مسبقا في المشاركة ، و يكون بخصوص الشحن فقط . و بهذا الشكل فإن منح هذا الأجل الإضافي الثاني من طرف المؤجر ، يعتبر حالة عكسية لما هو مقرر له بموجب نص المادة 665 من القانون البحري ، بالتخلي عن حقه في فسخ العقد أو إرسال السفينة بحمولة ناقصة .

تبعا لذلك فإنه يعتبر منطقيا ، ما ذهبت إليه أحكام المادة 666 من القانون البحري ، بمنع المؤجر من أن يرسل السفينة بحمولة ناقصة أثناء عملية الشحن ، و ذلك كلما إتفق مع المستأجر في حالة عدم كفاية المهلة الإضافية ، على تمكينه من مهلة إضافية ثانية لإنهاء هذه العملية و التي يعبر عنها بمصطلح « contre-surestaries »<sup>2</sup> . و بالتالي يكون المؤجر ملزما بإبقاء السفينة متوقفة بالانتظار في ميناء التحميل ، إلى غاية إنقضاء آخر يوم لمدة هذه المهلة المضافة .

و يعتبر منطقيا كذلك عدم تدخل المشرع الجزائري لتحديد مدة المهلة الإضافية الثانية ، في حالة عدم تحديدها في المشاركة بالرحلة . ذلك أنها تشكل إمتدادا زمنيا للمهلة الإضافية ، و بالتالي فإن مدتها تكون بأيام و ساعات متتابعة ، يبدأ سريانها مباشرة بعد إنقضاء المهلة الإضافية دون الحاجة إلى إعدار المستأجر بذلك<sup>3</sup> .

<sup>1</sup> - أنظر المادة 666 من القانون البحري .

<sup>2</sup> - أنظر النص باللغة الفرنسية للفقرة الأولى من المادة 666 من القانون البحري .

<sup>3</sup> - بخلاف الإخطار الإجباري للمستأجر في المدة الأصلية للشحن و التفريغ و الذي يشكل نقطة إنطلاق سريانها طبقا لنص المادتين 659 و 660 من القانون البحري .

بينما إذا تعلق الأمر بعدم الإتفاق على تحديد أجره هذه المهلة الإضافية الثانية ، فإن تدخل المشرع في تحديدها واضح من خلال الفقرة الثانية لنص المادة 666 من القانون البحري . إذ أنه جعل حساب أجرتها يكون بزيادة 50 % من معدل الأجرة الإضافية . و قياسا على أحكام تحديد مدة المهلة الإضافية ، نستنتج أن مدة المهلة الإضافية الثانية تكون مساوية لها من حيث الزمن ، في حالة عدم تحديدها بالمشاركة . كما أن عدم تحديد أجرتها يجعل المؤجر يستحق أجره عنها تعادل مرة و نصف من الأجرة المقررة للمهلة الإضافية السابقة لها .

من خلال هذه الأحكام و أمام سكوت النص ، نستنتج أن المهلة الإضافية الثانية لا يتوقف سريانها ، حتى و لو تحققت فيها أسباب التوقف التي تسري على المهلتين الأصلية و الإضافية للشحن و التفريغ . كما نلاحظ أيضا أن أيام الأعياد و العطل تدخل في حساب مدة المهلة الإضافية الثانية ، لعدم إستثنائها من ذلك بصريح النص من طرف المشرع البحري ضمن المادة 666 المذكورة أعلاه . و يمكننا فهم ذلك من خلال موقف التحكيم و القضاء الإنجليزي اتجاه الممارسات العملية المطروحة عليه ، الذي أدى إلى ظهور مبدأ يستند عليه في المهل الإضافية ، يعرف بعبارة « Once on demerrage always on demerrage »<sup>1</sup> ، و معنى ذلك أنه إذا ما أصبحت السفينة واقعة تحت المهلة الإضافية ، فإن أجرتها تستحق عن كافة الأيام دون أية إعفاءات ، إلا إذا اتفق على خلاف ذلك بشرط صريح في المشاركة<sup>2</sup> .

و مع ذلك فإن القضاء الإنجليزي يعتبر الأجرة عن المهلتين الإضافيتين ، كتعويض مستحق للمؤجر جراء التأخير عن الشحن أو التفريغ ، و يظهر ذلك حتى من خلال مصطلح « demerrage » الذي يعني غرامة التأخير<sup>3</sup> . إلا أنه إذ تساءلنا عن الطبيعة القانونية لهذه المهل الإضافية في القانون البحري الجزائري ، نلاحظ من

<sup>1</sup> - Pierre BONASSIS et Christian SCAPEL , traité de droit maritime, op.cit, page 522 .

<sup>2</sup> - كمال حمدي ، المرجع السابق ، صفحة 406 .

<sup>3</sup> - RICHARD WILIAMS, charter party contracts, postgraduate diploma in maritime law, London Guildhall University, 2001/2003, page 67,68 et 69 .

خلال أحكامه أن المشرع الجزائري قد أخذ موقف المشرع الفرنسي في ذلك ، و الذي يعتبرها من ملحقات الأجرة في العقد ، أي أجرة إضافية . و يظهر ذلك بوضوح من خلال تطبيق أحكام الأجرة عليها ، وفقا لما يمكن للمؤجر من ممارسة عليها نفس الضمانات المقررة لإستحقاق الأجرة ، كالإمتياز و حق الحبس أو حتى رفضه لتفريغ الحمولة في حالة رفض المستأجر دفع مستحقات هذه المهل و مدد التأخير مثلما نصت عليه المادة 680 من القانون البحري .

### 5/ مكافأة السرعة في الشحن و التفريغ :

بالرغم من أن المشرع البحري قد وضع أحكام للمهلتين الإضافيتين ، كجزاء للمستأجر جراء تأخره في الشحن أو التفريغ ، بتجاوزه المدة الأصلية المحددة لذلك في المشاركة . إلا أنه في الحالة العكسية و بموجب إتفاق صريح بين طرفي العقد ، أجاز القانون البحري من خلال المادة 667 بإفادة المستأجر من مكافأة للسرعة ، يدفعها له المؤجر كلما أنهى إلتزامه في تحميل السفينة قبل إنقضاء الميعاد المحدد لهذه العملية<sup>1</sup> ، مما يجدي نفعاً للمؤجر من خلال تحرير السفينة و إمكانية إستغلالها بإبرام عقود جديدة. و يلاحظ في هذا الصدد أن إختيار المشرع لتسمية مكافأة السرعة ، ما هو إلا ترجمة حرفية للمصطلح المستعمل باللغة الفرنسية « prime de célérité »<sup>2</sup> . أما في القانون الإنجليزي فيعبر عنها بمصطلح « dispatch money »<sup>3</sup> .

إن هذه الحالة العكسية للمهل الإضافية للشحن و التفريغ ، و المتمثلة في إسراع المستأجر لإتمام هذه العمليات قبل إنتهاء وقتها ، بكل ما أتيح له من معدات متطورة للمناولة ، تعتبر نتاج مفهوم يعبر عليه بـ la réversibilité des staries<sup>4</sup> و الذي

<sup>1</sup> - أي قبل إنقضاء مدة المهلة الأصلية للشحن و التفريغ المنصوص عليها في المادتين 660 و 661 من القانون البحري .

<sup>2</sup> - أنظر النص باللغة الفرنسية للمادة 667 من القانون البحري .

<sup>3</sup> - هاني دويدار ، المرجع السابق ، صفحة 226 .

<sup>4</sup> - Martine REMOND-GOUILLOUD, Droit Maritime, op.cit, page 282 .

يعني إرتداد مدد الشحن و التفريغ ، و بمقتضى هذا الشرط يمكن تعويض مدة الشحن و التفريغ بما تبقى من وقت عند القيام بعملياتها<sup>1</sup> .

أما عن عدم تحديد مقدار مكافئة السرعة في المشاركة مسبقا ، يجعل المستأجر يستحق تعويضا عن ذلك قدره نصف قيمة أجرة المهلة الإضافية للشحن و التفريغ كما حدده لنا نص المادة 667 من القانون البحري . و الذي إستثنى صراحة أيام العطل<sup>2</sup> في حساب الساعات و الأيام المعوضة ، و بالمقابل أخذ بعين الإعتبار أيام الآحاد في هذا الحساب .

### المبحث الثاني : إستئجار السفينة لمدة معينة

تتفق معظم التشريعات البحرية في تعريف عقد إستئجار السفينة على أساس المدة - الذي يعرف في اللغة الفرنسية بتسمية Affrètement a temps أو charter Time باللغة الإنجليزية - على أنه ذلك العقد الذي يلتزم بمقتضاه المؤجر بوضع سفينة معينة كاملة التجهيز و صالحة للملاحة ، من أجل إستغلالها من طرف المستأجر حسب ما هو منصوص عليه في العقد المبرم بينهما<sup>3</sup> .

أما فيما يتعلق بالمشروع الجزائري فإنه قد سمي هذا النوع من عقد الإستئجار ، بإستئجار السفينة لمدة معينة و جعله كعنوان للفصل الثالث من الباب الثاني الخاص بإستئجار السفن . بينما عن الطريقة التي إعتدها المشرع لتعريف هذا العقد ، فهي الطريقة نفسها التي تبناها في تعريف عقد الإستئجار بالرحلة ، أي بتبيان إلتزامات كل طرف في العقد . و من تم فإن المادة 695 من القانون البحري قد عرفت عقد إستئجار السفينة لمدة معينة ، بأنه العقد الذي يتعهد بموجبه المؤجر بأن يضع سفينة مزودة بالتسليح و التجهيز تحت تصرف مستأجر السفينة لمدة معينة و يدفع المستأجر بالمقابل أجرة الحمولة .

<sup>1</sup> - هاني دويدار ، المرجع السابق ، صفحة 225 .

<sup>2</sup> - نلاحظ أن النص باللغة الفرنسية المادة 667 من القانون البحري ، جاء أكثر دقة لإستعماله عبارة « les jours non ouvrables » .

<sup>3</sup> - هاني دويدار ، المرجع السابق ، صفحة 190 .

و مع ذلك فإنه بالرغم من إختيار المشرع طريقة تحديد إلتزامات كل طرف في العقد ، لتعريف عقد إستئجار السفينة لمدة معينة . فإن هذا التعريف يبقى ناقصا بحيث أن عنصر المدة فيه الذي يميزه عن باقي أنواع الإستئجار الأخرى ، لا يبين لنا بوضوح الغرض الأساسي من إبرام هذا العقد ، و إنما يظهر لنا أنه مجرد عنصر تحسب الأجرة من خلاله على أساس الوقت<sup>1</sup> و ليس على أساس الرحلة البحرية ، كما هو الحال بالنسبة للإستئجار بالرحلة .

من تم فإن تعريف عقد إستئجار السفينة لمدة معينة بهذا الشكل ، يدفعنا إلى دراسة إلتزامات كل طرف فيه نحو الآخر . و في هذا الصدد فإن المشرع البحري الجزائري قد حدد معيار التفرقة بين الإلتزامات الواقعة على المؤجر و تلك الواقعة على المستأجر، بمدى احتفاظ كل طرف بحق التسيير الملاحي أو التسيير التجاري للسفينة . إذ يبدو لنا ذلك واضحا من خلال نص المادة 700 من القانون البحري ، التي منحت حق الإحتفاظ بالتسيير الملاحي للسفينة للمؤجر وحده ، بحيث جعلت الربان و أعضاء الطاقم مندوبين تابعين له و ملزمين بالتقيد بتعليماته . هذا بخلاف نص المادة 701 الموالية لها ، التي جعلت المستأجر هو الطرف الآخر في العقد الذي يعود له التسيير التجاري للسفينة . كما اعترفت للربان بصفة الممثل للمستأجر بحكم القانون بخصوص هذا التسيير ، و ألزمته كذلك بالتقيد بتعليماته في حدود الأحكام المنصوص عليها في المشاركة .

من خلال ما سبق نستنتج أن تسمية هذا النوع من الإستئجار بعقد إستئجار السفينة لمدة معينة ، أو كما يعبر عنها باللغة الفرنسية بمصطلح « a temps Affrètement » ، هي تسمية غير دقيقة و لا تعبر بشكل واضح عن العناصر الأساسية لهذا النوع من المشاركات . إذ أن عنصر الزمن وحده غير كاف لذلك ،

---

<sup>1</sup> - كمال حمدي ، المرجع السابق ، صفحة 436 .

كون أن تخلي المؤجر عن التسيير التجاري للسفينة لصالح المستأجر له دور هام في تمييز هذا العقد عن غيره ، مقارنة بعقد إستئجار السفينة على أساس الرحلة مثلا . و بالنتيجة فإن التسمية الأكثر وضوحا لهذا النوع من الإستئجار هي التي يكون فيها عنصر المدة ظاهرا ، و في نفس الوقت تشير إلى إنتقال تسيير السفينة تجاريا إلى المستأجر<sup>1</sup> . ذلك أن إستئجار السفينة لمدة معينة بتمتع المستأجر بتسييرها ملاحيا و تجاريا ، يحول هذه المشاركة إلى نوع آخر و هو عقد إستئجار السفينة بهيكلها طبقا لما نصت عليه أحكام القانون البحري في هذا الصدد<sup>2</sup> .

#### أ- التسيير الملاحى للسفينة :

يشمل هذا التسيير الملاحى ( La gestion nautique du navire ) النواحي الفنية للسفينة المؤجرة ، مثل صيانة هيكل و أجهزة السفينة ، بالإضافة إلى تزويدها بالوقود و المؤن اللازمة لطاقمها ، كما يشمل هذا التسيير أيضا مثلما تشير إليه تسميته إلى قيادة السفينة بالدرجة الأولى و حفظ توازنها أثناء إبحارها بتحقيق رحلتها البحرية على أحسن وجه<sup>3</sup> ، دون أن ننسى كل ما يتعلق بعملية تشغيل و تجهزتها من الناحية التقنية و الميكانيكية .

#### ب- التسيير التجاري للسفينة :

يتعلق هذا التسيير التجاري ( La gestion commerciale ) بالعمليات التجارية للسفينة المؤجرة ، كما يتوقف تحديد مضمون هذا التسيير على نوع السفينة و كذا ظروف تأجيرها . إذ أنه بالنسبة للسفن المخصصة لنقل البضائع يتضمن تسييرها التجاري إبرام عقود إيجارها من الباطن من طرف المستأجر مثلا أو عقود النقل بسندات شحن ، إستلام و تسليم البضائع ، عملية مناولة البضائع عند الشحن أو التفريغ، المحافظة على البضائع المنقولة أثناء الرحلة البحرية، عملية رص و تستيف

<sup>1</sup> - أحمد حسني ، المرجع السابق ، صفحة 76 .  
<sup>2</sup> - أنظر المادتين 724 و 730 من القانون البحري .  
<sup>3</sup> - أحمد حسني ، المرجع السابق ، صفحة 77 .

البضائع<sup>1</sup> ... إلى غير ذلك من العمليات التجارية الجاري بها العمل وفقا للعرف البحري المعروف في مجال إستغلال السفينة .

### ج- معيار التفرقة بين التسيير الملاحي و التسيير التجاري :

إن معيار التفرقة بين التسيير الملاحي الذي يبقى للمؤجر و التسيير التجاري الذي ينتقل إلى المستأجر في عقد الاستئجار الزمني ، لا يطرح إشكالا كلما حددت المشاركة بدقة ضمن بنودها على سبيل الحصر ، مدى اعتبار العمليات الواردة على السفينة تسييرا ملاحيا أم تجاريا لها . بينما يثور الإشكال بصدد معرفة هذا المعيار ، كلما كانت بنود المشاركة غير دقيقة و غامضة أو أغفلت تحديد نوع التسيير الذي ينطبق على العمليات التي يقوم بها كل طرف استغلالا للسفينة .

و عليه فإن الآراء قد تعددت و اختلفت في تحديد معيار موحد للتفرقة بين ما هو تسيير تجاري للسفينة و ما يمكن اعتباره تسييرا ملاحيا لها . فهناك رأي يذهب إلى القول أنه لكي تستغل السفينة تجاريا لا بد من توفير ثلاث متطلبات ، أولها تجهيز السفينة بما يلزمها من أفراد طاقم و أجهزة و معدات و مؤن و كذا عمليات الصيانة و الإصلاحات . أما ثانيها فيتعلق بتشغيل السفينة ملاحيا و فنيا ، و المتطلب الثالث هو ذلك المتمثل في استغلال نشاط السفينة في التجارة . من تم فإنه كلما تعلق الأمر بالمتطلبين الأول و الثاني نكون بصدد التسيير الملاحي ، أما المتطلب الثالث فيدخل ضمن الإستغلال التجاري<sup>2</sup> . و مع ذلك فإن الإنتقاد الذي وجه لهذا الرأي هو أنه لا يساعد كثيرا في الفصل بين التسييرين لتقارب معنى المفاهيم فيه ، الأمر الذي يصعب من خلاله تحديد مسؤولية كل طرف في العقد بالنظر إلى العمل الذي يقوم به .

و في هذا الصدد كثيرا ما يغلب تطبيق معيار للتفرقة بين هذين التسييرين المختلفين للسفينة ، باعتباره أقرب المعايير إلى الدقة و الذي مفاده أن كل ما يمس

<sup>1</sup> - محمد عبد الفتاح ترك ، المرجع السابق ، صفحة 73 .

<sup>2</sup> - محمد عبد الفتاح ترك ، المرجع السابق ، صفحة 73 .

بعملية النقل ذاتها يعتبر عملا ملاحيا و يدخل في نطاق التسيير الملاحى ، و كل ما يعرض لعمليات تستيف البضاعة و المحافظة عليها يعتبر عملا تجاريا ينجم عنه تسيير السفينة تجاريا<sup>1</sup> .

و من خلال هذه التفرقة في الإستئجار الزمني ، بين التسيير الملاحى للسفينة الذي يتمتع به المؤجر من جهة ، و التسيير التجارى الذي يعود لمستأجرها من جهة أخرى ، فإن خلاصة القول التي يمكن إستنتاجها هي أن المشاركة الزمنية هي الأخرى ترتب إلتزامات على طرفي العقد .

#### **المطلب الأول : إلتزامات المؤجر في عقد الإستئجار بالمدة**

عند استقراء نص المادة 696 من القانون البحري ، يظهر لنا أن المشرع قد جعل المؤجر الذي أبرم عقد إستئجار لمدة معينة ، يلتزم أساسا بتقديم السفينة المؤجرة في حالة صالحة للملاحة ، مرفقة بالوثائق المطلوبة و مجهزة بطاقمها في الوقت المحدد و بالميناء الذي تم تعيينه في العقد .

كما أضاف المشرع البحري في نص المادة 697 الموالية ، إلتزاما على لمؤجر بإبقاء السفينة المؤجرة طيلة مدة العقد ، طبقا للحالة التي تم وصفها في المادة السابقة ، بالإضافة إلى تأمينه على جسم السفينة و تزويدها بالمؤن اللازمة و كذا دفع رواتب و لواحق رواتب أفراد الطاقم مع تقديم كل الخدمات المتطلبة .

#### **الفرع الأول : تقديم السفينة المعينة في حالة صالحة للملاحة**

ينحصر هذا الإلتزام الواقع على المؤجر بموجب نص المادة 696 من القانون البحري ، في قيامه بتسليم للمستأجر السفينة ذاتها المعينة في العقد<sup>1</sup> ، أي وضعها

---

<sup>1</sup> - محمد عبد الفتاح ترك ، المرجع السابق ، صفحة 74 .

تحت تصرفه في الزمان و المكان المتفق عليهما بالمشاركة . و مع ذلك يستلزم أن تكون السفينة المقدمة في حالة صالحة للملاحة و مجهزة بالقدر الكافي ، حتى تسمح للمستأجر بممارسة و تنفيذ العمليات وفقا لما تم تحديدها في عقد الإيجار . و لتحقيق ذلك يلاحظ أنه لا يكفي أن تكون السفينة صالحة للملاحة عند بداية العقد ، بل يكون على المؤجر ضروريا إبقائها على هذه الحالة طوال المدة المتفق عليها في المشاركة ، مثلما فرضته أحكام المادة 697 من القانون البحري .

كما يجب التوضيح بخصوص إلتزام المؤجر بوضع السفينة تحت تصرف المستأجر أن يكون كليا ، بمعنى أن يضعها كاملة تحت تصرف المستأجر و ليس فقط جزء من السفينة دون الأجزاء الأخرى المكونة لها . ذلك أن طبيعة هذا النوع من الإستئجار الذي يبرم على أساس المدة<sup>2</sup> يقتضي أن يكون المستأجر فيه واحدا ، كون أنه يتعذر عمليا إعطاء سلطة التسيير التجاري للسفينة لعدة مستأجرين في وقت واحد .

و في هذا الصدد يمكن القول أن المشرع لم يكن دقيقا في تعريفه لعقد إستئجار السفينة بالمدة الوارد بنص المادة 695 من القانون البحري ، إذ أنه إكتفى بالقول أن تكون السفينة الموضوعة تحت تصرف المستأجر مزودة بالتسليح و التجهيز فقط ، دون اشتراط وضع هذه السفينة كاملة بين يدي المستأجر . و يظهر لنا ذلك من خلال مقارنة تعريف إستئجار السفينة لمدة معينة بتعريف إستئجارها على أساس الرحلة ، إذ يبدو واضحا أن المشرع قد أعطى إمكانية إبرام عقد إستئجار كلي أو جزئي للسفينة في التأجير بالرحلة بقوله في نص المادة 650 من القانون البحري بأنه العقد الذي يتعهد فيه المؤجر بأن يضع كليا أو جزئيا سفينة مزودة بالتسليح و التجهيز تحت تصرف المستأجر للقيام برحلة أو أكثر .

<sup>1</sup> - يتم هذا التعيين بذكر العناصر الفردية التي تميز السفينة المتفق عليها عن غيرها من السفن ، أي بتبيان إسمها و جنسيتها و حمولتها و كذا ميناء تسجيلها المنصوص عليها في المادة 14 من القانون البحري . إلا إذا اتفق الطرفين إمكانية تقديم سفينة مماثلة أو بديلة بموجب بند في المشاركة .

<sup>2</sup> - أي الذي ينتقل فيه التسيير التجاري للمستأجر بصريح نص المادة 701 من القانون البحري .

و لأكثر توضيح بخصوص هذه المسألة ، فإن الإختلاف بين المشاركة الزمنية و المشاركة بالرحلة ، يكمن في أنه في هذه الأخيرة يحتفظ المؤجر بالتسييرين الملاحي و التجاري للسفينة<sup>1</sup> و ينحصر إلتزامه في مواجهة المستأجر بتمكينه من نقل بضائعه على السفينة أو على جزء منها . لهذا السبب يمكن للمؤجر أن يبرم أكثر من عقد إيجار بالرحلة بحيث ينصب كل عقد على جزء من السفينة .

و لما كانت المشاركة الزمنية ترد على السفينة بأكملها ، فإن هذا لا يعني أنه تخضع لسيطرة المستأجر الأماكن المخصصة لإيواء الربان و أفراد الطاقم و تلك المستعملة لتخزين المؤن ، و الأماكن المخصصة لأجهزة تشغيل السفينة مثلا ، ما دامت تعد أماكن للإستغلال الملاحي دون غيره ، كما أنه تستبعد هذه الأماكن من التسيير التجاري الذي يتمتع به المستأجر على السفينة بصفة تلقائية حتى و لو لم تنص عليه المشاركة .

#### أ- تاريخ و مكان تسليم السفينة :

يلتزم المؤجر بالمدة بصريح نص المادة 696 من القانون البحري بوضع السفينة المؤجرة بالمدة تحت تصرف المستأجر في الوقت و المكان المتفق عليهما في العقد . و ينص في هذا الشأن البند الأول من مشاركة Baltimore 39<sup>2</sup> تحت عنوان : المدة / ميناء التسليم / وقت التسليم ( Period / Port of delivery / Time of delivery ) ، على أن " تنازل المالك و إستأجر المستأجر ، السفينة لمدة عدد من الأشهر المنوه عنها في الخانة رقم 14 ( باستثناء أيام الآحاد و العطل الرسمية ) ، السفينة ستسلم و ستوضع تحت تصرف المستأجر ما بين الساعة التاسعة صباحا و السادسة مساء ، أو ما بين الساعة التاسعة صباحا و الثانية مساء ، في الميناء المذكور بالخانة رقم 15 على

<sup>1</sup> - راجع المادة 651 من القانون البحري .

<sup>2</sup> - هذه المشاركة النموذجية صادرة عن مؤتمر البلطيق BIMCO في عام 1909 و أدخلت عليها تعديلات أهمها في سنة 1939 ، اسمها الكامل هو Baltic time charter party و تعرف بـ Baltimore 39 . أنظر أحمد حسني ، المرجع السابق ، صفحة 78 .

المرسى المهيأ لها ، بحيث يمكنها أن تبقى عائمة و في أمان ، و جاهدة لتنفيذ أوامر المستأجر و تداول البضائع ، و يتم تسليم السفينة في الوقت المحدد في الخانة رقم 16 " 1 . من تم فإنه يمكن لربان السفينة أن يرفض التقيد بتعليمات المستأجر التي تخالف ذلك و التي من شأنها تهديد سلامة السفينة . فإذا حدد ميناء تسليم السفينة في المشاركة و كان هذا الميناء آمنا ، يتعين على المؤجر تسليمها فيه ، بحيث يكون مخلا بالتزامه إذا وضعها تحت تصرف المستأجر في غير ذلك الميناء ، ما لم يوافق هذا الأخير على ذلك .

زيادة على ذلك ، يلتزم المؤجر بتسليم السفينة في التاريخ المتفق عليه مع المستأجر ، و إلا كان المؤجر ملزما بتعويض المستأجر عن الضرر اللاحق به جراء التأخير في التسليم . و في هذا الصدد فإن المعتاد في المشاركات الزمنية أنها لا تحدد يوما معيناً يتم فيه تسليم السفينة للمستأجر ، و إنما تحدد مدة يتم فيها التسليم بالأيام من شهر معين أو تحدد هذا الموعد بالتقريب و يشار إلى ذلك بعبارة « about »<sup>2</sup> أو « environ »<sup>3</sup> . و السبب في ذلك هو أنه يتعذر من الناحية العملية تحديد على وجه الدقة ، الوقت الذي ستصل فيه السفينة إلى ميناء التسليم إذا لم تكن أصلا موجودة فيه عند إبرام العقد ، كما أنه عادة ما تكون السفينة في رحلة يستحيل معها تسليمها للمستأجر إلى غاية إتمام رحلتها، مع الأخذ بعين الاعتبار كل تأخير قد يحدث و الذي من شأنه أن يجعل السفينة تصل إلى الميناء بعد فوات الأجل المحدد لوصولها . و عليه فإن هذه الأسباب هي التي تجعل المؤجر يحتاط بإدراجه مواعيد تقريبية للتسليم ، بحيث أنه ليس بإمكانه أن يضمن وجود السفينة تحت تصرفه - قبل أن يضعها تحت تصرف المستأجر - في الموعد المحدد للتسليم ، لو تم تحديد هذا الموعد بمدة قصيرة كيوم واحد مثلا .

1 - طلال الشواربي ، المرجع السابق ، صفحة 169 و 170 .

2 - أحمد حسني ، المرجع السابق ، صفحة 81 .

3 - Pierre BONASSIS et Christian SCAPEL , traité de droit maritime, op.cit, page 534.

إلا أن التساؤل المطروح بخصوص هذه المسألة ، يكون حول الجزاء المقرر قانوناً لمخالفة المؤجر بالتزامه في وضع السفينة تحت تصرف المستأجر بالموعد المحدد في المشاركة . و الجواب عن ذلك وارد في نص المادة 718 من القانون البحري ، بحيث أعطى المشرع بموجبها إمكانية للمستأجر في فسخ العقد في حالة تأخير وضع السفينة تحت تصرفه ، بشرط أن لا يكون لهذا التأخير أهمية بالغة .

و قد تضمنت مشارطات الإيجار الزمنية شرطاً فاسخاً للعقد ، إذا لم توضع السفينة تحت تصرف المستأجر في التاريخ المحدد بها . بحيث يخول هذا الشرط للمستأجر الحق في فسخ العقد دون الحاجة إلى الحصول على حكم قضائي يقضي بذلك . إذ نصت على ذلك مشاركة Baltimore في بندها 22 تحت عنوان الفسخ ( Cancelling ) ، بقولها : " إذا لم تسلم السفينة في التاريخ المذكور بالخانة رقم 23 ، فإن للمستأجر الإختيار في فسخ المشاركة . أما إذا لم يكن التسليم ممكناً في التاريخ المحدد للفسخ و متى أخطر بذلك ، على المستأجر أن يعلن للمالك في ظرف 24 ساعة من تلقيه الإخطار ، عن رغبته في فسخ المشاركة أو قبوله إستلام السفينة " <sup>1</sup> .

و عليه فإن الملاحظ بخصوص هذا الشرط ، أن فسخ العقد يكون مقرراً للمستأجر وحده ، و لا يمكن للمؤجر أن يتمسك به في جميع الأحوال . كما أن للمستأجر أن يتنازل عن حقه في الفسخ ، كلما قبل إستلام السفينة رغم تأخرها عن الموعد المحدد بالعقد . و بالمقابل يبقى المؤجر في هذه الحالة حتى بعد إنقضاء الأجل المحدد للتسليم ، ملتزماً إتجاه المستأجر بوضع السفينة تحت تصرفه في الميناء المتفق عليه ، بحيث يتحمل مجمل التعويضات عن الأضرار الناتجة عن هذا التأخير ، و تلك الناتجة عن إستحالة التسليم عند فقدان السفينة أو عدم قابليتها للتصليح . إلا إذا أثبت أن هذا التأخير أو هذه الحوادث لم تكن بخطأ أو بإهمال منه و لا من تابعيه وفقاً لنص المادة 719 من القانون البحري .

<sup>1</sup> - طلال الشواربي ، المرجع السابق ، صفحة 189 .

## ب- صلاحية السفينة للملاحة :

إن المشرع البحري من خلال نص المادة 696 ، لم يقيد المؤجر بالمدة سوى باحترام الوقت و المكان المتفق عليه عند وضعه السفينة تحت تصرف المستأجر ، بل ألزمه بنفس النص أن تكون السفينة في حالة جيدة تسمح لها بالملاحة ، مرفقة بالوثائق اللازمة وصالحة لممارسة العمليات المذكورة في المشاركة .

و عليه فإن جعل السفينة في حالة صالحة للملاحة ، هو التزام واقع على المؤجر عند تسليمها للمستأجر ، حتى تؤدي الغرض الذي أجرت من أجله و لتسمح للمستأجر بتأدية مهامه في نقل البضاعة على أحسن وجه وفقا للشروط الواردة في المشاركة و حسب ما يجري به العرف . لذلك يعتبر منطقيا ما نصت عليه المادة 697 من القانون البحري، على أن يحافظ المؤجر على هذه الصلاحية للملاحة و يبقي السفينة على هذه الحالة من بداية العقد إلى نهايته ، قصد تمكين المستأجر هو كذلك من القيام بالتزاماته إلى غاية رده السفينة . فيكون المؤجر نتيجة لذلك مسؤولا عن الأضرار التي تلحق بالبضائع المنقولة على متن السفينة ، كلما كانت ناتجة عن تقصيره في أداء التزاماته مثلما حددته أحكام المادة 689 . و يعفى من تحمله مسؤولية الأضرار اللاحقة بالسفينة نتيجة استغلالها التجاري ، لكونها تدخل ضمن مسؤولية المستأجر بنص المادة 699 ، باستثناء الأضرار الناتجة عن الإستغلال العادي .

كما أن التزام المؤجر بضمان صلاحية السفينة للملاحة طيلة مدة العقد ، يعتبر التزاما ناتجا عن إحتفاظه بالتسيير الملاحي ، و لذلك يتحمل المؤجر أعباء عمليات الصيانة الدورية اللازمة بتحملة نفقات تنظيفها و كذا مصاريف ترميمها و تصليح الأعطاب ، بالإضافة إلى قيامه بجميع التدابير الضرورية في وقتها لإبقاء السفينة بحالة جيدة طوال مدة الرحلة البحرية ، طبقا لما نصت عليه أحكام المادة 705 من القانون البحري . إلا أن هذا ليس معناه أن يقوم المؤجر بالمراقبة و التأكد من

صلاحية السفينة للملاحة و الإبحار في كل مرة دون إنقطاع ، و لكن كل ما في الأمر أنه يتعين على المؤجر أن يبذل العناية اللازمة « due diligence »<sup>1</sup> بالتأكد من صلاحيتها من حيث الهيكل و أجهزة تشغيلها و معداتها و تطعيمها بطاقم مؤهل من ربان و رجال بحر بشكل يضمن سلامة الرحلة البحرية . كما يلتزم بإتخاذ الخطوات المعقولة « resonable steps »<sup>2</sup> لإصلاح ما تصاب به السفينة من عيوب و أضرار بأسرع ما يمكن و بمجرد إخطاره بها من طرف المستأجر . و في هذا الصدد يتعين على المستأجر أن يمنح المؤجر الوقت اللازم للقيام بهذه العمليات ، إلا أنه إذا تجاوزت مدتها 24 ساعة متتالية فإن المادة 706 من القانون البحري ، قد جعلت إستحقاق أجرة الحمولة يتوقف في هذه الحالة بالنسبة للمدة الزائدة .

و يدخل كذلك في مفهوم صلاحية السفينة للملاحة ، أن يقدم المؤجر السفينة مرفقة بجميع وثائقها الإدارية و المشترط وجودها على متنها من طرف مختلف السلطات و التي تمكنها من الإبحار ، مثل شهادة التسجيل و شهادة الجنسية و شهادة تقدير درجتها و شهادة السلامة و السجل الصحي ... إلى غير ذلك . هذه الوثائق التي أشار إليها المشرع البحري بصفة عامة بموجب نص المادة 696 ، حين ألزم المؤجر بإرفاق السفينة المؤجرة بالوثائق المطلوبة دون تحديدها . و من تم فإذا كانت إحدى هذه الوثائق تدل على صلاحية السفينة للملاحة ، فإنها تعتبر قرينة لصالح المؤجر على أن السفينة قد سلمت في حالة صالحة للملاحة . إلا أن هذه القرينة ليست قاطعة بل قابلة لإثبات العكس من طرف المستأجر<sup>3</sup> ، و له كل الطرق لإثبات أن السفينة قد وضعت تحت تصرفه في حالة غير صالحة أو أنها أصبحت في هذه الحالة أثناء سريان العقد بفعل إهمال المؤجر .

<sup>1</sup> - عبد القادر حسين العطير ، المرجع السابق ، صفحة 242 .

<sup>2</sup> - محمد عبد الفتاح ترك ، المرجع السابق ، صفحة 76 .

<sup>3</sup> - أحمد حسني ، المرجع السابق ، صفحة 84 .

أما إذا كانت عدم الصلاحية للملاحة أو عدم قدرة السفينة كما أشارت إليه المادة 707 من القانون البحري<sup>1</sup> ، راجع لخطأ أو إهمال المستأجر أو من ينوب عنه طبقاً لمسؤوليته عن الأضرار الناتجة عن الإستغلال التجاري الواردة بنص المادة 699 ، فإنه يكون للمؤجر الحق في المطالبة بتعويض مناسب و بأجرة الحمولة عن المدة الكاملة التي توقفت فيها السفينة جراء ذلك .

و في جميع الأحوال قد قرر المشرع البحري حق فسخ عقد الإستئجار لمدة معينة مع إستحقاق المؤجر لأجرة الحمولة ، كلما أصبحت السفينة غير قابلة للتصليح أو في حالة غرقها أو تدميرها أو فقدانها . كما أن المادة 721 قد فرقت بين هذه الحالات الأخيرة و حالة فقدان ، بجعل إستحقاق أجرة الحمولة يكون إلى غاية اليوم الذي حصل فيه الحادث بما في ذلك هذا اليوم ، أما في حالة فقدان فيكون إستحقاقها إلى غاية اليوم الذي وصلت فيه آخر المعلومات عن السفينة .

### الفرع الثاني : التأمين على السفينة

نص المشرع البحري على هذا الإلتزام بصريح نص المادة 697 ، حين حمل مؤجر السفينة على أساس المدة عبء التأمين على السفينة ، لكن دون ذكر الأخطار التي يجب عليه التأمين عليها . إلا أنه و على اعتبار أن المؤجر بالمدة يحتكر التسيير الملاحي للسفينة ، فإنه من المنطقي يقع عليه عبء التأمين على جسمها ، ما دام أنه تقع عليه تبعة هلاكها و فقدانها أو عدم إمكان تصليحها وفقاً لما جاءت به المادة 719 من القانون البحري .

ضف إلى أنه من فائدة المؤجر كذلك أن يؤمن على الأجرة ، تفادياً لحالات إفسار المستأجر . إذ يكون ذلك جائزاً كلما خلت المشاركة من شرط استحقاق الأجرة في

---

<sup>1</sup> - لقد ورد خطأ في النص العربي بالإشارة إلى المادة 533 ، بينما الصحيح هو المادة 699 مثلما هو مشار إليها ضمن النص باللغة الفرنسية للمادة 707 من القانون البحري .

جميع الأحوال ، و يعد هذا تأميناً على الديون المستحقة على الغير<sup>1</sup> . و من تم فإن المقصود من ذلك ، أن يبرم المؤجر تأميناً يمتد إلى كل ما من شأنه أن يمكن المستأجر من الإستمرار في استغلال السفينة . كما يستلزم على المؤجر أن يؤمن السفينة ضد المسؤولية الناشئة عن الأخطاء الملاحية للربان و كذا أفراد الطاقم و تابعيه و كل شخص يمكن أن يخضع لمسؤولية المؤجر بمفهوم المادة 719 السابقة .

أما عن التأمين ضد المسؤولية الناشئة عن الأخطاء التجارية للربان و أفراد الطاقم ، فمن المنطقي أن يكون عبؤه على المستأجر ، كما يفترض أيضاً أن يؤمن المستأجر على البضائع المشحونة نتيجة إحتفاظه بالتسيير التجاري للسفينة طوال مدة العقد . هذا و في الواقع العملي فإن إرادة المؤجر و المستأجر طبقاً للشروط المدرجة بالمشاركة الزمنية ، هي وحدها التي تحدد لنا عبء التأمين الذي يتحمله كل طرف في العقد ، و السبب في ذلك راجع للطابع المكمل للقواعد المنظمة لعقد الإستئجار في القانون البحري<sup>2</sup> .

و من الجانب العملي كثيراً ما يثور الإشكال حول تأمين السفينة من خطر الحرب الذي أصبح في الوقت الراهن أمراً ضرورياً في مجال النقل البحري<sup>3</sup> ، و في هذا الصدد قد جاء في البند 21 من مشاركة Baltimore<sup>4</sup> تحت عنوان الحرب ( war ) : " أ- لا تستخدم السفينة - إلا بموافقة المالك - و لا يطلب إليها الذهاب و لا تستمر في رحلتها أو تستمر في خدمات تجعلها تدخل أو تقترب من مناطق خطرة نتيجة وقوع أو إحتمال نشوب عمليات حربية أو عمليات قرصنة و مناطق الثورات و الشغب و الحصار البحري و المنع من التجارة ..... " . نفس الموقف قد إتخذه المشرع البحري بصفة عامة بموجب نص المادة 714 في هذا الشأن ، حين لم يلزم المؤجر

<sup>1</sup> - علي بن غانم ، التأمين البحري و ذاتية نظامه القانوني ، دراسة مقارنة بين القانون الجزائري و القانون الفرنسي و الإنجليزي ، ديوان المطبوعات الجامعية ، الطبعة الثانية 2005 ، صفحة 203 .

<sup>2</sup> - راجع المادة 641 من القانون البحري ضمن القواعد العامة لإستئجار السفن .

<sup>3</sup> - Pierre BONASSIS et Christian SCAPEL , traité de droit maritime, op.cit, page 537.

<sup>4</sup> - طلال الشواربي ، المرجع السابق ، صفحة 187 و 189 .

بالقيام برحلة يتخللها خطر غير متوقع من شأنه أن يهدد السفينة و سلامة الأشخاص الموجودين على متنها ، و يحق للمؤجر فسخ العقد كلما تحققت هذه الحالات مع إستحقاقه لأجرة الحمولة . كما له أن يرفض نقل البضائع الخطرة أو سريعة الإشتعال أو الانفجار إذا لم يتم الإتفاق على ذلك مسبقا في العقد ، كما يتمتع عليه نقل كل بضاعة غير مشروعة وفقا لأحكام المادة 715 من القانون البحري .

هذا و تضيف المادة 21 من مشاركة Baltimore فيما يتعلق بخطر الحرب : " ب- إذا إقتربت السفينة أو أمرت بالذهاب إلى منطقة خطر و كانت تتعرض بطريقة ما إلى الأخطار السابق بيانها فإن : 1- للمالك الحق في التأمين ضد الأخطار السابقة على السفينة و الأجرة و يدفع المستأجر للمالك قيمة أقساط التأمين على خطر الحرب عند الطلب . ج - إذا ازدادت مرتبات الربان و الطاقم و كذا نفقات إطعامهم و كذا نفقات معدات السفينة ، و قسط التأمين نتيجة للأسباب المبينة في ( أ ) فإن هذه الزيادة تضاف إلى إيجار السفينة و بدفعها المستأجر عند أبرز المستندات التي تقدم له شهريا . د- للسفينة الحق في تنفيذ أوامر الدولة التي ترفع علمها أو من يمثلها أو أي هيئة يحق لها توجيه السفينة طبقا لبند التأمين ضد خطر الحرب . "

### الفرع الثالث : تقديم خدمات الربان و رجال الطاقم

ألزم المشرع البحري المؤجر من خلال نص المادة 697 بدفع رواتب أفراد الطاقم و لواحقها و تزويد السفينة بالمؤونات المناسبة و كل الخدمات المطلوبة . و إنطلاقا من فكرة إحتفاظ المؤجر بالتنسيق الملاحى للسفينة ، فهو الذي يقدم للمستأجر الإنتفاع بالسفينة و بخدمات الربان و أفراد الطاقم و البحارة الذين يضعهم في خدمته و من تم فهو الذي يلتزم بدفع مرتباتهم و يتحمل جميع نفقاتهم ، على أساس أنهم مندوبين عن المؤجر بقوة القانون<sup>1</sup> و ملزمين بالتقيد بتعليماته .

<sup>1</sup> - راجع المادة 700 من القانون البحري .

و لما كان عقد الإستئجار بالمدة ينصب على سفينة مجهزة تجهيزا كاملا و مزودة بالتسليح مثلما عرفته المادة 695 من القانون البحري ، فإن المؤجر عند وضعه للسفينة تحت تصرف المستأجر ، يتعين عليه أن يقدم معها ربانها و طاقمها في خدمة هذا الأخير ، حتى تؤدي الغرض التجاري المطلوب و المتفق عليه في المشاركة من بداية العقد إلى نهايته . من تم فإنه تقع على المؤجر مسؤولية إختيار طاقما كافيا من حيث العدد ، تبعا لنوع و حمولة السفينة و كذا التشريع المعمول به في ميناء التعاقد . كما أنه يجب أن تتوفر في الربان و أفراد الطاقم الكفاءة التقنية اللازمة التي تسمح لهم بتشغيل السفينة و قيادتها ملاحيا طبقا لقوانين و عرف مهنتهم .

و عليه فإن المؤجر هو يتعاقد مع ربان السفينة و أفراد طاقمها و يتحمل أجورهم و مرتباتهم و كافة المستحقات التي تقع على رب العمل اتجاه عماله بموجب عقد العمل البحري ، كالتزامه بتغطية مصاريف المؤن و العلاج و الإيواء و غيرها ، ما دام أن قيمتها تدخل في تقدير أجرة العامل . و مع ذلك فإن التشريع البحري قد أعفاه بصريح نص المادة 704 من دفع أجرة أفراد الطاقم الخاصة بالساعات الإضافية و التي تقع على المستأجر في إطار الإستغلال التجاري للسفينة . الحكم ذاته الذي نصت عليه مشاركة Baltime ضمن بندها 17 تحت عنوان الوقت الإضافي ( Over time ) (بقولها " تعمل السفينة ليلا و نهارا إذا تطلب منها ذلك و يدفع المستأجر للمالك أية نفقات وقت إضافي طبقا للقيمة المتفق عليها - لكل ساعة إضافية - يكون المالك قد دفعها للربان و الطاقم بالنسب المبينة في عقد عملهم " <sup>1</sup> .

أما عن حالة إضراب طاقم السفينة و عمالها ، التي من شأنها أن تمنع المؤجر من القيام بالتزاماته و تؤدي إلى توقف السفينة عن تأدية الغرض الذي أجرت من أجله ،

---

<sup>1</sup> - طلال الشواربي ، المرجع السابق ، صفحة 184 .

فإن المستأجر لا يلزم بدفع الأجرة عن مدة الإضراب ، كون أن إنتفاعة بها قد تعطل بسبب يعود للمؤجر<sup>1</sup> .

إلا أن تبعية الربان و الطاقم للمؤجر ليست مطلقة ، إذ لا يكون مسؤولاً عن الخطأ الملاحي للربان أو مندوبيه وفقاً لما نصت عليه المادة 698 من القانون البحري كما أن الربان يكون ممثلاً للمستأجر كذلك بحكم القانون عملاً بنص المادة 701 ، بحيث يكون هذا التمثيل في حدود التسيير التجاري للسفينة الذي يعود للمستأجر ، و على الربان التقيد بتعليماته في الحدود المنصوص عليها في المشاركة . و قد أوردت المادة 703<sup>2</sup> أن المؤجر لا يكون مسؤولاً اتجاه المستأجر عن الإلتزامات التعاقدية بينه و بين الربان و كذا الأخطاء التجارية التي يرتكبها هذا الأخير . لهذا السبب فإن جزاء عدم إخبار الربان الغير بأنه يعمل لحساب المستأجر ، يكون بتحميل الطرفين مسؤولية ذلك بالتضامن معاً اتجاه هذا الغير وفقاً لمقتضيات المادة 702 من القانون البحري .

و بالرغم من أن المشرع البحري قد إعتبر الربان ممثلاً عن المستأجر كذلك بحكم القانون بموجب المادة 701 ، فإنه لا تكون للمستأجر سلطة عزل الربان أو تغييره في حالة رفض هذا الأخير تنفيذ أوامره و التقيد بتعليماته . بل كل ما يمكن القيام به هو التوجه بشكواه في هذا الشأن إلى المؤجر الذي يتخذ ما يراه مناسباً في حق الربان وفقاً لما تمليه عليه بنود المشاركة . و مثال ذلك ما نصت عليه مشاركة Baltimore في بندها 9 تحت عنوان الربان ( Master ) بقولها : " ينفذ الربان كل الرحلات بأقصى سرعة و يقدم مع طاقم السفينة المساعدات و الخدمات التي يقضي بها العرف ، و يكون الربان خاضعاً لأوامر المستأجر بإستخدام السفينة و التعامل مع الوكلاء أو أي ترتيبات أخرى. و يتعهد المستأجر بتعويض المالك عن أي خسائر أو أضرار مالية أو تعويضات الناشئة عن توقيع الربان ، أو الوكلاء لسندات الشحن أو سندات

<sup>1</sup> - أحمد حسني ، المرجع السابق ، صفحة 87 .

<sup>2</sup> - لقد ورد خطأ في النص العربي بالإشارة إلى المادتين 535 و 536 ، بينما الصحيح هو المادتين 701 و 702 كما هو مشار إليهما ضمن النص باللغة الفرنسية للمادة 703 من القانون البحري .

أخرى ، أو نتيجة عن إنتظام أو إستكمال وثائق السفينة أو تحميل السفينة بضائع تفوق حمولتها . و لا يكون المالك مسؤولا عن أي نقص في تسليم البضائع أو عن الخطأ في عددها أو عن أي مطالبات متعلقة بسوء التسليم أو عن أي مطالبات أخرى تتعلق بالبضائع . إذا لم يرضى المستأجر بسلوك و طريقة عمل الربان ، أو الضباط أو المهندسين ، فعلى مالك السفينة عند تلقيه شكوى محددة و معينة من المستأجر أن يقوم بفحصها و التحقيق في محتواها و أن يجري تغييرا في الوظائف إذا كان ذلك ضروريا و ممكنا عمليا " <sup>1</sup> .

### **المطلب الثاني : إلتزامات المستأجر في عقد الإستئجار بالمدة**

لقد أشار القانون البحري عند تعريفه لعقد إستئجار السفينة لمدة معينة ضمن المادة 695 ، إلى تعهد المستأجر بدفع أجرة الحمولة مقابل وضع المؤجر سفينة مجهزة تحت تصرفه ، من تم فإن المستأجر يلتزم أساسا باستلام السفينة و دفع أجزتها ، الأمر الذي يجعل دفع الأجرة من أهم الإلتزامات الواقعة عليه . و يضيف القانون البحري كذلك من خلال المادة 704 أن المستأجر هو الطرف في العقد الذي يتحمل جميع المصاريف المتعلقة بإستغلال السفينة ، إذ يكون نتيجة لذلك ملزما بإستعمال السفينة المستأجرة من طرفه بالشروط و الكيفية المتفق عليها أو بالطريقة التي يحددها العرف البحري كلما أحالت المشاركة إلى ذلك . كما أنه يبدو واضحا كذلك أن المستأجر يكون ملزما بصريح نص المادة 711 من القانون البحري ، برد السفينة المؤجرة عند نهاية العقد في المكان و الزمان المتفق عليهما و بالحالة التي سلمها له المؤجر .

### **الفرع الأول : الإلتزام بدفع أجرة السفينة عن المدة المتعاقد عليها**

يتضح من تعريف عقد إستئجار السفينة لمدة معينة الذي أورده المشرع البحري بنص المادة 695 ، أنه يقع على المستأجر إلتزاما أساسيا بدفع الأجرة مقابل الإستغلال

<sup>1</sup> - طلال الشواربي ، المرجع السابق ، صفحة 176 و 177 .

التجاري للسفينة الذي يمكنه منه المؤجر طوال مدة العقد . و من تم فإن الأصل أن يدفع المستأجر الأجرة كاملة عن المدة التي توضع فيها السفينة تحت تصرفه<sup>1</sup> . و بالرغم أن المشرع البحري من خلال المادة 708 قد أوجب ذكر مقدار مبلغ الأجرة و كيفية دفعها ضمن بيانات المشاركة الزمنية ، إلا أنه أعطى لطرفي العقد الحرية المطلقة في تحديد كيفية الدفع على شكل بنود مدرجة في العقد المبرم بينهما . أما إذا سكتت إرادة الطرفين عن تنظيم ذلك ، تكون أجرة الحمولة مستحقة الدفع مسبقا عن كل شهر ، علما أن هذه الأجرة المدفوعة مسبقا على هذا النحو ، لا تشكل أجرة مستحقة في جميع الحالات أو حق مكتسب بالنسبة لكل حادث ( Frêt acquis à tout événement )<sup>2</sup> .

و في الغالب ما يتم عمليا تحديد أجرة الحمولة في عقد إستئجار السفينة لمدة معينة ، وفقا لقانون العرض و الطلب في السوق الملاحي<sup>3</sup> ، بحيث يكون هذا التحديد بالنظر إلى حمولة السفينة من جهة و مدة العقد أو بالأحرى مدة إستعمال السفينة من جهة أخرى ، لهذا السبب فإن القانون الإنجليزي كان أكثر دقة مقارنة بالقانون الفرنسي و الجزائري<sup>4</sup> ، عند إستعماله لمصطلح « Hire »<sup>5</sup> للدلالة على هذه الأجرة ، عوض مصطلح « freight » الذي تبناه الأجرة بالنسبة للمشاركة بالرحلة . و عادة ما تكون الأجرة مسبقة الدفع على شكل أقساط لكل فترة زمنية محددة مسبقا هي كذلك . ففي مشاركة Baltime مثلا ، نجد البند 6 منها ينص على إمكانية دفع الأجرة كل ثلاثين (30) يوما ، بينما البند 5 من المشاركة النموذجية N.Y.P.E فيحدد دفع الأجرة كل خمسة عشر (15) يوما<sup>6</sup> .

<sup>1</sup> - عبد القادر حسين العطير ، المرجع السابق ، صفحة 245 .

<sup>2</sup> - عند قراءة النص باللغة الفرنسية للفقرة الثانية من مادة 708 من القانون البحري ، نلاحظ أن المشرع قد عبر عن مصطلح « Frêt acquis à tout événement » بعبارة " حق مكتسب بالنسبة لكل حادث " . إلا أن العبارة الأقرب للمعنى و التي يستحسن إستعمالها هي " الأجرة المستحقة في جميع الحالات " .

<sup>3</sup> - كمال حمدي ، المرجع السابق ، صفحة 439 .

<sup>4</sup> - يتحد التشريع البحري الفرنسي مع التشريع البحري الجزائري في إختيار مصطلح واحد للتعبير عن أجرة السفينة ، سواء تعلق الأمر بالإستئجار الزمني أو الإستئجار بالرحلة وهو «Frêt» أو " الأجرة " .

<sup>5</sup> - Med El Kamel EL KHALIFA, les transports maritimes, affrètement et chartes-parties, op.cit, page 56 .

<sup>6</sup> -Chartes-parties analyse comparative, rapport du secretariat de la CNUCED, douzième session, 22 octobre 1990, Genève, page 46 .

أما عن بدأ سريان الأجرة في الإستئجار الزمني ، فقد حددت لنا المادة 709 من القانون البحري نقطة إنطلاق حساب أجرة الحمولة ، بأول يوم توضع فيه السفينة تحت تصرف المستأجر ، شريطة أن يكون هذا الوضع وفقا للبنود المتفق عليها في العقد . أما إذا اختلف الطرفين بخصوص تفسير بند المشاركة<sup>1</sup> ، حول ما يعد وضعا للسفينة تحت تصرف المستأجر من عدمه<sup>2</sup> ، يكون بدأ حساب أجرة الحمولة موافقا لليوم الذي يبدأ فيه التحميل .

هذا و قد أعطى المشرع البحري بموجب الفقرة الأخيرة من المادة 709 ، إمكانية طرفي العقد في تحديد الوقت الذي يوقف فيه سريان أجرة الحمولة ، بإدراج اليوم المتفق عليه للوقف في المشاركة ( suspension du frêt ) أو ( suspension of hire ) أي الوقت الذي لا تكون فيه الأجرة مستحقة الدفع من طرف المستأجر . و إلا إعتبر هذا اليوم في حالة عدم تحديده ، بمثابة اليوم الذي تنتهي فيه آخر عملية للتفريغ ، بشرط أن لا يكون ذلك لاحقا لليوم المعين لإسترداد السفينة<sup>3</sup> .

و مع ذلك فإن كان المبدأ في الإستئجار الزمني أن يدفع المستأجر أجرة عن المدة التي تكون فيها السفينة تحت تصرفه ، فإن حكم المادة 710 من القانون البحري يعد منطوقا ، لما أعفى المستأجر من دفع الأجرة بجعلها غير مستحقة الأداء خلال الفترات التي يستحيل عليه فيها إستعمال السفينة تجاريا عن مدة تتجاوز 24 ساعة ، و بشرط أن لا تكون هذه الإستحالة بفعله كمستأجر . إذ أنه كلما أصبحت السفينة عاجزة عن تلبية الأغراض التجارية و التي إستؤجرت لأجلها ، يطلب المستأجر إيقاف سريان

<sup>1</sup> - البند الخاص بتسليم السفينة للمستأجر و وضعها تحت تصرفه .

<sup>2</sup> - نصت المادة 709 من القانون البحري في فقرتها الثانية على أنه " ... و في حالة وجود إلتباس بهذا الموضوع ... " ، و يفهم من ذلك أن المشرع قد قصد كل شك يمكن أن يثور بين المؤجر و المستأجر ، حول مدى إعتبار أن السفينة المؤجرة قد وضعت تحت تصرف المستأجر في حالة صالحة للملاحة و في المكان و الزمان المتفق عليهما في المشاركة طبقا لما نصت عليه المادة 696 من نفس القانون .

<sup>3</sup> - جاء في النص باللغة العربية للفرقة الأخيرة من المادة 709 من القانون البحري : " ... قبل إعادة السفينة " ، بينما النص باللغة الفرنسية قد جاء فيه عبارة : « ... avant la restitution du navire » ، و عليه فإن المشرع البحري قد يكون أكثر وضوحا لو استعمل مصطلح استرداد السفينة عوض عبارة إعادتها عند صياغته للمادة باللغة العربية.

الأجرة أو يتفق مسبقا مع المؤجر عند إبرام العقد<sup>1</sup> ، بإدراج شروط ضمن المشاركة تعتبر فيها الأجرة متوقفة ( les clauses de suspension du frêt ) .

و من الناحية العملية عند تحقق هذه الحالات التي لا يمكن فيها إستعمال السفينة تجاريا لمدة تفوق 24 ساعة، يقال أن السفينة أصبحت غير معنية بالأجرة ، و التي يعبر عنها في المشاركات بأنها في حالة « off hire »<sup>2</sup> أو « hors frêt »<sup>3</sup> ، إذ يدل هذا المصطلح على أن الأجرة لا تكون مستحقة الأداء إذا كانت السفينة غير صالحة للإستعمال التجاري . أما إذا تم تسديد الأجرة في هذه الحالة كاملة و مسبقا وفقا لبند متفق عليه في المشاركة ، يتعين على المؤجر إرجاعها أو الجزء الذي توقف فيها إستحقاقها . و يبقى المستأجر في هذه الفترة يتحمل النفقات التجارية للسفينة بالرغم من تجميد إستغلالها من طرف المؤجر ، كون أن العقد لا يعتبر مفسوخا و إنما يوظف لإستثمار التسيير التجاري للسفينة<sup>4</sup> .

كما أنه في الحالة العكسية ، كلما كانت عدم قدرة السفينة في تأدية الغرض التجاري المطلوب ، ناتجة عن خطأ أو إهمال المستأجر وفقا لما جاء في نص المادة 707 من القانون البحري ، يكون هذا الأخير ملزما بدفع أجرة الحمولة للمؤجر عن كل المدة التي توقفت فيها السفينة بسببه .

و قد قضت غرفة التحكيم البحرية بباريس بموجب قرارها الصادر بتاريخ 1969/12/29<sup>5</sup> في نزاع يتعلق بتطبيق البند 11 فقرة أ من مشاركة Baltime<sup>6</sup>

<sup>1</sup> - JEAN-PIERRE BEURIER , Droits Maritimes, op.cit, page 306 .

<sup>2</sup> - Pierre BONASSIS et Christian SCAPEL , traité de droit maritime, op.cit, page 546 et 547.

<sup>3</sup> - Med El Kamel EL KHALIFA, les transports maritimes, affrètement et chartes-parties, op.cit, page 58 .

<sup>4</sup> - Martine REMOND-GOUILLOUD, Droit Maritime, op.cit, page 278 .

<sup>5</sup> - أحمد حسني ، المرجع السابق ، صفحة 100 .

<sup>6</sup> - نصت الفقرة أ من البند 11 من مشاركة Baltime على : " أ- يتوقف دفع قيمة الأجرة في حالة دخول السفينة الحوض الجاف ، إجراء إصلاحات في السطح أو الهيكل ينتج عنه تعطيل أعمال الشحن أو التفريغ أو الإبحار ، توقف آلات السفينة عن العمل لمدة أكثر من 24 ساعة ، عدم وجود الطاقم الكافي ، أو التعطيل بسبب التزويد بقطع الغيار اللازمة للسفينة ، أو عدم تلبية السفينة لأي خدمة تطلب حالاً منها. و يتم تسوية المبالغ المترتبة عن توقف الأجرة بسبب التعطيلات السابقة بخصمها من مبلغ الأجرة المدفوع مسبقاً " .

المتعلق بتوقف الأجرة ( suspension of hire etc ) ، إذ تم إضافة لهذا البند المطبوع شرط إضراب الطاقم . أن المستأجر يعفى من دفع الأجرة خلال الوقت الذي تكون فيه السفينة غير مستغلة نتيجة إضراب الطاقم أو الربان ، و لا مجال للتفرقة ما إذا كان مصدر ذلك المصالح المهنية الخاصة بالطاقم أو التضامن أو التقليد العفوي . إلا أن الغرفة رغم اعترافها بهذا الإعفاء إلا أن رفضت تطبيق هذا الشرط على القضية المعروضة عليها ، كون أن المستأجر قام بنفسه بتوجيه السفينة إلى ميناء فرنسي في فترة من ماي إلى جوان 1968 ، كما أنه كان عالما علما كافيا بأن الموانئ الفرنسية كانت في إضراب ، و يمتد ليشمل أطقم كل السفن الفرنسية التي تتواجد بها ، و كذلك السفن التي تتجه إليها بمجرد وصولها للميناء . و أضافت الغرفة تبعا لذلك أن القاعدة العامة تقتضي أنه لا يمكن لأي شخص أن يتحصل على فائدة من فعله ، و خاصة من فعله الخاطئ و أن يحمل المتعاقد معه عبء ذلك .

و في الحقيقة فإن الملاحظ أن ما جاء به المشرع البحري بخصوص مسألة عدم إستحقاق الأجرة خلال الأوقات التي تكون فيها السفينة غير صالحة للإستعمال التجاري المنصوص عليها ضمن المادة 710 ، ما هو إلا تأكيد لما جاء في حكم المادة 706 ، و المتعلقة بمنح المستأجر المؤجر الوقت الضروري للقيام بالتزامه الخاص بإبقاء السفينة في حالة صالحة للملاحة خلال الرحلة البحرية بصيانتها و ترميمها و كذا تصليح أعطابها . لما جعل توقف أجرة الحمولة يكون تلقائيا عندما تتجاوز مدة عمليات التصليح 24 ساعة متتالية<sup>1</sup> . و قد نصت في هذا الشأن مشاركة Baltime من خلال بندها 12 تحت عنوان تنظيف المراجل<sup>2</sup> ( Cleaning Boilers ) : " يتم تنظيف المراجل أثناء قيام السفينة بالخدمة كلما كان هذا ممكنا ، أما إذا كان ذلك غير ممكنا ، يمنح المستأجر للمالك الوقت اللازم للتنظيف . فإذا تأخرت السفينة عن ذلك بعد إنقضاء 24 ساعة توقف الأجرة حتى تصبح السفينة مستعدة من جديد " .

<sup>1</sup> - يلاحظ أن المشرع البحري كان أكثر دقة فيما يتعلق بتحديد المدة التي توقف بعد إنقضائها أجرة الحمولة و المنصوص عليها في المادة 706 ، بجعلها 24 ساعة متتالية . و هذا مقارنة بنص المادة 710 التي حددت هذه المدة بـ 24 ساعة فقط ، دون تبيان ما إذا كانت ساعات متتالية أو ساعات منقطعة يمكن جمعها .  
<sup>2</sup> - طلال الشواربي ، المرجع السابق ، صفحة 180 .

فما دام أن المستأجر في الإستئجار بالمدة يتمتع بالتسيير التجاري للسفينة ، إذ يستغلها بنفسه و لحسابه ، فإنه من المفترض أن يكون ملزما بدفع الأجرة سوى عن المدة التي تكون فيها السفينة صالحة للإستعمال ، ما دام أنه يلتزم على المؤجر بإبقائها على هذه الحالة طوال مدة العقد<sup>1</sup> . و عليه فإنه تبعا لذلك ، كلما دمرت السفينة أو غرقت أو أصبحت غير قابلة للتصليح بصفة نهائية ، ينتهي معها إستحقاق الأجرة إلى غاية يوم وقوع هذه الحوادث مع إحتساب هذا اليوم ، و نفس الأمر ينطبق على حالة فقدان السفينة ، إذ تكون أجرة الحمولة مستحقة الدفع إلى غاية اليوم الذي تصل فيه آخر معلومة عن السفينة . و من تم فإنه يمكن القول أن المشرع البحري كان عادلا في حكمه ، عند توقيفه إستحقاق الأجرة بمجرد تحقق هذه الحالات ، لكونه إعتبرها حالات يفسخ على إثرها العقد بموجب نص المادة 721 من القانون البحري .

أما عن حالة عدم دفع الأجرة من طرف المستأجر إخلالا بإلتزامه في ذلك ، تؤدي حتما إلى مطالبة المؤجر بحقه في فسخ العقد . و في هذا الصدد فإن المشرع البحري قد نص من خلال المادة 720 على أن المؤجر يستطيع فسخ العقد في هذه الحالة ، مع الأخذ بعين الإعتبار إلى كل ما يمكنه مطالبته من تعويضات عن خسارة أجرة الحمولة و عن الأضرار الأخرى اللاحقة به جراء ذلك . بينما تجدر الإشارة إلى أن الجاري في الميدان العملي ، أن المشاركات الزمنية الأكثر تداولاً تعطي هي الأخرى الحق للمؤجر في فسخ العقد ، بموجب بنود تسمى بالشروط الفاسخة ، حماية للمؤجر من حالة إفسار المستأجرين<sup>2</sup> . و زيادة على ذلك تتضمن هذه المشاركات بنوداً أخرى تعطي للمؤجر الحق في إسترداد و سحب سفينته من خدمة المستأجر<sup>3</sup> ، دون الحاجة إلى حكم أو تدخل لأي جهة قضائية و دون المساس بحق المؤجر في المطالبة بالتعويضات المحتملة *le droit de retirer le navire du service de l'affréteur*

<sup>1</sup> - راجع نص المادة 697 من القانون البحري .

<sup>2</sup> - Med El Kamel EL KHALIFA, les transports maritimes, affrètement et chartes-parties, op.cit, page 58 .

<sup>3</sup> - ينص البند 6 من مشاركة *Baltimé* تحت عنوان قيمة الأجرة و طريقة الدفع على أنه : " يتم دفع قيمة الأجرة نقدا طبقا لما هو منصوص عليه في الخانة 20 دون تأخير ، و يتم الدفع مقدما عن 30 يوما التالية ، و في حالة التأخير يحق للمالك سحب السفينة من الخدمة دون الحاجة إلى إنذار و دون الرجوع إلى المحكمة ، أو أي جهة رسمية أخرى ، مع عدم الإخلال بحقوق المالك اتجاه المستأجر طبقا للمشاركة " .

( ) . إلا أن المحكمين عادة ما يطبقون قاعدة حق السحب كلما تضمنت المشاركة بندا للتحكيم ، لكن بإدخال عليها نوع من المرونة تساهلا مع المستأجر<sup>1</sup> ، و ذلك بفرضهم على المؤجر كدائن بإعذار المستأجر من أجل الدفع مع منحه أجلا لذلك ، على أن يكون بعدد من الساعات أو الأيام .

و لعل أن ترك المشرع البحري للمؤجر الحرية في إستعمال حقه بطلب فسخ عقد الإستئجار الزمني عوض إعتبره عقدا مفسوخا بقوة القانون ، كلما أخل المستأجر بالتزامه في دفع الأجرة وفقا للمادة 721 . سببه راجع لعدم منعه من ممارسته حقه في الإمتياز على البضائع إستيفاء لدينه ، الممنوح له بموجب القواعد العامة المنظمة لعقد الإستئجار من خلال المادة 645 من القانون البحري ، و الذي لم يتم النص عليه ضمن القواعد التي تحكم عقد الإستئجار لمدة معينة ، على عكس ما تم النص عليه صراحة ضمن أحكام عقد الإستئجار على أساس الرحلة<sup>2</sup> .

### الفرع الثاني : تحمل نفقات الإستغلال التجاري للسفينة

إن تمتع المستأجر بالإستغلال التجاري للسفينة في عقد الإستئجار بالمدة ، ينتج عنه حتما إلتزام هذا الأخير بتحمل جميع النفقات التي تتطلبها السفينة من أجل ممارسة هذا الإستغلال . و قد عبرت على هذا الإلتزام المادة 704 من نفس القانون بصريح النص ، بأن يتحمل المستأجر كل المصاريف المتعلقة بالإستغلال التجاري للسفينة ، و تضيف على وجه الخصوص عنابر السفينة ، التي يتعين عليه أن يوفرها بالكمية و النوعية الكافيتين و اللازميتين للسير الحسن لآلات السفينة و تشغيل أجهزتها على أحسن وجه ، و كذا تحمله أجرة أفراد الطاقم في حالة عملهم لساعات إضافية . و مع ذلك فإنه لا يجب الخلط بين هذه النفقات الواقعة على المستأجر بمناسبة تسييره التجاري للسفينة ، و ما يتحمله المؤجر من نفقات التنظيف و الترميم و إصلاح

<sup>1</sup> - JEAN-PIERRE BEURIER , Droits Maritimes , op.cit, page 305 et 306 .

<sup>2</sup> - راجع المواد 680 ، 681 و 684 من القانون البحري .

الأعطاب و التزويد بالمؤن و رواتب أفراد الطاقم ، قصد المحافظة و الإبقاء على صلاحية السفينة المؤجرة ملاحيا طوال الرحلة البحرية<sup>1</sup>.

و يستخلص من ذلك أنه يقع على المستأجر بموجب المشاركة الزمنية ، عبء تسديد و تغطية كافة النفقات الناشئة عن العمليات التي يقوم بها في إطار إستغلاله التجاري للسفينة المؤجرة ، سواء قام بها بنفسه أو بواسطة مندوبيه . إذ يدخل ضمن هذه النفقات تزويد السفينة بالزيوت و الوقود و أداء الرسوم المينائية و كذا حقوق الرصيف<sup>2</sup> ، بالإضافة إلى مصاريف الإرشاد ، دون إستثناء عمولة وكلاء السفينة و مصاريف تنظيف العنابر<sup>3</sup> و مجمل النفقات المتعلقة بالبضاعة ك شحنها و رصها و تفرغها<sup>4</sup>.

إلا أنه عمليا في الغالب ما يكون تنظيم تحمل هذه النفقات ، بموجب بنود المشاركة الزمنية و التي تحدد إلزام كل طرف فيها . و مثال ذلك ما نصت مشاركة Baltime من خلال الفقرة ب للبند 11 على أنه : " يتحمل المستأجر النفقات التي تنتج عن تعطيل السفينة في الأحوال التالية ، حيث تبقى الأجرة سارية : - في حالة لجوء السفينة إلى أحد الموانئ بسبب سوء الأحوال الجوية - تعطل السفينة نتيجة دخولها مياه ضحلة أو ملاحتها في مياه قليلة العمق طبقا لتعليمات المستأجر - تعطل السفينة نتيجة الأضرار اللاحقة بالبضائع . و يتحمل المستأجر النفقات و التعطيل الناتج عن الأسباب المذكورة في الفقرة ب حتى و لو كانت ناتجة عن إهمال مستخدم المالك "

5

1 - راجع المادتين 697 و 705 من القانون البحري .

2 - أحمد حسني ، المرجع السابق ، صفحة 92 .

3 - كمال حمدي ، المرجع السابق ، صفحة 441 .

4 - عبد القادر ، حسين العطير ، المرجع السابق ، صفحة 247 .

5 - طلال الشواربي ، المرجع السابق ، صفحة 179 .

كما عدد لنا البند 4 من مشاركة Baltime النفقات الواجبة على المستأجر ، تحت عنوان ما يقدمه المستأجر ( Charterers to provide ) ، بالقول : " يقوم المستأجر بتزويد السفينة و دفع تكاليف الوقود اللازم لسير السفينة و الزيوت مياه الراجل ، و رسوم الموانئ و المرور في القنوات الملاحية ، رسوم الإرشاد ( سواء كان إجباريا أو إختياريا ) مديري الدفة في القنوات و القطر ، النقل بالزوارق ، الأنوار ، الرسوم القنصلية ( ما عدا التي تخص الربان و الطاقم شخصيا ) ، رسوم الأرصفة و ضرائب الموانئ بما في ذلك رسوم الحمولة في موانئ استلام السفينة أو ردها إلى المؤجر ( إلا إذا كان سببها شحنة منقولة قبل الاستلام أو بعد الرد ) ، عمولات الوكلاء ، مصاريف التسوية و التستيف و الرص ( بما في ذلك وضع الفواصل الخشبية لتثبيت الشحنة الصب ، باستثناء ما هو موجود منها على السفينة من قبل ) ، رسوم معاينة العنابر ، نفقات تفريغ و عد و وزن و تسليم البضائع ، و نفقات إطعام الموظفين الرسميين و التابعين للمستأجر ، و جميع النفقات الأخرى بما فيها مصاريف التأخير بسبب إجراءات الحجر الصحي بما فيها نفقات التبخير و التطهير ، نفقات الحبال و الصبايين و أسلاك الأنواش الخاصة بالشحن و التفريغ ، و الأحبال الخاصة التي تتطلبها سلطات الميناء لدواعي رباط السفينة على الأرصفة ، و على مالك السفينة تقديم أنواش كاملة بمعداتها قادرة على مناولة البضائع حتى 2 طن من جانب السفينة حتى عنبرها " <sup>1</sup> .

أما عن ما جاء به القانون البحري فيما يتعلق بالنفقات الخاصة بالبضاعة ، يلاحظ أن المشرع لم ينص صراحة على إلتزام المستأجر بها ، بل أورد لنا الحالة العكسية لها ضمن المادة 698 ، بتحميل المؤجر مسؤولية الأضرار اللاحقة بالبضائع المشحونة و الناتجة عن تقصيره في إلتزاماته ، و إعفائه في نفس الوقت من مسؤولية الخطأ الملاحي الناتج عن الربان أو مندوبه بخصوص هذه الأضرار . و عليه فإنه بمفهوم المخالفة يكون المستأجر مبدئيا هو المسؤول عن التلف الحاصل

<sup>1</sup> - طلال الشواربي ، المرجع السابق ، صفحة 172 .

للبيضائع المنقولة أثناء الرحلة البحرية ، و بوجه الخصوص فما دام أن الربان يمثل المستأجر بحكم القانون<sup>1</sup> و يتعين عليه التقيد بتعليماته في عملية نقل هذه البيضائع لكونها من عمليات الإستغلال التجاري للسفينة ، يعتبر المستأجر هو المسؤول الأول عن تضرر البضاعة أو هلاكها و الناتج عن خطأ الربان و لو كان ملاحيا . طالما أنه يسأل عن الأضرار اللاحقة بالسفينة جراء هذا الإستغلال التجاري وفقا لما نصت عليه المادة 699 من القانون البحري .

هذا و قد قضت الغرفة التجارية و البحرية للمحكمة العليا بخصوص هذه المسألة تبعا قرارها المؤرخ في 1994/11/22<sup>2</sup> ، أن الخسائر اللاحقة بالبيضائع من مسؤولية مستأجر السفينة مبدئيا ، إذا كانت السفينة مستأجرة لمدة معينة طبقا للمادة 695 و ما يليها من القانون البحري . و أن إعفاء المؤجر من كل مسؤولية عن الخسائر اللاحقة بالبيضائع من طرف قضاة الموضوع ، يشكل خرقا للمادتين 651 و 653 من نفس القانون ، لعدم إعطائهم أي توضيح للقانون المطبق و لا تبيان نوع عقد إيجار السفينة ، مما يعرض قرارهم للنقض و الإبطال ، ما دام أنه لم يتسنى للمحكمة العليا فرض رقابتها على عقد الإستئجار المبرم بين الطرفين .

كما أن إجتهد المحكمة العليا في هذا الصدد ، قد ذهب إلى أبعد من إعتبار مستأجر السفينة بالمدة مسؤولا عن هلاك البيضائع المشحونة على مثنها . إذ قضت الغرفة التجارية و البحرية بموجب قرارها المؤرخ في 2001/06/20<sup>3</sup> ، أن مستأجر السفينة لمدة معينة يتولى الإستغلال التجاري بنفسه فيصبح ناقلا و مسؤولا وحده عن هلاك السفينة و الخسائر البحرية ، ما لكم يثبت خطأ الغير المؤجر . إذ أن قضاة الموضوع قد خالفوا القانون لما قضوا على الناقل و مالك السفينة بأدائهما بالتضامن مبلغ الخسائر اللاحقة بالبضاعة ، في حين أن المادة 802 من القانون

<sup>1</sup> - راجع المادة 701 من القانون البحري .

<sup>2</sup> - الإجتهد القضائي للغرفة التجارية و البحرية ، عدد خاص ، قسم الوثائق للمحكمة العليا ، الديوان الوطني للأشغال التربوية ، سنة 1999 .

<sup>3</sup> - الإجتهد القضائي للمحكمة العليا ، قسم الوثائق للمحكمة العليا ، الديوان الوطني للأشغال التربوية ، سنة 2003 .

البحري تفترض مسؤولية الناقل و حده و أن التضامن بين الناقل و المجهز محظور بموجب المادة 703 من نفس القانون . و ما دام أن الناقل في قضية الحال يأخذ صفة المستأجر ، فإنه يكون مسؤولا عن التسيير التجاري للسفينة عملا بأحكام المادة 701 من القانون البحري ، و يكون مسؤولا عن الخسائر اللاحقة بالبضاعة إلى غاية تسليمها للمرسل إليه طبقا لأحكام المادة 802 من نفس القانون .

### الفرع الثالث : الإلتزام برد السفينة للمؤجر

يلتزم المستأجر مبدئيا برد السفينة المؤجرة له عند إنتهاء مدة العقد المحددة في المشاركة و الذي يشار إليه بعبارة « re-delivery » أو « redélivraison » ، إذ يشكل هذا الإلتزام أثرا من أثار إنقضاء عقد الإستئجار<sup>1</sup> ، نظرا للتسيير التجاري الذي يتمتع به المستأجر على السفينة طوال مدة العقد . و يبدو لنا واضحا من خلال ذلك أن هذا الإلتزام في الواقع ، ما هو إلا ترديد لقواعد الإيجار المدني الخاصة برد الشيء المؤجر عند إنتهاء مدة الإيجار<sup>2</sup> . و عليه فإن المادة 711 من القانون البحري ، قد فرضت على المستأجر أن يقوم برد السفينة ، على أن يكون هذا الرد في المكان و الزمان المحددين لذلك في المشاركة ، و في الحالة التي إستلمها من المؤجر عند إبرام العقد<sup>3</sup> ، الأمر الذي يفسر من الناحية العملية قيام المؤجرين بمعاينة حالة السفينة المؤجرة عند إستردادها بإجراء محضر وصفي للسفينة بميناء التسليم<sup>4</sup> ، يدرج فيه جميع التغييرات التي تعرضت لها ( Procès-verbal de description du navire ) بحيث يسأل المستأجر عن الأضرار التي ألحقها بالسفينة ، و يستثنى من ذلك كل إستعمال عادي و معقول و الذي يحدث خلال مدة العقد ، مثلما نص عليه البند 7 من مشاركة Baltime<sup>5</sup> ، تماشيا مع إعفائه من المسؤولية عن ذلك في إطار الإستغلال التجاري وفقا لنص المادة 699 من نفس القانون .

<sup>1</sup> - HARDY IVAMY, Carriage of goods by sea, Butterworths, Thenth edition, 1976, page 40 et 41 .

<sup>2</sup> - عبد القادر حسين العطير ، المرجع السابق ، صفحة 246 .

<sup>3</sup> - Martine REMOND-GOUILLOUD, Droit Maritime, op.cit, page 278 .

<sup>4</sup> - René RODIERE, Traité Général de Droit Maritime ,Tome I Affrètements et Transports, op.cit, page 182 .

<sup>5</sup> - Michel DE JUGLART, Emmanuel DU PONTAVICE, Jean-Paul SORTAIS, A. PIEDELIEVRE, Gaston DE LESTANG, l'affrètement par charte –partie, op.cit, page 111 .

كما أن عملية إرجاع السفينة للمؤجر لا تكون حتماً في الميناء الذي وضعها تحت تصرف المستأجر ، و الأكثر من ذلك فإنه يتعذر من الناحية العملية معرفة الميناء التي تكون فيه السفينة عند إنتهاء مدة العقد<sup>1</sup> ، إذ يكون من الصعب ، إن لم نقل أنه يستحيل تحديد مكان تواجد السفينة بدقة في الوقت الذي تنتهي فيه مدة المشاركة الزمنية . الشيء الذي يجعل التأخير في رد السفينة أمر وارد في الإستئجار الزمني ، و هذا ما يدفع طرفي العقد تحديد تاريخ الرد في المشاركة بإضافة عبارة تقريبا « environ » أو « on or about »<sup>2</sup> . و لهذه الأسباب يعتبر منطقياً ما أوجبه المشرع من خلال نص المادة 711 السابقة ، بإلزام المستأجر إعلام المؤجر في الوقت اللازم بتاريخ رد السفينة و بالميناء الذي سيتم فيه هذا الرد ، و إحاطته بجميع المعلومات الضروري التي من شأنها أن تؤدي إلى إسترداده السفينة في ظروف جيدة .

تبعا لذلك ، فإنه من الناحية العملية قد تستغرق آخر رحلة بحرية يقوم بها المستأجر خدمة لإستغلاله التجاري للسفينة ، وقتا يفوق الميعاد المحدد لتسليمها . كما يمكن تكون آخر رحلة لها قد إنتهت بوصولها إلى ميناء التسليم قبل التاريخ المتفق عليه للرد . و عليه فإن السؤال المطروح في كلتا الحالتين يكون حول ما إذا كان بالنسبة للحالة الأولى ، يجوز منح للمستأجر مهلة إضافية بأجرة زائدة بعد إنقضاء مدة العقد ، قصد إنهاء رحلته و تمكينه من إيصال السفينة بميناء الرد . أو يتعين عليه في الحالة الثانية ، إبقاء السفينة ساكنة بميناء الرد بمنعه من حقه في إستغلالها تجارياً إلى حين حلول أجل تسليمها ، ما دام أن هذه المدة تعتبر مدفوعة الأجر بمجرد الدفع المسبق للأجرة عن المدة الكاملة للإستئجار .

<sup>1</sup> -JEAN-PIERRE BEURIER , Droits Maritimes , op.cit, page 305.

<sup>2</sup> -René RODIERE, Traité Général de Droit Maritime ,Tome I Affrètements et Transports, op.cit, page 181.

في الواقع تبقى هذه المسألة خاضعة للسلطة التقديرية لطرفي المشاركة الزمنية ، كما يجب الأخذ بعين الإعتبار في ذلك مصلحة المؤجر و المستأجر معا <sup>1</sup> . بحيث إذا كان الوقت الباقي على موعد الرد قصير جدا بالنظر مدة الرحلة المراد إجراؤها ، فلا محل للقيام برحلة جديدة ، مراعاة لمصلحة المؤجر . أما إذا كانت مدة الرحلة ينقصها فارق زمني ضئيل بعد حلول أجل الرد ، فلا مانع من إتمامها تماثيا مع مصلحة المستأجر .

لكن التشريع البحري عند معالجته لهذه المسألة من خلال المادة 712 ، قد إعتبر أن عقد الإستئجار الزمني يبقى ساري المفعول ، إذ جعله يتمدد إلى غاية الوقت الذي تصل السفينة بالميناء المحدد لإجراء عملية ردها ، كلما تجاوزت مدة آخر رحلة التاريخ المتفق عليه للرد . لكن بتحميل المستأجر عن هذه المدة الإضافية دفع أجره حمولة تساوي ضعف الأجرة المتفق عليها بالعقد . إلا أنه يعفى من دفع هذه الأجرة الزائدة كلما كانت هذه المدة الإضافية تقل عن عشر (1/10) مدة العقد ، أي كلما كان مقدار هذه المدة ضمن ما تسميه المشاركات الزمنية بالوقت المعقول أو الأجل المعقول ( <sup>3</sup> délai raisonnable , <sup>2</sup> reasonable time ) ، و يستفيد المستأجر من هذا الإعفاء كذلك ، إذا تمدد العقد بسبب مدة زائدة بصفة عرضية وغير متوقعة ، كما لو كان سببها القوة القاهرة <sup>4</sup> .

كما أنه في نفس الوقت بخصوص هذه الحالة ، نلاحظ أن التشريع البحري كذلك بموجب المادة 713 ، قد أعطى للمؤجر إمكانية رفض و عدم موافقة المستأجر في القيام برحلة جديدة ، كلما تبين له أن المدة المتوقعة لإتمامها ، تتجاوز بقدر كبير المدة المحددة لنهاية العقد .

<sup>1</sup> - أحمد حسني ، المرجع السابق ، صفحة 102 .

<sup>2</sup> - عبد القادر حسين العطير ، المرجع السابق ، صفحة 246 .

<sup>3</sup> - Med El Kamel EL KHALIFA, les transports maritimes, affrètement et chartes-parties, op.cit, page 59 .

<sup>4</sup> - René RODIERE, Traité Général de Droit Maritime ,Tome1 Affrètements et Transports, op.cit, page 181.

من تم فإن تمديد عقد الإستئجار الزمني بحكم القانون ، وفقا لمفهوم المادة 712 من القانون البحري ، يقتصر على المدة الكافية لإنهاء الرحلة التي يحل خلالها موعد إنقضاء العقد و رد السفينة . و عليه فإنه يجب أن لا يفسر هذا التمديد الذي يسمح للمستأجر بالإستمرار في الإستغلال التجاري للسفينة و الزائد عن مدة العقد ، بأنه يشكل تجديد ضمنى للعقد<sup>1</sup> . كما أن المشرع البحري لما ألزم المستأجر برد السفينة المؤجرة في التاريخ المذكور في المشاركة بموجب المادة 711 ، و حتى و إن أفاده بمدة إضافية لردّها وفقا للشروط الواردة بنص المادة 712 الموالية لها . فهذا يعني أنه يستلزم على طرفي المشاركة تحديد تاريخ إنتهاء العقد ، لا بتركه مفتوحا كما هو الشأن بالنسبة للعقود غير محددة المدة ، سواء كان هذا التاريخ موافقا ليوم رد السفينة للمؤجر ، أو موافقا لإنتهاء الأجل الإضافي للرد في حالة تمديد العقد .

و في هذا الصدد بالنسبة للنزاعات التي تنشأ بخصوص إخلال المستأجر بالتزامه في رد السفينة ، تجدر الملاحظة أن النزاعات الناتجة عن عدم إرجاع في الحالة الجيدة التي سلمت له فيها ، قليلة بالنظر إلى النزاعات الأكثر وقوعا في الميدان العملي و المتعلقة بالأجرة الواجب دفعها في حالة تمديد العقد<sup>2</sup> ، جراء تأخر السفينة عن موعدها في الرد . و السبب الأساسي في ذلك هو مصلحة المؤجر بالنظر إلى تغير سوق الأجرة ، و مثال ذلك ما يمكن أن يربحه المؤجر من أجرة - كلما زاد سعرها في السوق الملاحي - بعد حلول أجل إنتهاء العقد ، لو أبرم عقد إستئجار جديد بدلا من قبضه أجرة المدة الإضافية إلى غاية رد السفينة . و عليه فإن المشاركات الزمنية قد توقعت هذه المسألة ، بإدراج بنود ثارة تكون في خدمة مصلحة المستأجر و ثارة أخرى لفائدة المؤجر . إذ أن مشاركة N.Y.P.E<sup>3</sup> بموجب بندها 4 تحدد دفع الأجرة بمقدارها المذكور في المشاركة في الساعة و اليوم المحدد لرد السفينة ، أما مشاركة Baltime<sup>4</sup> من خلال بندها 7 تضيف أحكاما تجيز للمستأجر بإنهاء آخر

<sup>1</sup> - كمال حمدي ، المرجع السابق ، صفحة 442 .

<sup>2</sup> - Pierre BONASSIS et Christian SCAPEL , traité de droit maritime, op.cit, page 546.

<sup>3</sup> - Chartes-parties analyse comparative, rapport du secretariat de la CNUCED, op.cit, page 66 .

<sup>4</sup> - Chartes-parties analyse comparative, rapport du secretariat de la CNUCED, op.cit, page 67 .

رحلة له ، بشرط أن تكون مدتها تسمح برد السفينة بالتقريب في الوقت المحدد لإنهاء المشاركة . إلا أن كل تجاوز لتاريخ إنتهاء المشاركة ، يجعل المستأجر يدفع مقدار الأجرة المعمول بها في السوق ( Le taux du marché de frêt<sup>1</sup> , bourses de frêt<sup>2</sup> ) ، إذا زادت قيمتها عن القيمة المحددة في المشاركة .

### المبحث الثالث : إستئجار السفينة بهيكلها

على غير المعتاد بالنسبة لنوعي إستئجار السفينة مجهزة ( بالرحلة و لمدة معينة ) ، قبل وضع تعريف للعقد ، إعتبر المشرع البحري من خلال المادة 723 أولا ، أن تأجير سفينة بدون تسليح أو تجهيز أي بهيكلها فقط ، يماثل إستئجار السفينة تطبيقا للأمر رقم 80/76 المؤرخ في 1976/10/23 و المعدل و المتمم بالقانون رقم 05/98 المؤرخ في 1998/06/25 المتضمن القانون البحري .

من خلال صياغة نص المادة 723 على هذا النحو ، يتبين أن المشرع قد إستعمل مصطلح الإيجار في مفهوم القانون المدني عند ذكره لعبارة " تأجير السفينة " ، إذ يبدو ذلك أكثر وضوحا من خلال عبارة « la location d'un navire » المستعملة في صياغته للنص باللغة الفرنسية . و ذلك قصد الدلالة على أن عملية الإيجار الواقعة على سفينة عارية من تجهيزها و طاقمها ، تخضع لأحكام القانون البحري . و عبر عنها باستعمال مصطلح " إستئجار " ( Affrètement )<sup>3</sup> ، للتمييز بين عقد الإستئجار البحري و عقد الإيجار المدني<sup>4</sup> الذي يخضع لأحكام العقود المتعلقة بالإنتنافع بالأشياء .

<sup>1</sup> - Les prix retombent fortement, revue des frêts maritimes, le Phare, journal des échanges internationaux, des transports et de la logistique, numéro 70, février 2005, page 10 .

<sup>2</sup> - Med El Kamel EL KHALIFA, les transports maritimes, affrètement et chartes-parties, op.cit, page 15 .

<sup>3</sup> - أنظر النص باللغة الفرنسية للمادة 723 من القانون البحري .

<sup>4</sup> - أنظر الفصل الأول من الباب الثامن من القانون المدني و المتضمن للعقود المتعلقة بالإنتنافع بالشيء ، تحت عنوان الإيجار .

أما عن تعريف عقد إستئجار السفينة بهيكلها ، فقد أورده المشرع البحري ضمن المادة 724 الموالية - بعد أن ميز هذا العقد عن عقد الإيجار المدني - بالقول أنه العقد الذي يتعهد فيه المؤجر بأن يضع سفينة بدون تسليح أو تجهيز<sup>1</sup> تحت تصرف المستأجر لوقت محدود ، مقابل تعهد المستأجر بدفع الإيجار عن ذلك . و عليه فإن هذا التعريف على النحو الذي جاء به ، يولد مباشرة إلتزامات بالنسبة لكل طرف في العقد نحو الآخر.

### **المطلب الأول : التمييز بين عقد الإستئجار السفينة بهيكلها و عقد الإيجار المدني**

يتضح من خلال استقراء نص المادة 723 من القانون البحري ، أن المشرع أراد تمييز عقد إستئجار السفينة بهيكلها عن عقد الإيجار المدني للمنقول و إخضاعه للقواعد العامة المنظمة لإستئجار السفن ضمن الفصل الأول من الباب الثاني للقانون البحري . و ذلك بقوله أن تأجير السفينة بدون تجهيز أو تسليح يكون مماثلاً لإستئجار السفينة . و من فإنه يتعين التوقف عند خصائص هذا العقد ، لإبراز التفرقة بين العقدين من جهة ، و كذا معرفة مدى تأثير القواعد العامة للإيجار على عقد إستئجار السفينة بهيكلها ، من جهة أخرى .

### **الفرع الأول : خصائص عقد إستئجار السفينة بهيكلها**

عرف القانون البحري عقد إستئجار السفينة بهيكلها ضمن المادة 724 ، بأنه العقد الذي يتعهد فيه المؤجر بوضع سفينة بدون تجهيز أو تسليح و لوقت محدود ، تحت تصرف المستأجر مقابل تعهده بدفع الإيجار . و يعرف هذا النوع من إستئجار السفن باسم « affrètement coque nue »<sup>2</sup> في التشريع الفرنسي ، و يعبر عليه في القانون الإنجليزي بمصطلح « bare boat charter » أو « charter by demise »

<sup>1</sup> - جاء في النص باللغة الفرنسية للمادتين 723 و 724 من القانون البحري ، عبارة « sans armement ni équipement » أي بدون تسليح و لا تجهيز . بدلا من عبارة " بدون تسليح أو تجهيز " المستعملة من طرف المشرع في الصياغة باللغة العربية للمادتين السابقتين .  
<sup>2</sup> - نفس المصطلح الذي تبناه المشرع البحري بالنسبة لعقد إستئجار السفينة بهيكلها .

«<sup>1</sup> عندما يتم تعيين الربان من طرف المؤجر أو جزء من الطاقم<sup>2</sup> ، و الذي يعني الإستئجار مع المنح الكامل للتسيير ( affrètement avec remise totale de gestion )<sup>3</sup> .

و من فإن تسمية هذا النوع الواردة في القانون البحري و هي " إستئجار السفينة بهيكلها " تكون ناقصة من حيث المعنى ، كما سيتضح ذلك من خلال تبيان الخصائص التي يتمتع بها هذا العقد من الإستئجار . و عليه فإنه كان على المشرع إستعمال تسمية " إستئجار السفينة بهيكل عار " و التي الأقرب للمعنى المقصود . بحيث أن هيكل السفينة العاري يوحي إلى إنعدام التسليح و التجهيز بها . أما بالنسبة لتسمية " إستئجار السفينة عارية " أو " إستئجار السفينة غير مجهزة " و التي تبنتها بعض التشريعات العربية<sup>4</sup> ، تعتبر هي الأخرى ناقصة من حيث المفهوم . كون أن التسمية الأولى بإشارتها إلى السفينة برمتها و هي عارية ، تستثني حتى أجهزة هيكل السفينة ، التي تسمح لها بتأدية مهامها و التي ينصب عليها إلزام المؤجر بالمحافظة على صلاحيتها للملاحة<sup>5</sup> ، بالإضافة إلى إلزامه بالقيام بالإصلاحات و التغييرات ضمانا للعيوب الخفية و كذا الإستهلاك العادي للسفينة<sup>6</sup> . أما عن التسمية الثانية ، فهي تعني عدم تجهيز السفينة فقط و لا تستثني طاقمها .

يبدو لنا واضحا من خلال هذا التعريف أن المشرع قد جعل إستئجار السفينة بهيكلها ، يبرم لمدة محدودة و التي يجب أن يعينها الطرفين في العقد . إلا أنه خلافا للإستئجار بالمدة ، تكون السفينة محل العقد بدون تجهيز أو تسليح . الأمر الذي جعل

---

<sup>1</sup> - تعني كلمة « demise » لغويا « disparition » أي " إختفاء " ، و لعل أن القانون الإنجليزي قد فضل إستعمال هذا المصطلح كذلك للدلالة على إختفاء التسييرين الملاحي و التجاري معا من سيطرة المؤجر في عقد إستئجار السفينة بهيكلها ، قصد تمييزه عن باقي الأنواع الأخرى .

<sup>2</sup> - René RODIERE, Traité Général de Droit Maritime ,Tome1 Affrètements et Transports, op.cit, page 297.

<sup>3</sup> - Med El Kamel EL KHALIFA, les transports maritimes, affrètement et chartes-parties, op.cit, page 32 .

<sup>4</sup> - محمد عبد الفتاح ترك ، المرجع السابق ، صفحة 62 .

<sup>5</sup> - أنظر المادتين 725 و 727 من القانون البحري .

<sup>6</sup> - أنظر المادة 726 من القانون البحري .

البعض من الفقه يأخذون بتقسيم إستئجار السفينة لمدة معينة إلى نوعين<sup>1</sup> و الذي تبنته بعض التشريعات ضمن قوانينها الداخلية<sup>2</sup> ، الأول خاص بإستئجار السفينة بهيكلها ( L'affrètement coque nue ) ، أما الثاني فيتعلق بالإستئجار الزمني العادي ( L'affrètement a temps ordinaire ) . و في هذا الصدد تجدر الإشارة إلى ما ذهب إليه الإجتهد القضائي الفرنسي<sup>3</sup> ، في أن تكييف عقد إستئجار السفينة على أنه إستئجار بهيكلها يعد تكييفاً قانونياً صحيحاً ، ما دام أنه لم تتم الإشارة في العقد أن السفينة قد أجزت بطاقم و مجهزة و مسلحة ، على اعتبار أن هذه العناصر من الخصائص المميزة لعقد إستئجار السفينة بهيكلها .

كما أن الوصف الذي أعطاه المشرع البحري لعقد إستئجار السفينة بهيكلها ، سواء بنص المادة 723 أو 724 الموالية لها ، و الرامي إلى القول أن السفينة تكون مؤجرة بدون تجهيز أو تسليح ، يفهم منه أن السفينة كمحل للعقد قد تكون غير مجهزة كلية . بحيث يمكن إفتراض إستئجار سفينة بهيكلها باستعمال تسليح أو تجهيز ناقصين ، و هذا ما ذهب إليه التشريع الفرنسي<sup>4</sup> بصريح العبارة و بنوع من الدقة ، عندما أشار إلى أن السفينة المستأجرة لمدة زمنية محددة بدون تجهيز و تطقيم أو بتجهيز و تطقيم غير كاملين<sup>5</sup> ، يشكل عقد إستئجار سفينة بهيكلها . أما إذا رجعنا إلى التشريع البحري الجزائري بخصوص هذه المسألة ، نلاحظ نوعاً من التضارب سواء تعلق الأمر بنص المادة 723 أو 724 ، عند مقارنة صياغتهما باللغة العربية و الفرنسية . ذلك أن المشرع قد إستعمل عبارة " بدون تسليح أو تجهيز " <sup>6</sup> مقابل عبارة « sans » « sans armement ni équipement » ، و التي تعني بدون تسليح و لا تجهيز

<sup>1</sup> - Antoine VIALARD, droit maritime, op.cit, page 344 .

<sup>2</sup> - يعتبر قانون التجارة البحرية الأردني إستئجار السفينة عارية و إستئجارها لمدة معينة نوعاً واحداً ، و يطلق عليه تسمية " ايجار السفينة لأجل معين " . أنظر ، لطيف جبر كوماني ، المرجع السابق ، صفحة ، 87 .

<sup>3</sup> - Arrêt de la cour de cassation du 28/01/2004 ( navire Traviata et Trident ) , DMF Hors série n° 9, Juin 2005 .

<sup>4</sup> - المادة 10 من القانون رقم 66/420 المؤرخ في 18/06/1966 ، المعدل و المتمم بالأمر المؤرخ في 28/10/2010 و المتضمن قانون النقل الفرنسي .

<sup>5</sup> - Pierre BONASSIS et Christian SCAPEL , traité de droit maritime, op.cit, page 559 .

<sup>6</sup> - الترجمة الصحيحة لهذه العبارة تكون بعبارة « sans armement ou sans équipement » .

معا ، أي أن هذا الوصف لا يفتح لنا المجال لإعتبار التجهيز أو التسليح الناقص من صور إستئجار السفينة بهيكلها .

و بالرغم من إبراز المشرع البحري لعنصر المدة مع غياب التسليح و التجهيز ، بمناسبة تعريفه لإستئجار السفينة بهيكلها بموجب المادة 724 ، فإنه يبقى تعريفا ناقصا لعدم إشارته إلى الغرض المرجو من إبرام هذا العقد و هو الاستغلال البحري للسفينة . كما أن هذا العقد لا يقتصر فقط على وضع هيكل السفينة تحت تصرف المستأجر ، بل يتعين على المؤجر أن يسلم السفينة بآلاتها و مصادر قوتها المحركة و في حالة صالحة للملاحة ، حتى تكون قادرة على أداء الخدمة التي خصصت لها <sup>1</sup> .

#### أ- صور عقد إستئجار السفينة بهيكلها :

هذا و لما كان عقد إستئجار السفينة بهيكلها يعكس بشكل كبير التطور الذي شهده عقد المغامرة الكبيرة ( la grosse aventure ) من الناحية التاريخية <sup>2</sup> ، إلا أنه في الواقع العملي يبقى هذا النوع من الإستئجار قليل التداول <sup>3</sup> ، مقارنة بصور الإستئجار الأخرى . إذ عادة ما يستخدم هذا النوع من الإستئجار من طرف الشركات التي قد تحتاج لسفن لمواجهة طلبات طارئة دون الرغبة لشراء سفن جديدة في ظل الإرتفاع الهائل لأسعارها <sup>4</sup> . الأمر الذي يفسر قلة المشاركات النموذجية بخصوص هذا النوع النوع ، و مع ذلك فإن مؤتمر البلطيق الدولي البحري ( BIMCO ) قد أوجد نموذجا لعقد إستئجار السفينة بهيكلها يحمل تسمية « BARECON , A et B » <sup>5</sup> و الذي عرف إستعمالا شائعا في الميدان البحري . كما أنه من المعتاد في هذا النوع

<sup>1</sup>- Martine REMOND-GOUILLOUD, Droit Maritime, op.cit, page 274 .

<sup>2</sup>- Michel DE JUGLART, Emmanuel DU PONTAVICE, Jean-Paul SORTAIS, A. PIEDELIEVRE, Gaston DE LESTANG, l'affrètement par charte –partie, op.cit, page 16 .

<sup>3</sup> - René RODIERE, Emmanuel DU PONTAVICE, op.cit, page 276 .

<sup>4</sup> - محمد عبد الفتاح ترك ، المرجع السابق ، صفحة 63 .

<sup>5</sup>- JEAN-PIERRE BEURIER , Droits Maritimes , op.cit, page 299 .

الإستئجار ، أن يبرم الطرفين عقدهما لمدة طويلة من الزمن ، غالبا ما تتجاوز السنة إلى عدة سنوات<sup>1</sup> .

و في وقت مضى مارست الدولة الفرنسية نشاط إستئجار السفن بهيكلها بموجب قانون أصدرته سنة 1928 ، في إطار تطوير العلاقات بينها و بين دول الشمال الإفريقي<sup>2</sup> . كما عرفت الجزائر إستخداما لهذا النوع من الإستئجار في عملية إستيراد الحوامض خلال فترة الستينيات ، نظرا لعدم القدرة على مواجهة إحتياجات الديوان الوطني للخضر و الفواكه آنذاك ( OFLA ) من طرف المؤسسة الوطنية للملاحة ( CNAN ) ، دعمت هذه الأخيرة لمدة طويلة نشاطها في النقل البحري بعشرات السفن المستأجرة بهيكلها<sup>3</sup> .

كما أن التعاملات المتنوعة مع عقد إستئجار السفينة بهيكلها ، قد جعلت منه عقدا يتعدى مفهومه التقليدي لغرض إستغلال السفينة في عملية النقل<sup>4</sup> ، نظرا لإختلاف و تعدد الأغراض المراد تحقيقها من وراء إبرامه . إذ تظهر أهمية هذا العقد بين محترفي النشاط البحري ، من خلال إستعماله في عملية شراء السفن بالنظر إلى قيمتها المالية . بحيث يكتسي هذا العقد صبغة قانونية مكملة لعقد الإيجار التمويلي ( leasing , crédit-bail )<sup>5</sup> أو ( location-vente )<sup>6</sup> ، أين يأخذ المشتري صفة المستأجر بدفع ثمن السفينة على شكل أقساط تتمثل في الأجرة ، و يأخذ البائع صفة المؤجر الذي يسلمه السفينة المملوكة له بتخليه عن تجهيزها و تسليحها لمدة طويلة تكفي لتسديد القيمة الإجمالية للشيء المباع ، ليتم نقل ملكية السفينة عند إنتهاء مدة العقد. و في هذا الصدد تجدر الملاحظة إلى إستعمال الأطراف المشاركة النموذجية ( BARECON-B ) المشار إليها سابقا و التي تحتوي على بنود أدرجت خصيصا لهذا

<sup>1</sup> - Martine REMOND-GOUILLOUD, Droit Maritime, op.cit, page 275 .

<sup>2</sup> - Michel DE JUGLART, Emmanuel DU PONTAVICE, Jean-Paul SORTAIS, A. PIEDELIEVRE, Gaston DE LESTANG, l'affrètement par charte -partie, op.cit, page 17 .

<sup>3</sup> - Med El Kamel EL KHALIFA, les transports maritimes, affrètement et chartes-parties, op.cit, page 33 .  
<sup>4</sup> - كمال حمدي ، المرجع لسابق صفحة 424 .

<sup>5</sup> - Martine REMOND-GOUILLOUD, Droit Maritime, op.cit, page 275 .

<sup>6</sup> - Med El Kamel EL KHALIFA, les transports maritimes, affrètement et chartes-parties, op.cit, page 34 .

النوع من التعامل ، بينما تبقى نظيرتها مشارطة ( BARECON-A ) بمثابة الوثيقة العامة .

و في الوقت الراهن ، فإن تطور المعاملات البحرية في مجال إستئجار السفينة بهيكلها، جعلت هذا الإستئجار يؤدي ثلاث مهام مختلفة . إذ يستعمل من أجل الدفع بالتقسيط لثمن إنشاء السفينة ، أو تقسيم مصاريف تسيير و صيانة بين متعهدين إثنين على الأقل ، فنكون بصدد إستئجار تجاري لسفينة بهيكلها ( affrètement coque nue commercial )<sup>1</sup>. بالإضافة إلى دوره الثاني في ربط العلاقة بين عميل بنكي و مجهز في إطار إستئجار تمولي لسفينة بهيكلها ( affrètement coque nue financier )<sup>2</sup>. كما يمنح هذا العقد إمكانية للسفينة برفع علم المستأجر بصفة مؤقتة ، و ذلك بتركها مسجلة ضمن سجلات ملكية السفن في دولة المؤجر ، مشكلا بذلك إستئجار إقتصادي - قانوني لسفينة بهيكلها ( affrètement coque nue économique-juridique )<sup>3</sup>. إلا أنه و مهما اختلف هدف الإتفاق نظرا لما يتمتع به الأطراف من حرية تعاقدية في إبرام عقد إستئجار السفينة بهيكلها ، فإنه يبقى دائما خاضعا لقواعد العامة الخاصة إستئجار السفن ، و هذا ما نص عليه المشرع البحري صراحة بنص المادة 723 ، لما جعل هذا النوع من العقد يماثل إستئجار السفينة تطبيقا لنصوص القانون البحري .

#### ب- إنتقال التسيير الملاحي و التجاري للمستأجر و إكتسابه لصفة المجهز :

زيادة على ذلك فإن عقد إستئجار السفينة بهيكلها يتميز عن إستئجارها على أساس الرحلة أو المدة ، بانتقال التسييرين الملاحي و التجاري معا للمستأجر ، الأمر الذي يشكل صورة عكسية للإستئجار بالرحلة بخصوص سلطة تسيير السفينة . و عليه فإن

<sup>1</sup> - René RODIERE, Traité Général de Droit Maritime ,Tome1 Affrètements et Transports, op.cit, page 296 et 297.

<sup>2</sup> - René RODIERE, Emmanuel DU PONTAVICE, op.cit, page 276 .

<sup>3</sup> - JEAN-PIERRE BEURIER , Droits Maritimes , op.cit, page 299 .

المؤجر يفقد سيطرته التامة في إستعمال منشأته البحرية طوال مدة العقد<sup>1</sup> ، مقابل تحويل التسيير الكامل بين يدي المستأجر ، و يبلغ فقدان السيطرة ذروته كلما غير المستأجر جنسية السفينة في إطار إستئجار إقتصادي - قانوني لها . نتيجة لذلك يكون هذا الأخير المسؤول الأول و الوحيد عن كافة الإلتزامات التعاقدية للربان خدمة للسفينة، و يكون ضامنا للمؤجر كلما طالبه الغير بصريح نص المادة 730 من القانون البحري . فيتولى المستأجر مشروع النقل البحري<sup>2</sup> بما يقتضيه من نفقات ، سواء من حيث إبرام عقود العمل البحري أو من حيث تزويد السفينة بالتجهيز و التسليح و بكل ما هو لازم لإنجاز الرحلة البحرية . لذلك يصبح المستأجر مجهزا حقيقيا للسفينة<sup>3</sup> .

و نتيجة لإكتساب المستأجر صفة مجهز السفينة بموجب إستئجارها بهيكلها ، يكون خاضعا إلى غاية إنقضاء العقد ، للأحكام الخاصة بالمجهز الواردة ضمن الفصل الأول من الباب الأول المتعلق بالتجهيز في القانون البحري . و من تم يتعين عليه أساسا القيام بتصريح السفينة كتابيا ممضي و مصادق عليه ضمن تسجيل السفن ، يحمل إسم و عنوان مالك السفينة مع بيان صفته كمستأجر لها بهيكلها ، و مرفق بنسخة رسمية من المشاركة التي تسمح له باستغلالها ، ضف إلى ذلك إيداعه لجميع الوثائق المفروضة بموجب القانون البحري، تطبيقا لما نصت عليه المادة 573 منه .

### الفرع الثاني : الطبيعة القانونية لعقد إستئجار السفينة بهيكلها

من غير المتنازع عليه أن عقد إستئجار السفينة بصفة عامة يشكل عملا تجاريا ، سواء بحسب موضوعه بصريح نص المادة 2 من القانون التجاري ، أو بحسب شكله كلما تعلق بتجارة بحرية طبقا للمادة 3 من نفس القانون . إلا أن السؤال يطرح بالنسبة

<sup>1</sup> - Martine REMOND-GOUILLOUD, Droit Maritime, op.cit, page 274 .

<sup>2</sup> - هاني دويدار ، المرجع السابق ، صفحة 188 .

<sup>3</sup> - Pierre BONASSIS et Christian SCAPEL , traité de droit maritime, op.cit, page 559 .

لعقد إستئجار السفينة بهيكلها ، نظرا لخصوصيات هذا العقد الشبيه إلى حد قريب بعقد الإيجار المدني للمنقول<sup>1</sup>. ما دام أن محل العقد ينصب على هيكل سفينة عار ، ضف إلى أن إنتزامات مؤجر السفينة بهيكلها هي نفسها للإلتزامات الواقعة على مؤجر المنقول<sup>2</sup> ، من حيث تسليمه السفينة في المكان و الزمان المتفق عليهما و بحالة صالحة للإنتفاع<sup>3</sup> ، و كذا قيامه بالإصلاحات و التغييرات الناتجة عن العيوب الخفية<sup>4</sup>.

و مع ذلك فإنه لا يجب الخلط بين إستئجار السفينة بهيكلها ( l'affrètement ) و إيجارها بهيكلها ( coque nue ) و إيجارها بهيكلها ( la location coque nue )<sup>5</sup> ، بالرغم من إستعمال المشرع البحري عند معالجته لهذا النوع من الإستئجار ، مصطلحات خاصة بالقانون المدني و هي التآجير<sup>6</sup> ( la location ) عوض الإستئجار و كذا الإيجار أو بدل الإيجار<sup>7</sup> ( loyer ) عوض الأجرة . لذلك يجب التمييز بين السفينة التي التي تكون محل عقد إيجار حقيقي للمنقول بالمفهوم المدني ، و السفينة في مفهوم القانون البحري<sup>8</sup> كمنشأة أو آلية تقوم بالملاحة البحرية ، مثلما عرفتها المادتين 161 و 162 من القانون البحري و كذا المادة 02 من المرسوم التنفيذي رقم 143/02 المؤرخ في 2002/04/16 المحدد للشهادات و شهادات الكفاءة الخاصة بالملاحة البحرية و شروط إصدارها .

<sup>1</sup> - René RODIERE, Traité Général de Droit Maritime ,Tome1 Affrètements et Transports, op.cit, page 11.

<sup>2</sup> - Martine REMOND-GOUILLOUD, Droit Maritime, op.cit, page 274 et 275 .

<sup>3</sup> - أنظر المواد 725 من القانون البحري ، 476 و 478 من القانون المدني .

<sup>4</sup> - أنظر المواد 726 من القانون البحري ، 479 و 488 من القانون المدني .

<sup>5</sup> - Michel DE JUGLART, Emmanuel DU PONTAVICE, Jean-Paul SORTAIS, A. PIEDELIEVRE, Gaston DE LESTANG, l'affrètement par charte –partie, op.cit, page 16.

<sup>6</sup> - أنظر نص المادة 723 من القانون البحري و ما يقابله باللغة الفرنسية .

<sup>7</sup> - أنظر نص المواد 724 ، 732 ، 733 ، 734 و 736 من القانون البحري و ما يقابله باللغة الفرنسية .

<sup>8</sup> - راجع المادة 13 من القانون البحري .

نستنتج مما سبق أن معيار التفرقة بين الإيجار المدني و الإستئجار البحري ، ينحصر في مدى قيام السفينة المستأجرة بالملاحة البحرية من عدمها <sup>1</sup> ، إذ لا يكفي أن تكون السفينة صالحة أو مخصصة للملاحة <sup>2</sup> ، بل يجب أن تؤدي هذه الملاحة البحرية فعلا . و عليه فإن إيجار سفينة بدون تجهيز و تسليح لإستعمالها كمنشأة عائمة ساكنة بالميناء أو متحركة دون أدائها لملاحة بحرية ، كجعلها مثلا فندق عائم أو مخزن متوقف بالرصيف أو كما يسمى بـ ( un ponton fixe ) <sup>3</sup> ، يشكل على هذا النحو عقد إيجار منقول وفقا لأحكام القانون المدني . و يكون عقد إستئجار السفينة بهيكلها عقدا تجاريا خاضعا لأحكام القانون التجاري و البحري ، كلما قام المستأجر بتجهيزها بغرض القيام بالملاحة البحرية <sup>4</sup> في إطار رحلة أو رحلات بحرية ، من أجل الإستغلال التجاري .

كما أنه لا إشكال يطرح إذا إتخذ إستئجار السفينة بهيكلها شكل العقد التمويلي ( leasing , crédit-bail ) ، بحيث يكيف على أنه عمل تجاري بحسب موضوعه ، مادام أنه ينصب على صنع أو بيع أو شراء سفن للملاحة البحرية ، وفقا للمادة 2 من القانون التجاري ، و يعتبر كذلك بموجب نفس المادة ، كل الرحلات البحرية أو قرض بحري بالمغامرة أو عقود التأمين <sup>5</sup> و العقود الأخرى المتعلقة بالتجارة البحرية و تزويد السفينة بالمؤن و جميع الإتفاقيات المتعلقة بأجور الطاقم <sup>6</sup> ، التي يقوم بها المستأجر تنفيذا لإلتزاماته بصفته مجهز يملك التسيير الملاحي و التجاري للسفينة طوال مدة العقد .

<sup>1</sup>- Antoine VIALARD, droit maritime, centre des publications universitaires de l'université d'oran, institut de droit et des sciences administrative, année 1976/1977 , page 142 .

<sup>2</sup> - أحمد حسني ، المرجع السابق ، صفحة 61 .

<sup>3</sup>- Michel DE JUGLART, Emmanuel DU PONTAVICE, Jean-Paul SORTAIS, A. PIEDELIEVRE, Gaston DE LESTANG, l'affrètement par charte-partie, op.cit, page 16.

<sup>4</sup>- René RODIERE, Emmanuel DU PONTAVICE, op.cit, page 276 .

<sup>5</sup> - أنظر المادة 731 فقرة ج من القانون البحري .

<sup>6</sup> - أنظر المادة 729 من القانون البحري .

و في الأخير فإنه استنادا لمبدأ الحرية التعاقدية<sup>1</sup> التي يتمتع بها طرفي عقد إستئجار السفينة بوجه عام ، يدفعنا إلى القول أن إمكانية و إرادة طرفي إستئجارها بهيكلها في إدراج إشتراطات مخالفة للمبادئ العامة الواردة في القانون البحري ، هي وحدها التي تجعل عقدهما الخاضع للقانون البحري ذو القواعد المكملة يتحول ليخضعوه للقواعد القانونية الأمرة الخاصة بعقد الإيجار المدني<sup>2</sup> .

### **المطلب الثاني : إلتزامات طرفي عقد إستئجار السفينة بهيكلها**

يرتب عقد إستئجار السفينة بهيكلها كباقي عقود الإستئجار الأخرى ، إلتزامات على عاتق كل من طرفيه . و يظهر لنا ذلك بوضوح من خلال تبادل هذه إلتزامات بين المؤجر و المستأجر التي بينها المشرع البحري في نص المادة 724 ، بمناسبة تعريفه لهذا النوع من الإستئجار . بقوله أنه العقد الذي يتعهد فيه المؤجر بأن يضع السفينة بدون تسليح أو تجهيز تحت تصرف المستأجر لوقت محدود ، مقابل تعهد هذا الأخير بدفع الإيجار .

### **الفرع الأول : إلتزامات المؤجر الناتجة عن وضع السفينة تحت تصرف المستأجر**

من خلال تعريف عقد إستئجار السفينة بهيكلها ، على النحو الذي جاءت المادة 724 من القانون البحري ، يتبين أن المشرع قد جعل مؤجر السفينة بهيكلها يلتزم أساسا بوضعها تحت تصرف المستأجر بدون تسليح أو تجهيز لمدة محدودة من الزمن . كما أنه قد أكد على هذا الإلتزام الجوهري بنوع من الدقة وفقا لما أورده بنص المادة 725 الموالية ، بحيث يتعين على المؤجر أن يضع السفينة المتفق عليها في العقد بين يدي المستأجر في حالة صالحة للملاحة و مؤهلة لتأدية الخدمة المخصصة لها ، على أن يكون هذا الوضع في المكان و الزمان المتفق عليهما بموجب المشاركة .

<sup>1</sup> - راجع المادة 641 من القانون البحري .

<sup>2</sup> - Emmanuel DU PONTAVICE, Patricia CORDIER, Transport et Affrètement Maritimes, Encyclopédie DELMAS pour la vie des affaires, 2eme edition, DELMAS, 1990, page 306 .

و يضيف المشرع البحري بموجب المادة 726 ، إلزاما آخرًا للمؤجر بعد تقديمه هيكل السفينة للمستأجر ، ينحصر في تحمله طوال مدة العقد ، كافة الإصلاحات و التغييرات الناتجة عن العيوب المتعلقة بالسفينة المؤجرة و كذا استهلاكها العادي .

#### أ- تسليم السفينة في حالة صالحة لتأدية الخدمة المخصصة لها :

يقصد بالتسليم في عقد إستئجار السفينة بهيكلها ، وضعها من طرف المؤجر تحت التصرف الكامل للمستأجر ، تحقيقا لسلطته في التسيير الملاحي و التجاري لها <sup>1</sup> ، ما دام أنها تسلم له بدون تسليح أو تجهيز . و ينصب هذا التسليم على السفينة المعينة في المشاركة و بالكيفية المتفق عليها ، إلا إذا أجازت شروط العقد تقديم سفينة ممتثلة أو بديلة . و المتعامل به من الناحية العملية أن يتم تسليم السفينة للمستأجر بموجب محضر تسليم <sup>2</sup> ، يشارك في تحريره مندوبين و وكلاء عن الطرفين و كذا مهندسين و تقنيين مختصين في هياكل السفن . إذ يتضمن هذا المحضر معاينة و إثباتا لحالة السفينة المؤجرة بجميع عناصرها و لوازمها و ملحقاتها ، مصحوبا بقائمة جرد لكل المواد و المؤن التي على متنها ، ما دام أنه يتعين على المستأجر أن يرد مثلها عند نهاية العقد <sup>3</sup> مع مراعاة الإستهلاك الناتج عن الإستعمال العادي .

كما يتعين على المؤجر في إلزامه بوضع السفينة تحت تصرف المستأجر ، أن يحترم وقت وضعها المحدد مسبقا في المشاركة و كذا المكان المتفق على تسليمها فيه و الذي عادة ما يحدد بعد إبرام العقد <sup>4</sup> . و قد نظمت المشاركة النموذجية « BARECON » هذا الإلتزام بإدراج شرط فاسخ ضمن بندها الرابع تحت عنوان « cancelling clause » <sup>5</sup> ، يمنح الحق للمستأجر في فسخ العقد بدون إنذار و لا تعويض في حالة التأخير في تسليم السفينة من طرف المؤجر .

<sup>1</sup> - أنظر المادة 730 من القانون البحري .

<sup>2</sup> - أحمد حسني ، المرجع السابق ، صفحة 65 .

<sup>3</sup> - أنظر المادة 735 من القانون البحري .

<sup>4</sup> - JEAN-PIERRE BEURIER , Droits Maritimes , op.cit, page 299 .

<sup>5</sup> - Pierre BONASSIS et Christian SCAPEL , traité de droit maritime , op.cit, page 559 .

و بالرغم من أن تقديم السفينة للمستأجر يكون بدون تسليح أو تجهيز ، فإنه تقع عليه تبعة عدم صلاحيتها للملاحة . كما لا يكفي أن يكون التسليم موافقا للسفينة المتفق على تأجيرها و بالمكان و الزمان المحددين في المشاركة ، بل يلتزم المؤجر زيادة على ذلك أن يسلم السفينة في حالة جيدة للملاحة و صالحة لتأدية الغرض الذي أجرت من أجله ، وفقا لما نصت عليه المادة 725 من القانون البحري .

معنى ذلك أن المؤجر يكون مسؤولا عن السفينة من حيث صلاحيتها ملاحيا و تجاريا ، أي بكل ما يحمل مصطلح " الصلاحية للملاحة " من مفاهيم و التي سبق التعرض لها بخصوص إستئجار السفينة على أساس الرحلة أو لمدة معينة . إلا أنه ما يجب توضيحه في هذا الشأن يكون من الصعب على المؤجر ضمان صلاحية السفينة للملاحة لإفتقاره عملية تجهيزها <sup>1</sup> . و بالرغم من ذلك إعتبره القانون البحري بصريح نص المادة 727 ، مسؤولا عن الأضرار الناتجة عن عدم صلاحية السفينة للملاحة ، إلا إذا تبين أنه لم يرتكب أي خطأ أو إهمال أو أن سبب هذه الأضرار لا يرجع لتابعيه أو أي شخص يكون تحت مسؤوليته .

أما بالمقارنة مع ما يلتزم به المؤجر في الإستئجار بالمدة من إلتزامه بالمحافظة على صلاحية السفينة للملاحة طوال مدة العقد <sup>2</sup> . فإنه فيما يتعلق بعقد إستئجار السفينة بهيكلها و الذي يبرم لمدة محدودة هو كذلك <sup>3</sup> ، يكون إلتزام المؤجر بصلاحيتها للملاحة يقتصر على وقت تسليمها فقط <sup>4</sup> . إذ يعتبر منطقيا عدم تكليف المؤجر بالمحافظة على صلاحية السفينة للملاحة طوال مدة العقد ، كما أنه لا يلتزم بصيانتها و تصليحها <sup>5</sup> نتيجة إستغلالها خلال الرحل البحرية <sup>1</sup> ، لكونه يفقد كل رقابة

<sup>1</sup> - Antoine VIALARD, droit maritime, op.cit, page 345 .

<sup>2</sup> - راجع نص المادة 697 من القانون البحري .

<sup>3</sup> - راجع نص المادة 724 من القانون لبحري .

<sup>4</sup> - كمال حمدي ، المرجع السابق ، صفحة 426 .

<sup>5</sup> - أنظر نص المادة 731 من القانون البحري .

رقابة أو سيطرة على السفينة بعد تسليمها ، بحيث تنتقل حيازتها الفعلية و التامة إلى المستأجر<sup>2</sup> الذي يتمتع بالتسيير الملاحي و التجاري لها حتى نهاية العقد .

#### ب- ضمان العيوب الذاتية للسفينة :

إن عدم إلتزام المؤجر بصيانة و إصلاح السفينة لا يكون بصفة مطلقة ، ذلك أن المادة 731 من القانون البحري<sup>3</sup> قد ألزمت المستأجر بالقيام بهذه العمليات دون المنصوص عليها بموجب المادة 726 . نتيجة لذلك يكون مؤجر السفينة بهيكلها ملزما خلال مدة العقد بهذه العمليات المستثناة ، و ذلك بقيامه بكافة الإصلاحات و التغييرات الناتجة عن العيوب الذاتية للسفينة و تلك الناتجة عن الإستهلاك العادي . و عليه يتعين على المؤجر خلال المدة التي يستغرقها العقد ، أن يقوم بإصلاح ما يصيب السفينة من عطب ، كما يتعين عليه أن يقوم باستبدال قطع الغيار التالفة ، كلما كانت هذه الأضرار راجعة لعيوب ذاتي في السفينة<sup>4</sup> ( vice propre du navire ) . و على اعتبار أن عقد إستجار لسفن بهيكلها عادة ما تبرم لمدة طويلة تتعدى السنة ، فإن مشاركة « BARECON » النموذجية قد قلصت من مسؤولية المؤجر بخصوص ضمانه للعيوب الذاتية التي تصيب السفينة<sup>5</sup> ، إذ جعلت المؤجر بموجب بندها الثاني ، يلتزم بتغطية هذه العيوب لمدة 18 عشر شهرا فقط إبتداء من تسليم السفينة . على عكس ما نصت عليه المادة 726 من القانون البحري ، بجعله مسؤولا عن ذلك خلال كل مدة العقد .

<sup>1</sup> - Antoine VIALARD, droit maritime, op.cit, page 345 .

<sup>2</sup> - عبد القادر حسين العطير ، المرجع السابق ، صفحة 239 .  
<sup>3</sup> - لقد ورد خطأ في الفقرة أ من المادة 731 من القانون البحري بإشارتها إلى المادة 560 ، إذ أن النص الصحيح هو للمادة 726 من نفس القانون .

<sup>4</sup> - يشير التشريع البحري إلى العيب الذاتي للسفينة ، بعبارة " العيوب المتعلقة بالسفينة " ضمن المادة 726 و بعبارة " العيب الخاص بالسفينة " في نص المادة 734 .

<sup>5</sup> - Pierre BONASSIS et Christian SCAPEL , traité de droit maritime, op.cit, page 559 .

كما يجب التوضيح أن العيب الذاتي للسفينة لا يتعلق فقط بالعيوب الخفية<sup>1</sup> ، بل يتعدى هذا المفهوم إلى الإستعمال العادي للسفينة و كل الأضرار الناتجة عن خطأ لا يعود للمستأجر . و مع ذلك فإن إلتزام المؤجر بضمان العيوب الذاتية للسفينة خلال مدة العقد ، لا يعني أنه يقوم بصيانة و إصلاح السفينة طوال مدة العقد ، كون ذلك من إلتزام المستأجر وحده . و من تم يكون المؤجر ملزما فقط بإجراء التغييرات و الإصلاحات الضرورية لإزالة العيب الذي يصيب السفينة ، إذ الغرض من ذلك تمكين المستأجر من الإنتفاع بالسفينة المؤجرة في الملاحة البحرية . نتيجة لذلك و في أي وقت أثناء سريان العقد ، كلما يظهر عيب خاص بالسفينة من شأنه أن يجعلها في حالة غير صالحة للملاحة ، يكون تدخل المؤجر واجبا لإرجاعها على ما كانت عليه عند إبرام العقد<sup>2</sup> ، تماشيا مع إلتزامه بتقديم سفينة صالحة للملاحة<sup>3</sup> و للإستعمال المتفق عليه .

و الملاحظ بخصوص مسؤولية المؤجر عن العيب الذاتي أو الإستهلاك العادي للسفينة أو عن كل ظرف لا ينسب للمستأجر ، أنه يضاف إلى ذلك إلتزام المؤجر بجميع الإصلاحات و التغييرات الناتجة عن تعطيل السفينة بفعل حالة القوة القاهرة . مادام أن المشرع قد إعتبر أن بدل الإيجار لا يكون مستحقا خلال مدة توقف السفينة الزائدة عن 24 ساعة بسبب هذه الحالات .

### الفرع الثاني : إلتزامات المستأجر الناتجة عن الحيازة الفعلية للسفينة

بمجرد إستلام السفينة ، تنتقل للمستأجر الحيازة التامة عليها طوال مدة العقد إلى غاية ردها عند إنقضائه ، كما يكون له تسييرها ملاحيا و تجاريا وفقا لما نصت عليه المادة 730 من القانون البحري . و بالنتيجة يلتزم هذا الأخير بعد تجهيزها و تسليحها

<sup>1</sup> - أحمد حسني ، المرجع السابق ، صفحة 66 .

<sup>2</sup> - Antoine VIALARD, droit maritime, op.cit, page 346 .

<sup>3</sup> - كمال حمدي ، المرجع السابق ، صفحة 427 .

و تزويدها بطاقم كامل ، أن يدفع الإيجار مقابل إستغلالها و كذا تحمله كافة مصاريف هذا الإستغلال بما في ذلك تأمين السفينة و صيانتها و تصليحها و تغيير أجزائها .

#### أ- دفع بدل الإيجار :

يشكل دفع مقابل الإيجار إلتزاما أساسيا بالنسبة لجميع أنواع إستئجار السفن ، لاسيما فيما يتعلق بعقد إستئجار السفينة بهيكلها ، بحيث عبر عليه بمصطلح "بدل الإيجار" <sup>1</sup> . إذ جعله المشرع إلتزاما جوهريا بمناسبة تعريفه لهذا العقد من خلال المادة 724 من القانون البحري . إذ أكد بموجب المادة 732 و 733 من نفس القانون ، أن دفع الإيجار يكون مقابل إنتفاع المستأجر بالسفينة المؤجرة ، بحيث يبدأ سريانه من يوم تسليها إلى غاية ردها إلى المؤجر . ضف إلى أنه تماشيا مع مبدأ الحرية التعاقدية الذي يخضع له عقد إستئجار السفينة ، جعل المشرع تحديد قيمة الإيجار و كيفية دفعه متروكة لإتفاق الطرفين بموجب المشاركة ، إلا أنه من الناحية العملية عادة ما يحسب الإيجار و تحدد كيفية دفعه إستنادا على وحدات زمنية <sup>2</sup> ، قد تكون أيام أو أشهر متتالية .

أما فيما يتعلق بتوقف إستحقاق بدل الإيجار في عقد إستئجار السفينة بهيكلها ، نلاحظ أن المشرع قد تبنى نفس القاعدة المعتمدة في الإستئجار بالمدة بخصوص هذه الحالة . بحيث يتوقف المستأجر عن دفع بدل الإيجار وفقا لحكم المادة 734 من القانون البحري، كلما إكتشف أن سبب توقفت السفينة الزائد عن مدة 24 ساعة ، راجع لعبب ذاتي فيها أو ناتج عن حادث لا دخل له فيه أو بسبب القوة القاهرة . و يعتبر منطقيا و عادلا ما ذهب إليه المشرع في هذا الشأن ، بجعل إلتزام المستأجر بدفع الأجرة يكون جزئيا <sup>3</sup> ، ما دام أنه يحرم من حقه في إستعمال السفينة بفعل المؤجر .

<sup>1</sup>- أنظر المواد 732 ، 733 ، 734 و 736 من القانون البحري .

<sup>2</sup>- René RODIERE, Emmanuel DU PONTAVICE, op.cit, page 277 .

<sup>3</sup>- Antoine VIALARD, droit maritime, op.cit, page 346 .

لكن مشاركة « BARECON » النموذجية ، بالرغم من أنها قد جعلت المؤجر يلتزم بالإصلاحات الناتجة عن العيوب الذاتية التي تصيب السفينة خلال مدة 18 شهرا من تسليم السفينة ، إلا أنها لم تنص في هذه لحالة عن أي توقيف لإستحقاق الإيجار ، إذ بالمقابل ألزمت المستأجر بموجب بندها 12 بتسديد بدل الإيجار عن الفترة التي تتوقف فيها السفينة بسبب هذه العيوب <sup>1</sup> .

و في الأخير فإن الملاحظ بخصوص الحالة التي يتخلف فيها المستأجر عن دفع الأجرة المستحقة ، أن المشرع لم ينص على إمكانية المؤجر في فسخ العقد و طلب التعويض كجزاء عن إخلاله بالتزامه ، مثلما نص على ذلك صراحة بالنسبة لعقد إستئجار السفينة لمدة معينة بموجب المادة 720 من القانون البحري . هذا بخلاف مشاركة « BARECON » النموذجية التي عالجت هذه المسألة ضمن بندها 10 ، إذ سمحت للمؤجر بفسخ المشاركة من دون إنذار مسبق للمستأجر ، كلما تأخر هذا الأخير بسبعة ( 7 ) أيام عن دفع بدل الإيجار المتفق عليه <sup>2</sup> .

#### ب- تجهيز السفينة و إستعمالها في الغرض المتفق عليه :

يتعين على المستأجر بموجب نص المادتين 728 و 729 من القانون البحري ، أن يقوم بتزويد السفينة بالطاقم و بالتسليح و التجهيز الكامل . إذ يعتبر هذا الإلتزام أمرا طبيعيا نتيجة تسليمه السفينة عارية من أي تجهيز أو تطعيم . و عليه فإنه يتعاقد مع الربان و باقي أفراد الطاقم الذين يكونون تابعين له في أعمالهم الملاحية و التجارية . إذ يتحمل تبعا لذلك أجور هذا الطاقم و الربان و المؤن الخاصة بهم و جميع المصاريف الملحقة بذلك ، و غير ذلك من الإلتزامات الواقعة على المجهز بنص القانون . كما يعتبر المسؤول الوحيد عن إلتزاماتهم التعاقدية تأدية لمهامهم على متن

<sup>1</sup> - Pierre BONASSIS et Christian SCAPEL , traité de droit maritime , op.cit , page 560 .

<sup>2</sup> - Pierre BONASSIS et Christian SCAPEL , traité de droit maritime , op.cit , page 560 .

السفينة ، طبقا لنص المادة 730 من القانون البحري ، و يكون بموجبها ضامنا للمؤجر فيما يتعلق برجوع الغير عليه .

هذا و قد يتم تسليم السفينة بطاقم جزئي غير كامل ، أو يتم إختيار الربان من طرف المؤجر حرصا على سفينته<sup>1</sup> التي سيؤجرها لوقت طويل ، كما هو الحال بالنسبة للمشاركة الإنجليزية « charter by demise » التي تجيز لمالك السفينة بتعيين الربان فقط ، على أن يكون تابعا لمستأجرها . و مع ذلك نكون بصدد إستئجار سفينة بهيكلها ، ما دام أن تبعية الربان و الطاقم تبقى للمستأجر وحده تماشيا مع تمتعه بالتسيير الملاحي و التجاري للسفينة .

كما يتعين على المستأجر كذلك ، إستغلال السفينة للغرض الذي أجرت من أجله و أن يستعملها وفقا لما يناسب خصائصها الفنية التي يحددها ترخيص الملاحة و كذا العرف البحري<sup>2</sup> ، و ما يتماشى مع قدرتها التقنية و تخصيصها العادي ، مثلما نصت عليه المادة 728 من القانون البحري . ذلك أنه في الميدان العملي غالبا ما تحدد المشاركات شروط إستعمال السفينة<sup>3</sup> ، سواء بطريقة إيجابية مثلا ، بتحديد المنطقة الجغرافية التي يمكن للسفينة أن تستغل فيها من طف المستأجر ، أو سلبيا بتحديد المناطق الممنوعة على السفينة دخولها أو البضائع التي لا يمكن شحنها على متنها .

### ج- تحمل أعباء إستغلال السفينة :

يتحمل المستأجر بصريح نص المادة 731 من القانون البحري ، صيانة السفينة و إصلاحها و تغيير ما تلف منها جراء إستغلالها<sup>4</sup> و كذا جميع المصاريف التي يتطلبها هذا الإستغلال . إذ يستمد هذا الإلتزام مرجعه من السيطرة التامة على السفينة

<sup>1</sup>- Martine REMOND-GOUILLOUD, Droit Maritime, op.cit, page 275 .

<sup>2</sup> - محمد عبد الفتاح ترك ، المرجع السابق ، صفحة 67 .

<sup>3</sup> - Antoine VIALARD, droit maritime, op.cit, page 347 .

<sup>4</sup> - باستثناء الإصلاحات و التغييرات الخاصة بالمؤجر ، المنصوص عليها في المادة 726 من القانون البحري .

و التي يتمتع بها المستأجر طوال مدة لعقد ، كما لو كان مالكا لها <sup>1</sup> . و من تم فعليه أن يقوم بالكشف الفني على هيكلها و أجهزتها بإصلاحها و صيانتها و كذا إستبدال الأساس التالف و قطع الغيارات غير الصالحة ، وذلك بصفة دورية كلما إستلزم الأمر ذلك .

و يدخل ضمن مصاريف إستغلال السفينة التي يتحملها المستأجر ، الوقود ، المؤن اللازمة للسفينة أو للطاقم ، مصاريف شحن و تفريغ البضائع <sup>2</sup> ، و كذا مختلف الرسوم المينائية و تلك الخاصة بالرسو و الإرشاد . ضف إلى ذلك المصاريف الناتجة عن المخاطر البحرية ، لكونها ناتجة هي الأخرى عن استغلال المستأجر للسفينة المؤجرة ، بما فيها مصاريف التصادم و الخسائر المشتركة . لذلك يعتبر منطقيا تحميله عبء تأمين السفينة بخصوص هذه المخاطر ، و يكون ذلك بدفعه أقساط التأمين ، حتى و لو كان عقد التأمين مبرم مسبقا من طرف المؤجر <sup>3</sup> حرصا على سفينته .

و من الناحية العملية قد يجد المستأجر نفسه مجبرا على إجراء تعديلات و تبديلات هامة على السفينة ، بموجب ما تفرضه التنظيمات الجديدة أو بتغيير قواعد تصنيف السفن ( les règles de classification ) . و في هذا الصدد نجد أن مشاركة النموذجية « BARECON » قد نظمت هذه المسألة بموجب بندها التاسع ، الذي قيمة الإيجار معرضة للتفاوض في هذه الحالة أو يعرض إعادة تقديره إلى التحكيم ، كلما زاد مبلغ مصاريف هذه التعديلات عن 5 % من قيمة تأمين السفينة <sup>4</sup> .

#### د- رد السفينة بالحالة التي سلمت فيها :

<sup>1</sup> - أحمد حسني ، المرجع السابق ، صفحة 69 .

<sup>2</sup> - René RODIERE, Emmanuel DU PONTAVICE, op.cit, page 278 .

<sup>3</sup> - كمال حمدي ، المرجع السابق ، صفحة 429 .

<sup>4</sup> - Pierre BONASSIS et Christian SCAPEL , traité de droit maritime, op.cit, page 560 .

يكون رد السفينة بمثابة رد الشيء المؤجر عند نهاية العقد ، كالتزام أخير واقع على المستأجر بنص المادة 735 من القانون البحري ، و التي فرضت أن يكون الرد مباشرة عند إنقضاء مدة العقد ، وفقا للمكان و الزمان المتفق عليهما لإجراء هذه العملية ، و سواء إنتهى العقد بفسخه أو بانتهاء مدته ، يتعين على المستأجر أن يردھا طبقا للمواصفات و الحالة التي كانت عليها عند تسليمها إليه من طرف المؤجر .

تبعاً لذلك فإن إلتزام المستأجر برد السفينة بالحالة التي كانت عليها عند إستلامها ، يشكل إلتزاماً بتحقيق نتيجة<sup>1</sup> . إذ أن كل ضرر يلحق بالسفينة - بشرط أن لا يكون ناتجاً عن الإستعمال العادي لها خلال مدة العقد - يترتب مسؤولية مباشرة للمستأجر . و عليه فإن المستأجر يكون مسؤولاً عند رد السفينة ، عن كل تلف أو تغيير أصابها جراء إستغلاله لها ، و يلتزم بالمقابل بتعويض المؤجر عن ذلك ، إلا إذا أثبت أن هذه الأضرار أو التغييرات راجعة لسبب أجنبي عنه أو بفعل القوة القاهرة أو نتيجة إستهلاك عادي .

أما عن التأخير الحاصل في تنفيذ المستأجر لإلتزامه برد السفينة في الوقت المتفق عليه بالمشاركة ، يجعله يتحمل تعويضاً عن المدة الزائدة على التاريخ المحدد للرد ، بحسب على أساس ضعف بدل الإيجار المحدد في العقد ، باستثناء التأخير المسموح به و الذي يكون إما بصفة عرضية أو لا تتعدى مدته عشر 1/10 مدة العقد ، وفقاً لما نصت عليه المادة 736 من القانون البحري . و هو نفس الحكم الذي اتخذه المشرع بخصوص المدة الإضافية لرد السفينة المؤجرة لمدة معينة<sup>2</sup> ، كلما تمدد العقد بسبب تجاوز مدة آخر رحلة تاريخ الرد المحدد في المشاركة .

## المبحث الرابع : عقد الشحن بالكمية

<sup>1</sup> - أحمد حسني ، المرجع السابق ، صفحة 73 .  
<sup>2</sup> - راجع المادة 712 من القانون البحري .

بغض النظر عن الأنواع الكلاسيكية الثلاثة التي يتخذها عقد إستئجار السفينة ، و التي نظم المشرع قواعدها ضمن أحكام القانون البحري ، فإن المعاملات البحرية قد عرفت ظهور صور حديثة لعقد الإستئجار خلال الثلاثين سنة الماضية <sup>1</sup> . من أهمها ما يعرف بـ « le contrat de tonnage » و الذي يمكن ترجمته بـ " عقد الشحن بالكمية " . هذا العقد الذي يبرم عادة بين المصدرين اللذين يتعين عليهم تحقيق عمليات نقل ضرورية لبضائعهم التي يلتزمون بتوفيرها لربائهم كلما تقدموا بالطلب عليها ، و بين مجهز أو وسيط له الذي يلتزم بتقديم قدرة النقل المطلوبة بواسطة سفن ذات خصائص معينة . و يكون هذا العقد في الغالب مستعمل من طرف المشتريين عن طريق عقد بيع بحري طويل المدى وفقا لنوع FOB ، رغبة منهم في تحقيق و إرضاء إحتياجاتهم من حيث الكمية و من حيث تأثير تغيرات سعر الأجرة على معاملاتهم .

بينما في الواقع العملي ، فإن عقد الشحن بالكمية قد عرف تسميات عديدة <sup>2</sup> ، سمي في فرنسا بـ « le contrat au/de tonnage » ، « l'affrètement au » « contrat de fret » « tonnage » . أما في إنجلترا فسمي بـ « volume contract » . و يطلق عليه مصطلح « service contract » في الولايات المتحدة الأمريكية . إلا أنه و لكثرة إستعمال هذا النوع من العقود في التبادلات التجارية الدولية عن طريق النقل البحري ، لاسيما كثرة تداول عقود الخدمات « service contracts » من طرف الولايات المتحدة الأمريكية ، أدى بها إلى البحث عن مقابل لهذا العقد على المستوى الدولي . الأمر الذي انتهى بتبني نظام خاص لعقود الشحن بالكمية « les contrats de volume » بموجب إتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كليا أو جزئيا المؤرخة في 2008/12/11 و

<sup>1</sup> - Pierre BONASSIS et Christian SCAPEL , traité de droit maritime, op.cit, page 486 .

<sup>2</sup> - Anastasiya KOZUBOVSKA-PELLE, Le contrat de volume et les règles de Rotterdam, DMF n° 712, Mars 2010, page 175 .

المعروفة بقواعد روتردام<sup>1</sup> . و من تم فإن أهمية عقد الشحن بالكمية أصبحت بالغة ، بدخوله بصفة رسمية في خانة العقود المنظمة دوليا و التي تحكمها قواعد موحدة .

### المطلب الأول : مفهوم عقد الشحن بالكمية من الناحية العملية

عرف عقد الشحن بالكمية في الممارسة العملية ، إستعمالا واسعا في النقل البحري للمحروقات و الكميات الكبيرة من البضائع الصب على شكل رحلات متعددة<sup>2</sup> . كما قد أوجدت له المنظمات غير الحكومية عقودا نموذجية ، كتلك التي تم تحريرها من طرف BIMCO منذ سنة 1982 و هي مشاركة VOLCOA ، و التي عرفت باسم GENCOA بعد تعديلها سنة 2004 ، و كذا مشاركة INTERCOA 80 المحررة من طرف INTERTANKO<sup>3</sup> .

فبالنسبة لمستغلي السفن تجاريا بموجب هذا العقد ، كان يبدو لهم واضحا أن عقد الشحن بالكمية يشكل نوعا جديد من عقود إستئجار السفن<sup>4</sup> . بحيث يتعهد بموجبه المجهز بتوفير السفن اللازمة مقابل أجره ، لنقل كميات معينة من البضائع خلال مدة زمنية محددة . و ينفذ هذا النقل على شكل رحلات بحرية متتالية في إطار مشارطات مستقلة الواحدة تلو الأخرى . و عادة ما يأخذ شكل هذا العقد مجموعة من عقود الإستئجار على أساس الرحلة<sup>5</sup> ، و التي قد تكون مفرغة ضمن مشارطات بالرحلة مختلفة فيما بينها .

---

<sup>1</sup> - دخلت معاهدة روتردام حيز التنفيذ في 2009/02/02 ، بينما الجزائر لم تصادق عليها بعد .

<sup>2</sup> - HOU WAI, le contrat de tonnage, Memoire pour l'obtention du D.E.S.S en droit maritime et droit de transport, Faculté de droit et des sciences politiques d'AIX-MARSEILLE, Université de droit, d'économie et des sciences d'AIX-MARSEILLE, 2007/2008, page 08 .

<sup>3</sup> - LARS GORTON, ROLF IHRE, ARNE SADEVARN, Shipbroking and chartering practice, L.L.P, fifth edition, 1999, page 297 et 298 .

<sup>4</sup> - Emmanuel DU PONTAVICE, Patricia CORDIER, Transport et Affrètement Maritimes, op.cit, page 279 .

<sup>5</sup> - JEAN-PIERRE BEURIER , Droits Maritimes , op.cit, page 294 .

و يلاحظ أن السبب في تضمين عقد الشحن بالكمية مشارطات بالرحلة دون المشارطات الزمنية ، راجع للمميزات الخاصة لهذا العقد<sup>1</sup> . بحيث أن المدة فيه تكون محددة بحد أقصى ، ضف إلى أن الأجرة تحسب على أساس الكمية بالطن أو بوحدة وزن أخرى و ليس على أساس الزمن ، كما أن المجهز يحتفظ بالتسيير الكامل السفينة و لا يتخلى عليه للطرف الآخر .

إستنادا على هذه الطريقة لنقل البضائع بكميات مختلفة و برحلات متعددة ، يظهر لنا أن عقد الشحن بالكمية ما هو إلا عقد إطار تحضيرى<sup>2</sup> cadre préparatoire contrat لعقود أخرى تطبيقية<sup>3</sup> contrats d'application . إلا أنه و أمام غياب تنظيم أحكام هذا العقد من طرف التشريعات الوطنية ، و نظرا للحرية التعاقدية التي يتمتع بها طرفي العقد في ترتيب إلتزاماتهم ، سواء بإخضاعها للأحكام الآمرة لعقد النقل أو تلك المكملة وفقا لقواعد الإستتجار ، أدى كل ذلك إلى اختلاف الإتجاهات حول التكييف القانوني لعقد الشحن بالكمية .

و في هذا الصدد كان موقف القضاء الفرنسي مترددا بخصوص تكييف عقد الشحن بالكمية ، بحيث إعتبر في بداية الأمر أن الإتفاق الذي يتعهد من خلاله المجهز بتخصيص سفنه لإستغلالها في عملية نقل البضائع ، لا يعد عقد إستتجار ، و إنما هو بمثابة الوعد بتقديم العدد اللازم من عقود الإستتجار لنقل كميات من البضائع أو وعد من جانبين لعقد نقل بحري<sup>4</sup> . إلا أن هذا الإتجاه لم يدم طويلا بسبب إختلاف نظرة القضاء الفرنسي ، عندما إعتبر عقد الشحن بالكمية ، بمثابة عقد إستتجار سفن<sup>5</sup> ، ذلك أن ما تم التوصل إليه من خلال تحليل بنود هذا العقد ، هو أن إلتزامات طرفيه لم تكن خاضعة لأحكام عقد النقل البحري و إنما إلى أحكام عقد الإستتجار . و في الأخير

<sup>1</sup>- Martine REMOND-GOUILLOUD, Droit Maritime, op.cit, page 265 .

<sup>2</sup>- René RODIERE, Emmanuel DU PONTAVICE, op.cit, page 268 .

<sup>3</sup>- Anastasiya KOZUBOVSKA-PELLE, Le contrat de volume et les règles de Rotterdam, op.cit, page 176 .

<sup>4</sup>- Arrêt de la cour de Rouen du 30/06/1977. Voir HOU WAI, le contrat de tonnage, op.cit, page 22 .

<sup>5</sup>- Arrêt de la cour de Paris du 05/07/1979. Voir Emmanuel DU PONTAVICE, Patricia CORDIER, Transport et Affrètement Maritimes, op.cit, page 280 .

تم الإستقرار على اتجاه محايد إن صح التعبير ، و الذي مفاده أن عقد الشحن بالكمية لا يمكن أن يشكل عقد إستئجار بمفهومه الكامل ، و ما هو إلا عقد إطار تحكمه قواعد القانون التجاري ، و يشكل وعدا من الجانبين لإبرام مجموعة من العقود التطبيقية<sup>1</sup> .

من تم يتبين أن عقد الشحن بالكمية ، هو ذلك العقد الذي يلتزم من خلاله مجهز أو وسيط له بنقل كمية معينة من البضائع خلال مدة محددة من الزمن في إطار عدد من الرحلات البحرية ، و أن يتم ذلك بواسطة سفن ذات خصوصيات معينة بمقابل أجره ، بحيث يكون كل تنفيذ لرحلة بحرية ينص عليها العقد العام منظمة بموجب عقد تطبيقي . وعليه فإن الطبيعة القانونية لعقد الشحن بالكمية تتوقف حتما عند معرفة طبيعة العقود التطبيقية التي تليه ، و التي يمكن أن تتخذ شكل عقد نقل بحري للبضائع وفقا لأحكام أمرة ، كما يمكن أن تتخذ شكل عقود إستئجار سفن بالرحلة تحكمها الحرية التعاقدية للطرفين . الأمر الذي نتج عليه من الناحية العملية ، تحرير نموذجين من عقود الإطار من طرف معهد القانون الدولي للنقل<sup>2</sup> ، هما نموذج IDITRANS خاص بتنفيذ عقود النقل و نموذج AFFIDIT خاص بتنفيذ عقود الإستئجار .

### **المطلب الثاني : التكييف القانوني للعقد الكمي في قواعد روتادام**

عرفت لنا إتفاقية روتردام "عقد الكمية"<sup>3</sup> من خلال الفقرة الثانية من المادة الأولى التي نصت على : "العقد الكمي يعني عقد نقل ينص على نقل كمية محددة من البضائع في سلسلة من الشحنات خلال فترة زمنية متفق عليها . و يمكن أن يتضمن تحديد الكمية حدا أدنى أو حدا أقصى أو نطاقا معيناً . " و في نفس الوقت قد إستثنت من مجال تطبيقها بموجب نص المادة السادسة ، مشارطات الإيجار و العقود الأخرى المتعلقة باستخدام السفينة أو أي حيز عليها .

<sup>1</sup> - CAMP, Sentence n° 1039 du 12/12/2000. Voir Anastasiya KOZUBOVSKA-PELLE, Le contrat de volume et les règles de Rotterdam, op.cit, page 177 .

<sup>2</sup> - Emmanuel DU PONTAVICE, Patricia CORDIER, Transport et Affrètement Maritimes, op.cit, page 280 .  
<sup>3</sup> - إعتمدت معاهدة روتادام مصطلح "العقد الكمي" كمرادف لـ « contrat de volume » .

إن هذا الوصف الوارد بنص المادة الأولى من الإتفاقية لتعريف العقد الكمي ، لا يختلف عن التعريف الذي عرفه هذا العقد من الناحية العملية قبل صدور المعاهدة . بل الأكثر من ذلك فإنه يبدو لنا هذا العقد حسب أحكام المادتين السابقتين ، أنه عقد نقل أكثر مما يمكن إعتباره عقد إستئجار . و عليه فإن تحديد طبيعة هذا العقد لا تتوقف على تعريفه فحسب ، بل تتطلب دراسة الأحكام الخاصة التي وضعتها الإتفاقية لتنظيم هذا العقد ، ما دام أنها إستبعدت عقود الإستئجار من نطاق تطبيقها .

هذا و قد وضعت إتفاقية روتردام قواعد خاصة بشأن عقود الكمية ضمن المادة 80 ، بحيث أجازت بموجب الفقرة الأولى أن ينص العقد الكمي فيما بين الناقل و الشاحن ، على حقوق و واجبات و مسؤوليات أكثر أو أقل من الحقوق و الواجبات و المسؤوليات التي فرضتها على الناقل بموجب هذه الإتفاقية . كما قضت من خلال الفقرة الثانية : " أنه لا يكون أي خروج عن الإتفاقية بمقتضى الفقرة الأولى من هذه المادة ملزما إلا عندما : أ- يتضمن العقد الكمي بيانا جليا بأنه يخرج من هذه الإتفاقية ، ب- و يكون العقد الكمي ( أ ) قد جرى التفاوض عليه بصورة منفردة ، أو يحدد بجلاء أبواب العقد الكمي التي تتضمن خروجا عن الإتفاقية ، ج- و تتاح للشاحن فرصة لإبرام عقد نقل بأحكام و شروط تمتثل لهذه الإتفاقية دون أي خروج بمقتضى هذه المادة ، و يوجه إليه إشعار بتلك الفرصة ، د- و لا يكون الخروج عن الإتفاقية مدرجا عن طريق الإشارة إلى مستند آخر و لا يكون مدرجا في عقد إذعان غير خاضع للتفاوض " .

إضافة إلى ذلك ، قد فصلت الإتفاقية و ميزت لنا بين مستندات النقل البحري و العقد الكمي من خلال الفقرة الثالثة من المادة 80 ، بقولها أنه : " لا يمثل جدول الأسعار و الخدمات العلني الخاص بالناقل أو سجل النقل الإلكتروني أو أي مستند مشابه ، عقدا كميًا بمقتضى الفقرة الأولى من هذه المادة ، و لكن يجوز أن تدرج تلك المستندات بالإشارة في العقد الكمي ضمن أحكام العقد " .

إستنادا إلى هذه الأحكام الخاصة بالعقد الكمي ، أول ما يمكن ملاحظته أن إتفاقية روتاردام قد أعطت إمكانية لأطراف هذا العقد بتنظيم إلتزاماتهم و مسؤولياتهم بكل حرية و بما يخالف الإلتزامات و المسؤوليات التي نصت عليها الإتفاقية . كما أنها جعلت العقد الكمي يخرج من حيز تطبيق هذه الإتفاقية ، كلما تم النص على ذلك صراحة في العقد و تم التفاوض عليه بحيث لا يمكن من شأن بنوده أن تشكل عقد إذعان ، أو كلما حدد في العقد الأبواب التي لا تنطبق عليها الإتفاقية .

و عليه فإنه ما يمكن إستنتاجه هو أن إتفاقية روتاردام ، قد جعلت العقد الكمي خاضعا لقواعد أمرة بصفة جزئية<sup>1</sup> . إذ يكمن الطابع الأمر في الإنقاص من حرية الأطراف في التعاقد ، نتيجة ضرورة تقيدهم أولا بأحكام الفقرة الثانية من المادة 80 لإعتبار عقدهم عقدا كمي . و تشكل أحكام الإتفاقية قواعدا مكملة ، من خلال ما يمكن لأطرافه من مخالفة القواعد الخاصة بالإلتزامات و المسؤوليات ، أو من خلال ما يتفق عليه الأطراف بالتفاوض و بدون أي إذعان بعدم إخضاع عقدهم ككل لأحكام الإتفاقية، أو بتحديدهم على سبيل الحصر العقود التطبيقية لعقدهم الكمي غير الخاضعة للإتفاقية .

و في الأخير فإنه ما يمكن قوله هو أن إتفاقية روتاردام و على اعتبار أنها المعاهدة الأولى من نوعها التي عرفت لنا عقود الكمية ، إلا أن تعريفها لهذا العقد يبقى تعريفا عاما و واسعا ، بحيث لا يبين بصفة واضحة التكييف القانوني للعقد . و عليه بهذا الشكل يبقى العقد الكمي يأخذ وصف عقد إطار ، إذ يتعين فحص عقوده التطبيقية اللاحقة له ، بحيث يأخذ كل عقد تكييفه القانوني على حدا<sup>2</sup> ، فمنها ما تكون

<sup>1</sup> - Anastasiya KOZUBOVSKA-PELLE, Le contrat de volume et les règles de Rotterdam, op.cit, page 180 .

<sup>2</sup> - Anastasiya KOZUBOVSKA-PELLE, Le contrat de volume et les règles de Rotterdam, op.cit, page 179 .

مشاركات إيجار تخرج عن حيز تطبيق الإتفاقية و منها ما تشكل عقود نقل خاضعة للأحكام الآمرة للاتفاقية .

## خاتمة

بالرغم من أهمية عقد النقل البحري للبضائع و طنيا و دوليا ، بالنظر إلى القواعد التشريعية الآمرة و كذا حجم المعاهدات الدولية المنظمة لهذا العقد ، إلا أنه لا يشكل الوسيلة الوحيدة لإستغلال السفن تجاريا . ذلك أن أهميته لا تقل عن أهمية عقد إستئجار السفينة الذي يعتبر هو الآخر صورة ثانية للإستغلال التجاري للسفينة ، و هذا في ظل غياب تشيع دولي موحد ينظمه ، بالإضافة إلى القواعد التشريعية ذات الصبغة المكملة التي يخضع لها .

إذ تنحصر الأهمية القانونية لعقد إستئجار السفينة من خلال النزاعات الناشئة عن تنفيذ إلتزامات كل طرف فيه ، و تزداد هذه النزاعات أكثر تعقيدا كلما إختلف نوع الإستئجار أو إختار الأطراف مخالفة القواعد التشريعية بمناسبة تنظيم إلتزاماتهم المتبادلة ، بالنظر إلى ما يتمتعون به من حرية تعاقدية في هذا الشأن .

إلا أنه من الناحية العملية فإن معالجة هذا النوع من النزاعات المعروضة على القضاء ، يتطلب دراية كافية للأحكام المنظمة لعقد الإستئجار من جهة ، بالموازاة مع البنود المختلفة التي تحتويها المشاركات النموذجية المتعامل بها في المجال البحري . لذلك فإن الملاحظ بخصوص القضاء الجزائري ، هو قلة الأحكام و الإجتهدات القضائية بخصوص النزاعات المتعلقة بعقد إستئجار السفن . و السبب الأول في ذلك راجع إلى كون الجزائر من الدول المستأجرة للسفن ، عادة ما يضمنون مؤجروها مشارطاتهم النموذجية بشروط تحكيم تمنح الإختصاص لمحكمين أجانب . أما السبب الثاني فهو راجع للتكليف الخاطئ الذي عادة ما يعطوه قضاة الموضوع للنزاع المعروض عليهم .

إن سوء التكييف القانوني للنزاعات المتعلقة بالإستغلال التجاري للسفينة ، و الذي عرفه القضاء الجزائري ، يتعلق أساسا في نوع النزاعات المعروضة عليه أولا . إذ أن معظمها تتعلق بالخسائر اللاحقة بالبضائع المنقولة بحرا ، و من تم فإن دور القضاء يتمحور بهذا الشكل حول تحديد من المسؤول عن هذه الخسائر .

و من تم فإن تحديد من يعتبر المسؤول عن الخسائر اللاحقة بالبضاعة المنقولة بحرا، يجد صعوبة في تداخل عقد النقل البحري مع عقد الإستئجار و يظهر ذلك واضحا من خلال نقل البضائع بحرا بموجب سندات شحن في إطار عقد استئجار سفينة. و بالنتيجة فإن سوء التكييف يكمن أخيرا في الخلط بين قيام مسؤولية الناقل في عقد النقل البحري و قيام مسؤولية مؤجر أو مستأجر السفينة الناقلة للبضاعة .

و في هذا الصدد فإن اتجاه القضاء البحري الجزائري غالبا ما يكون بتكييف النزاعات المعروضة عليه على أنها عقود نقل ، كلما كان موضوعها سند شحن لبضاعة بالرغم من أنها منقولة على متن سفينة مستأجرة بموجب عقد إستئجار . و السبب في ذلك راجع لسهولة توقيع المسؤولية على الناقل في عقد النقل البحري لكونها مفترضة ، مقابل صعوبة توقيعها على أطراف عقد الإستئجار .

إن خير دليل على ذلك ما بينته الغرفة التجارية و البحرية للمحكمة العليا في قرارها المؤرخ 1994/11/22<sup>1</sup> ، بنقض و إبطال القرار الذي اعتبر الناقل الحقيقي للبضاعة حسب عقد الشحن هي شركة التأمين الطاعنة و هي المسؤولة عن جميع الأضرار عن الخسائر اللاحقة بالبضائع المنقولة على متن السفينة ، على أساس أن تلك السفينة أجرتها الشركة المطعون ضدها للمستأجرة الشركة الوطنية للنقل البحري

---

<sup>1</sup> - قرار المحكمة العليا، الغرفة التجارية والبحرية، ملف رقم 119766 ، صادر في 1999/11/22 ، الإجتهد القضائي للغرفة التجارية والبحرية ، قسم الوثائق للمحكمة العليا ، الديوان الوطني للأشغال التربوية ، سنة 1999 ، عدد خاص .

و أن المؤجر لم يكن مسؤولاً عن هذه الأضرار . و ذهبت المحكمة العليا في ذلك إلى أن شركة التأمين حلت محل المرسل إليه بموجب عقد الحلول و أن قضاة الموضوع لما جعلوا عاتقها مسؤولية الخسائر مع أنها لم تقم بعملية النقل ، فإنهم بذلك أخطوا بين دور شركة التأمين و شركة أخرى سواء كانت مؤجرة أو مستأجرة للسفينة . و من تم قضت المحكمة العليا في هذا الشأن أن قضاة الموضوع قد أعفوا المؤجر من كل مسؤولية عن الخسائر اللاحقة بالبضائع ، و أن قرارهم لم يعطي أي توضيح فيما يخص القانون المطبق و نوع عقد الإيجار إذا كان على أساس الرحلة أو لمدة معينة حتى يمكنوا المحكمة العليا من فرض رقابتها .

هذا و يبين لنا هذا الإجتهد القضائي للمحكمة العليا ، أن تكيف وقائع النزاع على أساس عقد إستئجار السفينة ، غير كاف لتحديد من المسؤول عن الخسائر اللاحقة بالبضائع المنقولة على متنها ، بل يتعين إعطاء التكيف القانوني الصحيح لنوع عقد الإستئجار لتحديد هذه المسؤولية . و هنا تكمن صعوبة أخرى بخصوص تكيف العقد الذي استغلت به السفينة تجارياً ، بالنظر إلى اعتبار المسؤولية مفترضة على الناقل وحده في عقد النقل البحري ، بينما أن صفة المسؤول في عقد الإستئجار تختلف من نوع إلى آخر .

و بدخول عقود الكمية كنوع جديد من عقود الإستغلال التجاري للسفن في اطار عقود إستجار ، ضمن العقود المنظمة دولياً بموجب إتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كلياً أو جزئياً المؤرخة في 2008/12/11 و المعروفة بقواعد روتردام . فإن دخولها حيز التنفيذ في 2009/02/02 بالمصادقة عليها من طرف عدد كبير من الدول ، يستدعي التفكير في وضع قواعد تشريعية ضمن

القانون البحري الجزائري تتماشى مع مفاهيم الموحدة التي جاءت بها الإتفاقية ، قصد الإعتراف بالعقد الكمي كنوع من عقود الإستغلال التجاري للسفن و تنظيم أحكامه

لمواجهة المشاكل العملية التي يمكن أن تطرح بشأنه ، مثلما فعل المشرع البحري بخصوص تنظيم أحكام عقد النقل البحري و كذا أحكام عقد الإستئجار .

# الملاحق



1. Shipowner RECOMMENDED THE BALTIC AND INTERNATIONAL MARITIME COUNCIL UNIFORM GENERAL CHARTER (AS REVISED 1922, 1976 and 1994) (To be used for trades for which no specially approved form is in force) CODE NAME: "GENCON"		Part I
		2. Place and date
3. Owners/Place of business (Cl. 1)	4. Charterers/Place of business (Cl. 1)	
5. Vessel's name (Cl. 1)	6. GT/NT (Cl. 1)	
7. DWT all told on summer load line in metric tons (abt) (Cl. 1)	8. Present position (Cl. 1)	
9. Expected ready to load (abt) (Cl. 1)		
10. Loading port or place (Cl. 1)	11. Discharging port or place (Cl. 1)	
12. Cargo (also state quantity and margin in Owner's option, if agreed, if full and complete cargo not agreed state "part cargo") (Cl. 1)		
13. Freight rate (also state whether freight prepaid or payable on delivery) (Cl. 4)		14. Freight payment (state currency and method of payment; also beneficiary and bank account) (Cl. 4)
15. State if vessel's cargo handling gear shall not be used (Cl. 5)		
17. Shippers/Place of business (Cl. 6)	16. Laytime (if separate laytime for load and disch. is agreed, fill in a) and b); if total laytime for load and disch., fill in c) only) (Cl. 6)	
18. Agents (loading) (Cl. 6)	a) Laytime for loading	
19. Agents (discharging) (Cl. 6)	b) Laytime for discharging	
	c) Total laytime for loading and discharging	
20. Demurrage rate and whether payable (loading and discharging) (Cl. 7)		21. Cancellation date (Cl. 8)
		22. General Average to be adjusted at (Cl. 12)
23. Freight Tax (state if for Owners' account) (Cl. 13 (d))		24. Brokerage commission and to whom payable (Cl. 16)
25. Law and Arbitration (state 19 (a), 19 (b) or 19 (c) of Cl. 19; if 19 (c) agreed also state Place of Arbitration) (if not filled in 19 (a) shall apply) (Cl. 19)		
(a) State maximum amount for small claims/shortened arbitration (Cl. 19)		26. Additional clauses covering special provisions, if agreed

Copyright, published by The Baltic and International Maritime Council (BIMCO), Copenhagen

It is mutually agreed that this Contract shall be performed subject to the conditions contained in this Charter Party which shall include Part I as well as Part II. In the event of a conflict of conditions, the provisions of Part I shall prevail over those of Part II to the extent of such conflict.

Signature (Owners)	Signature (Charterers)
--------------------	------------------------

Printed by The BIMCO Charter Party Editor

**PART II**

**"Gencon" Charter (As Revised 1922, 1976 and 1994)**

1. It is agreed between the party mentioned in Box 3 as the Owners of the Vessel named in Box 5, of the GT/NT indicated in Box 6 and carrying about the number of metric tons of deadweight capacity all told on summer loadline stated in Box 7, now in position as stated in Box 8 and expected ready to load under this Charter Party about the date indicated in Box 9, and the party mentioned as the Charterers in Box 4 that: The said Vessel shall, as soon as her prior commitments have been completed, proceed to the loading port(s) or place(s) stated in Box 10 or so near thereto as she may safely get and lie always afloat, and there load a full and complete cargo (if shipment of deck cargo agreed same to be at the Charterers' risk and responsibility) as stated in Box 12, which the Charterers bind themselves to ship, and being so loaded the Vessel shall proceed to the discharging port(s) or place(s) stated in Box 11 as ordered on signing Bills of Lading, or so near thereto as she may safely get and lie always afloat, and there deliver the cargo.	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14	always work under the supervision of the Master. (c) Stevedore Damage The Charterers shall be responsible for damage (beyond ordinary wear and tear) to any part of the Vessel caused by Stevedores. Such damage shall be notified as soon as reasonably possible by the Master to the Charterers or their agents and to their Stevedores, failing which the Charterers shall not be held responsible. The Master shall endeavour to obtain the Stevedores' written acknowledgement of liability. The Charterers are obliged to repair any stevedore damage prior to completion of the voyage, but must repair stevedore damage affecting the Vessel's seaworthiness or class before the Vessel sails from the port where such damage was caused or found. All additional expenses incurred shall be for the account of the Charterers and any time lost shall be for the account of and shall be paid to the Owners by the Charterers at the demurrage rate.	75 76 77 78 79 80 81 82 83 84 85 86 87 88
<b>2. Owners' Responsibility Clause</b> The Owners are to be responsible for loss of or damage to the goods or for delay in delivery of the goods only in case the loss, damage or delay has been caused by personal want of due diligence on the part of the Owners or their Manager to make the Vessel in all respects seaworthy and to secure that she is properly manned, equipped and supplied, or by the personal act or default of the Owners or their Manager. And the Owners are not responsible for loss, damage or delay arising from any other cause whatsoever, even from the neglect or default of the Master or crew or some other person employed by the Owners on board or ashore for whose acts they would, but for this Clause, be responsible, or from unseaworthiness of the Vessel on loading or commencement of the voyage or at any time whatsoever.	15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27	<b>6. Laytime</b> <i>(a) Separate laytime for loading and discharging</i> The cargo shall be loaded within the number of running days/hours as indicated in Box 10, weather permitting, Sundays and holidays excepted, unless used, in which event time used shall count. The cargo shall be discharged within the number of running days/hours as indicated in Box 16, weather permitting, Sundays and holidays excepted, unless used, in which event time used shall count. <i>(b) Total laytime for loading and discharging</i> The cargo shall be loaded and discharged within the number of total running days/hours as indicated in Box 16, weather permitting, Sundays and holidays excepted, unless used, in which event time used shall count. <i>(c) Commencement of laytime (loading and discharging)</i> Laytime for loading and discharging shall commence at 13.00 hours, if notice of readiness is given up to and including 12.00 hours, and at 08.00 hours next working day if notice given during office hours after 12.00 hours. Notice of readiness at loading port to be given to the Shippers named in Box 17 or if not named to the Charterers or their agents named in Box 18. Notice of readiness at the discharging port to be given to the Receivers or, if not known, to the Charterers or their agents named in Box 19. If the loading/discharging berth is not available on the Vessel's arrival at or off the port of loading/discharging, the Vessel shall be entitled to give notice of readiness within ordinary office hours on arrival there, whether in free pratique or not, whether customs cleared or not. Laytime or time on demurrage shall then count as if she were in berth and in all respects ready for loading/discharging provided that the Master warrants that she is in fact ready in all respects. Time used in moving from the place of waiting to the loading/discharging berth shall not count as laytime. If, after inspection, the Vessel is found not to be ready in all respects to load/dischARGE time lost after the discovery thereof until the Vessel is again ready to load/dischARGE shall not count as laytime. Time used before commencement of laytime shall count. * Indicate alternative (a) or (b) as agreed, in Box 16.	89 90 91 92 93 94 95 96 97 98 99 100 101 102 103 104 105 106 107 108 109 110 111 112 113 114 115 116 117 118 119 120 121
<b>3. Deviation Clause</b> The Vessel has liberty to call at any port or ports in any order, for any purpose, to sail without pilots, to tow and/or assist Vessels in all situations, and also to deviate for the purpose of saving life and/or property.	28 29 30 31		
<b>4. Payment of Freight</b> <i>(a) The freight at the rate stated in Box 13 shall be paid in cash calculated on the intaken quantity of cargo.</i> <i>(b) Freight</i> If according to Box 13 freight is to be paid on shipment, it shall be deemed earned and non-returnable, Vessel and/or cargo lost or not lost. Notwithstanding the provisions under (a), if freight or part thereof is payable on delivery of the cargo the Charterers shall have the option of paying the freight on delivered weight/quantity provided such option is declared before breaking bulk and the weight/quantity can be ascertained by official weighing machine, joint draft survey or tally. Cash for Vessel's ordinary disbursements at the port of loading to be advanced by the Charterers, if required, at highest current rate of exchange, subject to two (2) per cent to cover insurance and other expenses.	32 33 34 35 36 37 38 39 40 41 42 43 44 45 46 47 48 49		
<b>5. Loading/Discharging</b> <i>(a) Costs/Risks</i> The cargo shall be brought to the hold, loaded, stowed and/or trimmed, tallied, lashed and/or secured and taken from the holds and discharged by the Charterers, free of any risk, liability and expense whatsoever to the Owners. The Charterers shall provide and buy all dunnage material as required for the proper stowage and protection of the cargo on board, the Owners allowing the use of all dunnage available on board. The Charterers shall be responsible for and pay the cost of removing their dunnage after discharge of the cargo under this Charter Party and time to count until dunnage has been removed. <i>(b) Cargo Handling Gear</i> Unless the Vessel is gearless or unless it has been agreed between the parties that the Vessel's gear shall not be used and stated as such in Box 15, the Owners shall throughout the duration of loading/discharging give free use of the Vessel's cargo handling gear and of sufficient motive power to operate all such cargo handling gear. All such equipment to be in good working order. Unless caused by negligence of the stevedores, time lost by breakdown of the Vessel's cargo handling gear or motive power - pro rata the total number of cranes/winchmen required at that time for the loading/discharging of cargo under this Charter Party - shall not count as laytime or time on demurrage. On request the Owners shall provide free of charge cranesmen/winchmen from the crew to operate the Vessel's cargo handling gear, unless local regulations prohibit this, in which latter event shore labourers shall be for the account of the Charterers. Cranesmen/winchmen shall be under the Charterers' risk and responsibility and as stevedores to be deemed as their servants but shall	50 51 52 53 54 55 56 57 58 59 60 61 62 63 64 65 66 67 68 69 70 71 72 73 74		
		<b>7. Demurrage</b> Demurrage at the loading and discharging port is payable by the Charterers at the rate stated in Box 20 in the manner stated in Box 20 per day or pro rata for any part of a day. Demurrage shall fall due day by day and shall be payable upon receipt of the Owners' invoice. In the event the demurrage is not paid in accordance with the above, the Owners shall give the Charterers 96 running hours written notice to rectify the failure. If the demurrage is not paid at the expiration of this time limit and if the vessel is in or at the loading port, the Owners are entitled at any time to terminate the Charter Party and claim damages for any losses caused thereby.	122 123 124 125 126 127 128 129 130 131
		<b>8. Lien Clause</b> The Owners shall have a lien on the cargo and on all sub-freights payable in respect of the cargo, for freight, deadfreight, demurrage, claims for damages and for all other amounts due under this Charter Party including costs of recovering same.	132 133 134 135 136
		<b>9. Cancelling Clause</b> <i>(a) Should the Vessel not be ready to load (whether in berth or not) on the cancelling date indicated in Box 21, the Charterers shall have the option of cancelling this Charter Party.</i> <i>(b) Should the Owners anticipate that, despite the exercise of due diligence, the Vessel will not be ready to load by the cancelling date, they shall notify the Charterers thereof without delay stating the expected date of the Vessel's readiness to load and asking whether the Charterers will exercise their option of cancelling the Charter Party, or agree to a new cancelling date.</i> Such option must be declared by the Charterers within 48 running hours after the receipt of the Owners' notice. If the Charterers do not exercise their option of cancelling, then this Charter Party shall be deemed to be amended such that	137 138 139 140 141 142 143 144 145 146 147 148

This computer generated form is printed by authority of BIMCO. Any insertion or deletion to the form must be clearly visible. In event of any modification being made to the printed text of this document, which is not clearly visible, the original BIMCO approved document shall apply. BIMCO assume no responsibility for any loss or damage caused as a result of discrepancy between the original BIMCO document and this document.

## PART II

### "Gencon" Charter (As Revised 1922, 1976 and 1994)

the seventh day after the new readiness date stated in the Owners' notification to the Charterers shall be the new cancelling date.	149	at any time during the voyage to the port or ports of loading or after her arrival there, the Master or the Owners may ask the Charterers to declare, that they agree to reckon the laydays as if there were no strike or lock-out. Unless the Charterers have given such declaration in writing (by telegram, if necessary) within 24 hours, the Owners shall have the option of cancelling this Charter Party, if part cargo has already been loaded, the Owners must proceed with same, (freight payable on loaded quantity only) having liberty to complete with other cargo on the way for their own account.	220
The provisions of sub-clause (b) of this Clause shall operate only once, and in case of the Vessel's further delay, the Charterers shall have the option of cancelling the Charter Party as per sub-clause (a) of this Clause.	151	(b) If there is a strike or lock-out affecting or preventing the actual discharging of the cargo on or after the Vessel's arrival at or off port of discharge and same has not been settled within 48 hours, the Charterers shall have the option of keeping the Vessel waiting until such strike or lock-out is at an end against paying half demurrage after expiration of the time provided for discharging until the strike or lock-out terminates and thereafter full demurrage shall be payable until the completion of discharging, or of ordering the Vessel to a safe port where she can safely discharge without risk of being detained by strike or lock-out. Such orders to be given within 48 hours after the Master or the Owners have given notice to the Charterers of the strike or lock-out affecting the discharge. On delivery of the cargo at such port, all conditions of this Charter Party and of the Bill of Lading shall apply and the Vessel shall receive the same freight as if she had discharged at the original port of destination, except that if the distance to the substituted port exceeds 100 nautical miles, the freight on the cargo delivered at the substituted port to be increased in proportion.	221
<b>10. Bills of Lading</b>	154	(c) Except for the obligations described above, neither the Charterers nor the Owners shall be responsible for the consequences of any strikes or lock-outs preventing or affecting the actual loading or discharging of the cargo.	222
Bills of Lading shall be presented and signed by the Master as per the "Congenbill" Bill of Lading form, Edition 1994, without prejudice to this Charter Party, or by the Owners' agents provided written authority has been given by Owners to the agents, a copy of which is to be furnished to the Charterers. The Charterers shall indemnify the Owners against all consequences or liabilities that may arise from the signing of bills of lading as presented to the extent that the terms or contents of such bills of lading impose or result in the imposition of more onerous liabilities upon the Owners than those assumed by the Owners under this Charter Party.	155	<b>17. War Risks ("Voywar 1993")</b>	247
	156	(1) For the purpose of this Clause, the words:	248
	157	(a) The "Owners" shall include the shipowners, bareboat charterers, deposit or owners, managers or other operators who are charged with the management of the Vessel, and the Master; and	249
	158	(b) "War Risks" shall include any war (whether actual or threatened), act of war, civil war, hostilities, revolution, rebellion, civil commotion, warfare operations, the laying of mines (whether actual or reported), acts of piracy, acts of terrorists, acts of hostility or malicious damage, blockades (whether imposed against all Vessels or imposed selectively against Vessels of certain flags or ownership, or against certain cargoes or crews or otherwise howsoever), by any person, body, terrorist or political group, or the Government of any state whatsoever, which, in the reasonable judgement of the Master and/or the Owners, may be dangerous or are likely to be or to become dangerous to the Vessel, her cargo, crew or other persons on board the Vessel.	250
	159		251
	160	(2) If at any time before the Vessel commences loading, it appears that, in the reasonable judgement of the Master and/or the Owners, performance of the Contract of Carriage, or any part of it, may expose, or is likely to expose, the Vessel, her cargo, crew or other persons on board the Vessel to War Risks, the Owners may give notice to the Charterers cancelling this Contract of Carriage, or may refuse to perform such part of it as may expose, or may be likely to expose, the Vessel, her cargo, crew or other persons on board the Vessel to War Risks; provided always that if this Contract of Carriage provides that loading or discharging is to take place within a range of ports, and at the port or ports nominated by the Charterers the Vessel, her cargo, crew, or other persons onboard the Vessel may be exposed, or may be likely to be exposed, to War Risks, the Owners shall first require the Charterers to nominate any other safe port which lies within the range for loading or discharging, and may only cancel this Contract of Carriage if the Charterers shall not have nominated such safe port or ports within 48 hours of receipt of notice of such requirement.	252
	161		253
	162		254
	163		255
	164		256
	165		257
	166		258
	167		259
	168		260
	169		261
	170		262
	171		263
	172		264
	173		265
	174		266
	175		267
	176		268
	177		269
	178		270
	179		271
	180		272
	181		273
	182		274
	183		275
	184		276
	185		277
	186		278
	187		279
	188		280
	189		281
	190		282
	191		283
	192		284
	193		285
	194		286
	195		287
	196		288
	197		289
	198		290
	199		291
	200		292
	201		293
	202		294
	203		295
	204		296
	205		
	206		
<b>13. Taxes and Dues Clause</b>	199		
(a) <u>On Vessel</u> . -The Charterers shall pay all dues, charges and taxes customarily levied on the Vessel, howsoever the amount thereof may be assessed.	200		
(b) <u>On cargo</u> . -The Charterers shall pay all dues, charges, duties and taxes customarily levied on the cargo, howsoever the amount thereof may be assessed.	202		
(c) <u>On freight</u> . -Unless otherwise agreed in Box 23, taxes levied on the freight shall be for the Charterers' account.	203		
	204		
	205		
	206		
<b>14. Agency</b>	207		
In every case the Owners shall appoint their own Agent both at the port of loading and the port of discharge.	208		
	209		
<b>15. Brokerage</b>	210		
A brokerage commission at the rate stated in Box 24 on the freight, dead-freight and demurrage earned is due to the party mentioned in Box 24.	211		
In case of non-execution 1/3 of the brokerage on the estimated amount of freight to be paid by the party responsible for such non-execution to the Brokers as indemnity for the latter's expenses and work. In case of more voyages the amount of indemnity to be agreed.	212		
	213		
	214		
	215		
	216		
<b>16. General Strike Clause</b>	217		
(a) If there is a strike or lock-out affecting or preventing the actual loading of the cargo, or any part of it, when the Vessel is ready to proceed from her last port or	218		
	219		
	220		
	221		
	222		
	223		
	224		
	225		
	226		
	227		
	228		
	229		
	230		
	231		
	232		
	233		
	234		
	235		
	236		
	237		
	238		
	239		
	240		
	241		
	242		
	243		
	244		
	245		
	246		
	247		
	248		
	249		
	250		
	251		
	252		
	253		
	254		
	255		
	256		
	257		
	258		
	259		
	260		
	261		
	262		
	263		
	264		
	265		
	266		
	267		
	268		
	269		
	270		
	271		
	272		
	273		
	274		
	275		
	276		
	277		
	278		
	279		
	280		
	281		
	282		
	283		
	284		
	285		
	286		
	287		
	288		
	289		
	290		
	291		
	292		
	293		
	294		
	295		
	296		

This computer generated form is printed by authority of BIMCO. Any insertion or deletion to the form shall be clearly visible. In event of any modification being made to the printed text of this document, which is not clearly visible, the original BIMCO approved document shall apply. BIMCO assumes no responsibility for any loss or damage caused as a result of discrepancy between the original BIMCO document and this document.

PART II

"Gencon" Charter (As Revised 1922, 1976 and 1994)

carried to the discharging port and if the extra distance exceeds 100 miles, 297  
to additional freight which shall be the same percentage of the freight 298  
contracted for as the percentage which the extra distance represents to 299  
the distance of the normal and customary route, the Owners having a lien 300  
on the cargo for such expenses and freight. 301

(4) If at any stage of the voyage after the loading of the cargo commences, it 302  
appears that, in the reasonable judgement of the Master and/or the 303  
Owners, the Vessel, her cargo, crew or other persons on board the Vessel 304  
may be, or are likely to be, exposed to War Risks on any part of the route 305  
(including any canal or waterway) which is normally and customarily used 306  
in a voyage of the nature contracted for, and there is another longer route 307  
to the discharging port, the Owners shall give notice to the Charterers that 308  
this route will be taken. In this event the Owners shall be entitled, if the total 309  
extra distance exceeds 100 miles, to additional freight which shall be the 310  
same percentage of the freight contracted for as the percentage which the 311  
extra distance represents to the distance of the normal and customary 312  
route. 313

(5) The Vessel shall have liberty:- 314

(a) to comply with all orders, directions, recommendations or advice as to 315  
departure, arrival, routes, sailing in convoy, ports of call, stoppages, 316  
destinations, discharge of cargo, delivery or in any way whatsoever which 317  
are given by the Government of the Nation under whose flag the Vessel 318  
sails, or other Government to whose laws the Owners are subject, or any 319  
other Government which so requires, or any body or group acting with the 320  
power to compel compliance with their orders or directions; 321

(b) to comply with the orders, directions or recommendations of any war 322  
risks underwriters who have the authority to give the same under the terms 323  
of the war risks insurance; 324

(c) to comply with the terms of any resolution of the Security Council of the 325  
United Nations, any directives of the European Community, the effective 326  
orders of any other Supranational body which has the right to issue and 327  
give the same, and with national laws aimed at enforcing the same to which 328  
the Owners are subject, and to obey the orders and directions of those who 329  
are charged with their enforcement; 330

(d) to discharge at any other port any cargo or part thereof which may 331  
render the Vessel liable to confiscation as a contraband carrier; 332

(e) to call at any other port to change the crew or any part thereof or other 333  
persons on board the Vessel when there is reason to believe that they may 334  
be subject to internment, imprisonment or other sanctions; 335

(f) where cargo has not been loaded or has been discharged by the 336  
Owners under any provisions of this Clause, to load other cargo for the 337  
Owners' own benefit and carry it to any other port or ports whatsoever, 338  
whether backwards or forwards or in a contrary direction to the ordinary or 339  
customary route. 340

(6) If in compliance with any of the provisions of sub-clauses (2) to (5) of this 341  
Clause anything is done or not done, such shall not be deemed to be a 342  
deviation, but shall be considered as due fulfilment of the Contract of 343  
Carriage. 344

18. General Ice Clause 345

Port of loading 346

(a) In the event of the loading port being inaccessible by reason of ice when the 347  
Vessel is ready to proceed from her last port or at any time during the voyage or 348  
on the Vessel's arrival or in case first sets in after the Vessel's arrival, the 349  
Master for fear of being frozen in is at liberty to leave without cargo, and this 350  
Charter Party shall be null and void. 351

(b) If during loading the Master, for fear of the Vessel being frozen in, deems it 352  
advisable to leave, he has liberty to do so with what cargo he has on board and 353  
to proceed to any other port or ports with option of completing cargo for the 354  
Owners' benefit for any port or ports including port of discharge. Any part 355  
cargo thus loaded under this Charter Party to be forwarded to destination at the 356  
Vessel's expense but against payment of freight, provided that no extra 357  
expenses be thereby caused to the Charterers, freight being paid on quantity 358  
delivered (in proportion if lumpsum), all other conditions as per this Charter 359  
Party. 360

(c) In case of more than one loading port, and if one or more of the ports are 361  
closed by ice, the Master or the Owners to be at liberty either to load the part 362  
cargo at the open port and fill up elsewhere for their own account as under 363  
section (b) or to declare the Charter Party null and void unless the Charterers 364  
agree to load full cargo at the open port. 365

Port of discharge 366

(a) Should ice prevent the Vessel from reaching port of discharge the 367  
Charterers shall have the option of keeping the Vessel waiting until the re- 368  
opening of navigation and paying demurrage or of ordering the Vessel to a safe 369  
and immediately accessible port where she can safely discharge without risk of 370  
detention by ice. Such orders to be given within 48 hours after the Master or the 371  
Owners have given notice to the Charterers of the impossibility of reaching port 372

of destination. 373

(b) If during discharging the Master for fear of the Vessel being frozen in deems 374  
it advisable to leave, he has liberty to do so with what cargo he has on board and 375  
to proceed to the nearest accessible port where she can safely discharge. 376

(c) On delivery of the cargo at such port, all conditions of the Bill of Lading shall 377  
apply and the Vessel shall receive the same freight as if she had discharged at 378  
the original port of destination, except that if the distance of the substituted port 379  
exceeds 100 nautical miles, the freight on the cargo delivered at the substituted 380  
port to be increased in proportion. 381

19. Law and Arbitration 382

\* (a) This Charter Party shall be governed by and construed in accordance with 383  
English law and any dispute arising out of this Charter Party shall be referred to 384  
arbitration in London in accordance with the Arbitration Acts 1950 and 1979 or 385  
any statutory modification or re-enactment thereof for the time being in force. 386  
Unless the parties agree upon a sole arbitrator, one arbitrator shall be 387  
appointed by each party and the arbitrators so appointed shall appoint a third 388  
arbitrator, the decision of the three-man tribunal thus constituted or any two of 389  
them, shall be final. On the receipt by one party of the nomination in writing of 390  
the other party's arbitrator, that party shall appoint their arbitrator within 391  
fourteen days, failing which the decision of the single arbitrator appointed shall 392  
be final. 393

For disputes where the total amount claimed by either party does not exceed 394  
the amount stated in Box 25\*\* the arbitration shall be conducted in accordance 395  
with the Small Claims Procedure of the London Maritime Arbitrators 396  
Association. 397

\* (b) This Charter Party shall be governed by and construed in accordance with 398  
Title 9 of the United States Code and the Maritime Law of the United States and 399  
should any dispute arise out of this Charter Party, the matter in dispute shall be 400  
referred to three persons at New York, one to be appointed by each of the 401  
parties hereto, and the third by the two so chosen; their decision or that of any 402  
two of them shall be final, and for purpose of enforcing any award, this 403  
agreement may be made a rule of the Court. The proceedings shall be 404  
conducted in accordance with the rules of the Society of Maritime Arbitrators, 405  
Inc.. 406

For disputes where the total amount claimed by either party does not exceed 407  
the amount stated in Box 25\*\* the arbitration shall be conducted in accordance 408  
with the Shortened Arbitration Procedure of the Society of Maritime Arbitrators, 409  
Inc. 410

(c) Any dispute arising out of this Charter Party shall be referred to arbitration at 411  
the place indicated in Box 25, subject to the procedures applicable there. The 412  
laws of the place indicated in Box 25 shall govern this Charter Party. 413

(d) If Box 25 in Part 1 is not filled in, sub-clause (a) of this Clause shall apply. 414  
(a), (b) and (c) are alternatives; indicate alternative agreed in Box 25. 415

\*\* Where no figure is supplied in Box 25 in Part 1, this provision only shall be void but 416  
the other provisions of this Clause shall have full force and remain in effect. 417

This computer generated form is printed by authority of BIMCO. Any insertion or deletion to the form must be clearly visible. In event of any modification being made to the preprinted text of this document, which is not clearly visible, the original BIMCO approved document shall apply. BIMCO assume no responsibility for any loss or damage caused as a result of discrepancies between the original BIMCO document and this document.

Issued 1909; Amended 1911; 1912; 1920; 1920; 1939; 1950; 1974; and 2001

1. Shipbroker		<b>BIMCO UNIFORM TIME-CHARTER (AS REVISED 2001) CODE NAME: "BALTIME 1939"</b>		 PART I
		2. Place and Date of Charter		
3. Owners/Place of business		4. Charterers/Place of business		
5. Vessel's Name		6. GT/NT		
7. Class		8. Indicated brake horse power (bhp)		
9. Total tons d.w. (abt.) on summer freeboard		10. Cubic feet grain/bale capacity		
11. Permanent bunkers (abt.)		12. Speed capability in knots (abt.) on a consumption in tons (abt.) of		
13. Present position		14. Period of hire (Cl. 1)		
15. Port of delivery (Cl. 1)		16. Time of delivery (Cl. 1)		
17. (a) Trade limits (Cl. 2)				
(b) Cargo exclusions specially agreed				
18. Bunkers on re-delivery (state min. and max. quantity)(Cl. 6)		19. Charter hire (Cl. 6)		
20. Hire payment (state currency, method and place of payment, also beneficiary and bank account) (Cl. 6)				
21. Place or range of re-delivery (Cl. 7)		22. Cancelling date (Cl. 21)		
23. Dispute resolution (state 22(A), 22(B) or 22(C); if 22(C) agreed Place of Arbitration must be stated) (Cl. 22)		24. Brokerage commission and to whom payable (Cl. 24)		
25. Numbers of additional clauses covering special provisions, if agreed				

It is mutually agreed that this Contract shall be performed subject to the conditions contained in this Charter which shall include PART I as well as PART II. In the event of a conflict of conditions, the provisions of PART I shall prevail over those of PART II to the extent of such conflict.

Signature (Owners)	Signature (Charterers)
--------------------	------------------------

Printed and sold by Fr. G. Knudtzons Bogtrykkeri A/S, Vallensbaekvej 61, DK-2625 Vallensbaek, Fax: +45 4366 0701

Copyright, published by The Baltic and International Maritime Council (BIMCO), Copenhagen

**PART II**  
**"BALTIME 1939" Uniform Time-Charter (as revised 2001)**

<p>It is agreed between the party mentioned in Box 3 as Owners of the Vessel named in Box 5 of the gross/net tonnage indicated in Box 6, classed as stated in Box 7 and of indicated brake horse power (bhp) as stated in Box 8, carrying about the number of tons deadweight indicated in Box 9 on summer freeboard inclusive of bunkers, stores and provisions, having as per builder's plan a cubic-foot grain/bale capacity as stated in Box 10, exclusive of permanent bunkers, which contain about the number of tons stated in Box 11, and fully loaded capable of steaming about the number of knots indicated in Box 12 in good weather and smooth water on a consumption of about the number of tons fuel oil stated in Box 12, now in position as stated in Box 13 and the party mentioned as Charterers in Box 4, as follows:</p> <p><b>1. Period/Port of Delivery/Time of Delivery</b></p> <p>The Owners let, and the Charterers hire the Vessel for a period of the number of calendar months indicated in Box 14 from the time (not a Sunday or a legal Holiday unless taken over) the Vessel is delivered and placed at the disposal of the Charterers between 9 a.m. and 6 p.m., or between 9 a.m. and 2 p.m. if on Saturday, at the port stated in Box 15 in such available berth where she can safely lie always afloat, as the Charterers may direct, the Vessel being in every way fitted for ordinary cargo service. The Vessel shall be delivered at the time indicated in Box 16.</p> <p><b>2. Trade</b></p> <p>The Vessel shall be employed in lawful trades for the carriage of lawful merchandise only between safe ports or places where the Vessel can safely lie always afloat within the limits stated in Box 17. No live stock nor injurious, inflammable or dangerous goods (such as acids, explosives, calcium carbide, ferro silicon, naphtha, motor spirit, tar, or any of their products) shall be shipped.</p> <p><b>3. Owners' Obligations</b></p> <p>The Owners shall provide and pay for all provisions and wages, for insurance of the Vessel, for all deck and engine-room stores and maintain her in a thoroughly efficient state in hull and machinery during service. The Owners shall provide winchmen from the crew to operate the Vessel's cargo handling gear, unless the crew's employment conditions or local union or port regulations prohibit this, in which case qualified shore-winchmen shall be provided and paid for by the Charterers.</p> <p><b>4. Charterers' Obligations</b></p> <p>The Charterers shall provide and pay for all fuel oil, port charges, pilotages (whether compulsory or not), canal steersmen, boatage, lights, tug-assistance, consular charges (except those pertaining to the Master, officers and crew), canal, dock and other dues and charges, including any foreign general municipality or state taxes, also all dock, harbour and tonnage dues at the ports of delivery and re-delivery (unless incurred through cargo carried before delivery or after re-delivery), agencies, commissions, also shall arrange and pay for loading, trimming, stowing (including dunnage and shifting boards, excepting any already on board), unloading, weighing, tallying and delivery of cargoes, surveys on hatches, meals supplied to officials and men in their service and all other charges and expenses whatsoever including detention and expenses through quarantine (including cost of fumigation and disinfection). All ropes, slings and special runners actually used for loading</p>	<p>1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31 32 33 34 35 36 37 38 39 40 41 42 43 44 45 46 47 48 49 50 51 52 53 54 55 56 57 58 59 60 61 62 63 64 65 66</p>	<p>and discharging and any special gear, including special ropes and chains required by the custom of the port for mooring shall be for the Charterers account. The Vessel shall be fitted with winches, derricks, wheels and ordinary runners capable of handling lifts up to 2 tons.</p> <p><b>5. Bunkers</b></p> <p>The Charterers at port of delivery and the Owners at port of re-delivery shall take over and pay for all fuel oil remaining in the Vessel's bunkers at current price at the respective ports. The Vessel shall be re-delivered with not less than the number of tons and not exceeding the number of tons of fuel oil in the Vessel's bunkers stated in Box 18.</p> <p><b>6. Hire</b></p> <p>The Charterers shall pay as hire the rate stated in Box 19 per 30 days, commencing in accordance with Clause 1 until her re-delivery to the Owners. Payment of hire shall be made in cash, in the currency stated in Box 20, without discount, every 30 days, in advance, and in the manner prescribed in Box 20. In default of payment the Owners shall have the right of withdrawing the Vessel from the service of the Charterers, without noting any protest and without interference by any court or any other formality whatsoever and without prejudice to any claim the Owners may otherwise have on the Charterers under the Charter.</p> <p><b>7. Re-delivery</b></p> <p>The Vessel shall be re-delivered on the expiration of the Charter in the same good order as when delivered to the Charterers (fair wear and tear excepted) at an ice-free port in the Charterers' option at the place or within the range stated in Box 21, between 9 a.m. and 6 p.m., and 9 a.m. and 2 p.m. on Saturday, but the day of re-delivery shall not be a Sunday or legal Holiday. The Charterers shall give the Owners not less than ten days' notice at which port and on about which day the Vessel will be re-delivered. Should the Vessel be ordered on a voyage by which the Charter period will be exceeded the Charterers shall have the use of the Vessel to enable them to complete the voyage, provided it could be reasonably calculated that the voyage would allow redelivery about the time fixed for the termination of the Charter, but for any time exceeding the termination date the Charterers shall pay the market rate if higher than the rate stipulated herein.</p> <p><b>8. Cargo Space</b></p> <p>The whole reach and burthen of the Vessel, including lawful deck-capacity shall be at the Charterers' disposal, reserving proper and sufficient space for the Vessel's Master, officers, crew, tackle, apparel, furniture, provisions and stores.</p> <p><b>9. Master</b></p> <p>The Master shall prosecute all voyages with the utmost despatch and shall render customary assistance with the Vessel's crew. The Master shall be under the orders of the Charterers as regards employment, agency, or other arrangements. The Charterers shall indemnify the Owners against all consequences or liabilities arising from the Master, officers or Agents signing Bills of Lading or other documents or otherwise complying with such orders, as well as from any irregularity in the Vessel's papers or for overcarrying goods. The Owners shall not be responsible for shortage, mixture, marks, nor for number of pieces or packages, nor for damage to or claims on cargo caused by bad stowage or otherwise. If</p>	<p>67 68 69 70 71 72 73 74 75 76 77 78 79 80 81 82 83 84 85 86 87 88 89 90 91 92 93 94 95 96 97 98 99 100 101 102 103 104 105 106 107 108 109 110 111 112 113 114 115 116 117 118 119 120 121 122 123 124 125 126 127 128 129 130 131</p>
---	---	--	---

**PART II**  
**"BALTIME 1939" Uniform Time-Charter (as revised 2001)**

the Charterers have reason to be dissatisfied with the	132	able on account of ice to reach the place or to get out	198
conduct of the Master or any officer, the Owners, on	133	after having completed loading or discharging. The	199
receiving particulars of the complaint, promptly to	134	Vessel shall not be obliged to force ice. If on account of	200
investigate the matter, and, if necessary and practicable,	135	ice the Master considers it dangerous to remain at the	201
to make a change in the appointments.	136	loading or discharging place for fear of the Vessel being	202
<b>10. Directions and Logs</b>	137	frozen in and/or damaged, he has liberty to sail to a	203
The Charterers shall furnish the Master with all	138	convenient open place and await the Charterers' fresh	204
instructions and sailing directions and the Master shall	139	instructions. Unforeseen detention through any of above	205
keep full and correct logs accessible to the Charterers	140	causes shall be for the Charterers' account.	206
or their Agents.	141		
<b>11. Suspension of Hire etc.</b>	142	<b>15. Loss of Vessel</b>	207
<b>(A)</b> In the event of drydocking or other necessary	143	Should the Vessel be lost or missing, hire shall cease	208
measures to maintain the efficiency of the Vessel,	144	from the date when she was lost. If the date of loss	209
deficiency of men or Owners' stores, breakdown of	145	cannot be ascertained half hire shall be paid from the	210
machinery, damage to hull or other accident, either	146	date the Vessel was last reported until the calculated	211
hindering or preventing the working of the Vessel and	147	date of arrival at the destination. Any hire paid in advance	212
continuing for more than twenty-four consecutive hours,	148	shall be adjusted accordingly.	213
no hire shall be paid in respect of any time lost thereby	149	<b>16. Overtime</b>	214
during the period in which the Vessel is unable to perform	150	The Vessel shall work day and night if required. The	215
the service immediately required. Any hire paid in	151	Charterers shall refund the Owners their outlays for all	216
advance shall be adjusted accordingly.	152	overtime paid to officers and crew according to the hours	217
<b>(B)</b> In the event of the Vessel being driven into port or to	153	and rates stated in the Vessel's articles.	218
anchorage through stress of weather, trading to shallow	154	<b>17. Lien</b>	219
harbours or to rivers or ports with bars or suffering an	155	The Owners shall have a lien upon all cargoes and	220
accident to her cargo, any detention of the Vessel and/or	156	sub-freights belonging to the Time-Charterers and any	221
expenses resulting from such detention shall be for the	157	Bill of Lading freight for all claims under this Charter,	222
Charterers' account even if such detention and/or	158	and the Charterers shall have a lien on the Vessel for all	223
expenses, or the cause by reason of which either is	159	moneys paid in advance and not earned.	224
incurred, be due to, or be contributed to by, the	160	<b>18. Salvage</b>	225
negligence of the Owners' servants.	161	All salvage and assistance to other vessels shall be for	226
<b>12. Responsibility and Exemption</b>	162	the Owners and the Charterers equal benefit after	227
The Owners only shall be responsible for delay in	163	deducting the Master's, officers' and crew's proportion	228
delivery of the Vessel or for delay during the currency of	164	and all legal and other expenses including hire paid	229
the Charter and for loss or damage to goods onboard, if	165	under the charter for time lost in the salvage, also repairs	230
such delay or loss has been caused by want of due	166	of damage and fuel oil consumed. The Charterers shall	231
diligence on the part of the Owners or their Manager in	167	be bound by all measures taken by the Owners in order	232
making the Vessel seaworthy and fitted for the voyage	168	to secure payment of salvage and to fix its amount.	233
or any other personal act or omission or default of the	169	<b>19. Sublet</b>	234
Owners or their Manager. The Owners shall not be	170	The Charterers shall have the option of subletting the	235
responsible in any other case nor for damage or delay	171	Vessel, giving due notice to the Owners, but the original	236
whatsoever and howsoever caused even if caused by	172	Charterers shall always remain responsible to the	237
the neglect or default of their servants. The Owners shall	173	Owners for due performance of the Charter.	238
not be liable for loss or damage arising or resulting	174	<b>20. War ("Conwartime 1993")</b>	239
from strikes, lock-outs or stoppage or restraint of labour	175	<b>(A)</b> For the purpose of this Clause, the words:	240
(including the Master, officers or crew) whether partial	176	<b>(i)</b> Owners shall include the shipowners, bareboat	241
or general. The Charterers shall be responsible for loss	177	charterers, disponent owners, managers or other	242
or damage caused to the Vessel or to the Owners by	178	operators who are charged with the management of the	243
goods being loaded contrary to the terms of the Charter	179	Vessel, and the Master; and	244
or by improper or careless bunkering or loading, stowing	180	<b>(ii)</b> War Risks shall include any war (whether actual or	245
or discharging of goods or any other improper or	181	threatened), act of war, civil war, hostilities, revolution,	246
negligent act on their part or that of their servants.	182	rebellion, civil commotion, warlike operations, the laying	247
<b>13. Advances</b>	183	of mines (whether actual or reported), acts of piracy,	248
The Charterers or their Agents shall advance to the	184	acts of terrorists, acts of hostility or malicious damage,	249
Master, if required, necessary funds for ordinary	185	blockades (whether imposed against all vessels or	250
disbursements for the Vessel's account at any port	186	imposed selectively against vessels of certain flags or	251
charging only interest at 6 per cent. p.a., such advances	187	ownership, or against certain cargoes or crews or	252
shall be deducted from hire.	188	otherwise howsoever), by any person, body, terrorist or	253
<b>14. Excluded Ports</b>	189	political group, or the Government of any state	254
The Vessel shall not be ordered to nor bound to enter:	190	whatsoever, which, in the reasonable judgement of the	255
<b>(A)</b> any place where fever or epidemics are prevalent or	191	Master and/or the Owners, may be dangerous or are	256
to which the Master, officers and crew by law are not	192	likely to be or to become dangerous to the Vessel, her	257
bound to follow the Vessel;	193	cargo, crew or other persons on board the Vessel.	258
<b>(B)</b> any ice-bound place or any place where lights,	194	<b>(B)</b> The Vessel, unless the written consent of the Owners	259
lightships, marks and buoys are or are likely to be	195	be first obtained, shall not be ordered to or required to	260
withdrawn by reason of ice on the Vessel's arrival or	196	continue to or through, any port, place, area or zone	261
where there is risk that ordinarily the Vessel will not be	197	(whether of land or sea), or any waterway or canal, where	262

**PART II**  
**"BALTIME 1939" Uniform Time-Charter (as revised 2001)**

it appears that the Vessel, her cargo, crew or other 263  
persons on board the Vessel, in the reasonable 264  
judgement of the Master and/or the Owners, may be, or 265  
are likely to be, exposed to War Risks. Should the Vessel 266  
be within any such place as aforesaid, which only 267  
becomes dangerous, or is likely to be or to become 268  
dangerous, after her entry into it, she shall be at liberty 269  
to leave it. 270

**(C)** The Vessel shall not be required to load contraband 271  
cargo, or to pass through any blockade, whether such 272  
blockade be imposed on all vessels, or is imposed 273  
selectively in any way whatsoever against vessels of 274  
certain flags or ownership, or against certain cargoes 275  
or crews or otherwise howsoever, or to proceed to an 276  
area where she shall be subject, or is likely to be subject 277  
to a belligerent's right of search and/or confiscation. 278

**(D)** **(i)** The Owners may effect war risks insurance in 279  
respect of the Hull and Machinery of the Vessel and their 280  
other interests (including, but not limited to, loss of 281  
earnings and detention, the crew and their Protection 282  
and Indemnity Risks), and the premiums and/or calls 283  
therefor shall be for their account. 284

**(ii)** If the Underwriters of such insurance should require 285  
payment of premiums and/or calls because, pursuant to 286  
the Charterers orders, the Vessel is within, or is due 287  
to enter and remain within, any area or areas which are 288  
specified by such Underwriters as being subject to 289  
additional premiums because of War Risks, then such 290  
premiums and/or calls shall be reimbursed by the 291  
Charterers to the Owners at the same time as the next 292  
payment of hire is due. 293

**(E)** If the Owners become liable under the terms of 294  
employment to pay to the crew any bonus or additional 295  
wages in respect of sailing into an area which is 296  
dangerous in the manner defined by the said terms, 297  
then such bonus or additional wages shall be re- 298  
imbursed to the Owners by the Charterers at the same 299  
time as the next payment of hire is due. 300

**(F)** The Vessel shall have liberty:- 301

**(i)** to comply with all orders, directions, recom- 302  
mendations or advice as to departure, arrival, routes, 303  
sailing in convoy, ports of call, stoppages, destinations, 304  
discharge of cargo, delivery, or in any other way 305  
whatsoever, which are given by the Government of the 306  
Nation under whose flag the Vessel sails, or other 307  
Government to whose laws the Owners are subject, or 308  
any other Government, body or group whatsoever acting 309  
with the power to compel compliance with their orders 310  
or directions; 311

**(ii)** to comply with the order, directions or recom- 312  
mendations of any war risks underwriters who have the 313  
authority to give the same under the terms of the war 314  
risks insurance; 315

**(iii)** to comply with the terms of any resolution of the 316  
Security Council of the United Nations, any directives of 317  
the European Community, the effective orders of any 318  
other Supranational body which has the right to issue 319  
and give the same, and with national laws aimed at 320  
enforcing the same to which the Owners are subject, 321  
and to obey the orders and directions of those who are 322  
charged with their enforcement; 323

**(iv)** to divert and discharge at any other port any cargo or 324  
part thereof which may render the Vessel liable to 325  
confiscation as a contraband carrier; 326

**(v)** to divert and call at any other port to change the crew 327  
or any part thereof or other persons on board the Vessel 328  
when there is reason to believe that they may be subject 329  
to internment, imprisonment or other sanctions. 330

**(G)** If in accordance with their rights under the foregoing 331  
provisions of this Clause, the Owners shall refuse to 332  
proceed to the loading or discharging ports, or any one 333

or more of them, they shall immediately inform the 334  
Charterers. No cargo shall be discharged at any 335  
alternative port without first giving the Charterers notice 336  
of the Owners intention to do so and requesting them 337  
to nominate a safe port for such discharge. Failing such 338  
nomination by the Charterers within 48 hours of the 339  
receipt of such notice and request, the Owners may 340  
discharge the cargo at any safe port of their own choice. 341

**(H)** If in compliance with any of the provisions of sub- 342  
clauses (B) to (G) of this Clause anything is done or not 343  
done, such shall not be deemed a deviation, but shall 344  
be considered as due fulfilment of this Charter. 345

**21. Cancelling** 346  
Should the Vessel not be delivered by the date indicated 347  
in Box 22, the Charterers shall have the option of 348  
cancelling. If the Vessel cannot be delivered by the 349  
cancelling date, the Charterers, if required, shall declare 350  
within 48 hours after receiving notice thereof whether 351  
they cancel or will take delivery of the Vessel. 352

**22. Dispute Resolution** 353

**(A)** This Charter shall be governed by and construed in 354  
accordance with English law and any dispute arising 355  
out of or in connection with this Charter shall be referred 356  
to arbitration in London in accordance with the Arbitration 357  
Act 1996 or any statutory modification or re-enactment 358  
thereof save to the extent necessary to give effect to the 359  
provisions of this Clause. 360  
The arbitration shall be conducted in accordance with 361  
the London Maritime Arbitrators Association (LMAA) 362  
Terms current at the time when the arbitration 363  
proceedings are commenced. 364  
The reference shall be to three arbitrators. A party 365  
wishing to refer a dispute to arbitration shall appoint its 366  
arbitrator and send notice of such appointment in writing 367  
to the other party requiring the other party to appoint its 368  
own arbitrator within 14 calendar days of that notice and 369  
stating that it will appoint its arbitrator as sole arbitrator 370  
unless the other party appoints its own arbitrator and 371  
gives notice that it has done so within the 14 days 372  
specified. If the other party does not appoint its own 373  
arbitrator and give notice that it has done so within the 374  
14 days specified, the party referring a dispute to 375  
arbitration may, without the requirement of any further 376  
prior notice to the other party, appoint its arbitrator as 377  
sole arbitrator and shall advise the other party 378  
accordingly. The award of a sole arbitrator shall be 379  
binding on both parties as if he had been appointed by 380  
agreement. 381  
Nothing herein shall prevent the parties agreeing in 382  
writing to vary these provisions to provide for the 383  
appointment of a sole arbitrator. 384  
In cases where neither the claim nor any counterclaim 385  
exceeds the sum of US\$50,000 (or such other sum as 386  
the parties may agree) the arbitration shall be conducted 387  
in accordance with the LMAA Small Claims Procedure 388  
current at the time when the arbitration proceedings are 389  
commenced. 390

**(B)** This Charter shall be governed by and construed in 391  
accordance with Title 9 of the United States Code and 392  
the Maritime Law of the United States and any dispute 393  
arising out of or in connection with this Contract shall 394  
be referred to three persons at New York, one to be 395  
appointed by each of the parties hereto, and the third by 396  
the two so chosen; their decision or that of any two of 397  
them shall be final, and for the purposes of enforcing 398  
any award, judgement may be entered on an award by 399  
any court of competent jurisdiction. The proceedings 400  
shall be conducted in accordance with the rules of the 401  
Society of Maritime Arbitrators, Inc. 402

**PART II**  
**"BALTIME 1939" Uniform Time-Charter (as revised 2001)**

In cases where neither the claim nor any counterclaim exceeds the sum of US\$50,000 (or such other sum as the parties may agree) the arbitration shall be conducted in accordance with the Shortened Arbitration Procedure of the Society of Maritime Arbitrators, Inc. current at the time when the arbitration proceedings are commenced.

\*) (C) This Charter shall be governed by and construed in accordance with the laws of the place mutually agreed by the parties and any dispute arising out of or in connection with this Charter shall be referred to arbitration at a mutually agreed place, subject to the procedures applicable there.

(D) Notwithstanding (A), (B) or (C) above, the parties may agree at any time to refer to mediation any difference and/or dispute arising out of or in connection with this Charter.

In the case of a dispute in respect of which arbitration has been commenced under (A), (B) or (C) above, the following shall apply:-

(I) Either party may at any time and from time to time elect to refer the dispute or part of the dispute to mediation by service on the other party of a written notice (the Mediation Notice) calling on the other party to agree to mediation.

(ii) The other party shall thereupon within 14 calendar days of receipt of the Mediation Notice confirm that they agree to mediation, in which case the parties shall thereafter agree a mediator within a further 14 calendar days, failing which on the application of either party a mediator will be appointed promptly by the Arbitration Tribunal (the Tribunal) or such person as the Tribunal may designate for that purpose. The mediation shall be conducted in such place and in accordance with such procedure and on such terms as the parties may agree or, in the event of disagreement, as may be set by the mediator.

(iii) If the other party does not agree to mediate, that fact may be brought to the attention of the Tribunal and may be taken into account by the Tribunal when allocating the costs of the arbitration as between the parties.

(iv) The mediation shall not affect the right of either party to seek such relief or take such steps as it considers necessary to protect its interest.

(v) Either party may advise the Tribunal that they have agreed to mediation. The arbitration procedure shall continue during the conduct of the mediation but the Tribunal may take the mediation timetable into account when setting the timetable for steps in the arbitration.

(vi) Unless otherwise agreed or specified in the mediation terms, each party shall bear its own costs incurred in the mediation and the parties shall share equally the mediator's costs and expenses.

(vii) The mediation process shall be without prejudice and confidential and no information or documents disclosed during it shall be revealed to the Tribunal except to the extent that they are disclosable under the law and procedure governing the arbitration.

*(Note: The parties should be aware that the mediation process may not necessarily interrupt time limits.)*

(E) If Box 23 in Part I is not appropriately filled in, sub-clause (A) of this Clause shall apply. Sub-clause (D) shall apply in all cases.

\*) (A), (B) and (C) are alternatives; indicate alternative agreed in Box 23.

**23. General Average** General Average shall be settled according to York/Antwerp Rules, 1994 and any subsequent modification thereof. Hire shall not contribute to General Average.

**24. Commission** The Owners shall pay a commission at the rate stated in Box 24 to the party mentioned in Box 24 on any hire paid under the Charter, but in no case less than is necessary to cover the actual expenses of the Brokers and a reasonable fee for their work. If the full hire is not paid owing to breach of Charter by either of the parties the party liable therefor shall indemnify the Brokers against their loss of commission. Should the parties agree to cancel the Charter, the Owners shall indemnify the Brokers against any loss of commission but in such case the commission not to exceed the brokerage on one year's hire.

First issued by  
The Baltic and International Maritime Council (BIMCO), Copenhagen, in 1974  
as "Barecon A" and "Barecon B", Revised and amalgamated 1989. Revised 2001

Copyright, published by  
The Baltic and International Maritime Council (BIMCO), Copenhagen, Issued November 2001

1. Shipbroker		<b>BIMCO STANDARD BAREBOAT CHARTER</b> <b>CODE NAME: "BARECON 2001"</b>		
		2. Place and date		
3. Owners/Place of business (Cl. 1)		4. Bareboat Charterers/Place of business (Cl. 1)		
5. Vessel's name, call sign and flag (Cl. 1 and 3)				
6. Type of Vessel		7. GT/NT		
8. When/Where built		9. Total DWT (abt.) in metric tons on summer freeboard		
10. Classification Society (Cl. 3)		11. Date of last special survey by the Vessel's classification society		
12. Further particulars of Vessel (also indicate minimum number of months' validity of class certificates agreed acc. to Cl. 3)				
13. Port or Place of delivery (Cl. 3)		14. Time for delivery (Cl. 4)	15. Cancelling date (Cl. 5)	
16. Port or Place of redelivery (Cl. 15)		17. No. of months' validity of trading and class certificates upon redelivery (Cl. 15)		
18. Running days' notice if other than stated in Cl. 4		19. Frequency of dry-docking (Cl. 10(g))		
20. Trading limits (Cl. 6)				
21. Charter period (Cl. 2)		22. Charter hire (Cl. 11)		
23. New class and other safety requirements (state percentage of Vessel's insurance value acc. to Box 29)(Cl. 10(a)(ii))				
24. Rate of interest payable acc. to Cl. 11(f) and, if applicable, acc. to PART IV		25. Currency and method of payment (Cl. 11)		

Printed and sold by Fr. G. Knudtzons Bogtrykkeri A/S,  
Vallejsbaekvej 61, DK-2625 Vallensbaek, Fax: +45 4366 0701

continued

(continued)

"BARECON 2001" STANDARD BAREBOAT CHARTER

PART I

26. Place of payment; also state beneficiary and bank account (Cl. 11)	27. Bank guarantee/bond (sum and place)(Cl. 24)(optional)
28. Mortgage(s), if any (state whether 12(a) or (b) applies; if 12(b) applies state date of Financial Instrument and name of Mortgagee(s)/Place of business)(Cl. 12)	29. Insurance (hull and machinery and war risks)(state value acc. to Cl. 13(f) or, if applicable, acc. to Cl. 14(k))(also state if Cl. 14 applies)
30. Additional insurance cover, if any, for Owners' account limited to (Cl. 13(b) or, if applicable, Cl. 14(g))	31. Additional insurance cover, if any, for Charterers' account limited to (Cl. 13(b) or, if applicable, Cl. 14(g))
32. Latent defects (only to be filled in if period other than stated in Cl. 3)	33. Brokerage commission and to whom payable (Cl. 27)
34. Grace period (state number of clear banking days)(Cl. 28)	35. Dispute Resolution (state 30(a), 30(b) or 30(c); if 30(c) agreed Place of Arbitration <u>must</u> be stated (Cl. 30)
36. War cancellation (indicate countries agreed)(Cl. 26(f))	
37. Newbuilding Vessel (indicate with "yes" or "no" whether PART III applies)(optional)	38. Name and place of Builders (only to be filled in if PART III applies)
39. Vessel's Yard Building No. (only to be filled in if PART III applies)	40. Date of Building Contract (only to be filled in if PART III applies)
41. Liquidated damages and costs shall accrue to (state party acc. to Cl. 1) a) b) c)	
42. Hire/Purchase agreement (indicate with "yes" or "no" whether PART IV applies)(optional)	43. Bareboat Charter Registry (indicate "yes" or "no" whether PART V applies)(optional)
44. Flag and Country of the Bareboat Charter Registry (only to be filled in if PART V applies)	45. Country of the Underlying Registry (only to be filled in if PART V applies)
46. Number of additional clauses covering special provisions, if agreed	

PREAMBLE - It is mutually agreed that this Contract shall be performed subject to the conditions contained in this Charter which shall include PART I and PART II. In the event of a conflict of conditions, the provisions of PART I shall prevail over those of PART II to the extent of such conflict but no further. It is further mutually agreed that PART III and/or PART IV and/or PART V shall only apply and only form part of this Charter if expressly agreed and stated in the Boxes 37, 42 and 43. If PART III and/or PART IV and/or PART V apply, it is further agreed that in the event of a conflict of conditions, the provisions of PART I and PART II shall prevail over those of PART III and/or PART IV and/or PART V to the extent of such conflict but no further.

Signature (Owners)	Signature (Charterers)
--------------------	------------------------

**PART II**  
**"BARECON 2001" Standard Bareboat Charter**

<p><b>1. Definitions</b></p> <p>In this Charter, the following terms shall have the meanings hereby assigned to them:</p> <p>'The Owners' shall mean the party identified in Box 3;</p> <p>'The Charterers' shall mean the party identified in Box 4;</p> <p>'The Vessel' shall mean the vessel named in Box 5 and with particulars as stated in Boxes 6 to 12.</p> <p>'Financial Instrument' means the mortgage, deed of covenant or other such financial security instrument as annexed to this Charter and stated in Box 28.</p> <p><b>2. Charter Period</b></p> <p>In consideration of the hire detailed in Box 22, the Owners have agreed to let and the Charterers have agreed to hire the Vessel for the period stated in Box 21 ("The Charter Period").</p> <p><b>3. Delivery</b></p> <p><i>(not applicable when Part III applies, as indicated in Box 37)</i></p> <p>(a) The Owners shall before and at the time of delivery exercise due diligence to make the Vessel seaworthy and in every respect ready in hull, machinery and equipment for service under this Charter.</p> <p>The Vessel shall be delivered by the Owners and taken over by the Charterers at the port or place indicated in Box 13 in such ready safe berth as the Charterers may direct.</p> <p>(b) The Vessel shall be properly documented on delivery in accordance with the laws of the flag State indicated in Box 5 and the requirements of the classification society stated in Box 10. The Vessel upon delivery shall have her survey cycles up to date and trading and class certificates valid for at least the number of months agreed in Box 12.</p> <p>(c) The delivery of the Vessel by the Owners and the taking over of the Vessel by the Charterers shall constitute a full performance by the Owners of all the Owners' obligations under this Clause 3, and thereafter the Charterers shall not be entitled to make or assert any claim against the Owners on account of any conditions, representations or warranties expressed or implied with respect to the Vessel but the Owners shall be liable for the cost of but not the time for repairs or renewals occasioned by latent defects in the Vessel, her machinery or appurtenances, existing at the time of delivery under this Charter, provided such defects have manifested themselves within twelve (12) months after delivery unless otherwise provided in Box 32.</p> <p><b>4. Time for Delivery</b></p> <p><i>(not applicable when Part III applies, as indicated in Box 37)</i></p> <p>The Vessel shall not be delivered before the date indicated in Box 14 without the Charterers' consent and the Owners shall exercise due diligence to deliver the Vessel not later than the date indicated in Box 15.</p> <p>Unless otherwise agreed in Box 18, the Owners shall give the Charterers not less than thirty (30) running days' preliminary and not less than fourteen (14) running days' definite notice of the date on which the Vessel is expected to be ready for delivery.</p> <p>The Owners shall keep the Charterers closely advised of possible changes in the Vessel's position.</p> <p><b>5. Cancelling</b></p> <p><i>(not applicable when Part III applies, as indicated in Box 37)</i></p> <p>(a) Should the Vessel not be delivered latest by the cancelling date indicated in Box 15, the Charterers shall have the option of cancelling this Charter by giving the</p>	<p>1</p> <p>2</p> <p>3</p> <p>4</p> <p>5</p> <p>6</p> <p>7</p> <p>8</p> <p>9</p> <p>10</p> <p>11</p> <p>12</p> <p>13</p> <p>14</p> <p>15</p> <p>16</p> <p>17</p> <p>18</p> <p>19</p> <p>20</p> <p>21</p> <p>22</p> <p>23</p> <p>24</p> <p>25</p> <p>26</p> <p>27</p> <p>28</p> <p>29</p> <p>30</p> <p>31</p> <p>32</p> <p>33</p> <p>34</p> <p>35</p> <p>36</p> <p>37</p> <p>38</p> <p>39</p> <p>40</p> <p>41</p> <p>42</p> <p>43</p> <p>44</p> <p>45</p> <p>46</p> <p>47</p> <p>48</p> <p>49</p> <p>50</p> <p>51</p> <p>52</p> <p>53</p> <p>54</p> <p>55</p> <p>56</p> <p>57</p> <p>58</p> <p>59</p> <p>60</p> <p>61</p> <p>62</p> <p>63</p> <p>64</p>	<p>Owners notice of cancellation within thirty-six (36) running hours after the cancelling date stated in Box 15, failing which this Charter shall remain in full force and effect.</p> <p>(b) If it appears that the Vessel will be delayed beyond the cancelling date, the Owners may, as soon as they are in a position to state with reasonable certainty the day on which the Vessel should be ready, give notice thereof to the Charterers asking whether they will exercise their option of cancelling, and the option must then be declared within one hundred and sixty-eight (168) running hours of the receipt by the Charterers of such notice or within thirty-six (36) running hours after the cancelling date, whichever is the earlier. If the Charterers do not then exercise their option of cancelling, the seventh day after the readiness date stated in the Owners' notice shall be substituted for the cancelling date indicated in Box 15 for the purpose of this Clause 5.</p> <p>(c) Cancellation under this Clause 5 shall be without prejudice to any claim the Charterers may otherwise have on the Owners under this Charter.</p> <p><b>6. Trading Restrictions</b></p> <p>The Vessel shall be employed in lawful trades for the carriage of suitable lawful merchandise within the trading limits indicated in Box 20.</p> <p>The Charterers undertake not to employ the Vessel or suffer the Vessel to be employed otherwise than in conformity with the terms of the contracts of insurance (including any warranties expressed or implied therein) without first obtaining the consent of the insurers to such employment and complying with such requirements as to extra premium or otherwise as the insurers may prescribe.</p> <p>The Charterers also undertake not to employ the Vessel or suffer her employment in any trade or business which is forbidden by the law of any country to which the Vessel may sail or is otherwise illicit or in carrying illicit or prohibited goods or in any manner whatsoever which may render her liable to condemnation, destruction, seizure or confiscation.</p> <p>Notwithstanding any other provisions contained in this Charter it is agreed that nuclear fuels or radioactive products or waste are specifically excluded from the cargo permitted to be loaded or carried under this Charter. This exclusion does not apply to radio-isotopes used or intended to be used for any industrial, commercial, agricultural, medical or scientific purposes provided the Owners' prior approval has been obtained to loading thereof.</p> <p><b>7. Surveys on Delivery and Redelivery</b></p> <p><i>(not applicable when Part III applies, as indicated in Box 37)</i></p> <p>The Owners and Charterers shall each appoint surveyors for the purpose of determining and agreeing in writing the condition of the Vessel at the time of delivery and redelivery hereunder. The Owners shall bear all expenses of the On-hire Survey including loss of time, if any, and the Charterers shall bear all expenses of the Off-hire Survey including loss of time, if any, at the daily equivalent to the rate of hire or pro rata thereof.</p> <p><b>8. Inspection</b></p> <p>The Owners shall have the right at any time after giving reasonable notice to the Charterers to inspect or survey the Vessel or instruct a duly authorised surveyor to carry out such survey on their behalf-</p> <p>(a) to ascertain the condition of the Vessel and satisfy</p>	<p>65</p> <p>66</p> <p>67</p> <p>68</p> <p>69</p> <p>70</p> <p>71</p> <p>72</p> <p>73</p> <p>74</p> <p>75</p> <p>76</p> <p>77</p> <p>78</p> <p>79</p> <p>80</p> <p>81</p> <p>82</p> <p>83</p> <p>84</p> <p>85</p> <p>86</p> <p>87</p> <p>88</p> <p>89</p> <p>90</p> <p>91</p> <p>92</p> <p>93</p> <p>94</p> <p>95</p> <p>96</p> <p>97</p> <p>98</p> <p>99</p> <p>100</p> <p>101</p> <p>102</p> <p>103</p> <p>104</p> <p>105</p> <p>106</p> <p>107</p> <p>108</p> <p>109</p> <p>110</p> <p>111</p> <p>112</p> <p>113</p> <p>114</p> <p>115</p> <p>116</p> <p>117</p> <p>118</p> <p>119</p> <p>120</p> <p>121</p> <p>122</p> <p>123</p> <p>124</p> <p>125</p> <p>126</p> <p>127</p> <p>128</p> <p>129</p>
--	--	--	---

**PART II**  
**"BARECON 2001" Standard Bareboat Charter**

themselves that the Vessel is being properly repaired and maintained. The costs and fees for such inspection or survey shall be paid by the Owners unless the Vessel is found to require repairs or maintenance in order to achieve the condition so provided;	130 131 132 133 134	between the Owners and the Charterers having regard, inter alia, to the length of the period remaining under this Charter shall, in the absence of agreement, be referred to the dispute resolution method agreed in Clause 30.	196 197 198 199 200
(b) in dry-dock if the Charterers have not dry-docked her in accordance with Clause 10(g). The costs and fees for such inspection or survey shall be paid by the Charterers; and	135 136 137 138	(iii) <b>Financial Security</b> - The Charterers shall maintain financial security or responsibility in respect of third party liabilities as required by any government, including federal, state or municipal or other division or authority thereof, to enable the Vessel, without penalty or charge, lawfully to enter, remain at, or leave any port, place, territorial or contiguous waters of any country, state or municipality in performance of this Charter without any delay. This obligation shall apply whether or not such requirements have been lawfully imposed by such government or division or authority thereof.	201 202 203 204 205 206 207 208 209 210 211 212
(c) for any other commercial reason they consider necessary (provided it does not unduly interfere with the commercial operation of the Vessel). The costs and fees for such inspection and survey shall be paid by the Owners.	139 140 141 142 143	The Charterers shall make and maintain all arrangements by bond or otherwise as may be necessary to satisfy such requirements at the Charterers' sole expense and the Charterers shall indemnify the Owners against all consequences whatsoever (including loss of time) for any failure or inability to do so.	213 214 215 216 217 218
All time used in respect of inspection, survey or repairs shall be for the Charterers' account and form part of the Charter Period.	144 145 146	(b) <b>Operation of the Vessel</b> - The Charterers shall at their own expense and by their own procurement man, victual, navigate, operate, supply, fuel and, whenever required, repair the Vessel during the Charter Period and they shall pay all charges and expenses of every kind and nature whatsoever incidental to their use and operation of the Vessel under this Charter, including annual flag State fees and any foreign general municipality and/or state taxes. The Master, officers and crew of the Vessel shall be the servants of the Charterers for all purposes whatsoever, even if for any reason appointed by the Owners.	219 220 221 222 223 224 225 226 227 228 229 230
The Charterers shall also permit the Owners to inspect the Vessel's log books whenever requested and shall whenever required by the Owners furnish them with full information regarding any casualties or other accidents or damage to the Vessel.	147 148 149 150 151	Charterers shall comply with the regulations regarding officers and crew in force in the country of the Vessel's flag or any other applicable law.	231 232 233
<b>9. Inventories, Oil and Stores</b>	152	(c) The Charterers shall keep the Owners and the mortgagee(s) advised of the intended employment, planned dry-docking and major repairs of the Vessel, as reasonably required.	234 235 236 237
A complete inventory of the Vessel's entire equipment, outfit including spare parts, appliances and of all consumable stores on board the Vessel shall be made by the Charterers in conjunction with the Owners on delivery and again on redelivery of the Vessel. The Charterers and the Owners, respectively, shall at the time of delivery and redelivery take over and pay for all bunkers, lubricating oil, unbroached provisions, paints, ropes and other consumable stores (excluding spare parts) in the said Vessel at the then current market prices at the ports of delivery and redelivery, respectively. The Charterers shall ensure that all spare parts listed in the inventory and used during the Charter Period are replaced at their expense prior to redelivery of the Vessel.	153 154 155 156 157 158 159 160 161 162 163 164 165 166 167	(d) <b>Flag and Name of Vessel</b> - During the Charter Period, the Charterers shall have the liberty to paint the Vessel in their own colours, install and display their funnel insignia and fly their own house flag. The Charterers shall also have the liberty, with the Owners' consent, which shall not be unreasonably withheld, to change the flag and/or the name of the Vessel during the Charter Period. Painting and re-painting, instalment and re-instalment, registration and re-registration, if required by the Owners, shall be at the Charterers' expense and time.	238 239 240 241 242 243 244 245 246 247 248
<b>10. Maintenance and Operation</b>	168	(e) <b>Changes to the Vessel</b> - Subject to Clause 10(a)(ii), the Charterers shall make no structural changes in the Vessel or changes in the machinery, boilers, appurtenances or spare parts thereof without in each instance first securing the Owners' approval thereof. If the Owners so agree, the Charterers shall, if the Owners so require, restore the Vessel to its former condition before the termination of this Charter.	249 250 251 252 253 254 255 256
(a)(i) <b>Maintenance and Repairs</b> - During the Charter Period the Vessel shall be in the full possession and at the absolute disposal for all purposes of the Charterers and under their complete control in every respect. The Charterers shall maintain the Vessel, her machinery, boilers, appurtenances and spare parts in a good state of repair, in efficient operating condition and in accordance with good commercial maintenance practice and, except as provided for in Clause 14(f), if applicable, at their own expense they shall at all times keep the Vessel's Class fully up to date with the Classification Society indicated in Box 10 and maintain all other necessary certificates in force at all times.	169 170 171 172 173 174 175 176 177 178 179 180 181 182	(f) <b>Use of the Vessel's Outfit, Equipment and Appliances</b> - The Charterers shall have the use of all outfit, equipment, and appliances on board the Vessel at the time of delivery, provided the same or their substantial equivalent shall be returned to the Owners on redelivery in the same good order and condition as when received, ordinary wear and tear excepted. The	257 258 259 260 261 262 263
(ii) <b>New Class and Other Safety Requirements</b> - In the event of any improvement, structural changes or new equipment becoming necessary for the continued operation of the Vessel by reason of new class requirements or by compulsory legislation costing (excluding the Charterers' loss of time) more than the percentage stated in Box 23, or if Box 23 is left blank, 5 per cent. of the Vessel's insurance value as stated in Box 29, then the extent, if any, to which the rate of hire shall be varied and the ratio in which the cost of compliance shall be shared between the parties concerned in order to achieve a reasonable distribution thereof as	183 184 185 186 187 188 189 190 191 192 193 194 195		

**PART II**  
**"BARECON 2001" Standard Bareboat Charter**

Charterers shall from time to time during the Charter	264	*)	(a) The Owners warrant that they have not effected	330
Period replace such items of equipment as shall be so	265		any mortgage(s) of the Vessel and that they shall not	331
damaged or worn as to be unfit for use. The Charterers	266		effect any mortgage(s) without the prior consent of the	332
are to procure that all repairs to or replacement of any	267		Charterers, which shall not be unreasonably withheld.	333
damaged, worn or lost parts or equipment be effected	268	*)	(b) The Vessel chartered under this Charter is financed	334
in such manner (both as regards workmanship and	269		by a mortgage according to the Financial Instrument.	335
quality of materials) as not to diminish the value of the	270		The Charterers undertake to comply, and provide such	336
Vessel. The Charterers have the right to fit additional	271		information and documents to enable the Owners to	337
equipment at their expense and risk but the Charterers	272		comply, with all such instructions or directions in regard	338
shall remove such equipment at the end of the period if	273		to the employment, insurances, operation, repairs and	339
requested by the Owners. Any equipment including radio	274		maintenance of the Vessel as laid down in the Financial	340
equipment on hire on the Vessel at time of delivery shall	275		Instrument or as may be directed from time to time during	341
be kept and maintained by the Charterers and the	276		the currency of the Charter by the mortgagee(s) in	342
Charterers shall assume the obligations and liabilities	277		conformity with the Financial Instrument. The Charterers	343
of the Owners under any lease contracts in connection	278		confirm that, for this purpose, they have acquainted	344
therewith and shall reimburse the Owners for all	279		themselves with all relevant terms, conditions and	345
expenses incurred in connection therewith, also for any	280		provisions of the Financial Instrument and agree to	346
new equipment required in order to comply with radio	281		acknowledge this in writing in any form that may be	347
regulations.	282		required by the mortgagee(s). The Owners warrant that	348
(g) <u>Periodical Dry-Docking</u> - The Charterers shall dry-	283		they have not effected any mortgage(s) other than stated	349
dock the Vessel and clean and paint her underwater	284		in Box 28 and that they shall not agree to any	350
parts whenever the same may be necessary, but not	285		amendment of the mortgage(s) referred to in Box 28 or	351
less than once during the period stated in Box 19 or, if	286		effect any other mortgage(s) without the prior consent	352
Box 19 has been left blank, every sixty (60) calendar	287		of the Charterers, which shall not be unreasonably	353
months after delivery or such other period as may be	288		withheld.	354
required by the Classification Society or flag State.	289	*)	(Optional, Clauses 12(a) and 12(b) are alternatives;	355
			indicate alternative agreed in Box 28).	356
<b>11. Hire</b>	290			
(a) The Charterers shall pay hire due to the Owners	291		<b>13. Insurance and Repairs</b>	357
punctually in accordance with the terms of this Charter	292		(a) During the Charter Period the Vessel shall be kept	358
in respect of which time shall be of the essence.	293		insured by the Charterers at their expense against hull	359
(b) The Charterers shall pay to the Owners for the hire	294		and machinery, war and Protection and Indemnity risks	360
of the Vessel a lump sum in the amount indicated in	295		(and any risks against which it is compulsory to insure	361
Box 22 which shall be payable not later than every thirty	296		for the operation of the Vessel, including maintaining	362
(30) running days in advance, the first lump sum being	297		financial security in accordance with sub-clause	363
payable on the date and hour of the Vessel's delivery to	298		10(a)(iii)) in such form as the Owners shall in writing	364
the Charterers. Hire shall be paid continuously	299		approve, which approval shall not be un-reasonably	365
throughout the Charter Period.	300		withheld. Such insurances shall be arranged by the	366
(c) Payment of hire shall be made in cash without	301		Charterers to protect the interests of both the Owners	367
discount in the currency and in the manner indicated in	302		and the Charterers and the mortgagee(s) (if any), and	368
Box 25 and at the place mentioned in Box 26.	303		the Charterers shall be at liberty to protect under such	369
(d) Final payment of hire, if for a period of less than	304		insurances the interests of any managers they may	370
thirty (30) running days, shall be calculated proportionally	305		appoint. Insurance policies shall cover the Owners and	371
according to the number of days and hours remaining	306		the Charterers according to their respective interests.	372
before redelivery and advance payment to be effected	307		Subject to the provisions of the Financial Instrument, if	373
accordingly.	308		any, and the approval of the Owners and the insurers,	374
(e) Should the Vessel be lost or missing, hire shall	309		the Charterers shall effect all insured repairs and shall	375
cease from the date and time when she was lost or last	310		undertake settlement and reimbursement from the	376
heard of. The date upon which the Vessel is to be treated	311		insurers of all costs in connection with such repairs as	377
as lost or missing shall be ten (10) days after the Vessel	312		well as insured charges, expenses and liabilities to the	378
was last reported or when the Vessel is posted as	313		extent of coverage under the insurances herein provided	379
missing by Lloyd's, whichever occurs first. Any hire paid	314		for.	380
in advance to be adjusted accordingly.	315		The Charterers also to remain responsible for and to	381
(f) Any delay in payment of hire shall entitle the	316		effect repairs and settlement of costs and expenses	382
Owners to interest at the rate per annum as agreed in	317		incurred thereby in respect of all other repairs not	383
Box 24. If Box 24 has not been filled in, the three months	318		covered by the insurances and/or not exceeding any	384
interbank offered rate in London (LIBOR or its successor)	319		possible franchise(s) or deductibles provided for in the	385
for the currency stated in Box 25, as quoted by the British	320		insurances.	386
Bankers' Association (BBA) on the date when the hire	321		All time used for repairs under the provisions of sub-	387
fell due, increased by 2 per cent., shall apply.	322		clause 13(a) and for repairs of latent defects according	388
(g) Payment of interest due under sub-clause 11(f)	323		to Clause 3(c) above, including any deviation, shall be	389
shall be made within seven (7) running days of the date	324		for the Charterers' account.	390
of the Owners' invoice specifying the amount payable	325		(b) If the conditions of the above insurances permit	391
or, in the absence of an invoice, at the time of the next	326		additional insurance to be placed by the parties, such	392
hire payment date.	327		cover shall be limited to the amount for each party set	393
			out in Box 30 and Box 31, respectively. The Owners or	394
<b>12. Mortgage</b>	328		the Charterers as the case may be shall immediately	395
(only to apply if Box 28 has been appropriately filled in)	329		furnish the other party with particulars of any additional	396

**PART II**  
**"BARECON 2001" Standard Bareboat Charter**

insurance effected, including copies of any cover notes	397	presentation of accounts.	464
or policies and the written consent of the insurers of	398	(e) The Charterers to remain responsible for and to	465
any such required insurance in any case where the	399	effect repairs and settlement of costs and expenses	466
consent of such insurers is necessary.	400	incurred thereby in respect of all other repairs not	467
(c) The Charterers shall upon the request of the	401	covered by the insurances and/or not exceeding any	468
Owners, provide information and promptly execute such	402	possible franchise(s) or deductibles provided for in the	469
documents as may be required to enable the Owners to	403	insurances.	470
comply with the insurance provisions of the Financial	404	(f) All time used for repairs under the provisions of	471
Instrument.	405	sub-clauses 14(d) and 14(e) and for repairs of latent	472
(d) Subject to the provisions of the Financial Instru-	406	defects according to Clause 3 above, including any	473
ment, if any, should the Vessel become an actual,	407	deviation, shall be for the Charterers' account and shall	474
constructive, compromised or agreed total loss under	408	form part of the Charter Period.	475
the insurances required under sub-clause 13(a), all	409	The Owners shall not be responsible for any expenses	476
insurance payments for such loss shall be paid to the	410	as are incident to the use and operation of the Vessel	477
Owners who shall distribute the moneys between the	411	for such time as may be required to make such repairs.	478
Owners and the Charterers according to their respective	412	(g) If the conditions of the above insurances permit	479
interests. The Charterers undertake to notify the Owners	413	additional insurance to be placed by the parties such	480
and the mortgagee(s), if any, of any occurrences in	414	cover shall be limited to the amount for each party set	481
consequence of which the Vessel is likely to become a	415	out in Box 30 and Box 31, respectively. The Owners or	482
total loss as defined in this Clause.	416	the Charterers as the case may be shall immediately	483
(e) The Owners shall upon the request of the	417	furnish the other party with particulars of any additional	484
Charterers, promptly execute such documents as may	418	insurance effected, including copies of any cover notes	485
be required to enable the Charterers to abandon the	419	or policies and the written consent of the insurers of	486
Vessel to insurers and claim a constructive total loss.	420	any such required insurance in any case where the	487
(f) For the purpose of insurance coverage against hull	421	consent of such insurers is necessary.	488
and machinery and war risks under the provisions of	422	(h) Should the Vessel become an actual, constructive,	489
sub-clause 13(a), the value of the Vessel is the sum	423	compromised or agreed total loss under the insurances	490
indicated in Box 29.	424	required under sub-clause 14(a), all insurance payments	491
<b>14. Insurance, Repairs and Classification</b>	425	for such loss shall be paid to the Owners, who shall	492
<i>(Optional, only to apply if expressly agreed and stated</i>	426	distribute the moneys between themselves and the	493
<i>in Box 25, in which event Clause 13 shall be considered</i>	427	Charterers according to their respective interests.	494
<i>deleted).</i>	428	(i) If the Vessel becomes an actual, constructive,	495
(a) During the Charter Period the Vessel shall be kept	429	compromised or agreed total loss under the insurances	496
insured by the Owners at their expense against hull and	430	arranged by the Owners in accordance with sub-clause	497
machinery and war risks under the form of policy or	431	14(a), this Charter shall terminate as of the date of such	498
policies attached hereto. The Owners and/or insurers	432	loss.	499
shall not have any right of recovery or subrogation	433	(j) The Charterers shall upon the request of the	500
against the Charterers on account of loss of or any	434	Owners, promptly execute such documents as may be	501
damage to the Vessel or her machinery or appurte-	435	required to enable the Owners to abandon the Vessel	502
enances covered by such insurance, or on account of	436	to the insurers and claim a constructive total loss.	503
payments made to discharge claims against or liabilities	437	(k) For the purpose of insurance coverage against hull	504
of the Vessel or the Owners covered by such insurance.	438	and machinery and war risks under the provisions of	505
Insurance policies shall cover the Owners and the	439	sub-clause 14(a), the value of the Vessel is the sum	506
Charterers according to their respective interests.	440	indicated in Box 29.	507
(b) During the Charter Period the Vessel shall be kept	441	(l) Notwithstanding anything contained in sub-clause	508
insured by the Charterers at their expense against	442	10(a), it is agreed that under the provisions of Clause	509
Protection and Indemnity risks (and any risks against	443	14, if applicable, the Owners shall keep the Vessel's	510
which it is compulsory to insure for the operation of the	444	Class fully up to date with the Classification Society	511
Vessel, including maintaining financial security in	445	indicated in Box 10 and maintain all other necessary	512
accordance with sub-clause 10(a)(iii)) in such form as	446	certificates in force at all times.	513
the Owners shall in writing approve which approval shall	447	<b>15. Redelivery</b>	514
not be unreasonably withheld.	448	At the expiration of the Charter Period the Vessel shall	515
(c) In the event that any act or negligence of the	449	be redelivered by the Charterers to the Owners at a	516
Charterers shall vitiate any of the insurance herein	450	safe and ice-free port or place as indicated in Box 16, in	517
provided, the Charterers shall pay to the Owners all	451	such ready safe berth as the Owners may direct. The	518
losses and indemnify the Owners against all claims and	452	Charterers shall give the Owners not less than thirty	519
demands which would otherwise have been covered by	453	(30) running days' preliminary notice of expected date,	520
such insurance.	454	range of ports of redelivery or port or place of redelivery	521
(d) The Charterers shall, subject to the approval of the	455	and not less than fourteen (14) running days' definite	522
Owners or Owners' Underwriters, effect all insured	456	notice of expected date and port or place of redelivery.	523
repairs, and the Charterers shall undertake settlement	457	Any changes thereafter in the Vessel's position shall be	524
of all miscellaneous expenses in connection with such	458	notified immediately to the Owners.	525
repairs as well as all insured charges, expenses and	459	The Charterers warrant that they will not permit the	526
liabilities to the extent of coverage under the insurances	460	Vessel to commence a voyage (including any preceding	527
provided for under the provisions of sub-clause 14(a).	461	ballast voyage) which cannot reasonably be expected	528
The Charterers to be secured reimbursement through	462	to be completed in time to allow redelivery of the Vessel	529
the Owners' Underwriters for such expenditures upon	463	within the Charter Period. Notwithstanding the above,	530

**PART II**  
**"BARECON 2001" Standard Bareboat Charter**

should the Charterers fail to redeliver the Vessel within the Charter Period, the Charterers shall pay the daily equivalent to the rate of hire stated in Box 22 plus 10 per cent. or to the market rate, whichever is the higher, for the number of days by which the Charter Period is exceeded. All other terms, conditions and provisions of this Charter shall continue to apply.	531	<b>19. Salvage</b>	594
Subject to the provisions of Clause 10, the Vessel shall be redelivered to the Owners in the same or as good structure, state, condition and class as that in which she was delivered, fair wear and tear not affecting class excepted.	532	All salvage and towage performed by the Vessel shall be for the Charterers' benefit and the cost of repairing damage occasioned thereby shall be borne by the Charterers.	595
The Vessel upon redelivery shall have her survey cycles up to date and trading and class certificates valid for at least the number of months agreed in Box 17.	533		596
	534		597
	535		598
	536	<b>20. Wreck Removal</b>	599
	537	In the event of the Vessel becoming a wreck or obstruction to navigation the Charterers shall indemnify the Owners against any sums whatsoever which the Owners shall become liable to pay and shall pay in consequence of the Vessel becoming a wreck or obstruction to navigation.	600
	538		601
	539		602
	540		603
	541		604
	542		605
	543	<b>21. General Average</b>	606
	544	The Owners shall not contribute to General Average.	607
	545		
<b>16. Non-Lien</b>	546	<b>22. Assignment, Sub-Charter and Sale</b>	608
The Charterers will not suffer, nor permit to be continued, any lien or encumbrance incurred by them or their agents, which might have priority over the title and interest of the Owners in the Vessel. The Charterers further agree to fasten to the Vessel in a conspicuous place and to keep so fastened during the Charter Period a notice reading as follows:	547	(a) The Charterers shall not assign this Charter nor sub-charter the Vessel on a bareboat basis except with the prior consent in writing of the Owners, which shall not be unreasonably withheld, and subject to such terms and conditions as the Owners shall approve.	609
"This Vessel is the property of (name of Owners). It is under charter to (name of Charterers) and by the terms of the Charter Party neither the Charterers nor the Master have any right, power or authority to create, incur or permit to be imposed on the Vessel any lien whatsoever."	548	(b) The Owners shall not sell the Vessel during the currency of this Charter except with the prior written consent of the Charterers, which shall not be unreasonably withheld, and subject to the buyer accepting an assignment of this Charter.	610
	549		611
	550		612
	551		613
	552		614
	553		615
	554		616
	555		617
	556		618
	557		
	558	<b>23. Contracts of Carriage</b>	619
	559	(a) The Charterers are to procure that all documents issued during the Charter Period evidencing the terms and conditions agreed in respect of carriage of goods shall contain a paramount clause incorporating any legislation relating to carrier's liability for cargo compulsorily applicable in the trade; if no such legislation exists, the documents shall incorporate the Hague-Visby Rules. The documents shall also contain the New Jason Clause and the Both-to-Blame Collision Clause.	620
	560	(b) The Charterers are to procure that all passenger tickets issued during the Charter Period for the carriage of passengers and their luggage under this Charter shall contain a paramount clause incorporating any legislation relating to carrier's liability for passengers and their luggage compulsorily applicable in the trade; if no such legislation exists, the passenger tickets shall incorporate the Athens Convention Relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, 1974, and any protocol thereto.	621
	561		622
	562		623
	563		624
	564		625
	565		626
	566		627
	567		628
	568		629
	569		630
	570		631
	571		632
	572		633
	573		634
	574		635
	575		636
	576		637
	577		638
	578		639
	579		
	580	<b>24. Bank Guarantee</b>	640
	581	(Optional, only to apply if Box 27 filled in)	641
	582	The Charterers undertake to furnish, before delivery of the Vessel, a first class bank guarantee or bond in the sum and at the place as indicated in Box 27 as guarantee for full performance of their obligations under this Charter.	642
	583		643
	584		644
	585		645
	586		646
		<b>25. Requisition/Acquisition</b>	647
<b>18. Lien</b>	587	(a) In the event of the Requisition for Hire of the Vessel by any governmental or other competent authority (hereinafter referred to as "Requisition for Hire") irrespective of the date during the Charter Period when "Requisition for Hire" may occur and irrespective of the length thereof and whether or not it be for an indefinite	648
The Owners to have a lien upon all cargoes, sub-hires and sub-freights belonging or due to the Charterers or any sub-charterers and any Bill of Lading freight for all claims under this Charter, and the Charterers to have a lien on the Vessel for all moneys paid in advance and not earned.	588		649
	589		650
	590		651
	591		652
	592		653
	593		

**PART II**  
**"BARECON 2001" Standard Bareboat Charter**

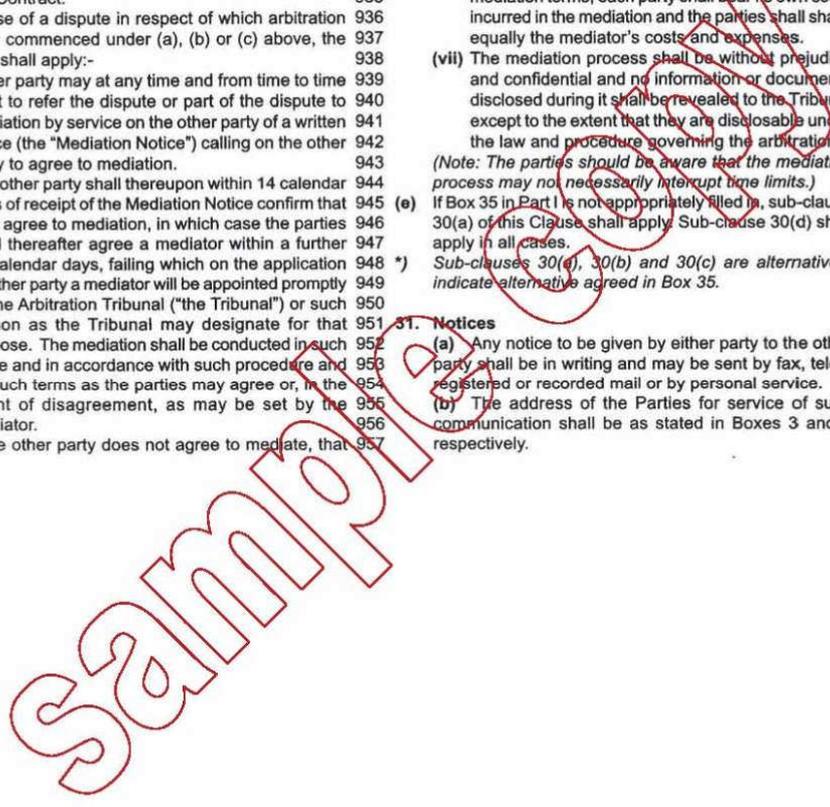
or a limited period of time, and irrespective of whether it	654	the same time as the next payment of hire is due.	721
may or will remain in force for the remainder of the	655	(e) The Charterers shall have the liberty:	722
Charter Period, this Charter shall not be deemed thereby	656	(i) to comply with all orders, directions, recommend-	723
or thereupon to be frustrated or otherwise terminated	657	ations or advice as to departure, arrival, routes,	724
and the Charterers shall continue to pay the stipulated	658	sailing in convoy, ports of call, stoppages,	725
hire in the manner provided by this Charter until the time	659	destinations, discharge of cargo, delivery, or in any	726
when the Charter would have terminated pursuant to	660	other way whatsoever, which are given by the	727
any of the provisions hereof always provided, however	661	Government of the Nation under whose flag the	728
that in the event of "Requisition for Hire" any Requisition	662	Vessel sails, or any other Government, body or	729
Hire or compensation received or receivable by the	663	group whatsoever acting with the power to compel	730
Owners shall be payable to the Charterers during the	664	compliance with their orders or directions;	731
remainder of the Charter Period or the period of the	665	(ii) to comply with the orders, directions or recom-	732
"Requisition for Hire" whichever be the shorter.	666	mendations of any war risks underwriters who have	733
(b) In the event of the Owners being deprived of their	667	the authority to give the same under the terms of	734
ownership in the Vessel by any Compulsory Acquisition	668	the war risks insurance;	735
of the Vessel or requisition for title by any governmental	669	(iii) to comply with the terms of any resolution of the	736
or other competent authority (hereinafter referred to as	670	Security Council of the United Nations, any	737
"Compulsory Acquisition"), then, irrespective of the date	671	directives of the European Community, the effective	738
during the Charter Period when "Compulsory Acqui-	672	orders of any other Supranational body which has	739
sition" may occur, this Charter shall be deemed	673	the right to issue and give the same, and with	740
terminated as of the date of such "Compulsory	674	national laws aimed at enforcing the same to which	741
Acquisition". In such event Charter Hire to be considered	675	the Owners are subject, and to obey the orders	742
as earned and to be paid up to the date and time of	676	and directions of those who are charged with their	743
such "Compulsory Acquisition".	677	enforcement.	744
		(f) In the event of outbreak of war (whether there be a	745
<b>26. War</b>	678	declaration of war or not) (i) between any two or more	746
(a) For the purpose of this Clause, the words "War	679	of the following countries: the United States of America;	747
Risks" shall include any war (whether actual or	680	Russia; the United Kingdom; France; and the People's	748
threatened), act of war, civil war, hostilities, revolution,	681	Republic of China, (ii) between any two or more of the	749
rebellion, civil commotion, warlike operations, the laying	682	countries stated in Box 36, both the Owners and the	750
of mines (whether actual or reported), acts of piracy,	683	Charterers shall have the right to cancel this Charter,	751
acts of terrorists, acts of hostility or malicious damage,	684	whereupon the Charterers shall redeliver the Vessel to	752
blockades (whether imposed against all vessels or	685	the Owners in accordance with Clause 15, if the Vessel	753
imposed selectively against vessels of certain flags or	686	has cargo on board after discharge thereof at	754
ownership, or against certain cargoes or crews or	687	destination, or if debarred under this Clause from	755
otherwise howsoever), by any person, body, terrorist or	688	reaching or entering it at a near, open and safe port as	756
political group, or the Government of any state	689	directed by the Owners, or if the Vessel has no cargo	757
whatsoever, which may be dangerous or are likely to be	690	on board, at the port at which the Vessel then is or if at	758
or to become dangerous to the Vessel, her cargo, crew	691	sea at a near, open and safe port as directed by the	759
or other persons on board the Vessel.	692	Owners. In all cases hire shall continue to be paid in	760
(b) The Vessel, unless the written consent of the	693	accordance with Clause 11 and except as aforesaid all	761
Owners be first obtained, shall not continue to go	694	other provisions of this Charter shall apply until	762
through any port, place, area or zone (whether of land	695	redelivery.	763
or sea), or any waterway or canal, where it reasonably	696		
appears that the Vessel, her cargo, crew or other	697	<b>27. Commission</b>	764
persons on board the Vessel, in the reasonable	698	The Owners to pay a commission at the rate indicated	765
judgement of the Owners, may be, or are likely to be,	699	in Box 33 to the Brokers named in Box 33 on any hire	766
exposed to War Risks. Should the Vessel be within any	700	paid under the Charter. If no rate is indicated in Box 33,	767
such place as aforesaid, which only becomes danger-	701	the commission to be paid by the Owners shall cover	768
ous, or is likely to be or to become dangerous, after her	702	the actual expenses of the Brokers and a reasonable	769
entry into it, the Owners shall have the right to require	703	fee for their work.	770
the Vessel to leave such area.	704	If the full hire is not paid owing to breach of the Charter	771
(c) The Vessel shall not load contraband cargo, or to	705	by either of the parties the party liable therefor shall	772
pass through any blockade, whether such blockade be	706	indemnify the Brokers against their loss of commission.	773
imposed on all vessels, or is imposed selectively in any	707	Should the parties agree to cancel the Charter, the	774
way whatsoever against vessels of certain flags or	708	Owners shall indemnify the Brokers against any loss of	775
ownership, or against certain cargoes or crews or	709	commission but in such case the commission shall not	776
otherwise howsoever, or to proceed to an area where	710	exceed the brokerage on one year's hire.	777
she shall be subject, or is likely to be subject to a	711		
belligerent's right of search and/or confiscation.	712	<b>28. Termination</b>	778
(d) If the insurers of the war risks insurance, when	713	(a) <u>Charterers' Default</u>	779
Clause 14 is applicable, should require payment of	714	The Owners shall be entitled to withdraw the Vessel from	780
premiums and/or calls because, pursuant to the	715	the service of the Charterers and terminate the Charter	781
Charterers' orders, the Vessel is within, or is due to enter	716	with immediate effect by written notice to the Charterers if:	782
and remain within, any area or areas which are specified	717	(i) the Charterers fail to pay hire in accordance with	783
by such insurers as being subject to additional premiums	718	Clause 11. However, where there is a failure to	784
because of War Risks, then such premiums and/or calls	719	make punctual payment of hire due to oversight,	785
shall be reimbursed by the Charterers to the Owners at	720	negligence, errors or omissions on the part of the	786

**PART II**  
**"BARECON 2001" Standard Bareboat Charter**

Charterers or their bankers, the Owners shall give	787	from the Charterers at her current or next port of call, or	854
the Charterers written notice of the number of clear	788	at a port or place convenient to them without hindrance	855
banking days stated in Box 34 (as recognised at the	789	or interference by the Charterers, courts or local	856
agreed place of payment) in which to rectify	790	authorities. Pending physical repossession of the Vessel	857
the failure, and when so rectified within such	791	in accordance with this Clause 29, the Charterers shall	858
number of days following the Owners' notice, the	792	hold the Vessel as gratuitous bailee only to the Owners.	859
payment shall stand as regular and punctual.	793	The Owners shall arrange for an authorised represent-	860
Failure by the Charterers to pay hire within the	794	ative to board the Vessel as soon as reasonably	861
number of days stated in Box 34 of their receiving	795	practicable following the termination of the Charter. The	862
the Owners' notice as provided herein, shall entitle	796	Vessel shall be deemed to be repossessed by the	863
the Owners to withdraw the Vessel from the service	797	Owners from the Charterers upon the boarding of the	864
of the Charterers and terminate the Charter without	798	Vessel by the Owners' representative. All arrangements	865
further notice;	799	and expenses relating to the settling of wages,	866
(ii) the Charterers fail to comply with the requirements of:	800	disembarkation and repatriation of the Charterers'	867
(1) Clause 6 (Trading Restrictions)	801	Master, officers and crew shall be the sole responsibility	868
(2) Clause 13(a) (Insurance and Repairs)	802	of the Charterers.	869
provided that the Owners shall have the option, by	803		
written notice to the Charterers, to give the	804	<b>30. Dispute Resolution</b>	870
Charterers a specified number of days grace within	805	(a) This Contract shall be governed by and construed	871
which to rectify the failure without prejudice to the	806	in accordance with English law and any dispute arising	872
Owners' right to withdraw and terminate under this	807	out of or in connection with this Contract shall be referred	873
Clause if the Charterers fail to comply with such	808	to arbitration in London in accordance with the Arbitration	874
notice;	809	Act 1996 or any statutory modification or re-enactment	875
(iii) the Charterers fail to rectify any failure to comply	810	thereof save to the extent necessary to give effect to	876
with the requirements of sub-clause 10(a)(i)	811	the provisions of this Clause.	877
(Maintenance and Repairs) as soon as practically	812	The arbitration shall be conducted in accordance with	878
possible after the Owners have requested them in	813	the London Maritime Arbitrators Association (LMAA)	879
writing so to do and in any event so that the Vessel's	814	Terms current at the time when the arbitration proceed-	880
insurance cover is not prejudiced.	815	ings are commenced.	881
(b) <u>Owners' Default</u>	816	The reference shall be to three arbitrators. A party	882
If the Owners shall by any act or omission be in breach	817	wishing to refer a dispute to arbitration shall appoint its	883
of their obligations under this Charter to the extent that	818	arbitrator and send notice of such appointment in writing	884
the Charterers are deprived of the use of the Vessel	819	to the other party requiring the other party to appoint its	885
and such breach continues for a period of fourteen (14)	820	own arbitrator within 14 calendar days of that notice and	886
running days after written notice thereof has been given	821	stating that it will appoint its arbitrator as sole arbitrator	887
by the Charterers to the Owners, the Charterers shall	822	unless the other party appoints its own arbitrator and	888
be entitled to terminate this Charter with immediate effect	823	gives notice that it has done so within the 14 days	889
by written notice to the Owners.	824	specified. If the other party does not appoint its own	890
(c) <u>Loss of Vessel</u>	825	arbitrator and give notice that it has done so within the	891
This Charter shall be deemed to be terminated if the	826	14 days specified, the party referring a dispute to	892
Vessel becomes a total loss or is declared as a	827	arbitration may, without the requirement of any further	893
constructive or compromised or arranged total loss. For	828	prior notice to the other party, appoint its arbitrator as	894
the purpose of this sub-clause, the Vessel shall not be	829	sole arbitrator and shall advise the other party	895
deemed to be lost unless she has either become an	830	accordingly. The award of a sole arbitrator shall be	896
actual total loss or agreement has been reached with	831	binding on both parties as if he had been appointed by	897
her underwriters in respect of her constructive,	832	agreement.	898
compromised or arranged total loss or if such agreement	833	Nothing herein shall prevent the parties agreeing in	899
with her underwriters is not reached it is adjudged by a	834	writing to vary these provisions to provide for the	900
competent tribunal that a constructive loss of the Vessel	835	appointment of a sole arbitrator.	901
has occurred.	836	In cases where neither the claim nor any counterclaim	902
(d) Either party shall be entitled to terminate this	837	exceeds the sum of US\$50,000 (or such other sum as	903
Charter with immediate effect by written notice to the	838	the parties may agree) the arbitration shall be conducted	904
other party in the event of an order being made or	839	in accordance with the LMAA Small Claims Procedure	905
resolution passed for the winding up, dissolution,	840	current at the time when the arbitration proceedings are	906
liquidation or bankruptcy of the other party (otherwise	841	commenced.	907
than for the purpose of reconstruction or amalgamation)	842	(b) This Contract shall be governed by and construed	908
or if a receiver is appointed, or if it suspends payment,	843	in accordance with Title 9 of the United States Code	909
ceases to carry on business or makes any special	844	and the Maritime Law of the United States and any	910
arrangement or composition with its creditors.	845	dispute arising out of or in connection with this Contract	911
(e) The termination of this Charter shall be without	846	shall be referred to three persons at New York, one to	912
prejudice to all rights accrued due between the parties	847	be appointed by each of the parties hereto, and the third	913
prior to the date of termination and to any claim that	848	by the two so chosen; their decision or that of any two	914
either party might have.	849	of them shall be final, and for the purposes of enforcing	915
		any award, judgement may be entered on an award by	916
<b>29. Repossession</b>	850	any court of competent jurisdiction. The proceedings	917
In the event of the termination of this Charter in	851	shall be conducted in accordance with the rules of the	918
accordance with the applicable provisions of Clause 28,	852	Society of Maritime Arbitrators, Inc.	919
the Owners shall have the right to repossess the Vessel	853	In cases where neither the claim nor any counterclaim	920

**PART II**  
**"BARECON 2001" Standard Bareboat Charter**

exceeds the sum of US\$50,000 (or such other sum as	921	fact may be brought to the attention of the Tribunal	958
the parties may agree) the arbitration shall be conducted	922	and may be taken into account by the Tribunal when	959
in accordance with the Shortened Arbitration Procedure	923	allocating the costs of the arbitration as between	960
of the Society of Maritime Arbitrators, Inc. current at	924	the parties.	961
the time when the arbitration proceedings are commenced.	925	(iv) The mediation shall not affect the right of either	962
*) (c) This Contract shall be governed by and construed	926	party to seek such relief or take such steps as it	963
in accordance with the laws of the place mutually agreed	927	considers necessary to protect its interest.	964
by the parties and any dispute arising out of or in	928	(v) Either party may advise the Tribunal that they have	965
connection with this Contract shall be referred to	929	agreed to mediation. The arbitration procedure shall	966
arbitration at a mutually agreed place, subject to the	930	continue during the conduct of the mediation but	967
procedures applicable there.	931	the Tribunal may take the mediation timetable into	968
(d) Notwithstanding (a), (b) or (c) above, the parties	932	account when setting the timetable for steps in the	969
may agree at any time to refer to mediation any	933	arbitration.	970
difference and/or dispute arising out of or in connection	934	(vi) Unless otherwise agreed or specified in the	971
with this Contract.	935	mediation terms, each party shall bear its own costs	972
In the case of a dispute in respect of which arbitration	936	incurred in the mediation and the parties shall share	973
has been commenced under (a), (b) or (c) above, the	937	equally the mediator's costs and expenses.	974
following shall apply:-	938	(vii) The mediation process shall be without prejudice	975
(i) Either party may at any time and from time to time	939	and confidential and no information or documents	976
elect to refer the dispute or part of the dispute to	940	disclosed during it shall be revealed to the Tribunal	977
mediation by service on the other party of a written	941	except to the extent that they are disclosable under	978
notice (the "Mediation Notice") calling on the other	942	the law and procedure governing the arbitration.	979
party to agree to mediation.	943	(Note: The parties should be aware that the mediation	980
(ii) The other party shall thereupon within 14 calendar	944	process may not necessarily interrupt time limits.)	981
days of receipt of the Mediation Notice confirm that	945	(e) If Box 35 in Part I is not appropriately filled in, sub-clause	982
they agree to mediation, in which case the parties	946	30(a) of this Clause shall apply. Sub-clause 30(d) shall	983
shall thereafter agree a mediator within a further	947	apply in all cases.	984
14 calendar days, failing which on the application	948	*) Sub-clauses 30(a), 30(b) and 30(c) are alternatives;	985
of either party a mediator will be appointed promptly	949	indicate alternative agreed in Box 35.	986
by the Arbitration Tribunal ("the Tribunal") or such	950		
person as the Tribunal may designate for that	951	<b>31. Notices</b>	987
purpose. The mediation shall be conducted in such	952	(a) Any notice to be given by either party to the other	988
place and in accordance with such procedure and	953	party shall be in writing and may be sent by fax, telex,	989
on such terms as the parties may agree or, in the	954	registered or recorded mail or by personal service.	990
event of disagreement, as may be set by the	955	(b) The address of the Parties for service of such	991
mediator.	956	communication shall be as stated in Boxes 3 and 4	992
(iii) If the other party does not agree to mediate, that	957	respectively.	993



**PART III**  
**PROVISIONS TO APPLY FOR NEWBUILDING VESSELS ONLY**  
*(Optional, only to apply if expressly agreed and stated in Box 37)*

<b>1. Specifications and Building Contract</b>	1	and upon and after such acceptance, subject to Clause	69
(a) The Vessel shall be constructed in accordance with the Building Contract (hereafter called "the Building Contract") as annexed to this Charter, made between the Builders and the Owners and in accordance with the specifications and plans annexed thereto, such Building Contract, specifications and plans having been counter-signed as approved by the Charterers.	2	1(d), the Charterers shall not be entitled to make any claim	70
(b) No change shall be made in the Building Contract or in the specifications or plans of the Vessel as approved by the Charterers as aforesaid, without the Charterers' consent.	3	against the Owners in respect of any conditions,	71
(c) The Charterers shall have the right to send their representative to the Builders' Yard to inspect the Vessel during the course of her construction to satisfy themselves that construction is in accordance with such approved specifications and plans as referred to under sub-clause 'a) of this Clause.	4	representations or warranties, whether express or implied,	72
(d) The Vessel shall be built in accordance with the Building Contract and shall be of the description set out herein. Subject to the provisions of sub-clause 2(c)(ii) hereunder, the Charterers shall be bound to accept the Vessel from the Owners, completed and constructed in accordance with the Building Contract, on the date of delivery by the Builders. The Charterers undertake that having accepted the Vessel they will not thereafter raise any claims against the Owners in respect of the Vessel's performance or specification or defects, if any. Nevertheless, in respect of any repairs, replacements or defects which appear within the first 12 months from delivery by the Builders, the Owners shall endeavour to compel the Builders to repair, replace or remedy any defects or to recover from the Builders any expenditure incurred in carrying out such repairs, replacements or remedies. However, the Owners' liability to the Charterers shall be limited to the extent the Owners have a valid claim against the Builders under the guarantee clause of the Building Contract (a copy whereof has been supplied to the Charterers). The Charterers shall be bound to accept such sums as the Owners are reasonably able to recover under this Clause and shall make no further claim on the Owners for the difference between the amount(s) so recovered and the actual expenditure on repairs, replacement or remedying defects or for any loss of time incurred.	5	as to the seaworthiness of the Vessel or in respect of delay in delivery.	73
Any liquidated damages for physical defects or deficiencies shall accrue to the account of the party stated in Box 41(a) or if not filled in shall be shared equally between the parties. The costs of pursuing a claim or claims against the Builders under this Clause (including any liability to the Builders) shall be borne by the party stated in Box 41(b) or if not filled in shall be shared equally between the parties.	6	(b) If for any reason other than a default by the Owners under the Building Contract, the Builders become entitled under that Contract not to deliver the Vessel to the Owners, the Owners shall upon giving to the Charterers written notice of Builders becoming so entitled, be excused from giving delivery of the Vessel to the Charterers and upon receipt of such notice by the Charterers this Charter shall cease to have effect.	74
	7	(c) If for any reason the Owners become entitled under the Building Contract to reject the Vessel the Owners shall, before exercising such right of rejection, consult the Charterers and thereupon	75
	8	(i) if the Charterers do not wish to take delivery of the Vessel they shall inform the Owners within seven (7) running days by notice in writing and upon receipt by the Owners of such notice this Charter shall cease to have effect; or	76
	9	(ii) if the Charterers wish to take delivery of the Vessel they may by notice in writing within seven (7) running days require the Owners to negotiate with the Builders as to the terms on which delivery should be taken and/or refrain from exercising their right to rejection and upon receipt of such notice the Owners shall commence such negotiations and/or take delivery of the Vessel from the Builders and deliver her to the Charterers;	77
	10	(iii) in no circumstances shall the Charterers be entitled to reject the Vessel unless the Owners are able to reject the Vessel from the Builders;	78
	11	(iv) if this Charter terminates under sub-clause (b) or (c) of this Clause, the Owners shall thereafter not be liable to the Charterers for any claim under or arising out of this Charter or its termination.	79
	12	(d) Any liquidated damages for delay in delivery under the Building Contract and any costs incurred in pursuing a claim therefor shall accrue to the account of the party stated in Box 41(c) or if not filled in shall be shared equally between the parties.	80
	13		81
	14		82
	15		83
	16		84
	17		85
	18		86
	19		87
	20		88
	21		89
	22		90
	23		91
	24		92
	25		93
	26		94
	27		95
	28		96
	29		97
	30		98
	31		99
	32		100
	33		101
	34		102
	35		103
	36		104
	37		105
	38		106
	39		107
	40		108
	41		109
	42		110
	43		
	44	<b>3. Guarantee Works</b>	111
	45	If not otherwise agreed, the Owners authorise the Charterers to arrange for the guarantee works to be performed in accordance with the building contract terms, and hire to continue during the period of guarantee works. The Charterers have to advise the Owners about the performance to the extent the Owners may request.	112
	46		113
	47		114
	48		115
	49		116
	50		117
	51		
	52	<b>4. Name of Vessel</b>	118
	53	The name of the Vessel shall be mutually agreed between the Owners and the Charterers and the Vessel shall be painted in the colours, display the funnel insignia and fly the house flag as required by the Charterers.	119
	54		120
	55		121
	56		122
	57	<b>5. Survey on Redelivery</b>	123
	58	The Owners and the Charterers shall appoint surveyors for the purpose of determining and agreeing in writing the condition of the Vessel at the time of re-delivery. Without prejudice to Clause 15 (Part II), the Charterers shall bear all survey expenses and all other costs, if any, including the cost of docking and undocking, if required, as well as all repair costs incurred. The Charterers shall also bear all loss of time spent in connection with any docking and undocking as well as repairs, which shall be paid at the rate of hire per day or pro rata.	124
	59		125
	60		126
	61		127
	62		128
	63		129
	64		130
	65		131
	66		132
	67		133
	68		
<b>2. Time and Place of Delivery</b>			
(a) Subject to the Vessel having completed her acceptance trials including trials of cargo equipment in accordance with the Building Contract and specifications to the satisfaction of the Charterers, the Owners shall give and the Charterers shall take delivery of the Vessel afloat when ready for delivery and properly documented at the Builders' Yard or some other safe and readily accessible dock, wharf or place as may be agreed between the parties hereto and the Builders. Under the Building Contract the Builders have estimated that the Vessel will be ready for delivery to the Owners as therein provided but the delivery date for the purpose of this Charter shall be the date when the Vessel is in fact ready for delivery by the Builders after completion of trials whether that be before or after as indicated in the Building Contract. The Charterers shall not be entitled to refuse acceptance of delivery of the Vessel			

**"BARECON 2001" Standard Bareboat Charter**

**OPTIONAL  
PART**

**PART IV  
HIRE/PURCHASE AGREEMENT**

*(Optional, only to apply if expressly agreed and stated in Box 42)*

On expiration of this Charter and provided the Charterers have fulfilled their obligations according to Part I and II as well as Part III, if applicable, it is agreed, that on payment of the final payment of hire as per Clause 11 the Charterers have purchased the Vessel with everything belonging to her and the Vessel is fully paid for.	1 2 3 4 5 6 7	In exchange for payment of the last month's hire instalment the Sellers shall furnish the Buyers with a Bill of Sale duly attested and legalized, together with a certificate setting out the registered encumbrances, if any. On delivery of the Vessel the Sellers shall provide for deletion of the Vessel from the Ship's Register and deliver a certificate of deletion to the Buyers. The Sellers shall, at the time of delivery, hand to the Buyers all classification certificates (for hull, engines, anchors, chains, etc.), as well as all plans which may be in Sellers' possession.	28 29 30 31 32 33 34 35 36 37 38
<i>In the following paragraphs the Owners are referred to as the Sellers and the Charterers as the Buyers.</i>	8 9	The Wireless Installation and Nautical Instruments, unless on hire, shall be included in the sale without any extra payment.	39 40 41
The Vessel shall be delivered by the Sellers and taken over by the Buyers on expiration of the Charter.	10 11	The Vessel with everything belonging to her shall be at Sellers' risk and expense until she is delivered to the Buyers, subject to the conditions of this Contract and the Vessel with everything belonging to her shall be delivered and taken over as she is at the time of delivery, after which the Sellers shall have no responsibility for possible faults or deficiencies of any description.	42 43 44 45 46 47 48
The Sellers guarantee that the Vessel, at the time of delivery, is free from all encumbrances and maritime liens or any debts whatsoever other than those arising from anything done or not done by the Buyers or any existing mortgage agreed not to be paid off by the time of delivery. Should any claims, which have been incurred prior to the time of delivery be made against the Vessel, the Sellers hereby undertake to indemnify the Buyers against all consequences of such claims to the extent it can be proved that the Sellers are responsible for such claims. Any taxes, notarial, consular and other charges and expenses connected with the purchase and registration under Buyers' flag, shall be for Buyers' account. Any taxes, consular and other charges and expenses connected with closing of the Sellers' register, shall be for Sellers' account.	12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27	The Buyers undertake to pay for the repatriation of the Master, officers and other personnel if appointed by the Sellers to the port where the Vessel entered the Bareboat Charter as per Clause 3 (Part II) or to pay the equivalent cost for their journey to any other place.	49 50 51 52 53

**PART V**

**PROVISIONS TO APPLY FOR VESSELS REGISTERED IN A BAREBOAT CHARTER REGISTRY**

*(Optional, only to apply if expressly agreed and stated in Box 43)*

<p><b>1. Definitions</b></p> <p>For the purpose of this PART V, the following terms shall have the meanings hereby assigned to them:</p> <p><b>"The Bareboat Charter Registry"</b> shall mean the registry of the State whose flag the Vessel will fly and in which the Charterers are registered as the bareboat charterers during the period of the Bareboat Charter.</p> <p><b>"The Underlying Registry"</b> shall mean the registry of the State in which the Owners of the Vessel are registered as Owners and to which jurisdiction and control of the Vessel will revert upon termination of the Bareboat Charter Registration.</p> <p><b>2. Mortgage</b></p> <p>The Vessel chartered under this Charter is financed by a mortgage and the provisions of Clause 12(b) (Part II) shall apply.</p>	<p>1</p> <p>2</p> <p>3</p> <p>4</p> <p>5</p> <p>6</p> <p>7</p> <p>8</p> <p>9</p> <p>10</p> <p>11</p> <p>12</p> <p>13</p> <p>14</p> <p>15</p> <p>16</p>	<p><b>3. Termination of Charter by Default</b></p> <p>If the Vessel chartered under this Charter is registered in a Bareboat Charter Registry as stated in Box 44, and if the Owners shall default in the payment of any amounts due under the mortgage(s) specified in Box 28, the Charterers shall, if so required by the mortgagee, direct the Owners to re-register the Vessel in the Underlying Registry as shown in Box 45.</p> <p>In the event of the Vessel being deleted from the Bareboat Charter Registry as stated in Box 44, due to a default by the Owners in the payment of any amounts due under the mortgage(s), the Charterers shall have the right to terminate this Charter forthwith and without prejudice to any other claim they may have against the Owners under this Charter.</p>	<p>17</p> <p>18</p> <p>19</p> <p>20</p> <p>21</p> <p>22</p> <p>23</p> <p>24</p> <p>25</p> <p>26</p> <p>27</p> <p>28</p> <p>29</p> <p>30</p> <p>31</p>
---	--	---	---

1. Shipbroker	<b>BIMCO</b> <b>STANDARD CONTRACT OF AFFREIGHTMENT</b> <b>FOR DRY BULK CARGOES</b> <b>CODE NAME: GENCOA</b>		
3. Owners (indicate name, address and telex number)	2. Place and Date of Contract		<b>PART I</b>
	4. Charterers (indicate name, address and telex number)		
5. Description of Cargoes (Cl. 1)			
6. Loading Port(s) or Range(s) (Cl. 1)		7. Discharging Port(s) or Range(s) (Cl. 1)	
8. Total Quantity/Number of Shipments (Cl. 2) If option (a) applies state min./max. quantities and at whose option: _____ OR If option (b) applies state number of shipments: _____		9. Period of Contract (state period, first layday for initial vessel and cancelling date for final vessel) (Cl. 3)	
10. Quantity per Shipment (state min./max. quantity at Owners' option) (Cl. 4)		11. Final Shipment (state min. quantity) (Cl. 5)	
12. Shipment Periods/Programme of Shipments/Scheduling/Nomination (Cl. 6 & 7)			
13. Performing Vessels/Description (Cl. 10)			

Copyright, published by BIMCO  
Copenhagen, November 2004

continued

Printed and sold by Fr. G. Knudtzons Bogtrykkeri A/S, Vallensbækvej 61, DK-2625 Vallensbæk. Fax: +45 4366 0708

(continued)

GENCOA Standard Contract of Affreightment for Dry Bulk Cargoes

PART I

14. Freight Rate (Cl. 12)	15. Freight Payment (currency and when/where payable; also state beneficiary and bank account) (Cl. 12)
16. Demurrage/Despatch Money (state rate(s) or scale) (Cl. 13)	17. Applicable Charter Party (Preamble)
18. Bunker Price Adjustment (Cl. 16) (a) Bunker price (USD per metric ton) _____ (b) Type and grade of oil (indicate whether gas oil, diesel or fuel oil) _____ (c) Port or place (also supplier or published index) _____ (d) (i) Bunker price higher limit _____ (d) (ii) Bunker price lower limit _____ (e) Bunker consumption _____	
19. War Cancellation (indicate other countries, if any, agreed) (Cl. 17)	
20. Dispute Resolution (state 18(a), 18(b) or 18(c) of Cl. 18, as agreed; if 18(c) agreed state place of arbitration) (if not filled in 18(a) shall apply) (Cl. 18)	21. Commission and to whom payable (Cl. 19)
22. Names and Addresses for Nominations/Notifications by the Owners	23. Names and Addresses for Nominations/Notifications by the Charterers
24. Additional Clauses	

It is mutually agreed between the party mentioned in Box 3 (hereinafter referred to as "the Owners") and the party mentioned in Box 4 (hereinafter referred to as "the Charterers") that this Contract shall be performed in accordance with the conditions contained in PART I including additional clauses, if any agreed and stated in Box 24, and PART II. In the event of a conflict of conditions, the provisions of PART I shall prevail over those of PART II to the extent of such conflict but no further.

Signature (Owners)	Signature (Charterers)
--------------------	------------------------

## قائمة المراجع :

### أولاً : المراجع باللغة العربية :

#### أ- المؤلفات العامة :

- 1- هشام صادق ، القانون الواجب التطبيق على عقود التجارة الدولية ، منشأة المعارف، 1995 .
- 2- طلال الشواربي ، المعاملات و القانون للسفن التجارية ، الشهابي للطباعة والنشر، 1995 .
- 3- لطيف جبر كوماني ، القانون البحري ( السفينة – أشخاص الملاحة – النقل – البيوع – التأمين ) مكتبة دار الثقافة للنشر و التوزيع – عمان – سنة 1998 .
- 4- عبد القادر حسين العطير ، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية ، جامعة عمان الأهلية ، 1999 .
- 5- هاني دويدار ، القانون البحري ، دار الجامعة الجديدة للنشر ، سنة 1999.
- 6- كمال حمدي ، القانون البحري ( السفينة – أشخاص الملاحة البحرية – إستغلال السفينة : إيجار السفينة – نقل البضائع و الأشخاص – القطر – الإرشاد ) ، الطبعة الثانية ، منشأة المعارف بالأسكندرية ، سنة 2000 .
- 7- محمد عبد الفتاح ترك ، التحكيم البحري – النطاق الشخصي لإتفاق التحكيم في عقد النقل البحري – دار الجامعة الجديدة ، 2003 .
- 8- عبد الحميد المنشاوي ، قانون التجارة البحرية في ضوء الفقه و القضاء ، منشأة المعارف، سنة 2005 .
- 9- علي بن غانم ، التأمين البحري و ذاتية نظامه القانوني ، دراسة مقارنة بين القانون الجزائري و القانون الفرنسي و الإنجليزي ، ديوان المطبوعات الجامعية ، الطبعة الثانية 2005 .
- 10- العربي بوكعبان ، القانون البحري ، منشورات الألفية الثالثة ، 2010 .

## ب- المؤلفات الخاصة :

- 1- أحمد حسني ، عقود إيجار السفن ، منشأة المعارف الإسكندرية ، سنة 1985.
- 2- علي جمال الدين ، مشاركة إيجار السفن ، منشأة المعارف ، سنة 1999 .

## ج- المقالات الفقهية :

- محمد بن عمار ، الإطار القانوني لإستغلال السفينة ، المجلة الجزائرية للعلوم القانونية ، العدد 01 ، سنة 1998 .

## د- الإجتهااد القضائي :

- 1- قرار المحكمة العليا ، الغرفة التجارية والبحرية ، ملف رقم 13894 ، صادر في 1995/11/07 ، غير منشور.
- 2- قرار المحكمة العليا ، الغرفة التجارية والبحرية ، ملف رقم 119766 ، صادر في 1999/11/22 ، الإجتهااد القضائي للغرفة التجارية والبحرية ، عدد خاص ، قسم الوثائق للمحكمة العليا ، الديوان الوطني للأشغال التربوية ، سنة 1999 .
- 3- قرار المحكمة العليا ، الغرفة التجارية والبحرية ، ملف رقم 249618 ، صادر في 2001/06/20 ، المجلة القضائية لسنة 2003 .

## ه- المعاهدات الدولية :

- إتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كليا أو جزئيا المؤرخة في 2008/12/11 ( قواعد روتردام ) .

## و- التشريع :

- 1- الأمر رقم 76-80 المؤرخ في 23/10/1976 المعدل والمتمم بالقانون رقم 98-05 المؤرخ في 25/06/1998 ، المتضمن القانون البحري .
- 2- الأمر رقم 75-59 المؤرخ في 26/12/1975 المعدل والمتمم بالقانون رقم 05-02 المؤرخ في 06/02/2005 ، المتضمن القانون التجاري .
- 3- الأمر رقم 75-58 المؤرخ في 26/09/1975 المعدل والمتمم بالقانون رقم 80-07 المؤرخ في 08/08/1980 و القانون رقم 83-01 المؤرخ في 29/01/1983 و القانون رقم 84-21 المؤرخ في 24/12/1984 و القانون رقم 88-14 المؤرخ

في 1988/05/03 و القانون رقم 01-89 المؤرخ في 1989/02/07 و القانون رقم 07-05 المؤرخ في 2005/05/13 و القانون رقم 2010-05 المؤرخ في 2005/06/20 و المتضمن القانون المدني .

### ثانيا :المراجع باللغات الأجنبية :

#### a- Ouvrages généraux :

- 1- René RODIERE, Traité Général de Droit Maritime ,Tome1  
Affrètements  
et Transports, Dalloz,1967.
- 2- Antoine VIALARD, droit maritime, centre des publications  
universitaires  
de l'université d'oran, institut de droit et des sciences administrative,  
année 1976/1977 .
- 3- Martine REMOND-GOUILLOUD, Droit Maritime, 2<sup>e</sup> édition A. Pedone  
1993.
- 4- Antoine VIALARD, droit maritime, édition puf, 1997.
- 5- René RODIERE, Emmanuel DU PONTAVICE, Droit maritime, Dalloz,  
12<sup>e</sup> édition 1997.
- 6- Pierre BONASSISE et Christian SCAPEL ,traité de droit maritime,  
l.g.d.j, 2006 .
- 7- JEAN-PIERRE BEURIER , Droits Maritimes , Dalloz , 2006-2007.

#### b -Ouvrages spéciaux :

- 1- HARDY IVAMY, Carriage of goods by sea, Butterworths, Thenth  
edition, 1976.
- 2- Michel DE JUGLART, Emmanuel DU PONTAVICE, Jean-Paul  
SORTAIS, A. PIEDELIEVRE, Gaston DE LESTANG, l'affrètement par  
charte –partie, librairie générale de droit et de jurisprudence de Paris, R.  
PICHON et DURAND-AUZIAS, 1964 .
- 3- Léon LAVERGNE, Les transports par mer, René MOREUX & Cie  
éditeurs

a Paris, 1978 .

4-Chartes-parties analyse comparative, rapport du secretariat de la CNUCED, douzième session, 22 octobre 1990 .

5- Emmanuel DU PONTAVICE, Patricia CORDIER, Transport et Affrètement Maritimes, Encyclopédie DELMAS pour la vie des affaires, 2eme edition, DELMAS, 1990.

6-LARS GORTON, ROLF IHRE, ARNE SADEVARN, Shipbroking and chartering practice, L.L.P, fifth edition,1999.

7 - Med El Kamel EL KHALIFA, les transports maritimes, affrètement et chartes-parties, fascicule 2, année 2000 .

### **c - Mémoires et Thèses :**

1- NEFFOUS Mohamed Mankour, Le nouveau code maritime algérien, Memoire pour l'obtention du D.E.S.S en droit maritime et droit de transport, Faculté de droit et des sciences politiques d'AIX-MARSEILLE, Université de droit, d'économie et des sciences d'AIX-MARSEILLE, 1999/2000 .

2- BOUKHATMI Fatima, Aspects du contrat de transport de marchandises par mer en droit Algerien et dans les conventions internationales, Thèse de doctorat d'état en droit , Université d'ES-SENIA, ORAN, Faculté de droit, 17/06/2002 .

3-RICHARD WILIAMS, charterparty contracts, postgraduate diploma in maritime law, London Guildhall University, 2001/2003.

4- HOU WAI, le contrat de tonnage, Memoire pour l'obtention du D.E.S.S en droit maritime et droit de transport, Faculté de droit et des sciences politiques d'AIX-MARSEILLE, Université de droit, d'économie et des sciences d'AIX-MARSEILLE, 2007/2008.

### **d- articles :**

1- P. Simon , " Les règles non écrites des contrats d'affrètement" , DMF 1987.

2- BOUKHATMI Fatima, Les nouvelles dispositions de la loi 98-05 portant code maritime algérien, DMF n° 610, décembre 2000.

3- Anastasiya KOZUBOVSKA-PELLE, Le contrat de volume et les règles de Rotterdam, DMF n° 712, Mars 2010.

### **e- revues :**

- le Phare, journal des échanges internationaux, des transports et de la logistique, numéro 70, février 2005.

### **f- Jurisprudence :**

1- Arrêt de la chambre commerciale du 18 mars 2003, navire Symplea, Affrètement maritime. Affrètement à temps. Obligation de l'affréteur. Fret. Garantie. Droit de rétention. DMF hors série n° 9, juin 2005.

2- Arrêt de la cour de cassation du 14 janv.2004, navire Inger Riis, Affrètement maritime. Affrètement au voyage. Affréteur. Notion. DMF hors série n° 9, juin 2005 .

3- Arrêt de la cour de cassation du 28 janv.2004, navire Traviata et Trident , Affrètement maritime. Affrètement coque- nue .Qualification, DMF hors série n° 9, juin 2005 .

### **g- Législation :**

1-Loi française n°66-420 du 18 juin 1966 ( j.o du 24/06/1966 ) abrogé par l'ordonnance n°2010-1307 du 28/10/2010 ( j.o du 03/11/2010 ) sur les contrats d'affrètement et de transports maritimes

2-Décret français n° 66-1078 du 31 décembre 1966 sur les contrats d'affrètement et de transports maritimes ( j.o. du 11 janv.1967 et rectificatif j.o. du 23 avril 1967 ) .

### **h-Principaux Site d'internet :**

<http://www.BIMCO.org>

<http://www.CDMT.fr>

<http://www.UNCITRAL.org>

## الفهرس :

رقم

الصفحة

قائمة المختصرات

1

مقدمة

3

7 الفصل الأول : القواعد العامة المشتركة في عقود إستتجار السفن

7 المبحث الأول : تكوين عقد إستتجار السفينة و إثباته

7 المطلب الأول : مبدأ الحرية التعاقدية لأطراف العقد

8 الفرع الأول : رضا الطرفين في عقد الإستتجار

9 الفرع الثاني : الإستثناءات الواردة على مبدأ الحرية التعاقدية

11 المطلب الثاني : مشاركة الإيجار كوثيقة لإثبات العقد

الفرع الأول : الكتابة كشرط لإثبات العقد

11

الفرع الثاني : دور المراسلات و الشروط المضافة

12

المبحث الثاني : كيفية إبرام عقد إستتجار السفينة

15

المطلب الأول : سلطة المؤجر في إبرام عقد إستتجار السفينة

16

16 الفرع الأول : الشروط الواجب توافرها في المؤجر

الفرع الثاني : إبرام العقد بواسطة الأعوان البحريين  
19

المطلب الثاني : تأجير السفينة من الباطن  
22

23 الفرع الأول : موافقة المؤجر على التأجير من الباطن

26 الفرع الثاني : العلاقات الناشئة بين الأطراف في التأجير من الباطن

المبحث الثالث : إلتزامات طرفي عقد إستتجار السفينة  
29

المطلب الأول : إلتزام المؤجر بتقديم السفينة صالحة للملاحة  
30

الفرع الأول : تعيين السفينة المؤجرة  
30

أ- إسم السفينة  
31

ب- جنسية السفينة  
35

ج- حمولة السفينة  
36

د- ميناء تسجيل السفينة  
38

الفرع الثاني : صلاحية السفينة المؤجرة للملاحة  
38

المطلب الثاني : إلتزام المستأجر بدفع الأجرة  
44

45 الفرع الأول : مدى تحديد الأجرة في العقد

46 الفرع الثاني : ضمانات المؤجر في استيفاء الأجرة

	أ- حق الإمتياز	46
	ب- حق الحبس	47
51	المبحث الرابع : إنقضاء العقد و القانون الواجب التطبيق	
	المطلب الأول : إنتهاء عقد الإستتجار	51
	الفرع الأول : إنتهاء مدة العقد	51
	الفرع الثاني : فسخ العقد	52
	المطلب الثاني : القانون الواجب التطبيق على العقد	54
54	الفرع الأول : حرية طرفي العقد في اختيار القانون الواجب التطبيق	
	الفرع الثاني : إتفاق الطرفين على شرط بارامونت	57
	الفصل الثاني : الأحكام الخاصة بأنواع عقد إستتجار السفن	60
	المبحث الأول : إستتجار السفينة على أساس الرحلة	60
	تعريف عقد الإستتجار بالرحلة	61
	المطلب الأول : إلتزامات المؤجر في عقد الإستتجار بالرحلة	62
	الفرع الأول : الإلتزامات المتعلقة بالسفينة و الرحلة البحرية	63
	أ- الإلتزامات المتعلقة بالسفينة	64

ب- الإلتزامات الخاصة بالرحلة البحرية  
68

1/ شرط الإنحراف  
69

2/ موقف المشرع الجزائري من شأن الإلتزام بالوصول إلى الميناء المتفق عليه 72

3/ حالة عطب السفينة  
72

الفرع الثاني : الإلتزامات المتعلقة بالبضاعة  
73

أ- المحافظة على البضائع  
74

ب- رص و تستيف البضائع  
76

ج- مسؤولية المؤجر نحو البضائع المشحونة  
78

المطلب الثاني : إلتزامات المستأجر في عقد الإستئجار بالرحلة  
79

الفرع الأول : الإلتزام بدفع الأجرة  
80

أ- كيفية تحديد الأجرة و حسابها  
83

1/ أجرة الحمولة  
83

2/ أجرة المسافة  
84

ب- حالات إستحقاق المؤجر للأجرة كدين بحري على عاتق المستأجر  
85

1/ نقص كمية البضاعة المشحونة  
85

2/ توقف السفينة أثناء الرحلة البحرية  
86

3/ شرط إستحقاق الأجرة في جميع الأحوال  
88

4/ شرط الدفع المسبق للأجرة  
89

**الفرع الثاني : الإلتزام بشحن و تفريغ البضائع**  
91

91 أ - تنفيذ عملية الشحن و التفريغ من طرف المؤجر و المستأجر

94 ب- الطرف الذي يتحمل نفقات و مصاريف الشحن و التفريغ

حالة تضمين المشاركة بشرط F.I.O  
95

ج- مواعيد الشحن و التفريغ و حسابها  
96

1/ نقطة إنطلاق مواعيد الشحن و التفريغ  
96

2/ حساب مدة الشحن و التفريغ الأصلية  
99

3/ المهلة الإضافية للشحن و التفريغ  
102

4/ المهلة الإضافية الثانية لإنهاء التحميل  
107

5/ مكافأة السرعة في الشحن و التفريغ  
109

**المبحث الثاني : إستتجار السفينة لمدة معينة**  
110

- أ- التسيير الملاحي للسفينة  
112
- ب- التسيير التجاري للسفينة  
113
- ج- معيار التفرقة بين التسيير الملاحي و التسيير التجاري  
113
- المطلب الأول : إلتزامات المؤجر في عقد الإستئجار بالمدة  
114
- الفرع الأول : تقديم السفينة المعينة في حالة صالحة للملاحة  
115
- أ- تاريخ و مكان تسليم السفينة  
116
- ب- صلاحية السفينة للملاحة  
119
- الفرع الثاني : التأمين على السفينة  
121
- الفرع الثالث : تقديم خدمات الربان و رجال الطاقم  
123
- المطلب الثاني : إلتزامات المستأجر في عقد الاستئجار بالمدة  
126
- الفرع الأول : الإلتزام بدفع أجرة السفينة عن المدة المتعاقد عليها  
126
- الفرع الثاني : تحمل نفقات الإستغلال التجاري للسفينة  
132
- الفرع الثالث : الإلتزام برد السفينة للمؤجر  
136
- المبحث الثالث : إستئجار السفينة بهيكلها  
140

المطلب الأول : التمييز بين عقد الإستئجار السفينة بهيكلها و عقد الإيجار  
المدني 141

الفرع الأول : خصائص عقد إستئجار السفينة بهيكلها  
141

أ- صور عقد إستئجار السفينة بهيكلها  
144

ب- إنتقال التسيير الملاحي و التجاري للمستأجر و إكتسابه لصفة المجهز  
146

الفرع الثاني : الطبيعة القانونية لعقد إستئجار السفينة بهيكلها  
147

المطلب الثاني : إلتزامات طرفي عقد إستئجار السفينة بهيكلها  
149

الفرع الأول : إلتزامات المؤجر الناتجة عن وضع السفينة تحت تصرف  
المستأجر 150

أ- تسليم السفينة في حالة صالحة لتأدية الخدمة المخصصة لها  
150

ب- ضمان العيوب الذاتية للسفينة  
152

الفرع الثاني : إلتزامات المستأجر الناتجة عن الحيابة الفعلية للسفينة  
154

أ- دفع بدل الإيجار  
154

ب- تجهيز السفينة و إستعمالها في الغرض المتفق عليه  
156

ج- تحمل أعباء إستغلال السفينة  
157

د- رد السفينة بالحالة التي سلمت فيها  
158

المبحث الرابع : عقد الشحن بالكمية

159

المطلب الأول : مفهوم عقد الشحن بالكمية من الناحية العملية

160

المطلب الثاني : التكيف القانوني للعقد الكمي في قواعد روتادام

162

خاتمة

165

الملاحق

168

مشاركة GENCON

169

مشاركة BALTIME

173

مشاركة BARECON

178

مشاركة GENCOA

191

قائمة المراجع

193

الفهرس

198

## ملخص المذكرة :

يعد عقد استئجار السفينة من أقدم صور استغلالها تجاريا ، بحيث تعاملت به الشعوب التاجرة لنقل بضائعها من ميناء إلى آخر قبل تعاملها بعقد النقل البحري بموجب سندات الشحن . هذا و لما كانت الجزائر من الدول المستغلة للسفن عن طريق استئجارها ، بالنظر إلى تعذرها في اكتساب السفن كمنشآت بحرية ضخمة عن طريق الملكية ، فان المشرع الجزائري قد نظم أحكام لهذا العقد ضمن القانون البحري و خصص له الباب الثاني من الكتاب الثاني المتضمن الاستغلال التجاري للسفينة . بحيث تطرق فيه إلى وضع قواعد عامة مشتركة لعقود استئجار السفن من جهة و من جهة أخرى قواعد خاصة بكل نوع من عقود استئجار السفن ، و التي هي عقد استئجار السفينة على أساس الرحلة و عقد استئجار السفينة لمدة معينة و عقد استئجار السفينة بهيكلها . إلا أن هذه الأحكام تبقى غير كافية لمعالجة الأنواع الحديثة لعقد الاستئجار و التي يجري بها التعامل في المجال البحري ، خاصة مع دخول العقد الكمي كعقد جديد من عقود الاستئجار المنظمة دوليا بموجب معاهدة الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كليا أو جزئيا المؤرخة في 2008/12/11 و المعروفة بقواعد روتردام .

## الكلمات المفتاحية :

الاستئجار من الباطن؛ السفينة؛ المؤجر؛ المستأجر؛ أجرة الحمولة؛ أجرة المسافة؛ المدة الأصلية للشحن و التفريغ؛ المدة الإضافية لإنهاء التحميل؛ مكافئة السرعة؛ صلاحية السفينة للملاحة؛ العقد الكمي.