

التزامات الأطراف حال جنوح السفن

في الممرات المائية الدولية

(دراسة مقارنة)

Obligations of the parties in the event of ship stranding In international waterways

م.د. ماهر السعيد محمد جبر

كلية العمارة الجامعة

Mahir.alsaaed@alamarahuc.edu.iq

00213631153

م.م. غيث أيوب يوسف

كلية العمارة الجامعة

Ghaithg.ayob@alamarahuc.edu.iq

٠٧٨٣٤٩٨٣٣١١

Mother. Dr. Maher Al-Saeed Muhammad Gbr

Al-Amarah University College

M. Ghaith Ayoub Youssef Saleh

Al-Amarah University College

ملخص البحث

اشتمل البحث على فصلين، وضح فيهما من خلال المقدمة أهمية البحث حيث إهتم الباحثان بموضوع جنوح السفينة في قناة السويس وتعطيلها كمبر ملاحى حيوي وهام يربط بين شرق العالم وغربه، موضحين أن أي خلل أو اضطراب يتعلق بممر القناة، يؤثر تأثيراً بالغاً على حركة المرور فيها، مسبباً مشاكل جمة فيما يتعلق بحركة التجارة العالمية، لذا فإن ما حدث من جنوح السفينة البنمية إيفر غيفن بعرض القناة متسبباً في غلقها، ومخلفاً ورائها أكثر من ٤٠٠ سفينة عالقة بالقناة مكيدة قطاع النقل والشحن في العالم خسائر فادحة، ناهيك عن إرتفاع الأسعار في الأسواق نتيجة وصول الشحنات متأخرة، ونتيجة أيضاً لإرتفاع تكاليف النقل، مما سيثير مشاكل كثيرة متعلقة بالتزامات أطراف عقد النقل، وعلى من تقع مسؤولية التعويض عن الأضرار الناجمة عن هذا الحدث الخطير، أما مشكلة البحث فتجسدت في تشعب وتداخل العلاقات بين الأطراف التي تعرضت للضرر جراء جنوح السفينة البنمية، وبالتالي أيضاً صعوبة تحديد التزامات الأطراف، والمسئول عن تعويض هذه الأضرار، هل هي الشركة المالكة للسفينة (شركة شوي كيس كايشا اليابانية)، أم شركة إيفر غيفن المشغلة لها، أم شركة برنارد شوكت شيب مانجمنت التي تتولى الإدارة الفنية للسفينة، كل هذه التساؤلات تحتاج الإجابة الدقيقة عليها مما يعرضنا لصعوبات كثيرة.

بينما اتبعنا في هذا البحث المنهج المقارن وذلك لأن الممرات التجارية بصفة عامة بالغة الأهمية لعمليات التجارة الدولية، وخاصة قناة السويس كمبر ملاحى دولي وأحد أهم ممرات العالم التجارية التي تفوقت على أية خدمة أخرى عابرة للحدود خلال أزمت سابقة، فالمشكلة إذاً دولية لا يحكمها نظام قانوني واحد حيث يحكم النزاع الواحد أكثر من قانون من حيث إجراءات إنجائه، كما اتبعت أيضاً المنهج التحليلي وذلك لصعوبة تحديد المسئول عن التعويض، واختلاف الآراء فى أدق تفاصيله، مما يدعونا لعرض هذه الآراء بالتحليل وترجيح إحداها مع بيان سبب الترجيح.

كلمات مفتاحية: التزامات الأطراف، جنوح السفن، الممرات المائية الدولية

research Summary

The research included two chapters, in which, through the introduction, the importance of the research was clarified. The two researchers were interested in the issue of ship stranding in the Suez Canal and its disruption as a vital and important navigation passage linking the East and West of the world, explaining that any defect or disturbance related to the canal passage has a severe impact on the traffic in it. Causing many problems with regard to the movement of global trade, so what happened from the delinquency of the Panamanian ship Ever Given in the width of the canal, causing its closure, leaving behind more than 400 ships stuck in the canal, inflicting heavy losses on the transport and shipping sector in the world, not to mention the high prices in the markets as a result of the arrival of Shipments are late, and also as a result of high transportation costs, which will raise many problems related to the obligations of the parties to the transport contract, and who is responsible for compensation for The damages caused by this dangerous event. As for the research problem, it was embodied in the complexity and

overlapping of relations between the parties that were damaged as a result of the stranding of the Panamanian ship, and thus also the difficulty of determining the obligations of the parties, and who is responsible for compensating these damages. Or the Ever Given Company that operates it, or the Bernard Shawkat Ship Management Company, which handles the technical management of the ship, all of these questions need to be answered accurately, which exposes us to many difficulties.

Keywords.

Obligations of Parties, Abandonment of Ships, International Waterways

المقدمة

أولاً: أهمية الموضوع.

يتعلق موضوع البحث من عنوانه بجنوح السفينة البنمية (إيفر غيفين)، في قناة السويس، حيث أشارت التقارير الأولية أن سبب جنوح السفينة يعود الى تعرضها لرياح شديدة، وعاصفة ترابية، مما أفقد طاقمها السيطرة عليها فجنحت بعرض القناة مسببة إغلاق هذا الممر الملاحي الهام، وذلك في منتصف ليلة ٢٣ مارس عام ٢٠٢١م، وما نتج عن ذلك من تعطيل لحركة الملاحة في القناة، وتعطيل ما يقرب من ١٠ في المائة من حركة التجارة العالمية، مكبدة كل الأطراف خسائر فادحة، مما أدى الى تبادل الاتهامات وتحمل كل طرف المسؤولية للآخر، فإدارة القناة التي ساهمت بجهد كبير في إنهاء الأزمة، وتعويم السفينة العملاقة تطالب بتعويض كبير عن الخسائر التي لحقتها جراء إغلاق القناة لأكثر من أسبوع، بينما تحمل شركة شوي كيسن كايشا اليابانية المالكة للسفينة المسؤولية على شركة إيفر جرين المشغلة للسفينة ومقرها تايوان، بالإضافة إلى شركة برنارد شولت شيب مانجمنت (بي.إس.إم) التي تتولي الإدارة الفنية للسفينة، وهما اللتان تعيدان التهمة اليها متصلة من المسؤولية عن ذلك، غير أن هناك أطراف أخرى كثيرة متمثلة في السفن التي أضررت نتيجة تأخر إبحارها، والتي ستعود بالتعويض عن الأضرار التي أصابها بلا شك على إدارة القناة، وعلى السفينة الجانحة.

لكن السؤال المثار حالياً يكمن في معرفة من المسؤول عن التعويض للأضرار الناجمة عن جنوح السفينة، وتعطيل حركة الملاحة في القناة، هل هي الشركة المالكة للسفينة، أم الشركة المشغلة وهي المستأجر لها، أم الشركة التي تتولى إدارتها الفنية؟، وما هي مسؤولية الأشخاص القائمين بالعمل والذين يطلق عليهم أشخاص الملاحة البحرية، مثل عمال السفينة والربان والمرشد في حالات خاصة مثل المرور عبر المضائق والممرات المائية؟، في الواقع فإن الإجابة على هذا السؤال الهام يجرننا بالضرورة لتبيان حقيقة العلاقة بين مالك السفينة ومستأجرها، لمعرفة الإلتزامات الملقاة على عاتق كلا منهما، بمعنى هل يشترط المستأجر لنفسه حق إدارة السفينة الملاحية والتجارية (وفي هذه الحالة ينصب الإيجار على السفينة ذاتها وعلى خدمات الطاقم، وبالتالي يمكن المستأجر من السيطرة على السفينة وطاقمها بحيث يكون له إدارتها والإشراف على عملياتها التجارية، أي تحديد خط سير ومواني الرسو المتوسط، وتحديد عدد رحلاتها وغيره مما يتعلق بخدمة عملياتها التجارية)^(١)، أم أن حق المستأجر يقتصر فقط على إستئجارها دون التدخل بأي شكل في إدارتها، (وفي هذه الحالة لا يتمتع بشيء مما سبق، ويقتصر حقوقه وسلطانه فقط على أن يعهد بالبضاعة الى مجهز يتولى دون تدخل من جانب المستأجر تنفيذ الرحلات المتفق عليها بالشروط الواردة بالعقد مقدماً)^(٢)، وبشكل أكثر إيضاحاً هل كان إيجار السفينة لفترة زمنية محددة أي مشاركة زمنية، أم مشاركة بالرحلة، وهل تم تأجير السفينة عارية بمعنى خلوها من كل شيء إلا الأشياء الضرورية لسيورها وحركتها في المياه، أم تم تأجيرها مجهزة مع نقل السلطة عليها للمستأجر، أو بدون نقل أي سلطة عليها له، فإدارة السفينة تتم على ثلاثة أوجه، إدارة مالية وتعني إمداد السفينة بما يلزم لإصلاحها وتجهيزها، وإدارة تجارية بمعنى تنظيم شحنها وتفريغها ورحلاتها، وأخيراً إدارة فنية والمقصود به تشغيلها وهو ما يقوم به الربان، لذا فإن تبين حقيقة توزيع الأدوار هذه له أهمية بالغة، أي ماهية مقدار الإدارة المنقولة من مجهز السفينة أو مالكيها إلى الطرف الآخر المستأجر، لأن معرفة ذلك مرده تحديد نسبة المسؤولية عن تعويض الأضرار الملقاة على عاتق كل طرف، أو تأكيدها على طرف دون الآخر، بمعنى معرفة من المكلف بدفع مبالغ التعويض المستحقة لمن أصابه ضرر جراء تعطيل الملاحة

(١) د/علي جمال الدين: مشارطات إيجار السفن، دراسة عملية قانونية لأهم المشارطات والقانون المصري والفرنسي والإنجليزي، دار النهضة العربية، مطبعة جامعة القاهرة، الكتاب الجامعي، ١٩٨٧م، ص ٨.

(٢) د/علي جمال الدين: المرجع السابق، ص ٩.

في القناة، وتأخير وصول شحنات هذه السفن الى مواني الوصول.

سبب اختياري لموضوع البحث:

٢_ نظراً للأهمية البالغة والعالمية لقناة السويس كممر ملاحى حيوي وهام يربط بين شرق العالم وغربه، فإن أي خلل أو اضطراب يتعلق بممر القناة، يؤثر تأثيراً بالغاً على حركة المرور فيها، مسبباً مشاكل جمة فيما يتعلق بحركة التجارة العالمية، لذا فإن ما حدث من جنوح السفينة البنمية إيفر غيفن بعرض القناة متسبباً في غلقها، ومخلفاً ورائها أكثر من ٤٠٠ سفينة عالقة بالقناة مكبدة قطاع النقل والشحن في العالم خسائر فادحة، ناهيك عن إرتفاع الأسعار في الأسواق نتيجة وصول الشحنات متأخرة، ونتيجة أيضاً لإرتفاع تكاليف النقل، مما سيثير مشاكل كثيرة متعلقة بقضايا التعويض، وعلى من تقع مسئولية التعويض عن الأضرار الناجمة عن هذا الحدث الخطير، كما يعتبر هذا الموضوع إنذاراً للدولة المصرية المالكة للقناة، من حيث جدية التلميح الماكر، والنوايا الخبيثة من بعض الدول عن ضرورة وجود بدائل للقناة، مما يحدو بإدارتها الإهتمام المتزايد بضرورة المداومة على تحسينها ورفع كفاءتها عن طريق توسيعها وتعميقها، وتوفير كافة وسائل الأمان، والأجهزة التي تستطيع التدخل وقت الأزمات لحل كل المشاكل على وجه السرعة.

ثالثاً: صعوبة موضوع البحث:

٣_ تكمن الصعوبة في موضوع بحثنا الحالي في تشعب وتداخل العلاقات بين الأطراف التي تعرضت للضرر جراء جنوح السفينة البنمية، وبالتالي أيضاً صعوبة تحديد المسئول عن تعويض هذه الأضرار، هل هي الشركة المالكة للسفينة (شركة شوي كيس كايشا اليابانية)، أم شركة إيفر غيفن المشغلة لها، أم شركة برنارد شوكت شيب مانجمنت التي تتولى الإدارة الفنية للسفينة، وما مدى التعويض المطالبة به إدارة القناة أمام السفن التي علقت في الممر أثناء الإغلاق، وعلى من ستعود بهذا التعويض، وأخيراً ما هو موقف شركات التأمين من كل هذه التعويضات حال ثبوت القوة القاهرة أو نظرية الظروف الطارئة للحدث، كل هذه التساؤلات تحتاج الإجابة الدقيقة عليها مما يعرضنا لصعوبات كثيرة.

رابعاً: منهجية البحث:

٤_ اتبعت في هذا البحث المنهج المقارن وذلك لأن الممرات التجارية بصفة عامة بالغة الأهمية لعمليات التجارة الدولية، وخاصة قناة السويس كممر ملاحى دولي وأحد أهم ممرات العالم التجارية التي تفوقت على أية خدمة أخرى عابرة للحدود خلال أزمت سابقة، فالمشكلة إذاً دولية لا يحكمها نظام قانوني واحد حيث يحكم النزاع الواحد أكثر من قانون من حيث إجراءات إنهائه، كما اتبعت أيضاً المنهج التحليلي وذلك لصعوبة تحديد المسئول عن التعويض، واختلاف الآراء فى أدق تفاصيله، مما يدعونا لعرض هذه الآراء بالتحليل وترجيح إحداها مع بيان سبب الترجيح.

خطة الدراسة:

٥_ سوف نعرض في هذا البحث لمشكلة جنوح السفينة البنمية إيفر غيفن بعرض قناة السويس مسببة تعطيل الملاحة في أهم ممر مائي للتجارة الدولية في العالم وذلك من حيث الإلتزامات الملقاة على عاتق أطراف عقد النقل البحري. ولذلك فإن دراستنا لهذا الموضوع ستكون من خلال تقسيمنا له الى فصلين كما يلي:.

الفصل الأول: الإلتزامات الناشئة عن تأجير السفينة عارية أو بهيكلها.

الفصل الثاني: الإلتزامات طرفي العقد الناشئة عن تأجير السفينة مجهزة.

الفصل الأول

الإلتزامات الناشئة عن تأجير السفينة عارية أو بهيكلها.

تمهيد وتقسيم:

٦_ من المتعارف عليه أن مالك السفينة مسئول مدنياً سواء كان فرداً أو عدة أفراد أو شخصاً اعتبارياً خاصاً كشركة، أو عاماً كالدولة، عن أفعال تابعيه من الربان والبحارة والمرشدين، أو أي شخص آخر يعمل في خدمة السفينة متى وقعت هذه الأفعال أثناء تأدية وظائفهم وبسببها، غير أنه لا يجوز لمالك السفينة التمسك بتحديد مسؤوليته لو كان دينه ناشئاً من تعويم سفينة غارقة أو جانحة أو مهجورة وإنتشال حطامها ورفع شحناتها، أو إنقاذ السفينة، ولو كان له الحق في تحديد مسؤوليته فيما يتعلق بضرر تحدثه السفينة للممرات المائية أو المرافئ أو الأحواض^(١). وهو ما أكدته المادة ٨٢ من قانون التجارة البحرية رقم ٨ لعام ١٩٩٠م، بنصها على أنه: لا يجوز لمالك السفينة التمسك بتحديد المسؤولية إذا كان الدين ناشئاً عن أحد الأسباب الآتية: أ- تعويم السفينة الغارقة أو الجانحة أو المهجورة ورفع حطامها ورفع شحنها أو الأشياء الموجودة عليها، غير أنه قد يكون مالك السفينة هو مجهزها فيحتفظ بإدارة السفينة التجارية والملاحية، أو بإدارتها الملاحية فقط، تاركاً إدارتها التجارية للمستأجر كما ذكرنا، وبالتالي هو المسئول عن تعويض الأضرار نتيجة الحوادث البحرية. وقد يقوم مالك السفينة بتأجيرها عارية فتنقل للمستأجر إدارتها، ومسؤولية تعويض الأضرار، وبالتالي فمن الضروري تحديد نوع عقد إستئجار السفينة من قاضي الموضوع إذا عرض عليه نزاع في هذا الشأن لتحديد المسئول عن التعويض، وكذا القانون الواجب التطبيق، لذا فإننا نقسم هذا الفصل لمبحثين نتحدث في أحدهما عن الإلتزامات طرفي العقد عند إيجار السفينة عارية أو غير مجهزة، بينما نعرض في المبحث الثاني للإلتزامات حال إيجارها مجهزة، كما يلي:

المبحث الأول: الإلتزامات الملقة على عاتق المؤجر.

المبحث الثاني: الإلتزامات المستأجر.

المبحث الأول

الإلتزامات الملقة على عاتق المؤجر.

صورة تأجير السفينة عارية أو غير مجهزة تعني أننا نقصد الحديث عن عقد أو إتفاق يتعهد فيه المؤجر أن يضع تحت تصرف المستأجر سفينة معينة، غير مجهزة بأي طاقم أو مؤونة أو وقود، أي بهيكلها فقط للإنتفاع بها خلال مدة معينة، فيتخلّى مالك السفينة للمستأجر عن إدارتها الملاحية والتجارية، فيتعاقد المستأجر مع الربان وطاقم البحارة، ويزودها بالغذاء والوقود وكل ماتتطلبه الرحلة، ويصبح له أن يستخدمها في التعاقد مع آخرين لحسابه الخاص، أي أن كل سلطات المالك تنتقل له طوال مدة الإيجار المتفق عليه، ويعتبر المستأجر هنا بمثابة مجهز ناقل في مواجهة الغير، وبالتالي يتحمل بالإلتزامات الناشئة عن النقل البحري للبضائع أو الأشخاص حسب طبيعة العقد.

يتضح مما ذكرنا أن هذه الصورة من الإستئجار تعطي المستأجر الحرية الكاملة في إستغلال السفينة كما يشاء ووفقاً

(١) د/أيمن سلامة: أزمة الناقلة بقناة السويس، قراءة قانونية في المسؤوليات، مقال منشور في إسكاي نيوز العربية، ٢٨ مارس ٢٠٢١.
(٢) د ضرغام الفاضل حسين العلي: التأصيل القانوني لمركز مدير الشركة القابضة (دراسة مقارنة)، مجلة ميسان للدراسات القانونية المقارنة، ص ١٤٦.

لما تم الإتفاق عليه في العقد، كل ذلك لقاء أجر يلتزم به المستأجر، وما ذكرناه حالاً ينطبق على السفن التي يتم إستئجارها بغرض الملاحة التجارية، أما إذا كان الهدف من التأجير هو إستخدامها كفنادق عائمة أو مستشفيات وغيره، فإنها في هذه الحالة ينطبق عليها القانون المدني أو غيره من القوانين التي تناسب هذه الحالة، بمعنى إعتبره عقد إيجار لمنقول، ذلك أن السفينة منقولة وليست عقاراً^(١)، ويعرف هذا النوع من تأجير السفن في التشريع الفرنسي بإسم affretement coque nue، وعندها يتم تعيين الربان أو بعض الطاقم^(٢) من جانب المؤجر بما يعني التسيير الكامل للسفينة^(٣) affretement avec remise totale digestion، ويعرف في الإنجليزي بإسم bare boat charter أو charter by demise.

وعقد إيجار السفينة عارية عقد رضائي، يثبت بالكتابة لكنها ليست شرطاً في صحته أو إنعقاده، وإنما فقط لإثباته، فلا يمكن تصور عدم كتابته نظراً لكثرة الشروط والتحفظات المتعلقة به، ولا يوجد نموذج لعقد تأجير سفينة عارية بخلاف تأجيرها مجهزة، وإنما يعود ذلك لتغير ظروف كل حالة على حدة، وبالتالي تختلف الشروط التي تحكمها، غير أن أغلب التشريعات إستثنت من شرط الإثبات بالكتابة عقود الإيجار الواردة على سفن نقل حمولتها عن عشرين طن، حيث يخضع الإثبات بشأنها للقواعد العامة.

وقد يختلط على البعض تأجير السفينة عارية وتأجيرها لفترة زمنية محددة، فالتأجير العاري أيضاً محدد المدة، لكن الفرق يتضح في كون السفينة عارية أي غير مجهزة أو بهيكلها، أما في التأجير الزمني فإنها تكون مجهزة تجهيزاً كاملاً، لذا يعتمد بعض الفقه تقسيم إستئجار السفينة بالمدة لنوعين (٤)، أحدهما إستئجارها عارية بهيكلها، والأخرى تأجيرها مجهزة، لذلك إعتبر القضاء الفرنسي (٥) عقد إستئجار السفينة هو عقد إستئجارها بهيكلها، طالما لم يتم الإشارة في العقد الى أن السفينة قد تم إستئجارها مجهزة بطاقمها وربانها وكل ما يجعلها صالحة للملاحة البحرية، وعلى كل الأحوال فهذه الصورة من الإستئجار قليلة الشيوع عند مقارنتها بالصور الأخرى، فتستخدمه شركات الملاحة التي تجد نفسها في غير حاجة لسفنها فتؤجرها لشركات أخرى تحتاجها لظروف طارئة، دون أن تضطر الأخيرة لشراء سفن جديدة، كما يتم اللجوء لذلك إذا كانت أثمان السفن الجديدة مرتفعة، أو في حالات أعطال السفن المفاجئة.

ومن الملاحظ أنه عند تأجير السفينة عارية أو مجهزة فإن هناك إلتزامات تترتب على عاتق كل من المؤجر، والمستأجر، وتختلف إلتزامات كل من المؤجر والمستأجر تبعاً لنوع تأجير السفينة، فالمؤجر يلتزم بتسليم السفينة للمستأجر صالحة للإستعمال، وعلى المستأجر إلتزام بتسليمها وإستعمالها في الحدود المتفق عليها في العقد المبرم بينهما، كذلك ردها عند الإنتهاء من إستعمالها، ومن ثم دفع الأجرة المتفق عليها، لذا فإن تأجير السفينة عارية أو غير مجهزة هو عقد بمقتضاه يضع المالك السفينة عارية غير مجهزة لا بالطاقم ولا بالمعدات والمؤن والوقود تحت تصرف شخص آخر للإنتفاع بها مدة معينة لقاء أجر معلوم، فيقوم المستأجر بالتعاقد مع الربان والطاقم وتمويل السفينة بالغذاء والوقود والتأمين عليها، لذا فإن أول إلتزام يقع على عاتق المؤجر في هذا الشأن هو تسليم أو وضع

(١) د/ علي جمال الدين، مشارطات إيجار السفن، مرجع سابق، ص ١٣٩.

(2) Rene Rodiere; Traite General de Droit Maritime, Tome1 Affetements et Transports, Dalloz, 1967.

(3) MedEL Kamel EL KHALTFA, Les transports maritimes, affretement et cgartes- parties, Fascicule2, annee 2000.

(4) Antoine VIALARD, droit maritime, centre des publications universitaires.

(5) Arrêt de la cour de cassation du 28\1\2004(navire Traviata et Trident), DMF Hors serie n 9 2005.

إنظر عباس خالد: عقد إستئجار السفن في التشريع البحري الجزائري، رسالة ماجستير، كلية الحقوق، جامعة وهران، ٢٠١١-٢٠١٢، ص ١٤٤.

السفينة المعينة في العقد تحت تصرف المستأجر بالشكل وبالكيفية المتفق عليها^(١)، وذلك تحقيقاً لسلطته في التسيير الملاحي والتجاري لها^(٢)، وأن تكون صالحة للملاحة والإستعمال في الزمان والمكان المتفق عليهما، وأن تظل كذلك طوال مدة العقد^(٣)، وهو ما نصت عليه المادة ١٦٢ في فقرتها الأولى (يلتزم المؤجر بأن يضع السفينة تحت تصرف المستأجر في الزمان والمكان المتفق عليهما)، إلا إذا أجازت شروط العقد تقديم سفينة مماثلة أو بديلة، وفي حالة صالحة للملاحة والإستعمال المتفق عليه، أي أن المؤجر يكون مسؤولاً عن السفينة من حيث صلاحيتها الملاحية والتجارية، أي بكل ما يحمله معنى الصلاحية من مفاهيم.

والصلاحية المقصودة هنا ليست فقط قدرة السفينة على مباشرة الملاحة البحرية، ومواجهة المخاطر المعتادة للملاحة، ولكن تؤخذ بالمعنى الواسع الذي يشمل أيضاً صلاحية السفينة للإستغلال التجاري الذي تم تأجيرها من أجله، لذا يجب على مستأجر السفينة كنوع من الإحتراز أن يحرر محضراً بحالتها وقت تسلمها، وأن يقوم بمجرد كل محتوياتها، ذلك أنه وإن كان له حق إستعمالها وله عليها سلطة الإدارة الملاحية والتجارية، إلا أنه مطالب بردها كما هي، وإكمال ما نقص منها، لأنه هو المسؤول عن كيفية إستغلالها مدة تأجيرها.

وبالرغم من أنه يصعب على المؤجر ضمان صلاحية السفينة للملاحة لأنه لم يجهزها، غير أنه يُعد مسؤولاً عن الأضرار الناتجة عن عدم صلاحيتها للملاحة، إلا إذا أثبت عدم نسبة الخطأ إليه أو إلى أحد من تابعيه، وبناءً على ذلك يلتزم بإصلاح أي عطل يصيب السفينة إذا كان هذا العطل ناشئاً عن تلف نتج عن قوة قاهرة أو عيب ذاتي، وإذا ترتب على هذا التلف تعطيل السفينة عن السير مدة تتجاوز أربع وعشرون ساعة فلا تستحق الأجرة عن تلك المدة التي تعطلت فيها السفينة، ويلزم المستأجر بمصروفات صيانة السفينة والإصلاحات في غير حالات القوة القاهرة والعيب الذاتي والإستعمال العادي لها.

كما يلتزم المؤجر أيضاً أن يدخل السفينة حوضاً جافاً للكشف على بدننها، والتأكد من صلاحيتها للملاحة قبل إستلامها، والعلة من ذلك تكمن في أن السيطرة على السفينة ستؤول للمستأجر، ولن يكون للمؤجر عليها أية رقابة، لذا كان لا بد من التأكد من سلامتها وهي في يد المستأجر، وأنها لم تُصب بضرر يجاوز مايسببه الإستخدام العادي^(٤)، غير أن تأجير السفينة عارية لا يعني كما قلنا أن تكون خالية من كل شيء، بل يجب أن تكون مشتملة على المعدات الكافية للملاحة والسير الطبيعي، بل إن من حق المؤجر أن يعين ضابطاً من طرفه على السفينة بمثابة مراقب لتنفيذ شروط العقد، على أن يدفع المستأجر أجرته.

لكن هل يُسأل المؤجر عن الضرر الناجم عن تسليم السفينة غير صالحة للملاحة نتيجة عيب ذاتي فيها؟ الواقع يؤكد أن المؤجر يُسأل عن هذا الضرر إلا إذا أثبت أنه نتج عن عيب خفي لا يمكن الكشف عنه بالفحص العادي، غير أنه في كل الحالات يتحمل أعباء الصيانة والإحلال التي تعود إلى العيب الذاتي، فإلتزام المؤجر بصيانة

(١) د علي جمال الدين، مرجع سابق، ص ١٤٢.

(٢) المادة ٧٣٠ من القانون البحري الجزائري.

(٣) نص المادة ١٦٢ فقرة ٢ من قانون التجارة رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ (يلتزم المؤجر بإصلاح ما يصيب السفينة من تلف أو بإستبدال القطع التالفة إذا كان التلف ناشئاً عن قوة قاهرة أو عن عيب ذاتي في السفينة أو عن الإستعمال العادي لها في الغرض المتفق عليه، وإذا ترتب على هذا التلف في هذه الحالات تعطيل إستعمال السفينة لمدة تتجاوز أربع وعشرون ساعة فلا تستحق الأجرة عن المدة الزائدة التي تبقى السفينة فيها معطلة).

(٤) م.حميدة عبود كاظم:التصفية المصرفية وفق قانون المصارف العراقي رقم ٩٤ لسنة ٢٠٠٤، (دراسة مقارنة)، مجلة ميسان للدراسات القانونية المقارنة، ص ١٠٠.

(٥) Bess في كتابه، إخراج وترجمة Bohe، باريس ١٩٦٢، ص ١١، إنظر د علي جمال الدين، مرجع سابق، ص ١٤٣.

السفينة يمتد طيلة مدة العقد^(١)، لكن ذلك لا يعني أن يقوم بصيانة وإصلاح أي عيب يطرأ على السفينة طوال مدة العقد، لأن ذلك من التزام المستأجر وحده، إنما ينصب التزام المؤجر على الإصلاحات الجوهرية اللازمة لإزالة العيب الحاصل في السفينة، وذلك تأكيداً لالتزامه بتقديم سفينة صالحة للملاحة^(٢).

المبحث الثاني

التزامات المستأجر.

أما فيما يتعلق بالتزامات المستأجر فإنها تتضح بداية في كونه ملزماً بإستعمال السفينة في الغرض الذي خصصت له وفقاً للعقد، أي أن تكون عمليات النقل مشروعة، وعليه تزويد السفينة بما يجهزها للملاحة من معدات وأدوات ويقوم بتعيين طاقم كامل من الرحالة والربان وعمال السفينة^(٣)، ويتحمل مصروفات إستغلال السفينة ونفقات التأمين عليها^(٤)، ويغلب أن يتم الإتفاق على ذلك في عقد إستئجار السفينة، فينص فيه على أن للمستأجر حق تعيين الربان ورئيس الميكانيكيين بشرط موافقة المؤجر، وبأن للمؤجر حق طلب تغيير أي منهما عند الضرورة مادام هناك ما يبرره، أما أمام باقي أفراد الطاقم فلا يكون مسؤولاً عن حقوقهم إلا الشخص الذي تعاقد معهم ولو بمقتضى المشاركة ليس هو الشخص المتحمل لهذه الأعباء^(٥).

غير أنه في بعض الأحيان قد يحتاج المستأجر الى إجراء تعديلات في هيكل السفينة الداخلي من حجرات أو تقسيمات للعناير، فهل يحق له ذلك؟، الأصل أن ليس له الحق في إجراء أية تعديلات دون إذن المؤجر، إلا أنه قد يتفق في العقد على حق المستأجر في ذلك، وحدود هذا الحق، على أن يتم ذلك على نفقة المستأجر، وبشرط إعادة السفينة الى طبيعتها السابقة عند تسليمها.

ويلتزم المستأجر برد السفينة عند إنتهاء عقد الإيجار بالحالة التي كانت عليها وقت أن تسلمها، مع مراعاة الإستهلاك الناشيء عن الإستعمال العادي، أما إذا كان الإستهلاك للسفينة راجع لسوء إستعماله في غير الغرض الذي تم تأجيرها من أجله، فإن المستأجر يلتزم بتعويض المؤجر عن هذا الإستهلاك، ويلتزم برد ما كان على السفينة من أدوات كأدوات التنظيف والزيوت والحبال الشد وغيرها، ولو كانت هذه الأشياء تهلك بالإستعمال التزم برد المثل ويتم الإتفاق غالباً على أن يترك المؤجر الوقود الموجود على السفينة وقت تسليمها للمستأجر على أن يدفع الأخير ثمنه، كما أنه على المؤجر أن يستبقى الوقود بثلثه عند ردها، ويكون تقدير الثمن في الحالتين تبعاً لسعر السوق في ميناء الإستلام والرد، ويجب أن يتم الرد في الزمان والمكان المعينين، ولو كان بالسفينة تلف كان المستأجر مسؤولاً عنه مالم يثبت نسبته الى سبب أجنبي عنه، ففي هذه الحالة يتحمل المؤجر تبعه هذا التلف أو الهلاك بقوة قاهرة، ولذا فلا يبرأ المستأجر من مسؤولية ما أصاب السفينة إلا بإقامة الدليل على نسبته الى قوة قاهرة

(١) عباس خالد: عقد إستئجار السفن في التشريع البحري الجزائري، رسالة ماجستير، كلية الحقوق، جامعة وهران، ٢٠١١-٢٠١٢، ص ١٥٥، بوكعبان العربي، الوجيز في القانون البحري الجزائري، دار الغرب للنشر والطباعة والتوزيع، ط ٢٠٠٢.

(٢) كمال حمدي: القانون البحري (السفينة-أشخاص الملاحة البحرية-إستغلال السفينة-إيجار السفينة-نقل البضائع والأشخاص-القطر-الإرشاد)، الطبعة الثانية، منشأة المعارف بالإسكندرية، سنة ٢٠٠٠، ص ٤٤١.

(٣) نصت المادة ١٦٤ من القانون البحري رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ على أنه يعين المستأجر البحارة ويبرم معهم عقود العمل ويلتزم بأداء أجورهم وغيرهم وغيرها من الإلتزامات التي تقع على عاتق رب العمل، ويتحمل المستأجر مصروفات إستغلال السفينة ونفقات التأمين عليها.

(٤) د مصطفى كمال طه: القانون البحري (مقدمة-السفينة-أشخاص الملاحة البحرية-إيجار السفن والنقل البحري-الحوادث البحرية-التأمين البحري)، الناشر دار المطبوعات الجامعية-الإسكندرية، ص ٢٦٢.

(٥) د علي جمال الدين: مرجع سابق، ص ١٤٦.

أو خطأ من الغير^(١).

وينتهي حق المستأجر في استعمال السفينة في الموعد المحدد وإن كان هذا الإستعمال حق للمستأجر وليس التزاماً عليه، وإنما يجب أن يكون هذا الإستعمال وفقاً للغرض المتفق عليه^(٢)، إلا أنه قد ينص العقد على حق المستأجر في إبقاء السفينة تحت يده لإتمام الرحلة التي يقوم بها وقت حلول الموعد المنصوص عليه لردها إلى المؤجر بشرط ألا تزيد مدة الإستبقاء الجديدة عن شهرين من تاريخ إنتهاء العقد، وقد ينص على أن للمستأجر حق إختيار مد العقد لمدة أخرى بشرط أن يخطر المؤجر برغبته قبل إنتهاء المدة الأولى.

وإذا تأخر المستأجر في رد السفينة لسبب يرجع إليه يلتزم بأن يدفع على سبيل التعويض قيمة الأجرة عن الخمسة عشر يوماً الأولى من التأخير، ثم ضعف الأجرة أو مثليها عن أيام التأخير التي تزيد عن ذلك ما لم يثبت المؤجر أن الضرر يزيد عن هذا المقدار^(٣).

وأخيراً يلتزم المستأجر بالضمان قبل المؤجر حال رجوع الغير على المؤجر بسبب يرجع إلى إستغلال السفينة المؤجرة بواسطة المستأجر، فالمستأجر مسئول أمام الغير عن نتائج أفعال الریان والبحارة بوصفهم تابعين له، ولهذا الحكم أهميته لأنه يخشى رجوع الغير على المؤجر كمالك السفينة إثر تصادم راجع إلى خطأ الریان أو خلال تسوية خسارة مشتركة، وحينئذ يقوم المستأجر بتعويض المؤجر، لأن السيطرة الكاملة على السفينة طوال الرحلة تكون للمستأجر لذا ينفرد وحده بكامل الحرية في إستعمالها، فمن الطبيعي أن يتحمل المخاطر البحرية كالتصادم، من أجل ذلك ينص في العقد أو المشاركة غالباً على أن يلتزم المستأجر بالتأمين على السفينة ضد هذه الأخطار، لكن ذلك لا يمنع قيام المؤجر بالتأمين عليها على أن يدفع المستأجر قسط التأمين الواجب عليها.

غير أن من أهم الإلتزامات الملقة على عاتق المستأجر، هو إلتزامه بدفع أجرة إستئجار السفينة المعروف ببذل الإيجار، غير أن هذا الإلتزام يرتبط إرتباطاً تاماً بقدرة السفينة على مواصلة الملاحة، أما إذا تعطلت بسبب راجع إلى المؤجر فيحق للمستأجر في هذه الحالة التوقف عن دفع الأجرة طوال مدة تعطل السفينة، والغالب أن يتم تحديد الأجرة شهرية تدفع في بداية كل شهر مقدماً، ولا يجوز وقف بدل الإيجار ولو تعطلت السفينة لأي سبب، ومهما طالت المدة، إلا أنه إذا تعطلت السفينة لعيب ذاتي وتجاوزت مدة العطل أربع وعشرون ساعة فلا يجب لها أجرة، ويحق للمستأجر رفع علم شركته عليها وتغيير طلائها، أما فيما يتعلق برفع العلم الوطني فإن ذلك لا يخضع لإرادة الطرفين، وإنما لسلطات دولة السفينة، ويكون للمستأجر أن يستأذن دولته في رفع علمها على السفينة المستأجرة، غير أن للمؤجر الإعتراض على ذلك.

ولا يحق للمستأجر إعادة تأجير السفينة (تأجيرها من الباطن) إلا بموافقة المؤجر، لأن شخصية المستأجر الثاني هنا محل إعتبار بالنسبة للمؤجر، فلا يجوز للمستأجر أن ينقل إدارة السفينة لشخص يجهله المؤجر أو لا يثق فيه، غير

(١) إنظر د علي جمال الدين: مرجع سابق، ص ١٤٩، ويرى بعض الشرح أن المستأجر إذ تنتقل إليه السيطرة الكاملة على السفينة وهو الذي يختار أفراد الطاقم وبعينهم، ويتحمل تبعه المخاطر البحرية والحربية، ولهذا فإن هذه المشاركات تنص على أن المستأجر يكون عليه أن يغطي نفسه من هذه المخاطر بالتأمين منها، وهذا الرأي قد يوحى أنه إذا هلكت السفينة بمثل هذه المخاطر فإنه على المستأجر أن يعرض المؤجر بقيمتها، ولكن عبارة الكاتب اللاحقة على الفقرة المذكورة تورد تطبيقاً لرأيه يخالف هذا الإستنتاج، إذ يقول: وترتيباً على ذلك إذا هلكت السفينة فليس للمستأجر أن يرجع على المؤجر بسبب فسخ العقد لهذا السبب.

(٢) د مصطفى كمال طه: المرجع السابق، ص ٢٦٣، د حمدي الغنيمي: محاضرات في القانون البحري الجزائري، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، ط ١٩٨٣.

(٣) المادة ١٦٥ فقرة (٣) وإذا تأخر المستأجر في رد السفينة لسبب يرجع إليه التزم بدفع ما يعادل الأجرة عن الخمسة عشر يوماً الأولى ويدفع ما يعادل مثلي الأجرة عن أيام التأخير التي تزيد على ذلك، ما لم يثبت المؤجر أن الضرر يجاوز هذا المقدار، د مصطفى كمال طه: المرجع السابق ص ٢٦٣.

أن المادة ١٥٧ من القانون البحري المصري أجازت للمستأجر تأجير السفينة من الباطن إلا إذا نص في عقد الإيجار على غير ذلك^(١).

وإذا حدث نزاع بين طرفي عقد إستئجار السفينة الغير مجهزة فإن الدعوة الناشئة عن هذا النزاع تتقدم بمضي سنتين من تاريخ رد السفينة للمؤجر، أو من تاريخ شطبها من سجل السفن في حالة هلاكها، وعلّة ذلك هي حرص المشرع على إنهاء النزاعات الناشئة عن العقد على وجه السرعة^(٢).

الفصل الثاني

إلتزامات طرفي العقد

الناشئة عن تأجير السفينة مجهزة.

تمهيد وتقسيم:

نتحدث في هذا الفصل عن نوعين من تأجير السفن وهما التأجير لفترة زمنية معينة، وتأجيرها بالرحلة وبالتالي الإلتزامات المترتبة على كاهل طرفي العقد، موضحين الاختلاف بين النوعين من التأجير للسفن كما يلي:

المبحث الأول: إلتزامات الطرفين حال التأجير بالمدة.

المبحث الثاني: الإلتزامات الناشئة عن المشاركة بالرحلة.

المبحث الأول

إلتزامات الطرفين حال التأجير بالمدة.

في هذا النوع من إيجار السفن يقوم المؤجر بتسليم المستأجر أو يضع تحت تصرفه سفينة مجهزة بكل ما يلزمها للإبحار سواء كان بشرياً كطاقم السفينة متمثلاً في الربان والبحارة، أو مادياً كالمؤن والمعدات والوقود وذلك لفترة زمنية محددة مقابل أجر متفق عليه^(٣)، على أنه يشترط أن تكون السفينة بحالة جيدة تسمح لها بالملاحة، فإستئجار السفينة مجهزة الغرض منه تلبية الحاجة السريعة لتاجر يريد لها جاهزة على الفور، ويكون تجهيزها مما يرفع عن كاهل المستأجر صعوبات كثيرة مثل إستئجار الربان والبحارة وعمال السفينة، ذلك أن التعاقد معهم ليس أمراً يسيراً، حيث يخضع لشروط عدة سواء كانت قانونية أو إدارية، كذلك مسئولية إطعامهم ورعايتهم صحياً وإجتماعياً، ناهيك عن تجهيز السفينة وتزويدها بالوقود والمياة العذبة، وهو عمل يلتزم به المؤجر مالم ينص في العقد على إلتزام المستأجر، أيضاً الأعباء المالية كمرتبات وأجور ورسوم المواني والإرشاد، وعمال البر كوكيل السفينة وغيره اللذين يلزمون لتسيير عمليات السفينة في المواني المختلفة وعند الوصول.

وبذلك يختلف التأجير بالمدة عن التأجير بالرحلة الذي سنعرض له لاحقاً في إشتراط مدة معينة، كما أن المستأجر

(١) نص المادة ١٥٧ (١) للمستأجر تأجير السفينة من الباطن إلا إذا نص في عقد الإيجار على غير ذلك.

(٢) تنص المادة ١٦٧ من القانون البحري المصري (تنقضى الدعاوى الناشئة عن عقد إيجار السفينة غير المجهزة بمضى سنتين من تاريخ ردها إلى المؤجر أو من تاريخ شطبها من سجل السفن في حالة هلاكها).

(٣) د هاني دويدار: القانون البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، ١٩٩٩، ص ١٩٠.

يكون له في حالة تأجير السفينة بالمدة الملاحية التجارية، في حين يحتفظ المؤجر بكل الإدارة سواء الملاحية أو التجارية في التأجير بالرحلة، والإدارة التجارية للسفينة تعني إبرام عقود النقل وتسليم البضائع وتسليمها وتحصيل الأجرة، بما يعطي الحق للمستأجر في إستغلال السفينة وإصدار الأوامر الى الربان وطاقم السفينة فيما يتعلق بهذا النوع من الإدارة، بينما إدارة السفينة ملاحياً فتعني تموين السفينة وصيانتها وكل ما يتعلق بالنواحي الفنية الخاصة بتسييرها، لذا فإن الربان وطاقم السفينة يعتبرون مندوبين عن المؤجر يتعين عليهم الإلتزام بتعليماته، كما يتعين عليه التأمين على السفينة، ودفع رواتب طاقمها وتزويدها بالمؤن حتى تكون صالحة لممارسة المهام المنوط بها تنفيذها.

وكما ذكرنا فيما يتعلق بالإلتزامات المؤجر بالنسبة للسفينة العارية فإنه كذلك يكون ملزماً أن تبقى السفينة بحالتها طوال مدة العقد^(١)، كما يلتزم بالتأمين عليها بما يعني تعهد هيكلها وآلاتها بالصيانة حتى تبقى قادرة على تحقيق شروط إستعمالها.

وهكذا فإن المستأجر يكون له إستغلال السفينة بنفسه ويستقل بتحديد رحلات السفينة طيلة الزمن المتفق عليه، وإذا زادت مدة إيجار السفينة عن سنة وجب قيد هذا العقد في سجل السفن حتى يمكن الإحتجاج به على المشتري، ولا تخضع السفينة التي تقل حمولتها عن عشرين طن لهذا القيد، ويبرم عقد النقل مع الغير بإسمه الخاص فيصبح ناقلاً ومسئولاً عن تنفيذ هذه العقود^(٢)، ويتم إثبات مشاركة الإيجار الزمنية كتابة في حالة زيادة ما تحمله السفينة عن عشرين طن.

ويقع التشابه بين إيجار السفينة مجهزة بالمدة وتأجيرها غير مجهزة، في أن السفينة في الحالتين تكون بأكملها، وأن مدة الإستئجار عنصر جوهري في العقد^(٣)، لكنهما يختلفان في أن المؤجر في الإيجار الزمني يسلم السفينة مجهزة بكل شيء كما ذكرنا، فالإيجار يرد على السفينة مجهزة بكل الخدمات التي يقدمها الربان والبحارة، أما في الإستئجار العاري للسفينة فإن المستأجر هو الذي يقوم بتجهيزها وتزويدها بطاقمها.

كما أنه في إيجار السفينة بمشارطة زمنية يحتفظ المؤجر بإدارتها الملاحية، فيتولى صيانة السفينة وتعيين البحارة ودفع أجورهم وتقديم الغذاء لهم، ويخضع الربان لأوامر وتعليمات المؤجر ولا علاقة له بالمستأجر، وذلك فيما يتعلق بالإدارة الملاحية للسفينة، لذلك يُسأل المؤجر عن أفعال الربان والملاحين وأخطائهم، لأنهم يتبعون تعليماته ويملك حق عزلهم، وتنتقل للمستأجر إدارتها التجارية على الأقل لذا لا يقع الإستئجار الزمني إلا على سفينة بأكملها، لإستحالة تقاسم سلطة الإدارة على السفينة من عدة مستأجرين^(٤).

ويرى البعض أن الإستئجار الزمني أو بالرحلة لا ينقل حيازة السفينة للمستأجر، وإنما فقط مجرد الحق في أن تُنقل بضاعته بالسفينة، بينما تظل للمؤجر مباشرة حقوقه عليها من خلال الربان والبحارة التابعين له، هذا على نقيض المشارطة العارية للسفينة حيث تنتقل حيازة السفينة (إدارتها الملاحية والتجارية) للمستأجر فله التصرف والتحكم فيها، فيستأجر البحارة، ويضع لها الوقود، ويمارس عليها كافة السلطات، لذا لا يُسأل المالك عن البضاعة المشحونة على السفينة أثناء تأجيرها بهذه الصورة.

(١) م ١٧٣ قانون بحري (يلتزم المؤجر بأن يضع السفينة تحت تصرف المستأجر في الزمان والمكان المتفق عليهما، وفي حالة صالحة للملاحة ومجهزة بما يلزم لتنفيذ العمليات المنصوص عليها في عقد الإيجار، كما يلتزم بإبقاء السفينة على هذه الحالة طوال مدة العقد).

(٢) نقض مدني ٢ فبراير ١٩٥٦، مجموعة أحكام النقض، س ٧، ص ١٣٩.

(٣) د مصطفى كمال طه: المرجع السابق، ص ٢٦٤.

(٤) د علي جمال الدين: مرجع سابق، ص ١٥٤.

وتعيين السفينة في هذا العقد أمر هام حيث أنها محل إعتبار، فيجب أن تكون سفينة محددة، لذا أوجب القانون ذكر إسمها ومواصفاتها وقدرتها، فلا يستطيع المؤجر تقديم سفينة بديلة في حالة عجزه عن تقديم السفينة المحددة في العقد أو هلاكها، وإذا أقدم على ذلك جاز للمستأجر فسخ العقد، ولا يُقبل إدعاء المؤجر بأنه قدم سفينة بديلة لتفادي أو توقي الفسخ، إلا إذا نُص على ذلك صراحة في العقد، وهنا يتضح الاختلاف بين الإستهجار الزمني، والإستهجار بالرحلة، حيث أن السفينة في النوع الأخير من الإستهجار ليست محل إعتبار، فإذا عجز المؤجر عن تقديم نفس السفينة المحددة في العقد، أو كانت عدم قدرته راجعة الى هلاكها فإن ذلك العجز لا يُسقط العقد ولا يمنح الحق للمستأجر في فسخه، وإنما يفتح الباب فقط لتعيين سفينة جديدة محلها، وبالتالي يمكن عدم تحديد السفينة لا بإسمها ولا بخصائصها، بل أكثر من ذلك قد يُنص في عقد التأجير بالرحلة أن يتم تحديد السفينة فيما بعد^(١).

وينتقد البعض^(٢) تسمية العقد بإستهجار السفينة لمدة معينة، نظراً لأن عنصر الزمن وحده غير كاف لذلك، لأن إستهجار المستأجر بالإدارة التجارية تميز هذا العقد عن إستهجار السفينة عارية الذي تنتقل فيه الإدارة الملاحية والتجارية للمستأجر، كما يميزه عن إستهجار السفينة بالرحلة، والتي لا تنتقل فيها أي إدارة للمستأجر، بل يحتفظ بها المؤجر كاملة^(٣)، لذا يرون أن التسمية المنطقية والمعتبرة هي التي تشير الى العنصرين مجتمعين، عنصر الزمن أو المدة، والعنصر الذي يشير الى إنتقال الإدارة التجارية للسفينة الى المستأجر.

ويجب أن يتم التسليم في المكان والزمان المتفق عليهما في المشاركة، غير أن تحديد زمان التسليم يحدد في المشاركة بمدة معينة وليس يوماً محدداً، ذلك أنه من الصعب تحديد الموعد الذي تصل فيه السفينة بدقة الى الميناء، لذا فإنه من الأفضل للمؤجر ألا يحدد يوماً معيناً فقد تتأخر عنه السفينة أو تصل قبله، إلا أنه ينص في المشاركة على أنه في حالة إنتهاء المدة المحددة لتسليم السفينة دون ان يتم تسليمها بالحالة والشروط المتفق عليها، فإن للمستأجر أن يفسخ العقد^(٤)، لكنه لا يكون له في هذه الحالة طلب التعويض من المؤجر عن الضرر الذي لحق به جراء تأخر السفينة، فالمستأجر له إما فسخ العقد، وإما الإستمرار فيه مع طلب التعويض، غير أن له الجمع بين طلب الفسخ والتعويض إذا سبق طلب الفسخ إخطار للمؤجر بذلك.

ولما كانت الإدارة التجارية للسفينة تخضع للمستأجر، فإنه من المنطقي أن يخضع الربان وطاقم السفينة لتعليماته فيما يتعلق بالإستغلال التجاري للسفينة مثل تحديد خط سير السفينة، والمواني التي تتجه إليها، وإصدار سندات الشحن، وكيفية تفرغ وشحن البضاعة، كل ذلك مع مراعاة إستخدام السفينة في الخطوط الملاحية المعروفة، وإذا كانت سلطة إعطاء التعليمات تنتقل في هذا النوع من الإستهجار من المؤجر للمستأجر، فإنه يصبح على الربان وتابعي المؤجر تنفيذ أوامر المستأجر فيما يتعلق بإدارتها التجارية، فلو رفض الربان تنفيذ أمر للمستأجر فليس للأخير عزله أو لومه، لأنه لم يعينه أصلاً فلا يستطيع عزله، وإنما له في هذه الحالة التوجه بشكواه الى المؤجر، لكنه قد لا يرضى الربان عن بعض تعليمات المستأجر والتي قد تعرض الرحلة للخطر، فيحق له الإمتناع عن تنفيذ أوامره حتى لو إنتقلت اليه الإدارة الفنية والتجارية.

(١) مشارطات إيجار السفن: مستشار فخر عبد العظيم صالح، مقال على الموقع الإلكتروني:

<http://www.eastlaw.com>

(٢) أحمد حسني: عقود إيجار السفن، منشأة المعارف بالإسكندرية، ١٩٨٥.

(٣) عباس خالد: عقد إستهجار السفن، مرجع سابق، رسالة ماجستير، كلية الحقوق، جامعة وهران، ٢٠١١-٢٠١٢، ص ١١٤.

(٤) أنظر حكم محكمة النقض الفرنسية الصادر في ٩ يونيو ١٩٦٠، بحري فرنسي ١٩٦٠ ص ٥٨٩، حيث يقول يعتبر فسخ المشاركة من جانب المستأجر تسرعاً لا مبرر له إذا كان تأخر السفينة تافهاً، حيث أنها وصلت بالفعل وكانت موجودة بميناء الشحن منذ ٤٨ ساعة عندما وضعت البضاعة على السفينة التي إستأجرها المستأجر بدلاً من الأولى، ويعتبر المستأجر مخطئاً إذا لم يعذر المؤجر بإستلام البضاعة حيث أن إشتراط تاريخ معين للشحن لم يكن مقروناً باتفاق على شرط فاسخ، والحكم خاصة بمشارطة بالرحلة، ولكن المبدأ المقرر به ينطبق كذلك على المشاركة الزمنية.

ولا يُسأل المؤجر عن تلف البضاعة أو هلاكها، إذا أثبت أن الأضرار التي لحقت البضاعة لم تنشأ بسببه، وإنما كانت نتيجة عيب خفي ليس في الإستطاعة كشفه بالفحص العادي، وأنه أدى التزاماته كما يجب، وإنما يُسأل إذا كان هذا الهلاك أو التلف ناتج عن تقصيره في أداء واجباته أو في حال كون السفينة غير صالحة للملاحة، بينما إذا كانت الأضرار الناتجة تعود إلى المستأجر فيما يتعلق بإدارته التجارية للسفينة، وليس لتابعي الربان علاقة بها فإنه يُسأل وحده عن هذه الأضرار.

أما فيما يتعلق بالتزامات المستأجر فإن الإلتزام الرئيسي والأهم هو دفع الأجرة المتفق عليها، أيًا كانت طريقة الدفع، باليوم أو بالشهر^(١)، وتحسب الأجرة من لحظة وضع السفينة تحت تصرف المستأجر إلى وقت تسليمها للمؤجر، فإذا تخلف المستأجر عن دفع الأجرة، كان للمؤجر الحق في التصرف في السفينة بالإيجار لغيره في غضون ثلاثة أيام من تاريخ إخطار المستأجر.

غير أن هناك ثلاث حالات لا تُستحق فيهما الأجرة كاملة، الأولى إذا تعرضت السفينة لضرر جعلها غير صالحة للإستخدام التجاري لمدة تزيد على أربع وعشرون ساعة، فلا تُستحق الأجرة عن المدة التي تتجاوز هذه الفترة، والثانية لو هلكت السفينة أو توقفت بسبب قوة قاهرة أو بفعل المؤجر أو تابعيه، فلا تُستحق الأجرة من تاريخ الهلاك أو التوقف، والثالثة إذا انقطعت أنباء السفينة ثم ثبت هلاكها، فإن الأجرة تُستحق كاملة حتى تاريخ آخر نبأ عنها^(٢).

ويلتزم المستأجر كذلك بكل النفقات المتعلقة بالإستغلال التجاري للسفينة، مثل تزويدها بالوقود والزيوت ورسوم المواني وغيرها، كما يلتزم أيضاً في نهاية الرحلة برد السفينة في الميناء الذي إستلمها ووضعت تحت تصرفه فيه، غير أن مدة الإيجار قد تنتهي قبل إنتهاء الرحلة، وفي هذه الحالة يمتد العقد بقوة القانون إلى نهاية الرحلة، ويستحق المؤجر زيادة في الأجرة المقررة في العقد عن الأيام الزائدة، بينما إذا إنتهت الرحلة قبل أنتهاء مدة الإيجار فالأصل ألا تُخفض قيمة الأجرة مالم يتفق على غير ذلك.

خلصنا من ذلك إلى أن عقد الإيجار يجب أن يشتمل على كل البيانات المتعلقة بالمؤجر والمستأجر ومدة الإيجار وكل العناصر الجوهرية للعقد، هذا ما نصت عليه المادة ١٧٢، غير أن هذه البيانات لا يترتب البطلان على إغفال ذكر بعضها، لأن إغفال كتابة العقد أصلاً لا يترتب بطلانه، بل هي فقط شرط لإثباته.

فالمفهوم من نص المادة السابقة أنه يجب تضمن مشاركة الإيجار كافة البيانات المذكورة فيها، غير أنه من المتفق عليه أن المشاركة لا تفقد قيمتها كدليل إثبات بسبب ترك بعض البيانات السابقة^(٣)، وإنما هي دليل إثبات بالفعل على ما جاء بها من بيانات، لكنه يمكن زيادتها بما يترأى للطرفين من شروط حيث أن العقد شريعة المتعاقدين، مادامت هذه الشروط لا تخالف النظام العام، فحديثاً أصبح من الممكن عدم ذكر اسم الربان، كذلك قد يرى الطرفان عدم وجود ضرورة للنص في المشاركة على التعويض الإتفاقي، بل يتركه لتقدير القاضي يحدده وفقاً للقواعد

(١) مادة ١٧٥- يلتزم المستأجر بدفع الأجرة كاملة عن المدة التي تكون فيها السفينة تحت تصرفه ولو توقفت بسبب حوادث الملاحة، ومع ذلك إذا أصيبت السفينة بضرر جعلها غير صالحة للإستعمال التجاري واحتاج إصلاحها لمدة تجاوز أربعاً وعشرين ساعة فلا تستحق الأجرة خلال المدة الزائدة التي تبقى فيها السفينة غير صالحة للإستعمال.

(٢) مادة ١٧٦- (٢) وإذا انقطعت أنباء السفينة ثم ثبت هلاكها استحققت الأجرة كاملة إلى تاريخ آخر نبأ عنها.

(٣) د علي البارودي: مبادئ القانون البحري- السفينة- ملكيتها ونظامها القانوني الخاص- أشخاصها- الرحلة البحرية- النقل البحري- البيوع البحرية- الدائنون الممتازون والمرتهنون- الحوادث البحرية- التصادم والإنقاذ- الخسارات العمومية، منشأة المعارف بالإسكندرية، ١٩٧٥، ص ١٤٣، ١٤٢.

العامة، أيضاً لا ضرورة لتعيين اسم السفينة^(١).

المبحث الثاني

الالتزامات الناشئة عن المشاركة بالرحلة

نكاد نكرر ما قلناه سابقاً ونحن بصدد الحديث عن المشاركة بالرحلة، ففي الصورة الثانية والثالثة باستثناء تأجير السفينة عارية، يجب أن يضع المؤجر تحت تصرف المستأجر سفينة معينة كاملة أو جزء منها مجهزة للقيام برحلة أو عدة رحلات معينة، وفي حالة وقوع الإيجار على جزء من السفينة فإن العقد يقتصر على الأماكن المعدة للنقل فقط، وتخرج من هذا النطاق أماكن البحارة والطاقم.

وللفقه الفرنسي رأي في هذا النوع من الإستئجار حيث يعتبره من العقود المختلطة، لأنه يجمع بين إيجار الشيء (السفينة)، وإيجار الخدمة (طاقم السفينة)، لذا يرون أن الإيجار على أساس الرحلة هو إتفاق يقوم بين مالك السفينة (المؤجر) والمستأجر، يتعهد الأول فيه بأن يضع كل السفينة أو جزء منها تحت تصرف الثاني لرحلة أو عدة رحلات، وتكون السفينة مجهزة بكامل طاقتها وأدواتها^(٢)، وفي هذه الحالة فإن مالك السفينة هو مجهزها فيعين الربان والطاقم، ويملك إدارة السفينة الملاحية والتجارية.

وكما ذكرنا في التأجير بالمدة، فإنه يجب أن يكون عقد الإيجار ثابتاً بالكتابة إذا كانت حمولة السفينة تزيد عن عشرون طناً، ويجب ذكر البيانات التي نصت عليها المادة ١٧٩ بحري، كإسم المؤجر والمستأجر وموطنهما، واسم السفينة وجنسيتهما وحمولتها، ونلاحظ أن الخلاف المصاحب لعقد الإيجار بالرحلة يتمثل في كون المؤجر يحتفظ بإدارة السفينة كلية، ويكون له عن طريق تابعيه إدارتها الملاحية والتجارية، مما يجعل التزاماته متعلقة بالسفينة من ناحية، والبضاعة من ناحية أخرى، والرحلة من ناحية ثالثة، وبالتالي فالمؤجر يصبح له دور الناقل أيضاً، فيتسلم البضاعة من المستأجر ويعطيه إيصالاً بسند الشحن^(٣).

وهذا النوع من إستئجار السفن شائع الإستعمال في التجارة البحرية، ذلك أنه توجد مشارطات بالرحلة عامة، من أهمها المعروفة بإسم جانكون، Gencon ومشارطة Nuvoy، ومشارطة MULTIFORM^(٤)، وبالتالي فإن هذه المشارطات المتنوعة تستعمل كل حسب نوع البضاعة المنقولة، أو ميناء القيام أو الوصول، فعلى سبيل المثال نجد مشارطة SYNacomex لسنة ١٩٩٠ مخصصة لنقل الحبوب^(٥)، ومشارطات لنقل المحروقات مثل مشارطة لندن لسفن الصهاريج المسماة Tanker voyage charter.

فالتزام مؤجر السفينة لا يقتصر على تسليمها للمستأجر فقط، وإنما يمتد هذا الالتزام للبضاعة فيلتزم بإستلامها

(٤) المجموعة الرسمية ٦٠ ع ١٦ ص ٦٩، وقد قضت محكمة إستئناف القاهرة في ١٧ أكتوبر ١٩٦١ بأنه لا يجوز أن تتضمن مشارطة الإيجار إسم السفينة، إذ يحتفظ المجهز بحق تعيينها فيما بعد، وقت الشحن ف الحالة التي يكون له فيها عدة سفن متماثلة، وقضت = كذلك بأنه ليس هناك ما يمنع من تحرير العقود- ومن ضمنها عقد تأجير السفينة- على ورقة من أوراق أحد المتعاقدين سواء كان تحريرها في مصر أو في الخارج، ولا تهم مسألة جدة الورق أو عدم وجود أثر لطي العقد أو التوقيع عليه بحبر جاف، فكل ذلك لا يصلح أساساً للطعن بإصطناع العقد، كما أن إثبات العقد المذكور والتصديق على الإمضاءات التي به أمران لم يوجبهما القانون، في نفس المعنى محكمة الإسكندرية الأهلية أول نوفمبر ١٩٤١، محاماة س ٢٦ ص ٢٧٠.

(١) مدني أحمد: أحكام عقد إيجار السفن على أساس الرحلة في القانون البحري الجزائري، رسالة لنيل شهادة الماجستير في القانون الخاص، كلية الحقوق، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، ٢٠٠٤، ص ٤.

(٣) د مصطفى كمال طه: القانون البحري، مرجع سابق، ص ٢٦٨.

(٤) د أحمد حسني: عقود إيجار السفن، منشأة المعارف بالإسكندرية، ١٩٨٥.

page 309. (39)JEAN.PIERRE، Dalloz، Droits Maritimes، 2006-2007،

وحراستها، وفي نهاية الرحلة تسليمها للمرسل إليه في ميناء الوصول المعين في المشاركة^(١)، والسفينة في الإيجار بالرحلة تكون مجهزة بكامل طاقمها وأدواتها، وعقد إيجارها بالرحلة يُعد من العقود التجارية على الدوام فيما يتعلق بالمؤجر، ذلك أن هدفه دائماً هو تحقيق الربح، بينما بالنسبة للمستأجر فقد يكون تجارياً إذا كان هدفه تحقيق الربح، كما لو استغل السفينة في عمليات نقل البضائع، وقد يكون غير تجاري إذا كان الهدف من الإستهجار هو القيام بالأبحاث العلمية أو التنزه^(٢)، إلا أن هذا النوع من إيجار السفن هو الشائع خاصة فيما يتعلق بالسفن الجوال^(٣)، وفيها يتعاقد المؤجر والمستأجر على تأجير سفينة لنقل بضائع معينة) لما تحققه من عائد إقتصادي وفير للمستأجر وذلك عن طريق ضمان سرعة وصول البضاعة، وتخفيض أجرة النقل^(٤).

ويجب التفريق هنا بين تأجير السفينة بالرحلة، والنقل بسند الشحن، فالأخير لا يبرم إلا عند بدء تنفيذه، أي وقت تسليم البضاعة للناقل أو من تم توكيله عنه، بينما يتم إبرام عقد الإيجار بالرحلة قبل تنفيذه بفترة كافية، لذلك يتم كتابة مشاركة تتضمن كيفية تنفيذ عقد الإيجار بالرحلة وهذه المشاركة هي أساس العقد، كما أن الفرق الآخر يتضح في أن المجهز في النقل بسند الشحن يتعهد بنقل البضاعة من مكان إلى مكان آخر، لكنه حر في اختيار السفينة، لذا يحدد في السند أن المجهز ينقل البضاعة بالسفينة كذا أو أي سفينة أخرى، من أجل ذلك نرى أن المسيطر هنا هو فكرة النقل سواء على إبرام العقد أو تنفيذه، ذلك بخلاف الإيجار بالرحلة التي تشترط سفينة معينة توضع تحت تصرف المستأجر، كما أن الغرض من ذلك ليس بالضرورة نقل بضاعة، فقد يكون كما ذكرنا رحلة علمية أو عمليات صيد بحرية، وبالتالي فالغرض الواضح هنا هو إيجار السفينة وإن كان الذي يحكم ذلك هو قواعد البحري، وليست القواعد العامة للقانون التجاري.

غير أن ذلك لا يعني استبعاد عملية نقل البضاعة من عقد إيجار السفينة بالرحلة، فذلك هو هدف المستأجر غالباً، لذا تبدو هنا فكرة النقل، إلا أن فكرة الإيجار تظل قائمة، فالمؤجر لا يلتزم فقط بتنفيذ النقل بل يتعهد بداية بوضع سفينة تحت تصرف المستأجر، وبالتالي فليس من حق المؤجر استبدال أو تغيير السفينة، بل إنه إذا هلكت السفينة المعينة بالذات قبل بداية الشحن، فإن عقد الإيجار يفسخ لإستحالة تنفيذه من جانب المؤجر، وبالتالي فإن التزامات المؤجر منها ماهو أساسي وهو ما يتعلق بالسفينة والرحلة، ومنها ما هو ثانوي وهو ما يتعلق بالبضاعة، إلا أنه منذ أن تبدأ عملية شحن البضاعة، فإننا نكون أمام عملية نقل ويكون على المؤجر أن يحافظ على البضاعة بالشكل الملائم أو الواجب^(٥).

من كل ما سبق يتضح لنا أن هناك خلاف فقهي حول تحديد الطبيعة القانونية لإيجار السفينة بالرحلة، فإيراهما البعض عقد نقل، وإيراهما آخرون عقد إيجار، غير أننا نخلص من هذا الخلاف إلى أن العقد يحمل الصفتين معاً، أي عقد إيجار يبرم قبل تنفيذه، وعقد نقل لا يبرم إلا من وقت تنفيذه، إذاً فهو عقد مزدوج، إيجار ونقل في نفس الوقت، فالمشاركة بالرحلة تختلف عن كلاً من المشاركة العارية للسفينة، والمشاركة الزمنية، فالمؤجر يقدم السفينة المعينة للمستأجر مجهزة بكل خدماتها، ذلك بخلاف إيجار السفينة عارية، كما أن المؤجر في المشاركة بالرحلة

(٤) مختار السويدي: نقل البضائع على السفن المستأجرة، دراسة تحليلية لمشاركة تأجير سفينة بالرحلة، الناشر جمعية إدارة الأعمال العربية، المجلد ٧٩ العدد ٢٩٨، الجزء الثاني، دار المنظومة، ٢٠١٨، ص ٦٦.

(١) مدني أحمد: أحكام عقد إيجار السفن على أساس الرحلة في القانون البحري الجزائري، رسالة لنيل شهادة الماجستير في القانون الخاص، كلية الحقوق، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، ٢٠٠٤، ص ٣.

(٢) عباس خالد، أحكام عقد إستهجار السفن، مرجع سابق، ص ٦٤، (السفن الجوال هي التي لا تكون منضمة إلى أحد المؤتمرات الملاحية، بحيث لا تلتزم بخط ملاحي معين، بل تقوم برحلات بحرية بحثاً عن الحمولات من ميناء إلى آخر، عكس السفينة الخطية التي تقوم برحلات بحرية منتظمة، وتنفذ بخط ملاحي معين).

(٣) عبد القادر حسين العطير: الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، جامعة عمان الأهلية، ١٩٩٩، ص ٢٤٩.

(٥) د/ علي جمال الدين عوض: مشارطات إيجار السفن، مرجع سابق، ص ٢٨٣.

يحتفظ بالإدارتين الملاحية والتجارية للسفينة، على خلاف إيجار السفينة عارية والتي يتنازل فيها للمستأجر عن الإدارة الكاملة للسفينة، سواء الملاحية أو التجارية، بينما في المشاركة الزمنية يحتفظ المؤجر بالإدارة الملاحية تاركاً إدارتها التجارية للمستأجر، وأخيراً فإن المشاركة الزمنية تحكم علاقة الطرفين فيها قواعد مزدوجة، كما ذكرنا من عقد الإيجار، وعقد النقل، وهو ما لا نراه في النوعين الآخرين من المشاركة.

والتزام المؤجر في المشاركة بالرحلة ينبثق من كونه المتحكم في إدارة السفينة الملاحية والتجارية، وبالتالي فهو يلتزم بتمكين المستأجر من سفينة معينة، في المكان والزمان المعينين في العقد^(١)، فإذا لم يحدد مكان للتحميل وجب على المؤجر تقديم السفينة في المكان الذي يعينه مستأجرها، أما إذا لم يقر المستأجر بتعيين المكان المحدد للتحميل في الوقت اللازم لذلك، يقدم المؤجر السفينة إلى مكان التحميل الذي تحدده سلطات الميناء، أو حسب العرف، ولا يجوز للمؤجر رفض طلب قطر السفينة من مكان التحميل إلى مكان آخر مهما كانت الحمولة المتفق عليها، وإذا طلب المستأجر ذلك فإنه يتحمل جميع المصاريف المتعلقة بهذه العملية، وعند وصول السفينة إلى مكان التحميل يلتزم المؤجر بأن يعلم المستأجر أو أي شخص آخر معين لهذا الغرض كتابياً بوصول السفينة، وبأنها جاهزة للتحميل^(٢)، وهذا الإعلام الكتابي هام جداً من الناحية القانونية، لأنه من وقت تسلم هذا الإعلان يبدأ سريان مواعيد الشحن والتفريغ، ومعرفة ميعاد الشحن هام لأنه إذا إنتهى الميعاد قبل الإنتهاء من التحميل، فعلى المؤجر أن يبقى السفينة في مكان التحميل لمدة إضافية تعرف بالميعاد الإضافي للشحن والتفريغ، وتحسب هذه المدة بالأيام والساعات، أو حسب العرف السائد في ميناء الشحن أو التفريغ، أو العرف البحري العام، ويستحق المؤجر عن هذه المدة أجرة إضافية^(٣)، وعادة ما تحدد هذه الأجرة مسبقاً في عقد الإيجار، أما إذا لم تحدد فإنها تُحسب على أساس حمولة السفينة، أو حسب الأجرة المدرجة في عقد الإيجار، وتؤدي أجور المدة الإضافية يومياً من قبل المستأجر، فإذا لم يستطيع المستأجر إنهاء عملية الشحن خلال المدة الإضافية، يصبح من حق المؤجر فسخ عقد الإيجار، أو قيام السفينة بالرحلة بحمولة ناقصة وأجر كامل، أما إذا تم الاتفاق في العقد على مهلة إضافية ثانية لإنهاء التحميل، فإن للمؤجر أن يرسل السفينة بحمولة ناقصة قبل إنتهاء المهلة الثانية، ويكون أجرها هو أجر المهلة الأولى زائد النصف، أي زائد خمسين في المائة (٥٠%)، أما إذا تم الشحن قبل إنتهاء المدة المعينة فلا تضاف الأيام الباقية إلى مهلة التفريغ ما لم يتفق على خلاف ذلك^(٤)، ويجوز الاتفاق على منح مكافأة للمستأجر عن الإسراع في إنجاز الشحن والتفريغ، ويلتزم المؤجر بالقيام بالرحلة على وجه السرعة، والإعتناء بالحمولة خلال السفر تبعاً لنوعية البضاعة، ويلتزم برص البضائع، أي توزيعها في السفينة بطريقة تحميها من التلف أو الهلاك، وتحفظ للسفينة توازنها، وهذا الرص للبضائع من التزامات المؤجر، ما لم ينص في العقد على خلاف ذلك، كما يلتزم المؤجر كذلك بأن تكون السفينة صالحة ومجهزة بكل ما يمكنها من تنفيذ الرحلة على الوجه الأمثل^(٥)، فيزودها كما ذكرنا سالفاً بكل أفراد الطاقم والربان المسؤولين عن إدارتها الفنية، وبالتالي تظل للمؤجر صفة المجهز، وتظل له إدارتها الملاحية والتجارية، ويظل الربان والبحارة تابعين له من جميع الوجوه، ينفذون أوامره، ويسأل عن أعمالهم، وقد إعتنق القضاء بناء على ذلك نتيجة مفادها أن الربان فيما يتعلق بالمشاركة بالرحلة، يمثل المؤجر المجهز، وليس المستأجر فحكم أنه ((واستثناءً من قاعدة لا يُقاضى شخص بوكيل، فإن الأحكام الصادرة على الربان أو لصالحه فيما يتعلق بالسفينة تنفذ على المجهز، أو يكون

(١) د/جلال وفاء محمد: قانون التجارة البحرية، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، ط ١٩٩٧، ص ٥٣.

(٢) د/ أحمد حسني: عقود إيجار السفن، مرجع سابق، ص ١٣٥.

(٣) مادة ٨٣ بحري (١) إذا لم يتم الشحن أو التفريغ في المدة الأصلية التي يحددها العقد أو العرف سرت مهلة إضافية لا تتجاوز المدة الأصلية ويستحق المؤجر عنها تعويضاً يومياً يحدده العقد أو العرف، وإذا لم يتم الشحن أو التفريغ خلال المهلة الإضافية سرت مهلة إضافية ثانية لا تتجاوز المهلة الأولى ويستحق المؤجر عنها تعويضاً يومياً يعادل التعويض اليومي المقرر للمهلة الإضافية الأولى زائد النصف، وذلك دون إخلال بما قد يستحق من تعويضات أخرى.

(٤) مادة ١٨٤ - (١) إذا تم الشحن قبل انتهاء المدة المعينة له فلا تضاف الأيام الباقية إلى مهلة التفريغ ما لم يتفق على غير ذلك.

(٥) د/هاني دويدار: الوجيز في القانون المصري، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، ط ٢٠٠١، ص ١٨٧.

له التمسك بها، وذلك بقوة القانون بغير حاجة الى ذكر اسم المجهز في الدعوى، ولكن هذا الإستثناء لا ينطبق لصالح المستأجر الذي ليست له الإدارة الملاحية ولا الإدارة التجارية للسفينة^(١).

كما أن هذا الإلزام يعني كذلك إستمرار صلاحية السفينة حتى نهاية الرحلة، فيقوم المؤجر بصيانتها طوال مدة الرحلة أو العقد، هذا بالإضافة لإستلام البضائع والمحافظة عليها حتى ميناء الوصول المحدد في العقد، وإلا كان مسئولاً عن الأضرار التي تلحق بها، ولا يستطيع المؤجر التخلص من مسئوليته هذه، إلا إذا أثبت أنه قام بكل التزاماته كمؤجر، وأن التلف نتج عن قوة قاهرة، أو سبب أجنبي^(٢).

تتضح إلتزامات المؤجر أيضاً فيما يُعرف بالإلتزامات الإدارية للمحافظة على السفينة، بما يعني تملكه لكل الأوراق والمستندات الخاصة بالسفينة، والتي تُطلب من سلطات وإدارة الميناء في أي مكان، وعلى وجه الخصوص المستندات المتعلقة بأمن وسلامة المواني التي تمر بها في رحلتها من ميناء القيام الى ميناء الوصول^(٣).

ومن هذه الوثائق أيضاً شهادة النظافة، وهي التي تسمح بدخول السفينة الى الميناء، لذا فإن الأطراف في العقد يحتفظون بإدراج شرط أنه في حالة تعذر دخول السفينة الى الميناء المعين بسبب عدم حيازتها لوثائقها المطلوبة، فإن المؤجر يلتزم بأن يرسو في ميناء أقرب للميناء المتفق عليه، ويعبر عن ذلك بمصطلح port vision^(٤).

والأصل كما قلنا أن يتم تحديد السفينة بمواصفاتها المحددة في العقد بحيث لا يمكن للمؤجر إستبدالها بغيرها، غير أنه قد يتم وضع بند في المشاركة ينص على سفينة المثل، ومثل ذلك يحدث أيضاً إذا كان مؤجر السفينة يمتلك عدة سفن مماثلة، فيكتفي بذكر صفات السفينة، وليس إسمها، بمعنى إعطاء إسم السفينة بعد إبرام العقد^(٥)، والسفينة المماثلة تعني أن تكون مميزات وخصائص السفينة مماثلة تماماً للسفينة المتفق عليها.

نخلص من ذلك الى أن المشاركة بالرحلة تلزم المؤجر بنقل البضاعة، وبالتالي فإنها تؤدي الى قيام نوعين من الروابط إحداها فيما بين المؤجر والمستأجر وهذه تتعلق بعبارات المشاركة وأحكام عقد الإيجار، والثانية بين المؤجر والناقل والمستفيدين من سندات الشحن، وهذه تخضع لأحكام عقد النقل^(٦)، وخير مثال على ذلك حالة كون البضاعة المنقولة ليست ملكاً للمستأجر بل تعهد فقط بنقلها على السفينة التي إستأجرها.

الوضع السابق يختلف فيما لو كانت البضاعة المنقولة ملكاً للمستأجر حيث يظل مركز المؤجر مزدوجاً، ذلك أن إلتزامه هنا لا يعد تعهد بالنقل فقط كما الناقل العادي، بل تظل المشاركة ملقبة عليه إلتزامين مستقلين، أن يقدم مكان أو مساحة في السفينة، والثاني أن ينقل البضاعة الموجودة في هذا المكان، لذلك يزدوج النظام القانوني الذي يحكمه، والدليل على ذلك أنه لو تأخر المؤجر في تقديم السفينة فإن المدة التي تسقط بها دعوى المسئولية ضده عن التأخير ليست هي التي تسقط بها الدعوى عن التأخير في تسليم البضاعة، لكن متى أصبحت السفينة تحت تصرف المستأجر وشحنت بها البضاعة فإن التأخر يحكمه النص الخاص بدعوى التأخير في تسليم البضاعة لنشوء إلتزام

(١) إنظر دعلي جمال الدين: مرجع سابق، محكمة إستئناف روان ٢٩ يونيو ١٩٥٦ منشور في الأسبوع القانوني ١٩٥٧-٢-١٠١٠٩، مع تعليق مؤيد للأستاذ جوجار.

(٢) عباس خالد: عقد إستئجار السفن، مرجع سابق، رسالة ماجستير، كلية الحقوق، جامعة وهران، ٢٠١١-٢٠١٢، ص ٨٠.

(2) Pierre Bonassis et Christian scapel، traite de droit maritime، I.g.d.j، 2006 page 495. .

Maritime Remond. Gouilloud، Droit maritime، 2 edition A pedone، 1993.(53)

(3) Jean pierre Beurier، Droits Maritime، Dalloze، 2006-2007.

(٤) نقض فرنسي ٦ يوليو ١٩٦١، قضية Mosdal بحري فرنسي ١٩٦١، ص ٥٩٣، ٥٩٤، تعليق روديير، وفي الأسبوع القانوني ١٩٦٢-٢-١٢٥٢٥، تعليق جوجار. إنظر د علي جمال الدين: مشارطات السفن، مرجع سابق، ص ٢٨٥.

بالنقل مضاف الى الالتزام بتقديم السفينة.

تحدد مشارطة الإيجار بالرحلة كذلك بداية الرحلة ونهايتها، لذا يتعين على الربان الالتزام بخط السير المحدد من ميناء القيام الى ميناء الوصول، فلا ينحرف عن الطرق العادية التي تسلكها السفن حتى تصل الى الميناء المحدد في العقد، وليس الى ميناء آخر^(١)، ويجب على المؤجر القيام بالرحلة بأسرع وقت وإتباع الطريق المعين في المشارطة، فإن لم يحدد الطريق في المشارطة، فالطريق المعتاد هو الواجب الإتباع، غير أن هذه العبارة (الطريق المعتاد)، غير مرنة تؤدي غالباً الى مشاكل كثيرة في التطبيق، حيث اختلفت إجتهاادات القضاء في ذلك، فالقضاء الفرنسي في مشارطة الرحلة من تونس الى فرنسا إعتبر تأخر السفينة لمدة ١٠ أيام مقبول، بينما إعتبر التحكيم أن المؤجر أخطأ بخصوص بضاعة فوسفات كانت منقولة على متن سفينة إستغرقت ٨٤ يوماً في رحلة من فرنسا لمدغشقر بدلاً من ٣٠ أو ٣٢ يوماً المعتادة للرحلة^(٢).

غير أنه إذا اضطّر المؤجر لتغيير الطريق المتفق عليه في الرحلة، وكان ذلك لإنقاذ أموال أو حياة أشخاص أو للمساعدة بصفة عامة فإن ذلك لا يعد مخالفاً لعقد الإيجار^(٣).

أما فيما يتعلق بإلتزامات المستأجر في المشارطة بالرحلة، فإنها تتضح في الإلتزام بدفع الأجرة، والإلتزام كذلك بتقديم البضاعة التي يريد شحنها في المكان والزمان المتفق عليهما في العقد، وقد يكون هناك إلتزام عليه ناتج عن إتفاق الطرفين يتعلق بشحن البضاعة ورسوها وتفريغها في ميناء الوصول، وإن كان الأصل في ذلك أنها من مهام الناقل، وبالتالي فإن التزم المستأجر يتمثل في هذين الإلتزامين فقط، مع مراعاة أن إلتزام المستأجر بدفع الأجرة هو الإلتزام الرئيسي والأساسي بالنسبة له^(٤).

ويخضع تقدير الأجرة في المشارطة بالرحلة كمقابل للمنفعة التي تتحقق للمستأجر، لأن إنتفاع الأخير بها محدد بحمولة معينة أو بمكان معين في السفينة سواء كان ذلك برحلة واحدة أو عدة رحلات، فالأجرة إلتزام يقع على المستأجر مقابل إلتزام المؤجر بنقل البضاعة، أي أنها ثمن النقل عن طريق البحر^(٥).

والأصل أن الأجرة يتم الإتفاق عليها بين الطرفين وتحدد من حيث مقدار ومكان وزمان تحصيلها، فإذا لم يتم تحديدها فإن المرجع في معرفة مقدارها يكون للعرف، فقد تحدد على أساس أجرة الحمولة المطبقة المماثلة في نفس زمان ومكان وصول السفينة الى ميناء التحميل، وقد يتم تحديدها أيضاً على أساس العدد أو الحجم أو الوزن، وقد يكون حساب الأجرة بالمسافة وهنا يتم حسابها على أساس النسبة بين المسافة الكلية الواجب قطعها، والمسافة التي تم قطعها بالفعل، وكذلك حساب المصاريف على أساس النسبة بين مصاريف الرحلة كاملة، والمسافة المتبقية

(١) Pierre Bonassis et Christian scapel, traite de droit maritime, op.cit, page 495.

(2) Pierre Bonassis et Christian scapel, traite de droit maritime, op.cit, page, 501, voir, le premier cas, CAMP, sentence n994 du 17\12\1998, et sur le second la sentence n 891 du 2\10\1994, DMF, 1995, 166, voir, aussi, assez vegoureux et reprochant au Freteur des retards minims, mais parce que dus alinnavigabilite Fautive du navire, the Tanaka queen's Bench 15\12\1989, LLR, 1990, 1, 536.

(3) Jean pierre Beurier, Droits Maritime, Dalloze, 2006-2007.

(4) C.F.Louis Foucault Cite par F.Scher tenleib, Le Fret, La garantie de son paiement, Etudes de droit Maritime compare Francuis, Amercain et Suisse, page, 11.

(5) Michel De Juglart, Emmanuel Du pontavice, Jean, paul sortais, A. piedelievre, Gaston De lestang, L'affretement par charte, partie, librairie generale de droit et de juisprudence de pains, Rpichon et Durand- Auzias, 1964, page 111.

من الرحلة، كما أن تحديد الأجرة في بعض أنواع النقل يكون بالرجوع لأجور نمطية كما في ناقلات النفط^(١).

بينما إذا كان هناك شك في احتساب الأجرة على أساس الوزن أو الحجم أو العدد، فإن احتساب الأجرة يتم فقط بناءً على كمية البضاعة المفروغة، وليست البضاعة المشحونة^(٢)، وقد يرجع ذلك إلى السرعة في عمليات الشحن والتي ينتج عنها عدم التحقق من مقدار البضاعة المشحونة، والإعتماد فقط على بيانات المستأجر عن البضاعة في سند الشحن، لذا تكون العبرة هي بالكمية أو الوزن أو الحجم المفرغ ولو كان أكبر مما جاء بسند الشحن.

وإذا لم يلتزم المستأجر بدفع الأجرة فإنه يحق للمؤجر في هذه الحالة حبس حمولة السفينة، وله نفس الحق إذا لم يحصل على مقابل المهلة الإضافية للشحن والتفريغ، كما أن المؤجر يحق له كذلك أن يبيع هذه البضاعة بعد استئذان المحكمة في الظروف العادية، وبدون استئذانها في حالة الاستعجال، بعد إخطار المرسل إليه بذلك، لكنه لا يتمتع بهذا الحق إذا كان المستأجر قد قدم ضماناً كافياً لتسديد الأجرة، فحق الحبس للبضائع يصبح من حق المؤجر لحين حصوله على الأجر نظراً لتنفيذه العقد^(٣).

غير أنه يثور التساؤل حول الضرر الواقع على المؤجر جراء حبس البضاعة حيث أن ذلك يؤدي إلى تعطيل السفينة وعدم استخدامها في عمليات نقل أخرى، لذا لا يفضل المؤجر هذا الإجراء وإنما يلجأ إلى بيع البضائع بعد إعلام المرسل إليه، أو إيداعها في مخازن على حساب الأخير، ويكون للمؤجر كذلك حق إمتياز على هذه البضائع، ولكن هذا الحق لا يعود لصفة الدين حيث أن الإمتياز يعني أولوية يقررها القانون لدين معين، وإنما يعود هذا الحق هنا للعلاقة بين الدين والرحلة البحرية^(٤)، بينما يرى آخرون أنه لا يمكن إعتبار إمتياز المؤجر على الدائنين الآخرين إلا كحق الحصول على أمواله بالأولوية، وهذا ما يعطيه حق طلب إيداع وبيع البضائع.

والأصل كما ذكرنا أن الأجرة حق للمؤجر يدور وجوداً وهدماً مع تنفيذه لإلتزامه، فمتى نفذ المؤجر هذا الإلتزام كما ورد في العقد أو طبقاً للعرف تصبح الأجرة مستحقة له، ومتى تم تحديدها فلا يجوز للمستأجر الرجوع فيها بعد ذلك، والتزام المؤجر الذي يوجب له الحق في الأجرة يعني قيامه بتسليم البضاعة أو وضعها تحت تصرف المرسل إليه في ميناء الوصول أو في المكان المتفق عليه إذا كان خارج ميناء الوصول، فإذا لم يفعل ذلك فلا أجرة، كما أن الأجرة لا تستحق كذلك إذا هلكت البضاعة في الطريق بسبب قوة القاهرة، وإن رُفعت عنه المسؤولية عن الهلاك، ذلك أنه لا يجب أن يتحمل المستأجر أجرة نقل بضاعة هلكت في الطريق، كما أن ذلك يعتبر إثراء بلا سبب يتحقق في جانب المؤجر.

والمتعارف عليه والمعتبر قانوناً أن الإلتزامين متلازمين زمنياً، فتنفيذ أحدهما لإلتزامه سبب في تنفيذ الآخر لإلتزامه، فالأجرة تصبح مستحقة متى سلم المؤجر البضاعة للمرسل إليه أو وضعها تحت تصرفه في المكان المتفق عليه والمحدد في العقد، وتستحق أيضاً إذا تعذر على المؤجر توصيل البضاعة لسبب يرجع لخطأ المرسل إليه، ونظراً لتزامن الإلتزامين فإن السؤال المثار يدور حول عدم تنفيذ المؤجر أو المستأجر لإلتزامه ومدى تأثير ذلك على إستحقاق الأجرة؟.

من المعروف أن عدم تنفيذ أحد طرفي العقد لإلتزامه يعطي الطرف الآخر الحق في الإمتناع هو الآخر عن تنفيذ الإلتزام طالما أنه لم ينفذه بعد، ثم يطلب من المحكمة الحكم بالفسخ والتعويض عما أصابه من ضرر، كما أن له

(61) عبد القادر حسين العطار: الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، مرجع سابق، ص ٢٥٩.

(٢) عباس خالد: عقد إستئجار السفن، مرجع سابق، رسالة ماجستير، كلية الحقوق، جامعة وهران، ٢٠١١-٢٠١٢، ص ٨٤.

(٣) د\هاني دويدار: الوجيز في القانون المصري، مرجع سابق، ص ٢٠٢.

(٤) جورج روبرت: القانون البحري، الطبعة الرابعة، باريس، ١٩٥٢، ص ٦٧.

كذلك أن يصر على طلب الحكم بإلزام الطرف الآخر بتنفيذ إلتزامه مستنداً لمبدأ القوة الملزمة للعقود، وبالتالي فإذا لم ينفذ المؤجر إلتزامه فلا حق له في الأجرة، كما يُلزم بالتعويض، أما إذا تسبب المستأجر في عدم تنفيذ النقل فإنه يلزم بدفع الأجرة كاملة.

خلصنا مما سبق الى أنه إذا تسبب المؤجر في هلاك البضاعة أو هلكت نتيجة قوة قاهرة فلا أجرة مع الإحتفاظ بالحقوق الأخرى للمستأجر، لكن ماذا لو كان الهلاك أو التلف جزئياً، وقام المؤجر بتسليم البضاعة الى المرسل اليه ناقصة أو معيبة، فهل تُستحق الأجرة في هذه الحالة؟، الرأي الراجح في ذلك أنه طالما إلتزم الناقل بتسليم البضاعة الى المرسل اليه فإنه بذلك يكون قد نفذ الإلتزام المُلقى على عاتقه، إنما يكون للقضاء النظر والحكم، فلو كان الجزء الهالك أو التالف من البضاعة كبيراً بحيث تنتفي معه كل فائدة للمستأجر منها، فإن للقضاء أن يحكم في هذه الحالة بالفسخ، بينما إذا كان القدر الذي لم يُنفذ غير جوهري وكان ما نُفذ قد حقق الفائدة المرجوة للمستأجر أو للمرسل اليه، فإن القضاء لا يحكم بالفسخ، وإنما يكفي بالحكم بالتعويض عن الضرر الحاصل^(١).

والمرشح الإنجليزي لا يأخذ بالنقص الطارئ على البضاعة أثناء الرحلة، إنما يعتد بحساب الأجر على البضاعة المشحونة، وإذا أخذ بالنقص خلال الرحلة فيتم حساب النقصان على أساس كمة البضائع كاملة، وليس على أساس الجزء الذي وقع منه النقصان^(٢).

غير أن هناك بعض المشاركات بالرحلة الخاصة بنقل البضائع المتغيرة الوزن بحسب طبيعتها، أو وفقاً للعوامل الجوية كالحبوب مثلاً، تشتمل على بند أن السفينة تم إستئجارها لنقل كمية معينة من البضاعة (كذا طن) بزيادة أو نقص كذا %، بما يعني عدم إلتزام المستأجر بدفع أجرة الكمية الناقصة من البضاعة طالما كان ذلك في حدود النسبة المتفق عليها في العقد، والمسموح بها زيادةً ونقصاً، بينما إذا نصت المشاركة على شرط التقريب بإضافة عبارة حوالية أو تقريباً بجانب مقدار كمية البضاعة، فإن تفسير ذلك يكون حسب عادات الميناء، أو حسب نوع وطبيعة البضاعة المشحونة، فقد يعني ١٠ %، أو ٥ % بالزيادة أو النقص في الحمولة^(٣)، وفي حالة طلب المستأجر تغيير البضاعة فإنه يُلزم بأجرة لا تقل عن الأجرة المتفق عليها، أما إذا طلب المستأجر تفريغ البضاعة أثناء الرحلة قبل وصولها الى الميناء المتفق عليه، فيكون كذلك مُلزم بدفع الأجرة كاملة ولا تُخصم منها أجرة المسافة المتبقية، بل يتحمل زيادة على ذلك المصاريف المسببة لهذه العملية.

كما أن التأخير كذلك قد يكون سبباً في فسخ العقد وبالتالي عدم إستحقاق الأجرة وإلزام المؤجر بالتعويض، إنما شرط ذلك كون التأخير مبالغاً فيه بحيث يفوت كل مصلحة للمستأجر في تنفيذ العقد، وإلا فإن التأخير يُعد عدم إلتزام جزئي من جانب المؤجر في تنفيذ إلتزامه.

كل ما سبق مرهون بمدى تنفيذ المؤجر أو المستأجر لإلتزامهما، غير أن هناك إستثناءات على ذلك كما لو كان عدم تسليم البضاعة يرجع لخطأ المستأجر، أو إضطّر الربان لبيعها بسبب العيب الذاتي فيها، كذلك إذا أقر باتلافها بسبب خطورتها أو ضررها شرط عدم علم المؤجر بذلك عند وضعها في السفينة، كما تُستحق الأجرة كذلك عن الحيوانات النافقة أثناء السفر بسبب لا يرجع الى فعل الناقل، أو إذا ألقى الربان البضاعة في الطريق أو ضحى بها لسلامة

(١) انظر د علي جمال الدين عوض: مشارطات إيجار السفن، مرجع سابق، ص ٣٦٢، ٣٦٣ (يرى الإنجليز أن المؤجر إذا إنحرف بالسفينة إنحرافاً غير مشروع فقدت السفينة أجرتها المتفق عليها في العقد، لكن إذا سلمت البضاعة في مكان الوصول سالمة إستحققت أجراً معقولاً، كذلك إذا إنهضت المشاركة بسبب غلق قناة السويس إستحق المؤجر أجراً معقولاً لتوصيله البضاعة لمكان الوصول بطريق رأس الرجاء الصالح، ولكنه لا يستطيع المطالبة بالأجر التعاقدي).

(٢) مدني أحمد: أحكام إيجار السفينة، مرجع سابق، ص ٧٦.

(٣) كمال حمدي: القانون البحري (السفينة-أشخاص الملاحة البحرية-إستغلال السفينة-إيجار السفينة-نقل البضائع والأشخاص-القطر-الإرشاد)، مرجع سابق، ص ٤٤٨.

السفينة والرحلة، وطبقاً لهذه الإستثناءات فإن الأجرة تكون مستحقة للمؤجر.

كما يعرض للقضاء كذلك حالة ما إذا بقي جزء من البضاعة على الرصيف لم يتم شحنها على السفينة، فهل يحق للمؤجر أن يطالب المستأجر بالأجر عن الفراغ المتروك، وعلى النقيض هل يجوز للمستأجر طلب التعويض من المؤجر لأنه أخل بالتزاماته التعاقدية؟، الواقع أن ذلك يتوقف على معرفة الأسباب التي أدت الى ترك هذا الفراغ في السفينة، فإذا كان المتسبب في ذلك هو الربان الذي رفض شحنها بلا سبب، أو لأسباب تُعتبر بالنسبة للمؤجر تقصيراً في التزاماته، كما لو قدم سفينة ذات سعة أقل من المتفق عليه، وبالتالي فلا تستوعب كل البضاعة، فهنا لا يحق للمؤجر المطالبة بأجرة هذا الفراغ، أما إذا كان تعدُّر شحن البضاعة يعود الى أسباب تتعلق بهذه البضائع، أو بخطأ المستأجر فإنه يبقى مدينًا بالأجرة عن هذا الفراغ، ولا يحق للمؤجر في هذه الحالة أن يطلب من المستأجر شحن البضاعة في هذا الفراغ.

الإلتزام الآخر الذي يقع على عاتق المستأجر هو إلتزامه بشحن وتفريغ البضائع في الوقت المحدد لذلك والمتفق عليه في العقد.

المصادر

أولاً: المراجع باللغة العربية:١- المراجع العامة:

- ١- د/أحمد حسني: عقود إيجار السفن، منشأة المعارف بالإسكندرية، ١٩٨٥.
- ٢- د/ بوكعبان العربي: الوجيز في القانون البحري الجزائري، دار الغرب للنشر والطباعة والتوزيع، ط ٢٠٠٢.
- ٣- د/ حمدي الغنيمي: محاضرات في القانون البحري الجزائري، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، ١٩٨٣.
- ٤- د/ علي جمال الدين عوض: مشارطات إيجار السفن، دراسة علمية قانونية لأهم المشارطات والقانون المصري والفرنسي والإنجليزي، دار النهضة العربية، مطبعة جامعة القاهرة، الكتاب الجامعي، ١٩٨٧.
- ٥- د/عبد القادر حسين العطير: الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، جامعة عمان الأهلية، ١٩٩٩.
- ٦- د علي البارودي: مبادئ القانون البحري (السفينة_ ملكيتها ونظامها القانوني الخاص_ أشخاصها_ الرحلة البحرية_ النقل البحري_ البيوع البحرية_ الدائنون الممتازون والمرتهنون_ الحوادث البحرية_ التصادم والإنقاذ_ الخسارات العمومية_ منشأة المعارف بالإسكندرية، ١٩٧٥.
- ٧- كمال حمدي: القانون البحري (السفينة_ أشخاص الملاحة البحرية_ إستغلال السفينة_ إيجار السفينة_ نقل البضائع والأشخاص_ القطر_ الإرشاد)، الطبعة الثانية، منشأة المعارف بالإسكندرية، ٢٠٠٠.
- ٨- د/ محسن شفيق: الجديد في القواعد الدولية الخاصة بنقل البضائع بالبحر، دار النهضة العربية، القاهرة، بدون سنة نشر.
- ٩- د/مصطفى كمال طه: القانون البحري (مقدمة_ السفينة_ أشخاص الملاحة البحرية_ إيجار السفن والنقل البحري_ الحوادث البحرية_ التأمين البحري)، الناشر دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية.
- ١٠- د/ هاني دويدار: القانون البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، ١٩٩٩.

ثانياً: المراجع المتخصصة:-الرسائل:

- ١- عباس خالد: عقد إستئجار السفن في التشريع البحري الجزائري، رسالة ماجستير، كلية الحقوق، جامعة وهران، ٢٠١٢.
- ٢- مدني أحمد: أحكام عقد إيجار السفن على أساس الرحلة في القانون البحري الجزائري، رسالة لنيل شهادة الماجستير في القانون الخاص، كلية الحقوق، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، ٢٠٠٤.

-المقالات والبحوث القانونية:

- ١- د/ أيمن سلامة: أزمة الناقله بقناة السويس، قراءة قانونية في المسؤوليات، مقال منشور في إسكاي نيوز العربية، مارس ٢٠٢١.

٢ _ مختار السويفي: نقل البضائع على السفن المستأجرة، دراسة تحليلية لمشارطة تأجير سفينة بالرحلة، الناشر جمعية إدارة الأعمال العربية، المجلد\ العدد ٧٩، الجزء الثاني، دار المنظومة، ٢٠١٨.

٣ _ مستشار فهر عبد العظيم صالح: مشارطات إيجار السفن، مقال على الموقع الإلكتروني،

<http://www.eastlaw.com>.

-المجلات ومجموعات الأحكام والقوانين:

أولاً: المجلات.

١ - مجلة الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري.

ثانياً: مجموعات الأحكام والقوانين.

١ - حكم إستئناف القاهرة في ١٧ أكتوبر ١٩٦١.

٢ - حكم محكمة الإسكندرية الأهلية نوفمبر ١٩٤١، حمامة س٢٦، ص ٢٧٠.

٣ - حكم محكمة النقض الفرنسية ٩ يونيو ١٩٦٠، بحري فرنسي ١٩٦٠.

٤ - نقض مدني ٢ فبراير ١٩٥٦، مجموعة أحكام النقض، س٧، ص ١٣٩.

٥ - المجموعة الرسمية ٦٠ ع ١٤.

٦ - القانون البحري المصري رقم ٨ لسنة ١٩٩٠، الجزء الأول.

٧ - القانون البحري الجزائري.

المراجع الأجنبية:-

1_ Antoine VIALARD، droit maritime، centre des publications universitaires.

2_ Arret de la cour de cassation du 28\1\2004(navire Traviata et^٢ Trident)، DMF Hors serie n 9 2005.

3- JEAN.PIERRE، Droits Maritimes، Dalloz، 2006-2007،page 309.

4- Rene Rodiere; Traite General de Droit Maritime،Tome1 Affetements et Transports،Dalloz، 1967.

5- Medel kamel el khaltfa، maritimes^{٥-٠}، affretement et cgartes- parties، fascicule2، annee 2000.