جامعة 20 اوت 1955 سكيكدة

كلية الحقوق و العلوم السياسية

قسم الحقوق

تحديد صفة المجهز في التشريع الجزائري

مذكرة لنيل شهادة الماستر تخصص : قانون النشاطات البحرية و المينائية

من تقديم الطالبتين :

- **مرجة نور الهدى**
- **صروب حواء**

تحت اشراف :

أ/ لحواولة امال

لجنة المناقشة :

اللقب و الاسم	الرتبة العلمية	الصفة
أ/ بوصلاح عليمة	أستاذ مساعد	رئيسا
أ/ لحواولة أمال	أستاذ مساعد	مشرفا و مقررا
أ/ علي لعور سامية	أستاذ مساعد	ممتحنا

دورة : جوان 2024

بسم الله الرحمن الرحيم

شكر وتقدير

اشكر المولى عز وجل على توفيقه في انجاز هذا العمل و لا يكون التوفيق الا منه سبحانه و تعالى.

نتوجه بخالص الشكر و التقدير اعترافا منا بالفضل الجميل للأستاذة لحواولة امال التي قبلت الاشراف على هذا العمل و تعهدها بالتصويب في جميع مراحل إنجازه و زودتنا بتوجيهاتها السديدة كما اشكرها على طيبة معاملتها و حسن صبرها.

الى السيد مراد خشمان رئيس مصلحة السحب للمؤسسة المينائية سكيكدة الذي لم يبخل علينا بمعلوماته القيمة له جزيل الشكر.

الى أساتذة كلية الحقوق و العلوم السياسية بجامعة 20 اوث 1955 سكيكدة الذين اناروا لنا السبيل نحو المستقبل.

الى السادة أعضاء لجنة المناقشة الذين تكفلوا عناء مناقشة هذه الرسالة فلهم منا كل الشكر و التقدير.

إهداء

اهدي ثمرة جهدي المتواضع

الى مصدر الأمان الذي استمد منه قوتي، الى نور عيني و حظي الجيد و فخري، الى من كان الداعم الأول لتحقيق طموحي ابي "محمد" و امي " منيرة" حفظهما الرحمان.

الى من وهبني الله نعمة وجودهم في حياتي اخي " امير " و اختي " شيماء".

الى روح جدي العزيز " مولود مرجة " رحمه الله و اسكنه فسيح جنانه.

و الى كل من زوج اختي " عبد الكريم هشام" و أبنائهم "سلين" و "انس عبد الرحمن" و الى زوجة اخي "عليوش شيماء".

الى من كاتفتني و نحن نشق الطريق معا نحو النجاح في مسيرتي العلمية، الى رفيقة دربي صروب حواء.

الى صديقاتي اللواتي قضيت معهم اجمل الذكريات "رجيل دنيا زاد" و لعور رماح"

و أخيرا الى كل من ساعدني و كان له دور من قريب او من بعيد في اتما هذه الدراسة سائلة المولى عز و جل ان يجزي الجميع خير الجزاء في الدنيا و الاخرة.

مرجة نور الهدى

إهداء

من قال انا لها "نالها"

و انا لها ان ابت رغما عنها اتيت بها

الحمد لله حبًا و شكرًا و امتنانًا على البدء و الختام

أهدي هذا النجاح لنفسي أولًا ثم إلى كل من سعى معي لإتمام هذه المسيرة ، دمتم لي سندا لا عمر له.

إلى الذي زين إسمي بأجمل الألقاب، ركني العظيم في الحياة إلى من احمل اسمه بكل فخر ، الى ذلك الرجل العظيم الذي بدل كل ما بوسعه مأمني الوحيد و فرحتي الدائمة "والدي الحبيب عبد الحميد" متعه الله بالصحة و العافية.

الى من جعل الله الجنة تحت قدميها و احتضنتني بقلبها قبل يديها و سهلت لي الشدائد بدعائها ، الى من كان دعائها سر نجاحي و حنانها بلسم جراحي داعمي الأول ووجهتي التي استمد منها القوة "والدتي الحبيبة سميرة" متعها الله بالصحة و العافية.

اهدي تخرجي لأخواتي الذين اتباهى بوجودهم و أعتز بهم الى من كانوا لي خير الأهل و العائلة و الأصحاب "ياسين ،مروة ،سيرين ،رامي".

من مدت يديها في أوقات الضعف و كانت موضع اتكاء الى صديقة المواقف لا السنين شريكة الدرب الطويل الى شريكتي في هذا العمل و اختي التي لم تلدها أمي "مرجة نور الهدى".

الى من كانوا داعمين لي بالأوقات الصعبة ولو بالقليل اهديكم فرحة تخرجي.

صروب حواء

مقدمة

مقدمة

تعتبر السفينة الوسيلة الرئيسية للتجارة البحرية اذ هي التي تنقل البضاعة و الأشخاص من ميناء لآخر، الامر الذي أدى بالمجتمع الدولي الاهتمام بهذه الأداة كونها الالة الوحيدة القادرة على حمل اثقل البضائع مقارنة مع الألات البحرية الأخرى و حتى الجوية و البرية و ضمن هذا السياق يبرز دور مجهز السفينة كعنصر محوري في ضمان سير العمليات البحرية بفعالية و كفاءة، فمجهز السفينة هو كل شخص طبيعي او معنوي يقوم باستغلال السفينة إما بصفته مالك السفينة او بناء على صفات أخرى تعطيه الحق في استعمال السفينة، و بالتالي فالصفات التي يمكن ان يكون عليها مجهز السفينة هي مالك السفينة او المجهز الغير المالك، إذ تعطى له هذه الصفة إما عن طريق عقد التسيير او عندما تتوفر فيه مجموعة من الشروط لقيامه باستغلال خدمات النقل البحري عن طريق الامتياز كما يمكن ان يكون احد اشخاص القانون العام كالدولة مثلا، و يكتسب مستأجر السفينة صفة المجهز عن طريق عقد الايجار[1]، و مع هذا سنقتصر دراستنا على المجهز المالك والمجهز المستأجر.

و يمكن لمالك السفينة اكتساب ملكيتها إما عن طريق الميراث أو هبة أو وصية و ذلك تطبيقا لقواعد القانون العام كما يمكن اكتسابها تبعا لقواعد القانون البحري و التي تنص على إمكانية اكتساب ملكية السفينة عن طريق البناء أو الشراء، و بما ان تكلفة السفينة أصبحت باهظة اصبح الفرد لا يستطيع شراءها بمفرده و عليه ظهرت صور أخرى لملكية السفينة تتمثل في الملكية الشائعة للسفينة او امتلاكها من قبل الأشخاص المعنوية كالدولة او الشركات .

أما اكتساب مستأجر السفينة لصفة المجهز فتكون في حالة ايجار السفينة بهيكلها حيث ينتقل التسيير الملاحي و التجاري بيده، و الجدير بالذكر في هذا الصدد انه يعد استئجار السفينة الأكثر اقدمية للاستغلال التجاري للسفينة على اعتبار ان هذا التصرف القانوني غير ناقل لملكيتها، و لكنه ينشأ حقوق للغير و الذي يتم تجسيده ضمن عقد ايجار السفينة، عليه يجب الإشارة الى ان الأعراف البحرية ساهمت في تطوير عقد ايجار السفن مما أدى الى تعدد

[1] فليسي زهور، عقد العمل البحري، رسالة لنيل شهادة الماجستير في القانون الخاص، كلية الحقوق بن عكنون، جامعة الجزائر(1)، 2012، ص ص 24 . 25.

صوره و التي يترتب عليها التزامات لكلا الطرفين تختلف باختلاف نوع العقد و التي تتمثل في ايجار السفينة و هي مجهزة الى جانب ايجار السفينة الغير مجهزة.

و تتجلى أهمية هذه الدراسة في تحديد صفة المجهز و بيان التزاماته التي تترتب من خلال اكتساب هذه الصفة و تسليط الضوء على دور المجهز في التجارة الدولية حيث يساهم في ابحار السفينة بشكل آمن.

إن الهدف من دراستنا لهذا الموضوع يتحدد في دراسة مختلف الجوانب المتعلقة بصفة المجهز و الوقوف على اهم النقاط التي تحدد خصوصيته.

و ترجع أسباب اختيارنا لهذا الموضوع لأسباب موضوعية تتمثل في الأهمية البالغة التي يكتسبها الموضوع و كذلك قلة الدراسات القانونية السابقة خاصة الجزائري، كما يمكن ان يصبح الموضوع إضافة جديدة و مساهمة بناءة في اثراء المكتبة، خاصة مع النقص الملاحظ في معالجة هذا الموضوع بصفة خاصة .

اما الأسباب الذاتية فتكمن في قناعتنا بأهمية الموضوع و كذا ميولنا الشديد للقانون البحري و رغبتنا في البحث في فحواه باعتباره من المواضيع التي لا تزال تحتاج الى المزيد من البحث و محاولة جمع شتات الموضوع حتى يسهل للقارئ الرجوع اليه.

و من الصعوبات التي واجهتنا اثناء دراسة هذا الموضوع كون ان هذا الأخير يحتاج الى التعمق في كل جزء و اعطاءه قدره الكافي لبلوغ الهدف، كما سجلنا نقص في المراجع و الكتب التي تعني بهذا الموضوع خاصة على مستوى مكتبتنا.

و من اجل معالجة موضوع المذكرة يمكن طرح الإشكالية الرئيسية التالية :

ما هو النظام القانوني لمجهز السفينة سواء كان مالكا لها او مستأجر ؟

ومن خلال موضوع مذكرتنا المتمثل في : " تحديد صفة المجهز في التشريع الجزائري " فقد اقتضت منا الإجابة على هذه الإشكالية التي اثارتها طبيعة موضوع الدراسة الاعتماد على منهجية وظفنا من خلالها مناهج مختلقة تتمثل في :

- المنهج التحليلي : تم الاعتماد على هذا المنهج في تحليلنا للنصوص القانونية التي تحدد صفة مجهز السفينة و الوقوف على اهم الجوانب السلبية و الإيجابية فيها، و استخلاص اهم الاحكام المرتبطة بالموضوع.
- المنهج الوصفي : انتهجت دراستنا هذا المنهج من اجل توضيح بعض المفاهيم المتعلقة بالموضوع.

و بناءا على ما سبق فقد تم تقسيم هذا البحث الى فصلين، الفصل الأول تحت عنوان المجهز بصفته مالك السفينة و الذي تطرقنا فيه الى ملكية السفينة في المبحث الأول و الى التزامات المجهز المالك في المبحث الثاني .

أما الفصل الثاني و المعنون بالمجهز بصفته مستأجر السفينة و الذي يندرج تحته احكام عقد ايجار السفينة في المبحث الأول و الاثار المترتبة عن عقد ايجار السفينة و انقضاءه في المبحث الثاني.

الفصل الأول

المجهز بصفته مالك السفينة

نصت المادة 572 قانون بحري جزائري على ان " **يعتبر مجهزا كل شخص طبيعي او معنوي يقوم باستغلال السفينة على اسمه إما بصفته مالكا للسفينة و إما بناء على صفات أخرى تخوله الحق باستعمال السفينة** " .

من خلال هذه المادة يتضح لنا ان مالك السفينة هو ذلك الشخص الطبيعي أو الاعتباري و الذي يقوم باستغلال السفينة لصالحه و لاسمه.

حيث يمكن اكتساب ملكية السفينة حسب قواعد القانون البحري و المتمثلة في البناء و الشراء، و يمكن للشخص اكتساب ملكية السفينة عن طريق القواعد العامة و هي الهبة و الإرث و الوصية .

و مع تطور النقل البحري تطورت معه صناعة السفن حيث اصبح الفرد وحده لا يستطيع تحمل تكلفة بناءها او شراءها لقيمتها المالية الضخمة، و منه ظهرت صور أخرى لملكية السفينة و التي تتمثل في ملكية السفينة على الشيوع و ملكية الدولة للسفن .

و يخول حق الملكية لصاحبه حق الاستغلال و التصرف في الشيء محل الملكية بكل حرية و ذلك حسب القواعد العامة مثل ما نصت عليه المادة 674 من القانون المدني الجزائري على أنه "**الملكية هي حق التمتع و التصرف في الأشياء بشرط ان لا يستعمل استعمالا تحرمه القوانين و الأنظمة**" ، حيث تبين لنا هذه المادة ان المالك له الحرية المطلقة في استعمال الشيء كبيعه او استأجراه او رهنه و غيرها من التصرفات القانونية و لكن في حدود القانون .

و إضافة الى ذلك يترتب على هذا الحق التزامات تقع على عاتق صاحب السفينة تتمثل في ان يتولى تجهيزها بكامل التجهيزات سواء بتزويدها بالمؤن و المعدات و الآلات الازمة، و كذلك من الناحية البشرية بتكوين طاقم بحري ذو كفاءة و خبرة و ذلك لكي تكون صالحة للملاحة البحرية و قادرة على القيام بالرحة البحرية دون اضرار او خسائر، إضافة الى التزاماته اتجاه البحارة من التزام بدفع المقابل و ترحيله و كذا علاجه و غيرها من التزامات يجب على المالك القيام بها بصفته مجهزا .

و للتفصيل اكثر سنتناول طرق اكتساب ملكية السفينة (المبحث الأول) و الى التزامات المجهز المالك (المبحث الثاني).

المبحث الأول : ملكية السفينة

ان السفينة مال منقول ترد عليها تصرفات قانونية مثل جميع الأموال ما عدا قاعدة الحيازة في المنقول سند للملكية و ذلك للطبيعة الخاصة التي تتمتع بها، و من بين هذه التصرفات الحق في الملكية الذي يجب ان يثبت بعقد صادر عن الموثق، و يتم هذا الحق بطرق عديدة إما أن تكون خاضعة للقواعد العامة كالهبة او الإرث او الوصية، او تخضع لقواعد القانون البحري حسب ما جاء في المادة 50 منه: " **ان امتلاك السفينة بطريق الشراء او البناء يجب ان يكون موضوع تصريح يقدم الى السلطة الادارية البحرية المختصة** " و هي التي سنقوم بدراستها في هذا المبحث من خلال المطلب الأول تحت عنوان اكتساب ملكية السفينة حسب القواعد العامة و اكتساب ملكية السفينة حسب قواعد القانون البحري في المطلب الثاني.

المطلب الأول : طرق اكتساب ملكية السفينة حسب القواعد العامة

ان انتقال ملكية السفينة يخضع للقواعد العامة شانها شان العقار حيث يمكن نقل ملكيتها الى الورثة، و ذلك عند حدوث واقعة مادية و التي تتمثل في الوفاة كما يمكن ان تنقل كذلك عن طريق الوصية و التي هي عبارة عن تبرع و تكون بعد وفاة صاحبها، أما الهبة و التي تكون من أهم التصرفات التبرعية الأكثر انتشارا في الحياة العملية، و تقوم على انتقال ملكية الشيء من الواهب الى الموهوب بلا عوض[1] فتكون في حياة مالك الشيء و تخضع كل طريقة لأحكام خاصة .

و منه سنتناول من خلال هذا المطلب انتقال ملكية السفينة عن طريق الميراث (الفرع الأول) و عن طريق الوصية (الفرع الثاني) و انتقال ملكية السفينة عن طريق الهبة (الفرع الثالث) .

[1] جبار جميلة ، قراءة في نص المادة 211 من قانون الاسرة الجزائري بين حرفية النص و حتمية التفسير ، مجلة افاق علمية ، الجزائر ، 2019،المجلد 11 ، العدد 04 ، ص 337 .

الفرع الأول : انتقال ملكية السفينة عن طريق الميراث

لم يقم المشرع الجزائري بتعريف الميراث و تركه للقضاء و الفقه ، فحسب القرار رقم 24770 و الصادر بتاريخ 14_04_1982 قد عرفه على انه ما يخلفه المورث من أموال جمعها او تملكها في حياته [1].

يتبين لنا من خلال هذا التعريف ان الميراث هي أملاك الهالك و التي تنتقل الى ورثته بعد وفاته .

و تكون أسباب الميراث اما القرابة او الزوجية كما يكون بوفاة المورث حقيقةً او بحكم قضائي[2] ، كما وضع قانون الاسرة الجزائري من خلال المادة 135 منه موانع انتقال التركة و هي :

- ❖ قاتل المورث عمدا سواء كان اصليا او شريكا .
- ❖ شاهد الزور اذا أدت شهادته الى الحكم بالإعدام و تنفيذه.
- ❖ العالم بالقاتل ، او تدبيره اذا لم يخبر السلطات المعنية .

و منه عند وفاة صاحب السفينة تنتقل هذه الاخيرة الى ذوي الحقوق عن طريق الميراث و يشترط لنقل ملكيتها الكتابة في سند رسمي صادر عن الموثق و الا عد باطلا[3] ،و هذا نظرا لطبيعة السفينة كونها تقترب للعقار اكثر من المنقول، و عليه تطبق عليها احكام العقار فيما يخص نقل ملكيتها.

---

[1] الحكم القضائي رقم 24770 ، الصادر عن المحكمة العليا ، الغرفة المدنية ، المؤرخ في 14_04_1982 .

[2] انظر المواد 126 و 127 من القانون رقم 84_11 المؤرخ في 9 يونيو 1984 المتضمن قانون الاسرة ، الجريدة الرسمية ، العدد 24.

[3] انظر المادة 49 من الامر 76_80، المؤرخ في 23 أكتوبر 1976 و المتضمن القانون البحري، الجريدة الرسمية 29 المؤرخة في 10 ابريل 1977، المعدل و المتمم بالقانون رقم 10_04 المؤرخ في 15 غشت 2010، الجريدة الرسمية 46 المؤرخة في 18_08_2010.

الفرع الثاني : انتقال ملكية السفينة عن طريق الوصية

لقد عرف فقهاء الشريعة الإسلامية الوصية بعدة تعاريف لكنها تلتقي جميعا في مفهوم واحد يعبر عن فعل يتضمن اما التمليك سواء لمال او لمنفعة ، او هي عهد بالتصرف في امر بعد الموت، عن طريق التبرع[1].

كما عرف المشرع الجزائري الوصية من خلال قانون الاسرة في المادة 184 منه على أنها " **تمليك مضاف الى ما بعد الموت بطريق التبرع** " . من خلال هذه المادة يتضح لنا ان الوصية هي عبارة عن نقل ملكية من شخص لأخر عن طريق التبرع و تكون بعد واقعة الوفاة.

كما نص قانون الاسرة على ان الوصية تكون في حدود ثلث التركة ، و اذا جاوز الثلث تكون متوقفة على اذن الورثة [2].

إضافة الى ذلك وضع قانون الاسرة الجزائري شروط لصحة الوصية و التي تتمثل في:

- ان يكون الموصي سليم العقل و يبلغ من العمر 19 السنة .
- لا تصح الوصية لقاتل الموصي عمدا .
- يمكن للحمل ان يستحق الوصية بشرط ان يولد حيا .
- كما لا يمكن للوارث ان يستفيد من الوصية الا اذا وافق بقية الورثة على ذلك .

و عليه يمكن لمالك السفينة ان ينقل ثلث السفينة الى شخص ليس من الورثة اذا توفر لكلا الأطراف الشروط سالفة الذكر.

[1] الياس ناصيف ، الوصية للمسلمين في القانون الدولي الخاص ، الجزء الثاني ،طبعة الثانية ، دار النشر منشورات الحلبي الحقوقية ، بيروت، 2007، ص11 .

[2] انظر المادة 185 من الامر 84_11 ، السالف ذكره.

الفرع الثالث : انتقال ملكية السفينة عن طريق الهبة

عرف المشرع الجزائري الهبة في المادة 202 من قانون الاسرة على انها " **الهبة تمليك بلا عوض** "، من خلال هذه المادة يتضح لنا ان الهبة هي تبرع للغير بدون مقابل، و تكون الهبة في حياة الواهب.

و تقوم الهبة بالإيجاب و القبول من قبل الواهب و الموهوب، و يشترط فيها القبض و الرسمية و ذلك في ما يخص العقارات، فهي عبارة عن عقد يتنازل فيها الواهب عن كل او بعض ممتلكاته للموهوب هذا ما يبين لنا خطورة الهبة لأنها تؤثر على الذمة المالية للواهب و على عائلته ،إضافة الى ان يشترط في الواهب بلوغ سن 19 سنة و سلامة العقل [1]، و عليه تنتقل السفينة بالهبة و ذلك عند تقديم الواهب السفينة للموهوب و ذلك نظرا للطبيعة الخاصة التي تتميز بها السفينة.

المطلب الثاني : اكتساب ملكية السفينة حسب القانون البحري

إضافة الى طرق اكتساب ملكية السفينة التي قمنا بتناولها سابقا هناك اساليب أخرى منها ما نص عليها المشرع الجزائري و هي عن طريق الشراء، الذي هو عبارة عن عقد بيع يخضع لنفس شروط البيع في القواعد العامة من شروط موضوعية و أخرى شكلية، اما الأسلوب الثاني من اكتساب ملكية السفينة هو بناء السفينة إذ هي الطريقة المعتادة منذ القدم و التي بدورها تنقسم الى نوعين الأول متمثل في البناء المباشر و الذي يقوم على ان المالك هو الذي يشتري معدات البناء بنفسه و غيرها من الاعمال التي تؤدي الى بناء السفينة الا ان هذا النوع قد اصبح نادرا و يقتصر على سفن الصيد الصغرى فقط، أما النوع الثاني و الأكثر شيوعا من الاول هو البناء الغير مباشر حيث يقوم على الشركات الكبرى و التي تختص ببناء السفن بمواصفات يطلبها المجهزون، و منه سنقسم هذا المطلب الى اكتساب ملكية السفينة عن طريق البناء (الفرع الأول) و الى اكتساب ملكية السفينة عن طريق الشراء (الفرع الثاني) .

[1] علي عمارة ، كاملي مراد ، الرجوع في الهبة بين النص و الاجتهاد في التشريع الجزائري ، مجلة الاجتهاد القضائي، الجزائر، المجلد 12، ص 781.

الفرع الأول : اكتساب ملكية السفينة عن طريق البناء

إن بناء السفن من الطرق المعتادة التي تسمح للشخص باكتساب ملكية السفينة إلا أن القانون البحري لم يتطرق لعقد بناءها و تركه للقواعد العامة على غرارها عقود المقاولة و عقود العمل .

و بالرغم من مساعي الجزائر نحو إقامة صناعة بناء السفن إلا انه لازالت هذه الصناعة مشروعا مستقبليا ربما سيسمح للدولة الوفاء بكل احتياجاتها من السفن لتحقيق الاكتفاء الذاتي في مجال النقل عبر البحر[1].

حيث من خلال تجميع بعض المنقولات المتفرقة تولد السفينة كوحدة قانونية جديدة لها ذاتيتها و يمكن أن تكون محلا للملكية ، و تعرضت صناعة السفن لأزمة كبيرة سنة 1974 ساهم في حدوثها عدة أسباب من بينها ازمة البترول [2].

و يخضع بناء السفينة الى اتفاق بين كل من الباني و طالب البناء و الذي يكون عادة مجهز السفينة، حيث يكون هذا العقد من العقود الملزمة للجانبين إذ يترتب عليه التزامات لكلا الطرفين، فتتمثل التزامات الباني في تسليم السفينة و ذلك إذا تم بناءها حسب المواصفات و المعايير المتفق عليها في الميعاد و المكان المتفق عليهما، و تسلم السفينة و هي عائمة و يجب تجربتها للتأكد من صلاحيتها للملاحة البحرية و قدرتها على تحمل مخاطر البحر كما يلتزم الباني بضمان العيوب الخفية، أما التزامات طالب البناء فتكمن في تسلم السفينة إضافة الى ذلك له التزام جوهري و هو دفع الثمن المتفق عليه[3].

و تكون طبيعة عقد بناء السفينة تجارية بالنسبة للباني، أما بالنسبة للمشتري فتكون حسب الغرض من بنائها فاذا كان الهدف من ذلك التجارة فتكون طبيعته تجارية، أما إذا كان هدفه النزهة فطبيعته مدنية، أما بالنسبة لطريقة اثابته فقد نص المشرع الفرنسي على أنه إذا كان

---

[1] بن حمو فتح الدين ، ملكية السفن في التشريع الجزائري ، المجلة الجزائرية للقانون البحري و النقل ، الجزائر ، الصادرة في أكتوبر 2019، المجلد 06 العدد01 ص 164.

[2] محمد السيد الفقى ، القانون البحري ، دون طبعة ، دار الجامعة الجديدة ، الإسكندرية ، 2007 ، ص 94

[3] محمد السيد الفقى . مرجع نفسه ،ص ص(103.102) و ص ص (106.105)

العقد مكتوب يكون اثباته عن طريق الكتابة الرسمية فقط و في حال عدم افراغ محتواه في عقد جاز اثابته بكل وسائل الاثبات، في حين قيد المشرع الجزائري اثباته بالكتابة الرسمية لأنها شرط من شروط انشاء عقد البناء[1].

و لقد قسم الفقه بناء السفينة الى نوعين من البناء يتمثلان في البناء المباشر و الذي يسمى أيضا بالبناء الاقتصادي و البناء الغير مباشر و الذي يسميه البعض البناء بثمن جزافي.

اولا: البناء المباشر

يقصد بالبناء المباشر قيام المجهز او المالك بهذه العملية تحت اشرافه و ادارته بشراء المعدات و الآلات بنفسه، و إبرام عقود استخدام المهندسين و العمال[2].

و بما أن ملكية السفينة التي تكون في مرحلة البناء تبقى للقائم هنا لا يخلق أي إشكال لأن المالك هو الباني في هذه الحالة، و في الوقت الحالي أصبحت هناك شركات خاصة ببناء السفن خاصةً السفن الكبرى، إذ اصبح البناء المباشر يختص ببناء السفن الصغيرة فقط[3] .

ثانيا : البناء الغير مباشر

في هذه الحالة يقوم الباني ببناء السفينة حسب معايير و مواصفات يحددها طالب البناء مقابل دفع هذا الأخير مبلغ نقدي إجمالي، فيتولى الباني شراء المعدات و الأدوات و استخدام العمال حتى يسلم السفينة الى طالب البناء في المعاد المحدد[4].

و لقد اثارت طبيعة هذا العقد جدلا حيث هناك من يصنفه عقد مقاولة و هناك من يعتبره بيع معلق على شرط او بيع لشيء مستقبلي ، لكن اغلبية الفقه و القضاء يعتبرون ان هذا العقد هو بيع تحت التسليم[5].

---

[1] العربي بوكعبان ، الوافي في القانون البحري ، دون طبعة ، دار هومة للطباعة و النشر ، الجزائر ، 2020 ، ص 98.

[2] بن حمو فتح الدين ـ مرجع سابق ـص 164.

[3] العربي بوكعبان، مرجع سابق، ص98.

[4] محمد بهجت عبد الله امين قايد، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، الطبعة السابعة، دار النهضة العربية، القاهرة، 2004، ص 158.

[5] علي البارودي ، مبادئ القانون البحري ، دون طبعة ، منشاة المعارف الاسكندرية ، 1975، ص 43.

و يترتب على اعتبار عقد بناء السفينة عقد بيع تحت التسليم الاحكام الخاصة التالية :

- تبقى ملكية السفينة للباني الى غاية تسليمها لطالب البناء .
- الرهون التي ترد على السفينة في مرجلة البناء صحيحة و تنتقل الى طالب البناء بمجرد تسليمها له .
- إذا افلس الباني لا يحق لطالب البناء بطلب استرداد أمواله حيث يخضع لقسمة الغرماء مع الدائنين الاخرين .
- إذا هلكت السفينة و هي في طور البناء يحق لطالب البناء فسخ العقد و استرداد أموالها

الفرع الثاني : اكتساب ملكية السفينة عن طريق الشراء

الى جانب بناء السفينة كصورة لكسب ملكيتها و التي نص عليها القانون البحري الجزائري، هناك طريقة أخرى و التي تتمثل في شراء السفينة إذ يخضع بيع السفينة الى القواعد العامة التي تخضع لها العقارات .

ولقد عرفت المادة 351 من القانون المدني الجزائري عقد البيع على أنه عقد يلتزم بمقتضاه البائع بأن ينقل ملكية شيء او حقا ماليا اخر للمشتري مقابل مبلغ مالي[1] .

كما يمكن ان يكون البيع جبريا و ذلك عند بيع السفينة في المزاد العلني بعد توقيع الحجز عليها و عدم تسديد الدين من قبل مالكها [2].

و يتم نقل ملكية السفينة عن طريق الشراء بعد منح السلطة الإدارية البحرية المختصة في ميناء التسجيل رخصة لمالكها بموجب عقد بينه و بين المشتري، و تكون طبيعة هذا العقد تجاريا لكلا من البائع و المشتري إذا كان هدفهما تحقيق الربح، أما إذا كان غرض

[1] المادة 351 من الامر 75_58 ، المؤرخ في 26 سبتمبر 1975 و المتضمن القانون البحري المعدل و المتمم، الجريدة الرسمية 78 المؤرخة في 30 سبتمبر 1975 .

[2] محمد السيد الفقى . مرجع سابق .

المشتري استعمال السفينة للنزهة و البائع قد اكتسب ملكيتها عن طريق الميراث يعد عقد بيع السفينة هنا عملا مدنيا[1].

و لإثبات عقد بيع السفينة فقد نص المشرع الجزائري اشترط أن تثبت التصرفات التي ترد على السفينة بعقد رسمي صادر عن الموثق و ذلك حسب المادة 49 من القانون البحري الجزائري الفقرة الأولى منه و التي تنص على : "**إن العقود المنشأة او الناقلة أو المسقطة لحق الملكية أو الحقوق العينية المترتبة على السفن أو حصصها يجب أن تثبت تحت طائلة البطلان، بسند رسمي صادر عن الموثق** ".

و الفقرة الثانية من نفس المادة فتنص على يجب شهر ما يرد عليها و ذلك بتسجيل أي تغيير يطرا على أحد عناصر السفينة أو في تصرفات القانونية في سجل السفينة .

اما فيما يخص أركان عقد بيع السفينة فهي نفس الأركان الواردة في القواعد العامة إلا أن القانون البحري قد اشترط في السفينة توفرها مجموعة من الشروط و المتمثلة في أن تكون المنشأ ذات وصف سفينة و إلا لا تخضع للأحكام الواردة في هذا القانون .

أما بخصوص نقل ملكية السفينة لشخص أجنبي فلا يتم ذلك إلا برخصة مسبقة صادرة عن السلطة البحرية المختصة و هذا حسب المادة 51 من القانون البحري الجزائري[2].

اولا : اركان عقد بيع السفينة

تتمثل أركان عقد البيع حسب القواعد العامة في أركان موضوعية و هي الرضا و السبب و المحل، و أخرى شكلية حيث إذا تخلف أحد هذه الأركان يعد العقد باطلا ، و بما أن السفينة تعتبر ذات طبيعة خاصة و تخضع لقواعد العقار في مجال عقد البيع و منه ينطبق على عقد بيعها احكام عقد البيع في القواعد العامة .

[1] العربي بوكعبان ، مرجع سابق، ص 102 .

[2] انظر المادة 51 من الامر 76_80، السالف ذكره.

1.الأركان الموضوعية

أ / الرضا

الرضا هو توافق إرادة كلا الطرفين على نقل ملكية السفينة من البائع الى المشتري مقابل مبلغ نقدي، حيث لا ينعقد العقد إلا بتطابق إرادة كل من البائع و المشتري على إحداث أثر قانوني.

و لكي يكون العقد صحيحا يجب توفر شروط الرضا التي تتمثل في أهلية الأداء أي بلوغ المتعاقدين سن 19 سنة كاملة، و تطابق إرادتهما الايجاب و القبول إضافة الى ذلك توفر شروط صحة التراضي المتمثلة في خلو إرادة الأطراف من عيوب الرضا و هي التدليس و الاكراه ، الاستغلال و الغلط.

إضافة الى أن الدول التي تقوم بالتجارة البحرية لا يمكنها تجاهل خطورة نقل ملكية سفينة من شخص لأخر وهذا يبين لنا الأهمية البالغة لهذا العقد[1].

ب/ المحل

من الطبيعي أن يكون المحل هنا هو السفينة و حسب القواعد العامة المحل يجب أن يكون ممكنا و موجودا او قابلا للوجود وقت ابرام العقد، فإذا هلكت قبل بيعها عد العقد باطلا. كما يجب ان يكون معينا او قابلا للتعيين [2]، كما نصت المادة 92 من القانون المدني على ان " **يجوز ان يكون محل الالتزام شيئا مستقبلا و محققا**" و من خلال هذه المادة يتضح لنا ان المشرع قد أجاز بيع الأشياء المستقبلية و ينطبق على هذا بيع السفينة قبل بناءها و ينصب البيع على منشاة ذات وصف سفينة صالحة للملاحة البحرية و مخصصة لهذه

[1]بن حمو فتح الدين، مرجع سابق.

[2]مواد 92 و 94 من الامر 75_58 السالف ذكره .

الملاحة على وجه الاعتياد، كما يشمل المحل هيكل السفينة و ملحقاتها الازمة لاستغلالها الملاحي[1].

ج/ السبب :

السبب هو أحد الأركان الموضوعية للعقد و إذا تخلف عد العقد باطلا ، و يقصد به الغرض او الدافع الذي أدى بصاحب السفينة الى بيعها ، و يجب ان يكون السبب مشروعا و لا يخالف النظام العام و الآداب العامة[2]، و يجب توفر في السبب شروط معينة ليكون صحيحا متمثلة في : [3]

- ❖ إن التزام كلا الطرفين مرتبط بالأخر حيث يكون سبب نقل البائع ملكية السفينة للمشتري هو الحصول على ثمنها في المقابل المشتري سبب دفع الثمن هو الحصول على الملكية و بالتالي إذا تخلف أحد الالتزامين لا ينشا التزام الاخر .
- ❖ أن يكون السبب صحيحا أي أن لا يكون صوريا حيث هنا يقع المتعاقد في الغلط إضافة الى ذلك ان يكون السبب مشروعا، فاذا خالف النظام العام و الآداب العامة عد العقد باطلا بطلانا مطلقا.

2. الأركان الشكلية

أما بالنسبة للشكلية في عقد بيع السفينة نص عليها المشرع الجزائري في المادة 324 مكرر (1) قانون مدني على ان يجب، تحت طائلة البطلان، تحرير العقود التي تتضمن نقل ملكية عقار او حقوق عقارية[4]، و بما ان السفينة ذات طبيعة خاصة و تخضع لأحكام العقار فيما يخص عقد البيع بالتالي لانتقال ملكية السفينة لابد من توفر الرسمية .

---

[1] محمد بهجت عبد الله امين قايد ، سبق ذكره، ص 144 .

[2] انظر المادة 97 من الامر 75_58 ، السالف ذكره .

[3] ريم مراحي ، الشكلية في البيع العقاري في التشريع الجزائري ، مجلة العلوم الاجتماعية و الإنسانية ، العدد الخامس عشر، ص 86 .

[4] انظر المادة 324 من الامر 75_58 السالف ذكره .

حيث يجب ان يتم تسجيل أي تصرف قانوني يرد على السفينة كبيعها مثلا في دفتر تسجيل السفن لأنه يترتب عليه نقل ملكيتها لشخص اخر و هذا ما نصت عليه المادة 34 من القانون البحري الجزائري[1] .

كما نصت المادة 49 من نفيس القانون على ان " **ان العقود المنشئة او الناقلة او المسقطة لحق الملكية او الحقوق العينية الأخرى المترتبة على السفن او حصصها ، يجب ان تثبت تحت طائلة البطلان بسند رسمي صادر عن الموثق ، يتضمن نوع السفن و سعتها و مداخيلها و مخارجها و أسماء مالكيها السابقين ، و بقدر الإمكان ، طابع و تاريخ عمليات نقل الملكية المتعاقبة** " .

و يتضح لنا من خلال هذه المادة ان المشرع الجزائري قد اشترط افراغ إرادة الطرفين في عقد رسمي صادر عن الموثق و الا عد العقد باطلا ، و بالتالي ان لإثبات عقد البيع لا يكون الا بالكتابة الرسمية مهما كانت طبيعة البيع اما تجارية او مدنية .

ثانيا : اثار عقد بيع السفينة

لنشأة عقد بيع السفينة اثار تتمثل في التزامات كلا الطرفين و تطبق قواعد القانون المدني بالنسبة لعقد البيع ، حيث يلتزم البائع بتقديم السفينة و كل ملحقاتها او بعضها حسب الاتفاق في الميعاد المتفق عليه و بالحالة المتفق عليها ، و من التزاماته أيضا ضمان العيوب الخفية اذا لم يتم اعفاءه من هذا الالتزام في العقد ، و يكون على البائع ضمان التعرض و الاستحقاق.

اما بالنسبة للمشتري فله التزام جوهري متمثل في دفع ثمن السفينة في مكان و ميعاد تسلمه لها ، و يكون للبائع ضمانات استفاء الثمن و المذكورة في القواعد العامة المتمثلة في حق حبس السفينة او فسخ العقد و استرجاع السفينة[2].

[1] انظر المادة 34 من الامر 76_80 ، السالف ذكره .

[2] محمد السيد الفقى ، مرجع سابق .

المطلب الثالث : صور ملكية السفينة

لقد كانت السفن في القديم تمتلك من قبل الافراد هذا راجع الى صغر السفن و مع تطور السفن حيث أصبحت ضخمة ازداد معها راس مالها الامر الذي أدى الى عدم قدرة الفرد لامتلاكها وحده لذلك ظهرت صور أخرى تتمثل في الملكية الشائعة حيث ان المشرع الجزائري لم يتطرق لها في القانون البحري و تركها للقواعد العامة، لكن يمكن استنتاجها من خلال نص المادة 28 من القانون البحري الجزائري و المتعلقة بمنح الجنسية الجزائرية للسفن حيث نصت على يمكن امتلاك السفينة من قبل شخص طبيعي ذو جنسية جزائرية او شخص اعتباري خاضع للقانون الجزائري[1].

و يمكن للدولة ان تمتلك السفن سواء كانت سفن عمومية او سفن تجارية و هذا بسبب تطور التجارة الدولية . و منه سنحصر دراستنا حول الملكية على الشيوع (الفرع الأول) و ملكية الشركات للسفن (الفرع الثاني) .

الفرع الاول : الملكية على الشيوع

ان الشيوع البحري احد اقدم صور ملكية السفينة و إن مخاطر البحر هي اهم أسباب ظهور هذه الصورة و لقد تطرق المشرع الجزائري الى الملكية الشائعة في نص المادة 713 من القانون المدني و التي نصت على : " **اذا ملك اثنان او اكثر شيئا و كانت حصت كل منهم فيه غير مقررة فهم شركاء على الشيوع و تعتبر الحصص متساوية اذا لم يقم دليل على غير ذلك** ". و يتضح لنا من خلال نص المادة أن الملكية الشائعة اشتراك عدة اشخاص في ملكية الشيء دون أن تكون لهم حصص مفرزة و تكون هذه الحصص متساوية بين الشركاء.

كما يحق لكل شريك التصرف في حصصه و الاستثمار فيها كبيعها او رهنها مع عدم إلحاق الضرر بحقوق شركائه [2].

---

[1] الامر 76_80 ، السالف ذكره.

[2] انظر المادة 714 من الامر 75_58 ، السالف ذكره .

و تكون الملكية الشائعة للسفينة اختيارية اذا كان انتقالها عن طريق الشراء، و تكون اجبارية اذا انتقلت عن طريق الميراث [1].

لم يتطرق المشرع الجزائري الى الملكية الشائعة لكن أشار اليها في المادة 59 من القانون البحري و التي تنص على : " **في حالة الملكية المشتركة على السفينة يجب ان توافق على الرهن أكثرية المالكين الشركاء، غير أن كل مالك شريك يستطيع رهن حصته المشاعة على السفينة** ". يتضح لنا من خلال نص المادة ان لأتخاد القرارات يجب موافقة اغلبية المالكين لأكثر من نصف قيمة السفينة .

و منه فالأصل أن إدارة الشيوع البحرية تكون حسب أغلبية القيمة لا الأغلبية العددية، أي يكون القرار لمن يملك اكثر من نصف حصص السفينة حتى و لو كان شخصا واحدا، كما يمكن ان يتفقوا الشركاء على كيفية إدارة لسفينة[2].

اما اذا كان مدير الشيوع معين يمكن له أن يقوم بتعيين الربان و الطاقم البحري و تجهيزها و كذا ابرام عقود النقل او التامين عليها الى غير ذلك من الاعمال، و لكن لا يحق له بيعها او رهنها الا بموافقة الملاك الحائزين على ثلاثة ارباع السفينة في حالة بيعها او رهنها، اما بالنسبة للتصرفات القانونية الأخرى فيجب موافقة ملاك نصف السفينة [3].

أما فيما يخص الطبيعة القانونية للشيوع البحري هناك اتجاهين [4]:

- الأول يرى أن الشيوع البحري عبارة عن نوع من أنواع الشركات التجارية إلا أنها شركة من نوع خاص حيث الغرض منها الاستغلال التجاري للسفينة، إضافة الى ذلك نية الشركاء في اقتسام الأرباح و الخسائر و في هذه الحالة يتم تطبيق أحكام الشركات.

[1] العربي بوكعبان ، مرجع سابق ، ص 106 .

[2] بن حمو فتح الدين ، مرجع سابق ، ص 167 .

[3] عاطف محمد الفقي ، قانون التجارة البحرية ، الطبعة الأولى ، دار الفكر الجامعي ، الإسكندرية ، 2007 ، ص 99 .

[4] العربي بوكعبان ، مرجع سابق ، ص 107 .

- أما الاتجاه الثاني فيرى أن الشيوع البحري هو شيوع عادي شانه شان ما هو مطبق في القانون المدني، و ذلك لأنه يفتقد لأركان عقد الشركة و أهمها نية المشاركة في الشيوع خاصة في حالة الشيوع الاجباري .

و في الأخير لا ينقضي الشيوع البحري بوفاة احد الملاك او افلاسه او اعساره، حيث الحصص تنتقل من شخص لأخر لان أساس الشيوع هو حق الملكية نفسه، إذ ينقضي بهلاك السفينة، او باتفاق المشاعين على بيعها [1].

الفرع الثاني : امتلاكها من قبل الأشخاص المعنوية

و في هذه الحالة تكون السفينة إما ملكا للشركات او ملكا للدولة .

أولا : ملكية السفن من طرف الشركات

بما أن السفن الضخمة تحتاج الى رأس مال ضخم، لذلك تم إنشاء شركات ذات رؤوس أموال كبيرة، حيث ان هذه الشركات تمثل الآن اساطيل من السفن الكبرى، و تتمثل أغلبية الشركات في شركات مساهمة لتمتعها بقدرة على جمع رأس المال الضخم و استثماره في ملكية العديد من السفن، و تخضع هذه الشركات الى القواعد التي تقررها قوانين الشركات في مجال نشاطها و ادارتها [2].

ثانيا : ملكية الدولة للسفن

بعد انتشار النظام الاشتراكي و الاقتصاد الموجه أصبحت الدول تهتم بالتجارة البحرية الشيء الذي جعلها تتجه لتملك السفن التجارية الى جانب السفن الحربية و الخدماتية [3].

تتمتع سفن الدولة التجارية من حصانة تمنع الحجز عليها و مقاضاتها و ذلك وفقا لمبدأ السيادة إلا أن هذا يثير إشكالات و صعوبات قانونية [4].

---

[2] عادل علي المقدادي ، القانون البحري، دون طبعة ، دار الثقافة للنشر و التوزيع ، عمان ، ص 69.

[3] العربي بوكعبان ، مرجع سابق ، ص 109 .

[4] طالب حسن موسى ، القانون البحري ، الطبعة الأولى ، دار الثقافة للنشر و التوزيع ، عمان ،2004، ص 09 .

فجاءت معاهدة بروكسل لسنة 1926 تتعلق بتوحيد بعض القواعد الخاصة بحصانة السفن المملوكة للدولة، و وضعت مجموعة من الاحكام لتنظيم هذا الموضوع و تتمثل في :

- ❖ أن السفن المملوكة للدولة و التي تستغل في مجال التجارة تخضع لنفس احكام الالتزامات و المسؤولية التي تخضع لها السفن الخاصة، كقواعد تحديد مسؤولية الناقل و احكام التصادم و الإنقاذ و غيرها[1] .
- ❖ تخضع الدولة التي تقوم بالاستغلال التجاري للسفن الى نفس القواعد التي يخضع له الافراد فيما يخص إجراءات الدعوى و الاختصاص، كما يمكن الحجز على سفن تجارية تابعة لدولة في دولة اجنبية في المقابل لا يمكن الحجز عليها في دولتها[2] .

[1] محمد بهجت عبد الله امين قايد ، مرجع سابق ، ص 139 .

[2] محمد بهجت عبد الله امين قايد ، مرجع نفسه ، ص 140 .

المبحث الثاني: التزامات المجهز المالك

إن ممارسة العمل على متن السفينة يكون بناء على عقد عمل بحري، و يعد هذا العقد من العقود الملزمة للجانبين و عليه يرتب التزامات متقابلة في ذمة طرفيه، منها ما تقع على المجهز بصفته رب العمل و أخرى تقع على البحار بصفته عاملا، فهذه الالتزامات الملقاة على عاتق المجهز تشكل حقوق أساسية للعامل البحري، حيث تعد السفينة مأواه طيلة الرحلة البحرية.

و على هذا الأساس فالمجهز يكون ملزم بضمان توفير سفينة صالحة للملاحة البحرية مع توفير العلاج اللازم للبحار، كما يعتبر التزام المجهز بترحيل البحار أمر ضروريا و واجب و قد نصت عليه بعض التشريعات والقوانين ومع وجود التزام بدفع الأجر الذي يعتبر التزام جوهري، لذلك سنقوم بالتفصيل اكثر من خلال التزام المجهز بتوفير وسط ملاءم للعمل (المطلب الأول)، و الالتزام بعلاج البحار و ترحيله (المطلب الثاني) و في الأخير سنتطرق الى الالتزام بدفع الأجرة (المطلب الثالث) .

المطلب الأول: التزام المجهز بتوفير وسط ملاءم للعمل.

لتوفير وسط ملائم للعمل يمكن أن يلتزم المجهز بمجموعة من الاعمال و الممارسات تساعد في خلق بيئة عمل مناسبة سواء كان الأمر متعلق بالعنصر البشري لأنه سبب من أسباب الحوادث البحرية حيث من اهم التزامات المجهز توفير الطاقم البحري ذو كفاءة و خبرة لأنه مهما كانت الألات و المعدات متطورة لا يمكن تعيين رجال بحر ليس لهم خبرة كافية هذا يؤدي الى خطر حتمي على سلامة السفينة و الأشخاص في عرض البحر ، أو إذا تعلق الأمر بالبنية التحتية التي تتمثل في المعدات و الألات والأجهزة التي يحتاجها لأداء مهامه بكفاءة مع تهيئة مساحة العمل و توفير بيئة هادئة و هذا راجع على المجهز من أجل تطوير المهارات و تحقيق الأهداف المحددة، و عليه سنتطرق الى التزام المجهز بتوفير سفينة صالحة للملاحة البحرية (الفرع الأول) و الى الالتزام بتوفير طاقم بحري كافي من حيث الكفاءة و العدد (الفرع الثاني)، و الى التزام المجهز بإيواء البحار و غذاءه (الفرع الثالث).

الفرع الأول: التزام المجهز بتوفير سفينة صالحة للملاحة البحرية

حسب نص المادة **428** من القانون البحري الجزائري الفقرة أ تنص :" **يتعين على المجهز:**

أن يؤمن صلاحية السفينة للملاحة و سلامتها و الجاري استغلالها و ذلك عن طريق تسليحها و تجهيزها بمنشآت ملائمة و ذلك طبقا للأنظمة و التطبيقات البحرية السليمة "

و يتضح لنا من نص المادة انه من التزامات المجهز اعداد سفينة صالحة للملاحة البحرية و تأمين سلامتها من خلال تجهيزها بالمرافق المناسبة كتسليح السفينة بالأجهزة و المعدات اللازمة، و نظام الاتصال و كذا أنظمة الإطفاء و معدات السلامة البحرية الأخرى، مع توفير منشآت الرصيف الملائمة للشحن و تفريغ البضائع و ورشات الصيانة و الإصلاح للمعدات البحرية.

و تنص المادة **574** أيضًا على أنه: "**يتعين على المجهز بأن يؤمن للسفينة التي يقوم باستغلالها جميع قواعد الصلاحية للملاحة و الأمن و التسليح و التجهيز و التموين المحددة بموجب الأنظمة الجاري بها العمل و بصفة عامة بأن تكون صالحة للاستخدام المخصصة له**"، و يتبين لنا من نص المادة أنه يجب أن تكون السفينة التي يقوم باستخدامها المجهز تستوفي جميع القواعد المحددة لصلاحية الإبحار و الأمن و التسليح و المعدات والتموين.

فيفترض بالضرورة تخصيص سفينة صالحة للملاحة البحرية للقيام بالاستخدام المخصص له و ليتحقق هذا الشرط يجب أن تتوافر في المنشأة المواصفات الكفيلة لجعلها قادرة على ممارسة الملاحة المخصصة لها، و تكون مهيأة لتحمل المخاطر و المحافظة على الأرواح أمر تتكفل به الدولة، لهذا فالدولة تكون حريصة على ممارسة الرقابة الإدارية على سفنها بغية التحقق من توافر الشروط التي تضمن أمن و سلامة الملاحة البحرية، و هذا حسب المادة **574** من القانون البحري الجزائري الذي نصت على شروط صلاحية السفينة للملاحة البحرية[1].

[1] انظر المادة 574 من الامر76_80 ، السالف ذكره.

فنجد قانون سلامة السفن يسري على السفن التي تمارس الملاحة البحرية كما حددتها المادة **162** من القانون البحري الجزائري و التي نصت على : " تتضمن الملاحة البحرية ما يلي :

– الملاحة التجارية المتعلقة بنقل البضائع و المسافرين.

–الملاحة المساعدة الخاصة بالإرشاد و القطر والإسعاف و الإنقاذ والصندل البحري و الجرف و السبر و كذلك البحث العلمي في البحر.

–الملاحة الخاصة بصيد الأسماك و تربية الحيوانات البحرية و استغلال الموارد المائية و كل ما يتعلق بصيد الأسماك بصورة عامة.

–ملاحة النزهة بقصد الترفيه.

–ملاحة الارتفاق الممارسة في البحر و الموانئ و الفرض بواسطة السفن المخصصة فقط لمصلحة عمومية باستثناء السفن الحربية و سفن، البحرية الوطنية و سفن حراسة الشواطئ[1].

فتتولى أحكام القانون البحري الجزائري المتعلقة بسلامة السفن وجوب حصولها على رخصة الملاحة[2]، التي تسلم لها من طرف السلطات الإدارية البحرية قبل أن تبدأ بالإبحار و هذه الشهادات تكون حسب نوع الملاحة التي تقوم بها السفينة، مع خضوع كل سفينة إلى التفتيش و المعاينة قبل وضع السفينة في الخدمة و الذي تشمل الفحص الكامل للسفينة داخليا و خارجيا و يكون التفتيش دوري كل سنة أو سنتين حسب مدة صلاحية الشهادات[3]، و من أجل الرقابة الصارمة على السفن تنشأ لجنة مركزية للسلامة و لجان محلية للتفتيش من أجل سلامة السفن و سلامة الأرواح في البحر، فاللجنة الأولى تتولى مهمة الموافقة على مخططات بناء السفن و التصديق على أجهزة الأمن أو أي جهاز آخر متعلق بمعدات التجهيز و الاتصال اللاسلكي لأي حادث يقع للسفن في البحر، ويتحمل رسم معاينة السفينة من قبل اللجنة المركزية

[1] انظر المادة162، الأمر76-80، السالف ذكره.

[2] انظر الملحق رقم 01، ص75.

[3] أنظر المادة 228،الأمر76–80 ،السالف ذكره .

لمالك السفينة أو المجهز غير المالك، أما اللجنة الثانية فتكون متواجدة في كل منطقة بحرية و يجوز التفتيش المحلي و تجتمع في أي ميناء توجد به السفينة محل المعاينة[1].

و بناء على ما سبق فإن إدارة التفتيش البحري تمنع كل سفينة من السفر عندما لا تراعي الشروط المنصوص عليها فيما يتعلق بسلامة السفن، مع تبليغ السلطات المختصة في الميناء للقيام بمهامها مع الطعن للجنة المركزية لسلامة السفن، ويمارس حق الطعن ربان السفينة الذي رفضت منحه رخصة الإبحار و بطلب من مالك السفينة أو من غير مالكها أو من طاقم السفن، و يقدم الطعن كتابيًا في أجل لا يتعدى 10 أيام من تاريخ التسجيل المقرر في دفتر المحاضر الخاصة بتفتيش السلامة للسفن[2].

حيث هذا الالتزام يحقق الأمن و السلامة على متن السفينة من أجل أن تكون صالحة للملاحة البحرية و الذي يكون ذلك تحت أمر المجهز من أجل احترام جميع القواعد الذي تقتضي صلاحيتها و أمنها، لأن السفينة تنقل كلا من البضائع و الأشخاص على متنها من بينهم الطاقم البحري الذي تكون حياتهم معرضة للخطر بحكم طبيعة عملهم و الذين يقضون وقتًا طويلاً على متنها من خلال تأدية واجباتهم و تنفيد مهامهم وهذا يكمن في أن المجهز ملزم بإعداد السفينة للاستخدام المخصص لها[3].

الفرع الثاني: الالتزام بتوفير طاقم بحري كافي من حيث الكفاءة و العدد.

نصت المادة **410** من القانون البحري الجزائري على : "يجب أن يكون على متن كل سفينة طاقم كفئ و بعدد كاف للقيام بالمهام التالية:

أ-سلامة الحياة البشرية في البحر.

ب-شروط الأمن و الصحة و العمل على متن السفينة.

ج-مدة العمل القانونية.

---

[1] .محمود شحماط ،المختصر في القانون البحري الجزائري، بدون طبعة ،دار العلوم ،ص ص38-40.

[2] أريوط وسيلة ، التزام المجهز بضمان سلامة البحار و ترحيله ، مجلة دفاتر الحقوق و العلوم السياسية ، المجلد 02، العدد 1 ، السنة 2022 ، ص 9.

[3] أريوط وسيلة ، مرجع نفسه ، ص 9.

د–و بصفة عامة التنفيذ السليم للرحلة التي شرع فيها".

و يقع ذلك على عاتق المجهز، الذي يجد نفسه ملزم بتوفير الشروط القانونية لصحة و أمن العمل على متن السفينة، و يشرف على تسيير السفينة مجموعة من الأشخاص يشكلون طاقمها، و يأتي على رأسهم الربان هذا ما جاء في المادة **575** من القانون البحري الجزائري حيث يحق للمجهز تعيين و عزل ربان السفينة [1] ، لهذا لا بد من أن يكون مكونًا من عدد كاف من البحارة و على درجة من الكفاءة مما يضمن سلامة الرحلة البحرية و هذا الالتزام نص المشرع الجزائري في المادة **428** من نفس القانون على أن: "**أن يؤمن على متن السفينة طاقمًا كافيًا من حيث العدد و الكفاءة**" ، فعلى المجهز عند اختيار طاقم السفينة ليس من أجل العدد فقط ، وإنما من حيث الكفاءة و التأهيل أيضا[2] .

كما نص القانون البحري في المادة 411 على أنه:" **يتكون طاقم السفينة من الربان و الضباط و البحارة الآخرين و الأشخاص العاملين في خدمة السفينة، ويعد المرشد أحد أفراد الطاقم خلال مدة عمله على متن السفينة وينقسم طاقم السفينة بصفة عامة إلى مستخدمين على السطح و مستخدمين للماكينات و مستخدمين للخدمة العامة. و تحدد وسائل العمل و قواعد أهلية الطاقم و كذلك الشروط الخاصة للعمل على متن السفينة بقرار من الوزير المكلف من البحرية التجارية و ذلك بالنسبة لكل صنف من السفن و حسب حمولتها و نوعية الملاحة المخصصة لها**".

كما يلتزم البحار بأداء الأعمال المتفق عليها تحت إشراف و إدارة الربان، و أن يبذل في قيامه بعمله عناية الشخص المعتاد، و على المجهز أو الربان أن يحَّدد لكل بحار ما الذي يلتزم به في العقد المبرم معه و في دفتر أسماء البحارة[3].

فنجد المادة **434** الذي تنص على أن:" **يجب أن تسلح السفن بالمنشآت و التهيئات و التجهيزات الملائمة لخزن المؤن و معالجتها و كذلك الماء و تحضير و خدمة المطبخ و المائدة على متن السفينة و يجب أن يكون مستخدمو التموين التابعون للمطبخ و المائدة**

[1] المادة 575 من الامر 76_80 ، السالف ذكره .

[2] انظر الملحق رقم 02، ص 76.

[3] عاطف محمد الفقى ،مرجع سابق ، ص222 .

من ذوي الكفاءات المهنية الضرورية المصادق عليها بشهادات رسمية أو شهادات الكفاءة".
و من خلال ذلك نجد أن المجهز ملزم بتعيين مستخدمي التموين على متن السفينة ذو كفاءة في مجال المطبخ و المائدة.

الفرع الثالث: التزام المجهز بإيواء البحار و غذائه

حسب ما جاء في العرف يجب على المجهز إعداد مسكن في السفينة و كذا توفير غذاء مناسب طيلة الرحلة البحرية، و ذلك باعتبار أن السفينة هي الإقامة الثانية للبحار[1].

حيث نص القانون البحري الجزائري على التزام البحار بأن يوفر للبحارة غذاء مجاني أما إذا كانت السفن ساحلية يمكن للمجهز أن يدفع نقدا، كما يجب ان تكون هذه المؤونة صالحة و بكميات كافية على حساب عدد الطاقم البحري[2].

و قد نصت المادة 439 من القانون البحري على :" **يتعين على المجهز ان يضع تحت تصرف البحارة على متن السفينة مساكن مهيأة على شكل مناسب و ذات تهوية و إضاءة و تدفئة و ذلك حسب عدد الساكنين و هي مخصصة لاستعمالهم فقط**" ، من خلال نص المادة يتضح لنا أن من التزامات المجهز أن يوفر مساكن ملائمة من خلال توفير التهوية و الإضاءة.

كما يجب أن يكون لكل واحد من أفراد الطاقم وسادة وغطاءين من الصوف للشتاء و آخر للصيف وغلاف من بياض للسرير و منشفتين و ناموسية و إذا كانت السفن تمر على مناطق استوائية، إضافة الى تزويد السفينة و تجهيزها بصندوق للأدوية من نوع ملائم و مرفق بتعليمات مفهومة إذ لم تكن مزودة بطبيب[3].

[1] كمال حمدي، عقد العمل البحري، الطبعة الثانية، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2002، ص 119.
[2] أنظر المادة 433 من الامر 76_80، السالف ذكره .
[3] انظر المادتين 440 و445 من الامر 76_80، السالف ذكره.

و يتعين على مجهز السفينة تقديم بدلات الشغل و بدلات الوقاية للبحارة حسب طابع العمل على متن السفينة و ذلك دون مقابل[1] .

إن هذه الالتزامات المترتبة من التموين و السكن و اللباس للبحارة وغيرها ضرورية من أجل القيام بكافة الإجراءات و المهام على متن السفينة و هذا يكون سبب في توفير طاقم نشط.

المطلب الثاني: الالتزام بعلاج البحار و ترحيله.

نظرًا للظروف التي تتم فيها الرحلات البحرية نجد العرف البحري في العصور، يقر بالتزام رب العمل بعلاج البحار وإيفاء أجرته إذا أصيب أو مرض و هو في خدمة السفينة حيث إذا تعرض بجرح أو عاهة أثناء خدمته على متن السفينة، يجب أن يعالج جراحه

و يعوض كل ذلك على نفقة السفينة أو على حساب المجهز دون أن يتوقف ذلك على إثبات البحار لخطأ رب العمل باعتبار البحار قديمًا شريكًا في مخاطر الرحلة البحرية على السفينة

و عليه سنفصل ذلك من خلال الالتزام بعلاج البحار (الفرع الأول) و الالتزام بترحيله (الفرع الثاني) .

الفرع الأول: الالتزام بعلاج البحار.

إن المجهز يلتزم بعلاج البحار في حالة المرض أو الجرح و هو في خدمة السفينة مع اشتراط استحقاق العلاج، أي توفر رابطة السببية بين المرض أو الجرح و هو في خدمة السفينة، سواء أصيب البحار في البر أثناء السفر مع تقديم دليل على أن الإصابة كانت في خدمة السفينة أما إذا أصيب البحار على ظهر السفينة يفترض أن الإصابة ناشئة عن خدمة السفينة و للمجهز له قرينة إثبات العكس، و مع ارتكاب البحار خطأ فإنه يستحق العلاج حتى ولو أنه أصيب بجرح أو مرض ينشئ عنه باعتبار أن خطأ البحار من مخاطر المهنة، و مع ذلك فالمرض أو الإصابة الناتجة عن العصيان أو السكر أو إذا كان مرض وراثي كالجنون

[1] انظر المادة 447 من الامر 76_80 ، السالف ذكره.

أو مرض الزهري فعلى المجهز أن يقوم بدفع مصاريف و نفقات العلاج و يخصمها من حساب الملاح و غير ذلك من حالات سوء السلوك أي أن البحار في هذه الحالة هو الذي يتحمل بنفسه مصروفات العلاج، و أما الأخطاء البسيطة التي تحدث من البحارة أثناء تنفيد الخدمة لا تقع على مسؤولية المجهز[1].

فرسخ القانون البحري الجزائري هذا الالتزام بصراحة المادة **428** الفقرة **ج** منه و التي جاء فيها :"**يتعين على المجهز أن يؤمن الشروط القانونية لصحة أمن العمل على متن السفينة**".

فمن شروط صحة أمن و صحة العمل على متن السفينة أن يخضع المجهز البحار قبل استخدامه ونزوله إلى السفينة للمعاينة الطبية مع تقييد ذلك في دفتر البحارة بعد حصوله على شهادة طبية تمكنه من ممارسة المهنة و ثبوت خلوه من الأمراض التي تتعارض مع وظيفته على متن السفينة فيجد المجهز نفسه ملزم بتوفير الشروط القانونية لصحة البحار العلاج في حالتي المرض أو الجرح و هو في خدمة السفينة.

فالظروف الاستثنائية التي تتعرض لها الرحلة البحرية مند القدم تبرر تأمين حقوق الملاح في حال إصابته بأمراض أو حوادث تنجم عن خدمة السفينة لدلك تعتبر الأمراض و الإصابات التي يتعرض لها البحار هي نتيجة شبه حتمية لمخاطر الملاحة فيعود هدا إلى قنصلية البحر بموجب علاج البحار فمن غير الممكن ترك البحار في حال مرضه وإصابته بدون أي علاج و بعيد عن أهله ووطنه ولدلك القواعد البحرية تتطلب وجود طبيب على متن كل سفينة يتولى معالجة البحارة [2].

كما ينص نفس القانون من المادة **429** على ما يلي :"**يقع على عاتق المجهز، في إطار التنظيم الجاري العمل به، جميع العلاجات الطبية الضرورية للبحار و ذلك خلال رحلته في البحر و مكوثه في ميناء أجنبي**"، فمن خلال المادة نجد أن الالتزام بعلاج البحار يقع على عاتق المجهز من خلال الشروط الواجب توافرها فيه و الدي نذكرها على النحو التالي:

[1] مصطفى كمال طه، القانون البحري، بدون طبعة ؛دار الفكر الجامعي ؛بالإسكندرية ؛سنة ،ص ص 221-222.

[2] وهيب الأسبر، القانون البحري، دون طبعة ،المؤسسة الحديثة للكتاب، طرابلس-لبنان،2008،ص ص120-121.

- ❖ نجد أن البحار عند إصابته بمرض أو جرح و هو في خدمة السفينة سواء أصيب على متن السفينة فيفترض أن الإصابة ناشئة من خدمتها و على المجهز إثبات العكس، أما إذا أصيب و هو في البر فعلى البحار إثبات أنه أصيب بسبب خدمة السفينة.
- ❖ يجب أن يكون الحادث في العمل أو مرض مهني، حيث نجد المادة 6 من القانون 83-13 المتعلق بحوادث العمل و الأمراض المهنية المتمم للأمر **96-19** على أنه: "**يعتبر كحادث عمل كل حادث انجرت عنه إصابة بدنية ناتجة عن سبب مفاجئ و خارجي و طرأ في إطار علاقة العمل**"، حيث يعتبر حادث العمل كل حادث ينتج عنه إصابة جسدية للعامل نتيجة سبب مفاجئ ناتج عن أخطاء في العمل أو ظروف غير آمنة في مكان العمل؛ و أما المرض المهني فقد جاء تعريفه في المادة **63** من نفس القانون السابق على أنه: "**تعتبر كأمراض مهنية كل أعراض التسمم و التعفن و الاعتلال التي تعزى إلى مصدر أو تأهيل مهني خاص**" إذ نجد أن تلك الأمراض تحدث نتيجة تعرض العمال لبعض المواد الضارة أو الخطرة كمثال التعرض المستمر للأبخرة الكيميائية الضار بالجهاز التنفسي و التهاب الرئة فمن المهم توفير بيئة عمل آمنة و صحية و استخدام تدابير الوقاية اللازمة للحد من خطر الإصابة بالأمراض المهنية.
- ❖ هناك علاقة سببية بين الجرح و خدمة السفينة حيث يقع التزام علاج البحار على المجهز، أي لا بد من إصابة البحار خلال الرحلة البحرية أو أثناء مكوث السفينة في البر أثناء السفر أو على ظهر السفينة، أما بالنسبة للمرض فيشترط أن يصاب به البحار أثناء سفره بعد الرحلة البحرية بغض النظر عن نوع المرض حتى و لو لم يكن متعلق بخدمة السفينة فنجد من خلال المادة المذكورة سابقا، لم تفرق بين الجروح التي تصيب البحار بسبب العمل و تلك الجروح المترتبة عن العصيان أو سوء السلوك.

حيث جاء نص المادة **429** من القانون البحري الجزائري التي تفرق بين حالتين إذ من المنطقي أن يلتزم المجهز بعلاج البحار إذا أصيب أثناء وجوده في خدمة السفينة، و في الحالة المقابلة استبعاد هذا الالتزام في حالة ما إذا كان سبب الضرر سكر أو عصيان فهنا وجب على المجهز أن يدفع مصاريف العلاج و يحق له في المقابل خصم تلك النفقات من أجر البحار.

ونجد أن جميع الحوادث الهامة المتعلقة بالطاقم و طبعا حوادث العمل أو المرض الذي يصاب به البحار يتم تقييدها من قبل الربان في دفتر السفينة حسب المادة **427** من القانون البحري كما يجب أن تحفظ الأشياء و الأمتعة المتروكة على متن السفينة من البحار المتوفي أو المفقود أو الذي غادر السفينة بسبب مرض أو أسباب أخرى يجب أن توضع في قائمة جرد من طرف الربان أو مساعده و حضور إثنين من البحارة، حيث تسلم بعد وضع الختم عليها للمجهز ليرسلها بدوره للبحار الذي نزل من السفينة أو ذوي حق البحار المتوفي أو المفقود[1].

فيقوم المجهز بجميع الإجراءات الوقائية اللازمة لمنع إصابة البحار بالمرض كأن يتجنب أي إرهاق للطاقم و يلغى أو ينقص بقدر الإمكان ساعات العمل الإضافية و هذا ما نصت عليه المادة **428** فقرة د من القانون البحري.

فيتعين على المجهز في حالة وفاة البحار، أن يدفع لعائلة هذا الأخير التي هي على عاتقه قانونا أو واقعيا تعويض بعد وفاة مساويا مبلغ شهر من راتب العمل لكل سنة قضاها في خدمة المجهز، و يترتب دفع تعويض بعد الوفاة لعائلة البحار زيادة على تعويضات الضمان الاجتماعي، و هذا ما جاء به نص المادة **432** من القانون البحري الجزائري، فإذا توفي البحار أثناء الرحلة البحرية كان من حق ورثته الحصول على أجره حتى يوم وفاته إذا كان معينا بالمدة، و أما إذا كان البحار مكلف بالقيام بالرحلة وحده فيجب على المجهز أن يؤدي أجره كاملا إذا توفي بعد بدء الرحلة، أما إذا عين البحار في رحلة الذهاب و العودة و حدثت الوفاة أثناء رحلة الذهاب أو في ميناء الوصول التزم المجهز بدفع نصف أجره فقط و إذا حدثت الوفاة أثناء رحلة العودة يحق للبحار أو ورثته الحصول على الأجر الكامل لرحلات الذهاب و العودة، و إذا توفي البحار بسبب الدفاع عن السفينة أو شحنها أوعن المسافرين استحق ورثته مبلغا يعادل أجر ثلاثة أشهر إذا كان معينا لمدة، أو يعادل أجر الرحلة إذا كان معينا بالرحلة بالإضافة عن التعويضات المنصوص عليها في قانون التأمينات الاجتماعية.

فعلى رب العمل أن يودع لدى الإدارة البحرية المختصة الأجور النقدية و المبالغ الأخرى المستحقة للبحار المتوفي خلال خمسة عشر يوما من تاريخ الوفاة، أما إذا توفي البحار أثناء

[1] أنظر المادة 426،الأمر 76- 80 ، السالف ذكره.

خدمة السفينة وجب على صاحب العمل أن يتحمل نفقات دفنه في بلده مهما كانت سبب الوفاة[1].

فمن خلال ذلك نجد أن القانون فرض على المجهز أن يؤمن حياة البحار ضد حوادث العمل و ضد فقدانه لكفاءته في ممارسة مهنة بحار على اثر وقوع حادث عمل أو مرض مهني و ضد أمتعته الشخصية على اثر غرق السفينة أو اشتعال النيران فيها أو في حالة طارئة أو قوة قاهرة و ذلك خلال الرحلة البحرية و ذلك دون المساس بالتنظيم الجاري العمل به[2] ، فبالرجوع للمادة 63من الأمر رقم 95-07 المتعلق بالتأمينات نجدها قد ذكرت الأخطار التي يمكن تغطيتها في تأمينات الأشخاص وهي :

-الأخطار المترتبة بمدة الحياة البشرية

-الوفاة إثر الحادث

-العجز الدائم الجزئي أو الكلي

-تعويض المصاريف الطبية و الصيدلانية و الجراحية[3].

فيقع تعويض الضمان الاجتماعي على عاتق المجهز لدفع التعويض بعد وفاة البحار، و يساوي مبلغ راتب عمل شهر واحد عن كل سنة قضاها في خدمة السفينة ، و لذلك يمكن الجمع بين التعويض الذي يجب أن يدفعه الطرف الثالث المسؤول سواء للمؤمن له أو لعائلته أي حقوقه في حالة وفاته

فمن خلال ذلك نستخلص أن يتعين على المجهز بالحفاظ على سلامة البحار من جميع النواحي دون تعرض حياته و صحته للخطر لأنه لديه عائلة و مسكن ،لذا يجب على المجهز الوفاء بالتزامه بترحيله.

---

[1] عاطف محمد الفقى ، مرجع سابق ،ص ص231-232.

[2] انظر المادة 430 ،الأمر76-80، سالف ذكره.

[3] الأمر رقم 95-07 المتضمن قانون التأمينات ،المعدل و المتمم القانون 06-04 ، لمؤرخ في 20فبراير2006،جريدة رسمية49 ،السنة 2010.

الفرع الثاني: الالتزام بترحيل البحار.

الالتزام بالترحيل هو إعادة البحار إلى الميناء الذي أبرم فيه عقد العمل البحري و ذلك عند انتهاء عقد العمل، فهذا الالتزام لا يعني إعادة البحار لوطنه و إنما إلى الميناء الذي أبحر منه، و الذي يقع ذلك على عاتق المجهز من أجل فرض مراعاة الظروف الخاصة بالبحار و عدم تركه بالخارج ، فنجد نص المادة **449** من القانون البحري الذي تنص على أن :"**كل فرد من أفراد الطاقم ينزل إلى البر أو يترك في البلاد الأجنبية لسبب ما، و يكون من جنسية جزائرية و قاطنا بالجزائر، يحق له أن يعود إلى الوطن و النزول في الميناء الجزائري الذي أبحر منه.**" فبالرجوع لنص المادة 450 من نفس القانون ينص على وجوب إعادة البحار إلى أرض الوطن للجزائري المقيم في الجزائر والذي أبحر من ميناء جزائري و أما البحار الأجنبي الذي له الحق في إرجاعه لبلده أو لميناء استخدامه أو ميناء مغادرة السفينة، فإن وجوب الترحيل هو إعادة البحار الجزائري إلى الوطن دون حرمان البحار الأجنبي من حق العودة إلى وطنه إذا أختار ذلك.

ومن خلال ذلك نستخلص أن حالات الالتزام بالترحيل نوعين و نقسمها على الشكل التالي:

أولاً: حالة البحار الجزائري

فحسب المادة **449** من قانون بحري جزائري أنه قد يتم إنزال البحار لسبب خارج عن إرادته، و ذلك بالنسبة للبحار ذو الجنسية الجزائرية و قاطنا بالجزائر، و بما جاء في الفقرة الثانية من نفس المادة المذكورة سابقًا يتحمل المجهز مصاريف إعادته إلى الوطن إذا بقي هو نفسه في الخارج[1].

ثانيًا: حالة البحار الأجنبي

فقد ذكرت حالة هذا البحار في المادة **450** من القانون البحري الجزائري فنجد هذا النص يكشف للبحار الأجنبي عدة خيارات تتعلق بترحيله، ففي حالة وجود اتفاق على ميناء معين في العقد أو اتفاق بين البحار و بين المجهز فهنا له الحق في إعادته إلى هذا الميناء و في

[1] من الامر 76_80، سالف ذكره.

حالة عدم وجود اتفاق ففي هذه الحالة يتم إعادته إلى إحدى الموانئ كالميناء الذي استخدم فيه العقد أو ميناء مغادرة السفينة، فالبحار الأجنبي في هذه الحالة له الحرية في اختياره لهذه الموانئ.[1]

حيث يكمن الالتزام بالترحيل بارتباطه بالنظام العام الذي هو شأنه شأن التزامات رب العمل، فلا يجوز للبحار التنازل عن حقه في العودة فيعتبر هذا التنازل باطلا و لا أثر له كما لا يتوقف ثبوت هذا الالتزام على النص عليه في العقد بل هو مفروض على رب العمل حتى و لو أهمل المتعاقدان ذلك إشارة إليه، كما لا يجوز الاتفاق بين البحار و رب العمل على إعادة البحار إلى أي ميناء غير أحد الموانئ[2].

فيشمل حق العودة إلى الوطن مصاريف النقل بمعنى أن يقوم المجهز بتوفير سفينة لنقل البحار سواء كانت سفينته أو سفينة أخرى متجهة إلى الميناء الذي أبحرت منه، مع تحمل مصاريف النقل و عليه توفير وجبة الغداء و الإيواء للبحار عينيا إذا كان يقوم بنقل البحار على سفينته أو يتحمل نفقاته إذا كان النقل على سفينة أخرى، و هذا ما نصت عليه المادة **451** من القانون البحري الجزائري على أن :"**تشمل مصاريف الإعادة إلى الوطن جميع النفقات المتعلقة بنقل و بإسكان و بإطعام البحار خلال الرحلة و تشمل أيضًا مصاريف معيشة البحار حتى الوقت المحدد لذهابه، عندما يعاد البحار إلى الوطن كأحد أفراد الطاقم فله الحق بمكافأة للخدمات التي قدمها أثناء الرحلة**"، أما في حالة وفاة البحار يقع كذلك الالتزام بالترحيل على عاتق المجهز مع ضرورة تحمل مصاريف جنازة البحار و إعادة جثمانه إلى وطنه إذا توفي على متن السفينة أو بالبر أو بالخارج أذا كان وقت الوفاة على عاتق المجهز، و في حالة و فاته على متن السفينة خلال الرحلة و لم يمكن دفنه أو إعادة جثمانه إلى وطنه وجب على الربان الأمر بتغطيسه في البحر[3] .

[1] أريوط وسيلة ،التزام مجهز السفينة بضمان سلامة البحار و ترحيله ،مرجع سابق ،ص17.

[2] عادل علي المقدادي ،مرجع سابق ،ص 131.

[3] انظر المادة 431،الأمر76-80، السالف ذكره.

المطلب الثالث : الالتزام بدفع الأجرة

من الاثار التي تترتب على عقد العمل البحري الذي ينعقد بين كل من المجهز و البحارة التزامات لكلا الطرفين حيث ان التزامات المجهز متعددة من بينها الالتزام بدفع الأجرة ، و هو الالتزام الأساسي الذي يقع على عاتقه فهو يدفع للبحارة مقابل الاعمال التي يقومون بها بموجب العقد، و يحدد هذا الاجر اما باتفاق المتعاقدين او عن طريق العرف في غياب الاتفاق او يحدده القاضي اذا لم يكن هناك عرف [1]، إلا أن المشرع الجزائري في المادتين 08 و 11 من المرسوم التنفيذي 05_102 قد حسم فيما يخص اجر المستخدمين حيث نص على ان يكون متفق عليه و مكتوب في العقد [2].

و تكون الاجرة بحصة من اجرة السفينة او من ربحها او يكون مشاهرةٌ كما قد يكون محدد بالرحلة ، كما يمكن ان تقع بعض الاحداث استثنائية اثناء الرحلة البحرية قد تأثر على الأجرة كالقوة القاهرة او التأخير اما بسبب المجهز او بسبب البحارة و اذا كان بسبب هذا الأخير قد يؤذي ذلك الى الغاء اجره في الرحلة او وفاة البحار ، و لا يمكن مخالفة الاحكام التي وردت بشان هذا الالتزام لأنه من النظام العام و حق من حقوق البحارة و لهذا قد وضع التشريع ضمانات تحمي حق البحار في استفاء اجره .

و عليه سنتطرق في هذا المطلب الى احكام دفع الاجر (الفرع الأول)، و الى اثر الطروف التي تطرا على الرحلة البحرة على اجر البحار (الفرع الثاني) ، و ضمانات دفع الاجر (الفرع الثالث).

الفرع الأول : احكام دفع الاجر

نصت المادة 49 من المرسوم التنفيذي 05 _102 على كيفية الوفاء بالأجر بان " **يتعين على مجهز السفينة دفع الأجور او الحصص المستحقة للمستخدمين الملاحين بانتظام عند حلول اجل استحقاقهم**".

---

[1] طالب حسن موسى، مرجع سابق ، ص 88 .

[2] المرسوم التنفيذي 05_102 ، و المتضمن النظام النوعي لعلاقة عمل المستخدمين الملاحين لسفن النقل البحري او التجاري او الصيد البحري، المؤرخ في 26 مارس 2005، الجريدة الرسمية العدد 22 المؤرخة في 27 مارس 2005.

و يكون المجهز ملزم بدفع الأجور للمستخدمين في الزمان و المكان المتفق عليه في العقد او كما يقضي بهما العرف [1].

كما يتمتع البحار من حق اخد سلفة من اجره هذا ما جاء به المرسوم التنفيذي 05 _ 102 في الفقرة الثانية من المادة 48 منه التي تنص على : " **يتعين على مجهز السفينة ضبط إجراءات بسيطة و سريعة و مأمونة ترمي الى منح تسهيلات تمكن المستخدمين الملاحين المبحرين الذين يقومون بملاحة محدودة او غير محدودة من الاستفادة من تسبيقات من اجورهم و ذلك بطلب من المستخدمين الملاحين و في حالة الضرورة المرتبطة بتنظيم العمل**".

و يتم تحديد الاجر في القانون الجزائري و حسب ثلاث طرق متمثلة اما وفق وحدة زمنية معينة او يحدد حسب الإنتاج او بالطريقة الثالثة و تكون مزدوجة ، و سنفصلها كالاتي[2] :

1) بالنسبة للطريقة الاولى و المتمثلة في تحديد الاجر وفق وحدة زمنية معينة فتعتمد على حساب اجر العامل بالساعة او اليوم او الأسبوع او الشهر و وحدة الأخيرة هي الأنسب لأنها تحقق استقرار اجر البحار .

2) يمكن ان يحدد اجر البحار حسب الإنتاج حيث بتم قياس حجم انتاج العامل و به يتم تحديد اجره .

3) اما بالنسبة للطريقة الثالثة فتكون مزدوجة أي تجمع بين تحديد الاجر وفق وحدة زمنية معينة و تحديد الاجر حسب الإنتاج و تقوم على ان للعامل اجر ثابت على أساس وحدة الزمن المتفق عليها و يزداد هذا الاجر بزيادة انتاج العامل ، و يطلق عليها المشرع المصري " الاجر بالطريحة ".

[1] حريز أسماء، دفع أجور البحارة ، مجلة قانون النقل و النشاطات المينائية ، الجزائر، المجلد 04/ العدد 11 ، السنة 2017 ، ص 36

[2] حريز أسماء ، مرجع نفسه ، ص 34 .

الفرع الثاني : اثر الظروف التي تطرأ على الرحلة البحرية على تحديد اجر البحار

هناك ظروف تطرأ على الرحلة البحرية يمكن ان تأثر على اجر البحار لذلك تم وضع احكام لهذا الغرض و ذلك لحماية حقوق البحارة اثناء تأدية مهامهم و تتمثل في :

- اذا كان من الصعب القيام بالرحلة البحرية بسبب قوة قاهرة يتم دفع اجرة البحار الذي يكون معين بالرحلة بعدد الأيام التي قام فيها بخدمة السفينة ، و في هذه الحالة لا يمكن للبحار طلب تعويض او مكافاة[1].
- اذا فقدت السفينة او غرقت و أصبحت غير صالحة للملاحة البحرية او صودرت استحق البحارة الاجر كاملا الا اذا كانوا سببا في هلاكها او لم يبذلوا جهدهم في انقاذها في هذه الحالة يتم اما انقاص الاجر او الغائه كليا ، و في حالة ما اذا تم تأخير الرحلة و تأجيلها بخطأ من المجهز و كان الاجر معين بالرحلة يزداد اجر البحار بنسبة مدة الاطالة ، اما اذا كان من خطأ الربان لا يستحق هذا الأخير هذه الزيادة . اما اذا تم تقصير الرحلة بسبب خطأ المجهز او الربان كان للبحار الحق في الاجر كاملا[2].
- و في حالة الاجر المعين بالرحلة ذهابا و إيابا و توفي البحار اثناء الذهاب كان على المجهز دفع نصف الاجر ، اما اذا توفي اثناء الإياب يجب دفع الاجر كله.

و في الأخير اذا توفي البحار و هو بصدد حماية السفينة ركابها و البضاعة تقرر على المجهز دفع اجرة ثلاثة اشهر او اجر رحلة كاملة مع التعويضات و المكافآت[3].

[1] محمد سيد الفقي ، مرجع سابق ، ص247.

[2] محمد سيد الفقي ، مرجع نفسه، ص 247 .

[3] محمد سيد الفقي ، مرجع نفسه ، ص 248.

الفرع الثالث : ضمانات استفاء الأجرة

لقد وضع المشرع الجزائري ضمانات تحمي اجر البحار سواء في مواجهة دائني المجهز او في مواجهة دائني البحار بحد ذاته لأنه هو ما يعتمد عليه من اجل تامين حاجاته و تتمثل هذه الضمانات في :

أولا : حق الامتياز

عرف المشرع الجزائري الامتياز البحري على انه تامين عيني و قانوني يخول الدائن حق الأفضلية على الدائنين الاخرين نظرا لطبيعة دينه[1]. كما نصت الفقرة الأولى من المادة 73 من القانون البحري الجزائري على ان : " تعتبر الديون الاتية مضمونة بامتياز بحري على السفينة :

أ _ الأجور و المبالغ الأخرى الواجبة الأداء لربان السفينة و رجال السفينة بناء على عقد استخدامهم على متنها ، ... "

من خلال نص المادة يتضح لنا ان أجور البحار تحتل المرتبة الأولى من الديون الممتازة الأخرى و عليه فلها حق الأفضلية ، الا ان المادة 77 من نفس القانون نصت على استثناء في الفقرة الثانية منها و المتمثل في ان الديون الناشئة عن تعويضات الإسعاف و الإنقاذ و مصاريف رفع حطام السفن و المساهمة في الخسائر المشتركة و المصاريف القضائية و تكاليف الحراسة و كذا مصاريف الحفاظ على السفينة تكون لها الأفضلية على جميع الديون الممتازة الأخرى بما فيها أجور الربان و الطاقم البحري .

وبالرجوع إلى أحكام قانون العمل، نجد المادة 89 منه نصت على ما يلي:" تمنح الافضلية لدفع الاجور وتسبيقاتها على جميع الديون الاخرى، بما فيها ديون الخزينة، والضمان الاجتماعي، مهما كانت طبيعة عالقة العمل وصحتها وشكلها[2].

[1] انظر المادة 72 من الامر 76_80 ، السالف ذكره .

[2] حريز أسماء مرجع سابق ، ص 39

اما فيما يخص انقضاء الديون الممتازة فقد نصت عليها المادة 84 من القانون البحري الجزائري على ان تنقضي الامتيازات البحرية بمرور سنة واحدة تبدا عند نشوء الدين الممتاز الا اذا تم الحجز على السفينة قبل انقضاء هذه المدة او تم بيعها جبريا [1].

ثانيا : عدم جواز الحجز على الاجر او التنازل عنه

1) **عدم جواز الحجز على الاجر** : حسب المادة 90 من القانون 90_11 نصت على ان:" لا يمكن الاعتراض على الاجور المترتبة على المستخدم، كما ال يمكن حجزها أو اقتطاعها مهما كان السبب حتى ال يتضرر العمال الذين يستحقونها". [2]

كما يجوز لمن له سند تنفيذي بالحجز على الأجور في حدود نسب معينة هذا ما جاء به قانون الإجراءات المدنية و الإدارية [3].

2) **عدم التنازل عن الاجر** : يتمتع اجر البحار بمبدأ البطلان لقانوني و التلقائي لأي تنازل العامل عن اجره سواء كان كاملا او جزء منه بصرف لنظر اذا كان برضاه او بعدم رضاه وهذا لحماية الأجور ، و لهذا المبدأ استثناء يتمثل في يمكن اقتطاع جزئي

للأجر ودفعه على مراحل مثل حالة العمل المؤقت ، كما يمكن إجراء مقاصة على الاجر وذلك عند وجود دين على العامل لصاحب العمل[4].

[1] الامر 76_80 ، السالف ذكره .

[2] حريز أسماء ، مرجع سابق ، ص 40 .

[3] قانون رقم 08_09 المؤرخ في 25 فبراير 2008 المتضمن قانون الإجراءات المدنية و الإدارية ، جريدة رسمية ، العدد 21 المؤرخة في 23 ابريل 2008 .

[4] حريز أسماء ، مرجع سابق ، ص 42 .

الفصل الثاني

المجهز بصفته مستأجر السفينة

يعد استئجار السفينة من اهم صور استغلالها و يقصد به ذلك الاتفاق الحاصل بين كل من المؤجر و المستأجر، و بمقتضاه يضع الأول تحت تصرف الثاني مقابل اجرة يتفق عليها في العقد.

من الصفات التي يمكن ان يكون عليها مجهز السفينة أيضا و الى جانب المجهز المالك هي صفة مستأجر السفينة و ذلك يكون في حالة ايجار السفينة بهيكلها و هي احد صور ايجار السفينة أي انها تكون غير مجهزة و إن كانت مجهزة تكون مزودة بالحد الأدنى من الأدوات اللازمة لسيرها و يقوم المستأجر في هذه الحالة بتجهيزها ماديا كإمدادها بالوقود و المؤونة و غيرها و باستغلالها فنيا بواسطة ابرام عقود استخدام للربان و الطاقم البحري و استغلالها تجاريا و إضافة الى هذه الصورة لاستئجار السفينة هناك صور أخرى متمثلة في ايجار السفينة و هي مجهزة أي وضع السفينة تحت تصرف المستأجر و هي مسلحة بأكمل وجه مهما كانت الصورة التي تأخذها المشارطة اما لفترة معينة او لرحلة او عدة رحلات وتكمن أهمية ايجار السفينة في توفير مزايا للمستأجرين حيث تؤمن لهم استغلال منقول باهظ الثمن لا يستطيعون تحمل نفقات بناءه او شراءه، كما يخضع عقد ايجار السفينة لمبدأ الحرية التعاقدية و مبدأ الرضائية بحيث يقوم الأطراف بتحديد شروط العقد و التزاماتهم بكل حرية سواء ما يتعلق بمسؤولية المؤجر او الاعفاء من المسؤولية او مدة التقادم المنصوص عليها قانونا، و عليه فان عقد استئجار السفينة يخضع لمبدأ الرضائية المنصوص عليه في القواعد العامة اما بالنسبة لشرط الكتابة الرسمية فهي للإثبات فقط و ليس شرط للانعقاد و مع هذا لها احكام خاصة في مشارطة الايجار، و كأي عقد يترتب على عقد استئجار السفينة التزامات لكلا الأطراف تختلف حسب نوع العقد.

و للتفصيل اكثر سنتطرق الى احكام عقد ايجار السفينة (المبحث الأول) و الى الاثار المترتبة عن عقد ايجار السفينة و انقضاءه (المبحث الثاني).

المبحث الأول : احكام عقد ايجار السفينة

يعد مستأجر السفينة مجهزا في حالة ما اذا تم تأجير السفينة و هي عارية أي غير مجهزة حيث يقوم بتجهيزها بكل وسائل التجهيز و التسليح ، كما يتمتع عقد ايجار السفينة بخصائص متعددة و يتم اثباته بالكتابة الرسمية في حالات معينة و مع انه لا يشترط في عقد ايجار السفينة شكل معين الا انه ظهرت نماذج مشارطات معروفة دوليا مثل مشارطة البلطيق و مشارطة جنكون كما يمكن استئجار السفينة بالمدة او بالرحلة و لكل نوع من مشارطة الايجار احكام و اثار خاصة بها و للتفصيل اكثر سنتطرق لمفهوم عقد ايجار السفينة (المطلب الأول) و الى صور عقد ايجار السفينة (المطلب الثاني) .

المطلب الأول : مفهوم عقد ايجار السفينة

يعد عقد ايجار السفينة من العقود المهمة في التجارة البحرية نظرا لأهمية السفينة من جهة و التعقيدات و التفاصيل المتنوعة و المتعددة فيه من جهة أخرى و يتمثل عقد ايجار السفينة في اتفاق يتم بين مالك او مجهز السفينة و المستأجر على ان يسلم المجهز سفينة معينة و صالحة للملاحة البحرية للمستأجر إما ان تكون مجهزة او غير مجهزة كما لهذا العقد خصائص تتمثل في الرضائية و التجارية كما يعتبر من عقود المعاوضة و هو أيضا من عقود ايجار الاشياء، و بما انه من اهم العقود في مجال استغلال السفن فمن اللازم اثباته ، وعليه سنقوم بالتطرق الى تعريف عقد ايجار السفينة (الفرع الأول) و الى خصائصه (الفرع الثاني) و الى اطراف عقد ايجار السفينة (الفرع الثالث) و أخيرا نتطرق الى اثباته (الفرع الرابع).

الفرع الأول : تعريف عقد ايجار السفينة

سنتطرق للتعريف الفقهي لعقد ايجار السفينة أولا بعدها للتعريف القانوني .

أولا : التعريف الفقهي لعقد ايجار السفينة

تم تعريف ايجار السفينة على انه عقد يلتزم بمقتضاه المؤجر مقابل اجرة بان يضع تحت تصرف المستأجر سفينة معينة او جزء منها [1]، فالمقصود بإيجار السفينة هو تأجيرها للغير، إذ يقوم المستأجر باستغلالها لحسابه على عكس ما كان سائدا في السابق أين كان مالك السفينة يشتغل بالتجارة، فالناقل هو الشاحن وفي الوقت نفسه المرسل إليه، لم تكن هذه الصورة من الاستغلال تثير اية مشكلة خاصة في النقل البحري للبضائع، و يكون الإشكال حين يؤجرها المالك لشخص اخر اذ ان هذا الأخير يقوم باستغلالها لحسابه الشخصي[2].

و هناك من عرفه على انه ذلك الاتفاق الذي يجري بين مالك السفينة والمستأجروبمقتضاه يتعهد الاول بان يضع سفينة معينة تحت تصرف الثاني، مقابل اجرة يتم الاتفاق عليها في العقد[3].

ثانيا : التعريف القانوني لعقد ايجار السفينة

نصت المادة 640 من القانون البحري الجزائري على ان : " **يتم عقد استئجار السفينة بموجب اتفاقية يلتزم بموجبها مؤجر السفينة بان يضع سفينة تحت تصرف مستأجر السفينة مقابل اجر. و يمكن ان يتم استئجار السفينة على أساس الرحلة او لمدة معينة او بهيكلها**"

و يتضح لنا من خلال التعريف ان عقد ايجار السفينة يختلف عن عقد النقل البحري و ذلك ان هذا الأخير لا يضع الناقل السفينة تحت تصرف الشاحن و انما يقتصر التزام الناقل في نقل البضاعة بحرا من ميناء لآخر [4].

و يخضع عقد ايجار السفينة للحرية التعاقدية و احكامه عبارة عن قواعد مكملة و مفسرة لإرادة المتعاقدين حيث لا تنطبق الا في حالة عدم الاتفاق على احكام أخرى ، و هذا راجع

---

[1] مصطفى كمال طه ، مرجع سابق، ص 260 .

[2] محمود شحماط، مرجع سابق، ص 125.

[3] عادل علي المقدادي، مرجع سابق، ص 91.

[4] محمد سيد الفقي ، مرجع سابق ، ص 275 .

الى ان المستأجر و المؤجر يكونان في نفس القوة الاقتصادية مما يسمح ذلك للمستأجر مناقشة شروط العقد [1].

و لكي يكون عقد ايجار السفينة صحيحا يجب ان يتوفر فيه الأركان اللازمة و المتمثلة في أهلية الأداء أي قدرة الطرفين على التعبير عن ارادتهم و كذلك توفر الايجاب و القبول بينهما و ان يكون الهدف من ايجارها مشروعا و غير مخالف للآداب العامة ، كما يجب على المؤجر ان يسلم السفينة و التي تكون صالحة للملاحة البحرية للمستأجر في المكان و الميعاد المتفق عليه لكي يتمكن المستأجر من الانتفاع بالسفينة طيلة مدة استئجارها [2].

الفرع الثاني : خصائص عقد ايجار السفينة

سنقوم بالتطرق لخصائص عقد ايجار السفينة على النحو التالي :

- **عقد ايجار السفينة عقد رضائي** : حيث نصت المادة 641 من القانون البحري الجزائري على :" **تحدد التزامات و شروط و اثار الاستئجار بين الأطراف عن طريق عقد يتفق عليه بكل حرية** " ، أي ان العقد ينعقد بموجب اتفاق الطرفين كما يقومان بوضع شروطه بكل حرية و لا يوجد هناك اذعان بينهما .
- **عقد ايجار السفينة عقد معاوضة** : وهذا لان العقد يقوم على ان يضع المؤجر سفينة صالحة للملاحة البحرية سواء كانت مجهزة ام لا تحت تصرف المستأجر الذي بدوره ينتفع بها مقابل دفع هذا الأخير الأجرة .
- **عقد ايجار السفينة عقد تجاري** : نصت المادة 03 من القانون التجاري الجزائري على : " **يعد عملا تجاريا بحسب الشكل : ... كل عقد تجاري يتعلق بالتجارة البحرية و الجوية** " و بما ان عقد ايجار السفينة من العقود البحرية فانه عقد تجاري بحسب الشكل.

---

[1] مصطفى كمال طه ، مرجع سابق ، ص 260 .

[2] محمد غريب عبد العزيز ، النظام القانوني للنقل البحري و الحاويات ، دون طبعة ، دار منشأة المعارف ، الإسكندرية ، 2004 ، ص 87 .

- **عقد ايجار السفينة عقد ايجار الأشياء و خدمات** : ان ايجار السفينة يعتبر من عقود ايجار الأشياء، و هذا على أساس ان محله هو الانتفاع بالسفينة، و هي عبارة عن شيء ، كما يعتبر مزيج بين ايجار الشيء و ايجار العمل، لان المؤجر لا يضع تحت تصرف المستأجر السفينة فقط، بل يضع أيضا تحت تصرفه خدمات الربان و البحارة[1]

الفرع الثالث : اطراف عقد ايجار السفينة

و من خلال التعريف يتضح لنا ان عقد ايجار السفينة ينعقد بين طرفين ألا و هما المؤجر و هو كل شخص طبيعي او معنوي و يكون اما صاحب السفينة و هذا هو الأصل لكن لا يمنع ان يكون هو في حد ذاته مستأجر و قد قام بإعادة تأجيرها و يسمى هذا النوع التأجير من الباطن [2]، اما الطرف الثاني فيتمثل في المستأجر و الذي ينتفع من استئجار السفينة حيث يتم وضع تحت يده سفينة سواء لمدة معينة او لرحلة او بهيكلها مقابل دفعه الاجر [3]، كما يمكن ابرام عقد ايجار السفينة من قبل وسطاء كالسمسار البحري و الوكيل بالعمولة كما يمكن للربان ان يبرم العقد عن طريق توكيل صريح من طرف المجهز.

أولا : الأطراف الرئيسية في عقد ايجار السفينة

1. مؤجر السفينة :

المؤجر هو كل شخص طبيعي او معنوي يقوم باستغلال السفينة اما باسمه باعتباره مالكا للسفينة و هو الأصل الا ان المؤجر قد يكون غير المالك اذا ما قام مستأجر السفينة بدوره بإعادة تأجيرها من الباطن كما هو معروف في القانون التجاري[4]، فاذا كان المؤجر شخص

[1] الغنيمي حمدي، القانون البحري، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، محاضرات في ،1988 ص 68.

[2] مجاجي سعاد ، مشارطات ايجار السفن ، المجلة الجزائرية للقانون البحري و النقل ، العدد السادس ، 2017 ، ص 51.

[3] اكلي ليندة ، احتيال الأطراف على عقد ايجار السفينة على أساس الرحلة ، حوليات جامعة الجزائر 1 ، المجلد 34 ، العدد 03 ، 2020 ، ص 222 .

[4] محمود شحماط، مرجع سابق، ص 131.

طبيعي يقوم المالك بتوقيع العقد بنفسه، اما اذا كان شخص معنوي ففي هذ الحالة يكون إبرام العقد بموجب الممثل القانوني المفوض بذلك[1].

2. مستأجر السفينة:

المستأجر هو الذي ينتفع نتيجة ابرام عقد ايجار السفينة، و ذلك عند وضع السفينة او جزء منها تحت يده، لقاء اجر لمدة معينة او لعدة رحلات، كما يمكن استئجارها بهيكلها قد يكون كل شخص طبيعي أو معنوي يقوم باستغلال السفينة بنفسه لنقل بضائع مملوكة له أو للغير أو لنقل الاشخاص، وفي هذ الحالة يأخذ صفة الناقل البحري، أما إذا تعلق الامر بالشخص المعنوي فيتم إبرام عقد الايجار بواسطة ممثلين عن الشخص المعنوي، الذين يخول لهم بموجب توكيل خاص إبرام عقد الايجار، كما أجاز المشرع الجزائري للطرف الثاني في عقد الايجار إبرام عقد الايجار من الباطن[2].

ثانيا : الوسطاء في ابرام عقد ايجار السفينة

1. السمسار :

السمسرة عقد يلزم لقيامه توافر الأركان الموضوعية العامة للعقد و المتمثلة في الرضا و المحل و السبب، و يمكن تعريف عقد السمسرة على انه العقد الذي يلتزم السمسار بمقتضاه بالسعي في إتمام صفقة معينة لمن وسطه و ذلك في مقبل اجر تتمثل هذه الأجرة عادة في نسبة مئوية من قيمة الصفقة، أي يتمثل دور السمسار في التقريب بين شخصين في صفقة معينة لإتمامها[3].

و لقد نصت المادة 631 من القانون البحري الجزائري على : " **يعد سمسارا بحريا كل شخص طبيعي او معنوي يلتزم مقابل اجر و بموجب وكالة بالعمل كوسيط لإبرام عقود الشراء السفن و بيعها و عقود الاستئجار و النقل البحري و العقود الأخرى التي تتعلق بالتجارة**

[1] كمال حمدي ، مرجع سابق ، ص 442.

[2] كمال حمدي، مرجع نفسه، ص 442.

[3] محمد سيد الفقي، مرجع سابق، ص 279.

البحرية" ، من خلال نص المادة يتضح لنا ان مهام السمسار البحري لا تنحصر فقط في مهام الوساطة المعروفة بالتقريب بين اطراف العقد، و التسهيل في تقريب وجهات نظرهم تمهيدا لإبرام عقد الايجار، بل تتعدى ذلك إذا كان مفوضا من طرف موكله للتوقيع على المشارطة وبذلك يخرج من صفته كوسيط و يصبح وكيلا عن المؤجر بإمكانه توقيع العقد باسم المؤجر و لحسابه.

2. الوكيل بالعمولة :

ان الوكالة بالعمولة هي صورة خاصة للوساطة في التعامل تتميز بأن الوسيط فيها أي الوكيل بالعمولة هو الذي يتولى بنفسه إتمام الصفقة المكلف بها فيبرم العقد و يتعامل مع الغير باسمه الشخصي و لكن لحساب العميل[1]، و يبرم عقد إيجار السفينة بواسطة وكيل عن المؤجر أو المستأجر أو وكيل عن الممثل القانوني إن كان شخصا معنويا بالنسبة للمؤجر أو المستأجر والاثار المترتبة عن هذه الوكالة تقع على الطرف الاصيل على بحيث نرجع بهذا الصدد إلى أحكام النيابة في القانون المدني لان الوكالة هنا عامة، وليست خاصة بعقد إيجار السفينة[2].

3. الربان:

بما ان السفينة تبحر في عرض البحر بعيدا عن سلطة الدولة و رقابة المجهز فان الامر يحتاج الى شخص يمثل المجهز على متنها و يتمثل هذا الشخص في الربان و الذي نص عليه المشرع الجزائري في المادة 580 من القانون البحري الجزائري على انه : " **يتولى قيادة السفينة ربان يعين من بين الأشخاص المؤهلين قانونا**" ، و للربان صفة النيابة عن المجهز في خارج الأماكن التي تقع فيها مؤسسات هذا الأخير و ذلك في اطار الاحتياجات العادية

[1] محمد سيد الفقي، العقود التجارية، دون طبعة، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان ، 2011، ص31.

[2] اكلي ليندا، النظام القانوني لعقد ايجار السفينة، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص ،كلية الحقوق و العلوم السياسية، جامعة المولود العمري، تيزي وزو، 2021 ، ص 54.

للسفينة و الرحلة[1]، الا ان ايجار السفينة ليس من احتياجات السفينة العادية و عليه يقوم الربان بتأجير السفينة في حالة وجود توكيل صريح من المجهز يسمح له بذلك[2].

الفرع الرابع : اثبات عقد ايجار السفينة

يمكن اثبات عقد ايجار السفينة اما عن طريق مشارطة الايجار او عن طريق سند الشحن كما يمكن اثباته بواسطة المراسلات و هذا ما سنفصل فيه من خلال هذا الفرع.

أولا : اثبات عقد ايجار السفينة بمشارطة الايجار

نصت المادة 642 من القانون البحري الجزائري على : " **يجب ان يثبت عقد الاستئجار بالكتابة . و ان عقد ايجار السفينة هو العقد الذي يتضمن التزامات الأطراف . و لا تطبق قاعدة الاثبات هذه على السفن التي تقل حمولتها الاجمالية عن 10 أطنان** . " من خلال نص المادة يتضح لنا ان المشرع الجزائري قد فرق بين نوعين من السفن بالنسبة لأحكام عقد ايجار السفينة :

- اذ ان السفن التي تكون حمولتها من 10 طن فما فوق يجب اثبات عقد ايجارها بالكتابة ، أي ان اثبات التصرفات القانونية التي ترد على السفينة لا يكون الا بالكتابة الرسمية .
- اما النوع الثاني فهو يخص السفن التي تقل حمولتها عن 10 طن اذ ان في هذه الحالة لا يشترط الكتابة فبالتالي اثبات عقد ايجارها ويتم اثباته بكامل الطرق القانونية .

و ترجع التفرقة بين السفن من حيث الحمولة بالنسبة لعقد ايجار السفينة الى ان السفن التي تقل عن 10 طن عادة ما تستعمل لغرض الصيد و النزهة و بعض سفن القطر و الارشاد

---

[1] انظر المادة 583 من الامر 76_80، سالف الذكر .

[2] تنص المادة 585 من الامر 76_80 على : "لا يمكن لربان السفينة ان يقوم بالتزامات أخرى الا بموجب توكيل صريح من المجهز".

و لا تعمل كأداة للتجارة البحرية على عكس السفن التي تكون حمولتها اكثر من 10 طن غالبا ما تقوم بالتجارة البحرية كالنقل البحري للبضائع و المسافرين[1] .

و عادة يتم تفريغ إرادة الطرفين في صك او ورقة يطلق عليها " مشارطة الايجار " و لا يفرض القانون شكل معين لهذا المحرر ، الا ان ابتدع العمل أنواع من مشارطات الايجار النموذجية كالمشارطات الزمنية النموذجية لمؤتمر البلطيق عام 1939 ، و مشارطات البحر المتوسط لخدمات المعادن ، كما ان هناك نماذج أخرى وضعت خصيصا لنوع معين من البضائع كالخشب و الفحم و الحبوب ، و يمكن لأطراف العقد ان يعدلوا في الشروط الموجودة في المشارطة حتى تتماشى مع مصالحهم [2] ، و مع ان القانون لا ينص على نموذج معين لمشارطة ايجار السفينة الا انه يجب ان تنص هذه الأخيرة على مجموعة من البيانات كما نصت المادة 643 من القانون البحري الجزائري : " **يجب ان يتضمن عقد ايجار السفينة ما يلي :**

أ_ العناصر الفردية للسفينة

ب_ اسم و عنوان المؤجر و المستأجر

ج_ النسبة المئوية للأجر الخاص باستئجار السفينة

د_ مدة العقد او بيان الرحلات التي يجب القيام بها . "

و يكون لعقد ايجار السفينة شروط موضوعية و هي نفسها المعمول بها في القواعد العامة لإبرام العقود و المتمثلة في الرضا و المحل و السبب و هذا ما تطرقنا لو سابقا في المبحث الأول من الفصل الأول تحت عنوان الأركان الموضوعية لعقد شراء السفينة .

[1] هاني دويدار ، الوجيز في القانون البحري ، دون طبعة ، دار الجامعة الجديدة للنشر ، الإسكندرية ، 2001 ، ص197.

[2] محمد سيد الفقي ، مرجع سابق ، ص 286 .

ثانيا : اثبات عقد ايجار السفينة بسند الشحن

ان وثيقة الشحن او بما تعرف بسند الشحن ظهرت عند تطور التجارة البحرية، اذ انها تلعب دورا هاما في التجارة العالمية، فهي أداة اثبات عقد النقل البحري، و تثبت استلام البضائع و شحنها، و تمثل البضائع المشحونة[1]، اما عقد النقل المبرم في مرحلة تلي عقد ايجار السفينة هو عقد مستقل، يوقع بين المرسل اليه و اطراف عقد الايجار، و تسمى هذه الوثيقة بسند الشحن لمشارطة الايجار.

وفي جميع الحالات التي يتم فيها النقل بموجب مشارطات إيجار يتم إصدار سندات الشحن الا ان سند الشحن في هذه الحالة لا يثبت في الواقع الا استلام الربان لكمية البضاعة الثابتة به، فهذا السند هو الذي يعطي الحق للشاحن (الطرف في المشارطة) أن يتقدم في ميناء الوصول مطالبا الربان بتسليم البضاعة[2]، فإذا تعلق الامر بإيجار السفينة يحرر سند الايجار كوثيقة مثبتة للعقد، أما إذا تعلق الامر بعقد النقل البحري فلا يحرر الا سند شحن مثبت للعقد والشحن معا.

ثالثا : المراسلات كأداة لإثبات عقد ايجار السفينة

يمكن اعتبار الرسائل و البرقيات المتبادلة و التي تحمل الايجاب و القبول من قبل الطرفين طريقة من طرق اثبات عقد ايجار السفينة، و ذلك كون ان المشرع الجزائري لم يشترط شكلا محددا في اثبات عقد ايجار السفينة، اذ امنه يشترط ان يكون في محرر تتوفر فيه جميع البيانات اللازمة، كما لا يشترط ان يكون العقد كله محرر في وثيقة واحدة[3]، و عليه يمكن اعتبار الرسائل و البرقيات و الخطابات دليل اثبات خاصة اذا كانت تتضمن جميع البيانات الأساسية.

---

[1] نظم المشرع الجزائري وثيقة الشحن في الفصل الثاني من الباب الأول تحت عنوان وثيقة الشحن من المادة 748 الى المادة 769 من الامر 76_80 السالف ذكره.

[2] ملزي عبد الرحمن، نظام المسؤولية المحدودة في عقد النقل البحري، رسالة لنيل شهادة دكتوراه الدولة في القانون الخاص، كلية الحقوق، بن يوسف بن خدة، جامعة الجزائر، 2007 ، ص 128.

[3] كمال حمدي، القانون البحري، مرجع سابق، ص 371.

المطلب الثاني : صور ايجار السفينة

تتعدد صور ايجار السفينة فهناك ايجار السفينة و هي مجهزة و هي بدورها تنقسم الى ايجار السفينة بالمدة و يقصد به وضع المجهز سفينة مجهزة تحت يد المستأجر لفترة معينة و يكون في هذه الحالة المؤجر محتفظا بالتسيير الملاحي للسفينة على عكس ايجار السفينة على أساس الرحلة يحتفظ المؤجر بالتسيير الملاحي و التجاري معا ، تما الصورة الأخيرة و هي ايجار السفينة بهيكلها ففي هذه الحالة تنتقل كلا الادارتين الملاحية و التجارية الى المستأجر حيث يعتبر هو مجهز السفينة و عليه سنتطرق الى ايجار السفينة المجهزة (الفرع الأول) و ايجار السفينة الغير مجهزة (الفرع الثاني).

الفرع الأول : ايجار السفينة المجهزة

تنقسم صورة ايجار السفينة المجهزة الى ايجار السفينة لمدة معينة و الى ايجار السفينة على أساس الرحلة.

أولا : ايجار السفينة لمدة معينة

نصت المادة 695 من القانون البحري على ان : " **يتعهد المؤجر بموجب عقد استئجار السفينة لمدة معينة بان يضع سفينة مزودة بالتسليح و التجهيز تحت تصرف مستأجر السفينة لمدة معينة و يدفع المستأجر بالمقابل اجرة الحمولة** " و يتضح لنا من خلال نص المادة ان عقد ايجار السفينة لمدة معينة هو عقد يلتزم بمقتضاه المؤجر بان يضع سفينة مجهزة تجهيزا كاملا تحت تصرف المستأجر و ذلك في مدة محددة يتفق عليها الأطراف و في المقابل يقوم المستأجر بدفع الأجرة.

ثانيا : ايجار السفينة على أساس الرحلة

يعتبر عقد استئجار السفينة على أساس الرحلة من بين صور عقد ايجار السفينة حيث نصت المادة 650 من القانون البحري الجزائري على ان : " **يتعهد المؤجر في عقد استئجار السفينة على أساس الرحلة ، بان يضع كليا او جزئيا سفينة مزودة بالتسليح و التجهيز تحت تصرف المستأجر للقيام برحلة او اكثر و بالمقابل يتعهد المستأجر بدفع اجرة السفينة**".

من خلال نص المادة يتضح لنا الفرق بين عقد ايجار السفينة لمدة معينة و عقد ايجار السفينة بالرحلة حيث في الحالة الأولى يكون الايجار على كامل السفينة دون تجزئتها على عكس ايجار السفينة بالرحلة يمكن ان يتم الايجار على جزء من السفينة الا انهما يتفقان على ان المؤجر هو من يقوم بتجهيز السفينة في مقابل دفع المستأجر للأجرة .

و يحتفظ مؤجر السفينة في هذه الصورة بالتسيير الملاحي و التجاري للسفينة و هذا ما نص عليه القانون البحري الجزائري [1] و عليه فان الربان و الطاقم البحري يكونوا تابعين للمؤجر و تكون مسؤولية الاضرار التي تصيب البضائع على عاتقه الا اذا اثبت انه قام بالتزاماته على اكمل وجه .[2]

كما يعتبر عقد ايجار السفينة بالرحلة عقدا مختلطا حيث انه عقد ايجار الأشياء و الذي يقصد بها السفينة كما انه عقد ايجار للخدمات و المتمثلة في خدمات الربان و الطاقم البحري التابعين للمؤجر ، و يكون هذا النوع من ايجار السفينة منتشرا في السفن الجوالة حيث يقوم المستأجر اما شخص طبيعي او معنوي بالتعاقد مع المؤجر لاستئجار السفينة سواء لمدة محددة او بالرحلة لنقل البضائع و هذا نظرا لما يحققه ذلك من فوائد اقتصادية للمستأجر من خلال تخفيض اجرة النقل و كذلك السرعة في توصيل البضاعة.

الفرع الثاني : ايجار السفينة الغير مجهزة (بهيكلها)

تنص المادة 724 من القانون البحري الجزائري على :" **يتعهد المؤجر بموجب عقد استئجار السفينة بهيكلها ، بأن يضع السفينة بدون تسليح او تجهيز تحت تصرف المستأجر لوقت محدود و يتعهد المستأجر بدوره بدفع الايجار** ". يتبين لنا من خلال نص المادة انه يتم عقد ايجار السفينة بهيكلها عندما يسلم المؤجر سفينة غير مجهزة لا بالربان و لا بأشخاص

[1] انظر المادة 651 من الامر 76_80 ، السالف ذكره .

[2] عبد القادر العطير ،باسم محمد ملحم ، شرح قانون التجارة البحرية ، الطبعة الأولى ، الإصدار الأول ، دار الثقافة للنشر و التوزيع ، 2009 ، ص ص 209_210 .

الملاحة البحرية و لا تحتوي لا على الوقود و لا على المؤونة للمستأجر مقابل دفع هذا الأخير الأجرة .

كما نص المشرع الفرنسي في القانون الصادر سنة 1966 على ان : " **يلتزم المؤجر في عقد استئجار الهيكل العاري بأن يضع بتصرف المستأجر لوقت محدد و مقابل دفع بدل الايجار سفينة معينة دون تجهيز و لا اعداد او بتجهيز و اعداد غير كاملين** " [1].

من خلال التعريفين نستنتج ان في هذه الحالة المستأجر هو من يقوم بتجهيز السفينة فيتعاقد مع الربان و الطاقم البحري و يزودها بالمؤن و الوقود فيكون المستأجر مجهزا بدلا عن مالك السفينة .

و يقصد بالتجهيز كما ذكرنا سابقا انه تهيئة السفينة بوجه عام للاستغلال البحري من خلال تزويدها بالمؤن و الوقود و الأدوات و الألات اللازمة لملاحتها البحرية كما يقوم بإبرام عقود الاستخدام مع الربان و البحارة ، و ليس بالضرورة ان يكون المستأجر هو من يجهز السفينة بالكامل في عقد ايجار السفينة بهيكلها حيث يمكن ان يتفقا الأطراف على ان يقوم المؤجر بتجهيزها جزئيا بالمؤن و الوقود مثلا [2] .

و يتمتع المستأجر بالتسيير الملاحي والتجاري للسفينة أي يكون هو المسؤول الوحيد عن الالتزامات التي عقدها الربان لخدمة السفينة [3]، و عليه يترتب عن هذا التأجير انتقال الإدارتين الملاحية و التجارية للمستأجر، حيث يقوم المستأجر عادة باختيار الربان و الطاقم البحري ، و يلتزمون باتباع التعليمات التي يعطيها المستأجر في كل ما يتعلق باستغلال السفينة خلال فترة التأجير كما يقوم بإبرام عقود النقل بموجب سندات شحن مع الشاحنين وبالتالي يعتبر هو الناقل في مواجهتهم، وتطبق عليه الاحكام القانونية الخاصة بعقد النقل

[1] حريز أسماء ، قواعد استئجار السفن بهيكلها دراسة على ضوء القانون البحري الجزائري و القانون الفرنسي ، مجلة الدراسات القانونية ، المجلد 08 ، العدد 01 ، جامعة يحيى فارس بالمدية (الجزائر) ، 2022 ، ص 208 .

[2] كراش ليلى ، مشارطة الايجار صورة للاستغلال التجاري للسفينة ، حوليات جامعة الجزائر 01 ، المجلد 36 ، العدد 03، 2022 ، ص 150 .

[3] المادة 730 من الامر 76_80، سالف ذكره .

البحري و عليه يكتسب مستأجر السفينة غير مجهزة صفة المجهز بكل ما يرتبط بهذا الوصف من آثار قانونية، كما أنه يكتسب في موجهة الشاحن صفة الناقل البحري[1] ، و عليه يتم التفرقة بين الادارتين الملاحية و التجارية ، فيقصد بالأولى كلما يتعلق بصيانة هيكل السفينة و الاتها و ملحقاتها و تزويدها بالوقود و المؤن إضافة الى التسيير الفني للسفينة اما الإدارة التجارية يقصد بها تولي جميع العمليات الخاصة بالاستغلال التجاري للسفينة من ابرام العقود و تنفيذها و استلام و تسليم البضاعة و شحنها و رصها و تفريغها الى غير ذلك [2].

[1] كراش ليلى ، مرجع سابق ، ص150 .

[2] حريز أسماء ، مرجع سابق ، ص209.

المبحث الثاني: الأثار المترتبة على عقد إيجار السفينة و انقضاءه

بما ان عقد ايجار السفينة من العقود الملزمة للجانبين فانه يرتب اثار قانونية لكلا الطرفين و التي سنقتصر في دراستنا علا التزاماتهما من دون الإشارة الى الحقوق التي يرتبها هذا العقد لهؤلاء باعتبار ان الحقوق المقررة لكل طرف من اطراف العقد تتمثل التزامات للطرف الاخر، كما يمكن للعقد ان ينقضي سواء بإرادة الأطراف او لأسباب غير ارادية، و عليه سنفصل من خلال هذا المبحث في التزامات الأطراف في عقد ايجار السفينة (المطلب الأول) و انقضاء عقد ايجار السفينة (المطلب الثاني).

المطلب الأول: التزامات الأطراف في عقد إيجار السفينة

إن عقد إيجار السفينة من العقود الملزمة لجانبين ،فآثاره تقع على كلا الطرفين فيتوجب على المستأجر و المؤجر تنفيذ التزاماته وفقا لما اتفق عليه، أما في حالة اخلال أحدهما اتجاه الطرف الآخر فيتحمل مسؤولية ذلك، فنجد ايجار السفينة بالمدة و يقصد به وضع المجهز سفينة مجهزة تحت يد المستأجر لفترة معينة و يكون في هذه الحالة المؤجر محتفظا بالتسيير الملاحي للسفينة على عكس ايجار السفينة على أساس الرحلة يحتفظ المؤجر بالتسيير الملاحي و التجاري معا ، أما ايجار السفينة بهيكلها تنتقل كلا الادارتين الملاحية و التجارية الى المستأجر حيث يعتبر هو مجهز السفينة ، فمن التزامات المؤجر تقديم سفينة صالحة للملاحة و إبقائها طيلة العقد مع الالتزام بتجهيز السفينة و إصلاحها و التأمين عليها مع استعمالها وفقا للغرض الذي أنشئت من أجله و المحافظة عليها وردها عند انتهاء العقد ، أما التزامات المستأجر فتتمثل في دفع الأجرة و المصاريف و الرسوم الناشئة عن استغلال السفينة

وعليه سنتطرق إلى الالتزامات المترتبة على عقد إيجار السفينة المجهزة (الفرع الأول) و الالتزامات المترتبة على عقد إيجار السفينة غير المجهزة (الفرع الثاني) .

الفرع الأول: الالتزامات المترتبة على عقد إيجار السفينة المجهزة .

إيجار السفينة عقد يلتزم بمقتضاه المؤجر بأن يضع تحت تصرف المستأجر سفينة معينة أو جزءا منها مقابل أجرة و يمكن أن يتم استئجار السفينة على أساس الرحلة أو لمدة معينة أو بهيكلها[1]، فالالتزام الأساسي الذي ينشأ عن عقد الإيجار بصفة عامة و المترتب في ذمة المؤجر إنما هو الالتزام بتمكين المستأجر من الانتفاع بالعين المؤجرة بدل إيجار معلوم[2] فيلتزم مؤجر السفينة في مواجهة المستأجر بعدة التزامات تنشأ نتيجة عقد إيجار السفينة إلا أن الالتزامات تختلف في حالة إيجار السفينة لمدة معينة (أولا)، و إيجار السفينة على أساس الرحلة (ثانيا).

أولا : الالتزامات الناشئة عن ايجار السفينة لمدة معينة

يترتب عن عقد ايجار السفينة لمدة معينة التزامات لكلا الطرفين تتمثل في :

1. التزامات المؤجر

تنص المادة **697** من القانون البحري الجزائري على أنه:" **يتعين على المؤجر أن يبقى السفينة..... و كذلك التأمين على السفينة و دفع رواتب أفراد الطاقم و لواحقها و تزويدها بالمؤونات المناسبة و كل الخدمات المطلوبة** " فالمؤجر يلتزم بتقديم سفينة صالحة للملاحة من خلال التأمين عليها و تقديم خدمات الطاقم البحري

فيبرم التأمين على السفن في العادة لفترة محددة بأن يؤمن المجهز على سفينته من الأخطار التي تهدده خلال ذلك المدة و عادة ما تكون محددة بسنة ،فالمؤمن يختار التأمين على السفينة من الأخطار البحرية لفترة معينة عوض أن يؤمن على كل رحلة على حدة و التي لا تتجاوز مدة 12 شهر، ومن خلال المادة أعلاه فالمشرع لم يذكر الأخطار التي يجب التأمين عليها ، لأن المؤجر في عقد إيجار السفينة لمدة معينة يحتكر بالتسيير الملاحي

[1] انظر المادة 640 من الأمر 76-80 ، السالف ذكره .

[2] انظر المادة 467 فقرة الاولى من الامر 75_58، السالف ذكره.

للسفينة فقط ، لأن المؤجر يتحمل تبعية التأمين على هيكل السفينة لأنه مالك لها وفقدانها أو عدم تصليحها تقع عليه ، كما يؤمن المؤجر على الأجرة تفاديا لحالات إعسار المستأجر[1].

كما يقع على عاتق المؤجر تسليم السفينة في المكان و الزمان المتفق عليه و هي صالحة للملاحة البحرية و تكون معينة و مجهزة تجهيزا كاملا من مؤن و الات و ابرام عقود استخدام الربان و الطاقم البحري و كذا كل العقود اللازمة ، كما يجب عليه ابقاءها على نفس الحالة طيلة مدة الاتفاق ، و يكون هذا النوع من الايجار على كامل السفينة اذ لا يمكن ان يرد على جزء من السفينة[2] ، و يبقى المؤجر في هذه الحالة محتفظا بالتسيير الملاحي للسفينة و عليه يبقى الربان و الطاقم البحري ممثلين عن المؤجر و يجب عليهم اتباع تعليماته[3] لأن الالتزام بتقديم خدمات الطاقم البحري في عقد إيجار السفينة لمدة ممثلة في الربان و البحارة الذي يضعهم المؤجر في خدمة المستأجر لانتقال السلطة التجارية إليه و الذي يلزم أن يكون الطاقم كافي من حيث العدد و الكفاءة لتشغيلها في الاستغلال التجاري.

أما إذا أصيبت السفينة المؤجرة بضرر أثناء القيام بالملاحة البحرية فتصبح غير صالحة للاستعمال التجاري و إصلاحها يحتاج لمدة تجاوز 24 ساعة[4] فإن أجرة الحمولة في هذه الحالة لا تكون مستحقة الدفع خلال المدة الزائدة التي تبقى فيها السفينة ، فإذا لم يوجد اتفاق خاص فإن الأجرة تنخفض إذا رد المستأجر السفينة قبل انتهاء مدة التأخير، ماعدا إذا كان توقف السفينة المتسبب فيه المستأجر أو عندما لا تتعدى هذه الأوقات أربع وعشرين ساعة [5].

---

[1] أكلي ليندة ، النظام القانوني لعقد إيجار السفينة ، رسالة دكتوراه ، جامعة مولود معمري تيزي وزو ، كلية الحقوق و العلوم السياسية ، 22-09-2021 ،168 .

[2] مصطفى كمال طه ، مرجع سابق ، ص 265 .

[3] انظر المادة 700 من الامر 76_80 ، السالف ذكره .

[4] انظر المادة 710 من الامر 76-80 ،السالف ذكره .

[5] محمود شحماط ، القانون البحري الجزائري، دون طبعة ،دار العلوم للنشر و التوزيع ، سنة 2010 ، ص 82 .

2. التزامات المستأجر

تنص المادة **696** من القانون البحري الجزائري على أنه :"**يتعين على المؤجر الذي أبرم عقد الاستئجار لمدة معينة بأن يضع السفينة تحت تصرف المستأجر في الوقت و المكان المتفق عليهما و بحالة جيدة تسمح لها بالملاحة المجهزة مرفوقة بالوثائق المطلوبة و صالحة لممارسة العمليات المبنية في عقد استئجار السفينة** " فنجد أن للمؤجر التزاما أساسي يتمثل في أن يقدم في الموعد المحدد بالعقد و في الميناء المعين للسفينة المتفق عليه و بالشروط الواردة في العقد تحت تصرف المستأجر.

فيلتزم المؤجر بوضع السفينة كلها تحت تصرف المستأجر و تسليمها في التاريخ المتفق عليه إلا إذا كان ملزما بالتعويض عن الضرر الذي لحقه نتيجة التأخير في التسليم و المعتاد عليه في عقد إيجار السفينة لمدة معينة ،و عادة ما تكون السفينة في رحلة يستحيل معها تسليمها للمستأجر إلى غاية إتمام رحلتها ، و أما فيما يخص مكان التسليم فيتم وضع السفينة تحت تصرف المستأجر في المكان المتفق عليه في العقد[1].

فيقع على المؤجر عند تقديم السفينة للمستأجر ضمان صلاحية التجهيز طوال مدة العقد ناتج عن احتفاظه للتسيير الملاحي.

يتمثل الالتزام الرئيسي للمستأجر هو دفع اجرة الحمولة كما يقوم بدفع كل المصاريف المتعلقة بالاستغلال التجاري للسفينة بما في ذلك عنابر السفينة و اللازمة لسير الألات كما يجب عليه دفع اجرة الطاقم في حالة الساعات الإضافية [2].

و في هذه الصورة من ايجار السفينة تنتقل الإدارة التجارية للسفينة الى المستأجر و منه يقوم الربان بتتبع التعليمات الصادرة من المستأجر فيما يتعلق بالاستغلال التجاري كإصدار سندات الشحن و تعيين خط السير و الموانئ التي يرسو فيها و كيفية تنفيذ عملية

[1] أكلي ليندة ، مرجع سابق ، ص 162 .

[2] انظر المادة 704 من الامر 76_80 ، السالف ذكره .

الشحن و التفريغ و تسليم البضائع ، كما يستطيع المستأجر بتأجير السفينة من الباطن الا اذا نص عقد الايجار على عكس ذلك[1].

ثانيا: الالتزامات الناشئة عن عقد ايجار السفينة على أساس الرحلة

ينتج عن عقد ايجار السفينة على أساس الرحلة مجموعة من الالتزامات تتمثل في :

1. التزامات المؤجر

يلتزم المؤجر في عقد ايجار السفينة بالرحلة بوضع سفينة كاملة صالحة للملاحة البحرية و مجهزة تجهيزا كاملا تحت تصرف المستأجر ، كما يلتزم بالمحافظة على السفينة خلال الرحلة لتكون في حالة جيدة و مزودة بالوثائق المطلوبة و يقوم بجميع المساعي لتنفيذ الرحلة او الرحلات المنصوص عليها في بنود عقد ايجار السفينة[2].

كما يقوم المؤجر للسفينة بالرحلة بواسطة الربان الذي يتعين عليه الالتزام بخط السير إذ ليس عليه تغيير الطريق إلا إذا كان ذلك سبب كاضطراب الأحوال الجوية أو الملاحة أو كان تغيير الطريق من اجل تكملة حمولة السفينة في ميناء آخر ، فالمشارطة واردة على جزء من السفينة و يكون المؤجر مسؤولا عن الأضرار التي تلحق البضائع التي يستلمها ربان السفينة على ظهرها تنفيذا لأحكام عقد إيجار السفينة إلا إذا ثبت العكس[3].

فربان السفينة المؤجرة بالرحلة ملزم بالذهاب إلى ميناء الوصول المحدد بالعقد و ليس إلى ميناء آخر ، إلا إذا أجازت المشارطة للربان في حالة وجود مانع من التفريغ في الميناء المتفق عليه

[1] مصطفى كمال طه ، مرجع سابق ، ص 266 .

[2] انظر المادة 652 من الامر 76_80 ، السالف ذكره .

[3] محمود شحماط ، القانون البحري الجزائري، مرجع سابق ، ص 80 .

كما نصت المادة **654** من القانون البحري الجزائري على : " **يجب على المؤجر ان يقدم السفينة المحددة في التاريخ و المكان المعينين و ان يجعلها مهيأة للتحميل خلال مواعيد الشحن و التفريغ و كذلك في اجال الشحن و التفريغ** ".

اذا كانت السفينة مؤجرة بالكامل فإنها يجب ان توضع بأكملها تحت تصرف المستأجر ما عدا الأقسام الخاصة بالربان و الطاقم البحري و الأماكن الخاصة بالمؤن و وقود السفينة كما اذا كانت مؤجرة بكاملها او بقسم منها فلا يحق للربان او المؤجر ان ينقل أي بضاعة أخرى الا بإذن مستأجرها[1].

2.التزامات المستأجر

يلتزم المستأجر بإحضار البضاعة في المكان و الزمان المتفق عيهما كما يجب عليه دفع اجرة الحمولة كاملة و ما يلحقها من نفقات على ان تحسب له المصاريف المخصصة للسفينة و ثلاثة ارباع اجرة البضائع المشحونة بدلا من بضائعه ما اذا لم يحضر البضاعة المتفق عليها .

كما يتحمل المستأجر للسفينة على أساس الرحلة عملية شحن البضائع و تفريغها و تحكم وضع المستأجر شروط المشارطة التي تلقى عبء الشحن في نطاق حمولة معينة على المؤجر دون المستأجر

كما يلتزم المستأجر مقابل نقل بضاعته دفع اجرة الحمولة حسب الاتفاق المبرم بينهما و ذلك حين يقوم المؤجر بالتزامه و المتمثل في وضع سفينة صالحة للملاحة البحرية و مجهزة في ميناء التحميل تحت تصرف المستأجر حيث يعتبر هذا الالتزام من اهم الالتزامات التي تقع على عاتق المستأجر و ذلك حسب الاتفاق الذي بينهما و عليه فهناك عدة حالات تكون الأجرة فيها مستحقة كاملة و هي[2] :

[1] محمد سيد الفقي ، مرجع سابق ، ص ص 294_295 .

[2] محمد غريب عبد العزيز، مرجع سابق ، ص 103.

- ❖ تستحق اجرة الحمولة اذا قام المؤجر بوضع سفينة تحت تصرف المستأجر ، و قام هذا الأخير بتحميل البضاعة المتفق عليها .
- ❖ اذا لم يحضر المستأجر البضاعة تحت روافع السفينة في ميناء التحميل .
- ❖ اذا كان عدم تسليم البضاعة بسبب خطأ او اهمال المستأجرين او ممن لهم الحق في استلامها .
- ❖ اذا اضطر الربان لبيع البضاعة بسبب تلفها او قام بإتلافها بسبب خطورتها .
- ❖ اذا هلكت البضاعة بسبب عيب خفي فيها .

اما الحالات التي تكون فيها الأجرة غير مستحقة هي عندما تطرأ قوة قاهرة قبل بدأ الرحلة البحرية تجعل من تنفيذ العقد مستحيلا في هذه الحالة يتم فسخ العقد.

و لاستفاء الأجرة هناك ضمانات يتمتع بها المؤجر تتمثل في حق الامتياز و حق الحبس للبضائع المنقولة :

- **حق الامتياز** : نصت المادة 818 من القانون البحري الجزائري على ان : " **تدخل في باب الامتياز على البضائع المشحونة :**

د_ ديون اجرة الحمولة او المكافاة الأخرى الناتجة عن عقد استئجار السفينة و عقد النقل و مصاريف التفريغ المترتبة على البضاعة و اجرة المهلة الإضافية و المصاريف الأخرى المستحقة من جراء اتفاق إضافي في التحميل او التفريغ و كذلك التعويض المستحق من جراء التأخير في استلام البضاعة من قبل المرسل اليهم و مصاريف إيداع البضاعة الغير مطالب بها في المستودعات ".

من خلال نص المادة يتضح لنا ان للمؤجر حق الامتياز على البضائع المشحونة لاستفاء اجرة السفينة و لواحقها ، و تتمثل ملحقات الأجرة التعويض عن المهلة الإضافية على مدة الانتظار و التعويض عن التأخير في عمليات الشحن و التفريغ.

- **حق الحبس** : يمكن لمؤجر السفينة بان يقوم بحبس البضاعة في حالة عدم دفع المستأجر لأجرة الحمولة ، اما اذا دفع هذا الأخير لكفالة يستطيع ان يقتضي منها اجرة السفينة في هذه الحالة يمكن عدم حبس البضاعة [1].

الفرع الثاني :الالتزامات المترتبة على عقد ايجار السفينة الغير مجهزة (بهيكلها)

تتمثل التزامات عقد ايجار السفينة الغير مجهزة في :

أولا : التزامات المؤجر

يلتزم مؤجر السفينة في عقد ايجار السفينة بهيكلها بأن يضع سفينة غير مجهزة لا بالربان و لا طاقم بحري، و خالية من المعدات و المؤونة و كل لوازم السفينة لإعدادها للرحلة البحرية و ذلك لمدة معينة، كما يجب عليه تسليمها في المكان و الزمان المتفق عليهما[2]

ثانيا : التزامات المستأجر

يلتزم المستأجر السفينة في عقد ايجار السفينة بهيكلها بمجموعة من الالتزامات لا تختلف كثيرا عن التزامات المجهز و التي ذكرناها سابقا لذلك سنتحدث عنها باختصار :

- **التزام المستأجر بتجهيز السفينة و تزويدها بطاقم بحري** : نصت المادة 728 من القانون البحري الجزائري على : " **يجب على المستأجر بعد ان يزود السفينة بالتسليح و التجهيز على وجه كامل ان يستعملها بما يتفق مع مميزاتها التقنية و تخصيصها العادي** " من خلال نص المادة يتضح لنا ان المستأجر يقوم بتجهيز السفينة بكل وسائل التجهيز كالمؤن و الوقود و الآلات و غيرها من التسليح مع ان يقوم باستغلالها بما يتوافق مع مميزاتها ، كما يتولى المستأجر تزويد السفينة بالربان و الطاقم البحري حيث يتعاقد مع الربان وباقي أفراد الطاقم الذين يكونون تابعين له في أعمالهم الملاحية

[1] عبد القادر العطير ، باسم محمد ملحم ، مرجع سابق ، ص 221 .

[2] عادل علي المقدادي، مرجع سابق، ص 91.

و التجارية و يقوم بدفع اجرتهم و المؤونة و المصاريف الملحقة[1] ، و يكون مستأجر السفينة في هذه الصورة يتمتع بالاستغلال التجاري و التسيير الملاحي للسفينة ، ولهذا الغرض فإنه يكون هو المسؤول الوحيد عن جميع الالتزامات التي عقدها الربان لخدمة السفينة، وهو يضمن المؤجر بالنسبة لجميع طلبات الغير، و هذا ما نصت عليه المادة 730 من الامر 76_80 المتضمن القانون البحري الجزائري ، كما يجب عليه المحافظة على السفينة طيلة مدة العقد.

- **الالتزام بدفع الأجرة** : على مستأجر السفينة دفع للمؤجر ايجار السفينة وذلك مقابل استعمالها ، و يتم تحديد قيمة الايجار و طريقة دفعه في مشارطة الايجار[2].
- **الالتزام برد السفينة** : و من التزامات المستأجر في عقد ايجار السفينة الغير مجهزة رد السفينة الى المؤجر عند انتهاء مدة العقد و بالحالة التي كانت عليها عندما تسلمها باستثناء الاستهلاك العادي ، و يكون الرد في المكان و الزمان المتفق عليهما، كما يقوم برد ما كان عليها من مؤن و اذا تم استهلاكها التزم برد ما يماثلها، اما اذا تأجر في رد السفينة بسببه يقوم بتعويض المؤجر ما يعادل الأجرة عن خمسة عشر يوم الأولى ما لم يثبت المؤجر ان الضرر يتجاوز ذلك المقدار[3].

المطلب الثاني : انقضاء عقد إيجار السفينة

إن المال الطبيعي لأي عقد من العقود ينقضي بعد أن يرتب التزامات على عاتق أطرافه و من المعتاد أن ينتهي العقد بمجرد قيام الطرفين بالتزاماتهما اتجاه الطرف الآخر، و هو ما يسمى بالوفاء، و كذلك بانقضاء المدة المتفق عليها بين الطرفين أي بين المتعاقدين ، و مع ذلك أن هذه ليست الطريقة الوحيدة لانقضائه بل نجد طرق اخرى قد تخرج عن إرادة المتعاقدان و قد تحول دون تنفيد العقد .

[1] انظر نص المادة 729 من الامر 76_80 ، السالف ذكره .

[2] انظر المادة 731 من الامر 76_80 ، السالف ذكره .

[3] مصطفى كمال طه ، مرجع سابق ، ص 263 .

و للتفصيل أكثر سنتطرق إلى أن العقد ينقضي لأسباب ارادية الذي تتمثل في الوفاء و انتهاء المدة المحددة و الفسخ (الفرع الأول) ، وانقضاء العقد لأسباب غير ارادية الذي تتمثل في انفساخ العقد و هلاك البضاعة و موت المستأجر و التقادم المسقط (الفرع الثاني).

الفرع الأول: انقضاء العقد لأسباب إرادية

و يقصد بها تدخل ارادة طرفي العقد في إنهائه إما بالوفاء أو الاتفاق على مدة معينة لأن إذا انقضى عقد الإيجار وفقا للقواعد العامة بانقضاء مدته ، تعتبر مدة العقد بأهميتها البالغة في هذا النوع من إيجار السفينة ، و تعتبر العنصر الجوهري في العقد خصوصا إذا تعلق الأمر بإيجار السفينة بالمدة أو العارية ، أما إذا تعلق الأمر بالإيجار على أساس الرحلة فالأمر يختلف ، باعتبار الرحلة هي جوهر و أساس في العقد إذ ينتهي العقد بانتهاء الرحلة المحددة.

كما يمكن للعقد أن ينقضي بطرق غير عادية في حالة إهمال أحد الطرفين في تنفيذ التزاماته مما يؤدي إلى فسخ العقد.

أولا: الوفاء

فالوفاء بالالتزام هو التنفيذ العيني للالتزام الذي يتحمله المؤجر و المستأجر اتجاه بعضهما البعض ، أي أنه عقد بين المؤجر و المستأجر على إنهاء الالتزام عن طريق التنفيذ العيني و يجب الوفاء باعتباره تصرفا قانونيا ، أن يقوم به من يتمتع بأهلية التصرف و أن تخدم إرادته من عيوب الإرادة المعروفة و يكون الوفاء بالشيء المتفق عليه ، حيث يلتزم المؤجر بتسليم السفينة للمستأجر صالحة للغرض الذي استأجرت لأجله ، و في المقابل يلتزم المستأجر بالوفاء بالأجرة للمؤجر [1].

و الأصل أن يتم الوفاء بمجرد ترتب الدين في ذمة طرفيه، فحسب المادة **207** من نفس القانون :" يزول الالتزام إذا تحقق الشرط الفاسخ و يكون الدائن ملزما برد ما اخده فإذا استحال

[1] دربال عبد الرزاق، الوجيز في النظرية العامة للالتزام-مصادر الالتزام-،دون طبعة ،دار العلوم للنشر و التوزيع،2004،ص ص78-82.

الرد لسبب هو مسؤول عنه وجب عليه تعويض الضرر" فنجد أنه قد ينتهي عقد الإيجار إذا علق المتعاقدان التزامهما على شرط فاسخ.

فإذا قام كل من المؤجر و المستأجر بالوفاء بالتزاماتهما يترتب على ذلك انقضاء التزام كل منهما و إبراء ذمتهما من الدين نهائيا .

ثانيا: انتهاء المدة المحددة

تعد المدة العنصر الجوهري لعقد إيجار السفينة ، و هذا ما ينطبق على كل من إيجار السفينة بالمدة و هي غير مجهزة أو إيجارها مجهزة ، أما إذا تعلق الأمر بإيجار السفينة بالرحلة فان هذا النوع من الإيجار هو القيام بالرحلة أو برحلات محددة مما يجعل عنصر المدة عنصرا جوهريا في العقد ، و كونه عنصر مهما في تنفيذ الالتزامات الناشئة عنه[1]، فينقضي الإيجار بانقضاء المدة المتفق عليها بين الطرفان.

ثالثا: الفسخ

يعد فسخ العقد أحد الطرق الغير العادية لانقضاء العقد، و ذلك طبقا للقواعد العامة الذي نصها عليها في القانون المدني، إذ يحق لأحد أطراف العلاقة العقدية أن يطالب به في حالة الاخلال بالالتزامات التي رتبها العقد، و هذا ما نصت عليه المادة **119** من القانون المدني الجزائري : "**في العقود الملزمة للجانبين ،إذا لم يوف أحد المتعاقدين بالتزامه جاز للمتعاقد الآخر بعد اعذاره المدين أن يطالب بتنفيذ العقد أو فسخه، مع التعويض في الحاتين إذا اقتضى الحال ذلك و يجوز للقاضي أن يمنح المدين أجلا حسب الظروف، كما يجوز له أن يرفض الفسخ إذا كان ما لم يوف به المدين** ...." فيجوز للمتعاقد في العقود الملزمة للجانبين كعقد إيجار السفينة أن يطالب بفسخ العقد للمتعاقد الآخر بتنفيذ التزاماته اتجاه المتعاقد الآخر، و لهذا وجب أن يكون الطرف الذي طالب بالفسخ قد نفذ التزاماته اتجاه الطرف المخل وهذا من أجل أن تكون دعوى الفسخ مقبولة، و أن يقوم بتوجيه إعذار للمدين لتنفيذ التزامه .

[1] هاني دويدار ، المرجع السابق ، ص 207.

و من هذا المنطلق نجد ان القانون البحري أقر حالات خول بموجبها لأحد الأطراف أن يطلب فسخ العقد أمام القضاء، كما نجده نص على حالات اخرى إذا ما توافرت في عقد ايجار السفينة فإن ذلك يؤدي إلى فسخه نهائيا بقوة القانون، فإذا كان إيجار السفينة بالرحلة يفسخ العقد، فالبرجوع لنص المادة **689** من القانون البحري نجد المشرع الجزائري نص على حالات فسخ عقد ايجار السفينة بالنسبة لأنواعه الثلاث، حيث يفسخ عقد إيجار السفينة بدون تعويض الأطراف قبل ذهاب السفينة و بدون أن يكون هناك خطأ من أحد الأطراف إذا تبين:

أ-إن السفينة فقدت أو أصبحت نتيجة حادث غير قابلة للتصليح.

ب-أنها صودرت أو أوقفت من طرف السلطات المحلية لميناء التوقف.

ج-أنها منعت من التجارة من طرف البلد الذي خصص له العقد.

د-إذا وقع أي حادث له طابع القوة القاهرة التي تجعل تنفيذ الرحلة مستحيلا.

و عليه عند حدوث ما ذكر في المادة السابقة أعلاه ، خلال الرحلة البحرية يستطيع كل طرف أن يفسخ العقد، و يدفع للمستأجر أجرة الحمولة للمسافة و يتحمل مصاريف التفريغ و للمستأجر أيضا أن يفسخ العقد قبل البدء بالتحميل مع الالتزام بدفع تعويض للمؤجر على الضرر الذي لحق به، و لا يمكن أن يتجاوز التعويض أجرة الحمولة.[1]

و من منطلق ذلك نجد أن في عقد ايجار السفينة لمدة معينة يفسخ العقد فيهم في الحالات التالية:

أ-إذا تأخر المؤجر عن وضع السفينة تحت تصرف المستأجر، فله الحق في فسخ العقد إلا إذا لم يكن لهذا العقد أهلية بالغة[2].

[1] انظر المادة 692، الامر 76-80 ،السالف ذكره .

[2] انظر المادة 718، الامر 76-80، السالف ذكره .

ب-إذا لم يدفع المستأجر أجرة الحمولة في المدة المتفق عليها، يستطيع المؤجر فسخ العقد و طلب تعويضات من المستأجر عن خسارة أجرة الحمولة و غيرها من الأضرار[1].

و في حالة ما إذا تعلق الأمر باستئجار السفينة لمدة معينة ،فالمشرع أعطى الحق للمستأجر في فسخ العقد إذا تعلق الامر بالرحلة البحرية يتخللها خطرا غير متوقع عند إبرام العقد ، و لذلك يترتب عليه تهديد سلامة السفينة و سلامة الأشخاص الموجودين على متنها.

فنجد المادة **721** من نفس القانون عن حالتي فسخ عقد الاستئجار لمدة معينة عند فقدان السفينة أو غرقها أو دمارها أو أصبحت غير قابلة للتصليح ففي هذه الحالة تستحق أجرة الحمولة ، وفي حالة الفقدان تستحق أجرة الحمولة لغاية اليوم الذي وصلت فيه المعلومات الأخيرة عن السفينة

و في الأخير ينبغي الإشارة إلى أن من أهم التزامات المؤجر اتجاه المستأجر هو صلاحية السفينة للملاحة البحرية، إذ اعتبر المشرع الجزائري العقد مفسوخا بقوة القانون في حالة عدم صلاحية السفينة للملاحة، و يترتب على ذلك استحقاق المؤجر للأجرة إلى يوم حصول الكارثة ، و هذا إذا تعلق الأمر بغرقها أو هلاكها، أما إذا تعلق الأمر بفقدانها فتستحق الأجرة إلى غاية اليوم الذي تصل فيه آخر معلومة عن السفينة.

الفرع الثاني: انقضاء العقد لأسباب غير إرادية

فنجد أن الطرق غير إرادية هي الذي ينقضي عقد الإيجار ببعض الأسباب الذي لا تتدخل و لا تتحكم فيها إرادة الطرفين، و التي تكمن في الانفساخ و القوة القاهرة و موت أحد طرفي العقد

أولا: انفساخ العقد

ينقضي عقد الإيجار إذا قامت القوة القاهرة بجعل تنفيذ الالتزام أو القيام بالرحلة مستحيلة أو إذا منعت التجارة مع الدولة التي يقع فيها الميناء المعني بتفريغ البضائع و عليه لابد من

[1] انظر المادة720، الامر 76-80، السالف ذكره .

توفر حالتين بأن يصبح تنفيذ العقد أو الرحلة المتفق عليها مستحيلا بسبب قوة قاهرة أو أمر طارئ يجعل من تنفيذ الإيجار مستحيلا أثناء سريانه سواء اختص بها المؤجر أو المستأجر أما الحالة الاخرى فهي حالة منع التجارة مع دولة ميناء التفريغ، بأن يؤدي انفساخ العقد بغض النظر عن توافر خصائص القوة القاهرة فيها[1].

فبمجرد توفر إحدى هاتين الحالتين ينفسخ العقد بقوة القانون ، أي بدون حاجة إلى حكم قضائي بالفسخ فتنقضي التزامات الطرفين بأن يلتزم المستأجر بدفع الأجرة و لا يستحق التعويض لأي طرف منهما و هذا ما نصت عليه المادة **120** من القانون المدني: "**يجوز الاتفاق على أن يعتبر العقد مفسوخا بحكم القانون عند عدم الوفاء بالالتزامات الناشئة عنه بمجرد تحقيق الشروط المتفق عليها و بدون حاجة إلى حكم قضائي، وهذا الشرط لا يعفي من الاعذار الذي يحدد حسب العرف عند عدم تحديده من طرف المتعاقدين**".

ثانيا: هلاك البضاعة

ينقضي عقد إيجار السفينة إذا لحقت البضائع التي وضعها المستأجر في السفينة بهلاكها أو تلف كلي دون الهلاك الجزئي، فيتحمل المؤجر تبعة هلاك البضائع نظرا لإخلاله بالتزامه في المحافظة على البضاعة طول الرحلة البحرية، فيلتزم المستأجر بدفع الأجرة المستحقة له و يكون المؤجر ضامنا لهلاك البضاعة حتى في حالة القوة القاهرة.

فنجد بعض الحالات تكون فيها أجرة المؤجر مستحقة له رغم هلاك البضاعة و التي تتمثل في:

1-إذا كان هلاك البضاعة يعود إلى خطأ ارتكبه المستأجر أو تابعيه، فلا يتحمل المستأجر تبعة خطأ المستأجر.

2-إذا كان الهلاك ناشئ عن البضاعة أو عيب فيها، فهي ملك للمستأجر الذي هو المسؤول عن تحميلها في السفينة و لا يتعدى التزام المؤجر بالمحافظة عليها أثناء السفر.

[1] هاني دويدار، المرجع السابق، ص 232.

3-إذا رجع تلف البضاعة للربان أثناء السفر، بسبب خطورتها أو تلفها ، فيستحق أجرة المؤجر بشرط ألا يكون على علم بخطر البضاعة أثناء وضعها على السفينة، فإذا كان مسؤولا عن السماح بشحنها و بالتالي لا يستحق الأجرة[1].

ثالثا: موت المستأجر

الأصل أن عقد الإيجار لا ينتهي بموت المستأجر و المؤجر ،لكن هذه القاعدة غير آمرة و يجوز الاتفاق على مخالفتها، لذلك إذا كان عقد الإيجار لا ينتهي بموت المؤجر فيجوز أن ينتهي بموت المستأجر و ذلك في وجود حالتين:

أ- لورثة المستأجر طلب فسخ عقد الإيجار إذا أثبتوا أن الإيجار لا تتحمله ملاءتهم المالية أو أنه مجاوز لحدود حاجتهم.

ب-لورثة المستأجر أو المؤجر طلب فسخ العقد إذا كان الإيجار قد أبرم بسبب حرفة المستأجر، أو لاعتبارات شخصية.

فنجد أن طلب الفسخ للعقد يكون في ظرف ستة أشهر على الأكثر من وقت موت المستأجر ،حيث أنه لا يستمر العقد بموت أحد من أصحاب حق البقاء في العين إلا مرة واحدة لصالح المستفيدين من ورثة المستأجر الأصليين ،حتى و لو كانوا أقرباء له فإن مات أحد من هؤلاء المستفيدين لا يستمر العقد لصالح أي من ورثته.[2]

[1] هاني دويدار، المرجع سابق، ص ص234-235.

[2] انظر المادة 510 من القانون 75_58، السالف ذكره.

الخاتمة

الخاتمة

يلعب مجهز السفينة دور فعال في الملاحة البحرية التي لا تتم إلا بتدخله من أجل تجهيز السفينة و إدارتها و قيادتها و العمل فيها، و تتعدد صفات مجهز السفينة حسب التشريع الجزائري حيث يمكن ان يكون مالكا للسفينة او بصفات اخرى و لذلك تطرقنا في الدراسة الى ملكية السفينة و طرق اكتسابها و صورها، كما يمكن ان يكون مستأجر السفينة و هذا ما تناولناه في الفصل الثاني.

و من خلال دراستنا لهذا الموضوع توصلنا لمجموعة من النتائج و المتمثلة في :

1. يعتبر مالك السفينة مجهزا لها و ذلك حسب المادة 572 من القانون البجري الجزائري.
2. تكتسب ملكية السفينة اما عن طريق الهبة و الوصية و الميراث و هذا ما جاء في القواعد العامة، كما يمكن اكتسابها حسب قواعد القانون البحري اما عن طريق الشراء او البناء.
3. تتعدد صور ملكية السفينة حيث يمكن تملكها على الشيوع او امتلاكها من قبل الأشخاص المعنوية، و عليه أصبحت الملكية الفردية للسفن شبه منعدمة و هذا راجع لضخامة رأسمالها.
4. يقع على عاتق المجهز المالك مجموعة من الالتزامات بعضها متعلق بالسفينة و بعضها الاخر يتعلق بالطاقم البحري.
5. يمكن لمستأجر السفينة اكتساب صفة مجهز السفينة في حالة ايجارها بهيكلها، وعليه ينتقل التسيير الملاحي و التجاري ليد المستأجر.
6. يعد عقد ايجار السفينة من عقود الانتفاع يعطي حق استغلال السفينة دون تملكها.
7. إضافة لإيجار السفينة بهيكلها هناك صور أخرى متمثلة في ايجارها بالمدة او على أساس الرحلة.
8. يرتب عقد ابجار السفينة مجموعة من الالتزامات لكلا الطرفين تختلف حسب نوع الايجار.

9. ينقضي عقد ايجار السفينة اما لأسباب ارادية كالوفاء و انتهاء المدة المحددة او بالفسخ، كما ينقضي لأسباب غير ارادية كموت المستأجر او هلاك البضاعة او بالانفساخ.

اما التوصيات التي نقترحها فتتمثل في:

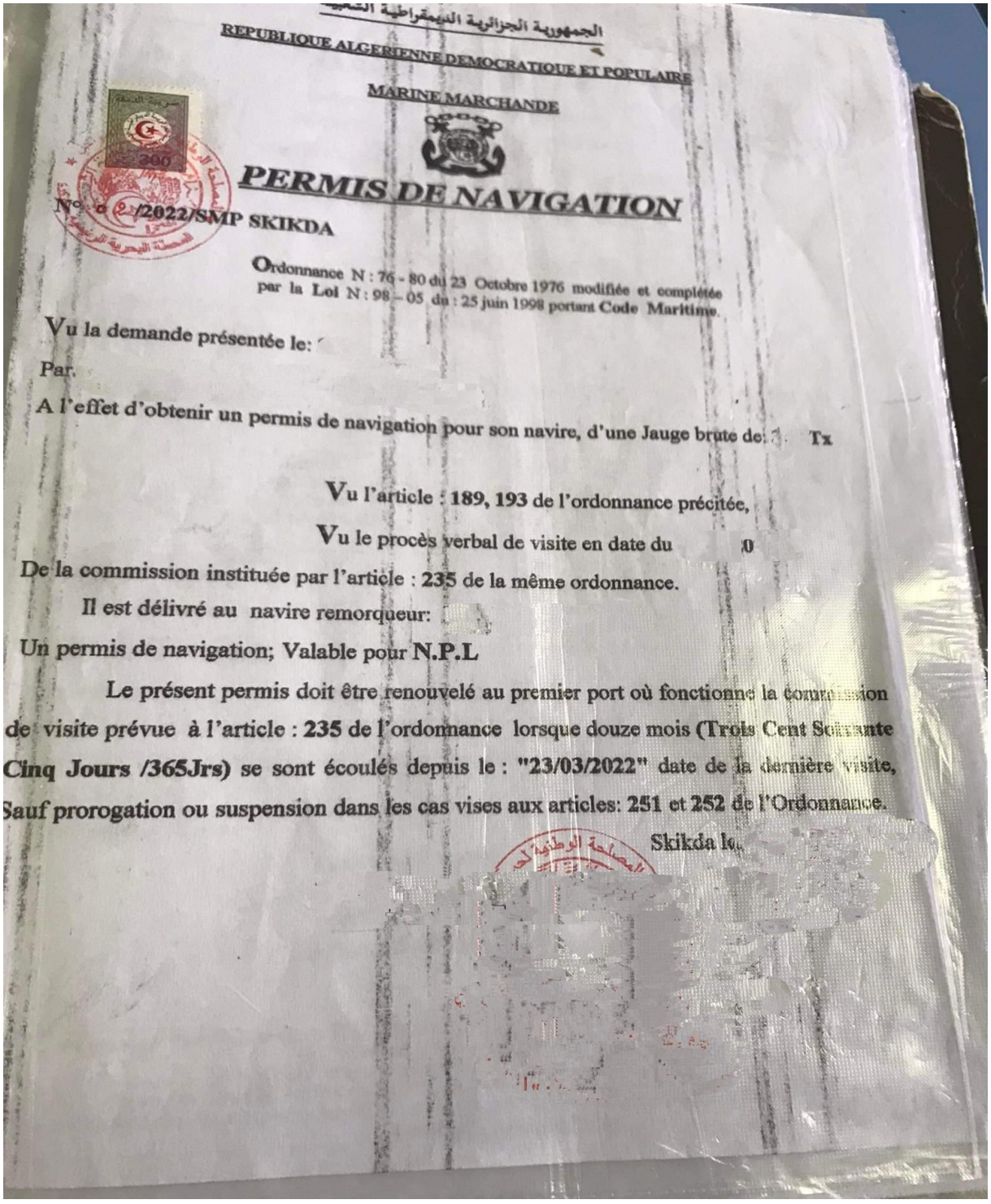
1-وضع نظام تجهيز السفن يكون مستقل و جامع لكافة الاحكام المتعلقة بالتجهيز.

2-وضع نماذج عقود موحدة و واضحة الصياغة و مستوفات لكامل الشروط فيما يخص عقود ايجار السفن و ذلك عن طريق ابرام معاهدة تقوم بتوحيد الشروط و البيانات العامة للعقد.

3_ من التزامات المجهز اعداد طاقم بحري كافي من حيث العدد و الكفاءة و لكن ما يلاحظ عمليا وجود نقص في اليد العاملة في بعض التخصصات على مستوى المؤسسة المينائية سكيكدة، فحبذا لو ان المشرع الجزائري يكون اكثر صرامة في هذه المسألة حتى يسهل على المجهز القيام بعمله.

الملاحق

الملحق رقم (01)



الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية

REPUBLIQUE ALGERIENNE DEMOCRATIQUE ET POPULAIRE

MARINE MARCHANDE

PERMIS DE NAVIGATION

N° o 2 /2022/SMP SKIKDA

Ordonnance N : 76 - 80 du 23 Octobre 1976 modifiée et complétée par la Loi N : 98 – 05 du : 25 juin 1998 portant Code Maritime.

Vu la demande présentée le:

Par.

A l'effet d'obtenir un permis de navigation pour son navire, d'une Jauge brute de: Tx

Vu l'article : **189, 193** de l'ordonnance précitée,

Vu le procès verbal de visite en date du 0

De la commission instituée par l'article : **235** de la même ordonnance.

Il est délivré au navire remorqueur:

Un permis de navigation; Valable pour **N.P.L**

Le présent permis doit être renouvelé au premier port où fonctionne la commission de visite prévue à l'article : **235** de l'ordonnance lorsque douze mois **(Trois Cent Soixante Cinq Jours /365Jrs)** se sont écoulés depuis le : **"23/03/2022"** date de la dernière visite, Sauf prorogation ou suspension dans les cas vises aux articles: **251** et **252** de l'Ordonnance.

Skikda le

الملحق رقم (02)

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية
PEOPLE'S DEMOCRATIC REPUBLIC OF ALGERIA

شهادة كفاءة صادرة بمقتضى أحكام الإتفاقية الدولية لمعايير التدريب و منح الشهادات وأعمال النوبة للعاملين بالبحر لعام 1978 في صيغتها المعدلة

CERTIFICATE OF COMPETENCY ISSUED UNDER THE PROVISIONS OF THE INTERNATIONAL CONVENTION ON STANDARDS OF TRAINING, CERTIFICATION AND WATCHKEEPING FOR SEAFARERS 1978 AS AMENDED

تشهد الحكومة الجزائرية الديمقراطية الشعبية أن السيد المولود بتاريخ في (الجزائر) مؤهل طبقا لأحكام اللائحة I/III من الإتفاقية المذكورة أعلاه، في صيغتها المعدلة و أنه يتمتع بالكفاءة لأداء الوظائف التالية في المستويات المحددة، طبقا لأية قيود مشار إليها حتى.

The Government of People's Democratic Republic of Algeria certifies that Mr born on at has been found duly qualified in accordance with the provisions of regulation III/1 of the above Convention, as amended, and has been found competent to perform the following functions, at the levels specified, subject to any limitations indicated until 23-01-2023.

الوظيفة FUNCTION	المستوى LEVEL	القيود المفروضة (إن وجدت) LIMITATIONS APPLYING (IF ANY)
الهندسة البحرية Marine engineering	التشغيلي Operational	
الهندسة الكهربائية و الإلكترونية و هندسة التحكم Electrical, electronic and control engineering t	التشغيلي Operational	
الصيانة و الإصلاح Maintenance and repair	التشغيلي Operational	
التحكم في تشغيل السفينة و رعاية الأفراد الموجودين على متنها Controlling the operation of the ship and care for persons on board	التشغيلي Operational	

يمكن لحامل هذه الشهادة الشرعي أن يعمل بالصفة أو الصفات التالية المحددة في متطلبات التطقيم الأمن المنفذة و التي تشترطها الإدارة.

The lawful holder of this certificate may serve in the following capacity or capacities specified in the applicable safe manning requirements of the Administration.

الصفة CAPACITY	القيود المفروضة (إن وجدت) LIMITATIONS APPLYING (IF ANY)
ظابط مكلف بالنوبة في غرفة الماكينات Officer in charge of an engineering watch	لا شيء NONE

رقم الشهادة الصادرة في
Certificate issued on

توقيع و إسم الموظف المفوض حسب الإقتضاء
Signature and Name of duly authorized official

توقيع صاحب الشهادة
Signature of the holder of the certificate

يجب الإحتفاظ بأصل هذه الشهادة لتقديمها في أي وقت أثناء الخدمة على متن السفينة طبقا للفقرة رقم 11 من القاعدة رقم I /2
The Original of this Certificate must be kept available in accordance with regulation I /2, Paragraph 11 of the Convention while serving on a ship.

N° DE SERIE № 0001852

قائمة المصادر و المراجع

أولا : المصادر

أ/ الأوامر:

1. الامر رقم 75_58 المؤرخ في 26 سبتمبر 1975 ، المتضمن القانون المدني المعدل و المتمم ، الجريدة الرسمية ، العدد 78 .
2. القانون 83-13، المعدل و المتمم بالأمر 96-19 ، المتضمن حوادث العمل و الامراض المهنية ،لمؤرخ في 06 جويلية 1996،جريدة رسمية رقم 42.
3. الأمر رقم 95-07 المتضمن قانون التأمينات ،المعدل و المتمم القانون 06-04، لمؤرخ في 20فبراير2006،جريدة رسمية49 ،السنة 2010.

ب / اجتهادات قضائية

1.الحكم القضائي رقم 24770 ، الصادر عن المحكمة العليا ، الغرفة المدنية ، المؤرخ في 14_04_1982 .

ثانيا: المراجع

1. العربي بوكعبان ، الوافي في القانون البحري ، دون طبعة ، دار هومة للطباعة و النشر ، الجزائر، 2020.
2. الياس ناصيف ، الوصية للمسلمين في القانون الدولي الخاص ، الجزء الثاني ،طبعة الثانية، دار النشر منشورات الحلبي الحقوقية ، بيروت، 2007.
3. دربال عبد الرزاق، الوجيز في النظرية العامة للالتزام-مصادر الالتزام-،دون طبعة ،دار العلوم للنشر و التوزيع،2004.
4. طالب حسن موسى ، القانون البحري ، الطبعة الأولى ، دار الثقافة للنشر و التوزيع ، عمان، 2004.

5. عادل علي المقدادي ، القانون البحري، دون طبعة ، دار الثقافة للنشر و التوزيع، عمان.

6. عاطف محمد الفقي ، قانون التجارة البحرية ، الطبعة الأولى ، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية ، 2007

7. عبد القادر العطير ،باسم محمد ملحم ، شرح قانون التجارة البحرية ، الطبعة الأولى، الإصدار الأول ، دار الثقافة للنشر و التوزيع ، 2009.

8. علي البارودي ، مبادئ القانون البحري ، دون طبعة ، منشاة المعارف الاسكندرية ، 1975.

9. الغنيمي حمدي، القانون البحري، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، محاضرات في 1988،.

10. كمال حمدي، عقد العمل البحري، الطبعة الثانية، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2002 .

11. محمد السيد الفقى ، القانون البحري ، دون طبعة ، دار الجامعة الجديدة ، الإسكندرية ، 2007.

12. محمد بهجت عبد الله امين قايد ، الوسيط غي شرح قانون التجارة البحرية ، الجزء الأول ، الطبعة السابعة ،دار النهضة العربية ، القاهرة ، السنة 2014_2015.

13. محمد سيد الفقي، العقود التجارية، دون طبعة، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان ، 2011.

14. محمد غريب عبد العزيز ، النظام القانوني للنقل البحري و الحاويات ، دون طبعة، دار منشأة المعارف ، الإسكندرية ، 2004.

15. محمود شحماط ؛المختصر في القانون البحري الجزائري؛ بدون طبعة ؛دار العلوم

16. محمود شحماط ، القانون البحري الجزائري، دون طبعة ،دار العلوم للنشر و التوزيع، سنة 2010.

17. مصطفى كمال طه ، القانون البحري ، دون طبعة ، دار المطبوعات الجامعية ، الإسكندرية ، 2000

18. مصطفى كمال طه، القانون البحري، بدون طبعة ؛دار الفكر الجامعي ؛بالإسكندرية ؛سنة 2000

19. هاني دويدار ، الوجيز في القانون البحري ، دون طبعة ، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية ، 2001.

20. وهيب الأسبر، القانون البحري، دون طبعة ،المؤسسة الحديثة للكتاب، طرابلس- لبنان،2008

ثالثا : المقالات

1. أريوط وسيلة ،التزام مجهز السفينة بضمان سلامة البحار و ترحيله ،مجلة دفاتر الحقوق و العلوم السياسية، المجلد 02، العدد 01، الجزائر، 2022.

2. بن حمو فتح الدين ، ملكية السفن في التشريع الجزائري ، المجلة الجزائرية للقانون البحري و النقل ، الجزائر ، الصادرة في أكتوبر 2019، المجلد 06 العدد01.

3. جبار جميلة ، قراءة في نص المادة 211 من قانون الاسرة الجزائري بين حرفية النص و حتمية التفسير ، مجلة افاق علمية ، الجزائر ، 2019،المجلد 11 ، العدد 04 .

4. حريز أسماء ، قواعد استئجار السفن بهيكلها دراسة على ضوء القانون البحري الجزائري و القانون الفرنسي ، مجلة الدراسات القانونية ، المجلد 08 ، العدد 01 ، جامعة يحيى فارس بالمدية (الجزائر) ، 2022 .

5. حريز أسماء، دفع أجور البحارة ، مجلة قانون النقل و النشاطات المينائية ، الجزائر، المجلد 04/ العدد 11 ، السنة 2017.

6. ريم مراحي ، الشكلية في البيع العقاري في التشريع الجزائري ، مجلة العلوم الاجتماعية و الإنسانية ، العدد الخامس عشر.

7. علي عمارة ، كاملي مراد ، الرجوع في الهبة بين النص و الاجتهاد في التشريع الجزائري ، مجلة الاجتهاد القضائي، الجزائر، المجلد 12.

8. كراش ليلى ، مشارطة الايجار صورة للاستغلال التجاري للسفينة ، حوليات جامعة الجزائر 01 ، المجلد 36 ، العدد 03، 2022 .

رابعا : الرسائل و الاطروحات

1. اكلي ليندا، النظام القانوني لعقد ايجار السفينة، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق و العلوم السياسية، جامعة المولود العمري، تيزي وزو، 2021.

2. فليسي زهور، عقد العمل البحري، رسالة لنيل شهادة الماجستير في القانون الخاص، كلية الحقوق بن عكنون، جامعة الجزائر(1)، 2012.

3. ملزي عبد الرحمن، نظام المسؤولية المحدودة في عقد النقل البحري، رسالة لنيل شهادة دكتوراه الدولة في القانون الخاص، كلية الحقوق، بن يوسف بن خدة، جامعة الجزائر، 2007.

الفهرس

الفهرس

الشكر

الاهداء

المقدمة.....2

الفصل الاول: المجهز بصفته مالك السفينة.....6

المبحث الأول : ملكية السفينة 8

المطلب الأول : طرق اكتساب ملكية السفينة حسب القواعد العامة.....8

الفرع الأول : انتقال ملكية السفينة عن طريق الميراث 9

الفرع الثاني : انتقال ملكية السفينة عن طريق الوصية.....10

الفرع الثالث : انتقال ملكية السفينة عن طريق الهبة.....11

المطلب الثاني : اكتساب ملكية السفينة حسب القانون البحري.....11

الفرع الأول : اكتساب ملكية السفينة عن طريق البناء 12

اولا: البناء المباشر.....13

ثانيا : البناء الغير مباشر 13

الفرع الثاني : اكتساب ملكية السفينة عن طريق الشراء.....14

اولا : اركان عقد بيع السفينة 15

1.الأركان الموضوعية.....166

2. الأركان الشكلية 17

ثانيا : اثار عقد بيع السفينة.....18

المطلب الثالث : صور ملكية السفينة 19

الفرع الاول : الملكية على الشيوع.....19

الفرع الثاني : امتلاكها من قبل الأشخاص المعنوية..... 21
أولا : ملكية السفن من طرف الشركات 21
ثانيا : ملكية الدولة للسفن..... 21
المبحث الثاني: التزامات المجهز المالك 23
المطلب الأول: التزام المجهز بتوفير وسط ملاءم للعمل..... 23
الفرع الأول: التزام المجهز بتوفير سفينة صالحة للملاحة البحرية..... 24
الفرع الثاني: الالتزام بتوفير طاقم بحري كافي من حيث الكفاءة و العدد.....26
الفرع الثالث: التزام المجهز بإيواء البحار و غذائه 28
المطلب الثاني: الالتزام بعلاج البحار و ترحيله. 29
الفرع الأول: الالتزام بعلاج البحار..... 29
الفرع الثاني: الالتزام بترحيل البحار. 34
أولاً: حالة البحار الجزائري 34
ثانيًا: حالة البحار الأجنبي..... 34
المطلب الثالث : الالتزام بدفع الأجرة..... 36
الفرع الأول : احكام دفع الاجر 36
الفرع الثاني : اثر الظروف التي تطرأ على الرحلة البحرية على تحديد اجر البحار 38
الفرع الثالث : ضمانات استفاء الأجرة..... 39
الفصل الثاني : المجهز بصفته مستأجر السفينة.....42
المبحث الأول : احكام عقد ايجار السفينة..... 43
المطلب الأول : مفهوم عقد ايجار السفينة..... 43

الفرع الأول : تعريف عقد ايجار السفينة 43
أولا : التعريف الفقهي لعقد ايجار السفينة 44
ثانيا : التعريف القانوني لعقد ايجار السفينة 44
الفرع الثاني : خصائص عقد ايجار السفينة 45
الفرع الثالث : اطراف عقد ايجار السفينة 46
أولا : الأطراف الرئيسية في عقد ايجار السفينة 46
ثانيا : الوسطاء في ابرام عقد ايجار السفينة 47
الفرع الرابع : اثبات عقد ايجار السفينة 49
أولا : اثبات عقد ايجار السفينة بمشارطة الايجار 49
ثانيا : اثبات عقد ايجار السفينة بسند الشحن 51
ثالثا : المراسلات كأداة لإثبات عقد ايجار السفينة 51
المطلب الثاني : صور ايجار السفينة 52
الفرع الأول : ايجار السفينة المجهزة..... 52
أولا : ايجار السفينة لمدة معينة 52
ثانيا : ايجار السفينة على أساس الرحلة 52
الفرع الثاني : ايجار السفينة الغير مجهزة (بهيكلها) 53
المبحث الثاني: الأثار المترتبة على عقد إيجار السفينة و انقضاءه 56
المطلب الأول: التزامات الأطراف في عقد إيجار السفينة..... 56
الفرع الأول: الالتزامات المترتبة على عقد إيجار السفينة المجهزة 57
أولا : الالتزامات الناشئة عن ايجار السفينة لمدة معينة 57
ثانيا: الالتزامات الناشئة عن عقد ايجار السفينة على أساس الرحلة 60

الفرع الثاني :الالتزامات المترتبة على عقد ايجار السفينة الغير مجهزة (بهيكلها)..... 63
أولا : التزامات المؤجر 63
ثانيا : التزامات المستأجر 63
المطلب الثاني : انقضاء عقد إيجار السفينة 64
الفرع الأول: انقضاء العقد لأسباب إرادية 65
أولا: الوفاء 65
ثانيا: انتهاء المدة المحددة 66
ثالثا: الفسخ 66
الفرع الثاني: انقضاء العقد لأسباب غير إرادية..... 68
أولا: انفساخ العقد 68
ثانيا: هلاك البضاعة..... 69
ثالثا: موت المستأجر 70
الخاتمة.....72
الملاحق.....74
قائمة المصادر و المراجع.....77
الفهرس.....83