

Voyage Charter in Algerian Law and Practice

استئجار الرحلة في القانون الجزائري والممارسة العملية

Ref.Fatima BOUKHATMI, «L'affrètement au voyage en droit algérien et dans la pratique», Revue de droit des transports et des activités portuaires, Volume III/N°01, année 2016 (PP 179-198),

ENGLISH

The quantitative and qualitative insufficiency of the Algerian fleet makes ship chartering an important sector of Algerian economic activity. Indeed, it represents a fundamental vector of international commercial exchanges of our country, our economy being closely dependent on the importation of finished and semi-finished products.

Long under state monopoly, this activity is being "denationalized" like other activities related to maritime transport. The principle of chartering liberalization was established by amended article 649 of law 98-05 of June 25, 1998 bearing the maritime code (CMA), however to date the regulatory provisions relating thereto have not followed.

العربية

يجعل النقص الكمي والنوعي في الأسطول الجزائري من استئجار السفن قطاعاً مهماً في النشاط الاقتصادي الجزائري. حيث يمثل في الواقع وسيلة أساسية للتبادل التجاري الدولي لبلادنا، كون اقتصادنا يعتمد بشكل وثيق على استيراد المنتجات المصنعة وشبه المصنعة.

هذا النشاط الذي ظل لفترة طويلة تحت الاحتكار الحكومي، يشهد "إلغاء للطابع الحكومي" على غرار الأنشطة الأخرى المرتبطة بالنقل البحري. تم وضع مبدأ تحرير الاستئجار بموجب المادة 649 المعدلة من القانون 98-05 المؤرخ في 25 يونيو 1998 الخاص بالقانون البحري (CMA)، ولكن حتى اليوم لم تتبع الأحكام التنظيمية المتعلقة به.

يخضع عقد الاستئجار لمبدأ استقلالية الإرادة، ولكن العادات المرفئية تلعب دوراً كبيراً في تنفيذ هذا العقد. هذه العادات مدرجة عموماً في عقد الاستئجار. سنركز على استئجار الرحلة وهو الشكل الأكثر شيوعاً ولكن أيضاً الأعلى من أشكال الاستئجار، حيث لا يحتاج المستأجر للقلق بشأن حل مشاكل إدارة السفينة لأن مالك السفينة يتولى ذلك، وهذا بالطبع له ثمن. بند

The charter contract obeys the principle of autonomy of will, but port usages play a major role in the execution of this contract. These usages are generally incorporated in the charter party. We will focus on voyage chartering which is the most frequent but also the most expensive form of chartering, as the charterer does not have to worry about solving ship management problems since the shipowner takes care of it, and this of course comes at a price. The demurrage clause constitutes its essential particularity and is also its main source of litigation.

Introduction: The Charter Contract - General Principles

First, it is necessary to distinguish the charter contract from the contract for the carriage of goods by sea, which appeared subsequent to the former. The transport contract actually emerged with the development of regular lines responding to the needs of a new breed of shippers and the increase in international commercial exchanges.

According to article 640 of law 98-05 of June 25, 1998 bearing the

الرسوم الإضافية يشكل خصوصيته الأساسية وهو أيضاً مصدر النزاعات الرئيسي.

المقدمة: عقد الاستئجار - المبادئ العامة

يجب أولاً التمييز بين عقد الاستئجار وعقد نقل البضائع بحراً، والذي ظهر لاحقاً للأول. عقد النقل ظهر في الواقع مع تطوير الخطوط المنتظمة التي تلبي احتياجات جيل جديد من الشاحنين وزيادة التبادل التجاري الدولي.

وفقاً للمادة 640 من القانون 98-05 المؤرخ في 25 يونيو 1998 الخاص بالقانون البحري الجزائري، عقد الاستئجار يُفهم على أنه اتفاقية يلتزم بموجبها مالك السفينة، مقابل أجر، بوضع سفينة تحت تصرف المستأجر.

قانون التجارة الجزائري، في التعديل المدخل بالأمر 96-27 المؤرخ في 9 ديسمبر 1996، يصنف في مادته الثانية أي استئجار كعمل

Algerian maritime code, the charter contract is understood as a convention by which the shipowner undertakes, for remuneration, to put a ship at the disposal of a charterer.

The Algerian commercial code, in the amendment introduced by ordinance 96-27 of December 9, 1996, qualifies in its article 2 any chartering as a commercial act by its object. It is a commercial contract because it is generally concluded for the needs of commercial activities.

Furthermore, it is distinguished by the supplementary character of the texts that govern it since "the obligations, conditions and effects of chartering are defined by the parties in the freely negotiated contract" (art. 641, al.1) and that "in the absence of stipulation, the contract is governed by the provisions of this title" (art. 641 al.3).

Classically, three types of charter contracts are distinguished: voyage charter ("voyage charter"), time charter ("time-charter") and bareboat charter ("bare-boat charter"). There are common provisions to these contracts (art. 640 to 649 CMA).

To differentiate these contracts, reference must be made to the notion of nautical management and

تجاري بحكم موضوعه. إنه عقد تجاري لأنه يُبرم عموماً لاحتياجات الأنشطة التجارية.

علاوة على ذلك، يتميز بالطابع التكميلي للنصوص التي تحكمه حيث أن "التزامات وشروط وآثار الاستئجار محددة من قبل الأطراف في العقد المتفاوض عليه بحرية" (المادة 641، الفقرة 1) و"في غياب النص، يحكم العقد بأحكام هذا الباب" (المادة 641 الفقرة 3).

تقليدياً، نميز ثلاثة أنواع من عقود الاستئجار: استئجار الرحلة ("voyage charter")، واستئجار لفترة زمنية ("time-charter")، واستئجار الهيكل العاري ("bare-boat charter"). توجد أحكام مشتركة لهذه العقود (المواد 640 إلى 649 من القانون البحري).

للتمييز بين هذه العقود، يجب الرجوع إلى مفهوم الإدارة البحرية والإدارة التجارية، وهما مكونان أساسيان لتشغيل السفينة. الأولى تشمل جميع التكاليف المتعلقة بتشغيل السفينة (هي التكاليف الثابتة: التسليح، المعدات، الرواتب، تأمين السفينة). الثانية تشمل النفقات التي قد تختلف حسب استخدام السفينة (تكاليف التوقف في الموانئ، الوقود).

commercial management, essential components of ship operation. The first includes all charges related to ship operation (these are fixed costs: fitting out, equipment, salaries, ship insurance). The second encompasses expenses that may vary according to ship use (port call costs, fuel).

I. The Legal Regime of Voyage Charter

A- Legal Nature of the Voyage Charter Contract

The provisions of the CMA relating to voyage charter are largely inspired by French legislation. In this contract, the shipowner undertakes to put wholly or partly an armed and equipped ship at the disposal of the charterer with a view to accomplishing one or more voyages, and the charterer to pay the freight (art. 650).

The components of the contract for the hiring of things are found in the charter contract. Nautical and commercial management is ensured by the shipowner who issues bills of lading in favor of the charterer's client, which puts him in the position of carrier in relation to this client.

الأول. النظام القانوني لاستئجار الرحلة

أ- الطبيعة القانونية لعقد استئجار الرحلة

أحكام القانون البحري المتعلقة باستئجار الرحلة مستوحاة إلى حد كبير من التشريع الفرنسي. في هذا العقد، يلتزم مالك السفينة بوضع سفينة مسلحة ومجهزة كلياً أو جزئياً تحت تصرف المستأجر لإنجاز رحلة واحدة أو عدة رحلات، ويلتزم المستأجر بدفع الأجرة (المادة 650).

مكونات عقد إجارة الأشياء موجودة في عقد الاستئجار. الإدارة البحرية والتجارية مضمونة من قبل مالك السفينة الذي يصدر بوالص الشحن لصالح عميل المستأجر، مما يضعه في موقف الناقل بالنسبة لهذا العميل.

هذا الشكل من الاستئجار يُستخدم بشكل أساسي لنقل البضائع السائبة وفقاً لما يسمى صيغة "التجول" (tramping) والتي تلبي حاجة محددة لنقل البضائع على طريق لا تخدمه خطوط ملاحية منتظمة.

ب- التزامات أطراف عقد استئجار الرحلة

This form of chartering is mainly used for the transport of bulk goods according to the so-called "tramping" formula (wandering) which responds to a specific need for the movement of goods on a route not served by a regular shipping line.

B- Obligations of Parties to the Voyage Charter Contract

Nautical and commercial management of the ship held by the shipowner, the latter curiously incurs a presumption of liability with regard to the cargo. The shipowner can be freed from this liability if he proves that he has satisfied his obligations, that the damage does not result from a breach of his obligations or that it is due to the nautical fault of the captain or his agents.

As for other obligations, the shipowner must present the ship in good seaworthiness, this being guaranteed throughout the voyage: the ship must be available at the agreed times and place, just as the shipowner is required to make all diligence to execute the voyage(s) provided for by the charter party.

The voyage charterer for his part must pay the freight whose amount and payment terms are established in agreement with the shipowner; it is calculated according to the

الإدارة البحرية والتجارية للسفينة التي يحتفظ بها مالك السفينة، هذا الأخير يتحمل بشكل غريب افتراض المسؤولية فيما يتعلق بالبضاعة. يمكن لمالك السفينة أن يتحرر من هذه المسؤولية إذا أثبت أنه أوفى بالتزاماته، وأن الأضرار لا تنتج عن إخلال بالتزاماته أو أنها ناجمة عن خطأ بحري من القبطان أو وكلائه.

أما بالنسبة للالتزامات الأخرى، يجب على مالك السفينة تقديم السفينة في حالة جيدة للملاحة، ويتم ضمان ذلك طوال الرحلة: يجب أن تكون السفينة متاحة في الأوقات والمكان المتفق عليهما، كما يجب على مالك السفينة بذل كل العناية لتنفيذ الرحلة أو الرحلات المنصوص عليها في عقد الاستئجار.

أما مستأجر الرحلة فيجب عليه دفع الأجرة التي يتم تحديد مبلغها وطرق دفعها بالاتفاق مع مالك السفينة؛ تُحسب حسب كمية البضائع المراد نقلها. في غياب مثل هذا الاتفاق، تُحسب على أساس متوسط أسعار الشحن في المكان وتاريخ وصول السفينة إلى ميناء التحميل. إجمالي الأجرة مستحق حتى لو كانت كمية البضاعة المحملة أقل من المذكورة في عقد الاستئجار أو إذا لم يقدم المستأجر البضاعة للتحميل (الأجرة الميئة).

الالتزام الرئيسي للمستأجر المشترك في عقود استئجار الرحلة هو التزام تحميل وتفريغ البضائع (بند FIO: حر داخل وخارج) على نفقته ومخاطره. تفسير بنود التحميل والتفريغ موضوع نزاعات ثقيلة في عقود استئجار الرحلة أمام المحاكم التحكيمية.

quantity of goods to be transported. In the absence of such agreement, it is calculated on the average freight rates at the place and date of the ship's arrival at the loading port. The total freight is due even if the quantity of cargo loaded is less than that stated in the charter party or if the charterer does not present the cargo for loading (dead freight).

The main obligation of the charterer common to voyage charter parties is the obligation to load and unload the goods (FIO clause: free in and out) at his expense and risk. The interpretation of loading and unloading clauses is the subject of heavy litigation in voyage charter parties before arbitral tribunals.

II. Particularity of Voyage Charter: Importance of Loading and Unloading Deadlines

The importance of the deadlines granted for loading and unloading determines the parties' interest in fixing their starting point, their calculation method as well as the conditions applicable if these deadlines are exceeded. These deadlines are called lay days or "laytime". They are determined by the "notice of readiness".

الثاني. خصوصية استئجار الرحلة: أهمية مواعيد التحميل والتفريغ

تحدد أهمية المواعيد النهائية الممنوحة للتحميل والتفريغ اهتمام الأطراف بتحديد نقطة انطلاقها وطريقة حسابها والشروط المطبقة إذا تم تجاوز هذه المواعيد. هذه المواعيد تسمى أيام اللوح أو "laytime". يتم تحديدها من خلال "إشعار الاستعداد".

أ- "إشعار الاستعداد": نقطة انطلاق فترة الانتظار

منطقيًا، لا يمكن تحديد نقطة انطلاق فترة الانتظار إلا عندما يصبح التحميل والتفريغ

A- The "Notice of Readiness": Starting Point of Laytime

Logically, the starting point of laytime can only be determined when loading and unloading have become administratively and materially possible. They generally begin to run 24 hours after a written notice is validly given by the shipowner to the charterer or any person designated for this purpose (ship's agent for example). This notice indicates that the ship has arrived at the loading place and that it is ready to load, the conditions of validity of this notice being fixed in the charter party and failing that by the usage of the port (art. 659 CMA).

The arrival of the ship and consequently the validity of the notice it gives is controversial; is it considered as having arrived if it is in the roadstead or at the wharf or in the commercial port zone? It is the content of the charter party that will decide because depending on whether the charter party indicates that it is at a named berth (berth charter) or at a named port (port charter), the validity of the notice will be accepted or not.

The CMA, wishing to end the question of when laytime begins, states in its article 661 that "in case of doubt, the lay time is calculated

ممكناً إدارياً ومادياً. تبدأ عموماً بعد 24 ساعة من إعطاء إشعار خطي صالح من مالك السفينة إلى المستأجر أو أي شخص معين لهذا الغرض (وكيل السفينة مثلاً). هذا الإشعار يبين أن السفينة وصلت إلى مكان التحميل وأنها جاهزة للتحميل، حيث تُحدد شروط صحة هذا الإشعار في عقد الاستئجار وفي غيابها بعرف الميناء (المادة 659 من القانون البحري).

وصول السفينة وبالتالي صحة الإشعار الذي تعطيه مثير للجدل؛ هل تُعتبر واصله إذا كانت في المرسى أم في الرصيف أم في المنطقة التجارية للميناء؟ محتوى عقد الاستئجار هو الذي سيحسم لأنه حسب ما إذا كان عقد الاستئجار يشير إلى رصيف محدد (berth charter) أو ميناء محدد (port charter)، سيتم قبول صحة الإشعار أم لا.

القانون البحري، راجباً في إنهاء مسألة متى تبدأ فترة الانتظار، ينص في مادته 661 أنه "في حالة الشك، تُحسب فترة اللوح بالأيام والساعات العملية من اليوم التالي لليوم الذي أُعطي فيه الإشعار بصحة". هذا الوقت الممنوح قبل بداية فترة الانتظار هو الوقت المجاني، مخصص لإعطاء المستأجر وقتاً لتشغيل السفينة.

ب- تعليق فترة الانتظار: تقنيات حساب خاصة

كون فترة الانتظار مشمولة في الأيام المجانية (وبالتالي هي مجانية)، هناك مصلحة للمستأجر في إطالتها قدر الإمكان. أحداث معينة يمكن أن تعلق حسابها. هكذا بند Shex (الأحد، العطل مستثناة) يعني أن أيام الأحد والعطل مستثناة من أيام اللوح؛ بند Shinc (الأحد، العطل مشمولة) يعني أن أيام الأحد والعطل مشمولة فيها.

أحداث أخرى منصوص عليها في عقد الاستئجار (بند السماح بالطقس، بند الإضراب،

in working days and hours from the day after the day when the notice was validly given". This time granted before the start of laytime is the free time, intended to give the charterer time to operate the ship.

B- Suspension of Laytime: Particular Computation Techniques

Laytime being included in free days (therefore being free), there is interest for the charterer to extend them as much as possible. Certain events can suspend their computation. Thus the Shex clause (Sundays, holidays excluded) means that Sundays and holidays are excluded from lay days; the Shinc clause (Sundays, holidays included) means that Sundays and holidays are included in them.

Other events provided for in the charter party (weather permitting clause, strike clause, etc.) can also suspend these deadlines; the CMA also admits this suspension of laytime when loading or unloading operations are prevented for reasons attributable to the ship, due to force majeure, to an order from port authorities, to atmospheric conditions threatening the goods or work safety (art. 662).

Finally, the reversibility clause of laytime can be agreed between the parties; it indicates that the loading and unloading durations are

إلخ) يمكن أيضاً أن تعلق هذه المواعيد؛ القانون البحري يقر أيضاً بهذا التعليق لفترة الانتظار عندما تُمنع عمليات التحميل أو التفريغ لأسباب تُعزى إلى السفينة، أو بسبب القوة القاهرة، أو أمر من سلطات الميناء، أو ظروف جوية تهدد البضائع أو سلامة العمل (المادة 662).

أخيراً، يمكن الاتفاق بين الأطراف على بند قابلية انعكاس فترة الانتظار؛ يشير إلى أن مدد التحميل والتفريغ تُحسب إجمالياً - المستأجر الذي لم يستنفد الوقت المخصص للتحميل، يمكنه استخدام ما تبقى من الوقت للتفريغ.

ج- انتهاء فترة اللوح، السفينة في الرسوم الإضافية

مصطلح الرسوم الإضافية يعني الوقت الإضافي الذي تكون فيه السفينة معطلة ولكنه يعبر أيضاً عن المبلغ المستحق لمالك السفينة لهذا التعطيل. إذا انتهت فترة اللوح قبل اكتمال التحميل، فإن القانون البحري وكذلك معظم عقود استئجار الرحلة تضع على عاتق مالك السفينة التزام ترك السفينة في مكان التحميل لفترة متفق عليها وفي غيابها مساوية لأيام اللوح (المادة 663 من القانون البحري). الرسوم الإضافية تسري بحكم القانون عند انتهاء فترة الانتظار.

مبلغ الرسوم الإضافية، المرتفع جداً، مفصل بدقة في عقد الاستئجار. كل دقيقة محسوبة، الليل أو العطل لا يمكنها تعليق هذه الفترة. أما بخصوص الطبيعة القانونية للرسوم الإضافية، فقد تم النقاش فيها كثيراً. القانون البحري ينضم إلى الفقه والقضاء الفرنسي ويعتبرها مكملاً للأجرة (وليس تعويضات).

د- الرسوم الإضافية المضادة ومال السرعة

عندما يُنص على تأخير إضافي خارج الرسوم الإضافية - وهذه هي الرسوم الإضافية

counted globally - the charterer not having used up the time allocated for loading, he can use the remainder of the time for unloading.

C- Expiration of Lay Time, the Ship is on Demurrage

The term demurrage means the additional time during which the ship is immobilized but it also expresses the amount due to the shipowner for this immobilization. If the lay time has expired before loading has been completed, the CMA as well as most voyage charter parties puts on the shipowner's head the obligation to leave the ship at the loading place for an agreed period and failing that equal to the lay days (art. 663 CMA). Demurrage runs by right upon expiration of the laytime period.

The amount of demurrage, moreover very high, is minutely detailed in the charter party. Every minute is taken into account, night or holidays cannot suspend this period. As for the legal nature of demurrage, the question has been largely debated. The CMA joins French doctrine and jurisprudence and considers them as a freight supplement (and not damages).

D- Counter-Demurrage and Dispatch Money

المضادة - تزيد الأجرة المستحقة لمالك السفينة بنسبة 50% من معدل الرسوم الإضافية وفقاً للمادة 666 من القانون البحري إلا باتفاق الأطراف.

مال السرعة يشكل علاوة يمنحها مالك السفينة للمستأجر إذا تم تحميل السفينة من قبل المستأجر قبل انتهاء أيام اللوح المنصوص عليها في عقد الاستئجار (المادة 667 من القانون البحري). هذا التفضيل الممنوح من مالك السفينة مبرر بوفر الوقت الذي سيستفيد منه لاستغلال وتشغيل سفينته.

When an additional delay is provided outside of demurrage - and this is counter-demurrage - the remuneration due to the shipowner is increased by 50% of the demurrage rate according to article 666 of the CMA except by agreement of the parties.

Dispatch money constitutes a premium granted by the shipowner to the charterer if the loading of the ship has been carried out by the charterer before the expiration of the lay days provided by the charter party (art. 667 CMA). This favor granted by the shipowner is justified by the time saving he will benefit from to dispose of and operate his ship.

Conclusion

To date, the debate on laytime and demurrage remains open because it is still the subject of litigation in voyage charter parties, but it is the arbitral bodies that decide on the interpretation of the content of the corresponding clauses. These bodies tend towards a classical and rigorous interpretation of these clauses, penalizing the interests of shipper/charterer countries.

Currently in Algeria this problem has less scope than in the 1980s;

الخلاصة

حتى اليوم، يبقى الجدل حول فترات الانتظار والرسوم الإضافية مفتوحاً لأنه لا يزال موضوع نزاعات في عقود استئجار الرحلات، ولكن الهيئات التحكيمية هي التي تقرر تفسير محتوى البنود المقابلة. هذه الهيئات تتجه نحو تفسير كلاسيكي وصارم لهذه البنود، معاقبة مصالح البلدان الشاحنة/المستأجرة.

حالياً في الجزائر هذه المشكلة لها نطاق أقل من الثمانينيات؛ ومع ذلك تم استبدالها بأخرى، أكثر مكرراً، وهي مشكلة الحاويات المتضررة غير المعادة إلى مالك السفينة في الموانئ الجزائرية، مما يؤدي إلى نفس النتيجة وهي نزع العملات الصعبة لصالح مالكي السفن

however it has been replaced by another, more insidious one, that of containers in distress not returned to the shipowner in Algerian ports, leading to the same result namely the bleeding of hard currencies for the benefit of foreign shipowners who own containers. The figures indicate that there would be 20,000 of them at the port of Algiers and whose shipowner owners do not cease to demand restitution while accounting for what could be considered as delay penalties. We speak of laytime and demurrage of containers while legally these terms are only proper to ships chartered within the framework of voyage charter.

There is, to our knowledge, only partial regulation of the issue and this legal vacuum is the source of heavy financial litigation with foreign shipowners.

الأجانب مالكي الحاويات. الأرقام تشير إلى وجود 20,000 منها في ميناء الجزائر ومالكوها من مالكي السفن لا يكفون عن المطالبة بإعادتها بينما يحتسبون ما يمكن اعتباره غرامات تأخير. نتحدث عن فترات انتظار ورسوم إضافية للحاويات بينما قانونياً هذه المصطلحات خاصة فقط بالسفن المستأجرة في إطار استئجار الرحلة.

لا يوجد، حسب علمنا، سوى تنظيم جزئي للمسألة وهذا الفراغ القانوني مصدر نزاع مالي ثقیل مع مالكي السفن الأجانب.

Maritime Law Terminology Glossary

مسرد مصطلحات القانون البحري

English Term	المصطلح العربي	Abbreviation
Charter Party	عقد الاستئجار	C/P
Charterer	المستأجر	-
Shipowner	مالك السفينة	-
Voyage Charter	استئجار الرحلة	V/C
Time Charter	الاستئجار الزمني	T/C

English Term	المصطلح العربي	Abbreviation
Bareboat Charter	استئجار الهيكل العاري	BBC
Freight	أجرة الشحن	-
Bill of Lading	بوليصة الشحن	B/L
Laytime	وقت التحميل والتفريغ	-
Demurrage	الرسوم الإضافية	-
Dispatch Money	مال السرعة	-
Notice of Readiness	إشعار الاستعداد	NOR
Free in and Out	حر داخل وخارج	FIO
Seaworthiness	الصلاحية للملاحة	-
Port Usages	العادات المرفئية	-
Dead Freight	الأجرة الميتة	-
Force Majeure	القوة القاهرة	-
Cesser Clause	بند الإنهاء	-
Maritime Arbitration	التحكيم البحري	-
Container Demurrage	رسوم تأخير الحاويات	-
Berth Charter	استئجار الرصيف	-
Port Charter	استئجار الميناء	-
Lay Days	أيام اللوح	-
Free Time	الوقت المجاني	-
WIBON Clause	بند سواء في الرصيف أم لا	WIBON
Sundays/Holidays Excluded	الأحد والعطل مستثناة	SHEX
Sundays/Holidays Included	الأحد والعطل مشمولة	SHINC