

مرسوم

بالقانون رقم ٢٨ لسنة ١٩٨٠ م

باصدار قانون التجارة البحرية

بعد الاطلاع على الأمر الأميري الصادر في ٤ من رمضان سنة ١٣٩٦ هـ ،
الموافق ٢٩ من أغسطس سنة ١٩٧٦ م بتنقيح الدستور ،
وعلى الدستور ،

وعلى المرسوم الأميري رقم ٣ لسنة ١٩٥٩ بالقانون البحري الكويتي المعدل
بالقانون رقم ٢٠ لسنة ١٩٦٥ ،

وعلى المرسوم الأميري رقم ٧ لسنة ١٩٥٩ بقانون الموانيء العام ، والقوانين
المعدلة له ،

وعلى المرسوم الأميري رقم ٣٦ لسنة ١٩٦٠ بقانون السفن الصغيرة .

وعلى القانون رقم ٢ لسنة ١٩٦١ باصدار قانون التجارة ، والمعدل بالقانون
رقم ٧ لسنة ١٩٦٢ ، والقانون رقم ١٠٢ لسنة ١٩٧٦ ،

وعلى القانون رقم ٢١ لسنة ١٩٦١ بشأن أنظمة ميناءي الأحمدى وعبد الله ،

وعلى القانون رقم ٣٤ لسنة ١٩٦١ باصدار قانون التأمينات العينية ،

وعلى القانون رقم ٣٨ لسنة ١٩٦٤ في شأن العمل في القطاع الأهلي والقوانين
المعدلة له ،

وعلى الأمر الأميري بالقانون رقم ٦١ لسنة ١٩٧٦ باصدار قانون التأمينات
الاجتماعية المعدل بالقانون رقم ١٣٦ لسنة ١٩٧٧ .

وعلى المرسوم بقانون رقم ١٣٣ لسنة ١٩٧٧ بإنشاء المؤسسة العامة للموانئ ،
وبناء على عرض وزير الدولة للشئون القانونية والادارية ووزير المواصلات
وبعد موافقة مجلس الوزراء ،

أصدرنا

القانون الآتي نصه :

(مادة ١)

لا تسري أحكام قانون التجارة البحرية المرافق على :

- ١ - السفن الحربية .
- ٢ - السفن المملوكة للحكومة أو أحد الأشخاص العامة والتي تخصصها لمرفق عام غير تجاري .
- ٣ - السفن الصغيرة التي لا تزيد حمولتها الاجمالية على مائة وخمسين طنا .
- ٤ - السفن الخشبية بدائية الصنع .

(مادة ٢)

لا يجوز أن تكون محلا للحجز أو الضبط أو الاحتجاز السفن التي تستأجرها الحكومة أو أحد الأشخاص العامة سواء لفترة من الزمن أو لرحلة أو لرحلات معينة متى كانت مخصصة لمرفق عام غير تجاري ، وذلك مع عدم المساس بمسا لنوي الشأن من الحقوق والدعاوى الأخرى .

(مادة ٣)

استثناء من أحكام الفقرتين الأولى والثانية من المادة الأولى لنوي الشأن أن

يرفعوا على الحكومة أو الأشخاص العامة -- دون أن يكون لها التمسك بمصاصاتها --
الدعاوي الآتية :

١ - الدعاوي الناشئة عن التصادم البحري وغيره من حوادث الملاحة البحرية .

٢ - الدعاوي الناشئة عن أعمال المساعدة والانقاذ وعن الخسارات البحرية
المشتركة .

٣ - الدعاوي الناشئة عن الاصلاحات أو التوريدات وغيرها من العقود المتعلقة
بالسفينة .

(مادة ٤)

يحدد بقرار من الوزير المختص ما لا يسري من أحكام القانون المرافق على
الملاحة الساحلية .

(مادة ٥)

للووزير المختص بقرار منه أن يعدل مقدار المبالغ المنصوص عليها في المادتين
٩٤ و ٩٣ من القانون المرافق لتظل معادلة لما تنص عليه الاتفاقيات الدولية .

(مادة ٦)

يلغى المرسوم الأميري رقم ٣ لسنة ١٩٥٩ المشار إليه . وكل نص آخر
يتعارض مع أحكام هذا القانون .

(مادة ٧)

يعمل بهذا القانون بعد شهرين من تاريخ نشره في الجريدة الرسمية .

(مادة ٨)

على الوزراء -- كل فيما يخصه -- تنفيذ هذا القانون -- ونشر في الجريدة الرسمية .

أمير الكويت
جابر الأحمد

رئيس مجلس الوزراء
سعد العبد الله الصباح

وزير الدولة للشئون القانونية والادارية	وزير المواصلات
سلمان الدعيج الصباح	سليمان حمود الزيد الخالد

صدر بقصر السيف في : ٣ رجب ١٤٠٠ هـ

الموافق : ١٨ مايو ١٩٨٠ م

• نشر بالعدد ١٢٠٥ من الكويت اليوم الصادر بتاريخ ١٥ - يونيو - ١٩٨٠ م

الباب الاول

السفينة

الفصل الاول

احكام عامة

(مادة ١)

- ١ - السفينة في حكم هذا القانون هي كل منشأة صالحة بذاتها للملاحة تعمل عادة أو تكون معدة للعمل في الملاحة البحرية ولو لم تستهدف الربح .
- ٢ - تعتبر ملحقات السفينة اللازمة لاستغلالها جزءا منها .

(مادة ٢)

- تعتبر السفينة مالا منقولا نسري عليه القواعد القانونية العامة ، والأحكام الواردة في هذا القانون .

(مادة ٣)

- ١ - تكتسب السفينة الجنسية الكويتية إذا كان مالکها متمتعا بهذه الجنسية ، وكانت مسجلة بسجل السفن في الكويت .
- ٢ - فإذا كانت السفينة مملوكة لعدة أشخاص على الشيوع ، وجب أن يكون جميع المالكين متمتعين بالجنسية الكويتية . فان آلت ملكية حصة من السفينة

إلى أجنبي بطريق الميراث أو الوصية ، وجب على الوارث أو الموصي له الأجنبي التصرف في حصته إلى كويتي خلال ستة أشهر من تاريخ أبلوله الملكية اليه . فاذا لم يقم بذلك ، جاز لأي من الملاك الآخرين خلال الستة الأشهر التالية أن يطلب من المحكمة الكلية الحكم ببيع الحصه جبرا إلى كويتي . ويبين الحكم كيفية حصول البيع ، وشروطه .

٣ - وإذا كان المالك شركة وجب أن تتخذ شكل شركة التضامن ، أو التوصية أو المساهمة ، أو الشركة ذات المسئولية المحدودة ، وأن يكون مركزها الرئيسي في الكويت .

٤ - وإذا كان المالك شركة تضامن أو شركة توصية ، وجب أن يكون جميع الشركاء المتضامين ممن يتمتعون بالجنسية الكويتية ، وأن لا تقل نسبة رأس المال الكويتي في شركة التوصية عن ٥١٪ .

٥ - وإذا كان المالك شركة مساهمة ، وجب أن يكون ثلثا أعضاء مجلس الإدارة بما فيهم رئيس المجلس ممن يتمتعون بالجنسية الكويتية ، وأن يكون ٥١٪ على الأقل من رأس المال لأشخاص يتمتعون بهذه الجنسية .

٦ - وإذا كان المالك شركة ذات مسئولية محدودة ، وجب أن يكون أحد الشركاء على الأقل كويتيا . وأن يكون ٥١٪ على الأقل من حصص الشركاء مملوكة لكويتيين .

٧ - ويجوز بقرار من مجلس الوزراء تعديل نسب رأس المال المبينة بالفقرات الثلاث السابقة .

٨ - وتعتبر في حكم السفينة المتمتعة بالجنسية الكويتية ، السفينة المتخلي عنها في البحر وتلتقطها سفينة كويتية ، وكذلك السفينة التي تم مصادرتها طبقا لقوانين دولة الكويت ، وذلك مع مراعاة ما تقضي به المادة ١١ من هذا القانون .

(مادة ٤)

على كل سفينة تتمتع بالجنسية الكويتية أن ترفع علمها ، ولا يجوز لها أن تتخذ علما غيره .

(مادة ٥)

١ - على كل سفينة تتمتع بالجنسية الكويتية أن تتخذ لها اسما يوافق عليه مكتب مسح وتسجيل السفن . ويجب أن يكتب هذا الاسم بالأحرف العربية واللاتينية على مكان ظاهر يجاني مقدمة السفينة . كما يكتب الاسم على مؤخرتها مصحوبا باسم ميناء التسجيل .

٢ - وعلى مالك السفينة أن يحدد رسميا حمولتها الصافية والاجمالية . ويعهد بتحديد هذه الحمولة إلى مكتب مسح وتسجيل السفن . ويعطي هذا المكتب للنوي الشأن شهادة بذلك .

ويجب على المالك كتابة رقم تسجيل السفينة ، وحمولتها الصافية المسجلة بالأحرف العربية واللاتينية على دعامتها الرئيسية .

(مادة ٦)

في حالة مخالفة الأحكام الواردة بالمادتين السابقتين يعاقب المالك والربان بالحبس مدة لا تجاوز شهرا وبغرامة لا تجاوز ألف دينار أو باحدى هاتين العقوبتين

(مادة ٧)

١ - تقصر الملاحة الساحلية . والصيد والقطر والارشاد في المياه الاقليمية على السفن التي تتمتع بالجنسية الكويتية .

٢ - ومع ذلك يجوز للوزير المختص ، في حالة الضرورة القصوي ، الترخيص للسفن التي تحمل جنسية أجنبية بالقيام في المياه الاقليمية بأعمال تتصل بالقطر ، أو الانتشال ، أو الصيد ، أو البحث العلمي ، على أن يكون ذلك لفترة زمنية محددة .

(مادة ٨)

- ١ - تعتبر الجرائم التي ترتكب على متن سفينة ترفع علم دولة الكويت واقعة على أرضها .
- ٢ - ويسري فيما يتعلق بالمحافظة على النظام ، والتأديب ، في السفن التي ترفع علم دولة الكويت القانون الخاص بذلك .

(مادة ٩)

- ١ - التصرفات التي يكون موضوعها انشاء ، أو نقل ، أو انقضاء حق الملكية على السفينة ، أو غيره من الحقوق العينية الأصلية ، يجب أن تتم بورقة رسمية ، أو بمقتضى حكم حائز لقوة الأمر المقضي .
- ٢ - فإذا وقعت هذه التصرفات في بلد أجنبي وجب تحريرها أمام قنصل دولة الكويت ، أو أمام الموظف المختص في هذا البلد عند عدم وجود قنصلية .
- ٣ - ولا تكون التصرفات المذكورة نافذة بين المتعاقدين ، أو بالنسبة للغير ، ما لم تشهر في مكتب مسح وتسجيل السفن .

(مادة ١٠)

- ١ - لا يجوز نقل ملكية سفينة كويتية لأجنبي إذا كانت مملوكة لشركة تساهم فيها الدولة ، أو تدعمها بأي صورة كانت ، إلا بعد الحصول على إذن بذلك من الوزير المختص .
- ٢ - ويقع باطلا بقوة القانون كل تصرف يتم دون الحصول على هذا الاذن .

الفصل الثاني

تسجيل السفينة

(مادة ١١)

- ١ - لا يجوز لأية سفينة أن تسير رافعة العلم الكويتي إلا إذا كانت مسجلة وفقا لأحكام هذا القانون .

٢ - ويقوم باجراء هذا التسجيل مكتب مسح وتسجيل السفن . ويعد بهذا المكتب سجل خاص يسمى « سجل السفن » وترقم صحافه ويوضع على كل منها خاتم المكتب .

٣ - وتخصص لكل سفينة صحيفة في السجل المذكور ، ويكون رقمها هو رقم تسجيل السفينة .

(مادة ١٢)

١ - يكون تسجيل السفينة بناء على طلب يقدم من المالك الى مكتب مسح وتسجيل السفن . ويجب أن يشتمل الطلب على وجه الخصوص على البيانات الآتية :

- ١ - اسم السفينة الحالي ، وأسمائها السابقة .
- ٢ - ميناء التسجيل .
- ٣ - تاريخ ، ومكان بناء السفينة .
- ٤ - سبب ، وتاريخ اكتساب ملكية السفينة .
- ٥ - نوع السفينة (شراعية كانت أو ذات محرك مع بيان نوع المحرك وقوته)
- ٦ - ابعاد السفينة طولاً وعرضاً وعمقاً .
- ٧ - حمولة السفينة الاجمالية ، والصفافية .
- ٨ - اسم ، ولقب ، ومهنة ، وموطن ، وجنسية المالك ، أو المالكين على الشبوع ، مع بيان حصة كل منهم .
- ٩ - اسم المجهز ، ولقبه ، وجنسيته ، وموطنه .
- ١٠ - الحقوق العينية المترتبة على السفينة .
- ١١ - المحجوز التي وقعت على السفينة .

٢ - وعلى طالب التسجيل أن يرفق بالطلب جميع المستندات والوثائق اللازمة لاثبات صحة البيانات المقدمة ، وعلى الأخص وثائق ملكيته-ه للسفينة وجنسيته ، وعليه أن يقدم شهادة رسمية بشطب السفينة من سجل السفن

الأجنبي الذي كانت مقيدة فيه ، ويؤشر مكتب مسح وتسجيل السفن على
الطلب بتاريخ وساعة وروده .

(مادة ١٣)

يقدم طلب التسجيل خلال ثلاثين يوما من تاريخ بناء السفينة أو تملكها .
وتبدأ هذه المدة من تاريخ دخول السفينة أحد موانئ الكويت اذا بنيت أو
اكتسبت ملكيتها في الخارج .

(مادة ١٤)

يمسك مكتب مسح وتسجيل السفن دفترا يسمى « دفتر الطلبات » يثبت فيه
طلبات التسجيل ، والمستندات المؤيدة لها بأرقام متتابعة حسب الترتيب الزمني
لورودها . ويسلم طالب التسجيل ابصالا يذكر فيه رقم القيد وتاريخه وساعته .

(مادة ١٥)

١ - يقوم مكتب مسح وتسجيل السفن بادراج البيانات المبينة في المادة ١٢ في
سجل السفن . ويحتفظ بأصول المستندات والوثائق المقدمة مع طلب التسجيل
أو بصورة رسمية منها .

٢ - ويسلم مكتب مسح وتسجيل السفن مالك السفينة شهادة تسجيل تشتمل
على جميع البيانات المدونة في الصحيفة المخصصة للسفينة في السجل .

٣ - واذا فقدت هذه الشهادة ، أو هلكت ، جاز لصاحب الشأن الحصول
من مكتب مسح وتسجيل السفن على شهادة بدلا منها بعد أداء الرسم
المقرر .

(مادة ١٦)

١ - يتم شهر التصرفات والأحكام المنصوص عليها في المادة ٩ في سجل السفينة
بناء على طلب ذوي الشأن . فاذا امتنع أحدهم عن اجرائه جاز رفع الأمر
إلى المحكمة لتأمر به .

٢ - كما يجب شهر انتقال الملكية ، أو الحقوق العينية بسبب الارث بناء على طلب الورثة بعد تقديم ما يثبت حقهم في الارث ونصيب كل منهم .

(مادة ١٧)

١ - على مالك السفينة أن يبلغ مكتب مسح وتسجيل السفن كل تعديل بطراً على البيانات الواردة في السجل .

٢ - ويجب تقديم طلب التعديل مرفقاً به المستندات اللازمة لاثبات صحة البيانات الجديدة ، وذلك خلال ثلاثين يوماً من تاريخ حصول التعديل .
ويدون المكتب مضمون التعديل في صحيفة السفينة . وتقدم شهادة التسجيل مع طلب التعديل للتأشير عليها بما يفيد حصوله .

(مادة ١٨)

يجب التأشير في صحيفة التسجيل بكل دعوى يكون موضوعها حقاً عينياً على السفينة . وعلى المدعي أن يخطر مكتب مسح وتسجيل السفن فوراً باقامة الدعوى لاجراء التأشير المذكور . وعلى قلم كتاب المحكمة اخطار المكتب بالحكم الذي يصدر فيها .

(مادة ١٩)

١ - يشطب التسجيل اذا هلكت السفينة ، أو فقدت الجنسية الكويتية ، أو صدر حكم نهائي بالشطب .

٢ - وتشطب القيود الخاصة بالحقوق والدعاوي العينية بناء على اتفاق ذوي الشأن أو بحكم نهائي .

(مادة ٢٠)

١ - يجب على ذوي الشأن تقديم طلب الشطب خلال ثلاثين يوماً من تاريخ قيام سببه . ويشتمل الطلب على البيانات الآتية :

١ - اسم طالب الشطب ، ولقبه ، وجنسيته ، وموطنه ، ومهنته .

٢ - اسم السفينة ، ورقم تسجيلها .

٣ - الحق العيني ، أو البيان المطلوب شطبه .

٤ - سبب الشطب ، والمستندات اللازمة لاثبات صحته .

٢ - ويؤشر بالشطب على شهادة التسجيل . ويمنح مكتب مسح وتسجيل السفن الطالب شهادة تفيد حصول الشطب .

(مادة ٢١)

لمن يشاء أن يطلب من مكتب مسح وتسجيل السفن صورة من البيانات الواردة في صحيفة تسجيل السفينة . كما يجوز لكل ذي شأن أن يطلب صورة من المستندات المحفوظة بالمكتب .

(مادة ٢٢)

تكون مرتبة التسجيل بحسب أسبقية تقديم طلبات التسجيل .

(مادة ٢٣)

١ - يعاقب بالحبس مدة لا تتجاوز شهرين وبغرامة لا تتجاوز ألفي دينار أو باحدى هاتين العقوبتين كل من يسيّر سفينة ترفع العلم الكويتي دون أن تكون مسجلة وفقا لأحكام هذا القانون ، وذلك مع مراعاة ما يقضي به العرف الدولي .

٢ - ويجوز للمحكمة أن تقضي بمصادرة السفينة .

(مادة ٢٤)

يعاقب بالحبس مدة لا تتجاوز شهرا وبغرامة لا تتجاوز ألف دينار أو باحدى هاتين العقوبتين :

- ١ - مالك السفينة الذي لا يطلب قيد التعديلات وفقا للمادة ١٧ .
- ٢ - مالك السفينة الذي لا يطلب شطب التسجيل في الأحوال المذكورة في المادة ١٩ .

الفصل الثالث

الوثائق والرقابة على السفن

(مادة ٢٥)

- ١ - يجب على كل سفينة مسجلة في الكويت أن تحصل على ترخيص بالملاحة وعلى شهادات السلامة ، وخطوط الشحن .
- ٢ - وتراعى فيما يتعلق بشروط منح تلك الشهادات أحكام الاتفاقيات الدولية النافذة في الكويت والخاصة بسلامة الأرواح ، في البحار وخطوط الشحن والقواعد التي يصدر بها قرار من الوزير المختص .

(مادة ٢٦)

- ١ - يقدم طلب ترخيص الملاحة الى مكتب مسح وتسجيل السفن على النموذج الذي يعده المكتب لذلك .
- ٢ - ويتولى المكتب اصدار هذا الترخيص بعد التحقق من صلاحية السفينة للملاحة ، وتوافر جميع الشروط التي تتطلبها القوانين والأنظمة .
- ٣ - وفي حالة وجود السفينة بالخارج يتولى قنصل الكويت اصدار ترخيص الملاحة بالاستعانة باحدى هيئات الاشراف البحري المعترف بها والتي يعينها قرار من الوزير المختص . فاذا لم يوجد قنصل للكويت جاز أن تقوم بالمعاينة ومنح هذا الترخيص الادارة البحرية المختصة بالميناء الأجنبي الذي توجد به السفينة . على أن يقدم هذا الترخيص بمجرد وصول السفينة للكويت الى مكتب مسح وتسجيل السفن لاعتماده .

(مادة ٢٧)

- ١ - يكون ترخيص الملاحة نافذا لمدة سنة قابلة للتجديد . وفي جميع الأحوال يجب أن تظل شروط منح الترخيص متوافرة في السفينة طوال مدة الترخيص
- ٢ - وإذا حدث خلال هذه المدة أن أصيبت السفينة بتلف من شأنه أن يعرضها للخطر أو أجريت فيها تغييرات جوهرية وجب على الربان إخطار مكتب مسح وتسجيل السفن فوراً ليأمر بإيقاف العمل بترخيص الملاحة ولا يجوز إعادة العمل به إلا بعد إجراء معاينة السفينة والحصول على الشهادات اللازمة في هذا الشأن .
- ٣ - وإذا انتهت مدة الترخيص أثناء الرحلة امتد نفاذه بحكم القانون إلى أن تدخل السفينة أول ميناء في الكويت أو أول ميناء أجنبي يمكن إجراء الكشف على السفينة فيه . ولا تمتد مدة الترخيص على أية حال لأكثر من ستين يوماً .

(مادة ٢٨)

يجوز في حالة الضرورة لمكتب مسح وتسجيل السفن . أو لفنصل الكويت في الخارج ، منح السفينة ترخيصاً مؤقتاً بالملاحة للقيام برحلة معينة أو لأكبرها تلك الرحلة .

(مادة ٢٩)

لا يجوز لسفينة أجنبية أن تبحر من أحد موانئ الكويت . أو أن تمر . أو توجد في مياهها الإقليمية ، إلا إذا توافرت فيها شروط السلامة طبقاً لأحكام الاتفاقيات الدولية النافذة في الكويت والخاصة بسلامة الأرواح في البحار . وخطوط الشحن

(مادة ٣٠)

- ١ - للإدارة البحرية المختصة في كل وقت حق الرقابة والتفتيش على السفن

الكويتية . والسفن الأجنبية التي تمر أو توجد في المياه الإقليمية للكويت .

٢ - وتشمل هذه الرقابة فيما يتعلق بالسفن الكويتية التحقق من تسجيل السفينة وحصولها على ترخيص الملاحة ، وصلاحية الآلات والمراجل للعمل وصيانتها ، وتوافر الشروط القانونية في عدد الملاحين ، ومؤهلاتهم ، ومراعاة العدد المسموح به من المسافرين ، وكفاية أدوات النجاة والانقاذ ومراعاة خطوط الشحن ، والأصول الفنية لشحن البضائع في السفينة أو على سطحها . وتوافر الخدمات الطبية والصحية فيها .

٣ - وفيما يتعلق بالسفن الأجنبية تشمل الرقابة التحقق من توافر الشروط المنصوص عليها في الاتفاقيات الدولية المتعلقة بسلامة الأرواح في البحار ، وخطوط الشحن .

٤ - ويراعى بقدر الامكان في اجراء الرقابة عدم تعطيل العمليات التجارية التي تقوم بها السفينة

(مادة ٣١)

لمنطوي الادارة البحرية المختصة . ولقناصل الكويت في الخارج ، وللخبراء الذين يندبونهم حق الصعود الى السفن الكويتية للتفتيش عليها والتحقق من توافر الشروط ووجود الوثائق التي يتطلبها القانون ، ولهم حق الاطلاع على الوثائق المذكورة . وتدون أعمالهم في محاضر تودع لدى السلطات المختصة وتسجل بدفتر السفينة

(مادة ٣٢)

لرئيس الادارة البحرية المختصة ، أو من يقوم مقامه في الميناء الذي توجد فيه السفينة ، أن يأمر بمنعها من السفر اذا لم تتوافر فيها الشروط المبينة بالمادة ٣٠ ، وله أن يأمر بالغاء المنع والتصريح للسفينة بالسفر .

(مادة ٣٣)

١ - القرارات الصادرة برفض منح ترخيص الملاحة ، أو برفض اعتماده ، أو برفض منح شهادات السلامة وخطوط الشحن ، أو بمنع السفينة من السفر يجب أن تكون مسببة . وتبلغ قرارات الرفض الى الطالب ، وقرارات منع السفر أو التصريح به الى الربان فور صدورها .

٢ - ويجوز لنوي الشأن التظلم من القرارات المذكورة الى الوزير المختص أو من يندبه لذلك خلال عشرة أيام من تاريخ تبليغ القرار . ويكون القرار الصادر في هذا الشأن نهائيا .

(مادة ٣٤)

يجب أن تتوافر في كل سفينة خدمة طبية وصحية وفقا للقرار الذي يصدر بذلك من الوزير المختص .

(مادة ٣٥)

١ - يجب أن توجد في كل سفينة مسجلة في الكويت شهادة التسجيل ، ودفتر البحارة ، وترخيص الملاحة ، وشهادات السلامة وخطوط الشحن ، ودفتر السفينة ، ودفتر الآلات ، والجوازات الخاصة بالربان والبحارة ، والتصريح بالسفر ، وبيان بشحنة السفينة ، وشهادة صحية صادرة من المكتب الصحي بالميناء .

٢ - وفيما يتعلق بالسفن المعدة للصيد يجب أن توجد فيها شهادة التسجيل ، ودفتر اليومية ، ودفتر البحارة ، وترخيص الملاحة ، والتراخيص المتعلقة بالصيد .

٣ - أما سفن الترفيه فيجب أن تحمل شهادة التسجيل ، ودفتر البحارة ، وترخيص الملاحة .

(مادة ٣٦)

يعاقب بالحبس مدة لا تتجاوز شهرين وبغرامة لا تتجاوز ألفي دينار أو باحدى هاتين العقوبتين :

- ١ - مالك السفينة الذي لا يحصل على ترخيص الملاحة .
- ٢ - الربان الذي لا يخطر مكتب مسح وتسجيل السفن بالتلف أو التغيير المذكور في المادة ٢٧ .
- ٣ - مجهز السفينة وربانها اذا أبحرت السفينة رغم صدور قرار بمنعها من السفر .
- ٤ - ربان السفينة التي لا توجد بها الأوراق والوثائق المنصوص عليها في المادة ٣٥ .
- ٥ - كل من يخالف اللوائح والقرارات الخاصة بتنظيم العمل داخل الموانئ والملاحة في المياه الإقليمية .

(مادة ٣٧)

يعاقب بالحبس مدة لا تتجاوز شهرا وبغرامة لا تتجاوز ألف دينار أو باحدى هاتين العقوبتين :

- ١ - كل من يعرقل عمل الموظفين المكلفين بالتفتيش على السفن .
- ٢ - مجهز السفينة وربانها اذا لم تتوافر في السفينة الخدمات الطبية والصحية المنصوص عليها في المادة ٣٤ .

الفصل الرابع

الحقوق العينية على السفينة

الفرع الأول - بناء السفينة

(مادة ٣٨)

يجب أن يكون عقد بناء السفينة مكتوبا والا يكون باطلا . ويسري هذا الحكم على كل تعديل للعقد .

(مادة ٣٩)

تبقى ملكية السفينة لمتعهد البناء ولا تنتقل الملكية إلى طالب البناء إلا بقبول استلامها بعد تجربتها ما لم يوجد اتفاق على غير ذلك .

(مادة ٤٠)

يضمن متعهد البناء خلو السفينة من العيوب الخفية ولو قبل المشتري استلام السفينة بعد تجربتها .

(مادة ٤١)

تنقضي دعوى ضمان العيوب الخفية بمضي سنة من وقت العلم بالعيب .
وفي جميع الأحوال تنقضي الدعاوي المتعلقة بالضمان بمضي ستين من وقت تسليم السفينة .

الفروع الثاني - الملكية الشائعة

(مادة ٤٢)

١ - يتبع رأي الأغلبية في كل قرار يتعلق باستغلال سفينة مملوكة على الشروع ما لم ينص القانون أو يتفق على غير ذلك .

٢ - وتتوافر الأغلبية بموافقة نصف عدد المالكين على الأقل بشرط أن يكونوا حائزين لأكثر من نصف الحصص في السفينة ما لم ينص القانون أو يتفق المالكون على أغلبية أخرى .

(مادة ٤٣)

١ - يسأل المالك على الشروع عن الالتزامات الناشئة عن السفينة بنسبة حصته فيها .

٢ - وإذا لم يكن أحد المالكين على الشيوع قد وافق على عمل تم بالأغلبية المشار إليها في المادة السابقة ، فله أن يتخلى عن حصته للمالكين الآخرين وفي هذه الحالة تبرأ ذمته من الالتزامات التي نشأت عن هذا العمل . وتوزع هذه الحصص على المالكين الآخرين بنسبة حصصهم في السفينة .

(مادة ٤٤)

- ١ - يجوز بقرار من المالكين أن يعهد بإدارة الشيوع إلى مدير واحد أو أكثر . ويجوز أن يكون المدير من المالكين أو من غيرهم
- ٢ - ويقوم المدير بجميع أعمال الإدارة ويمثل المالكين على الشيوع أمام القضاء في كل ما يتعلق بهذه الأعمال . ولا يجوز تقييد سلطاته إلا بقرار كتابي صادر بالأغلبية المنصوص عليها في المادة ٤٢ ولا يحتاج بهذا القرار على الغير إلا من تاريخ شهره في سجل السفن .
- ٣ - ولا يجوز للمدير بيع السفينة ، أو رهنها ، أو ترتيب أي حق عيني آخر عليها ، إلا بتفويض خاص من المالكين .

(مادة ٤٥)

- ١ - إذا باع أحد المالكين على الشيوع حصته في السفينة وجب على المشتري إخطار المالكين الآخرين رسمياً بالبيع وبالثمن المتفق عليه . ويكون لكل مالك خلال خمسة عشر يوماً من تاريخ الإخطار أن يسترد الحصص المبيعة بشرط أن يدفع الثمن والمصاريف خلال تلك المدة .
- ٢ - ويكون الاسترداد باعلان يوجهه طالب الاسترداد إلى كل من البائع والمشتري .
- ٣ - وإذا طلب الاسترداد أكثر من مالك قسمت الحصص المبيعة بين طالبي الاسترداد بنسبة حصصهم .

(مادة ٤٦)

- ١ - تنتهي حالة الشيوع ببيع السفينة بيعاً رضائياً ، أو بيعاً قضائياً .

٢ - ولا يجوز بيع السفينة بيعا رضائيا الا بقرار يصدر بموافقة من يملكون نصفها على الأقل ما لم يوجد اتفاق كتابي على خلاف ذلك . ويبين في القرار كيفية حصول البيع وشروطه .

٣ - ويجوز لكل مالك في حالة وقوع خلاف بين المالكين يتعذر معه استمرار الشبوع على وجه مفيد أن يطلب من المحكمة الكلية انهاء حالة الشبوع ببيع السفينة . ويبين الحكم كيفية حصول البيع وشروطه .

الفرع الثالث - حقوق الامتياز

(مادة ٤٧)

تكون الديون الآتية دون غيرها ممتازة :

١ - المصاريف القضائية التي أنفقت لحفظ السفينة وبيعها وتوزيع ثمنها ، ورسوم الحمولة والموانيء وغيرها من الرسوم والضرائب من النوع ذاته ، ورسوم الارشاد ، والتعويضات عن الأضرار التي تلحق منشآت الموانيء والأحواض وطرق الملاحة ، ومصاريف رفع عوائق الملاحة التي أحدثتها السفينة ، ومصاريف الحراسة والصيانة من وقت دخول السفينة في آخر ميناء .

٢ - الديون الناشئة عن عقد عمل الربان والبحارة وغيرهم ممن يرتبطون بعقد عمل على السفينة .

٣ - المكافآت المستحقة عن المساعدة والانقاذ ، وحصة السفينة في الخسارات المشتركة .

٤ - التعويضات المستحقة عن التصادم وغيره من حوادث الملاحة ، والتعويضات عن الاصابات البدنية التي تحدث للمسافرين والبحارة ، والتعويضات عن هلاك أو تلف البضائع والأمتعة .

٥ - الديون الناشئة عن العقود التي يبرمها الربان ، والعمليات التي يجريها

خارج ميناء تسجيل السفينة في حدود سلطاته القانونية لحاجة فعلية تقتضيها
صيانة السفينة أو متابعة السفر سواء أكان الربان مالكا للسفينة أم غير مالك
لها ، وسواء أكان الدين مستحقا له أم لمتعهدي التوريد أم للأشخاص الذين
قاموا باصلاح السفينة أم غيرهم من المتعاقدين .

(مادة ٤٨)

لا تخضع حقوق الامتياز لأي اجراء شكلي ، أولأي شرط خاص بالإثبات .

(مادة ٤٩)

- ١ - ترتب حقوق الامتياز المنصوص عليها في هذا القانون على السفينة ،
وأجرة النقل الخاصة بالرحلة التي نشأ خلالها الدين وعلى ملحقات كل من
السفينة وأجرة النقل المكتسبة منذ بدء الرحلة .
- ٢ - ومع ذلك يترتب الامتياز المنصوص عليه في البند الثاني من المادة ٤٧ على
أجور النقل المستحقة على جميع الرحلات التي تتم خلال عقد عمل واحد .
- ٣ - وتعتبر في حكم أجرة النقل أجرة سفر الركاب وعند الاقتضاء قيمة
ما يقابل تحديد مسئولية مالك السفينة .

(مادة ٥٠)

- ١ - يعتبر من ملحقات كل من السفينة وأجرة النقل ما يأتي :
 - ١ - التعويضات المستحقة للمالك عن الأضرار المادية التي لحقت بالسفينة
ولم يتم اصلاحها أو عن خسارة أجرة النقل .
 - ٢ - التعويضات المستحقة للمالك عن الخسارات المشتركة إذا نشأت عن
أضرار مادية لحقت بالسفينة ولم يتم اصلاحها أو عن خسارة أجرة
النقل .
 - ٣ - المكافآت المستحقة للمالك عن أعمال المساعدة أو الانقاذ التي حصلت

حتى نهاية الرحلة بعد خصم المبالغ المستحقة للربان والبحارة وغيرهم
من يرتبطون بعقد عمل على السفينة .

٢ - ولا تعتبر من ملحقات السفينة أو أجرة النقل التعويضات المستحقة للمالك
نظير عقود التأمين ، أو المكافآت أو الاعانات أو المساعدات التي تمنحها
الدولة .

(مادة ٥١)

يبقى حق الامتياز على أجرة النقل قائما ما دامت الأجرة مستحقة الدفع أو
كانت تحت يد الربان أو ممثل المالك ، وكذلك الحال بالنسبة الى الامتياز على
ملحقات السفينة وملحقات أجرة النقل .

(مادة ٥٢)

١ - ترتب الديون الممتازة المتعلقة برحلة واحدة طبقا لترتيب الامتيازات
الواردة في المادة ٤٧ .

٢ - وتكون الديون الواردة في كل بند من المادة ٤٧ في مرتبة واحدة وتشترك
في التوزيع بنسبة قيمة كل منها .

٣ - وترتب الديون الواردة في البندين الثالث والخامس من المادة ٤٧ بالنسبة
إلى كل بند على حده طبقا للترتيب العكسي لتاريخ نشوئها .

٤ - وتعتبر الديون المتعلقة بحادث واحد ناشئة في تاريخ واحد .

٥ - وتقدم الديون الممتازة الناشئة عن أية رحلة الديون الممتازة الناشئة عن
رحلة سابقة .

٦ - ومع ذلك فالديون الناشئة عن عقد عمل واحد يشمل عدة رحلات تأتي
كلها في المرتبة مع ديون آخر رحلة .

(مادة ٥٣)

تتبع الديون الممتازة السفينة في أية يد كانت . ويكون الامتياز سابقا في المرتبة مباشرة على الرهن .

(مادة ٥٤)

١ - تنقضي حقوق الامتياز على السفينة :

١ - ببيع السفينة بيعا قضائيا .

٢ - ببيع السفينة بيعا رضائيا بالشروط الآتية :

أولا : تسجيل عقد البيع في سجل السفن .

ثانيا : النشر بلوحة الاعلانات في مكتب مسح وتسجيل السفن ويشمل النشر بيانا بمحصول البيع والتمن واسم المشتري وموطنه .

ثالثا : نشر ملخص للعقد في الجريدة الرسمية يذكر فيه التمن واسم المشتري وموطنه فضلا عن النشر مرتين تفصل بينهما ثمانية أيام في صحيفة يومية واسعة الانتشار .

٢ - وتنتقل حقوق الامتياز إلى التمن إذا قام الدائن الممتاز خلال ثلاثين يوما من تاريخ آخر نشر في الصحف باعلان كل من المالك القديم والمالك الجديد رسميا بمعارضته في دفع التمن . ومع ذلك يظل امتياز الدائنين قائما على التمن ما لم يكن قد دفع أو وزع .

(مادة ٥٥)

١ - تنقضي حقوق الامتياز على السفينة بمضي سنة ما عدا حقوق الامتياز الضامنة لديون التوريد المشار إليها في الفقرة الخامسة من المادة ٤٧ فانها تنقضي بمضي ستة أشهر .

٢ - ويبدأ سريان المدة المشار إليها في الفقرة السابقة كما يأتي :

١ - بالنسبة إلى حقوق الامتياز الضامنة لمكافأة أعمال المساعدة والانقاذ من يوم انتهاء هذه الأعمال .

٢ - بالنسبة إلى حقوق الامتياز الضامنة لتعويضات التصادم والحوادث الأخرى والاصابات البدنية من يوم حصول الضرر .

٣ - بالنسبة إلى الامتياز الخاص بهلاك البضائع والأمتعة أو تلفها من يوم تسليم البضائع أو الأمتعة أو من اليوم الذي كان يجب تسليمها فيه .

٤ - بالنسبة إلى الإصلاحات والتوريدات وسائر الحالات الأخرى المشار إليها في الفقرة الخامسة من المادة ٤٧ من يوم نشوء الدين .

٣ - وفي جميع الأحوال الأخرى تسري المدة من يوم استحقاق الدين .

٤ - ولا يترتب على تسليم الربان والبحارة وغيرهم ممن يرتبطون بعقد عمل على السفينة مبالغ مقدما أو على الحساب اعتبار ديونهم المشار إليها في الفقرة الثانية من المادة ٤٧ مستحقة الدفع قبل حلول الأجل المعين لها .

٥ - وتمتد مدة التقادم إلى ثلاث سنوات إذا تعذر حجز السفينة المقرر عليها الامتياز في المياه الإقليمية الكويتية . ولا يفيد من ذلك إلا الأشخاص الذين يتمتعون بجنسية الكويت أو الأشخاص الذين لهم موطن بها أو الأشخاص الذين يتمتعون بجنسية دولة تعامل رعايا الكويت بالمثل .

(مادة ٥٦)

للإدارة البحرية المختصة حق حبس حطام السفينة ضمانا لمصاريف ازالة الحطام . ولها بيعه اداريا بالمراد والحصول على دينها من الثمن بالأفضلية على أي دائن آخر ويودع باقي الثمن خزانة المحكمة .

(مادة ٥٧)

تسري أحكام هذا الفرع على السفن التي يستغلها المجهز غير المالك أو

المستأجر الأصلي . ومع ذلك لا تسري الأحكام المذكورة اذا فقد المالك حيازة السفينة بفعل غير مشروع وكان الدائن سيء النية .

الفروع الرابع - الرهن البحري

(مادة ٥٨)

- ١ - يكون رهن السفينة بطريق الرهن الرسمي .
- ٢ - ويجب أن يتم الرهن بعقد رسمي وإلا كان باطلا .

(مادة ٥٩)

- ١ - الرهن المقرر على السفينة أو على حصة منها يبقى على حطامها .
- ٢ - ولا يسري الرهن المقرر على السفينة على أجرة النقل أو المكافآت أو الاعانات أو المساعدات التي تمنحها الدولة .

(مادة ٦٠)

يجوز رهن السفينة وهي في دور البناء ، ويجب أن يسبق قيد الرهن اقرار في مكتب التسجيل الواقع بدائرته محل بناء السفينة يبين فيه هذا المحل وطول السفينة وأبعادها الأخرى وحمولتها على وجه التقريب .

(مادة ٦١)

يجب قيد الرهن في سجل السفن بمكتب مسح وتسجيل السفن لينفذ في حق الغير . وإذا ترتب الرهن على السفينة وهي في دور البناء يجب قيده في سجل السفن بمكتب التسجيل المشار إليه في المادة السابقة .

(مادة ٦٢)

يجب لأجراء القيد تقديم صورة رسمية من عقد الرهن لمكتب مسح وتسجيل السفن ، ويرفق بها قائمة من نسختين أصليتين موقعتين من طالب القيد تشتملان بوجه خاص على ما يأتي :

- ١ - الاسم الكامل لكل من الدائن والمدين ومحل اقامته ومهنته .
- ٢ - تاريخ العقد .
- ٣ - مقدار الدين المبين في العقد .
- ٤ - الشروط الخاصة بالوفاء .
- ٥ - اسم السفينة المرهونة وأوصافها وتاريخ ورقم شهادة التسجيل أو اقرار ببناء السفينة .
- ٦ - المحل المختار للدائن في دائرة مكتب التسجيل الذي يتم فيه القيد .

(مادة ٦٣)

يثبت مكتب مسح وتسجيل السفن محتويات القائمة في السجل ويسلم الطالب نسخة منها بعد التأشير عليها بما يفيد حصول القيد مع اثبات ذلك في شهادة التسجيل .

(مادة ٦٤)

- ١ - تكون مرتبة الديون المضمونة برهن حسب تاريخ قيدها . وإذا قيد رهنان أو أكثر على سفينة أو على حصة فيها كان ترتيبها حسب أسبقية القيد ولو كانت مقيدة في يوم واحد .
- ٢ - ويحفظ القيد مرتبة الرهن لمدة خمس سنوات من تاريخ اجرائه ، ويسقط القيد إذا لم يحدد قبل نهاية المدة .

(مادة ٦٥)

الدائنون المرتهنون لسفينة أو لجزء منها يتبعونها في أية يد كانت . ولا يجوز التصرف في السفينة المرهونة بعد قيد محضر الحجز في سجل السفينة .

(مادة ٦٦)

١ - إذا كان الرهن واقعا على جزء لا يزيد على نصف السفينة فليس للدائن المرهن إلا حجز هذا الجزء وبيعه . وإذا كان الرهن واقعا على أكثر من نصف السفينة جاز للمحكمة الكلية بناء على طلب الدائن بعد اجراء الحجز أن تأمر ببيع السفينة بأكملها .

٢ - ويجب في الحالتين المنصوص عليهما في الفقرة السابقة التنبيه رسميا على باقي الشركاء قبل ابتداء اجراءات البيع بخمسة عشر يوما بدفع الدين المستحق أو اتخاذ اجراءات التنفيذ .

(مادة ٦٧)

يترتب على حكم مرمى المزااد تطهير السفينة من كل الرهون وتنتقل حقوق الدائنين إلى الثمن .

(مادة ٦٨)

إذا انتقلت ملكية السفينة المرهونة أو بعضها قبل قيد محضر الحجز فعلى الدائن المرهن الذي اتخذ اجراءات التنفيذ على السفينة أن يعلن الحائز بمحضر الحجز مع التنبيه عليه رسميا بدفع الدين .

(مادة ٦٩)

إذا أراد الحائز اتقاء اجراءات البيع وجب عليه قبل البدء في هذه الاجراءات أو خلال الخمسة عشر يوما التالية للتنبيه أن يعلن الدائنين المقيدين في سجل السفن

في محلهم المختار بملخص العقد مع بيان تاريخه واسم البائع واسم السفينة ونوعها وحمولتها وثمنها والمصاريف وقائمة بالديون المقيدة مع تواريخها ومقدارها ، وأسماء الدائنين . وعلى الحائز أن يصرح باستعداده لدفع الديون المضمونة بالرهون فوراً سواء أكانت مستحقة الأداء أم غير مستحقة وذلك في حدود ثمن السفينة .

(مادة ٧٠)

١ - يجوز لكل دائن في الحالة المبينة في المادة السابقة أن يطلب بيع السفينة أو جزء منها بالمزايدة مع التصريح بزيادة العشر وتقديم كفالة بالثمن والمصاريف .

٢ - ويجب اعلان هذا الطلب إلى الحائز موقعا من الدائن خلال عشرة أيام من تاريخ الاعلان المنصوص عليه في المادة السابقة . ويشتمل الطلب على تكليف الحائز بالحضور أمام المحكمة الكلية التي توجد السفينة في دائرتها أو التي يقع في دائرتها ميناء تسجيل السفينة إذا كانت غير موجودة في أحد موانئ الكويت وذلك لسماع الحكم باجراء البيع بالمزايدة .

(مادة ٧١)

إذا لم يتقدم أي دائن مرهن بالطلب المذكور في المادة السابقة ، فللحائز أن يظهر السفينة من الرهون بإيداع الثمن خزانة المحكمة . وله في هذه الحالة أن يطلب شطب القيد دون اتباع أية إجراءات أخرى .

(مادة ٧٢)

١ - لا يجوز بيع السفينة المرهونة في الكويت بيعاً اختيارياً في الخارج وإلا كان البيع باطلاً بقوة القانون ما لم يتنازل الدائن في نفس عقد البيع عن الرهن وذلك بمراعاة ما تقضي به المادة ١٠ من هذا القانون .

٢ - وفي حالة مخالفة أحكام الفقرة السابقة يعاقب البائع بالحبس مدة لا تزيد على ستة أشهر وبغرامة لا تجاوز ستة آلاف دينار أو باحدى هاتين العقوبتين .

الفصل الخامس

الحجز على السفينة

الفرع الأول - الحجز التحفظي

(مادة ٧٣)

- ١ - يجوز توقيع الحجز التحفظي على السفينة بأمر من قاضي الأمور الوقفية بالمحكمة الكلية . ولا يوقع هذا الحجز إلا وفاء لدين بحري .
- ٢ - ويقصد بالدين البحري الادعاء بحق مصدره أحد الأسباب الآتية :
 - ١ - الأضرار التي تحدثها السفينة بسبب التصادم أو غيره .
 - ٢ - الخسائر في الأرواح أو الإصابات البدنية التي تسببها السفينة أو التي تنشأ عن استغلالها .
 - ٣ - مصاريف المساعدة والانتقاذ .
 - ٤ - العقود الخاصة باستعمال السفينة أو استئجارها بمقتضى عقد إيجار أو غيره .
 - ٥ - العقود الخاصة بنقل البضائع بمقتضى عقد إيجار أو سند شحن أو غير ذلك .
 - ٦ - هلاك أو تلف البضائع والأمتعة التي تنقلها السفينة .
 - ٧ - الخسائر المشتركة .

٨ - قطر السفينة .

٩ - الارشاد .

١٠ - توريد المنتجات أو الأدوات اللازمة لاستغلال السفينة أو صيانتها في أية جهة حصل فيها التوريد .

١١ - بناء السفينة أو اصلاحها أو تجهيزها ومصاريف وجودها في الأحواض

١٢ - أجور الربان والضباط والبحارة .

١٣ - المبالغ التي ينفقها الربان أو الشاحنون أو المستأجرون أو الركاب - لاء لحساب السفينة أو لحساب مالكيها .

١٤ - المنازعة في ملكية السفينة .

١٥ - المنازعة في ملكية سفينة على الشروع أو في حيازتها أو في استغلالها أو في حقوق المالكين على الشروع على المبالغ الناتجة عن الاستغلال .

١٦ - الرهن البحري .

(مادة ٧٤)

١ - لكل من يتمسك بأحد الديون المذكورة في المادة السابقة أن يحجز على السفينة التي يتعلق بها الدين أو على أية سفينة أخرى يملكها المدين إذا كانت هذه السفينة مملوكة له وقت نشوء الدين .

٢ - ومع ذلك لا يجوز الحجز على سفينة غير تلك التي يتعلق بها الدين إذا كان الدين من الديون المنصوص عليها في البنود الثلاث الأخيرة من الفقرة الثانية من المادة السابقة .

(مادة ٧٥)

١ - إذا كان المدين الذي يستأجر السفينة يتولى ادارتها الملاحية وكان هو المسئول وحده عن دين بحري متعلق بها جاز للدائن توقيع الحجز على هذه

السفينة أو على أية سفينة أخرى مملوكة للمستأجر . ولا يجوز توقيع الحجز على أية سفينة أخرى للمالك المؤجر بمقتضى ذلك الدين البحري .

٢ - وتسري أحكام الفقرة السابقة في جميع الحالات التي يكون فيها شخص آخر غير مالك السفينة ملزما بدين بحري .

(مادة ٧٦)

١ - يأمر قاضي الأمور الوقفية بالمحكمة الكلية برفع الحجز إذا قدمت كفالة أو ضمان آخر يكفي للوفاء بالدين .

٢ - ومع ذلك لا يجوز الأمر برفع الحجز إذا تقرر بسبب الديون البحرية المذكورة في البندين ١٤ و ١٥ من الفقرة الثانية من المادة ٧٣ وفي هذه الحالة يجوز لرئيس المحكمة أن يأذن لحائز السفينة بامتغلالها إذا قدم ضمانا كافيا أو أن ينظم ادارة السفينة خلال مدة الحجز بالكيفية التي يقررها .

(مادة ٧٧)

تسلم صورة من محضر الحجز لربان السفينة أو لمن يقوم مقامه عليها وصورة ثانية للجهة البحرية المختصة بالميناء الذي وقع فيه الحجز لمنع السفينة من السفر وصورة ثالثة لمكتب مسح وتسجيل السفن .

(مادة ٧٨)

١ - يشتمل محضر الحجز على التكليف بالحضور أمام المحكمة الكلية التي وقع الحجز في دائرتها لسماع الحكم بصحة الحجز وثبوت الحق أيا كان مقداره .

٢ - ويعين للجلسة ميعاد لا يتجاوز الخمسة عشر يوما التالية لتاريخ محضر الحجز . وتنظر المحكمة الدعوى على وجه السرعة . ولا يضاف إلى هذا الميعاد ميعاد مسافة .

الفرع الثاني - الحجز التنفيذي

(مادة ٧٩)

١ - لا يجوز توقيع الحجز التنفيذي على السفينة إلا بعد مضي أربع وعشرين ساعة من اعلان السند التنفيذي . ويجب أن يشتمل هذا الاعلان على تكليف المدين بالوفاء .

٢ - ويعلن السند لشخص مالك السفينة أو في موطنه ، فإذا كان الأمر متعلقاً بدين بحري على السفينة جاز تسليم الاعلان للربان أو من يقرم مقامه عليها .

(مادة ٨٠)

١ - يكون الحجز التنفيذي على السفينة بمحضر يحضره مأمر التنفيذ ويجب أن يشتمل فضلاً عن البيانات الواجب ذكرها في أوراق الاعلان ، على اسم مأمر التنفيذ وتاريخ الحجز ومكانه وبيان السند التنفيذي والمبلغ المحجوز من أجله ووصف السفينة المحجوزة وتوقيع مأمر التنفيذ .

٢ - كما يجب أن يشتمل محضر الحجز على التكليف بالحضور أمام المحكمة الكلية بميعاد لا يقل عن خمسة عشر يوماً ولا يتجاوز ثلاثين يوماً من تاريخ الحجز لسماع الأمر بالبيع .

٣ - ويعلن المحضر للمدين إذا لم يكن حاضراً وقت الحجز .

(مادة ٨١)

١ - تسلم صورة من محضر الحجز لربان السفينة أو لمن يقوم مقامه عليها ، وصورة ثانية للجهة البحرية المختصة بالميناء الذي وقع فيه الحجز لمنع السفينة من السفر وصورة ثالثة لمكتب مسح وتسجيل السفن لقيده في السجل .

٢ - كما تعلن صورة من المحضر للحاثر وللدائنين المقيدون في سجل السفينة .

(مادة ٨٢)

١ - إذا أمرت المحكمة بالبيع وجب أن تحدد شروط البيع والتمن الأساسي ولها أن تستعين في تحديده بأهل الخبرة ، كما تعين الجلسة التي تجري فيها المزايمة .

٢ - وتعلن ادارة الكتاب عن البيع بالنشر في احدى الصحف اليومية الواسعة الانتشار وفي الجريدة الرسمية كما تعلن شروط البيع بمكتب مسح وتسجيل السفن وفي سوق الأوراق المالية وفي أي مكان آخر تعينه المحكمة .

٣ - ويشتمل الاعلان على ما يأتي :

- ١ - اسم الحاجز وموطنه .
- ٢ - بيان السند الذي يحصل التنفيذ بموجبه .
- ٣ - المبلغ المحجوز من أجله .
- ٤ - الموطن الذي اختاره الحاجز في دائرة المحكمة التي توجد فيها السفينة .
- ٥ - اسم مالك السفينة وموطنه .
- ٦ - اسم المدين المحجوز عليه وموطنه .
- ٧ - أوصاف السفينة .
- ٨ - اسم الربان .
- ٩ - المكان الذي توجد فيه السفينة .
- ١٠ - الثمن الأساسي وشروط البيع .
- ١١ - اليوم والمحل والساعة التي يحصل فيها البيع .
- ٤ - ولا يجوز اجراء البيع الا بعد مضي خمسة عشر يوما من تاريخ انتمام النشر .

(مادة ٨٣)

- ١ - يحصل البيع بعد جلستين يفصل بينهما سبعة أيام ، ويقبل أكبر عطاء في الجلسة الأولى بصفة مؤقتة ويتخذ أساسا للمزايدة في الجلسة الثانية التي يقع البيع فيها نهائيا للمزايد الذي قدم أكبر عطاء في الجلستين .
- ٢ - وتستوفي المحكمة من المزايد قبل اشتراكه في المزايدة تأمينا نقديا أو خطاب ضمان تقدر المحكمة قيمته .

(مادة ٨٤)

- إذا لم يقدم عرض في اليوم المعين للبيع وجب أن تحدد المحكمة ثمنا أساسيا جديدا أقل من الأول وتعين الجلسة التي تحصل فيها المزايدة .
- وتتبع اجراءات الاعلان المنصوص عليها في المادة ٨٢ .

(مادة ٨٥)

- يجب على الراسي عليه المزااد أن يدفع الثمن والمصاريف في خزانة المحكمة خلال سبعة أيام على الأكثر من تاريخ رسو المزااد وإلا أعيد بيع السفينة على مسئوليته .

(مادة ٨٦)

- ١ - لا يجوز الطعن في حكم مرسى المزااد إلا لعيب في الاجراءات .
- ٢ - وتبلغ ادارة الكتاب الحكم بعد صيرورته نهائيا الى مكتب مسح وتسجيل السفن للتأشير به في السجل .

(مادة ٨٧)

- يسري فيما يتعلق بتقسيم الثمن المتحصل من المزايدة القواعد المبينة في قانون المرافعات المدنية والتجارية .

الباب الثاني

اشخاص الملاحة البحرية

الفصل الاول

المالك والمجهز

(مادة ٨٨)

المجهز هو من يقوم باستغلال السفينة لحسابه بوصفه مالكا أو مستأجرا لها .
ويعتبر المالك مجهزا حتى يثبت العكس .

(مادة ٨٩)

تنظم بقرار من الوزير المختص المسائل الفنية المتعلقة بتجهيز السفينة وتشكيل بحارتها ووسائل السلامة فيها مع مراعاة الاتفاقيات الدولية النافذة في الكويت والعرف البحري .

(مادة ٩٠)

يسأل مالك السفينة مدنيا عن أفعال الربان والبحارة والمرشد وأي شخص آخر في خدمة السفينة متى وقعت منهم أثناء تأدية وظائفهم أو بسببها ، كما يسأل عن التزامات الربان الناشئة عن العقود التي يبرمها في حدود سلطاته القانونية .

(مادة ٩١)

- ١ - يجوز لمالك السفينة أن يحدد مسيرليته بالقدر المبين في المادة ٩٤ فيما يتعلق بالالتزامات الناشئة عن أحد الأسباب الآتية :
- ١ - وفاة أو اصابة أي شخص يوجد على ظهر السفينة بقصد نقله وكذلك ضياع أو تلف أي مال يوجد على السفينة .

- ٢ - وفاة أو إصابة أي شخص آخر على البر أو في البحر وكذلك ضياع أو تلف أي مال آخر أو اعتداء على أي حق إذا كان انضرر ناشئاً عن فعل أو خطأ أي شخص يكون المالك مسئولاً عنه سواء وجد هذا الشخص على السفينة أو لم يوجد . وفي هذه الحالة الأخيرة يجب أن يكون الفعل أو الخطأ متعلقاً بالملاحة أو بإدارة السفينة أو بشحن البضائع أو نقلها أو تفريغها أو بصعود المسافرين أو نقلهم أو نزولهم .
- على أنه إذا كانت مسؤولية المالك في البندين السابقين ناشئة عن الترام عقدي فيما يتصل بنقل الأشخاص أو البضائع طبقت قواعد تحديد المسؤولية الواردة في الفصل الرابع من الباب الثالث من هذا القانون .
- ٢ - وللمالك السفينة الحق في تحديد مسؤوليته عن الالتزامات المذكورة في الفقرة السابقة ولو كان قيام هذه المسؤولية لا يحتاج إلى إثبات خطئه أو خطأ الأشخاص الذين يسأل عنهم .
- ٣ - ولا يعتبر التمسك بتحديد المسؤولية إقراراً بها .

(مادة ٩٢)

إذا نشأ لمالك السفينة عن الحادث ذاته دين قبل أحد الدائنين ، فلا يسري تحديد المسؤولية إلا بالنسبة إلى المبلغ الباقي بعد إجراء المقاصة بين الدينين .

(مادة ٩٣)

لا يجوز تحديد المسؤولية في الأحوال الآتية :

- ١ - إذا كانت الواقعة المنشئة للالتزام مترتبة على خطأ شخصي من المالك .
- ٢ - الالتزامات الناشئة عن المساعدة والانقاذ والمساهمة في الخسارات المشتركة .
- ٣ - حقوق الربان والبحارة وكل تابع آخر لمالك السفينة موجود عليها أو يتعلق عمله بخدمتها وكذلك حقوق ورثتهم وخلفائهم .

(مادة ٩٤)

- ١ - يكون تحديد مسئولية المالك بالكيفية الآتية :
 - ١ - بمبلغ قدره خمسة وعشرون دينارا عن كل طن من حمولة السفينة اذا لم ينتج عن الحادث الا أضرار مادية .
 - ٢ - بمبلغ قدره خمسون دينارا عن كل طن من حمولة السفينة اذا لم ينتج عن الحادث الا أضرار بدنية .
 - ٣ - بمبلغ قدره خمسة وسبعون دينارا عن كل طن من حمولة السفينة اذا نتج عن الحادث أضرار مادية وأضرار بدنية معا . ويخصص من المبلغ المذكور خمسون دينارا عن كل طن للتعويض عن الأضرار البدنية وخمسة وعشرون دينارا عن كل طن للتعويض عن الأضرار المادية . فاذا لم يكف المبلغ المخصص للأضرار البدنية للوفاء بها كاملة اشترك الباقي منها مع ديون الأضرار المادية في المبالغ المخصصة للتعويض عن هذه الأضرار الأخيرة .
- ٢ - ويكرن التوزيع في كل مجموعة من المجموعات الواردة بالفقرة السابقة بنسبة كل دين غير متنازع فيه .
- ٣ - واذا وفى مالك السفينة قبل توزيع المبالغ المخصصة للتعويض أحد الديون المذكورة في المادة ٩١ جاز له أن يحل محل الدائن في التوزيع بقدر المبلغ الذي وفاه .
- ٤ - ويجوز للمحكمة الاحتفاظ مؤقتا بجزء من المبالغ المخصصة للتعويض للوفاء بالديون التي لم يتقدم أصحابها للمطالبة بها .

(مادة ٩٥)

- نحسب حمولة السفينة في تطبيق المادة السابقة بالكيفية الآتية :
- ١ - بالنسبة إلى السفن ذات المحرك على أساس الحمولة الصافية للسفينة مضافا إليها الفراغ الذي تشغله الآلات والمحركات .

- ٢ - بالنسبة إلى السفن الشراعية على أساس الحمولة الصافية للسفينة .
- ٣ - ويعتبر الحد الأدنى للحمولة الصافية للسفينة ثلاثمائة طن ولو كانت حمولتها تقل عن ذلك .

(مادة ٩٦)

- ١ - تؤلف المبالغ المحددة لتعويض الأضرار البدنية والأضرار المادية الناشئة عن حادث واحد وحدة مستقلة تخصص لأداء التعويضات المستحقة عن هذا الحادث بغض النظر عن الديون الناشئة أو التي قد تنشأ عن حادث آخر .
- ٢ - ولا يجوز للدائن اتخاذ أي إجراء على أموال مالك السفينة إذا وضع تحت تصرف الدائن بالفعل المبالغ المخصصة للتعويض أو إذا قدم ضمانا من أحد البنوك تقبله المحكمة .

(مادة ٩٧)

- ١ - تسري أحكام تحديد المسؤولية على مجهز السفينة غير المالك والمستأجر ، والمجهز المدير والربان والبحارة ، كما تسري على التابعين الآخرين للمالك أو المجهز أو المستأجر أو المجهز المدير وذلك فيما يتعلق بتأدية وظائفهم وبذات الشروط التي تسري على المالك على أن لا تتجاوز مسؤولية المالك ومسئولية الأشخاص المذكورين عن الحادث الواحد الحدود المبينة في المادة ٩٤ .
- ٢ - وإذا أقيمت الدعوى على الربان أو البحارة جاز لهم التمسك بتحديد مسئوليتهم ولو كان الحادث الذي نشأ عنه الضرر يرجع إلى خطأ شخصي صادر منهم . ومع ذلك إذا كان الربان أو البحار في الوقت ذاته مالكا منفردا أو على الشيوخ أو مجهزا أو مستأجرا أو مجهزا مديرا فلا يسري هذا الحكم إلا إذا كان الخطأ قد وقع منه بوصفه ربانا أو بحارا .

الفصل الثاني

الربان

(مادة ٩٨)

يعين مجهزة السفينة الربان ويعزله . وللربان المعزول الحق في التعويض وفقا للقواعد العامة .

(مادة ٩٩)

- ١ - للربان وحده قيادة السفينة وإدارة الرحلة البحرية . ويقوم الضابط الذي يليه مباشرة في الدرجة مقامه في حالة وفاته أو غيابه أو وجود مانع آخر .
- ٢ - ويجب على الربان أن يراعي في قيادة السفينة الأصول الفنية في الملاحة البحرية والاتفاقيات الدولية والعرف البحري والأحكام المعمول بها في موافق الدولة التي توجد بها السفينة .
- ٣ - وعليه أن يحافظ على صلاحية السفينة للملاحة وأن يراعي كفاية المؤن ، واللوازم خلال الرحلة البحرية .

(مادة ١٠٠)

- ١ - لا يجوز للربان أن يتخلى عن قيادة السفينة منذ بدء الرحلة حتى وصول السفينة إلى مرسى أو ميناء مأمون .
- ٢ - ولا يجوز له أن يغادر السفينة أو أن يأمر بتركها إلا بسبب خطر علق وبعد أخذ رأي ضباطها . وفي هذه الحالة يجب عليه انقاذ النقود وأوراق السفينة وأثمان البضائع إذا تيسر ذلك .

(مادة ١٠١)

على الربان أن يتولى بنفسه توجيه قيادة السفينة عند دخولها إلى الموانئ أو المراسي أو الأنهار أو خروجها منها وبوجه عام في جميع الأحوال التي تعترض الملاحة صعوبات خاصة ولو كان ملزما بالاستعانة بمرشد .

(مادة ١٠٢)

- ١ - تكون للربان سلطة التوثيق على السفينة .
- ٢ - وهو مسئول عن المحافظة على النظام في السفينة وله توقيع العقوبات التأديبية طبقا للقانون الخاص بذلك .

(مادة ١٠٣)

يتولى الربان قيد المواليد والوفيات التي تقع في السفينة . وعليه اثبات هذه الوقائع في دفتر السفينة وتبليغها إلى قنصل الكويت في أول ميناء ترسو فيه السفينة وإلى السلطات الادارية المختصة في الكويت عند العودة إليها .

(مادة ١٠٤)

- ١ - إذا وقعت جريمة على ظهر السفينة تولى الربان جمع التحريات اللازمة حتى وصول السلطات المختصة ، وله عند الاقتضاء أن يأمر بالقبض على المتهم وتفتيش المسافرين والبحارة واتخاذ التدابير اللازمة للمحافظة على الأشياء التي تفيد في اثبات الجريمة .
- ٢ - ويحرر الربان تقريراً بما تم من اجراءات ويسلم هذا التقرير مرفقاً به محضر التحقيق والأشياء المضبوطة إلى النيابة العامة في أول ميناء في الكويت .

(مادة ١٠٥)

- ١ - يعتبر الربان نائباً قانونياً عن المجهز ويمثله أمام القضاء ، ويمارس السلطات التي يقررها له القانون قبل من له مصلحة في السفينة أو الشحنة دون حاجة

الى ذكر اسم المجهز ، وكل تحديد يرد على هذه النيابة لا يحتاج به على الغير حسن النية .

٢ - ولا تثبت للربان صفة النائب القانوني عن المجهز إلا في المكان الذي لا يوجد فيه المجهز أو وكيل عنه .

٣ - وتشمل النيابة الأعمال اللازمة للسفينة والرحلة . ومع ذلك يجوز للربان القيام بالأعمال المعتادة المتعلقة بإدارة السفينة وبالإصلاحات البسيطة وباستخدام البحارة وفصلهم في المكان الذي يوجد فيه المجهز أو وكيل عنه .

ولا يحتاج المجهز أو وكيله بوجوده قبل الغير إلا إذا كان هذا الغير يعلم بذلك .

(مادة ١٠٦)

يجب على الربان فيما يتعلق بوظائفه التجارية أن يتبع تعليمات المجهز وعليه أن يخطره وفقا للعرف بكل أمر خاص بالسفينة أو الشحنة .

(مادة ١٠٧)

على الربان أن يحتفظ في السفينة أثناء الرحلة بالوثائق التي يتطلبها القانون والتي تتعلق بالسفينة والبحارة والمسافرين والشحنة .

(مادة ١٠٨)

١ - على الربان أن يمسك دفترًا للسفينة . ويجب ترقيم صفحات هذا الدفتر والتأشير عليه من الإدارة البحرية المختصة .

٢ - ويذكر في دفتر السفينة الحوادث الطارئة والقرارات التي تتخذ أثناء الرحلة والملاحظات اليومية الخاصة بحالة الجو والبحر . ويشمل الدفتر قائمة الإيرادات والمصروفات وبيانا بالجرائم التي قد يرتكبها البحارة أو

المسافرون والعقوبات التأديبية التي وقعت عليهم والمواليد والوفيات التي حدثت في السفينة .

٣ - كما يجب على الربان في السفن ذات المحرك أن يمسك دفترًا خاصًا بالآلات المحركة يذكر فيه كمية الوقود التي أخذها عند السفر وما يستهلك منها يوميًا وكافة ما يتعلق بالآلات المحركة .

(مادة ١٠٩)

على الربان خلال أربع وعشرين ساعة من وصول السفينة الى الميناء المقصود أو المكان الذي رست فيه اختيارًا أو اضطرارًا أن يقدم دفتر السفينة إلى الادارة البحرية المختصة للتأشير عليه . ويكون التأشير خارج الكويت من السلطة المحلية المختصة .

(مادة ١١٠)

١ - إذا طرأت أثناء الرحلة حوادث غير عادية تتعلق بالسفينة أو بالأشخاص الموجودين عليها أو بالشحنة وجب على الربان أن يعد تقريرًا بذلك .

٢ - وعلى الربان أن يقدم التقرير الى الادارة البحرية المختصة خلال أربع وعشرين ساعة من وصول السفينة الى الميناء أو المرسى . ويقدم التقرير خارج الكويت إلى قنصل دولة الكويت أو إلى السلطة المحلية المختصة عند عدم وجوده .

٣ - وعلى السلطة التي تسلمت التقرير أن تحيله في أقرب وقت إلى رئيس المحكمة الكلية أو إلى الجهة القضائية المختصة في الخارج للتحقيق فيه . وذلك باستجواب البحارة والمسافرين وجمع المعلومات التي تساعد على الوصول إلى الحقيقة وتحرير محضر بكل ذلك .

٤ - فإذا لم يحقق التقرير بالطريقة السابقة فلا يصلح دليلًا أمام القضاء .

٥ - ويجوز في جميع الأحوال اقامة الدليل على خلاف ما جاء بالتقرير .

٦ - ولا يجوز للربان فيما عدا حالة الضرورة القصوى أن يشرع في تفرغ السفينة قبل تقديم التقرير المذكور .

(مادة ١١١)

- ١ - يجب على الربان أن يتخذ الاجراءات الضرورية التي تقتضيها المحافظة على مصلحة مالك السفينة والمجهر والبحارة والمسافرين وذوي الحقوق على الشحنة وذلك طبقا للعرف .
- ٢ - ولا يجوز له شحن البضائع على سطح السفينة إلا بموافقة الشاحن أو إذا وجد عرف يقضي بذلك .
- ٣ - وعلى الربان أن يقوم في أحوال الضرورة بكل عمل عاجل تقتضيه سلامة الأرواح والمحافظة على السفينة والشحنة . ومع ذلك يجب عليه اخطار المجهر قبل أن يقرر القيام باجراء غير عادي اذا سمحت الظروف بذلك .
- ٤ - ويكون الربان مسئولاً عن أخطائه ولو كانت يسيرة .

الفصل الثالث

البحارة وتنظيم العمل البحري

الفرع الأول - أحكام عامة

(مادة ١١٢)

يعتبر بحارا كل شخص يرتبط بعقد عمل على السفينة . ويعتبر الربان من البحارة فيما يتعلق بعقد العمل المبرم بينه وبين المجهر .

(مادة ١١٣)

يجب أن تكون كل سفينة مزودة بعدد كاف من البحارة الأكفاء . ويحدد القانون والمواثيق والاتفاقيات الدولية والعرف البحري المقصود بالربان والضباط والمهندسين البحريين الذين يجب وجودهم على السفينة وعددهم والمؤهلات التي يجب توافرها فيهم .

(مادة ١١٤)

- ١ - لا يجوز لمن يتمتعون بجنسية الكويت أن يقوموا بأي عمل في السفن التي تبحر خارج المياه الإقليمية الا بعد الحصول على جواز بحري من الادارة البحرية المختصة .
- ٢ - ويصدر بتنظيم الجوازات البحرية وشروط منحها قانون خاص .

(مادة ١١٥)

- ١ - لا يجوز لأجنبي أن يعمل في سفينة تقوم بالملاحة الساحلية أو بالصيد أو القطر أو الارشاد في المياه الاقليمية إلا بترخيص من الادارة البحرية المختصة .
- ٢ - ولا يجوز في السفن التي تقوم بالملاحة في أعالي البحار أن يزيد عدد البحارة الأجانب على النسب التي يصدر بتحديدتها قرار من الوزير المختص .

الفرع الثاني - عقد العمل البحري

(مادة ١١٦)

تسري على عقد العمل البحري الأحكام الواردة في قانون العمل في القطاع الأهلي وقانون التأمينات الاجتماعية فيما لم يرد بشأنه نص في هذا القانون .

(مادة ١١٧)

لا يجوز اثبات عقد العمل البحري إلا بالكتابة . ومع ذلك إذا لم يكن العقد مكتوباً جاز للبحار وحده اثباته بكافة الطرق .

(مادة ١١٨)

١ - يحزر عقد العمل البحري من ثلاث نسخ أصلية تسلم احداها لرب العمل وتودع الثانية الادارة البحرية المختصة وتسلم الثالثة إلى البحار إلا إذا

كان العقد مشتركاً فيحتفظ رب العمل بهذه النسخة الأخيرة وللبحار أن يحصل على مستخرج بما يخصه فيها من بيانات .

٢ - ويجب أن يبين في العقد تاريخ ومكان إبرامه واسم البحار وسنه وجنسيته وموطنه ونوع العمل الذي يلتزم بأدائه وأجره وكيفية تحديد زمان ومكان دفعه ورقم وتاريخ ومكان إصدار الجواز البحري وتاريخ السفر والميناء الذي تبدأ منه الرحلة والميناء الذي تنتهي فيه إذا كان العقد لرحلة واحدة .

٢ - وعلى رب العمل أن يسلم البحار ايصالاً بما يكون قد أودعه من أوراق .

(مادة ١١٩)

يجب على البحار القيام بالعمل المتفق عليه واطاعة أوامر رؤسائه فيما يتعلق بخدمة السفينة ولا يجوز له مغادرتها إلا باذن . ويلتزم في حالة الخطر بالعمل على انقاذ السفينة والأشخاص الذين يوجدون عليها والشحنة . وفي هذه الحالة يمنح البحار مكافأة عن كل ساعة اضافية بما يعادل ذات النسبة المقررة للأجر الاضافي في قانون العمل بالقطاع الأهلي وذلك أياً كان عدد ساعات العمل الاضافية .

(مادة ١٢٠)

لا يجوز للربان أو لأحد البحارة شحن أية بضاعة في السفينة لحسابه الخاص إلا باذن من رب العمل . ويترتب على مخالفة هذا الحظر الزام المخالف بدفع أجره مقابل نقل البضائع تعادل أعلى أجره اشترطت في مكان وزمان الشحن . وللربان أن يأمر بالقاء هذه البضائع في البحر إذا كانت تهدد سلامة السفينة أو الأشخاص الموجودين عليها أو الشحنة أو تستلزم أداء غرامات أو نفقات فضلاً عن التعويضات ان كان لها مقتضى .

(مادة ١٢١)

يلتزم رب العمل بأداء أجر البحارة في الزمان والمكان المعينين في العقد ، أو اللذين يقضى بهما العرف البحري .

(مادة ١٢٢)

إذا كان الأجر معيناً بالرحلة فلا يجوز تخفيضه في حالة تقصير السفر بفعل المجهز أو الربان . أما إذا نشأ عن الفعل المذكور إطالة السفر أو تأجيله فتراد الأجر بنسبة امتداد المدة . ولا يسري هذا الحكم الأخير على الربان إذا كان تأجيل السفر أو إطالته ناشئاً عن خطئه .

(مادة ١٢٣)

- ١ - إذا كان البحار معيناً بالرحلة في الذهاب وحده استحق كامل أجره إذا توفي بعد بدء السفر .
- ٢ - وإذا كان معيناً للذهاب والاياب معا استحق نصف أجره إذا توفي أثناء الذهاب أو في ميناء الوصول ، واستحق كامل الأجر إذا توفي أثناء الاياب .

(مادة ١٢٤)

- ١ - إذا تقرر سفر البحار جاز له الحصول على سلفة لا تتجاوز ربع أجره الأصلي . ويذكر بيان عن السلفة في دفتر البحاره أو دفتر اليومية حسب الأحوال ويوقعه البحار . ولرب العمل رفض طلب السلفة .
- ٢ - ويجوز أداء السلفة لزوجـة البحار أو أولاده أو أصوله أو فروعه أو غيرهم من الأشخاص الذين يقيمون معه ويتولى الانفاق عليهم بشرط وجود تفويض بذلك . ولا يجوز استرداد السلفة المذكورة في حالة انتهاء العقد لأي سبب كان ما لم يتفق على خلاف ذلك .

(مادة ١٢٥)

- ١ - إذا حالت قرة قاهرة دون البدء في السفر أو دون مواصلته استحق البحار المعين بالرحلة أجره عن الأيام التي قضاهـا فعلاً في خدمة السفينة . ومع ذلك يشترك البحار فيما قد يحصل عليه المالك أو المجهز من مبالغ التأمين أو التعويضات بالقدر الباقي له من أجره .

٢ - ولا يجوز للبحار في الحالة المذكورة في الفقرة السابقة المطالبة بأية مكافأة أو تعويض .

(مادة ١٢٦)

١ - إذا كان البحار معينا بالرحلة في السفينة وغرقت أو صودرت أو فقدت أو أصبحت غير صالحة للملاحة جاز لرب العمل أن يطلب من المحكمة اعفاءه من دفع أجور البحارة كلها أو بعضها إذا كان ما لحق السفينة من ضرر نشأ عن فعلهم أو تقصيرهم في انقاذ السفينة أو الحطام أو المسافرين أو الشحنة .

٢ - ويجوز لرب العمل في الحالة المذكورة في الفقرة السابقة إنهاء عقد العمل البحري دون اخطار سابق .

(مادة ١٢٧)

لا يجوز الحجز على أجر البحار إلا في الحدود المبينة في قانون العمل بالقطاع الأهلي .

(مادة ١٢٨)

١ - يلتزم رب العمل أثناء السفر بغذاء البحار ، وإقامته في السفينة دون مقابل ويكون تنظيم ذلك بقرار من الوزير المختص .

٢ - وفي حالة مخالفة أحكام الفقرة السابقة يعاقب رب العمل بالحبس مدة لا تتجاوز شهرا وبغرامة لا تتجاوز ألف دينار أو بإحدى هاتين العقوبتين .

(مادة ١٢٩)

١ - يلتزم رب العمل بعلاج البحار دون مقابل إذا أصيب بجرح أو مرض وهو في خدمة السفينة . وإذا كان الجرح أو المرض ناشئا عن العصيان أو

غير ذلك من حالات سوء السلوك وجب على رب العمل أداء نفقات العلاج على أن يكون له خصمها مما يستحقه البحار من أجر .

٢ - وينقضي التزام رب العمل بعلاج البحار إذا تبين أن الجرح أو المرض غير قابل للشفاء .

(مادة ١٣٠)

١ - يستحق البحار الذي يصاب بجرح أو بمرض وهو في خدمة السفينة أجره كاملاً أثناء الرحلة .

٢ - وتسري فيما يتعلق باستحقاق الأجر بعد انتهاء الرحلة الأحكام الواردة بقانون العمل بالقطاع الأهلي .

٣ - كما يلتزم رب العمل بتعويض البحار إذا تخلف عن الجرح أو المرض عجزه كلي أو جزئي وفقاً لأحكام قانون العمل بالقطاع الأهلي .

٤ - ولا يستحق البحار أي أجر أو تعويض إذا كان الجرح أو المرض ناشئاً عن العصيان أو غير ذلك من أحوال سوء السلوك .

(مادة ١٣١)

إذا توفي البحار وهو في خدمة السفينة وجب على رب العمل أداء نفقات دفنه أياً كان سبب الوفاة .

(مادة ١٣٢)

١ - يلتزم رب العمل بإعادة البحار الكويتي إلى الكويت إذا حدث أثناء السفر ما يوجب انزاله من السفينة إلا إذا كان ذلك بناء على أمر من السلطة الأجنبية ، أو بناء على اتفاق بين رب العمل والبحار .

٢ - فإذا تم تعيين البحار في أحد موانئ الكويت أعيد إلى هذا الميناء . وإذا تم التعيين في ميناء أجنبي أعيد البحار حسب اختياره إلى هذا الميناء أو إلى أي ميناء في الكويت .

٣ - ويعاد البحار الأجنبي إلى الميناء الذي تم تعيينه فيه إلا إذا نص العقد على اعادته إلى أحد موانئ الكويت .

٤ - ويشمل الالتزام باعادة البحار نفقات غذائه ، واقامته ، فضلا عن نقله .

(مادة ١٣٣)

إذا أبرم عقد العمل لمدة محددة وانتهت هذه المدة أثناء الرحلة امتد العقد -د بحكم القانون حتى نهاية الرحلة . فاذا مرت السفينة بالميناء الذي تجب اعادةالبحار إليه وفقا لأحكام المادة السابقة امتد العقد حتى دخول السفينة هذا الميناء .

(مادة ١٣٤)

إذا فصل البحار فلا يجوز للربان الزامه بترك السفينة إذا كانت في ميناء أجنبي إلا بإذن من قنصل الكريت أو السلطة البحرية المحلية عند عدم وجوده ما لم يكن هذا الميناء هو الميناء الذي عين فيه البحار . ويجب اثبات قرار الفصل وتاريخه وأسبابه في دفتر البحارة والا اعتبر الفصل غير مشروع .

(مادة ١٣٥)

تنقضي جميع الدعاوي الناشئة عن عقد العمل البحري بمضي سنة من تاريخ انقضاء العقد .

الفصل الرابع

الوكلاء البحريون

الفرع الأول - وكيل السفينة

(مادة ١٣٦)

١ - وكيل السفينة هو وكيل المجهز في الجهات التي لا يوجد له فيها فروع .

٢ - يقوم وكيل السفينة باستلام البضاعة قبل بدء الرحلة بقصد شحنها وتسليمها لأصحاب الشأن فيها عند وصول السفينة .

٣ - كما يقوم بتحصيل أجرة النقل . ويجوز أن يعهد اليه بالأعمال المعتادة المتعلقة بحاجة السفينة أو الرحلة والتي يقوم بها الربان وفقا للمادة ١٠٥ . وفي هذه الحالة تكون الديون الناشئة عن هذه الأعمال مضمونة بالامتياز المنصوص عليه في البند الخامس من المادة ٤٧ .

(مادة ١٣٧)

يسأل وكيل السفينة أمام المجهز مسؤولية الركيل بأجر . ولا يسأل قبـل الشاحين أو المرسل اليهم إلا في حالة خطئه الشخصي .

(مادة ١٣٨)

يعتبر وكيل السفينة ممثلاً للناقل البحري في الدعاوي الناشئة عن أعمال النقل البحري والتي تقام منه أو عليه في الجهة التي يقع بها مقر الوكيل .

(مادة ١٣٩)

١ - لا يجوز أن يزاول أعمال وكالة السفن إلا من كان متمتعا بالجنسية الكويتية ومقيدا في السجل المعد لذلك بوزارة المواصلات .

٢ - ويجب على الركيل أن يودع أحد البنوك الكويتية وديعه نقدية أو كفالة مصرفية لضمان تنفيذ الأحكام القضائية التي تصدر على موكله .

٣ - وبصدر بتنظيم سجل وكلاء السفن ، وتحديد قيمة الوديعة أو الكفالة الواجب ابداعها قرار من وزير المواصلات بعد أخذ رأي المؤسسة العامة للموانئ .

٤ - وبعاقب بالحبس مدة لا تزيد على شهرين وبغرامة لا تتجاوز ألفي دينار أو بإحدى هاتين العقوبتين .

١ - كل من يزاول أعمال وكالة السفن ، أو يعلن بأية وسيلة من وسائل النشر عن قيامه بأعمال هذه الوكالة دون أن يكون اسمه مقيدا بالسجل .

٢ - كل من يقدم عمدا لوزارة المواصلات بيانات غير صحيحة لقيدها في السجل .

الفرع الثاني - وكيل الحمولة

(مادة ١٤٠)

ينوب وكيل الحمولة عن أصحاب الشأن في البضاعة في استلامها عند الوصول ودفع الأجرة المستحقة عنها .

(مادة ١٤١)

يقوم وكيل الحمولة باتخاذ الاجراءات والتدابير اللازمة للمحافظة على حقوق أصحاب الشأن في البضاعة قبل الناقل ، والا افترض أنه تسلم البضاعة بالحالة والكمية المذكورتين في سند الشحن ما لم يثبت وكيل الحمولة غير ذلك .

الفرع الثالث - مقاول الشحن والتفريغ

(مادة ١٤٢)

١ - يقوم مقاول الشحن والتفريغ بكافة العمليات المادية الخاصة بشحن البضاعة على السفينة وتفريغها منها .

٢ - ويعمل مقاول الشحن والتفريغ بتكليف من الناقل البحري الملزم وحده بتسليم البضاعة - ويجوز أن يعمل بتكليف من الشاحن أو المرسل إليه بموجب شرط في مشاركة الايجار أو سند الشحن .

٣ - ويسأل مقاول الشحن والتفريغ عما يقع منه من خطأ . وتكون مسئوليته قبل من كلفه بالعمل الذي له وحده توجبه الدعوى المباشرة إليه .

(مادة ١٤٣)

يجوز أن يعهد إلى مقاول الشحن والتفريغ بأعمال وكيل الحمولة وفي هذه الحالة تسري عليه الأحكام المقررة في المادتين ١٤٠ و ١٤١ .

(مادة ١٤٤)

تسري على مقاول الشحن والتفريغ ووكيل السفينة ووكيل الحمولة فيما يتعلق بالدعاوي الناشئة عن نشاط كل منهم أحكام تحديد المسؤولية والاعفاء منها وأحكام التقادم المقررة بالنسبة إلى الناقل البحري .

الباب الثالث

استغلال السفينة

الفصل الاول

احكام عامة في ايجار السفينة

(مادة ١٤٥)

- ١ - ايجار السفينة عقد يلتزم المؤجر بمقتضاه أن يضع تحت تصرف المستأجر نظير أجر سفينة أو جزءا منها ، بقصد الاستغلال البحري ، لمدة محددة ، أو للقيام برحلة أو رحلات معينة .
- ٢ - وإذا كانت السفينة معينة باسمها في العقد فليس للمؤجر أن يستبدل بها غيرها ، ما لم يتفق على غير ذلك .

(مادة ١٤٦)

- يثبت عقد ايجار السفينة كتابة بمحرر يسمى مشاركة الايجار . فإذا زادت مدة العقد على سنة فلا يكون نافذا في حق الغير إلا إذا قيد بسجل السفن . ويكون القيد باثبات اسم المؤجر والمستأجر ومدة العقد .

(مادة ١٤٧)

- ١ - لا يجوز للمستأجر أن يؤجر السفينة من الباطن أو يتنازل للغير عن الحقوق الناشئة عن عقد الايجار إلا بموافقة كتابية من المؤجر .

٢ - ولا يترتب على الايجار من الباطن علاقة مباشرة بين المؤجر والمستأجر من الباطن .

ومع ذلك يجوز للمؤجر الرجوع على المستأجر من الباطن بما لا يتجاوز ما هو مستحق على هذا المستأجر للمستأجر الأصلي .

(مادة ١٤٨)

١ - لمؤجر السفينة حق حبس البضائع المملوكة للمستأجر في ميناء الوصول لاستيفاء الأجرة المستحقة له ما لم تقدم له كفالة يقدرها قاضي الأمور الوقفية بالمحكمة الكلية . ويأمر القاضي في حالة استعمال حق الحبس بإيداع البضائع عند أمين يعينه . وله أن يأمر ببيعها أو ببيع جزء منها وفاء للأجرة . ويعين ميعادا للبيع وكيفية اجرائه .

٢ - وللمؤجر امتياز على بضائع المستأجر الموجودة في السفينة أو المودعة عند أمين طبقاً لأحكام الفقرة السابقة . ويضمن الامتياز دين الأجرة وملحقاتها .

الفصل الثاني

تأجير السفينة غير مجهزة

(مادة ١٤٩)

١ - تأجير السفينة غير مجهزة عقد يلتزم بمقتضاه المالك بتمكين المستأجر من الانتفاع بسفينة معينة دون أن يجهزها بمؤن أو لوازم أو بحاره .

٢ - وتكون للمستأجر ادارة السفينة من الناحيتين الملاحية والتجارية .

(مادة ١٥٠)

١ - يلتزم المؤجر بتسليم السفينة في حالة صالحة للملاحة مع الوثائق المتعلقة بها

كما يلتزم باصلاح الأضرار التي تنشأ عن التثوة التاهرة والأضرار التي
يقتضيها الاستهلاك الناشيء عن الاستعمال العادي للسفينة في الغرض
المتفق عليه . فإذا ترتب على هذه الأضرار تعطيل استعمال السفينة فلا
تستحق الأجرة عن المدة التي تبقى فيها السفينة معطلة .

٢ - ويسأل المؤجر عن الضرر الذي يترتب على تسليم السفينة غير صالحة
للملاحة إلا إذا أثبت أن ذلك ناشيء عن عيب خفي لم يكن من المستطاع
كشفه بالفحص العادي .

(مادة ١٥١)

١ - يلتزم المستأجر بدفع الأجرة في المواعيد المتفق عليها . كما يلتزم باستعمال
السفينة في الغرض المتفق عليه وفقا لخصائصها الفنية الثابتة في ترخيص
الملاحة .

٢ - ويلتزم المستأجر برد السفينة عند انتهاء عقد الايجار في الميناء الذي تسلمها
فيه وبالحالة التي كانت عليها وقت التسليم مع مراعاة الاستهلاك الناشيء
عن الاستعمال العادي .

٣ - وإذا انقضت مدة الايجار أثناء الرحلة امتد العقد بحكم القانون إلى نهايتها
واستحق المؤجر الأجرة المنصوص عليها في العقد عن الأيام الزائدة .

٤ - وفي حالة التأخير في رد السفينة بسبب منسوب إلى المستأجر يلتزم بأداء
تعويض يعادل ضعف الأجرة عن مدة التأخير ما لم يثبت المؤجر أن الضرر
يجاوز هذا التعويض .

(مادة ١٥٢)

يضمن المستأجر رجوع الغير على المؤجر بسبب يرجع إلى استغلال السفينة .

(مادة ١٥٣)

تنقضي الدعاوي الناشئة عن عقد ايجار السفينة غير مجهزة بمضي سنة من تاريخ انتهاء العقد . أو من تاريخ ردها إلى المؤجر في الحالة المبينة في الفقرة الأخيرة من المادة ١٥١ ، أو من تاريخ شطبها من سجل السفن في حالة هلاكها أو من تاريخ رجوع الغير على المؤجر في الحالة المبينة في المادة السابقة .

الفصل الثالث

تأجير السفينة مجهزة

(مادة ١٥٤)

- ١ - تأجير السفينة مجهزة عقد يلتزم المؤجر بمقتضاه بوضع سفينة معينة كاملة التجهيز تحت تصرف المستأجر للقيام برحلة أو برحلات معينة أو خلال المدة المتفق عليها في العقد وبالشروط المذكورة فيه أو التي يقضي بها العرف .
- ٢ - وإذا كانت السفينة مؤجرة بكاملها فلا يشمل الايجار الغرف والأماكن المخصصة للربان والبحارة .

(مادة ١٥٥)

- ١ - تنقضي الدعاوي الناشئة عن عقد ايجار السفينة مجهزة بمضي سنة .
- ٢ - ويبدأ سريان هذه المدة في حالة التأجير بالرحلة من تاريخ انتهاء كل رحلة أو من تاريخ وقوع الحادث الذي جعل بدء الرحلة أو الاستمرار فيها مستحيلا . وتنتهي الرحلة بوصول السفينة إلى الميناء المتفق عليه وانقضاء البضائع التي وضعها المستأجر فيها .

٣ - ويبدأ سريان المدة في حالة التأجير بالمدة من تاريخ انقضاء مدة العقد أو من تاريخ انتهاء الرحلة الأخيرة إذا امتدت المدة وفقا للفقرة الثانية من المادة ١٧٤ أو من تاريخ وقوع الحادث الذي جعل تنفيذ العقد أو الاستمرار في تنفيذه مستحيلا .

٤ - ويبدأ سريان المدة في حالة افتراض هلاك السفينة من تاريخ شطبها من سجل السفن .

الفرع الأول - مشاركة الايجار بالرحلة

(مادة ١٥٦)

يذكر في مشاركة الايجار اسم المؤجر والمستأجر وموطنهما واسم السفينة وجنسيتهما وحمولتها والجزء المؤجر منها واسم الربان ونوع الشحنة ومقدارها وأوصافها والمكان والمدة المتفق عليها للشحن والتفريغ ومقدار الأجرة وطريقة حسابها ومدة العقد وبيان الرحلات المتفق على القيام بها .

(مادة ١٥٧)

١ - على المؤجر أن يضع تحت تصرف المستأجر السفينة المعينة في حالة صالحة للملاحة ومجهزة بما يلزم لتنفيذ العمليات المتفق عليها في المشاركة وأن تبني السفينة في هذه الحالة طوال مدة الرحلة أو الرحلات موضوع الاتفاق .

٢ - وعلى المؤجر كذلك أن يقوم بكل ما يلزم لتنفيذ هذه الرحلات .

(مادة ١٥٨)

يحفظ المؤجر بالادارة الملاحية والادارة التجارية للسفينة .

(مادة ١٥٩)

يلتزم المستأجر بشحن البضائع وتفريغها في المهل المتفق عليها في عقد الايجار
فلذا لم ينص في العقد على مهل معينة وجب الرجوع إلى العرف . وفي هذه الحالة
يتبع في حساب المهل وبدء سريانها العرف السائد في الميناء الذي يجري فيه الشحن
أو التفريغ . فلذا لم يوجد عرف في هذا الميناء اتبع العرف البحري العام .

(مادة ١٦٠)

للربان عند انقضاء مهلة التفريغ الحق في ازالة البضائع المشحونة على نفقة
المستأجر ومسئوليته . وفي هذه الحالة يلتزم الربان باتخاذ التدابير اللازمة للمحافظة
على البضائع .

(مادة ١٦١)

لا يجوز للمؤجر أن يشحن في السفينة أو في الجزء المؤجر منها بضائع غير
خاصة بالمستأجر دون اذن منه .

(مادة ١٦٢)

يسأل المستأجر عن الأضرار التي تلحق بالسفينة أو بالبضائع المشحونة فيها
إذا كانت هذه الأضرار ناشئة عن فعل المستأجر أو ناشئة عن عيب في بضائعه .

(مادة ١٦٣)

١ - لا تستحق أجرة السفينة إذا لم تسلم البضائع المشحونة فيها للمرسل إليه أو
لم توضع تحت تصرفه في ميناء الوصول .

٢ - ومع ذلك تستحق الأجرة إذا كان عدم التسليم ناشئا عن خطأ المستأجر أو
إذا هلكت البضائع لعيب فيها أو بسبب طبيعتها الخاصة أو إذا اضطر
الربان لبيعها أثناء الرحلة بسبب العيب أو التلف أو إذا أمر الربان بآلافها

بسبب خطورتها أو ضررها أو حظر نقلها ولم يكن المؤجر يعلم بذلك عند وضعها في السفينة .

٣ - وكذلك تستحق الأجرة عن الحيوانات التي تنفق أثناء الرحلة بسبب لا يرجع إلى فعل المؤجر .

(مادة ١٦٤)

١ - يبقى عقد ايجار السفينة نافذا دون تعويض أو زيادة الأجرة إذا أوقفت السفينة مؤقتا أثناء الرحلة بسبب لا يرجع إلى فعل المؤجر أو الربان . وفي هذه الحالة يجوز للمستأجر أن يطلب تفريغ بضائعه على نفقته ، وله بعد ذلك أن يعيد شحنها في السفينة على نفقته أيضا ، وأن يدفع الأجرة كاملة في الحالين .

٢ - فإذا تعذر على السفينة استئناف السفر وجب على الربان استئجار سفينة أو أكثر بمصاريف من قبله لنقل البضائع إلى المحل المعين دون أن يستحق زيادة في الأجرة . فإذا تعذر عليه ذلك فلا تستحق الأجرة إلا بقدر ما تم من الرحلة . وذلك كله ما لم يوجد اتفاق على خلاف ذلك .

٣ - وللمستأجر في كل وقت أن يطلب تسليم البضائع قبل وصولها إلى المكان المتفق عليه بشرط أن يدفع الأجرة كاملة والنفقات الإضافية ، وأن يكون الميناء الذي يطلب تسليم البضائع فيه آمنا بالنسبة إلى السفينة .

(مادة ١٦٥)

ينفسخ عقد ايجار السفينة دون تعويض على المؤجر أو المستأجر إذا منعت التجارة مع الدولة التي يقع فيها الميناء المعين لتفريغ البضاعة أو إذا قامت قوة قاهرة تجعل تنفيذ الرحلة مستحيلا .

(مادة ١٦٦)

إذا لم يشحن المستأجر كل البضائع المتفق عليها التزم بدفع كامل الأجرة .

(مادة ١٦٧)

- ١ - لا يبرأ المستأجر من دفع الأجرة بالتخلي عن البضائع للمؤجر .
- ٢ - وكذلك لا يبرأ من دفع الأجرة إذا قامت الجهات الرسمية بمصادرة البضائع قبل تسليمها إلى المرسل إليه .

(مادة ١٦٨)

إذا تعذر على السفينة الوصول إلى الميناء المتفق على تسليم البضائع فيه وجب على المؤجر أن يوجه السفينة إلى أقرب مكان من الميناء المذكور . وفي هذه الحالة يتحمل المؤجر مصاريف نقل البضائع إلى الميناء المتفق عليه .

الفرع الثاني - مشاركة الايجار الزمنية

(مادة ١٦٩)

تتضمن مشاركة الايجار الزمنية على وجه الخصوص البيانات الآتية :

- ١ - عناصر تعيين السفينة المؤجرة .
- ٢ - اسم كل من المؤجر والمستأجر .
- ٣ - مقدار الأجرة .
- ٤ - مدة الايجار .

(مادة ١٧٠)

يلتزم المؤجر أن يضع تحت تصرف المستأجر وللمدة المتفق عليها السفينة المعينة بالمشاركة في حالة صالحة للملاحة وللخدمة المتفق عليها ، وعليه أن يبقى على هذه الصلاحية طوال مدة العقد .

(مادة ١٧١)

يحتفظ المؤجر بالادارة الملاحية للسفينة ، وتنقل إلى المستأجر إدارتها التجارية ويتحمل أعباء هذه الادارة ، وعلى وجه الخصوص تزويد السفينة بالوقود والزيوت والشحوم ودفع رسم الموانيء والارشاد وغيرها من المصاريف

(مادة ١٧٢)

يلتزم المستأجر بدفع كامل الأجرة عن المدة التي تكون فيها السفينة تحت تصرفه ولو توقفت بسبب حوادث الملاحة . ومع ذلك لا تستحق الأجرة إذا هلكت السفينة أو توقفت بسبب قوة قاهرة أو فعل المؤجر .

(مادة ١٧٣)

يسترد المؤجر حقه في التصرف في السفينة إذا لم يستوف الأجرة المستحقة له بعد اعدار المستأجر . ومع ذلك يلتزم المؤجر بنقل البضائع المشحونة إلى ميناء الوصول مقابل أجرة المثل مع عدم الاخلال بحقه في المطالبة بالتعويض .

(مادة ١٧٤)

١ - يلتزم المستأجر عند انقضاء عقد الايجار باعادة السفينة إلى الميناء الذي وضعت فيه تحت تصرفه ما لم يتفق على خلاف ذلك .

٢ - وإذا انقضت مدة الايجار أثناء الرحلة امتد العقد بحكم القانون إلى نهايتها واستحق المؤجر الأجرة المنصوص عليها في العقد عن الأيام الزائدة .

٣ - ولا يجوز تخفيض الأجرة إذا أعيدت السفينة قبل الميعاد المتفق عليه إلا إذا اتفق على غير ذلك .

الفصل الرابع

عقد النقل البحري

الفرع الأول - عقد نقل البضائع

(مادة ١٧٥)

- ١ - عقد النقل البحري عقد يتعهد بمقتضاه الناقل سواء كان مالك السفينة أو مجهزها أو مستأجرها بنقل بضائع في السفينة إلى ميناء معين مقابل أجر .
- ٢ - وتسري على عقد النقل البحري فيما يتعلق بحقوق والالتزامات المرسل إليه أحكام المادتين ٤٤٥ و ٢/٤٥٩ من قانون التجارة .

(مادة ١٧٦)

- ١ - يثبت عقد النقل البحري بسند شحن .
- ٢ - ويكتب سند الشحن باللغة العربية بصورة واضحة ، ويجوز أن تضاف إليها إحدى اللغات الدولية في التعامل .
- ٣ - ويجب أن يكون سند الشحن مؤرخا وموقعا من الناقل أو من ينوب عنه ، ويذكر في السند اسم كل من الناقل والشاحن والمرسل إليه وموطن كل منهم وصفات البضائع كما دونها الشاحن وعلى وجه الخصوص عدد الطرود ووزن البضائع أو حجمها أو كميته على حسب الأحوال وعلامات البضائع وحالتها الظاهرة وميناء القيام وميناء الوصول واسم السفينة وحمولتها وجنسيته ومقدار اجرة النقل وكيفية حسابها اذا كانت مستحقة في ميناء الوصول ، ومكان اصدار السند وتاريخه وعدد الصور التي حررت منه .
- ٤ - ويجب أن تكون العلامات التي يضعها الشاحن على البضائع كافية لتعيينها وأن توضع بحيث تبقى قراءتها ممكنة حتي نهاية الرحلة .

(مادة ١٧٧)

- ١ - يحرم سند الشحن من نسختين أصليتين تسلم احدهما إلى الشاحن ،
والأخرى إلى الناقل وتختم الأخيرة بخاتم « غير قابل للتداول » .
- ٢ - ويوقع الناقل أو من ينوب عنه النسخة الأصلية المسلمة للشاحن . وتعطى
هذه النسخة لحائزها الشرعي الحق في تسلم البضائع والتصرف فيها .
- ٣ - ويجوز أن تحرر من النسخة الأصلية المسلمة للشاحن عدة صور مماثلة .
ويجب أن تكون كل صورة منها مرقمة وأن يذكر فيها أنها غير قابلة
للتداول ولا تعطى هذه الصور لحائزها الحق في تسلم البضائع والتصرف
فيها .

(مادة ١٧٨)

- ١ - يحرم سند الشحن باسم شخص معين أو لأمره أو للحامل .
- ٢ - ويتداول سند الشحن بالتظهير إذا كان اسماً أو للأمر ، وبالتسليم إذا
كان للحامل .
- ٣ - وفي حالة تداول سند الشحن بالتظهير يجوز الاتفاق على قصر الضمان
على وجود البضائع وصحة عقد النقل وقت التظهير ولا يجوز للناقل
أن يتمسك في مواجهة المظهر إليه تظهيراً ناقلاً للملكية بالدفع التي يجوز
له التمسك بها قبل حامل سابق للسند .
- ٤ - ويجوز النص في سند الشحن على حظر تداوله أو التنازل عنه . على أن
يكون ذلك بصورة بارزة وواضحة .

(مادة ١٧٩)

- ١ - يقدم الشاحن كتابة البيانات المتعلقة بالبضائع قبل الشحن ، وتفيد هذه
البيانات في سند الشحن . وللناقل أو من ينوب عنه الامتناع عن قيد

البيانات المتعلقة بعلامات البضائع أو عددها أو كميتها أو وزنها إذا كانت لديه أسباب جدية للشك في صحتها أو لم تكن لديه الوسائل الكافية للتأكد منها . وفي جميع الأحوال يجب ذكر أسباب الامتناع عن قيد البيانات في سند الشحن . وللشاحن أو من تسلم البضائع إثبات صحة هذه البيانات .

٢ - ويكون الشاحن مسئولاً قبل الناقل عن تعويض الضرر المترتب على عدم صحة البيانات التي قدمها عن البضائع ، ولا يجوز للناقل التمسك بعدم صحة البيانات المذكورة في سند الشحن قبل أي شخص آخر غير الشاحن .

(مادة ١٨٠)

إذا وجد الربان في السفينة قبل السفر بضائع تخالف البيان المقدم عنها والمثبت في سند الشحن جاز له اخراجها من السفينة في محل الشحن أو إبقاؤها فيها مع استيفاء أجره تعادل أعلى أجره تدفع لبضائع من نوعها في المحل المذكور وذلك مع عدم الاخلال بما قد يستحق من تعويض .

(مادة ١٨١)

١ - إذا شحنت في السفينة بضائع خطيرة أو قابلة للالتهاب أو للانفجار جاز للناقل في كل وقت أن يخرجها من السفينة أو أن يعدمها أو أن يزيل خطورتها بدون أي تعويض إذا ثبت أنه لم يكن يرضى بشحنها لو علم بنوعها أو بطبيعتها . وفضلاً عن ذلك يسأل الشاحن عن الأضرار والمصاريف الناشئة بطريق مباشر أو غير مباشر عن شحنها في السفينة .

٢ - وإذا شحنت بضائع من هذا القبيل بعلم الناقل ورضائه وأصبحت خطراً على السفينة أو على شحنتها جاز انزالها من السفينة أو اعدامها أو إزالة خطرها بمعرفة الناقل بدون مسئولية عليه إلا فيما يتعلق بالخسارات البحرية المشتركة عند الاقتضاء .

(مادة ١٨٢)

على الناقل أن يعطي الشاحن إيصالا باستلام البضائع قبل شحنها في السفينة ويستبدل بهذا الإيصال بناء على طلب الشاحن سند شحن بعد وضع البضائع في السفينة . ويكون للإيصال الحجية المقررة لسند الشحن إذا اشتمل على البيانات المنصوص عليها في الفقرة الثانية من المادة ١٧٦ وكان مؤشرا عليه بكلمة « مشحون » .

(مادة ١٨٣)

- ١ - يعتبر سند الشحن حجة في اثبات البيانات التي يشتمل عليها وذلك فيما بين الناقل والشاحن وبالنسبة إلى الغير .
- ٢ - ويجوز في العلاقة بين الناقل والشاحن اثبات عكس ما ورد بسند الشحن . أما بالنسبة إلى الغير فلا يجوز للناقل اثبات عكس ما جاء به وإنما يجوز ذلك للغير .
- ٣ - ويعتبر المرسل إليه من الغير في حكم هذه المادة إلا إذا كان هو الشاحن نفسه .

(مادة ١٨٤)

- ١ - يجوز لكل من له حق في تسلم البضائع بمقتضى سند الشحن أن يطلب من الناقل إذنا بتسليم كميات معينة منها بشرط أن ينص على ذلك في عقد النقل . وتصدر أذن التسليم باسم شخص معين أو لأمره أو للحامل ويكون تداول هذه الأذن بذات الطريقة التي تتداول بها سندات الشحن . ويجب أن تكون موقعة من الناقل .
- ٢ - وإذا كان سند الشحن قابلا للتداول وجب على الناقل أن يذكر فيه بيانا عن أذن التسليم التي أصدرها والبضائع المبينة بها . وإذا وزعت الشحنة بكاملها بين أذن تسليم متعددة وجب على الناقل أن يسرد سند الشحن . ويعطى إذن التسليم حامله الشرعي الحق في تسلم البضائع المبينة بالأذن .

(مادة ١٨٥)

- ١ - على الناقل تسليم البضائع للحامل الشرعي لسند الشحن أو اذن التسليم .
- ٢ - وإذا لم يحضر صاحب الحق في تسليم البضائع أو رفض تسليمها جاز للناقل أن يطلب من قاضي الأمور الوقتية بالمحكمة الكلية الأذن له بإيداعها عند أمين يعينه القاضي .

(مادة ١٨٦)

- على الناقل أن يقوم بشحن البضائع وتجميعها وورصها ونقلها وحفظها والعناية بها وتفريغها بما يلزم لذلك من عناية ودقة .

(مادة ١٨٧)

- ١ - لا تستحق أجرة النقل إذا لم تسلم البضائع للمرسل إليه أو لم توضع تحت تصرفه في ميناء الوصول .
- ٢ - ومع ذلك تستحق الأجرة إذا كان عدم التسليم ناشئاً عن خطأ الشاحن أو المرسل إليه ، أو إذا هلكت البضائع لعيب فيها ، أو بسبب طبيعتها الخاصة أو إذا اضطر الربان لبيعها أثناء الرحلة بسبب العيب أو التلف ، أو إذا أمر الربان باتلافها بسبب خطورتها أو ضررها أو حظر نقلها ولم يكن الناقل يعلم بذلك عند شحنها .
- ٣ - وكذلك تستحق الأجرة عن الحيوانات التي تنفق أثناء الرحلة بسبب لا يرجع إلى فعل الناقل .

(مادة ١٨٨)

- ١ - لا يبرأ الشاحن من دفع أجرة النقل بالتخلي عن البضائع للناقل .
- ٢ - وكذلك لا يبرأ من دفع الأجرة إذا قامت الجهات الرسمية بمصادرة البضائع قبل تسليمها إلى المرسل إليه .

(مادة ١٨٩)

١ - للناقل حق حبس البضائع في ميناء الوصول لاستيفاء أجرة نقلها المستحقة له ما لم تقدم له كفالة يقدرها قاضي الأمور الوقتية بالمحكمة الكلية .
ويأمر القاضي في حالة استعمال حق الحبس بإيداع البضائع عند أمين يعينه . وله أن يأمر ببيعها أو بيع جزء منها وفاء للأجرة ، ويعين ميعادا للبيع وكيفية اجرائه .

٢ - وللناقل امتياز على البضائع المشحونة في السفينة أو المودعة عند أمين طبقا لأحكام الفقرة السابقة . ويضمن الامتياز دين الأجرة وملحقاتها .

(مادة ١٩٠)

يسأل الشاحن عن الأضرار التي تلحق بالسفينة أو بالبضائع المشحونة فيها إذا كانت هذه الأضرار ناشئة عن فعله أو عن عيب في بضائعه .

(مادة ١٩١)

١ - لا يسأل الناقل عن هلاك البضائع أو تلفها الناتج عن عدم صلاحية السفينة للملاحة إلا إذا كان عدم الصلاحية راجعا إلى إهمال الناقل في بذل المهمة الكافية لجعل السفينة صالحة للملاحة قبل السفر وعند البدء فيه أو ضمان تجهيزها بما يلزمها من مواد ومؤن وبجارة على وجه مرض أو في أعداد العنابر والغرف الباردة والمبردة وجميع أقسام السفينة الأخرى المخصصة لشحن البضائع بحيث تكون هذه الأماكن صالحة لوضع البضائع وتحميلها وحفظها .

٢ - وفي جميع الحالات التي ينشأ فيها هلاك البضائع أو تلفها عن عدم صلاحية السفينة يقع عبء الإثبات فيما يتعلق ببذل المهمة الكافية على عاتق الناقل أو أي شخص آخر يتمسك بالأعفاء المنصوص عليه في هذه المادة .

(مادة ١٩٢)

لا يسأل الناقل عن هلاك البضائع أو تلفها أو التأخير في تسليمها إذا كان ذلك ناشئا عن أحد الأسباب الآتية :

١ - الفعل أو الخطأ أو الإهمال الذي يقع في الملاحة أو في إدارة السفينة من الربان أو البحارة أو المرشد أو أحد تابعي الناقل .

٢ - الحريق ما لم يحدث بفعل الناقل أو خطئه .

٣ - مخاطر البحر أو المياه الملاحة الأخرى أو أخطارها أو حوادثها .

٤ - القضاء والقدر .

٥ - حوادث الحرب .

٦ - أعمال الأعداء العامين .

٧ - كل إيقاف أو إكراه صادر من حكومة أو سلطة أو شغب أو حجز قضائي

٨ - قبود الحجر الصحي .

٩ - كل فعل أو امتناع من جانب الشاحن أو مالك البضائع أو وكيله أو ممثله .

١٠ - كل إضراب عن العمل أو توقف عنه أو إغلاق أو عائق عارض إذا كان من شأن هذه الأفعال منع استمرار العمل كلياً أو جزئياً .

١١ - الفتن أو الاضطرابات الأهلية .

١٢ - انقاذ أو محاولة انقاذ الأرواح أو الأموال في البحر .

١٣ - أي انحراف في السير لانقاذ أو محاولة انقاذ الأرواح أو الأموال في البحر أو أي انحراف آخر يبرره سبب معقول .

١٤ - العجز في الحجم أو الوزن أو أي هلاك أو تلف آخر ناتج عن عيب خفي في البضائع أو عن طبيعتها الخاصة أو عن عيب ذاتي فيها .

١٥ - عدم كفاية التغليف .

١٦ - عدم كفاية أو عدم اتفاق العلامات .

١٧ - العيوب الخفية التي لا يكشفها الفحص العادي .

١٨ - أي سبب آخر غير ناشيء عن فعل الناقل أو وكلائه أو تابعيه أو أخطائهم .
وعلى من يتمسك بهذا الدفع اثبات أنه لا شأن لفعل هؤلاء الأشخاص أو
أخطائهم في أحداث الهلاك أو التلف .

(مادة ١٩٣)

١ - إذا تقررَت مسؤولية الناقل عن هلاك البضائع أو تلفها كلياً فيحسب
التعويض وفقاً للقيمة المعتادة لبضاعة من جنسها ونوعها في مكان الوصول
وزمانه .

ويكون التعويض الذي يدفعه الناقل عن الهلاك أو التلف الجزئي أو التأخير
في التسليم بما يعادل النقص الذي أصاب قيمة البضاعة وفق أحكام الفقرة
السابقة على ألا يزيد هذا التعويض في أية حال عما يستحق في حالة الهلاك
الكلي للبضائع .

٢ - وفي جميع الأحوال لا يلزم الناقل بسبب الهلاك أو التلف الذي يلحق
بالبضائع أو التأخير في تسليمها بمبلغ يزيد على مائتين وخمسين ديناراً عن
كل طرد أو وحدة ، أو على سبعمائة وخمسين فلساً عن كل كيلوجرام
من الوزن الاجمالي للبضائع أي التحديد أكبر وذلك ما لم يكن الشاحن
قد قدم بياناً قبل الشحن عن طبيعة البضائع وقيمتها وأثبت الناقل هذا البيان
في سند الشحن . ويعتبر البيان المذكور قرينة على صحة القيمة التي عينها
الشاحن للبضائع ويجوز للناقل اثبات عكسها .

٣ - إذا جمعت الطرود أو الوحدات المشحونة في صناديق أو أوعية أو غيرها
من الحاويات وذكر في سند الشحن عدد الطرود أو الوحدات التي تشملها
الحاوية اعتبر كل منها طرداً أو وحدة مستقلة فيما يتعلق بتعيين الحد

الأعلى للمسئولية المبين بالفقرة السابقة . وفي غير هذه الحالة تعتبر الحاوية بما احتوته طردا أو وحدة واحدة .

٤ - ويجوز باتفاق خاص بين الشاحن والناقل أو من ينوب عنه تعيين حد أقصى لمسئولية الناقل يختلف عن الحد المنصوص عليه في هذه المادة بشرط أن لا يقل عنه .

٥ - وفي جميع الأحوال لا يسأل الناقل عن الهلاك أو التلف الذي يلحق بالبضائع اذا تعمد الشاحن تقديم بيانات غير صحيحة لاثباتها في سند الشحن تتعلق بطبيعة البضائع أو بقيمتها .

(مادة ١٩٤)

على كل من الناقل ومن تسلم البضائع في حالة هلاكها أو تلفها أن ييسر للآخر وسائل فحص البضائع والتحقق من عدد الطرود .

(مادة ١٩٥)

١ - يعتبر باطلا كل شرط في سند الشحن أو في أية وثيقة أخرى مماثلة يكون من شأنه اعفاء الناقل من المسئولية عن هلاك البضائع أو تلفها أو تأخير وصولها الناشيء عن الخطأ أو الإهمال أو التقصير في الالتزامات المنصوص عليها في هذا الفرع أو يتضمن تخفيف هذه المسئولية .

٢ - وكل شرط يتضمن التنازل إلى الناقل عن الحقوق الناشئة عن التأمين على البضائع وكل شرط آخر يماثله يعتبر في حكم شروط الاعفاء من المسئولية .

(مادة ١٩٦)

١ - للناقل أن يتنازل عن كل أو بعض الحقوق والاعفاءات المقررة له وأن يزيد من التزاماته المنصوص عليها في هذا الفرع وذلك بشرط أن يكون التنازل أو زيادة الالتزامات قد ذكرت في سند الشحن المسلم للشاحن .

٢ - ويجوز الاتفاق على شروط أو تحفظات أو إعفاءات تتعلق بالتزامات الناقل ومسئوليته عن هلاك البضائع أو تلفها أو بالتزامه بحفظها أو العناية بها أو تجميعها وذلك بالنسبة للفترة السابقة على الشحن أو اللاحقة للتفريغ .

(مادة ١٩٧)

يجوز الاتفاق على مخالفة أحكام المسؤولية الواردة بالمواد السابقة إذا كانت طبيعة البضائع المطلوب نقلها وحالتها وظروف شحنها والظروف والشروط والمواعيد التي يجب أن يتم فيها النقل مما يبرر إبرام اتفاق خاص بشرط أن لا يكون هذا الاتفاق مخالفا للنظام العام أو متعلقا بعناية عمال الناقل أو وكلائه أو يقطتهم بخصوص الشحن والتجميع والرص والنقل والحفظ والعناية بالبضائع المنقولة بحرا وتفريغها ، وبشرط أن يدون الاتفاق في سند الشحن أو في إيصال الاستلام وأن يؤثر عليهما أنهما غير قابلين للتداول .

(مادة ١٩٨)

- ١ - في حالة هلاك البضائع أو تلفها يجب على من تسلمها أن يخطر كتابة الناقل أو من ينوب عنه في ميناء التفريغ قبل التسلم أو خلاله بهلاك البضائع أو تلفها والا افترض أنها سلمت إليه بحالتها المذكورة في سند الشحن حتى يقدم الدليل على العكس . أما إذا كان الهلاك أو التلف غير ظاهر فيجب تقديم الاخطار المذكور خلال ثلاثة أيام من تاريخ التسليم الفعلي للبضائع .
- ٢ - ولا يلزم تقديم الاخطار إذا أجريت معاينة البضائع وقت التسليم بحضور الناقل أو من يمثله ومن تسلم البضائع .

(مادة ١٩٩)

- ١ - تسري أحكام المسؤولية المذكورة في هذا الفرع على النقل البحري بمقتضى سند الشحن في الفترة الواقعة بين شحن البضائع في السفينة وتفريغها منها .

٢ - ولا تسري هذه الأحكام على النقل بمشارطة ايجار إلا إذا صدر بمقتضى هذه المشارطة سند شحن وذلك من الوقت الذي ينظم فيه هذا السند العلاقة بين حامله والناقل .

٣ - كما لا تسري هذه الأحكام على نقل الحيرانات الحية أو البضائع التي يذكر في عقد النقل أن شحنها يكون على سطح السفينة وتنقل فعلا بهذه الكيفية .

(مادة ٢٠٠)

١ - للناقل أن يصدر سند شحن مباشر يتعهد بمقتضاه بنقل البضائع من مكان معين على مراحل متتابعة . وفي هذه الحالة يسأل الناقل عن جميع الالتزامات الناشئة عن السند إلى انتهاء النقل ويكون مسئولاً عن أفعال الناقلين اللاحقين له الذين يتسلمون البضاعة .

٢ - ولا يسأل كل من الناقلين اللاحقين إلا عن الأضرار التي تقع أثناء قيامه بنقل البضائع .

(مادة ٢٠١)

١ - تنقضي الدعاوي الناشئة عن عقد النقل البحري بمضي سنة من تاريخ تسليم البضائع أو من التاريخ الذي كان يجب أن يتم فيه التسليم .

٢ - وفي حالة استرداد ما دفع بغير وجه حق تبدأ هذه المدة من اليوم الذي يعلم فيه من دفع غير المستحق بحقه في الاسترداد .

٣ - وينقطع سريان التتادم بالمطالبة بكتاب مسجل مصحوب بعلم الوصول ، كما ينتطع بمفاوضات التسرية التي تجري بين الطرفين أو بنذب خبير لتقدير الأضرار وذلك بالإضافة إلى الأسباب المقررة قانوناً .

الفرع الثاني - عقد نقل الأشخاص

(مادة ٢٠٢)

عقد نقل الأشخاص عقد يلتزم فيه الناقل بنقل المسافر في رحلة بحرية معينة نظير أجر .

(مادة ٢٠٣)

١ - يثبت عقد نقل الأشخاص بالبحر كتابة بمحرر يسمى « تذكرة السفر » .

٢ - ويذكر في تذكرة السفر على وجه الخصوص اسم الناقل واسم المسافر وبيان عن الرحلة واسم السفينة وتاريخ ومكان القيام ومكان الوصول ، وموانئ الرسو المتوسط وأجرة النقل والدرجة التي يشغلها المسافر في السفينة ومكانه فيها وتاريخ ومكان اصدار التذكرة .

٣ - ولا يجوز النزول عن تذكرة السفر إلى الغير إلا بموافقة الناقل .

(مادة ٢٠٤)

يضمن الناقل سلامة المسافر ويسأل عما يحدث له من ضرر بسبب الرفاة أو الاصابة باصابات بدنية إذا كان الحادث الذي نشأ عنه الضرر وقع في الفترة بين بدء صعود المسافر إلى السفينة ونمام نزوله منها .

ولا يجوز للناقل أن ينفي مسئوليته إلا باثبات السبب الأجنبي .

(مادة ٢٠٥)

يسأل الناقل عن الضرر الناشئ عن التأخير في الوصول أو عن عدم تنفيذ التزاماته الناشئة عن العقد إلا إذا أثبت أن ذلك ناشئ عن سبب أجنبي عنه .

(مادة ٢٠٦)

- ١ - تسري أحكام المادتين السابقتين على النقل المجاني .
- ٢ - وفي حالة النقل الودي لا يسأل الناقل الا اذا أثبت المضرور أن الضرر ناشيء عن الغش أو الخطأ الجسيم من جانب الناقل أو تابعيه .

(مادة ٢٠٧)

يقع باطلا كل اتفاق يقضي باعفاء الناقل من المسؤولية عن وفاة المسافر أو أو عما يصيبه من أضرار بدنية . وفيما عدا حالي الخطأ العمدي والخطأ الجسيم من الناقل أو من تابعيه ، يجوز للناقل أن يشترط اعفاءه من المسؤولية عن الأضرار غير البدنية أو أضرار التأخير التي تلحق المسافر .

(مادة ٢٠٨)

في حالة الاصابة البدنية يجب تبليغ الناقل كتابة بالاصابة خلال عشرة أيام من تاريخ مغادرة المسافر للسفينة ، والا يفترض أنه غادر السفينة دون اصابة ، ما لم يثبت عكس ذلك .

(مادة ٢٠٩)

- ١ - إذا تعلن سفر السفينة بسبب لا يرجع إلى الناقل ، انفسخ العقد دون تعريض ووجب على الناقل رد الأجرة المحصلة من المسافر .
- ٢ - وإذا توقفت الرحلة مدة تجاوز الحد المعقول ، جاز للمسافر فسخ العقد مع الزام الناقل بالتعريض . ويعفى الناقل من التعريض إذا أثبت أن توقف الرحلة يرجع إلى سبب غير منسوب إليه .
- ٣ - ولا يجوز الفسخ إذا قام الناقل بنقل المسافر إلى مكان الوصول المتفق عليه ، في ميعاد معقول ، وعلى سفينة من نفس الدرجة .

(مادة ٢١٠)

يشمل التزام الناقل نقل أمتعة المسافر في الحدود التي يعينها العقد ، أو العرف .

(مادة ٢١١)

١ - يسلم الناقل ، أو وكيله ، أو الربان ، ايصالا بالأمتعة التي يسلمها لنيه المسافر لنقلها . ويجب تسجيل هذه الأمتعة في دفتر خاص في السفينة . وتسري على هذه الأمتعة الاحكام الخاصة بمسئولية الناقل المقررة في حالة نقل البضائع .

٢ - ويسأل الناقل عن الأمتعة التي يحتفظ بها المسافر ، متى ثبت أن الضياع ، أو التلف ، راجع إلى خطأ الناقل ، أو أحد تابعيه .

(مادة ٢١٢)

للناقل أن يحبس أمتعة المسافر المسلمة إليه ، وله حق امتياز على ثمنها ، وفاء لأجرة النقل .

(مادة ٢١٣)

لا تسري الاحكام الخاصة بمسئولية الناقل على الأشخاص المسافرين خلسة .

(مادة ٢١٤)

١ - تتقادم بمضي سنة الدعاوي الناشئة عن عقد نقل المسافرين وأمتعتهم . ومع ذلك اذا كانت الدعوى ناشئة عن فعل يعتبر جريمة فلا تنقضي إلا بانقضاء الدعوى الجنائية .

٢ - وتبدأ المدة من يوم مغادرة المسافر السفينة ، أو من اليوم الذي كان يجب أن يغادرها فيه .

الفرع الثالث - الوكالة بالعمولة للنقل

(مادة ٢١٥)

- ١ - لا تجوز مزاولة مهنة الوكالة بالعمولة للنقل البحري إلا لمن كان متمتعاً بالجنسية الكويتية ، ومقيداً في السجل المعد لذلك بوزارة المواصلات .
- ٢ - وبمصدر بتنظيم هذا السجل قرار من وزير المواصلات بعد أخذ رأي المؤسسة العامة للموانئ .
- ٣ - ويعاقب بالحبس مدة لا تزيد على شهرين وبغرامة لا تتجاوز ألفي دينار أو إحدى هاتين العقوبتين .
- ١ - كل من يزاول أعمال الوكالة بالعمولة للنقل البحري ، أو يعلن بأية وسيلة من وسائل النشر عن قيامه بأعمال هذه الوكالة دون أن يكون اسمه مقيداً بالسجل .
- ٢ - كل من يقدم عمداً لوزارة المواصلات بيانات غير صحيحة لقيدها بالسجل .

الفصل الخامس

القطر والارشاد

الفرع الأول - القطر

(مادة ٢١٦)

تسأل كل من السفينة القاطرة ، والسفينة المقطورة ، بالتضامن بينهما ، عن الأضرار التي تلحق بالغير بمناسبة القيام بعملية القطر .

(مادة ٢١٧)

- ١ - تكون السفينة القاطرة مسئولة عن الأضرار التي تلحق بالسفينة المقطورة .
الا اذا أثبتت أن الضرر نشأ عن قوة قاهرة أو حادث مفاجيء أو عيب ذاتي في السفينة المقطورة ، أو خطأ من ربانها .
- ٢ - أما الضرر الذي يلحق بالسفينة القاطرة ، فلا تسأل عنه السفينة المقطورة ،
الا اذا كان خطأها هو السبب في احداث هذا الضرر .

الفرع الثاني - الارشاد

(مادة ٢١٨)

- ١ - الارشاد اجباري في موانئ الكويت .
- ٢ - وتسري فيما يتعلق بتنظيم الارشاد وتحديد مناطقه وتعيين الرسوم التي تستحق عنه وجزاء مخالفة أحكامه القوانين والقرارات الخاصة بذلك .
- ٣ - وتعفى من الالتزام بالارشاد السفن التي نقل حمولتها الاجمالية المسجلة عن أربعمئة طن .

(مادة ٢١٩)

تبقى قيادة السفينة وادارتها للربان أثناء قيام المرشد بعمله .

(مادة ٢٢٠)

- ١ - يسأل مجهز السفينة وحده ، عن الأضرار التي تلحق بالغ. ير ، بسبب الأخطاء التي تقع من المرشد بمناسبة قيامه بعملية الارشاد .
- ٢ - ولا يسأل المرشد عن الأضرار التي تلحق بالسفينة التي يرشدها ، إلا إذا صدر منه خطأ جسيم بمناسبة قيامه بعملية الارشاد .

(مادة ٢٢١)

يكون مجهز السفينة مسئولاً عن الأضرار التي تصيب سفينة الارشاد أثناء عملية الارشاد ، إلا إذا كان الضرر ناشئاً عن خطأ جسيم من المرشد .

الفرع الثالث - التقادم

(مادة ٢٢٢)

تتقادم الدعاوي الناشئة عن عمليات القطار والارشاد بمضي سنة من تاريخ انتهاء هذه العمليات .

الفصل الرابع

الحوادث البحرية

الفصل الاول

التصادم

(مادة ٢٢٣)

١ - اذا وقع تصادم بين سفن بحرية ، أو بين سفن بحرية ومراكب للملاحة الداخلية ، تسري التعويضات المستحقة عن الأضرار التي تلحق بالسفن والأشياء والأشخاص الموجودين على السفينة طبقاً للأحكام الواردة في هذا الفصل دون اعتبار للمياه التي حصل فيها التصادم .

٢ - وتسري الأحكام المذكورة - ولو لم يقع تصادم مادي - على تعويض الأضرار التي تسببها سفينة لسفينة أخرى ، أو للأشياء ، أو الأشخاص الموجودين على هذه السفينة ، اذا كانت هذه الأضرار ناشئة عن حركة الأمواج بسبب قيام السفينة بمنورة أو إهمال القيام بها أو عن عدم مراعاة القوانين واللوائح .

(مادة ٢٢٤)

اذا نشأ التصادم عن قرة قاهرة ، أو قام شك حول أسبابه ، تحملت كل سفينة ما أصابها من ضرر . ويسري هذا الحكم ولو كانت السفن أو احداها راسية وقت التصادم .

(مادة ٢٢٥)

إذا نشأ التصادم عن خطأ إحدى السفن ، التزمت هذه السفينة بتعويض الضرر الناشئ عن التصادم .

(مادة ٢٢٦)

١ - إذا كان الخطأ مشتركاً قلرت مسؤولية كل سفينة بنسبة الخطأ الذي وقع منها . ومع ذلك إذا حالت الظروف دون تعيين نسبة الخطأ الذي وقع من كل سفينة ، أو إذا تبين أن أخطاءها متعادلة ، وزعت المسؤولية بينها بالتساوي .

٢ - وتسأل السفن التي اشتركت في الخطأ بالنسبة المشار إليها في الفقرة السابقة وبدون تضامن بينها ، قبل الغير عن الأضرار التي تلحق بالسفن أو البضائع أو الأمتعة أو الأموال الأخرى الخاصة بالبحارة أو المسافرين أو أي شخص آخر موجود على السفينة .

٣ - وتكون المسؤولية بالتضامن إذا كان الضرر ناشئاً عن وفاة الأشخاص الموجودين عليها أو إصابتهم ، ويكون للسفينة التي تدفع أكثر من حصتها الرجوع على السفن الأخرى .

(مادة ٢٢٧)

تترتب المسؤولية المقررة في هذا الفصل إذا وقع التصادم بخطأ المرشد ولو كان الارشاد اجبارياً .

(مادة ٢٢٨)

لا يفترض الخطأ فيما يتعلق بالمسؤولية الناشئة عن التصادم .

(مادة ٢٢٩)

لا تسري أحكام هذا الفصل على التصادم الذي يقع بين السفينة القاطرة ،
والسفينة المقطورة ، ولا على أية حالة أخرى توجد فيها علاقة عقدية بين السفينتين .

(مادة ٢٣٠)

- ١ - يجب على ربان كل سفينة من السفن المتصادمة أن يبادر إلى مساعدة السفينة
الأخرى وبجارتها والمسافرين عليها ، وذلك في حدود استطاعته ، ودون
تعريض سفينته وبجارتها والمسافرين عليها لخطر جدي ، وعليه بقدر
استطاعته أن يخطر السفينة الأخرى باسم سفينته وميناء تسجيلها والجهة
القادمة منها والجهة المسافرة إليها .
- ٢ - ولا يكون مالك السفينة أو مجهزها مسئولاً لمجرد مخالفة الأحكام السابقة .

(مادة ٢٣١)

- ١ - للمدعي رفع الدعوى الناشئة عن التصادم أمام إحدى المحاكم الآتية :
 - أ - محكمة موطن المدعي عليه أو المحكمة التي يقع في دائرتها أحد مراكز
استغلال السفينة .
 - ب - محكمة المكان الذي وقع فيه الحجز على سفينة المدعي عليه التي
أحدثت الضرر ، أو على سفينة أخرى مملوكة له ، إذا كان
الحجز عليها جائزاً ، أو محكمة المكان الذي كان من الجائز توقيع
الحجز فيه والذي قدم فيه المدعي عليه كفيلًا أو ضماناً آخر .
 - ج - محكمة المكان الذي وقع فيه التصادم ، إذا حدث في الموانئ أو
المرافئ أو في المياه الداخلية .
- ٢ - ويجوز للخصم الاتفاق على رفع الدعوى أمام محكمة غير المحاكم
المذكورة في الفقرة السابقة ، أو عرض النزاع على التحكيم .

(مادة ٢٣٢)

تنقضي دعاوى التعويض الناشئة عن التصادم بمضي سنتين من تاريخ وقوع الحادث .

(مادة ٢٣٣)

ينقضي حق الرجوع المشار إليه في الفقرة الأخيرة من المادة ٢٢٦ بمضي سنة من تاريخ الوفاء .

الفصل الثاني

المساعدة والانتقاذ

(مادة ٢٣٤)

تسري أحكام هذا الفصل على مساعدة وانتقاذ السفن البحرية التي تكون في حالة الخطر ، والأشياء التي تنقلها وأجور النقل . كما تسري على الخدمات من النوع ذاته التي تؤدي بين السفن البحرية ومراكب الملاحة الداخلية ، دون اعتبار للمياه التي تقدم فيها هذه الخدمات أو تحصل فيها المساعدة أو الانتقاذ .

(مادة ٢٣٥)

١ - كل عمل من أعمال المساعدة أو الانتقاذ يعطي الحق في مكافأة عادلة إذا أدى إلى نتيجة نافعة .

٢ - وفي جميع الأحوال لا يجوز أن يتجاوز المكافأة قيمة الأشياء التي أنقذت .

٣ - وتسحق المكافأة ولو تمت المساعدة أو الانتقاذ بين سفن مملوكة لشخص واحد .

(مادة ٢٣٦)

لا يستحق الأشخاص الذين ساهموا في أعمال المساعدة أية مكافأة إذا كانت السفينة التي قدمت لها المساعدة قد منعتهم عن معرفتها صراحة ولسبب معقول .

(مادة ٢٣٧)

في حالة القطر أو الارشاد لا تستحق أية مكافأة — للسفينة التي تقوم بهذه العملية — عن مساعدة أو انقاذ السفينة التي تقطرها أو ترشدها أو البضائع الموجودة عليها إلا إذا قامت السفينة القاطرة أو المرشدة بخدمات استثنائية لا تدخل عادة في عمليات القطر والارشاد .

(مادة ٢٣٨)

- ١ — يحدد الطرفان مقدار المكافأة والا فتحدده المحكمة .
- ٢ — وتحدد بالكيفية ذاتها نسبة توزيع المكافأة بين السفن التي اشتركت في عمليات المساعدة أو الانقاذ ، وكذلك نسبة التوزيع بين مالك كل سفينة وربانها وبحارتها .
- ٣ — وإذا كانت السفينة التي قامت بالانقاذ أجنبية فيتم التوزيع بين مالكيها وربانها والأشخاص الذين في خدمتها طبقا لقانون الدولة التي تتمتع السفينة بجنسيتها .

(مادة ٢٣٩)

- ١ — لا تستحق مكافأة عن انقاذ الأرواح البشرية .
- ٢ — ومع ذلك يستحق الأشخاص الذين أنقذوا الأرواح البشرية نصيبا عادلا في المكافأة التي تعطى لمن قاموا بانقاذ السفينة والبضائع بمناسبة الحادث ذاته .

(مادة ٢٤٠)

١ - يجوز للمحكمة بناء على طلب أحد الطرفين ابطال أو تعديل كل اتفاق على مساعدة أو انقاذ ثم وقت الخطر وتحت تأثيره إذا وجدت أن شروط الاتفاق غير عادلة .

٢ - وفي جميع الأحوال يجوز للمحكمة بناء على طلب ذوي الشأن ابطال أو تعديل الاتفاق المذكور إذا تبين أن رضاء أحد الطرفين شابه تدليس أو اخفاء للحقيقة أو أن المكافأة لا تتناسب زيادة أو نقصا والخدمات التي أدبت .

(مادة ٢٤١)

١ - تراعي المحكمة في تحديد المكافأة - تبعا للظروف - الأساسين الآتين حسب ترتيب ذكرهما :

أ - مقدار الفائدة التي نتجت عن الانقاذ ، وجهود المنقذين وكفاءتهم ، والخطر الذي تعرضت له السفينة التي قدمت لها المساعدة والمسافرون عليها وبخارتها والبضائع المشحونة فيها ، والخطر الذي تعرض له المنقلون والسفينة التي قامت بالمساعدة والانقاذ ، والوقت الذي استغرقته هذه العمليات ، والمصاريف والأضرار التي نتجت عنها ، ومخاطر المسئولية وغيرها من المخاطر التي تعرض لها المنقلون ، وقيمة الأدوات التي استعملوها ، مع مراعاة تخصص السفينة في المساعدة والانقاذ عند الاقتضاء .

ب - قيمة الأشياء التي أنقذت .

٢ - وتراعي المحكمة الأساسين المذكورين في الفقرة السابقة عند توزيع المكافأة بين القائمين بالانقاذ إذا تعددوا .

٣ - ويجوز للمحكمة أن تقضي بتخفيض المكافأة أو الغائها إذا تبين أن القائمين بالانقاذ قد ارتكبوا أخطاء جعلت المساعدة أو الانقاذ لازما ، أو إذا ارتكبوا سرقات أو أخفوا أشياء مسروقة أو وقع منهم غير ذلك من أعمال الفش .

(مادة ٢٤٢)

١ - يجب على كل ربان في حدود استطاعته ودون تعريض سفينته أو بحارتها أو المسافرين عليها لخطر جدي أن يقدم المساعدة لكل شخص يوجد في البحر معرضا لخطر الهلاك ولو كان من الأعداء .

٢ - ويعاقب ربان السفينة الذي لا يقدم المساعدة المذكورة في الفقرة السابقة بالحبس مدة لا تتجاوز ستة شهور وبغرامة لا تتجاوز ستة آلاف دينار أو بإحدى هاتين العقوبتين . ولا يسأل المالك أو المجهز عما يحكم به للغير من تعويض بسبب هذه الجريمة .

(مادة ٢٤٣)

تنقضي دعاوى المطالبة بالمكافأة عن المساعدة والانقاذ بمضي ستين من تاريخ انتهاء هذه الأعمال .

الفصل الثالث

الخسارات البحرية المشتركة

(مادة ٢٤٤)

تسري على الخسارات البحرية الأحكام المنصوص عليها في هذا الفصل فيما لم يرد بشأنه اتفاق خاص بين ذوي الشأن . فإذا لم يوجد اتفاق ، أو نص ، تطبق القواعد المقررة في العرف البحري .

(مادة ٢٤٥)

الحسارات البحرية اما مشتركة ، واما خاصة .

(مادة ٢٤٦)

١ - تعتبر خسارة مشتركة كل تضحية أو مصاريف غير اعتيادية يبلها الربان أو ينفقها قصدا ، وبكيفية معقولة ، من أجل تأمين المصالح المشتركة دفعا لخطر يهدد السفينة وشحنتها .

٢ - وكل خسارة لا تنطبق عليها أحكام الفقرة السابقة تعتبر خسارة خاصة .

٣ - ويفترض أن الخسارة خاصة وعلى من يدعي أنها خسارة مشتركة اثبات ذلك .

(مادة ٢٤٧)

يتحمل الخسارة الخاصة مالك الشيء الذي لحقه الضرر أو من أنفق المصاريف مع مراعاة حقه في الرجوع على من أحدث الضرر أو من أفاد من المصاريف التي أنفقت .

(مادة ٢٤٨)

يساهم في تحمل الخسارة المشتركة كل الأطراف الذين جمعت بينهم -م مصالحهم المشتركة في الرحلة البحرية الواحدة .

(مادة ٢٤٩)

١ - تعتبر الخسارة مشتركة ولو كان الحادث الذي نتجت عنه بخطأ أحد المشاركين في الرحلة ، وذلك بغير اخلال بحق ذوي الشأن في الرجوع على من صدر منه الخطأ .

٢ - ولا يجوز لمن صدر منه الخطأ أن يطالب باعتبار ما لحقه من ضرر خسارة مشتركة .

(مادة ٢٥٠)

١ - لا تدخل في الخسارات المشتركة الا الأضرار والمصاريف الناشئة مباشرة عن عمل له صفة الخسارة المشتركة .

٢ - أما الأضرار والمصاريف غير المباشرة الناشئة عن تأخير السفينة أو تعطيلها أو عن فرق أسعار البضائع أو غير ذلك فلا تدخل في الخسارات المشتركة .

٣ - وتعتبر خسارة مشتركة المصاريف التي أنفقت بدلا من مصاريف أخرى كانت تدخل في الخسارة المشتركة لو أنها كانت قد أنفقت بشرط أن لا تجارز المصاريف التي لم تنفق .

(مادة ٢٥١)

تساهم البضائع المشحونة على سطح السفينة خلافا للعرف البحري في الخسارة المشتركة إذا أنقذت . أما إذا أُلقيت في البحر ، أو أُلقيت ، جاز لصاحبها طلب اعتبارها خسارة مشتركة إذا أثبت أنه لم يوافق على طريقة شحنها .

(مادة ٢٥٢)

١ - لا يدخل في الخسارات المشتركة الهلاك أو التلف الذي يلحق البضائع المشحونة بغير علم الربان أو التي قدم عنها عمدا وصف غير صحيح .

٢ - وإذا قدم بيان عن قيمة البضائع بأقل من قيمتها الحقيقية فلا تقبل في الخسارات إلا على أساس القيمة التي وردت في البيان .

٣ - ومع ذلك إذا أنقذت البضائع التي شحنت بغير علم الربان أو التي قدم بيان غير صحيح عن قيمتها أو عن وصفها فإنها تساهم في الخسارات المشتركة على أساس قيمتها الحقيقية .

(مادة ٢٥٣)

تتكون من الحقوق والالتزامات الناشئة عن الخسارات المشتركة مجموعتان :
مجموعة دائنة ومجموعة مدينة .

(مادة ٢٥٤)

تدرج في المجموعة الدائنة النفقات والأضرار التي تعتبر من الخسارات
المشتركة مقلرة كما يلي :

١ - تقدر قيمة الأضرار التي تلحق بالسفينة في الميناء الذي تنتهي فيه الرحلة .
ويكون التقدير على أساس المصاريف التي أنفقت فعلا في إصلاح ما أصاب
السفينة من ضرر ، أو على أساس المصاريف التقديرية في حالة عدم اجراء
اصلاحات في السفينة . وإذا هلكت السفينة كلياً أو هلاكاً في حكم الكلي ،
يحدد المبلغ الذي يدخل في الخسارات المشتركة على أساس قيمة السفينة سليمة
قبل وقوع الحادث مباشرة بعد خصم القيمة التقديرية للاصلاحات التي
ليست لها صفة الخسارات والتمن المتحصل من بيع الحطام ان وجد .

٢ - تقدر قيمة الأضرار التي تلحق بالبضائع في ميناء التفريغ . ويكون التقدير
على أساس القيمة التجارية لهذه البضائع وهي سليمة في الميناء المذكور .
وفي حالة التلف على أساس الفرق بين قيمتها سليمة وقيمتها تالفة ، وذلك
في آخر يوم لتفريغ السفينة في الميناء المعين أصلاً لوصولها ، أو في يوم
انتهاء الرحلة البحرية إذا انتهت في غير الميناء المذكور . وإذا بيعت البضائع
التالفة حدد الضرر الذي يدخل في الخسارات المشتركة على أساس الفرق
بين الثمن الصافي الناتج من البيع ، وقيمة البضائع وهي سليمة في آخر
يوم لتفريغ السفينة في الميناء المعين أصلاً لوصولها أو في يوم انتهاء الرحلة
البحرية إذا انتهت في غير الميناء المذكور .

(مادة ٢٥٥)

إذا لم يدفع أحد ذوي الشأن الأموال المطلوبة منه للمساهمة في الخسارات

المشركة فان النفقات التي تصرف للحصول على هذه الأموال ، أو ما يعادلها ،
تدخل في الخسارات المشتركة .

(مادة ٢٥٦)

تدرج في المجموعة المدينة السفينة وأجرة النقل والبضائع المشحونة في السفينة
مقدرة كما يلي :

- ١ - تقدر السفينة بقيمتها في الميناء الذي تنتهي فيه الرحلة البحرية ، مضافا إليها
عند الاقتضاء قيمة التضييعات التي تحملتها .
- ٢ - وتقدر الأجرة الاجمالية لنقل البضائع وأجرة نقل الأشخاص التي لم
يشترط استحقاقها ، في جميع الأحوال ، بمقدار الثلثين .
- ٣ - وتقدر البضائع التي أنقذت بقيمتها التجارية الحقيقية في ميناء التخليص ،
وتقدر البضائع التي ضحيت بقيمتها التجارية التقديرية في الميناء المذكور .

(مادة ٢٥٧)

لا تساهم في تحمل الخسارة المشتركة أمتعة المسافرين التي لم يصدر بشأنها
إيصال من الناقل أو وكيله أو الربان . ومع ذلك اذا هلكت هذه الأمتعة ، أو
تلفت فانها تساهم في الخسارة المشتركة بقيمتها التقديرية .

(مادة ٢٥٨)

- ١ - اذا قدم أصحاب البضائع مبالغ نقدية لضمان مساهمتهم في الخسارات
المشركة ، وجب ايداعها فورا في حساب مشترك يفتح باسم نائب عن
المجهز ونائب عن أصحاب البضائع في أحد المصارف التي يتفق عليها-
الطرفان . وتحفظ هذه المبالغ لضمان الوفاء بحقوق ذوي الشأن في الخسارات
المشركة . ولا يجوز صرف دفعات من هذه المبالغ أو ردها إلى من دفعها ،
الا باذن كتابي من خبير التسوية ، وذلك مع عدم الاخلال بالحقوق ،
والالتزامات التي تترتب على التسوية النهائية .

٢ - وفي حالة الخلاف ، يعين قاضي الأمور الوقتية بالمحكمة الكلية نائبا عن أصحاب البضائع ، كما يعين المصرف الذي تودع فيه هذه المبالغ .

(مادة ٢٥٩)

توزع الخسارات المشتركة بين جميع ذوي الشأن في الرحلة البحرية على أساس النسبة بين المجموعة الدائنة والمجموعة المدينة .

(مادة ٢٦٠)

١ - يقوم بتسوية الخسارات المشتركة خبير ، أو أكثر ، يعينه قاضي الأمور الوقتية بالمحكمة الكلية اذا لم يتفق جميع ذوي الشأن على تعيينه .

٢ - ويجوز لهؤلاء الخبراء الاستعانة بغيرهم في تأدية مهمتهم .

(مادة ٢٦١)

اذا لم يرض جميع ذوي الشأن بالتسوية ، وجب عرضها على المحكمة بناء على طلب أحدهم للفصل فيها .

(مادة ٢٦٢)

يجوز للربان الامتناع عن تسليم البضائع التي يجب أن تساهم في الخسارات المشتركة ، الا إذا قدم صاحبها ضمانا كافيا لدفع نصيبها من الخسارات . واذا لم يتفق الطرفان على الضمان ، يعرض الأمر على قاضي الأمور الوقتية بالمحكمة الكلية لتعيين خبير لتقدير الضمان .

(مادة ٢٦٣)

١ - تعتبر الديون الناشئة عن الخسارات المشتركة ممتازة .

٢ - ويقع هذا الامتياز فيما يتعلق بالمبالغ المستحقة لمجهز السفينة على البضائع التي أنقذت ، أو الثمن المتحصل من بيعها .

٣ - أما بالنسبة إلى المبالغ المستحقة لأصحاب البضائع ، فيقع الامتياز على السفينة التي أنقذت وأجرتها وتوابعها .

٤ - وتستوفي مصاريف تسوية الخسارات المشتركة بالأولوية على ما عداها من الديون .

(مادة ٢٦٤)

لا تضامن بين المترمين بالمساهمة في الخسارات المشتركة . ومع ذلك إذا عجز أحدهم عن دفع نصيبه في هذه الخسارات ، وزع الجزء غير المدفوع على الآخرين بنسبة ما يتحمل به كل منهم في الخسارات المشتركة .

(مادة ٢٦٥)

١ - إذا حدثت خسارة مشتركة فعلى الربان أن يثبت في دفتر السفينة الظروف التي أدت إليها ، والتضحية التي بذلت أو المصروفات التي أنفقت من أجل تأمين المصالح المشتركة . وعليه أن يبلغ هذه المعلومات في أقرب وقت إلى المجهز .

٢ - ولا يقبل طلب الاشتراك في تسوية الخسارات المشتركة عن الأضرار التي لحقت البضائع إلا إذا أخطر المجهز أو الربان كتابة بالطلب خلال ثلاثين يوما من تسلم البضائع . وإذا كان الطلب متعلقا بالأضرار التي لحقت السفينة وجب اخطار أصحاب البضائع به في الميعاد المذكور من يوم انتهاء الرحلة .

(مادة ٢٦٦)

١ - تنقضي دعوى الاشتراك في الخسارات المشتركة بمضي ستين من يوم وصول السفينة إلى الميناء الذي كان معينا لوصولها أو إلى الميناء الذي انقطعت فيه الرحلة البحرية .

٢ - وينقطع سريان التقادم بتعيين خبير التسوية ، وذلك بالإضافة إلى الأسباب المقررة قانونا .

الباب الخامس

التأمين البحري

الفصل الاول

احكام عامة

المصرع الاول - عقد التأمين

(مادة ٢٦٧)

١ - التأمين البحري عقد يلتزم المؤمن بموجبه بضمان الأضرار الناشئة عن الأخطار البحرية في نظير قسط مالي معين يؤديه المؤمن له .

٢ - ويعتبر عقد التأمين البحري عقد تعويض . ولا يجوز أن يترتب عليه افادة المؤمن له من تحقق الخطر بما يزيد عن القدر الحقيقي للضرر . ويبطل كل اتفاق يخالف ذلك .

(مادة ٢٦٨)

- ١ - لا يجوز اثبات عقد التأمين إلا بالكتابة .
- ٢ - ويجوز أن تكون وثيقة التأمين المتضمنة شروط العقد رسمية أو عرفية .
- ٣ - وكل ما يطرأ على هذه الوثيقة من تعديلات يجب اثباته بالكتابة أيضا .

(مادة ٢٦٩)

- ١ - تكتب وثيقة التأمين باللغة العربية . ويجوز أن تضاف إليها إحدى اللغات الدولية في التعامل .
- ٢ - كما يجب إبراز الشروط المطبوعة بشأن الأحوال التي يتعرض فيها حق المؤمن له للبطلان أو السقوط أو تحديد الضمان بأن تكتب بحروف أكثر ظهوراً أو أكبر حجماً والا بطل الشرط .

(مادة ٢٧٠)

- ١ - تكون وثيقة التأمين باسم المؤمن له أو لأمره أو للحامل .
- ٢ - ويجوز إجراء عقد التأمين لمصلحة شخص غير معين .
- ٣ - ويكون لحامل الوثيقة الشرعي الحق في المطالبة بالتعويض . وللمؤمن أن يمتنع في مواجهته بالدفع التي يجوز له توجيهها إلى المتعاقد الأصلي ولو كانت وثيقة التأمين محررة للأمر أو للحامل .

(مادة ٢٧١)

- ١ - تشمل وثيقة التأمين على البيانات الآتية :
 - ١ - تاريخ عقد التأمين مبيناً باليوم والساعة .
 - ٢ - مكان التعاقد .
 - ٣ - اسم كل من المؤمن والمؤمن له وموطنه .
 - ٤ - الأموال المؤمن عليها ،
 - ٥ - الأخطار التي يشملها التأمين والمستثناة منه وزمانها ومكانها .
 - ٦ - مبلغ التأمين وقسطه .
- ٢ - ويجب أن يوقع المؤمن أو من يمثله وثيقة التأمين .

(مادة ٢٧٢)

يقع باطلا ما يرد في الوثيقة من الشروط الآتية :

- ١ - الشرط الذي يقضي بسقوط الحق في التأمين بسبب مخالفة القوانين واللوائح الا اذا انطوت هذه المخالفة على جناية أو جنحة عمدية .
- ٢ - الشرط الذي يقضي بسقوط حق المؤمن له بسبب تأخره في اعلان الحادث المؤمن منه الى السلطات أو في تقديم المستندات اذا تبين من الظروف أن التأخير كان لعذر مقبول .
- ٣ - شرط التحكيم إذا ورد في الوثيقة بين شروطها العامة المطبوعة ولم يتخذ صورة اتفاق خاص منفصل عن الشروط العامة .
- ٤ - كل شرط تعسفي آخر يثبت أنه لم يكن لمخالفته أثر في وقوع الحادث المؤمن منه .

(مادة ٢٧٣)

- ١ - يجوز أن يكون محلا للتأمين كل مصلحة مشروعة بما في ذلك الربح المتوقع .
- ٢ - ولا يجوز أن يكون طرفا في عقد التأمين أو مستفيدا منه الا من كانت له مصلحة في عدم حصول الخطر .

(مادة ٢٧٤)

- ١ - يجوز للمؤمن اعادة التأمين على الأموال المؤمن عليها أو على المسئولية قبل الغير .
- ٢ - ولا يكون للمؤمن له أن يتمسك بعقد اعادة التأمين الذي يبرمه المؤمن .

(مادة ٢٧٥)

إذا كان الخطر مؤمنا عليه في عقد واحد من قبل عدة مؤمنين التزم كل منهم بنسبة حصته في مبلغ التأمين وفي حدود هذه الحصص بغير تضامن بينهم .

(مادة ٢٧٦)

- ١ - لا يترتب على التأمين أثر اذا انقضى تسعون يوماً من تاريخ عقد التأمين أو من التاريخ المحدد لبدء سريان الخطر دون أن يبدأ الخطر المؤمن منه في السريان .
- ٢ - ولا يسري هذا الحكم على وثائق التأمين العائمة إلا بالنسبة إلى الشحنة الأولى .

(مادة ٢٧٧)

- ١ - يقع باطلا عقد التأمين الذي يبرم بعد تحقق الخطر المؤمن منه أو بعد زواله اذا ثبت أن نبأ تحققه أو زواله باغ إلى المكان الذي يوجد فيه المؤمن له قبل اصدار أمره باجراء التأمين أو إلى مكان توقيع العقد قبل أن يوقعه المؤمن .
- ٢ - وإذا كان التأمين معقوداً على شرط الأنباء السارة أو السيئة فلا يبطل إلا إذا ثبت علم المؤمن له بتحقيق الخطر أو علم المؤمن بزواله .

(مادة ٢٧٨)

يلتزم المؤمن له بما يأتي :

- ١ - أن يدفع قسط التأمين والرسوم والمصروفات في المكان والزمان المتفق عليهما .
- ٢ - أن يبذل العناية المعقولة للمحافظة على السفينة أو البضائع .
- ٣ - أن يعطي بياناً صحيحاً عند التعاقد بالظروف التي يعلم بها والتي من شأنها تمكين المؤمن من تقدير الأخطار التي يجري التأمين عليها .
- ٤ - أن يطلعه أثناء سريان العقد على ما يطرأ من تغيير جوهري يكون من شأنه زيادة الأخطار وذلك في حدود علمه به .
- ٥ - أن يخطره بكل حادثة من شأنها أن تجعله مستولاً في موعد لا يتجاوز خمسة أيام على الأكثر من تاريخ علمه بوقوعها ما لم يتفق على اطالة هذا الميعاد

أو تقصيره . فاذا تخلف المؤمن له عن الأخطار في المدة المحددة جاز خفض قيمة التعويض بمقدار ما أصاب المؤمن من ضرر نتيجة التأخير في الأخطار ويسقط الحق في التعويض اذا أثبت المؤمن أن عدم الأخطار كان عن عمد بقصد منعه من الوقوف على أسباب تحقق الخطر في الوقت المناسب .

(مادة ٢٧٩)

- ١ - اذا لم يدفع المؤمن له قسط التأمين المستحق جاز للمؤمن أن يوقف التأمين أو أن يفسخ العقد . ولا يتج الايقاف أو الفسخ أثره الا بعد انقضاء خمسة عشر يوما على اخطار المؤمن له بطلب الوفاء . ويجوز أن يقع الاخطار بكتاب مسجل مصحوب بعلم الوصول أو بريقة في آخر موطن للمؤمن له يعلمه المؤمن .
- ٢ - ولا يحول الاخطار بايقاف التأمين دون وجوب توجيه اخطار آخر بفسخ العقد طالما أن قسط التأمين والمصاريف لم تدفع .
- ٣ - ويعود عقد التأمين الى انتاج آثاره في المستقبل بعد انقضاء أربع وعشرين ساعة على دفع أقساط التأمين والمصاريف .
- ٤ - ويترتب على فسخ العقد الزام المؤمن برد قسط التأمين بما يعادل الاخطار السارية وذلك دون اخلال بما يستحق من تعويضات .
- ٥ - ولا يسري أثر الايقاف أو الفسخ على الغير حسن النية الذي انتقلت إليه ملكية وثيقة التأمين قبل وقوع أي حادث وقبل تبليغ الايقاف أو الفسخ .
- ٦ - ويجوز للمؤمن في حالة وقوع الحادث أن يتمسك في مواجهة الغير بالمقاصة بقدر القسط المستحق .

(مادة ٢٨٠)

- ١ - يجوز للمؤمن أن يطلب ابطال عقد التأمين اذا قدم المؤمن له ولو بغير سوء نية بيانات غير صحيحة أو كتم بسوء قصد ما يلزم من البيانات وكان من شأن ذلك التقليل بصورة محسوسة من تقدير المؤمن لأهمية الخطر .

٢ - ويمحوز طلب الإبطال ولو لم يكن للبيان غير الصحيح أو الكتمان أية صلة بالضرر الذي لحق الشيء المؤمن عليه .

٣ - ويكون للمؤمن الحق في قسط التأمين كاملاً إذا ثبت سره القصد من جانب المؤمن له .

(مادة ٢٨١)

١ - على المؤمن له أن يخطر المؤمن بالظروف الجوهرية التي تطرأ أثناء سريان العقد ويكون من شأنها زيادة الاخطار التي يتحملها المؤمن ، وذلك خلال ثلاثة أيام من تاريخ العلم بها بعد استبعاد أيام العطلة الرسمية . فإذا لم يقع الاخطار في الميعاد المذكور جاز للمؤمن فسخ العقد .

٢ - وإذا وقع الاخطار في الميعاد المذكور في الفقرة السابقة وتبين أن زيادة الاخطار لم تكن ناشئة عن فعل المؤمن له ، بقي التأمين سارياً مقابل قسط اضافي . أما إذا كانت زيادة الاخطار ناشئة عن فعل المؤمن له ، جاز للمؤمن اما فسخ العقد خلال ثلاثة أيام من تاريخ علمه بزيادة الاخطار مع الاحتفاظ بالحق في قسط التأمين ، واما ابقاء العقد مع المطالبة بقسط اضافي مقابل زيادة الاخطار .

(مادة ٢٨٢)

إذا قدم المؤمن له بسوء نية تصريحاً غير مطابق للحقيقة فيما يتعلق بالحادث سقط حقه في مبلغ التأمين .

(مادة ٢٨٣)

١ - على المؤمن له عند وقوع الخطر المؤمن منه أن يبذل ما في استطاعته لانقاذ الأشياء المؤمن عليها ، وعليه أن يتخذ كافة الاجراءات التحفظية للمحافظة على حق الرجوع على الغير المسئول . ولا يؤثر ذلك على حقوق المؤمن له الناشئة عن عقد التأمين .

٢ - ويسأل المؤمن له في مواجهة المؤمن عن الضرر الذي يلحقه بسبب عدم تنفيذ هذا الالتزام نتيجة خطأ أو إهمال المؤمن له .

(مادة ٢٨٤)

- ١ - يجوز للمؤمن طلب ابطال العقد اذا كان مبلغ التأمين يزيد على قيمة الأشياء المؤمن عليها وثبت التدليس من جانب المؤمن له أو وكيله وفي هذه الحالة يبقى القسط كاملا من حق المؤمن .
- ٢ - فاذا انقضى التدليس اعتبر العقد صحيحا بقدر قيمة الأشياء المؤمن عليها .
- ٣ - أما اذا كان مبلغ التأمين أقل من القيمة الحقيقية للأشياء المؤمن عليها فلا يلتزم المؤمن إلا في حدود مبلغ التأمين .

(مادة ٢٨٥)

- ١ - فيما عدا حالة الغش إذا كان الخطر مؤمنا عليه بعدة عقود سواء أكانت مبرمة في تاريخ واحد ، أم في تواريخ مختلفة ، وكان مجموع مبلغ التأمين المذكور في هذه العقود يزيد على قيمة الشيء المؤمن عليه ، اعتبرت عقود التأمين صحيحة وجاز للمؤمن له الرجوع في حدود الضرر وبما لا يزيد على قيمة الشيء المؤمن عليه على المؤمن المتعدين بغير ترتيب بينهم بنسبة مبلغ التأمين الذي يلتزم به كل منهم إلى القيمة الحقيقية للشيء المؤمن عليه .
- ٢ - ويجب على المؤمن له الذي يطلب تسوية الضرر الذي لحق به أن يصرح للمؤمن بوجود التأمينات الأخرى التي يعلم بها وإلا كان طلبه غير مقبول .
- ٣ - وفي حالة ثبوت الغش من المؤمن له ، يكون كل عقد من عقود التأمين المتعددة قابلا للإبطال بناء على طلب المؤمن .
- ٤ - وفي جميع الأحوال يكرن قسط التأمين بأكمله من حق المؤمن حسن النية .

(مادة ٢٨٦)

- يلتزم المؤمن بتعويض المؤمن له عن الضرر الناتج عن وقوع الخطر المؤمن منه على ألا يتجاوز ذلك قيمة التأمين .

(مادة ٢٨٧)

يسأل المؤمن عن الأضرار المادية التي تلحق الأشياء المؤمن عليها بسبب وقوع خطر بحري أو حادث يعتبر قوة قاهرة ، كما يسأل كذلك :

١ - عن مساهمة الأموال المؤمن عليها في الخسارات البحرية المشتركة ما لم تكن ناشئة عن خطر مستثنى من التأمين .

٢ - عن المصاريف التي تنفق بسبب خطر مؤمن منه لحماية الأموال المؤمن عليها من ضرر مادي أو للحد منه .

(مادة ٢٨٨)

١ - يسأل المؤمن عن الضرر المادي الذي يلحق الأشياء المؤمن عليها بفعل أو خطأ المؤمن له أو تابعة البريين ما لم يثبت المؤمن أن الضرر ناشيء عن خطأ عمدي أو خطأ جسيم من جانب المؤمن له أو عن إهماله في بذل العناية المعقولة اللازمة لحماية الأشياء المؤمن عليها .

٢ - كما يسأل المؤمن عن الضرر المادي الذي يلحق الأشياء المؤمن عليها بفعل أو خطأ الربان أو البحارة دون إخلال بما تقضي به الفقرة الثانية من المادة ٣٠٤ .

(مادة ٢٨٩)

لا يشمل التأمين الأخطار التالية إلا إذا اتفق على خلاف ذلك :

١ - أخطار الحرب الأهلية ، أو الخارجية ، وأعمال القرصنة ، والاضطرابات والثورات ، والاضراب ، والإغلاق ، وأعمال التخريب ، والارهاب والأضرار الناشئة عن تفجيرات أو إشعاعات ذرية أيا كان سببها ، وكذلك الاستيلاء والمنع الصادر من سلطة عامة في أية دولة .

٢ - الأضرار التي تحدثها الأشياء المؤمن عليها للأموال الأخرى أو للأشخاص فيما عدا ما نصت عليه المادة ٣٠٥ .

(مادة ٢٩٠)

إذا اتفق على تأمين أخطار الحرب ، شمل هذا التأمين الأضرار التي تلحق الأشياء المؤمن عليها بسبب الأعمال العدائية ، والانتقامية ، والأسر ، والاستيلاء والايقاف ، والاكره ، إذا وقعت بفعل الحكومات أو السلطات سواء كانت معترفا بها أو غير معترف بها ، أو بسبب انفجار الألغام ومعدات الحرب الأخرى ولو لم تكن الحرب قد أعلنت أو كانت قد انتهت .

(مادة ٢٩١)

إذا تعلر معرفة ما إذا كان الضرر قد وقع بسبب خطر حربي أو خطر بحري اعتبر ناشئا عن خطر بحري ما لم يثبت خلاف ذلك .

(مادة ٢٩٢)

لا يسأل المؤمن عما يلي :

- ١ - الأضرار المادية الناشئة عن عيب ذاتي في البضائع المؤمن عليها أو عن عدم كفاية تغليفها أو حزمها .
- ٢ - النقص الطبيعي الذي يطرأ على البضائع أثناء الطريق .
- ٣ - الأضرار المادية الناشئة عن الغرامات والمصادرة والوضع تحت الحراسة والاستيلاء والتدابير الصحية والتعقيم واختراق الحصار وأعمال التهريب وممارسة تجارة ممنوعة .
- ٤ - التعويضات المستحقة بسبب الحجز والكفالة المقدمة لرفع الحجز .
- ٥ - الأضرار التي لا تعتبر تلفا ماديا يلحق مباشرة بالأشياء المؤمن عليها كالبطالة والتأخير وفروق الأسعار والعقبات التي تؤثر في العملية التجارية التي يجرها المؤمن له .

الفرع الثاني - تسوية الأضرار

(مادة ٢٩٣)

تسوى الأضرار بطريق التعويض وفقا لنص المادة ٢٨٦ إلا إذا اختار المؤمن له ترك الشيء المؤمن عليه في الأحوال التي يجيز له الاتفاق أو القانون اتباع هذه الطريقة .

(مادة ٢٩٤)

لا يلزم المؤمن باصلاح أو استبدال الأشياء المؤمن عليها .

(مادة ٢٩٥)

على المؤمن أن يدفع حصة الأشياء المؤمن عليها في المساهمة في الخسارات المشتركة ومصاريف المساعدة والانتقاذ وذلك في حدود مبلغ التأمين بعد خصم الخسارات الخاصة التي يتحملها المؤمن ان وجدت .

(مادة ٢٩٦)

- ١ - لا يجوز أن يكون الترك جزئيا أو معلقا على شرط .
- ٢ - ويترتب على الترك انتقال ملكية الأشياء المؤمن عليها إلى المؤمن والتزامه بدفع مبلغ التأمين بكامله .
- ٣ - ويحدث انتقال الملكية أثره بين الطرفين من يوم اعلان المؤمن له رغبته في الترك إلى المؤمن .
- ٤ - ويجوز للمؤمن دون اخلال بالتزامه بدفع مبلغ التأمين أن يرفض انتقال ملكية الأشياء المؤمن عليها إليه .

(مادة ٢٩٧)

- ١ - يبلغ الترك إلى المؤمن باعلان أو بكتاب مسجل مصحوب بعلم الوصول .

٢ - وعلى المؤمن أن يدفع مبلغ التأمين خلال ثلاثة شهور من تاريخ تبليغه بالترك .

(مادة ٢٩٨)

يجب على المؤمن له عند تبليغ رغبته في الترك أن يصرح بجميع عقود التأمين التي أجراها أو التي يعلم بوجودها .

(مادة ٢٩٩)

يحل المؤمن قانونا بما دفعه من تعريض في الدعاوي التي تكون للمؤمن له قبل من تسبب بفعله في الضرر الذي نجمت عنه مسئولية المؤمن .

الفرع الثالث - التقادم

(مادة ٣٠٠)

١ - تنقضي بمضي سنتين كل دعوى ناشئة عن عقد التأمين البحري .

٢ - وتبدأ هذه المدة كما يلي :

١ - من تاريخ استحقاق قسط التأمين فيما يتعلق بدعوى المطالبة به .

٢ - من تاريخ وقوع الحادث الذي تنشأ عنه الدعوى فيما يتعلق بدعوى المطالبة بتعويض الأضرار التي تلحق بالسفينة .

٣ - من تاريخ وصول السفينة ، أو التاريخ الذي كان يجب أن تصل فيه فيما يتعلق بدعوى المطالبة بتعويض الأضرار التي تلحق بالبضائع .
أما إذا كان الحادث لاحقا لأحد هذين التاريخين سري التقادم من تاريخ وقوع الحادث .

٤ - من تاريخ وقوع الحادث فيما يتعلق بدعوى المطالبة بتسوية الأضرار بطريق الترك . وفي حالة تحديد مهلة في العقد لاقامة دعوى الترك يسري التقادم من تاريخ انقضاء هذه المهلة .

٥ - من تاريخ قيام المؤمن له بالوفاء فيما يتعلق بدعوى المساهمة في الخسارات المشتركة ، أو بدعوى المطالبة بالمكافأة المستحقة عن المساعدة .

٦ - من التاريخ الذي يقيم فيه الغير الدعوى على المؤمن له ، أو من يوم قيام المؤمن له بالوفاء ، فيما يتعلق بدعواه قبل المؤمن بسبب رجوع الغير .

٣ - وكذلك تنقضي بمضي ستين دعوى استرداد المبالغ المدفوعة بغير وجه حق . وتبدأ هذه المدة من تاريخ علم من دفع هذه المبالغ بحقه في الاسترداد .

٤ - وينقطع سريان التقادم بالمطالبة بكتاب مسجل مصحوب بعلم الوصول . كما ينقطع بمفاوضات التسوية التي تجري بين الطرفين أو بنذب خير عقب وقوع الحادث ، وذلك بالإضافة إلى الأسباب المقررة قانوناً .

الفصل الثاني

احكام خاصة ببعض انواع التأمين

الفرع الأول - التأمين على السفينة

(مادة ٣٠١)

يعقد التأمين على السفينة لرحلة واحدة ، أو لعدة رحلات متعاقبة ، أو لمدة محددة .

(مادة ٣٠٢)

- ١ - يسري ضمان المؤمن في التأمين بالرحلة منذ البدء في شحن البضائع إلى الانتهاء من تفريغها دون أن يتجاوز مدة سريان التأمين على أية حال خمسة عشر يوماً من وصول السفينة إلى المكان المقصود .
- ٢ - وإذا كانت السفينة فارغة من البضائع سري ضمان المؤمن من وقت تحركها للسفر حتى رسوها في الميناء المتفق عليه .
- ٣ - وإذا شمل التأمين عدة رحلات متعاقبة اعتبر الميناء المتفق عليه لانتهاء الرحلة الأخيرة مكان انتهاء العقد .

(مادة ٣٠٣)

- إذا كان التأمين لمدة محددة فإن ضمان المؤمن يبدأ وينتهي في التاريخ المحدد في العقد .

(مادة ٣٠٤)

- ١ - يسأل المؤمن عن الأضرار الناشئة عن العيب الخفي في السفينة .
- ٢ - ولا يسأل عن الأضرار الناشئة عما يصدر من الربان من أخطاء متعمدة .

(مادة ٣٠٥)

- فيما عدا الضرر الذي يصيب الأشخاص يلتزم المؤمن بدفع التعويضات أياً كان نوعها التي تترتب على المؤمن له قبل الغير في حالة تصادم السفينة المؤمن عليها بسفينة أخرى أو ارتطامها بشيء ثابت أو متحرك عائم ما لم يتفق على تغطية نسبة معينة من هذه التعويضات .

(مادة ٣٠٦)

- ١ - إذا كان التأمين على السفينة لرحلة واحدة ، أو لعدة رحلات متعاقبة ،

استحق المؤمن قسط التأمين كاملا بمجرد بدء سريان الاخطار المؤمن منها .

٢ - وإذا كان التأمين لمدة معينة استحق المؤمن القسط عن كامل مدة التأمين اذا هلكت السفينة كلها أو قرر المؤمن له تركها وكان الهلاك أو الترك مما يقع على عاتق المؤمن . أما اذا كان الهلاك أو الترك مما لا يقع على عاتق المؤمن فلا يستحق من القسط إلا القدر الذي يقابل المدة بين تاريخ بدء سريان الاخطار وتاريخ وقوع الحادث الذي أدى إلى هلاك السفينة أو اعلان تركها .

(مادة ٣٠٧)

١ - يبقى المؤمن مسئولاً عن الأخطار التي يشملها التأمين على السفينة في حالة اضطرارها إلى تغيير طريقها أو رحلتها من جانب الربان دون تدخل المؤمن له .

٢ - وإذا لم يكن تغيير الطريق أو الرحلة اضطرارياً وكان من شأنه زيادة المخاطر المؤمن منها ، فلا يسأل المؤمن إلا عن الحوادث التي يثبت أنها وقعت في جزء الطريق المتفق عليه .

(مادة ٣٠٨)

يضمن المؤمن في حدود مبلغ التأمين الأضرار الناشئة عن كل حادث يقع أثناء سريان وثيقة التأمين وإن تعددت الحوادث .
ويجوز للمؤمن أن يشترط عند التعاقد طلب قسط تكميلي عقب كل حادث .

(مادة ٣٠٩)

في حالة تسوية التأمين بطريق التعويض يلتزم المؤمن بمصاريف استبدال القطع والاصلاحات الضرورية لجعل السفينة صالحة للملاحة دون التعويضات الأخرى الناشئة عن انخفاض قيمة السفينة أو عن بطلتها أو عن أي سبب آخر .

(مادة ٣١٠)

- ١ - تشمل القيمة المتفق عليها للسفينة جسم السفينة والآلات المحركة لها والملحقات المملوكة للمؤمن له بما فيها المؤن ومصاريف التجهيز .
- ٢ - وكل تأمين آخر أيا كان تاريخه يعقد على الملحقات المملوكة للمؤمن له وحدها ، يترتب عليه في حالة الهلاك الكلي أو الترك تخفيض القيمة المتفق عليها بما يعادل قيمة هذه الملحقات .

(مادة ٣١١)

يجوز للمؤمن له ترك السفينة للمؤمن في الأحوال الآتية :

- ١ - إذا هلكت السفينة كلياً .
- ٢ - إذا انقطعت أخبار السفينة مدة ثلاثة أشهر بعد وصول آخر أنباء عنها .
- ٣ - إذا أصيبت السفينة بتلف يستحيل إصلاحه .
- ٤ - إذا كانت نفقات إصلاح السفينة تعادل ثلاثة أرباع قيمتها على الأقل .

(مادة ٣١٢)

- ١ - تسري التأمينات المعقودة على عدة سفن تابعة لمجهز واحد كما لو كانت كل سفينة منها تابعة لمجهز مختلف .
- ٢ - وتعتبر البضائع وغيرها من الأموال المملوكة للمجهز بالنسبة إلى المؤمن على السفينة كما لو كانت مملوكة للغير .

(مادة ٣١٣)

- ١ - إذا انتقلت ملكية السفينة أو أجّرت غير مجهزة استمر التأمين بحكم القانون لصالح المالك الجديد أو المستأجر بشرط أن يعلن المؤمن خلال خمسة عشر يوماً من تاريخ انتقال الملكية أو من تاريخ الإيجار . وعلى المالك الجديد أو

المستأجر أن يقوم بجميع الالتزامات التي كانت على عاتق المؤمن له قبل المؤمن بمقتضى عقد التأمين . ومع ذلك يجوز للمؤمن فسخ العقد خلال شهر من تاريخ اعلانه بانتقال الملكية أو الإيجار . وفي هذه الحالة يستمر العقد قائماً مدة خمسة عشر يوماً من تاريخ الاعلان بالفسخ .

٢ - ويبقى المؤمن له الأصلي ملزماً قبل المؤمن بدفع أقساط التأمين المستحقة حتى تاريخ انتقال الملكية أو تاريخ الإيجار .

(مادة ٣١٤)

١ - تسري أحكام هذا الفرع على عقد التأمين على السفن الذي يقتصر على فترة وجود السفينة في أحد الموانئ أو المراسي أو الأحواض الجافة أو في أي مكان آخر .

٢ - كما تسري هذه الأحكام على التأمين على السفينة وهي في دور البناء .

الفرع الثاني - التأمين على البضائع

(مادة ٣١٥)

يكون التأمين على البضائع بمقتضى وثيقة لرحلة واحدة أو بوثيقة عامة (اشترالك) .

(مادة ٣١٦)

١ - تكون البضائع مشمولة بالتأمين دون انقطاع في أي مكان توجد فيه أثناء الرحلة المحددة في الوثيقة .

٢ - وإذا كانت البضائع أثناء الرحلة محلاً لنقل بري أو نهري أو جوي مكمل لهذه الرحلة سرت عليها قواعد التأمين البحري خلال فترة النقل المذكورة إلا إذا اتفقت على غير ذلك .

(مادة ٣١٧)

لا يجوز أن يزيد مبلغ التأمين على السعر العادي للبضائع في مكان الشحن وزمانه مضافا إليه ما تحمّلته من نفقات حتى بلوغها مكان الوصول والربح المتوقع .

(مادة ٣١٨)

تقدر الخسائر التي أصابت البضائع بالفرق بين قيمتها تالفة وقيمتها سليمة في زمان ومكان واحد ، وتطبق نسبة نقص القيمة على مبلغ التأمين .

(مادة ٣١٩)

يجوز للمؤمن له ترك البضائع للمؤمن في الحالات الآتية :

- ١ - إذا انقطعت أخبار السفينة مدة ثلاثة أشهر بعد وصول آخر أنباء عنها .
- ٢ - إذا أصبحت السفينة غير صالحة للملاحة خلال الرحلة واستحال نقل البضائع بأية طريقة أخرى إلى مكان الوصول المتفق عليه خلال ثلاثة أشهر من تاريخ قيام المؤمن له باخطار المؤمن بعدم صلاحية السفينة للملاحة .
- ٣ - إذا هلكت البضائع أو تلفت بما يعادل ثلاثة أرباع قيمتها على الأقل .
- ٤ - إذا بيعت البضائع أثناء الرحلة بسبب إصابتها بتلف مادي متى نشأ الضرر عن خطر يشمل التأمين .

(مادة ٣٢٠)

- ١ - إذا أجرى التأمين بوثيقة عائمة وجب أن تشمل على الشرط التي يلتزم بمقتضاها كل من المؤمن والمؤمن له والحد الأعلى للمبلغ الذي يتعهد بدفعه عن كل شحنة وأقساط التأمين . أما البضائع المؤمن عليها ، والرحلات والسفن ، وغير ذلك من البيانات ، فتعين بملاحق تصدر بمناسبة كل شحنة على حده .

٢ - ويلتزم المؤمن له في وثيقة التأمين العائمة باخطار المؤمن بالشحنات المذكورة فيما يلي ويكون المؤمن ملزماً بقبول التأمين عليها :

١ - جميع الشحنات التي تم لحساب المؤمن له ، أو تنفيذاً لعقود شراء أو بيع تلزمه بإجراء التأمين . ويشمل التأمين هذه الشحنات تلقائياً من وقت تعرضها للاخطار المؤمن منها بشرط أن يقدم المؤمن له اخطاراً عنها في الميعاد المنصوص عليه في العقد .

٢ - جميع الشحنات التي تم لحساب الغير والتي يعهد إلى المؤمن له بإجراء التأمين عليها بشرط أن تكون له مصلحة في الشحنة بوصفه وكبلاً بالعمولة أو أميناً على البضائع أو غير ذلك . ولا يشمل التأمين هذه الشحنات إلا من وقت اخطار المؤمن بها .

(مادة ٣٢١)

١ - إذا خالف المؤمن له الالتزامات المنصوص عليها في المادة السابقة جاز للمحكمة بناء على طلب المؤمن فسخ العقد دون مهلة مع استيفاء المؤمن - على سبيل التعويض - أقساط التأمين الخاصة بالشحنات التي لم يخطر بها .

٢ - وإذا ثبت سوء نية المؤمن له جاز للمؤمن أن يسترد ما دفعه عن الحوادث الخاصة بالشحنات اللاحقة على وقوع أول مخالفة عمدية من جانب المؤمن له .

(مادة ٣٢٢)

على المؤمن له في جميع حالات التأمين على البضائع اخطار المؤمن خلال خمسة أيام من تاريخ تسليم البضائع المؤمن عليها بوجود التلف والا افترض أنه تسلمها سليمة ، ما لم يثبت المؤمن له خلاف ذلك .

الفرع الثالث - التأمين من المسؤولية

(مادة ٣٢٣)

في حالة التأمين لضمان المسؤولية لا يلتزم المؤمن بدفع التعويض عن وقوع الحادث المذكور في وثيقة التأمين إلا إذا وجه الغير الذي أصابه الضرر مطالبة ودية أو قضائية إلى المؤمن له . ويكون التزام المؤمن في حدود ما يلتزم المؤمن له بأدائه من تعويض .

(مادة ٣٢٤)

إذا كان محل التأمين من المسؤولية تعويض الضرر الذي يصيب الغير بفعل السفينة وفقا لما نصت عليه المادة ٣٠٥ فلا ينتج التأمين أثره إلا إذا كان مبلغ التأمين على السفينة لا يكفي لتعويض الضرر .

(مادة ٣٢٥)

إذا عقدت عدة تأمينات لضمان المسؤولية التزم كل مؤمن عن كل حادث على حدة في حدود المبلغ المذكور في وثيقة التأمين وان تعددت الحوادث .

بسم الله الرحمن الرحيم

مذكرة إيضاحية

لمشروع قانون التجارة البحرية

يمثل البحر ركنا هاما من أركان الحياة الاقتصادية في الكويت . فقد بدأ ازدهرت على ضفاف الخليج صناعة استخراج اللؤلؤ وتجارته . كما كان للموقع البحري الممتاز الذي تحتله الكويت على رأس الخليج العربي ، ملتقى طرق التجارة بين الشرق والغرب ، ما جعل منها مركزا هاما للتجارة البحرية حيث كانت المرفأ الطبيعي للمناطق المحيطة ، كما كانت مركزا لتلقى التجارات القادمة من الشرق الأقصى والعبارة إلى الشرق الأدنى والبول الغربية . فلما ظهر النفط ، ووثبت الكويت وثبتها الكبرى في مجال التقدم الحضاري فحققت في سنوات قلائل أرفع مستويات النمو الاقتصادي ، اتسع نطاق التجارة اتساعا ضخما ، حتى أصبحت تمثل أهم موارد الدخل القومي بعد النفط ، وأصبح للكويت علاقات تجارية هامة مع أغلب دول العالم . ولما كان النقل البحري هو عماد التجارة الدولية ، فقد وجهت الدولة عناية كبرى لتدعيم الملاحة البحرية وانشاء أسطول وطني من السفن التجارية وناقلات النفط ظلت تتولاه بالرعاية والمساندة حتى أصبح يحتل مكان الصدارة بين أساطيل الناقلات في البلاد العربية ، وأصبح علم الكزيت يرفرف على عدد كبير من السفن والناقلات العملاقة التي تجوب مختلف بحار العالم .

وعلى الرغم من هذه المكانة الملحوظة التي بلغتها الكويت في مجال التجارة الدولية والنقل البحري ، فإن بناءها التشريعي ما زال يفتقر حتى اليوم إلى قانون بحري حديث ينظم هذا النشاط الهام في كافة جوانبه . فلم يصدر في الكويت حتى اليوم أي تشريع متكامل ينظم الملاحة والنقل البحري ومسئولية الناقل ، والمخاطر المشتركة والتأمين البحري وغير ذلك من الموضوعات التي تعالجها كافة التشريعات الحديثة . وكل ما صدر في هذا الشأن لا يعدو بعض قواعد

عتيقة لا تتصل بواقع الحياة المعاصرة في الكويت ، يضمها تشريعان قديمان صدرتا منذ قرابة الأربعين عاماً تحت اسم « قانون الغواصين » الصادر في ٢٩ مايو سنة ١٩٤٠ ، و « قانون السفر » الصادر في ٤ يونيو سنة ١٩٤٠ ، وهما قانونان غير مطبقين عملاً لتخلف نصوصهما عن واقع العلاقات القانونية في ميدان الملاحة البحرية الحديثة . ثم صدر في سنة ١٩٥٩ قانون ثالث باسم « القانون البحري الكويتي » يضم بعض قواعد تتصل بتسجيل السفن وشروط سلامتها وتنظيم شئون الملاحين فيها . وهو قانون يزدحم بالاجراءات الادارية ، ولا يعالج الا السفينة كأداة للنقل البحري دون أن يعالج أهم موضوعات النشاط البحري ذاته كتنظيم النقل البحري بشئ أنواعه ، ومسئولية ملاك السفن والناقلين عن هلاك البضائع أو تلفها أو تأخر وصولها ، وأحكام المساعدة والانقاذ والارشاد البحري ، والخسارات المشتركة والتأمين البحري بصوره المختلفة كالتأمين على السفينة والتأمين على البضائع والتأمين ضد المسؤولية .

ولقد استشر الفقه والقضاء هذا النقص البالغ في تنظيم النشاط البحري في الكويت . فأشار الفقه إلى الحاجة العاجلة لاصدار قانون بحري متكامل ينظم العلاقات القانونية في مجال التجارة والنقل البحري ، ويساير الاتجاهات العلمية الحديثة والمعاهدات الدولية التي عقدت في هذا الشأن . كما اضطر القضاء بدوره - ازاء خلو التشريع الكويتي من أحكام تعالج موضوع النقل البحري ومسئولية الناقل - إلى تطبيق أحكام عقد النقل الواردة في قانون التجارة الكويتي والتي تتصل بتنظيم النقل البري الذي يختلف في نوعه وطبيعته وظروفه اختلافاً كبيراً عن النقل البحري .

كل هذه الاعتبارات حملت وزارة الدولة للشئون القانونية والادارية - وهي تستشر واجبها نحو استكمال وتطوير التشريعات الأساسية في البلاد ، وتقدر مدى الحاجة العاجلة لاصدار تشريع ينظم الملاحة والتجارة البحرية في شتى جوانبها - على المبادرة بوضع مشروع القانون المرافق ليكون أول تشريع حديث متكامل للتجارة البحرية في الكويت . ولعله يكون أول خطوة في سبيل توحيد المبادئ الأساسية للتشريعات البحرية بين أسرة الدول العربية . وهي مبادئ أحوج ما تكون إلى التقريب ، والتوحيد لاتصالها بمعاملات دولية تسعى

الدول جميعا للوصول إلى حلول تشريعية موحدة بشأنها تفاديا من تعارض القوانين وتنازعها في هذا المجال .

وفيما يلي بيان لأهم سمات المشروع واتجاهاته العامة وخطوطه الرئيسية :

أولا : حرص المشروع على أن تكون أحكامه معبرة عن أهم الاتجاهات العلمية والفقهية الحديثة ، وأن تكون مسايرة للتشريعات البحرية الحديثة في البلاد العربية ، وقد استهدى المشروع بوجه خاص بالتشريع البحري اللبناني الصادر سنة ١٩٤٧ ، والتشريع السوري الصادر سنة ١٩٥٠ ، والتشريع الليبي الصادر سنة ١٩٥٣ ، والتشريع التونسي الصادر سنة ١٩٦٢ ، والمشروع العراقي للقانون البحري سنة ١٩٧٤ ، والمشروع المصري سنة ١٩٧٦ . ولم يغفل المشروع في ذات الوقت الاسترشاد بالتشريعات الحديثة في بعض البلاد الغربية المتقدمة في ميدان الملاحة البحرية ، وفي مقدمتها تشريع الملاحة الإيطالي الصادر سنة ١٩٤٢ ، والتشريعات الفرنسية الصادرة في السنوات من ١٩٦٦ إلى ١٩٦٨ وعلى الأخص قانون ١٨ يونية سنة ١٩٦٦ في شأن إيجار السفن والنقل البحري وقانون ٣ يوليو سنة ١٩٦٧ ومرسوم ١٩ يناير سنة ١٩٦٨ في شأن التأمين البحري . كل ذلك مع مراعاة واقع الحياة التجارية في الكويت ، وما استقرت عليه الأعراف البحرية بها .

كما اهتم المشروع كذلك بالاجتهادات الفقهية وما صدر في الكويت من أحكام القضاء ، فقتن بعض القواعد التي استقرت عليها هذه الأحكام . ومن أمثلة ذلك اعتبار وكيل السفينة ممثلا للناقل البحري فيما يقام منه أو عليه من دعاوى في الجهة التي يقع فيها التوكيل .

ثانيا : أولى المشروع المعاهدات البحرية عناية فائقة بوصفها مصدرا رئيسيا من مصادر القانون البحري ، فنقل إلى نصصره أحكام المعاهدات البحرية التي انضمت إليها الكويت وفي مقدمتها معاهدة بروكسل سنة ١٩٢٤ بتوحيد بعض القواعد القانونية الخاصة بسندات الشحن ،

وذلك تفاديا من ازدواج القواعد واختلافها بين المعاهدة والقانون البحري الوطني . وهو الازدواج الذي كان ماثرا للشكوى في كثير من الدول .

كما حرص المشروع كذلك على الأخذ بأحدث الحلول التي انتهت إليها الاتفاقيات الدولية التي لم تنضم إليها الكويت بعد حتى لا تتخلف الكويت عن ركب الدول المتقدمة التي اعتنقت هذه الحلول بعد أن أصبحت من القواعد الدولية المستقرة .

ثالثا : توخى المشروع في أحكامه المحافظة على أسطول السفن التجارية الكويتية بوصفه جزءا من الثروة القومية للبلاد ، فقصر تملك السفن الكويتية على الكويتيين وحدهم إذا كانوا من الأشخاص الطبيعيين . فإذا كان المالك شركة وجب أن تكون الأغلبية لرأس المال الوطني ، مع اشتراط أن تكون أغلبية أعضاء مجلس الإدارة في شركات المساهمة بما فيهم الرئيس من الوطنيين . وبذلك حقق المشروع الهيمنة الوطنية التامة على هذا النشاط الحيوي الذي يمثل مصدرا هاما من مصادر الدخل القومي ، مع افساح المجال في ذات الوقت للاستعانة برأس المال والخبرة الفنية الأجنبية في نطاق محدود لا يتعارض مع الحماية اللازمة للمصالح القومية .

رابعا : ونمشا مع سياسة الحفاظ على الاقتصاد القومي للبلاد ، منع المشروع نقل ملكية السفن الكويتية التي تساهم فيها أو تدعمها الدولة الى أجنبي إلا بعد الحصول على اذن بذلك من الوزير المختص . ورتب المشروع البطلان بقوة القانون على كل تصرف يتم دون الحصول على هذا الاذن .

خامسا : وجه المشروع عناية خاصة لدعم الائتمان البحري ، وتهيئة السبل لملاك السفن للحصول على المال اللازم للاستغلال البحري ، مع توفير ضمانات الوفاء للدائنين ، وذلك عن طريق تنظيم حقوق الامتياز البحرية ، وكذلك رهن السفينة - حتى في طور البناء -

على نحو يحفظ لملاك السفن حيازتها و استغلالها والتصرف فيها ،
ويكفل للدائنين حق التبعية تأميناً لحقوقهم . وهو النظام السائد في
التشريعات البحرية والاتفاقيات الدولية . ولم تكن النصوص التشريعية
في الكويت لتسمح بتطبيقه نظراً لاقتصار نظام الرهن الرسمي على
العقارات ، وصعوبة قياس السفينة على العقار في هذا الصدد دون
نص تشريعي .

سادساً :

حرص المشروع على اقامة التوازن بين مختلف المصالح المتعارضة
لتعمل متضافرة على تحقيق النفع العام . ويبدو هذا الاتجاه واضحاً
في تنظيم المشروع لمسئولية مالك السفينة ومسئولية الناقل البحري فقد
سار المشروع على نهج وسط من شأنه التوفيق بين مصالحهما ومصالح
الشاحنين وشركات التأمين ، فلم يجر للمالك أو الناقل التحصن وراء
شروط الاعفاء من المسئولية ، ولم يلزمه بالتعويض الكامل ، وإنما
حدد مسئوليته بمبالغ معينة لكيلا يلقى عليه عبئاً ثقيلاً يقعه عن متابعة
نشاطه في الاستغلال البحري . وكان هذا النهج هو رائد المشروع
كذلك في مجال التأمين البحري ، اذ عني بتحقيق التوازن بين حقوق
المؤمن وحقوق المؤمن له ، بحيث لا تظني الشركة المؤمنة على حقوق
المؤمن له ، ولا يتخذ هذا الأخير من التأمين ذريعة للاثراء على حساب
الشركة المؤمنة .

سابعاً :

جرى المشروع على سنن واحد فيما يتصل باثبات عقود النقل
والتأمين البحري ، فأوجب اثباتها جميعاً بالكتابة حتى تتحدد التزامات
الطرفين فيها تحديداً واضحاً ، ولما كانت هذه العقود تحرر عادة
بلغات أجنبية وبمحروف صغيرة ، وتزدحم بالشروط والبنود التي
يتعذر قراءتها ، ويلقى استيعابها ، فقد عني المشروع - حماية
للشاحنين والمستأمنين - بالنص على وجوب أن تحرر هذه العقود
باللغة العربية مع جواز أن تضاف إليها إحدى اللغات الدولية في
التعامل . كما أوجب إبراز ما يرد في وثيقة التأمين من شروط تتعلق

بإعلان أو سقوط حق المؤمن له أو تحديد الضمان ، بأن تكتب هذه الشروط بحروف أكثر ظهوراً أو أكبر حجماً ، والا بطل الشرط .

ثامناً :

وعملاً على سرعة تصفية المنازعات الناشئة عن العقود البحرية حتى تستقر المراكز القانونية لأطرافها ، ولا تراخى المطالبة بالحقوق الناشئة عنها لآجال طويلة يظل فيها الطرف الآخر مهدداً بدعاوى قد يتعذر عليه استجماع أدلتها ، فقد وضع المشروع آجالاً قصيرة - تتراوح بين سنة وستين - لتقدم الدعاوى الناشئة عن العقود البحرية مع النص على انقطاع هذا التقادم - بالنسبة لدعاوى النقل والتأمين البحري - بمفاوضات التسوية أو بئدب خبير لتقدير الأضرار ، وذلك حتى لا يتعرض حق المدعي للسقوط إذا امتدت هذه المفاوضات أو استطلت إجراءات الخبرة بما يستغرق مدة التقادم .

تاسعاً :

حرص المشروع على أن تكون أحكامه مسيطرة لأحدث التطورات في أساليب النقل البحري ومعالجة ما تثيره هذه التطورات من مشاكل قانونية . ومن أبرز الأمثلة على ذلك ما أثاره نظام النقل بأوعية الشحن (الحاويات) الذي بدأ يتشرب في السنوات الأخيرة من صعوبات بشأن التحديد القانوني لمسئولية الناقل . وهل يعتبر وعاء الشحن طرداً واحداً في مجال تحديد هذه المسئولية أم العبرة بعدد ما يحتويه من الطرود . وهي مسألة أثارت جدلاً طويلاً واختلفت فيها أحكام القضاء . وقد حسمها المشروع متبعا في ذلك الحل الذي انتهى إليه بروتوكول بروكسل سنة ١٩٦٨ بتعديل بعض أحكام معاهدة سندات الشحن .

عاشراً :

وعملاً على توفير قدر من الثبات والاستقرار للقانون البحري بوصفه أحد التشريعات الأساسية الكبرى ، عني المشروع بأن تقتصر نصوصه على معالجة القواعد الأساسية الثابتة . أما الأحكام التفصيلية والتنفيذية فقد ترك المشروع أمر معالجتها لقرارات وزارية تصدر تنفيذاً للقانون حتى تتوفر لها المرونة اللازمة لمواجهة تغير الظروف .

ومن أمثلة ذلك ما اتبّعه المشروع بشأن المسائل الفنية المتعلقة بتجهيز السفينة ووسائل السلامة فيها . وبيان الخدمات الطبية والصحية الواجب توافرها عليها . وتنظيم غذاء البحارة وإقامتهم على السفينة . فقد ترك المشروع معالجة هذا كله للوائح وقرارات تصدر من الوزير المختص .

هذا ويشتمل المشروع على ثلاثمائة وخمسة وعشرين مادة تنظمها خمسة أبواب :

- الأول : في السفينة .
 - والثاني : في أشخاص الملاحة البحرية .
 - والثالث : في استغلال السفينة .
 - والرابع : في الحوادث البحرية .
 - والخامس : في التأمين البحري .
- وسوف تتناول المذكرة هذه الأبواب تباعا فيما يسلي :

الباب الاول

السفينة

١ - السفينة هي الأداة الرئيسية في الملاحة البحرية ، والمحور الذي تدور حوله أحكام القانون البحري - لذلك اختصها المشروع بالباب الأول منه الذي يضم خمسة فصول الأول منها في الأحكام العامة - وقد استهله المشروع بتعريف السفينة مبرزاً أهم العناصر اللازم توافرها فيها لتخضع لأحكام القانون البحري (مادة ١) وأولها : أن تكون صالحة بذاتها للملاحة البحرية أي قادرة على هذه الملاحة بوسائلها الذاتية ، وبذلك لا يصدق وصف السفينة على المنشآت العائمة غير القادرة على الملاحة البحرية بذاتها كالأرصعة العائمة والأحواض والرافعات العائمة وغيرها من المنشآت التي تعمل عادة داخل الموانئ . وثانيها : أن تعمل السفينة عادة في الملاحة البحرية أو أن تكون معدة للعمل فيها ، فأبرز المشروع بذلك ركن الاعتياد على الملاحة البحرية وتحمل مخاطرها أو التخصيص لهذا اللون من الملاحة ولو قامت السفينة ببعض الرحلات النهرية ، ولم يفرق المشروع في ذلك بين السفن التي تستهدف الربح وتلك التي تعد للنزهة فأخضعها جميعها لأحكام القانون البحري .

وتعتبر السفينة نظاماً قانونياً متميزاً بذاته . فهي ، وإن كانت من الأموال المنقولة ، إلا أنها تعامل معاملة العقار من بعض الوجوه . وهي ، وإن كانت لا تعتبر من الأشخاص ، إلا أن لها بعض صفات الأشخاص كالحالة المدنية بعناصرها المختلفة من اسم وجنسية وموطن .

وقد تناول المشروع هذه الخصائص جميعها في المواد من ٢ إلى ٦ . فأشارت المادة الثانية إلى أن السفينة تعتبر مالا منقولاً تسري عليه القواعد العامة للأموال المنقولة إلى جانب الأحكام الواردة في القانون البحري

والتي تعامل فيها السفينة معاملة العقار كسجل الحقوق العينية التي ترد عليها ، ورهنها رهنا رسميا ، واخضاعها في الحجز عليها لاجراءات شبيهة باجراءات العقار .

وعالجت المادة الثالثة من المشروع مسألة هامة هي جنسية السفينة . واذا كانت المعايير التي اتخذتها الدول لاسباع جنسيتها على السفن قد تعددت بين معيار البناء الوطني ومعيار الطاقم الوطني ومعيار الملكية الوطنية - فقد اختار المشروع من بينها معيار الملكية الوطنية ، اذ فضلا عن أنه المعيار المستقر في الكويت والسائد في التشريعات العربية ، فإنه أكثر المعايير ملاءمة لأوضاع الكويت التي لم تنهيا لها بعد صناعة بناء السفن ، فضلا عن أن أسطولها الفتي ما زال بحاجة وهو في طور النمو ، الى الاستعانة بالخبرة الفنية الأجنبية . فاشترط المشروع لاكتساب السفينة بالجنسية الكويتية أن يكون مالكيها أو ملاكها جميعا من الكويتيين إذا كانوا من الأشخاص الطبيعيين . فاذا كان المالك شركة تضامن أو شركة توصية وجب أن يكون جميع الشركاء المتضامين ممن يتمتعون بالجنسية الكويتية . وألا تقل نسبة رأس المال الكويتي في شركة التوصية عن ٥١٪ . وإذا كان المالك شركة ذات مسئولية محدودة وجب أن يكون أحد الشركاء على الأقل كويتيا ، وأن يكون ٥١٪ على الأقل من حصص الشركاء مملوكة لكويتيين أما في الشركات المساهمة - وهي الصورة الغالبة في الاستغلال البحري فظرا لما يحتاجه هذا الاستغلال من رؤوس أموال كبيرة - فقد اشترط المشروع أن يكون ثلثا أعضاء مجلس الإدارة بما فيهم رئيس المجلس ممن يتمتعون بالجنسية الكويتية ، وأن يكون ٥١٪ من رأس المال على الأقل لأشخاص يتمتعون بهذه الجنسية ، وذلك حتى تتحقق الهيمنة الوطنية على المشروع سواء من حيث الإدارة أو رأس المال ، ولا يحرم في ذات الوقت من الاستفادة بالأموال والخبرة الأجنبية .

ومع ذلك فقد أفسح المشروع المجال لتعديل النسب المقررة في رأس المال بقرار من مجلس الوزراء كلما اقتضت ذلك المصلحة العامة .

ولما كان علم السفينة هو مظهر جنسيتها ، ودليل انتمائها إلى الدولة فقد أوجبت المادة الرابعة على كل سفينة تتمتع بجنسية دولة الكويت أن ترفع علمها ، وحرمت عليها أن ترفع علما غيره . وذلك حتى لا يساء استعمال علم الدولة إذا أجزت السفينة لجهة أجنبية .

كما اشترطت الفقرة الأولى من المادة الخامسة أن يكون للسفينة اسم يميزها . وللمالك الحرية في اختيار اسم سفينته ، غير أنه دفعا للبس الذي قد ينشأ عن اختيار اسم قد يشبه أو يختلط بأسماء سفن سبق تسجيلها ، فقد استوجب المشروع موافقة مكتب مسح وتسجيل السفن على الاسم . كما اشترط أن يكتب هذا الاسم بالأحرف العربية واللاتينية على مكان ظاهر بجانب مقدمة السفينة . كما يكتب على مؤخرتها مصحوبا باسم ميناء التسجيل وذلك حتى يتيسر تمييز السفينة ومعرفة موطنها .

ولما كان لحمولة السفينة أهمية قصوى في تقدير إيجارها ، وفي تحديد رسوم المواني والارشاد ، فضلا عن اتخاذها أساسا لتحديد مسئولية مالك السفينة وفقا لأحكام هذا المشروع (مادة ٩٤) ، فقد أوجبت الفقرة الثانية من المادة الخامسة على مالك السفينة أن يحدد رسميا حمولتها الصافية والاجمالية عن طريق مكتب مسح وتسجيل السفن الذي يسلمه شهادة بذلك . كما أوجبت على المالك أن يكتب الحمولة الصافية المسجلة بالأحرف العربية واللاتينية على الدعامة الرئيسية للسفينة .

واذ كانت الدول قد درجت على أن تخص السفن الوطنية ببعض المزايا دعما لأسطولها التجاري . وحماية لسفنها من المنافسة ، فقد قصرت المادة السابعة حق الصيد والقطر والارشاد في المياه الإقليمية ، وكذلك الملاحة الساحلية ، على السفن التي تتمتع بجنسية الكويت . غير أن المشروع لم يشأ أن يوصد الباب تماما أمام الاستعانة بالخبرة الأجنبية في هذا المجال ، فأجاز للوزير المختص أن يمنح استثناء - وفي حالة الضرورة القصوى - بعض التراخيص للسفن الأجنبية للقيام بأعمال تتصل بالقطر أو الانتشال أو الصيد أو البحث العلمي ، على أن يكون ذلك لفترة زمنية محددة .

وتشير الفقرة الأولى من المادة الثامنة إلى مبدأ مقرر في القانون الدولي وهو أن السفن التجارية تعتبر امتداداً لأرض الدولة التي ترفع علمها وبالتالي يسري عليها القانون الوطني . أما الفقرة الثانية من المادة فتتعلق بحفظ النظام والتأديب في السفن . وقد رأى المشروع ألا يضع أحكاماً تفصيلية في هذا الصدد تاركاً الأمر في ذلك لقانون خاص .

وتورد المادة التاسعة حكماً هاماً يتصل بتنظيم التصرفات التي يكون موضوعها إنشاء أو نقل أو انقضاء حق الملكية على السفينة أو غيره من الحقوق العينية الأصلية . فاشترط المشروع أن تتم هذه التصرفات جميعها بورقة رسمية ، أو بمقتضى حكم حائز لقوة الأمر المقضي . وليس المقصود من اشتراط الرسمية مجرد حماية البائع وتوجيه نظره إلى خطورة التصرف المقدم عليه كما هو الشأن في الرهن الرسمي ، وإنما قصد به في المقام الأول أن تنهياً للسلطات العامة وسائل التحقق من توافر شروط الجنسية في السفينة للصلة الوثيقة بين جنسية السفينة وملكيته على نحو ما سلف البيان . وغني عن الذكر أن الرسمية في هذا المقام ركن في العقد لا يقوم بدونها ، فإذا لم يحرر البيع في ورقة رسمية كان باطلاً بطلاناً مطلقاً .

وتناولت الفقرة الأخيرة من هذه المادة وجوب اشهار التصرفات الواردة على السفينة في سجل السفن وربّت على عدم شهرها عدم نفاذها لا في حق الغير فحسب ، وإنما كذلك فيما بين المتعاقدين حثاً لهما على اشهار التصرف تشبهاً بما يجري بالنسبة للعقار .

وحماية للأسطول التجاري الكويتي حظرت المادة العاشرة نقل ملكية السفن الكويتية التي تساهم فيها أو تدعمها الدولة لأجنبي إلا بعد الحصول على إذن بذلك من الوزير المختص .

٢ - وتناول الفصل الثاني تسجيل السفينة ، وهو النظام المتبع في كافة التشريعات البحرية لتعيين السفن تعييناً كافياً باثبات جميع البيانات الخاصة بها في سجل خاص ، وتتبع ما يرد عليها من تصرفات .

فنصت المادة ١١ من المشروع على أنه لا يجوز لأية سفينة أن تسير رافعة العلم الكويتي إلا إذا كانت مسجلة وفقاً لأحكام هذا القانون . كما يبين المشروع الاجراءات التي تتبع في التسجيل ، فعدد البيانات التي ينبغي أن يشتمل عليها طلب التسجيل مع ارفاق المستندات الدالة على صحتها (المادة ١٢) . وحتى لا يتراخى ملاك السفن في تسجيلها أو يجب المشروع تقديم طلب التسجيل خلال ثلاثين يوماً من تاريخ بناء السفينة أو تملكها ، فإذا كانت السفينة قد بنيت أو اكتسبت ملكيتها في الخارج فتبدأ هذه المدة من تاريخ دخول السفينة أحد موانئ الكويت (المادة ١٣) .

كما قضت المادة ١٦ بأن تشهر جميع التصرفات التي ترد على السفينة وكذلك جميع الحقوق العينية الناشئة عن حق الارث .

وحتى يكون السجل مرآة صادقة لجميع البيانات الخاصة بالسفينة في صورتها الأخيرة ، ألزم المشروع مالك السفينة بأن يبلغ مكتب مسح وتسجيل السفن بكل تعديل يطرأ على البيانات المقيدة في السجل (المادة ١٧) .

كما تناول المشروع في المادتين ١٩ و ٢٠ شطب تسجيل السفينة ، فأورد الحالات التي يتم فيها الشطب ، وبين اجراءاته .

وعالجت المادة ٢٢ مرتبة التسجيل فجعلت العبرة بأسبقية تقديم الطلبات حتى لا يضار طالب التسجيل اذا تراخى مكتب التسجيل في اجرائه .

كما وضعت المادتان ٢٣ و ٢٤ الجزاءات الجنائية المناسبة في حالة عدم تسجيل السفينة التي تسير رافعة العلم الكويتي أو عدم قيد التعديلات التي تطرأ على بيانات التسجيل ، أو عدم شطب التسجيل في الحالات التي ينص عليها القانون .

٣ - أما الفصل الثالث فيتعلق برقابة الدولة على السفن ، والوثائق التي ينبغي أن توجد فيها . ذلك أن للملاحة البحرية مخاطرهما التي تقتضي أن تفرض

الدولة لونا من الرقابة على السفن للتحقق من قدرتها على مواجهة هذه المخاطر ، واستيفائها شرائط السلامة والأمن بما يكفل حماية الأرواح والأموال - ولما كانت الملاحة البحرية ذات طبيعة دولية ، فقد وضعت بعض قواعد ومواصفات دولية تتعلق بسلامة السفن ومعداتنا وضبط حملتها ضمتها معاهدتان دوليتان ، الأولى : هي المعاهدة الخاصة بسلامة الأرواح في البحار المعقودة في لندن سنة ١٩٦٠ ، والثانية : هي المعاهدة الخاصة بخطوط الشحن المبرمة في لندن سنة ١٩٦٦ . وقد انضمت الكويت لهاتين المعاهدتين بمقتضى القوانين رقم ١٧ لسنة ١٩٦٥ و ٢٥ لسنة ١٩٦٩ و ٣٩ لسنة ١٩٦٨ .

وقد أوجب المشروع في المادة ٢٥ على كل سفينة مسجلة في الكويت أن تحصل على ترخيص بالملاحة وعلى شهادات السلامة وخطوط الشحن وفقا لأحكام المعاهدتين السالفتين ، وللقواعد التي يصدر بها قرار من الوزير المختص .

وبينت المادة ٢٧ مدة العمل بترخيص الملاحة ، وحالات وقفه ، وأشارت الفقرة الأخيرة إلى حالة انتهاء مدة الترخيص أثناء الرحلة ، فقصت بامتداد نفاذه بحكم القانون إلى أن تدخل السفينة أول ميناء في الكويت ، أو أول ميناء أجنبي يمكن إجراء الكشف فيه على السفينة بشرط ألا يزيد هذا الامتداد القانوني على ستين يوما .

وأجازت المادة ٢٨ لمكتب مسح وتسجيل السفن ولقنصل الكويت في الخارج منح السفينة ترخيصا مؤقتا بالملاحة للقيام برحلة معينة أو لانمام تلك الرحلة . وبديهي أن منح مثل هذا الترخيص لا يكون إلا في حالة الضرورة ، وفي نطاق الرحلة الممنوح من أجلها .

وإذا كان الأصل أن رقابة الدولة انما تقتصر على سفنها الوطنية ، الا أن المشروع قد بسط هذه الرقابة كذلك على السفن الأجنبية التي توجد في ميناء الكويت (المادة ٢٩) للتحقق من توافر شروط السلامة فيها اصملا لأحكام المعاهدات الدولية .

وخولت المادة ٣٠ للادارة البحرية المختصة حق الرقابة والتفتيش على السفن الكويتية والسفن الأجنبية . وبينت حدود هذه الرقابة بالنسبة لكل منها على أن تراعى الجهة القائمة على التفتيش عدم تعطيل العمليات التجارية التي تقوم بها السفن .

ومنحت المادة ٣٢ رئيس الادارة البحرية المختصة أو من يقوم مقامه سلطة منع السفينة من السفر إذا لم تتوافر فيها شروط السلامة . كما منحت حق إلغاء هذا الأمر والتصريح للسفينة بالسفر وفقاً لمقتضيات الحال .

وأوجبت المادة ٣٣ أن تكون القرارات الصادرة برفض منح ترخيص الملاحة أو برفض منح شهادات السلامة وخطوط الشحن أو بمنع السفينة من السفر - مسببة . وأجازت للنوي الشأن التظلم منها إلى الوزير المختص أو من يندبه لذلك خلال عشرة أيام من تاريخ تبليغ القرار . ويكون القرار الصادر في هذا الشأن نهائياً .

كما بينت المادة ٣٥ الوثائق التي يجب أن توجد في كل سفينة تجارية وفي السفن المعدة للصيد أو الترفيه .

أما المادتان ٣٦ و ٣٧ فخاصتان بالعقوبات التي توقع عند مخالفة أحكام هذا الفصل .

٤ - وفي الفصل الرابع عالج المشروع الحقوق العينية التي ترد على السفينة في أربعة فروع أولها في بناء السفينة ، وثانيها في الملكية الشائعة ، وثالثها في الامتيازات البحرية ، ورابعها في الرهن البحري . وقد عني المشروع في هذا الفصل بتقوية الائتمان البحري وتوفير ضمانات الوفاء للدائنين حتى يتسنى لمالك السفينة الحصول على المال اللازم لاستغلالها . واستمد المشروع معظم أحكامه في هذا الصدد من معاهدة بروكسل المبرمة سنة ١٩٦٧ والخاصة بحقوق الامتياز والرهن البحرية ، حتى تكون هذه الأحكام متفقة مع التنظيم الدولي في هذا الشأن .

(أ) وقد حسم المشروع في الفرع الأول الخاص ببناء السفينة مسألة هامة اختلف فيها النظر الفقهي وهي ملكية السفينة في طور البناء ، وهل

تبقى على ملكية الباني ، أم تستقل ملكية الأجزاء التي تم بناؤها إلى طالب البناء . وقد أخذ المشروع بالرأي الراجح فقها والذي أخذ به المشرع الفرنسي في القانون الصادر في ٣ يناير سنة ١٩٦٧ ، فنصت المادة ٣٩ من المشروع على أن تبقى ملكية السفينة لمعهد البناء ، ولا تستقل الملكية إلى طالب البناء إلا بقبول استلامها بعد تجربتها ما لم يوجد اتفاق مخالف بين الطرفين . وذلك اعتبارا بأن بناء السفينة لحساب طالب البناء هو بيع لشيء مستقبل (تحت التسليم) فلا يتم انتقال الملكية فيه إلا بعد تمام البناء وتسليم السفينة . وينبغي على ذلك أنه إذا أفلس الباني فليس لطالب البناء استرداد السفينة من التفليسة بوصفه مالكا لها ، وإنما يكون حقه مقصورا على التقدم إلى التفليسة كدائن بما دفعه من الثمن ، والخضوع في ذلك لقسمة الغرماء وفقا للقواعد المقررة في الإفلاس .

كما يترتب على اعتبار عقد بناء السفينة بيعا لشيء مستقبل أن يظل الباني كبائع ضامنا لما يظهر بالسفينة من عيوب خفية وهو ما نصت عليه المادة ٤٠ من المشروع .

أما المادة ٤١ فتتعلق بموعد تقادم دعوى ضمان العيوب الخفية وسائر دعاوى الضمان .

(ب) أما الملكية الشائعة فقد خصص لها المشروع الفرع الثاني . واستهلت الفقرة الأولى من المادة ٤٢ أحكام الشروع البحري ببيان القاعدة العامة في اتخاذ القرارات المتعلقة به ، فقضت بأن العبرة برأي الأغلبية . وفسرت الفقرة الثانية المقصود من الأغلبية فقالت أنها أغلبية مزدوجة تمثل نصف عدد المالكين على الأقل (الأغلبية العددية) بشرط أن يكونوا حائزين لأكثر من نصف الحصص في السفينة (أغلبية رأس المال) . كل هذا ما لم ينص القانون أو يتفق المالكون على ما يخالف هذه الأحكام .

وتناولت المادة ٤٣ في فقرتها الأولى مسؤولية المالك على الشيوخ فأقامته مسئولاً عن الالتزامات الناشئة عن السفينة بنسبة حصته فيها . ومع ذلك فقد أجازت في فقرتها الثانية لكل مالك من الأقلية لم يوافق على عمل تم بالأغلبية أن يتخلى عن حصته للمالكين الآخرين . وفي هذه الحالة تبرأ ذمته من الالتزامات التي نشأت عن هذا العمل ، وتوزع هذه الحصة على المالكين الآخرين بنسبة حصصهم في السفينة .

وتكلمت المادة ٤٤ في كيفية إدارة الشيوخ ، فعهدت بها إلى مدير واحد أو أكثر من المالكين أو من غيرهم . وتناولت سلطة المدير فأجازت له القيام بجميع أعمال الإدارة وتمثيل المالكين أمام القضاء في كل ما يتعلق بهذه الأعمال . ومع ذلك فقد استثنى النص بعض تصرفات ذكرها على سبيل الحصر واعتبرها من الخطورة بحيث تبرر اشتراط الحصول على تفويض خاص من المالكين ، وهي بيع السفينة ورهنها وترتيب أي حق عيني آخر عليها . كما أجاز النص للمالكين إبراد قيود اتفاقية على سلطة المدير - بقرار كتابي يصدر بالأغلبية المنصوص عليها في المادة ٤٢ . غير أن هذه القيود الاتفاقية وإن كانت ملزمة في العلاقة بين المالكين والمدير فإنه لا يحتاج بها على الغير إلا من تاريخ شهرها في سجل السفن .

ولما كان من شأن التصرف في الحصة بالبيع اقحام مالك جديد في الشيوخ قد لا يعرفه المشتاعون الآخرون أو لا يرتاحون إليه ، فقد أتاحت لهم المادة ٤٥ اقصاءه باسترداد الحصة المبيعة . ونظمت كيفية الاسترداد بأحكام روعي فيها التوفيق بين المصالح المتعارضة .

وتناولت المادة ٤٦ أهم أسباب انقضاء الشيوخ ، وهو بيع السفينة بيعاً قضائياً أو بيعاً رضائياً . واشترطت للبيع الرضائي موافقة من يملكون نصفها على الأقل ما لم يتفق على خلاف ذلك . وأجازت

لكل مالك في حالة وقوع خلاف بين المشتاعين يتعلمر معه استمرار الشيوخ على وجه مفيد أن يطلب من المحكمة إنهاء بيع السفينة .

(ج) وبعد أن فرغ المشروع من معالجة الشيوخ البحري ، تناول في الفرع الثالث حقوق الامتياز البحرية ، فعددت المادة ٤٧ الديون الممتازة ، ويلاحظ أن الجانب الغالب منها من الديون غير التعاقدية التي لا يستطيع أصحابها الحصول على رهن بحري تأميناً لحقوقهم . وقد راعى المشروع الاقلال من عدد الديون الممتازة ، فلم يضيف إلى الأنواع الخمسة التي أوردتها معاهدة بروكسل سنة ١٩٦٧ ديونا أخرى حتى يزيد من القيمة الاثمانية للرهن البحري الذي يأتي في المرتبة بعد حقوق الامتياز ، وحتى يتبقى للدائن المرتهن ضمان جدي لتأمين حقه . أما فيما يتصل بترتيب الديون الممتازة ، فقد أفاد المشروع من الرخصة الواردة في المعاهدة فوضع في المرتبة الأولى التعويضات عن الأضرار التي تلحق المنشآت والمواني والأحواض وطرق الملاحة ومصاريف رفع عوائق الملاحة التي أحدثتها السفينة مع أن هذه الديون لا تأتي إلا في المرتبة الرابعة وفقا لأحكام المعاهدة .

وتناولت المادة ٤٩ من المشروع محل الامتياز فيبنت الأموال التي ينصب عليها هذا الحق وهي السفينة وأجرة النقل الخاصة بالرحلة الأخيرة أي التي نشأ خلالها الدين . وكللك ملحقات كل من السفينة وأجرة النقل المكتسبة منذ بدء الرحلة . ومع ذلك فقد رأى المشروع رعاية لحقوق الربان والبحارة العاملين على السفينة أن يمد نطاق الامتياز الخاص بالديون الناشئة عن عقد استخدامهم ، فجعله منصبا على مجموع أجور النقل المستحقة على الرحلات التي تم خلال عقد استخدامهم .

وأشارت المادة ٥٠ إلى ملحقات السفينة وأجرة النقل وهي تمثل في مجموعها التعويضات والأموال المقابلة لما انتقص من قيمة

السفينة أو أجرة النقل بوصفهما المال الذي ينصب عليه الامتياز .
كالتعويضات المستحقة عن الأضرار المادية التي لحقت السفينة ولم
يتم إصلاحها أو التعويضات المستحقة عن خسارة أجرة النقل أو
أجرة سفر الركاب . ولما كانت المبالغ المستحقة نظير عقود التأمين
والمكافآت والاعانات التي تمنحها الدولة لا تعتبر أصلا جزءا من
الذمة المالية التي انصب عليها الامتياز فقد استبعدتها الفقرة الأخيرة
من نطاق الملحقات ، فلا يمتد إليها ضمان الدائن الممتاز .

وتناول المشروع في المادة ٥٢ مسألة ترتيب حقوق الامتياز .
فاعتبر ديون كل رحلة كتلة قائمة بذاتها ويكون ترتيبها وفقا
لترتيب ذكرها في المادة ٤٧ ، على أن تعتبر كل طائفة من الديون
الواردة في بند واحد على قدم المساواة فتشترك في التوزيع بنسبة
قيمة كل منها . ولا يستثنى من ذلك إلا الديون الواردة في
البندين الثالث والخامس إذ ترتب هذه الديون طبقا للترتيب
العكسي لتاريخ نشوئها بحيث يقدم الدين الأحدث تاريخا على الدين
السابق عليه - وكذلك تعتبر الديون الناشئة عن رحلة واحدة مجموعة
واحدة بالنسبة إلى الديون الناشئة عن الرحلات الأخرى . ويكون
التفضيل بين هذه المجموعات من الديون وفقا لتواريخ الرحلات
بحيث تكون الديون المتعلقة بالرحلة الأخيرة مفضلة على الديون
المتعلقة بالرحلة السابقة عليها وهكذا . ومع ذلك تعامل الديون
الناشئة عن عقد عمل واحد يشمل عدة رحلات كما لو كانت قد
استحققت بمناسبة الرحلة الأخيرة وذلك رعاية لأرباب هذه الديون
الذين يعملون على السفينة ويعولون في حياتهم على أجورهم . فمن
الانصاف تمكينهم من الحصول عليها .

وعالجت المادة ٥٤ كيفية انقضاء حقوق الامتياز ، فقضت
بأن الامتياز ينقضي ببيع السفينة قضاء أو رضاء بشروط معينة -
ومتى انقضى الامتياز على السفينة انتقل إلى الثمن بالنسبة إلى الدائن
الممتاز الذي يقدم معارضة في دفع الثمن ويقوم بتبليغها إلى كل من

المالك القديم والمالك الجديد. ولم يشأ المشروع أن يضيع على الدائنين حقوقهم في الامتياز فأبقى عليها ولو لم يقوموا بالأجراء المذكور ما دام أن الثمن لم يدفع أو دفع ولم يوزع .

وأشارت المادة ٥٥ إلى ان حقوق الامتياز تنقضي على أية حال بمضي سنة باستثناء حقوق الامتياز التي تضمن ديون التوريد فانها تنقضي بمضي ستة أشهر . وقضت الفقرة الأخيرة من المادة بامتداد التقادم إلى ثلاث سنوات في الأحوال التي يتعذر فيها حجز السفينة المقرر عليها الامتياز في مياه الكويت الإقليمية وذلك صيانة لحقوق الدائنين من رعايا الكويت . ولم يقصر المشروع هذه الميزة على رعايا الكويت ، وإنما بسطها على الأشخاص الذين يستوطنونها والأشخاص الذين ينتمون إلى جنسية دولة تعامل رعايا الكويت بالمثل .

وأوردت المادة ٥٧ حكماً هاماً من مقتضاه سريان أحكام الامتياز على السفينة ولو كان يستغلها شخص غير المالك كالمجهز غير المالك والمستأجر الأصلي إذ المفروض أن الغير يعتمد في تعامله على ضمان السفينة دون اعتبار لشخص المالك - غير أن هذا الحكم لا يطبق في حالة ما يكون المالك قد زالت حيازته للسفينة بسبب غير مشروع ، وكان الدائن الذي يدعى الامتياز سيء النية أي عالماً وقت التعامل أن المالك فقد حيازته للسفينة بسبب غير مشروع وأن من تعامل معه غاصب السفينة .

(د) أما الفرع الأخير من هذا الفصل فقد عالج فيه المشروع الرهن البحري . ونظام الرهن البحري نظام مستحدث على التشريع الكويتي ويعتبر استثناء من القواعد العامة في التأمينات العينية التي لا يجوز في ظلها رهن السفينة - وهي منقول - إلا رهناً حيازياً ، وهو أمر لا يتلاءم مع طبيعة الاستغلال البحري الذي يسعى فيه الراهن إلى الحصول على المال اللازم لاستغلال سفينته مما يقتضي أن تظل السفينة في حوزته ولا تخرج من يده إلى الدائن المرتهن . لذلك لجأت معظم

التشريعات البحرية الحديثة إلى تنظيم رهن السفينة رهنا لا يخرجها من حيازة مالكيها عن طريق اتباع نظام الرهن الرسمي المتبع في العقار . وهو ما أخذ به المشروع في أحكامه .

فاشترطت المادة ٥٨ أن يتم رهن السفينة بعقد رسمي ، وإلا كان باطلا . والرسمية هنا ركن لانعقاد العقد ولا يغني عنها أي اجراء آخر .

وأشارت المادة ٥٩ إلى أن الرهن المقرر على السفينة يظل عالقا بحطامها ، وذلك حفظا لحق الدائن المرتهن إذا زال وصف السفينة عن المنشأة البحرية لا سيما أن العبارة في صحة الرهن هي بوقت نشوئه . كما أشارت الفقرة الثانية من المادة إلى أن الرهن المقرر على السفينة لا يسري على أجرة النقل على أساس أن الأجرة تعد من الثمار التي للمدين حرية التصرف فيها ، كما لا يسري على المكافآت والاعانات والمساعدات التي تمنحها الدولة لأن هذه الاعانات تمنح لاعتبارات قومية بعيدة عن فكرة الائتمان البحري وضمن الدائنين .

وأجازت المادة ٦٠ رهن السفينة وهي في طور البناء لافساح المجال أمام مالكيها سواء أكان الباني أم طالب البناء (في حالة الاتفاق على انتقال الملكية إليه) للحصول على المال اللازم لانتمام البناء .

وحتى يكون الرهن نافذا في حق الغير أوجبت المادة ٦١ شهره عن طريق قيده في سجل السفن بمكتب مسح وتسجيل السفن وبينت المادتان ٦٢ و ٦٣ اجراءات هذا القيد . كما أوضحت المادة ٦٤ مرتبة الرهن في حالة تعدد الرهون . فجعلت العبارة في ترتيب الرهون بحسب أسبقية القيد . وحتى يحفظ القيد مرتبة الرهن أوجبت تجديده كل خمس سنوات .

وتحدثت المادة ٦٥ عن حق التتبع فأجازت للدائن المرتهن تتبع السفينة في أي يد كانت لحجزها والتنفيذ عليها . ولكن المادة

٦٦ لم تجز عند التنفيذ بيع السفينة بكاملها إلا إذا كان الرهن واقعا على أكثر من نصفها . ورتبت المادة ٦٧ على حكم مرسى المزاو تطهير السفينة من جميع الرهون ، وانتقال حقوق الدائنين إلى الثمن .

وعالجت المادتان ٦٨ و ٦٩ حالة تتبع السفينة والتنفيذ عليها في يد الحائر . والمقصود بالحائر هو من تنتقل إليه ملكية السفينة في الفترة الزمنية الواقعة بين اشهار الرهن وقيد محضر الحجز على السفينة . فأوجبت المادة ٦٨ على الدائن المرتهن أن يعلن الحائر بمحضر الحجز مع التنبيه عليه رسميا بدفع الدين . فاذا شاء الحائر اتقاء اجراءات البيع ، وأراد تطهير السفينة من الرهن ، وجب عليه ابلاغ الدائنين المرتهنين المقبدين في سجل السفن بانتقال ملكيتها إليه واستعداده لدفع الديون المضمونة بالرهن في حدود ثمن السفينة (المادة ٦٩) ومنعا للتواطؤ بين البائع والمشتري (الحائر) أجازت المادة ٧٠ لكل دائن مرتهن أن يطلب من المحكمة بـع السفينة بالمزايدة مع زيادة العشر وتقديم كفالة لضمان الوفاء بالثمن والمصاريف . فاذا لم يتقدم أي دائن بهذا الطلب ، فللحائر أن يطهر السفينة من الرهن بايداع الثمن خزانة المحكمة دون اتباع أي اجراءات أخرى (المادة ٧١) .

وأخيرا أوردت المادة ٧٢ حكما من مقتضاه أنه اذا بيعت السفينة المرهونة في الكويت بيعا اختياريا في الخارج كان البيع باطلا بقوة القانون ما لم يتنازل الدائن المرتهن في نفس عقد البيع عن الرهن ، وذلك محافظة على حقوق الدائن المرتهن ، وحتى لا يلجأ المدين إلى التصرف في السفينة خارج البلاد تهربا من اجراءات التنفيذ عليها . ويلاحظ في هذا الصدد أن موافقة الدائن المرتهن على البيع وتنازله عن الرهن ، لا يغني عن وجوب الحصول على إذن مجلس الوزراء بالتصرف في السفينة لأجنبي متى كانت من السفن التي تساهم فيها أو تدعمها الدولة وفقا للمادة العاشرة من هذا

المشروع . وذلك لاتصال هذا الاذن باعتبارات تتعلق بالمصلحة العامة .

• - وفي الفصل الخامس نظم المشروع وسائل التحفظ والتنفيذ على السفينة في فرعين أولهما : في الحجز التحفظي . والثاني : في الحجز التنفيذي . وقد عني المشروع في هذا الصدد بوضع قواعد خاصة للتنفيذ على السفينة تقترب كثيرا من قواعد التنفيذ على العقار وتختلف عن القواعد العامة في حجز المنقول المقررة في قانون المرافعات وذلك نظرا لما للسفينة من طبيعة خاصة ، ولضخامة قيمتها بما يقتضي احاطة بيعها ببعض الضمانات التي تكفل الوصول بها إلى الثمن المناسب ، فضلا عن أنها تخضع لنظام الرهن الرسمي الذي يميز تتبعها والتنفيذ عليها في يد الحائر ، ويخوله الحق في تطهيرها ووقف المضي في اجراءات التنفيذ عليها وبيعها كما هو الشأن بالنسبة للعقار .

(أ) وقد عالج المشروع في الفرع الأول الحجز التحفظي على السفينة ، ويقصد به منعها من السفر بأمر من السلطة القضائية المختصة بناء على طلب الدائن الذي لم يتهأ له بعد الحصول على سند تنفيذي بدينه متى خشي ارنحال السفينة وفقدان ضمانه . والحجز التحفظي على السفن كثير الوقوع في العمل ، وبوجه خاص بالنسبة للسفن الأجنبية ، وقد نظمه المشروع بما يتفق والقواعد السائدة دوليا في هذا الشأن ، والتي تضمنتها المعاهدة الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالحجز التحفظي على السفن ، المبرمة في بروكسل في ١٠ مايو سنة ١٩٥٢ .

وقد بدأ المشروع في المادة ٧٣ ببيان الجهة المختصة بالأمر بتوقيع الحجز التحفظي على السفينة فأناط هذه السلطة بقاضي الأمور الوقفية بالمحكمة الكلية نظرا لخطورة الأثر المترتب على الحجز . ولذات العلة لم يجر المشروع توقيع الحجز التحفظي على السفينة إلا وفاء لدين بحري يكون مصدره احد الأسباب التي أوردتها المادة

٧٣ على سبيل الحصر . وقد استبعد المشروع منها القرض البحري برغم وروده في المعاهدة وبعض التشريعات الأخرى - لأنه نظام عفا عليه الزمن ولم يعد مألوفاً في التعامل البحري لا سيما بعد ظهور نظام الرهن البحري .

وزيادة في ضمانات الدائن أجازت المادة ٧٤ توقيع الحجز التحفظي ، لا على السفينة التي يتعلق بها الدين فحسب ، بل على أي سفينة أخرى يملكها المدين إذا كانت هذه السفينة مملوكة له وقت نشوء الدين ، وذلك اعتباراً بأن سفن المجهز - وقت نشأة الدين - تكون ضامنة للوفاء بديونه البحرية ، أما ما جدد بعد ذلك من السفن فلا يكون ضامناً لهذا الوفاء ، ولم يستثن المشروع من ذلك إلا المنازعات الخاصة بادعاء ملكية السفينة أو جزء منها على الشيوع أو الرهن البحري إذ تنصب المنازعة في هذه الحالات على حقوق عينية تتعلق بالسفينة ذاتها ، ولا شأن لها بالسفن الأخرى التي يملكها المجهز .

ولم يشأ المشروع أن يحظر الحجز التحفظي على السفينة المتأهبة للسفر على غرار ما ذهبت إليه بعض التشريعات الأخرى مراعيًا في ذلك حماية مصلحة الدائن ، وحتى لا يتخذ التأهب للسفر أو التعجيل به ذريعة لافلات السفينة وضياع الضمان .

ولما كان من أهم أهداف الحجز التحفظي على السفن هو الحصول على كفالة لضمان الدين ، فقد نصت المادة ٧٦ على رفع الحجز إذا قدم المحجوز عليه كفالة أو ضماناً آخر يكفي للوفاء بالدين ، وذلك فيما عدا الحالات التي يرفع فيها الحجز بسبب حرق تتعلق بملكية السفينة أو ملكيتها على الشيوع - وعلة هـ - لما الاستثناء أن المدعي الذي يطالب بملكية السفينة لا يغنيه تقديم الكفالة إذ للحجز في هذه الحالة صفة الحجز الاستحقاقية . غير أنه نظراً لما يترتب على تعطيل استغلال السفينة في هذه الحالات من أضرار ،

فقد أجازت الفقرة الثانية من المادة ٧٦ لقاضي الأمور الوقتية بالمحكمة الكلية أن يأذن لراضع اليد على السفينة في استغلالها إذا قدم ضمانا كافيا ، أو أن ينظم استغلالها مدة الحجز بالطريقة التي يقررها .

وأشارت المادة ٧٨ إلى اختصاص المحكمة الكلية التي وقع الحجز في دائرتها بدعوى ثبوت الحق وصحة الحجز . وأوجبته نظرها على وجه السرعة .

(ب) وتناول الفرع الثاني من هذا الفصل الحجز التنفيذي على السفينة . فبين إجراءاته مبتدئا باعلان السند التنفيذي (المادة ٧٩) . ثم توقيع الحجز وما ينبغي أن يشتمل عليه محضر الحجز من بيانات ، ثم اعلان المدين بهذا المحضر إذا لم يكن حاضرا وقت الحجز (المادة ٨٠) .

كما أوجبت المادة ٨١ تسليم صورة من محضر الحجز للجهة البحرية المختصة لمنع السفينة من الانحار . وصورة أخرى لمكتب مسح وتسجيل السفن لاجراء القيد في سجل السفن . كما أوجبت اعلان صورة من المحضر للدائنين المقيدون في السجل ، وإلى حائز السفينة ليتسنى له اتخاذ إجراءات التطهير إذا شاء تفادي البيع .

وتناول المشروع في المواد من ٨٢ إلى ٨٤ إجراءات البيع . وعني بوجه خاص بتوفير الضمانات التي تكفل بيع السفينة بثمن ملائم . ومن ذلك الاستعانة بأهل الخبرة في تحديد الثمن الأساسي ، والنشر عن البيع على أوسع نطاق مستطاع ، وعدم اتمام البيع إلا بعد جلستين يفصل بينهما سبعة أيام ، بحيث يتخذ أكبر عطاء في الجلسة الأولى أساسا للمزايدة في الجلسة الثانية .

أما فيما يتصل بتقسيم الثمن المتحصل من البيع فقد أحالت في شأنه المادة ٨٧ إلى القواعد المقررة في قانون المرافعات المدنية والتجارية .

الباب الثاني

اشخاص الملاحة البحرية

يشتمل هذا الباب على أربعة فصول تدور كلها حول الأشخاص الذين يتعاونون في البر والبحر على استغلال السفينة في الملاحة البحرية وهم مالك السفينة ومجهزها ، والربان ، والبحارة ، والوكلاء البحريون .

١ - ويتناول الفصل الأول مالك السفينة ومجهزها ، وقد استهله المشروع بتعريف المجهز بأنه من يقوم باستغلال السفينة لحسابه بوصفه مالكا أو مستأجرا لها . ولما كان الغالب أن المالك هو الذي يجهز سفينة فقد أقام المشروع قرينة مقتضاها أن يعتبر المالك هو المجهز حتى يقوم الدليل على العكس (م ٨٨) .

ولما كان تجهيز السفينة وتشكيل بحارتها ووسائل السلامة فيها يتضمن جملة أمور فنية وإدارية قابلة للتطوير والتعديل تبعا لتقدم فنون الملاحة البحرية ، فقد استصوب المشروع ترك تنظيم هذه الأمور إلى قرار من الوزير المختص مع مراعاة الاتفاقيات الدولية والعرف البحري (م ٨٩)

واذ كان من أهم ما يثور بالنسبة لمالك السفينة هو موضوع مسؤوليته عن أفعال الأشخاص الذين يعملون عليها ، وعن الالتزامات التي يعقدها الربان في شئون تتعلق بها ، فقد أولى المشروع عنايته لهذه المسألة وخصص لها المواد من ٩٠ إلى ٩٧ .

وقد بدأ المشروع أحكام هذه المسؤولية بالإشارة إلى نوعيها التقليديين - المسؤولية التفصيلية والمسؤولية العقدية - فأقام المالك مسئولاً عن أفعال الربان والبحارة والمرشد وغيرهم من الأشخاص الذين يعملون في خدمة السفينة متى وقعت منهم أثناء تأدية وظائفهم أو بسببها ، كما

أقامه مسئولاً عن الالتزامات الناشئة عن العقود التي يبرمها الربان في حدود سلطته القانونية (م ٩٠) .

وإذا كان من الصواب تحديد مسؤولية مالك السفينة والتخفيف من أعبائها حتى لا ترفقه فيعجز عن مواصلة الاستغلال أو مواجهة نفقات تطويره وتحسينه ، وكانت غالبية الدول قد اتجهت إلى الأخذ بمبدأ تحديد مسؤولية المالك وإن سلك في تنظيمه مسالك شتى حتى أسفرت محاولاتها في النهاية عن عقد معاهدة بروكسل في العاشر من أكتوبر عام ١٩٥٧ ، فقد أقر المشروع هذا المبدأ كما تبين الحل الذي أخذت به هذه المعاهدة - حتى لا تتخلف الكويت عن ركب الدول التي انضمت إليها - فيكون ملاك السفن الكويتيون في مركز أدنى من ملاك السفن الأجانب في خصوص أحكام هذه المسؤولية ، وتفادياً للازدواج في الأحكام إذا ما رأت الكويت الانضمام إلى هذه المعاهدة ولم تنقل أحكامها إلى تشريعها الداخلي .

فتناول المشروع في المادة ٩١ الالتزامات التي يجوز لمالك السفينة التمسك بتحديد مسؤوليته عنها وأوردها على سبيل الحصر ، وعلى ذلك يعتبر المالك مسئولاً مسؤولية مطلقة عن أي التزام آخر يخرج عن هذه الالتزامات التي نص عليها . بيد أن تمسك المالك بتحديد مسؤوليته لا يعني الإقرار بها فيظل له حق دفعها والتخلص منها إذا كانت لديه أسباب تبرر ذلك .

وخصت المادة ٩٣ بالذكر بعض الالتزامات فاستثنتها ولم تجز التمسك بتحديد المسؤولية في شأنها . ولكل استثناء منها علمته . فاستثناء الالتزامات الناشئة عن خطأ شخصي من المالك يبرره أن مثل هذا المالك لا يستأهل الرعاية . واستثناء الالتزامات الناشئة عن المساعدة والانقاذ يبرره أنها تنشأ عن جهود ينبغي أن تعوض كاملة . واستثناء الالتزامات الناشئة عن المساهمة في الخسائر المشتركة يفسره أن هذه الالتزامات تمثل حصة في مشاركة يجب أن تظل كاملة . أما استثناء حقوق الربان والبحارة والتابعين وورثتهم وخلفائهم فعلمته رعاية هؤلاء الأشخاص وتمكينهم من الحصول على حقوقهم .

وعملا على تحديد نطاق كل من أحكام تحديد مسؤولية مالك السفينة وتحديد مسؤولية الناقل في الفرض الذي يكون فيه المالك ناقلًا في نفس الوقت - وهو فرض يتحقق كثيرا في العمل ، وحسما للجدل الذي ثار في هذا الشأن وما اذا كان للمالك حرية الاختيار بين التمسك بأحكام تحديد مسؤولية المالك وتحديد مسؤولية الناقل تبعاً لمصلحته ، أم أن احدي المسؤوليتين تحجب الأخرى ، أوجب المشروع تطبيق أحكام مسؤولية الناقل متى وجد التزام عقدي - عقد نقل - أما حيث لا يوجد هذا الالتزام فإن أحكام مسؤولية المالك هي التي تكون واجبة التطبيق بفرض أن الالتزام مما يجوز التمسك بتحديد المسؤولية في شأنه - وإلى ذلك أشار عجز الفقرة الأولى من المادة ٩١ . وبذلك حسم المشروع هذا الخلاف ونسق بين أحكام المسؤوليتين ووضع الحدود بينهما .

وتناول المشروع أساس ومدى تحديد مسؤولية المالك ، فأخذ من حمولة السفينة أساسا لهذا التحديد ، وعين الحد الأقصى للمبالغ التي تحدد بها المسؤولية ، وأقام هذا التعيين على الأسس الآتية :

١ - العبرة بالحمولة الصافية للسفينة ، ولهذا بينت المادة ٩٥ كيفية حساب هذه الحمولة .

٢ - اختلاف الحد الأقصى لمبلغ التعويض تبعاً لنوع الضرر ، فهو عن كل طن ٢٥ دينارا إذا نشأت عن الحادث أضرار مادية فقط و ٥٠ دينارا إذا نشأت عنه أضرار بدنية فقط و ٧٥ دينارا إذا نشأت عنه أضرار مادية وبدنية معا (المادة ٩٤ / ١) .

هذا وقد نقل المشروع هذه المبالغ عن المعاهدة - التي أوردتها بالفرنك الفرنسي (الفرنك الذهب بوانكاريه) بعد أن أُجرى تحويلها إلى العملة الوطنية مع تقريبها إلى مبالغ اجمالية .

وجدير بالذكر أن هذا التحديد للمسؤولية ينطبق على الديون الناشئة عن حادث واحد وليس عن جميع الحوادث التي تقع في الرحلة البحرية ،

ومن ثم إذا تعددت الحوادث في رحلة واحدة وجب على مالك السفينة أن يدفع مبلغ التحديد عن كل حادث على حده . (م ٩٦ / ١) .

واختتم المشروع هذا الفصل بالنص على سريان أحكام تحديد المسؤولية ولو كان مستغل السفينة غير مالك لها ، كما إذا كان مجهزا أو مستأجرا . كما أجرى هذه الأحكام في حالة مسؤولية الربان والبحارة والتابعين . ولكنه حرص على النص على أنه مهما تعدد الأشخاص المسؤولون عن الأضرار الناشئة عن حادث واحد ، فإن المسؤولية لا تتجاوز الحدود القصوى المبينة في المادة ٩٤ . كما حرص في هذا المقام أيضا على مصلحة الربان والبحارة فأجاز لهم التمسك بتحديد المسؤولية ولو نشأ الضرر عن خطأ شخصي صادر منهم إلا إذا كان الربان أو البحار مالكا للسفينة في نفس الوقت أو مجهزا أو مستأجرا ، فلا يفيد من التحديد إلا إذا أثبت أن الخطأ وقع منه بصفته ربانا أو بحارا لا بوصفه مالكا أو مجهزا أو مستأجرا (م ٩٧) .

٢ - وخصص المشروع الفصل الثاني للربان - وهو عميد الطاقم الذي يناط به قيادة السفينة وإدارتها وتكون له فيها الرئاسة من الناحيتين الملاحية والتجارية . فتناول كيفية تعيينه وعزله ، وتكلم عن سلطاته ، وعن طبيعة علاقته بالمجهز ، ثم عن مسؤولياته .

فنص في المادة ٩٨ على أن المجهز هو الذي يعين الربان ويعزله . بيد أن حرية المجهز في اختيار ربان سفينته مقيدة فيمن تتوافر فيهم الشروط والمؤهلات التي يوجبها القانون الخاص بذلك . كما قرر المشروع حق الربان في التعويض عند عزله - وفقا للقواعد العامة - إذا كان العزل تعسفيا .

وتناول سلطات الربان سواء منها الفنية أو التجارية . فعهد إليه بقيادة السفينة على أن تنتقل القيادة من بعده إلى الضابط الذي يليه في المرتبة عند وجود مانع يحول دونه والقيام بها وأوجب عليه المحافظة على صلاحية السفينة للملاحة ومراعاة كفاية المؤن واللوازم خلال الرحلة البحرية - (المادة ٩٩) . وغني عن البيان أن للربان كامل السلطة في قيامه بعمله

القني ولو خالف في ذلك أمرا للمجهز متى كان من شأنه إلحاق الضرر بالسفينة أو بشحنتها أو بالأشخاص الموجودين عليها .

هذا وقد تجنب المشروع الخوض في المسائل الفنية ولكنه حرص في الوقت ذاته على الإشارة إلى الواجبات التي تقتضيها آداب القيادة (المواد من ٩٩ - ١٠١) . كما بين واجباته الإدارية المتعلقة بهذا الشأن فأشار إلى الوثائق التي يجب أن يحتفظ بها على السفينة . وإلى الدفاتر التي يمسكها وكيفية التأشير عليها ، وإلى التقارير التي يقدمها عند وقوع حوادث غير عادية أثناء الرحلة وكيفية تحقيق الوقائع الواردة بها وحجبتها في الإثبات (المواد من ١٠٧ - ١١٠) . وغني عن البيان أن التقارير البحرية إذا لم تحقق وفق الأوضاع المبينة بالمادة ١١٠ ارتفعت عنها حجبتها كدليل في الإثبات وإن كان ذلك لا يمنع من أن تستدل بها المحكمة كقرينة عادية . كما أشار المشروع كذلك إلى وظائف الربان التجارية وأوجب عليه اتباع تعليمات المجهز بشأنها (م ١٠٦) .

وبالرغم من أن الربان ليس موظفا عاديا إلا أن طبيعة المهمة الموكولة إليه وما تتطلبه ظروف الملاحة البحرية من سفر السفينة ومن عليها في عرض البحر بعيدا عن سلطات الدولة التابعة لها حتمت تزويده ببعض الاختصاصات التي لا تكون إلا للموظفين العموميين ، ولذلك فأنه يعتبر في حكم الموظف العام عند ممارسته لهذه الاختصاصات . فهو الموثق الذي يثبت ما يحدث في أثناء الرحلة البحرية من وقائع الميلاد أو الوفاة أو الزواج ، وهو الأمين على حفظ النظام في السفينة بمارس سلطات التأديب على الضباط والبحارة وسائر العاملين على السفينة وكذلك المسافرين على ظهرها ، وهو الذي يتولى جمع التحريات إذا وقعت جريمة على ظهر السفينة ، وهو الأمر - عند الاقتضاء - بالقبض والتفتيش (المواد من ١٠٢ - ١٠٤) .

واعتبر المشروع الربان نائبا قانونيا عن المجهز . ولما كانت هذه النيابة القانونية تذهب إلى أبعد مما تذهب إليه الوكالة العادية ، وكان العرف البحري قد استقر على أن للربان أن يقاضي أمام المحاكم باسمه لحساب

المجهز ، على خلاف القاعدة العامة التي لا تسمح بجواز المقاضاة بوكيل دون ذكر اسم الأصيل ، فقد قن المشروع هذا العرف في المادة ١٠٥/١ - بيد أنه وإن كانت نيابة الربان عن المجهز أكثر من أن تكون وكالة عادية إلا أنها ليست تفويضا كاملا ، ولهذا فقد قيد المشروع هذه النيابة بالأعمال اللازمة للسفينة والرحلة . ولم يقرر لها للربان إلا حيث لا يوجد المجهز أو من يمثله في المكان الذي يجري فيه الربان العمل القانوني ، إذ متى وجد الأصيل وجب أن يحتجب الوكيل . كما راعى المشروع مصلحة الغير حسن النية فقرر له حماية من وجهين الأول - أنه لم يجز الاحتجاج عليه بالقيود الاتفاقية التي قد ترد على النيابة المذكورة . والثاني - أنه افترض عدم علمه بوجود المجهز في المكان الذي يتم فيه العمل القانوني ، ووضع على عاتق خصمه اثبات هذا العلم (م ١٠٥/٢ و ٣) .

واختتم المشروع هذا الفصل بالنص على واجب الربان في المحافظة على السفينة وشحناتها وسلامة الأشخاص الموجودين عليها ، وأقامه مستولا ان أخطأ في أداء هذا الواجب ولو كان الخطأ يسيرا (م ١١١) .

٣ - وخصص المشروع الفصل الثالث للبحارة وتنظيم العمل البحري وقسمه إلى فرعين الأول للأحكام العامة والثاني لعقد العمل البحري .

(أ) وافتتح الفرع الأول من هذا الفصل أحكامه بتعريف البحار بأنه كل شخص يرتبط بعقد عمل على السفينة - أيا كانت طبيعة العمل المعهود اليه . فيعتبر بحارا والحال كذلك كل من الربان والضباط والمهندسين والأطباء وضباط اللاملكي والاداريين والميكانيكيين والملاحين والقائمين بالخدمة العامة في السفينة كالخدم والطهاة وغيرهم ممن يؤدون عملا في السفينة بمقتضى عقد عمل (م ١١٢) . هذا وقد رأى المشروع أن يخص الربان بالذكر لتعدد صفاته القانونية فاعتبره بحارا تجري عليه أحكام عقد العمل البحري فيما يتعلق بالعقد الذي يبرمه مع المجهز . فضلا عن صفته كنائب قانوني عنه في القيام بالأعمال اللازمة للسفينة والرحلة ، وصفته كممثل السلطة العامة في ممارسة بعض الاختصاصات السابق الإشارة إليها .

أما بيان المقصود بالربان وضباط الملاحة والمهندسين البحريين والشروط والمؤهلات التي يجب أن تتوافر فيهم ، فقد أثر المشروع أن يترك تنظيمها لقانون خاص واللوائح والاتفاقات الدبلوماسية والأعراف البحرية (م ١١٣) .

وتكلمت المادة ١١٤ في الجواز البحري فأوجبت على كل كويتي يعمل على سفينة تبحر خارج المياه الإقليمية الكويتية الحصول على جواز بحري من الإدارة البحرية المختصة . وتركت تنظيم أحكام منح هذا الجواز لقانون خاص .

أما المادة ١١٥ فقد تفتت منح بعض مزايا للكويتيين ، فقصرت عليهم العمل في السفن التي تقوم بالملاحة الساحلية أو بالصيد أو بالقطر أو بالارشاد في المياه الإقليمية ولكنها أجازت استخدام الأجانب بترخيص من الإدارة البحرية المختصة ، وذلك حتى لا توصل الباب دون الاستعانة بالخبرة الأجنبية ان اقتضت الضرورة ذلك . أما بالنسبة إلى السفن التي تقوم بالملاحة في أعالي البحار تحت العلم الكويتي فقد استلزم النص ألا يزيد عدد البحارة الأجانب على نسبة معينة ، ولكنه لم يعين هذه النسبة تاركا الأمر لقرار من الوزير المختص ليسهل تعديلها كلما لزم الأمر .

(ب) وتناول المشروع في الفرع الثاني من هذا الفصل عقد العمل البحري فحدد القواعد التي تنظمه ، وعرض لكيفية اثباته ، ونكلم عن الالتزامات التي يفرضها على كل من طرفيه ، ثم عالج بعض المسائل التي قد تثور عند انقضائه كاتتهاء العقد محدد المدة أثناء الرحلة ، وفصل البحار أثناء السفر .

واذ كان قانون العمل في القطاع الأهلي قد استثنى من نطاق تطبيقه عمال البحر وترك تنظيم علاقتهم إلى قانون خاص ، فقد ارتأى المشروع أن يتناول تنظيم العمل البحري بأحكام خاصة مراعيًا في ذلك طبيعة عمل العمال البحريين فوق السفينة من ناحية ،

وما تقتضيه ظروف الرحلة البحرية من ناحية أخرى ، على ألا يقصى عن هذا التنظيم الأحكام العامة الواردة بقانون العمل في القطاع الأهلي وقانون التأمينات الاجتماعية الا حيث يوجد نص في المشروع ، وذلك حرصاً على التسوية بين عمال البحر والبر في الحقوق والواجبات المقررة في هذين القانونين للعمل عامة . ومن ثم فان نصوص المشروع تكون هي الواجبة التطبيق أولاً على عقد العمل البحري فاذا خلا المشروع من النص الخاص سرت الأحكام العامة المنصوص عليها في قانون العمل بالقطاع الأهلي والتأمينات الاجتماعية (م ١١٦) .

وجدير بالذكر أنه اعمالاً لأحكام قانون التأمينات الاجتماعية رقم ٦١ لسنة ١٩٧٦ أصدر وزير المالية القرار رقم ١١ لسنة ١٩٧٧ في شأن لائحة قواعد واجراءات التسجيل بالمؤسسة العامة للتأمينات الاجتماعية - ويقضي البند ١٠ من المادة الأولى من هذه اللائحة بسريان أحكامها على عمال البحر من الكويتيين الذين يعملون على سفن تحمل العلم الكويتي أو تعمل عادة في المياه الإقليمية الكويتية .

واشترط المشروع افراغ عقد العمل البحري في محرر . والكتابة هنا ليست شرط صحة وانما شرط اثبات . واذ كان الأمر قد يقتضي استخدام البحار على وجه السرعة دون أن يكون هناك متسع من الوقت لتحرير العقد أو قد يعمل البحار باغراء وعهد بتحريره . أو قد يجبر ب العمل عنه هذا العقد بعد تحريره . فقد أجاز المشروع للبحار وحده اثباته بكافة الطرق حماية له وصوناً لحقوقه (م ١١٧) .

وتكلم المشروع عن التزامات البحار فالزمه بتأدية العمل المعهود إليه ، واطاعة أوامر الرؤساء ، وعدم مغادرة السفينة إلا باذن . كما ألزمه في حالة الخطر بالعمل على انقاذ السفينة والأشخاص الذين يوجدون عليها وشحنتها . بيد أن المشروع لم يلزمه بهذا العمل الاضافي - في حالة الخطر - الا مقابل مكافأة مالية تحسب بذات

النسبة المقررة للأجر الإضافي في قانون العمل بالقطاع الأهلي ولكن دون التقيد بالحدود القصوى لعدد ساعات العمل الإضافي المشار إليها فيه ، وذلك مراعاة لظروف السلامة العامة التي أملت التزام العامل القيام بهذا العمل (م ١١٩) .

وخصت المادة ١٢٠ بالذكر واجب امتناع البحار عن شحن بضائع في السفينة لحسابه الخاص إلا باذن من رب العمل اذ قد يغريه العمل في السفينة على القيام بنقل بضائع الغير خلسة اضرارا برب العمل . فاذا خالف البحار هذا الحظر ألزم بدفع أجره مقابل نقل البضائع تعادل أعلى أجره اشترطت في مكان وزمان الشحن . فضلا عن التعويضات ان كان لها مقتضى ، وعن حق الربان في الأمر بالقاء هذه البضائع في البحر اذا كانت تهدد سلامة السفينة أو تستلزم أداء غرامات أو نفقات .

أما التزامات رب العمل فتتضمن في التزامه الأساسي بأداء أجر البحار وقد فصلت أحكامه المواد من ١٢١ إلى ١٢٧ . كما تناولت المواد من ١٢٨ إلى ١٣٢ بقية التزامات رب العمل فذكرت أربعة التزامات جرى عليها العرف البحري منذ القدم وهي التزامه بإيواء البحار واطعامه ، والتمه بتقديم العلاج إليه في حالة المرض أو الجرح ، والتمه بأداء نفقات دفنه إذا توفي وهو في خدمة السفينة ، أو الالتزام بترجيئه اذا انتهى عقد العمل في الخارج .

ونصت المادة ١٣٤ على أنه اذا فصل البحار أثناء السفر فلا يجوز للربان التزامه بترك السفينة في ميناء أجنبي إلا باذن من قنصل الكويت أو من السلطة البحرية المحلية عند عدم وجوده . ما لم يكن هذا الميناء هو الميناء الذي عين فيه البحار . ومنعا للتعسف أقام قرينة اعتبر بمقتضاها قرار الفصل غير مشروع إذا لم يثبت أسبابه في دفتر البحارة - وهي قرينة بسيطة تقبل اثبات العكس .

وعملا على سرعة حسم المنازعات وضعت المادة ١٣٥ تقادما قصيرا مدته سنة تنقضي به الدعاوى الناشئة عن عقد العمل

البحري . ولا ينصرف النص إلى الدعاوى التي يوجهها البحار إلى رب العمل فحسب ، وإنما يشمل أيضا الدعاوى التي يوجهها هذا الأخير إلى البحار .

٤ - وخصص المشروع الفصل الرابع للوكلاء البحريين - وهم الأشخاص الذين يمارسون العمل في البر في الموانئ التي ترسو فيها السفينة ويقدمون لها الخدمات حتى لا يتعطل استغلالها ، ومن هؤلاء الأشخاص وكيل السفينة ووكيل الحمولة ومقاول الشحن والتفريغ . وقد تناول المشروع الكلام عن كل منهم على حده .

(أ) فعالج في الفرع الأول من هذا الفصل وكيل السفينة ، فعرّفه بأنه وكيل المجهز في الجهات التي لا يوجد لها فيها فروع (م ١/١٣٦) وكيّف العقد الذي يربطه بالمجهز بأنه عقد وكالة بأجر (م ١٣٧) ثم عرض لالتزامات وكيل السفينة وهي تتحصل عادة فيما يأتي :

١ - استلام البضائع من أربابها نيابة عن موكله قبل بدء الرحلة بقصد شحنها ، وتسليمها لأصحاب الشأن فيها عند وصول السفينة (م ٢/١٣٦) . وينبغي على ذلك التّزام وكيل السفينة بالمحافظة على البضاعة والعناية بها أثناء وجودها في حيازته .

٢ - استيفاء أجرة النقل من الشاحن أو من المرسل اليهم إذا لم تكن قد دفعت من قبل الشاحن (م ٣/١٣٦) .

٣ - القيام بالأعمال القانونية المعتادة اللازمة للسفينة والرحلة كشراء المؤن والوقود وقطع الغيار والتعاقد على اجراء الاصلاحات وغير ذلك (م ٣/١٣٦) ، وهذه الأعمال وإن كانت في الأصل من اختصاص الربان وفقا لنص المادة ١٠٥ إلا أن المجهز قد يعهد بها إلى وكيل السفينة - وهو الوضع الغالب في العمل لكثرة حاجات السفينة عند رسوها في الميناء وقصر المدة التي تقضيها فيه الأمر الذي يوجب اعداد حاجاتها مقدما لتجدها جاهزة عند الوصول . على أنه

ضمانا لحقوق الدائن الذي ينشأ دينه قبل المجهز بسبب ما يقوم به وكيل السفينة من هذه الأعمال . قرر المشروع امتيازاً بحرياً لهذا الدين ووضع في مرتبة الديون المنصوص عليها في البند الخامس من المادة ٤٧ لقرب الشبه بينهما (م ١٣٦) .

وعملاً على تبسيط إجراءات التقاضي ، والتيسير على أصحاب الشأن في البضاعة من الوطنيين في مقاضاة خصومهم من الناقلين الأجانب ، وعدم تحميلهم مشقة اتخاذ إجراءات التداعي قبلهم في موطنهم بالخارج - كما تتطلب القواعد العامة - اعتبر المشروع وكيل السفينة ممثلاً للناقل البحري في الدعاوى الناشئة عن أعمال النقل البحري والتي تقام منه أو عليه في الجهة التي يقع بها مقر الوكيل (م ١٣٨) .

وعملاً على تنظيم مزاولة أعمال وكالة السفن تنظيمًا خاصاً يوائم هذا الضرب من ضروب الوكالات التجارية ، وتمكيناً لأصحاب الشأن من تنفيذ الأحكام القضائية التي تصدر لهم على خصومهم من الناقلين الأجانب ، وعدم تحميلهم عناء البحث والتحري عن أموالهم في الخارج لاتخاذ إجراءات التنفيذ عليها ، قصر المشروع مزاولة أعمال وكالة السفن على من كان متمتعاً بالجنسية الكويتية ومقيداً في السجل المعد لذلك بوزارة المواصلات . وأوجب على الوكيل أن يودع أحد البنوك الكويتية ودیعة نقدية أو كفالة مصرفية لضمان تنفيذ الأحكام القضائية التي تصدر على موكله . على أن يصدر بتنظيم هذا السجل وتحديد قيمة الدیعة أو الكفالة الواجب ايداعها قرار من وزير المواصلات بعد أخذ رأي المؤسسة العامة للمواني .

و ضماناً لاحترام الأحكام المنظمة لمزاولة أعمال وكالة السفن ، وحماية للجمهور المتعاملين مع وكلاء السفن ، حرص المشروع على تقرير جزاء جنائي على من يزاول هذه الأعمال أو يعلن بأية وسيلة من وسائل النشر عن قيامه بها دون أن يكون اسمه مقيداً بالسجل ، وكذلك على من يقدم عمداً لوزارة المواصلات بيانات غير صحيحة لقيدها في السجل (م ١٣٩) .

(ب) أما وكيل الحمولة فقد تناوله المشروع في الفرع الثاني من هذا الفصل . فعرفته المادة ١٤٠ بأنه نائب عن أصحاب الشأن في استلام البضاعة عند وصولها ودفع أجره النقل ان كانت مستحقة . فهو والحال كذلك لا يكلف بأعمال مادية فحسب كتسلم البضاعة وتخزينها . وإنما يقوم بأعمال قانونية كدفع أجره النقل وعمل التخفيضات بشأن البضاعة ومن هنا كانت صفته كوكيل .

وقد عنيّت المادة ١٤١ بإبراز التزامه بالمحافظة على حقوق أصحاب الشأن في البضاعة تجاه الناقل ، فأوجبت عليه عمل التحفظات اللازمة اذا لاحظ ضياع البضاعة أو تلفها أو تأخير وصولها . وواجهت اهماله لهذا الواجب بقريئة افترضت فيها أن وكيل الحمولة تسلم البضاعة بالحالة والكمية المبينة في سند الشحن ما لم يثبت غير ذلك .

(ج) أما مقالول الشحن والتفريغ فقد عالجته المشروع في الفرع الثالث من هذا الفصل مبتدئا ببيان وظيفته الأساسية وهي القيام بكافة الأعمال المادية اللازمة لشحن البضاعة على السفينة وتفريغها منها (م ١/١٤٢) .

ولما كان عقد النقل يلزم الناقل البحري باستلام البضاعة وتسليمها لأربابها ، وكان الاستلام والتسليم يستلزمان القيام بعمليات شحن البضاعة وتفريغها ، فإن الأصل أن يتولى مقالول الشحن والتفريغ القيام بهذه العمليات بتكليف من الناقل وحسابه وإلى ذلك أشارت الفقرة الثانية من المادة ١٤٢ . ومع ذلك فقد أجازت أن يقوم المقالول بهذه الأعمال لحساب الشاحن أو المرسل إليه بشرط أن يكلف بها باتفاق في مشاركة الايجار أو سند الشحن .

واعتبر المشروع المقالول مسئولاً — طبقاً للقواعد العامة — عن أخطائه في القيام بعمليات الشحن والتفريغ (المادة ٣/١٤٢) .

ولما كان الخلاف قد ثار حول ما اذا كان للشاحن أو المرسل إليه توجيه دعوى المسؤولية مباشرة إلى مقاول الشحن والتفريغ عما يصيب البضاعة من تلف أثناء العمليات التي يقوم بها ، فقد عني المشروع بحسم هذا الخلاف وانتهى إلى أن مسؤولية المقاول تكمن قبل من كلفه بالعمل الذي له وحده توجيه الدعوى إليه (م ٣/١٤٢) وهو الحل الذي أخذ به القانون الفرنسي الصادر سنة ١٩٦٦ .

ولما كان من الجائز أن يقوم مقاول الشحن والتفريغ بجانب عمله الأصلي بأعمال أمين الحمولة في ذات الوقت وأهمها تسليم البضاعة ، والمحافظة عليها حتى يتم شحنها أو تسليمها إلى المرسل إليه ، والقيام بالاجراءات القانونية اللازمة للمحافظة على حقوق أصحاب الشأن فيها ، فقد أجرى المشروع عليه بالنسبة لهذه الأعمال أحكام وكييل الحمولة (م ١٤٣) .

واذ كان مركز وكييل السفينة ووكيل الحمولة ومقاول الشحن والتفريغ من عمليات تسليم البضائع توطئة لشحنها عند القياس أو تسليمها إلى المرسل اليهم عند الوصول يقترب في هذا الصدد من مركز الناقل البحري ، فانه كان من المنطقي أن يجري المشروع عليهم فيما يتعلق بالدعاوى الناشئة عن نشاط كل منهم أحكام تحديد المسؤولية والاعفاء منها وأحكام التقادم المقررة بالنسبة إلى الناقل البحري (م ١٤٤) .

الباب الثالث

استغلال السفينة

خصص المشروع الباب الثالث منه لاستغلال السفينة وهو الهدف الرئيسي من تسييرها . ولاستغلال السفينة في الملاحة التجارية صور مختلفة أهمها ايجار السفينة غير مجهزة ، و ايجارها مجهزة بالطاقم والمؤن ثم صورة عقد النقل البحري أو النقل بسند شحن وهي الصورة الغالبة في نقل البضائع بحرا على الخطوط الملاحية المنتظمة . وكذلك استغلال السفينة في نقل المسافرين . يضاف إلى ذلك بعض صور الاستغلال في العمليات الملاحية الفنية كالقطر والارشاد . وقد تناول المشروع هذه الصور جميعها في خمسة فصول أولها : في الأحكام العامة لايجار السفينة ، وثانيها : في تأجير السفينة غير مجهزة ، وثالثها : في تأجير السفينة مجهزة ، ورابعها : في عقد النقل البحري سواء في ذلك نقل البضائع أو نقل الأشخاص ، وخامسها : في القطر والارشاد .

١ - أما الفصل الأول فقد عالج فيه المشروع القواعد العامة التي تحكم عقد ايجار للسفينة بوجه عام . فعرقت المادة ١٤٥ عقد ايجار السفينة مبرزة خصائصه . ولما كانت السفينة هي المحور الذي يدور عليه العقد ، فانه يجب أن تكون معينة فيه تعيينا كافيا اما باسمها واما بأوصافها . فاذا كانت معينة باسمها فليس للمؤجر أن يستبدل بها غيرها - ولو كانت لها ذات الأوصاف - الا بموافقة المستأجر .

ونظرا لأهمية العقد ، فقد أوجبت المادة ١٤٦ أن يثبت بالكتابة فاذا زادت مدة العقد على سنة فلا يكون نافذا في حق الغير إلا إذا قيد في سجل السفن .

كما حرمت المادة ١٤٧ على المستأجر أن يؤجر السفينة من الباطن أو يتنازل عن عقد الايجار الا بموافقة كتابية من المؤجر ، وهو حكم

استثناء المشروع من قانون الملاحة الايطالي ويتفق مع ما درج عليه العرف البحري في مشارطات الايجار ، لأن ايجار السفينة من الباطن من شأنه أن يسلط عليها مستأجراً آخر ، وقد يكون من مصلحة المؤجر عدم تمكينه من السيطرة عليها لعدم توفر الاعتبارات التي راعاها في المستأجر الأصلي .

أما المادة ١٤٨ فقد تناولت ضمانات المؤجر لاستيفاء الأجرة ، فخلوته حق حبس البضاعة في ميناء الوصول ما لم يقدم المستأجر كفالة يقدرها قاضي الأمور الوقتية بالمحكمة الكلية . كما قررت له امتيازاً على هذه البضائع لضمان دين الأجرة . ومن الواضح أن الحبس أو الامتياز لا ينصب الا على البضائع المملوكة للمستأجر ذاته ، لا على البضائع المملوكة للغير كالشاحن أو المرسل إليه .

٢ - وفي الفصل الثاني عالج المشروع عقد ايجار السفينة عارية أو غير مجهزة بالمؤن واللوازم والبحارة . وهو عقد تلجأ إليه شركات الملاحة عادة لمواجهة الضغط في طلبات النقل ، فمستأجر سفننا لزيادة أسطولها التجاري زيادة مؤقتة دون حاجة لشراء سفن جديدة .

وقد افتتحت المادة ١٤٩ هذا الفصل بتعريف موجز لهذا العقد . وأشارت بوجه خاص إلى انتقال ادارة السفينة إلى المستأجر سواء من الناحية الملاحية أو التجارية .

ثم غني المشروع في المواد التالية بابرار التزامات كل من المؤجر والمستأجر ، فأوجبت المادة ١٥٠ على المؤجر تسليم السفينة في حالة صالحة للملاحة ، وأبقته ضامناً لهذه الصلاحية طوال مدة العقد . ولهذا ألزمته بإصلاح ما يصيب السفينة من ضرر اذا نشأ ذلك عن قوة قاهرة أو عن عيب ذاتي فيها أو عن الاستهلاك العادي . وينبغي على ذلك أنه اذا نشأ الضرر عن فعل المستأجر أو عن استعماله للسفينة استعمالاً غير عادي ، أو في غير الغرض المتفق عليه التزم وحده بإصلاح الضرر .

وتحدثت المادة ١٥١ عن التزامات المستأجر وأهمها التزامه بدفع الأجرة في المواعيد المتفق عليها ، واستعمال السفينة في الغرض المتفق عليه

وفقا لخصائصها الفنية ، ورد السفينة عند انتهاء الايجار في الميناء الذي تسلمها فيه ، وبالحالة التي كانت عليها وقت التسليم مع مراعاة الاستهلاك الناشيء عن الاستعمال العادي . فاذا انتهت مدة الايجار أثناء الرحلة امتد العقد بحكم القانون إلى نهايتها ، واستحق المؤجر الأجرة المنصوص عليها في العقد عن الأيام الزائدة . ولما كان رد السفينة عند نهاية العقد من الأمور الجوهرية بالنسبة للمؤجر لأنه هو الذي يتمكن من تنفيذ التزاماته الناشئة عما يكون قد أبرمه من عقود لاحقة ، فقد قضت الفقرة الأخيرة من المادة ١٥١ بالزام المستأجر بتعويض مالي يعادل ضعف الأجرة عن مدة التأخير ما لم يثبت المؤجر أن الضرر يتجاوز هذا التعويض ، فيكون من حقه في هذه الحالة الحصول على ما يعادل القيمة الحقيقية للضرر .

ووضعت المادة ١٥٣ تقادما قصيرا مدته سنة للدعوى الناشئة عن ايجار السفينة غير مجهزة لسرعة تصفية المنازعات الناشئة عن العقد . وتسري هذه المدة من تاريخ انتهاء العقد ، أو من تاريخ رد السفينة إلى المؤجر في حالة تأخر المستأجر في ردها ، أو من تاريخ شطبها من سجل السفن في حالة هلاكها ، أو من تاريخ رجوع الغير على المؤجر بالنسبة لدعوى الضمان المبينة في المادة ١٥٢ . ويشمل هذا التقادم كل ما ينشأ عن العقد من دعاوى سواء منها ما يقيمه المؤجر على المستأجر أو ما يوجهه المستأجر إلى المؤجر .

٣ - وانتقل المشروع بعد ذلك إلى بيان الأحكام الخاصة بتأجير السفينة مجهزة وهذا اللون من التأجير كثيرا ما تلجأ إليه المنشآت التجارية والصناعية الكبرى لتقل ما تستورده من مواد أولية أو تصدير ما تصنعه من منتجات متى كانت السلع المنقولة تستغرق حمولة السفينة بأكملها أو جزءا كبيرا منها . ولتأجير السفينة مجهزة في العمل صورتان هما : مشاركة الايجار بالرحلة . ومشاركة الايجار الزمنية . وقد خصص المشروع لكل منهما فرعا مستقلا .

أ - وقد بدأ المشروع في مشاركة الايجار بالرحلة بذكر أهم البيانات التي يشتمل عليها العقد . فعددت المادة ١٥٦ هذه البيانات ، ولم تبين ما يترتب على عدم ذكرها من آثار تاركة ذلك للقواعد العامة .

ولكن العقد لا يستطيع على أية حال أن يقوم بدوره في الإثبات إلا في نطاق البيانات التي يتضمنها .

وأشارت المادة ١٥٧ إلى أهم التزامات المؤجر ، وهو وضع السفينة تحت تصرف المستأجر صالحة للملاحة ، ومجهزة بكل ما يلزم لتنفيذ الرحلة أو الرحلات المتفق عليها ، ويبقى هذا الالتزام على عاتق المؤجر طوال مدة الرحلة بحيث يقوم باصلاح السفينة أو استكمال تجهيزها اذا اقتضى الأمر ذلك خلال الرحلة .

وفصلت المادة ١٥٨ في مسألة هامة هي ادارة السفينة خلال الرحلة ، ولمن تكون هذه الادارة . فجعلت للمؤجر الادارة الكاملة من الناحيتين الملاحية والتجارية . وهو الوضع الطبيعي والمنطقي لأن المؤجر هو الذي يتولى تجهيز السفينة بالمؤن ، فهو - والحال كذلك ، المسئول عنها - ومن المعلوم أن الادارة تكون حيث تكون المسئولية . أما في تأجير السفينة غير المجهزة فيختلف الوضع حيث يتسلمها المستأجر عارية من التجهيز ، ويتولى هو تجهيزها وتسييرها واختيار ربانها وبحارتها ، ومن أجل ذلك نقل اليه المشروع ادارتها الملاحية والتجارية على نحو ما أشارت إليه المادة ١٤٩ .

وتناولت المادة ١٥٩ التزام المستأجر بمراعاة مهل الشحن والتفريغ المتفق عليها في العقد ، أو التي يقضي بها العرف إذا لم يوجد نص في العقد ، وذلك حتى لا تظل السفينة راسية في الميناء لفترات طويلة في انتظار شحنها أو تفريغها الأمر الذي يعود على المؤجر بأبلغ الضرر فضلا عما ينشأ عنه من خلل في انتظام العمل بالميناء .

وواجهت المادة ١٦٠ حالة انقضاء مهلة التفريغ دون أن ينزل المستأجر بضاعته من السفينة مما يترتب عليه تعطيل ابحارها فرخصت للربان في ازالة البضاعة على نفقة المستأجر ومسئوليته ،

ولكنها ألزمت الربان باتخاذ ما يلزم من تدابير للمحافظة عليها حتى لا يتعسف في استخدام هذه الرخصة فيلقي بالبضاعة على رصيف الميناء ثم يبحر بالسفينة غير حافل بمصيرها .

ولما كان الالتزام بدفع الأجرة هو أهم الالتزامات التي تقع على عاتق المستأجر ، فقد غني المشروع بتنظيم حالات استحقاق الأجرة . وحالات عدم استحقاقها اذا لم يوف المؤجر بالتزامه بتنفيذ الرحلة وتسليم البضاعة إلى المرسل إليه ، فنصت المادة ١٦٣ على أنه لا تستحق أجرة السفينة إذا لم تسلم البضاعة المشحونة إلى المرسل إليه أو توضع تحت تصرفه في ميناء الوصول . ومع ذلك

نستحق هذه الأجرة اذا كان عدم التسليم راجعا إلى سبب لا يد للمؤجر فيه كخطأ المستأجر أو هلاك البضاعة لعب فيها أو بسبب طبيعتها الخاصة ، أو اذا اضطر الربان لبيعها أثناء السفر بسبب العيب أو التلف . أو اذا أمر باعدامها بسبب خطورتها أو ضررها أو حظر نقلها . على أنه يشترط في هذه الحالة الأخيرة أن يكون المؤجر غير عالم بحقيقة البضاعة وقت شحنها . فاذا ثبت علمه بحقيقتها فلا تستحق الأجرة ، اذ كان من واجبه أن يمتنع عن قبول البضاعة على السفينة ابتداء .

وواجهت المادة ١٦٤ الفرض الذي تتوقف فيه السفينة مؤقتا أثناء السفر لسبب أجنبي لا يرجع إلى فعل المؤجر أو الربان والأصل في هذا الفرض هو بقاء العقد قائما وناظدا طالما أن الأمر لا يعدو أن يكون مانعا وقتيا عارضا ولا تزداد الأجرة مقابل أيام التعطيل . ومع ذلك فقد لا تحتل مصلحة المستأجر الانتظار ، فأجاز له النص اخراج البضائع من السفينة لمواجهة الموقف بالحل الملائم كالبحث عن سفينة أو وسيلة أخرى لنقل البضائع . فاذا لم يوفق إلى ذلك حتى زال المانع وتأهبت السفينة المستأجرة للسفر ، فله أن يعيد شحن بضائعه فيها لأن العقد لا يزال نافذا كما سلف القول

وأيا كان الحل الذي يختاره المستأجر فعليه دفع الأجرة كاملة ،
ونفقات اخراج البضائع من السفينة واعادتها إليها - أ .

أما إذا حالت دون الرحلة قوة قاهرة من شأنها أن تجعل تنفيذ
العقد مستحيلا كمنع التجارة مع الدولة المشحونة إليها البضاعة ،
انفسخ العقد دون تعويض على أي من الطرفين (م ١٦٥) وذلك
تطبيقا للقواعد العامة .

ولما كان المؤجر ملتزما بإبصال البضائع التي تحملها السفينة
إلى ميناء الوصول فليس له أن يوجه السفينة إلى غيره ، فإذا تعذر
على السفينة الوصول إلى هذا الميناء فله أن يتجه بها إلى أقرب ميناء
على أن يتولى نقل البضاعة على نفقته إلى الميناء الذي التزم بتوصيلها
إليه ، إلا إذا كان تعذر الوصول إلى هذا الميناء ناشئا عن قوة
قاهرة لا بد له فيها كالحصار البحري ، فيلزم المستأجر في هذه
الحالة بنفقات توصيل البضاعة (م ١٦٨) .

ب - أما عقد التأجير بالمدة أو المشاركة الزمنية فقد استهلكت المادة ١٦٩
أحكامه بتعداد العناصر الأساسية التي يجب أن يشتمل عليها العقد
وهي البيانات الخاصة بتعيين السفينة واسم كل من المؤجر والمستأجر
ومقدار الأجرة ومدة الايجار .

وتحدثت المادة ١٧٠ عن أهم التزامات المؤجر وهي وضع
السفينة تحت تصرف المستأجر للمدة المتفق عليها في حالة صالحة
للملاحة وللخدمة المتفق عليها ، وأن يبقى على هذه الصلاحية طوال
مدة العقد ، الأمر الذي يقتضي أن يقوم بما تحتاجه السفينة من
اصلاحات وتجهيزات خلال تلك المدة .

أما ادارة السفينة ، فقد احتفظت المادة ١٧١ بالادارة الملاحية
للمؤجر ، ونقلت الادارة التجارية إلى المستأجر وحملته بنفقاتها
وأعبائها ، لأن هذا النوع من الايجار لا يتعلق برحلة أو رحلات
معينة ومحددة مقدما في العقد ، وإنما ينصب على وضع السفينة

نحت تصرف المستأجر لمدة معينة ليوجهها وفقا لما تتطلبه شؤنه التجارية مما يقتضي نقل الادارة التجارية اليه . وينبغي على ذلك أن الربان يتلقى تعليماته في هذه الحالة من جهتين : من المؤجر فيما يتعلق بالشئون الملاحية ، ومن المستأجر فيما يتعلق بالشئون التجارية كإصدار سندات الشحن وتعيين خط سير السفينة والمواني التي تنجّه إليها ، وكيفية تنفيذ عمليات الشحن والرص ووضع القواصل والتفريغ والتسليم .

وعالجت المواد من ١٧٢ إلى ١٧٤ التزامات المستأجر وأهمها الترامه بدفع الأجرة ولز ترفقت السفينة بعض الوقت بسبب حوادث الملاحة كهياج البحر أو شدة العواصف أو ازدحام المواني . ومع ذلك فلا تستحق الأجرة اذا هلكت السفينة أو ترفقت بسبب قوة قاهرة أو فعل المؤجر . وكذلك الترام المستأجر برد السفينة عند نهاية مدة الايجار في الميناء الذي وضعت فيه تحت تصرفه ما لم يتفق على خلاف ذلك . فاذا انتهت مدة الايجار أثناء السفر امتد العقد بحكم القانون إلى نهاية الرحلة ، واستحق المؤجر الأجرة المنصوص عليها في العقد عن الأيام الزائدة .

٤ - وفي الفصل الرابع تناول المشروع أحكام عقد النقل البحري وهو أهم صور الاستغلال البحري في الوقت الحاضر . وقد عالجه المشروع في فرعين : أولهما - في نقل البضائع . وثانيهما - في نقل الأشخاص .

أ - ويعتبر عقد نقل البضائع أو عقد النقل بسند شحن عماد التجارة الدولية في العصر الحديث ، اذ عن طريقه يتم تبادل السلع والمنتجات بين شتى أقطار العالم عن طريق العديد من الخطوط الملاحية المنتظمة التي تربط بين مختلف المواني . وقد عرفه المشروع في المادة ١٧٥ مبرزاً أن محل العقد هو خدمة النقل البحري في ذاتها ، دون الترام بتقديم سفينة معينة كما هو الشأن في مشارطات الايجار . وأشارت الفقرة الثانية من ذات المادة إلى مسألة هامة هي مركز المرسل إليه

في عقد النقل ، وهي مسألة أثارت جدلا طويلا في الفقه ، وحسمها قانون التجارة الكويتي في المادتين ٤٤٥ و ٤٥٩/٢ اللتين أحال إليهما المشروع . وتقضي أولاها بأن يتحمل المرسل إليه الالتزامات الناشئة عن عقد النقل اذا قبلها صراحة أو ضمنا . ونحوّل له الثانية حق الرجوع مباشرة على الناقل لمطالبته بتسليم البضاعة أو بالتعويض عند الاقتضاء .

ونظرا لأهمية سند الشحن بوصفه أداة إثبات عقد النقل البحري وتحديد شروطه ، فضلا عن أنه الوثيقة التي تمثل البضاعة المنقولة ويعتبر حائزه صاحب الحق الشرعي فيها ، فقد عني المشروع في المادة ١٧٦ ببيان كيفية تحريره ، وتعداد بياناته بحيث تتحدد البضاعة الواردة فيه تحديدا واضحا وذلك بذكر صفاتها كما دونها الشاحن وعلى وجه الخصوص عدد الطرود ووزن البضاعة أو حجمها أو كيتها على حسب الأحوال ، وكذلك بيان حالتها الظاهرة وما عليها من علامات مميزة . ونظرا لأهمية هذه العلامات في التعرف على البضاعة عند الوصول فقد أوجب المشروع ضرورة كفايتها ووضوحها ووضعها بكيفية تضمن بقاءها مقروءة حتى نهاية الرحلة .

ولما كانت سندات الشحن تحرر عادة بلغات أجنبية وبحروف صغيرة يتعذر قراءتها ، فقد أوجب المشروع أن تحرر هذه السندات باللغة العربية وبصورة واضحة ، مع جواز أن تضاف إليها إحدى اللغات الدولية في التعامل .

وقد اختلفت التشريعات في عدد النسخ الأصلية التي يجب تحريرها من سند الشحن . فذهبت بعض التشريعات كالتشريع المصري إلى وجوب تحريره من أربع نسخ ، وذهبت تشريعات أخرى إلى تحريره من ثلاث نسخ ، ومن ذلك التشريع التونسي والتشريع اللبناني والتشريع الليبي . وذهبت طائفة ثالثة كالتشريع الإيطالي (م ٤٦٣) إلى الاكتفاء بتحرير نسختين أصليتين تسلم

احدهما للناقل وتكون غير قابلة للتداول وتسلم الأخرى للشاحن وتحول حائزها الحق الشرعي في تسلم البضاعة ، وهو ما أثر المشروع الأخذ به في المادة ١٧٧ تفاديا من وقوع التزاحم بين حملة سندات الشحن عند استلام البضاعة اذا زادت السندات المحررة على نسختين أصليتين ، وهو تزاحم كثيرا ما يقع في العمل ، ويثير العديد من المنازعات والصعوبات القانونية .

هذا عن النسخ الأصلية . أما عن الصور فقد أجازت الفقرة الثانية من المادة تحرير صور مماثلة من السند دون تقييد لعددها وانما اشترطت أن تكون مرقمة ، وأن يذكر فيها أنها غير قابلة للتداول وهي صور لا تعطي لحائزها الحق في تسلم البضائع أو التصرف فيها .

وأشارت المادة ١٧٩ إلى التزام الشاحن بتقديم البيانات الخاصة بالبضاعة كتابة لقيدها في سند الشحن . وللناقل أن يتحقق من صحة هذه البيانات . غير أن الناقل قد لا يجد متسعا من الوقت لفحص البضاعة والتحقق من نوعها وعددها ووزنها أو كميته ، ومطابقة هذه البيانات للبضاعة المسلمة إليه فعلا . أو قد لا تنهأ له الوسائل العادية الكافية لذلك . فأجاز له النص الامتناع عن قيد هذه البيانات في سند الشحن . ولما كان الاسراف في استعمال هذه الرخصة يضعف من حجية سند الشحن ، ويثير الشك في البضاعة ، فقد أحاطها النص بقيدين هما : وجود أسباب جدية للشك في صحة البيانات ، وذكر أسباب الامتناع في السند ، فاذا ما ذكر الناقل هذه الأسباب في تحفظه ، فإن ذلك يعتبر قرينة في الإثبات لصالحه ، ولكنها قرينة تقبل إثبات العكس ، فيجوز للشاحن أو المرسل إليه أن يثبت صحة البيانات الخاصة بالبضاعة .

كما قررت الفقرة الثانية من المادة مسئولية الشاحن قبل الناقل عن تعويض الضرر المترتب على عدم صحة البيانات المذكورة في

سند الشحن في مواجهة أي شخص آخر غير الشاحن كالمرسل إليه .

ولم يقف المشروع عند مجرد تقرير مسئولية الشاحن عن الضرر الذي ينشأ عن عدم صحة البيانات التي يقدمها عن البضاعة ، وإنما حول الربان - في حالة وجود بضائع تخالف البيان المقدم عنها والمثبت في سند الشحن - حق اخراجها من السفينة في محل الشحن ، أو ابقائها فيها مع استيفاء أجره تعادل أعلى أجره تدفع لبضائع من نوعها ، مع عدم الاخلال بما قد يستحق من تعويض (م ١٨٠) .

وخصت المادة ١٨١ البضائع الخطرة بالذكر فأجازت للناقل - اذا شحنت دون علمه بطبيعتها أو نوعها - أن يخرجها من السفينة في كل وقت أو يعدمها أو يزيل خطورتها دون أي تعويض هذا فضلا عن حقه في مطالبة الشاحن بتعويض الأضرار المترتبة على شحنها في السفينة . أما إذا شحنت هذه البضائع مع علم الناقل بطبيعتها ورضائه بشحنها ، فلا يجوز اخراجها من السفينة أو اعدامها إلا إذا أصبحت خطراً على السفينة أو على شحنتها دون أي مسئولية عليه إلا فيما يتعلق بالخسائر البحرية المشتركة عند الاقتضاء .

وواجهت المادة ١٨٢ ما يقع عادة في العمل من استلام الناقل للبضائع قبل شحنها ، وكثيرا ما يحدث ذلك قبل وصول السفينة إلى الميناء . فأوجبت على الناقل أن يعطي الشاحن ايصالا بها (وهو ما يسمى في العمل بالسند لأجل الشحن) ، وأن يستبدل بهذا الايصال - بناء على طلب الشاحن - سند شحن بعد وضع البضائع في السفينة . فاذا كان الايصال مشتملا على جميع البيانات الراجب ذكرها في سند الشحن ، فيكفي أن يؤشر عليه الناقل بكلمة (مشحون) ليكون له ذات الحجية المقررة لسند الشحن .

أما المادة ١٨٣ فقد عالجت مسألة هامة هي حجية سند الشحن في الاثبات . ففضت بأن هذه الحجية لا تقتصر على العلاقة بين الناقل والشاحن وإنما تمتد إلى الغير ، فيعتبر السند قرينة على أن الناقل قد تسلم البضاعة بالحالة المبينة فيه . ولكن هذه القرينة تعتبر قرينة نسبية فيما بين طرفي السند وهما الشاحن والناقل فيجوز لكل منهما أن يثبت في مواجهة الآخر ما يخالف بيانات السند بجميع الطرق ، أما بالنسبة للغير (كالمُرسل إليه والمؤمن) ، فإن بيانات السند تعتبر حجة قاطعة على الناقل لا يستطيع اثبات ما يخالفها ، في حين يجوز ذلك للغير لأنه لم يكن طرفاً في عقد النقل .

وتقنياً لما يجري عليه العمل لا سيما في نقل البضائع سائبة ، أجازت المادة ١٨٤ لمن له الحق في تسلم البضائع بمقتضى سند الشحن أن يطلب من الناقل إصدار اذن بتسليم كميات معينة منها لشخص أو أشخاص معينين أو لأمرهم بشرط أن ينص على ذلك في عقد النقل . ويعطى اذن التسليم لحامله الشرعي الحق في تسلم البضائع المبينة به . فإذا وزعت الشحنة بكاملها بين أذن تسليم متعددة استرد الناقل سند الشحن الخاص بهذه الشحنة .

وتحدثت المادتان ١٨٥ و ١٨٦ عن التزامات الناقل فأشارت المادة ١٨٥ إلى التزامه بتسليم البضاعة إلى الحامل الشرعي لسند الشحن أو اذن التسليم ، فإذا لم يحضر صاحب الحق في تسلم البضاعة أو رفض استلامها ، جاز للربان أن يطلب من قاضي الأمور الوقفية بالمحكمة الكلية الاذن له بإيداعها عند أمين يعينه . كما أشارت المادة ١٨٦ إلى التزام الناقل بشحن البضائع وتجميعها ، ورصّها ونقلها وحفظها والعناية بها ، وتفريغها بما يلزم لذلك من عناية ودقة .

وإذا كان الالتزام بدفع الأجرة هو أهم التزامات الشاحن ، فقد عني المشروع بتنظيم حالات استحقاق الأجرة وحالات عدم استحقاقها على غرار التنظيم الذي أورده في الايجار بالرحلة .

فنصت المادة ١٨٧ على أنه لا تستحق أجرة النقل اذا لم تسلم البضائع الى المرسل اليه أو لم توضع تحت تصرفه . ومع ذلك نستحق هذه الأجرة اذا كان عدم التسليم راجعا إلى سبب لا يد للنقل فيه كخطأ الشاحن أو المرسل إليه أو هلاك البضاعة لعيب فيها أو بسبب طبيعتها الخاصة . أو اذا اضطر الربان لبيعها أثناء السفر بسبب العيب أو التلف ، أو اذا أمر باعدامها بسبب خطورتها أو ضررها أو حظر نقلها ولم يكن الناقل يعلم بذلك عند شحنها .

وضمانا لحق الناقل في استيفاء أجرة النقل المستحقة له خوّلته المادة ١٨٩ حق حبس البضائع في ميناء الوصول ما لم تقدّم له كفالة يقدرها قاضي الأمور الرقنية بالمحكمة الكلية . كما قررت له الفقرة الثانية من ذات المادة امتيازاً على البضائع المشحونة لضمان دين الأجرة وملحقاتها .

ثم انتقل المشروع بعد ذلك إلى معالجة موضوع من أهم موضوعات النقل البحري وهو مسئولية الناقل عن هلاك البضائع أو تلفها . فنظم هذه المسئولية وفقاً لأحكام معاهدة سندات الشحن المعقودة في بروكسل سنة ١٩٢٤ والتي انضمت إليها الكويت بالقانون رقم ٢١ لسنة ١٩٦٩ وذلك تفادياً من ازدواج القواعد وتعارض الأحكام بين المعاهدة والقانون الوطني وما قد ينشأ عن ذلك من تنازع في التطبيق . وقد بدأت المادة ١٩١ ببيان مسئولية الناقل عن هلاك البضائع وتلفها الناتجين عن عدم صلاحية السفينة للملاحة ، فجعلته مسئولاً عن تعويض الضرر متى كان عدم الصلاحية راجعاً إلى إهماله في بذل المهمة الكافية لجعل السفينة صالحة للملاحة أو ضمان تجهيزها بما يلزمها من مواد أو مؤن أو بحارة أو اعداد الأماكن الصالحة لنقل البضائع وحفظها . ثم عدّدت المادة ١٩٢ الأسباب القانونية لاعفاء الناقل من المسئولية عن هلاك البضائع أو تلفها أو تأخير تسليمها على نحو ما أورده المادة الرابعة (ثانياً) من المعاهدة .

وعرض المشروع في المادة ١٩٣ لمسألة هامة ، هي التحديد القانوني لمسئولية الناقل . ولم يشأ المشروع أن يأخذ في هذا الصدد بالتحديد الوارد في معاهدة بروكسل سنة ١٩٢٤ نظرا لما أثاره هذا التحديد من مصاعب بشأن تقدير القيمة الذهبية للجنينة الانجليزية ، وما وجه إليه من نقد بشأن التسوية في قدر التعويض بين الطرود الكبيرة والطرود الصغيرة دون اعتبار لوزنها ، فضلا عن اغفاله معالجة حالات البضائع غير المغلفة في طرود كالألات الثقيلة . الأمر الذي دعا إلى تعديل نص المادة الرابعة من المعاهدة بمقتضى بروتوكول بروكسل سنة ١٩٦٨ الذي اتخذ الفرنك الفرنسي (الفرنك الذهب بوانكاريه) أساسا لتحديد المسئولية ، ووضع الحلول المناسبة لما أثير من مشاكل التطبيق .

وبهذا البروتوكول الذي أصبح يمثل الاتجاه العالمي السائد أخذ المشروع في تحديد مسئولية الناقل بعد أن حوّل المبالغ الواردة به إلى العملة الكويتية ، وقرّبها إلى مبالغ اجمالية ، فنص في المادة ٢/١٩٣ على أنه : « في جميع الأحوال لا يلزم الناقل بسبب الهلاك أو التلف الذي يلحق البضائع أو بسبب التأخير في تسليمها بمبلغ يزيد على مائتين وخمسين دينارا عن كل طرد أو وحدة ، أو على سبعمائة وخمسين فلسا عن كل كيلو جرام من الوزن الاجمالي للبضائع ، أي التحديد أكبر » .

وجدير بالذكر أنه ، وان كانت الكويت لم تنضم بعد إلى بروتوكول بروكسل سنة ١٩٦٨ ، إلا أن التحديد الذي تبناه البروتوكول وأخذ به المشروع يتفق والتحديد الذي أوردته الكويت في تحفظها على الانضمام لمعاهدة بروكسل سنة ١٩٢٤ .

كما حرص المشروع على أن يحسم ما ثار من خلاف بشأن تحديد مسئولية الناقل في نظام النقل بأوعية الشحن (الحاويات) الذي انتشر في السنوات الأخيرة . وهل يعتبر وعاء الشحن طردا

واحدًا في مجال تحديد مسؤولية الناقل ، أم العبرة بعدد ما يحتويه من الطرود . وقد أخذ المشروع في هذه المسألة كذلك بالحل الذي انتهى إليه بروكول بروكسل سنة ١٩٦٨ . فنص في الفقرة الثالثة من المادة ١٩٣ على أنه : « إذا جمعت الطرود أو الوحدات في صناديق أو أوعية أو غيرها من الحاويات ، وذكر في سند الشحن عدد الطرود أو الوحدات التي تشملها الحاوية اعتبر كل منها طردًا واحدًا مستقلًا في مجال تحديد مسؤولية الناقل . أما إذا لم يبين في سند الشحن عدد الطرود التي تضمها الحاوية ، اعتبرت الحاوية بما احتوت من طرود طردًا أو وحدة واحدة » .

وبعد أن ضمن المشروع للشاحنين الحصول على قدر من التعويض عن الضرر الذي يصيبهم نتيجة هلاك البضائع أو تلفها ، وخفف في الوقت ذاته من عبء المسؤولية التي تقع على عاتق الناقل بتحديد ما ، كان من المنطقي أن يقضي بعد ذلك في المادة ١٩٥ بإبطال شروط الإعفاء من المسؤولية والشروط التي تهدف إلى تخفيفها عن القدر الوارد في المشروع ليحول دون أي عنت أو تعسف من جانب الناقلين .

ومع ذلك فقد حرص المشروع ألا يرهق كاهل الناقل في حالات النقل ذات الطابع الاستثنائي ، فأجازت المادة ١٩٧ الاتفاق على مخالفة أحكام المسؤولية إذا تعلق الأمر بنقل استثنائي إما بسبب طبيعة البضاعة المطلوب نقلها كنقل نحف أثرية أو مواد ذرية أو بضائع سريعة التلف أو غير ذلك من البضائع ذات الطبيعة الخاصة وأما بسبب ظروف النقل ذاته كما إذا اقتضى الأمر خرق حصار بحري أو زيادة سرعة السفينة زيادة غير عادية أو غير ذلك من الظروف غير المألوفة ، على أنه يشترط في جميع الأحوال أن يدون الاتفاق في سند الشحن أو إيصال الاستلام ، وأن يؤشر عليهما بأنهما غير قابلين للتداول ، وألا تكون الشروط المتفق

عليها مخالفة للنظام العام أو متعلقة بعناية عمال الناقل ووكلائه فيما يتصل بالشحن والنقل والتفريغ .

وأوجبت المادة ١٩٨ على من يتسلم البضاعة أن يحظر الناقل أو من ينوب عنه في ميناء التفريغ قبل التسليم أو خلاله بهلاك البضائع أو تلفها والا افتراض أنها سلمت إليه بحالتها المذكورة في سند الشحن . أما اذا كان الهلاك أو التلف غير ظاهر فيجب تقديم الاخطار المذكور خلال ثلاثة أيام . ولما كان العمل قد درج في موافقي الكويت على أن تسلم البضائع إلى سلطات الميناء وأن يسترد وكلاء الناقلين سند الشحن من المرسل إليهم مؤشرا عليه بالاستلام مقابل تزويدهم بأوامر تسليم إلى سلطات الميناء لاستلام البضائع فعلا . فقد حرص المشروع على أن يجعل بداية مدة الاخطار من تاريخ الاستلام الفعلي للبضائع اذ هو التاريخ الذي يستطيع فيه المرسل إليه أن يفحص البضائع ويتحقق من حالتها ومقدارها .

ولما كان تنظيم مسؤولية الناقل على النحو الوارد في المشروع يعتبر تنظيما خاصا ، فقد حرصت المادة ١٩٩ على تحديد الفترة التي يعمل خلالها هذا التنظيم ، فقصت بأنها الفترة الواقعة بين شحن البضائع على السفينة وتفريغها منها ، وبذلك أقصت عن نطاق هذا التنظيم العمليات السابقة واللاحقة على الرحلة البحرية ، فتظل بذلك خاضعة للقواعد العامة في المسؤولية . كما أقصت الفقرتان الثانية والثالثة كذلك النقل بمشارطات الايجار نظرا لأنها تعقد بين طرفين يتكافآن في القوة الاقتصادية على خلاف النقل بسندات الشحن الذي يكون فيه الشاحن في مركز أضعف من مركز الناقل . وكذلك نقل الحيوانات الحية نظرا لما يحتاجه نقلها من عناية غير عادية ، والنقل على سطح السفينة نظرا لتعرضه لمخاطر عديدة كالسرقة أو البلل أو السقوط في البحر ، مما رؤي معه ترك الأمر في هذه الحالات جميعها للأحكام العامة في المسؤولية .

وعالجت المادة ٢٠٠ مسئولية الناقل في حالة النقل المتتابع
فجعلت الناقل الذي يصدر سند شحن مباشر بنقل البضائع إلى
مكان معين على مراحل متتابعة مسئولاً عن جميع الالتزامات الناشئة
عن السند إلى انتهاء النقل ، وعن أفعال الناقلين اللاحقين له ،
فيجوز للمرسل إليه مساءلته عن الأضرار التي تلحق بالبضاعة
خلال عمليات النقل المتتابعة . أما الناقلون اللاحقون فلا يجوز
الرجوع على أي منهم إلا عن الأضرار التي تقع خلال المرحلة التي
تولى فيها النقل - ل .

واختتمت المادة ٢٠١ أحكام هذا الفرع ببيان مدة تقادم
الدعوى الناشئة عن عقد النقل البحري . وقد جعلها المشروع سنة
واحدة أسوة بما اتبعه في شأن تقادم الدعوى الناشئة عن عقد إيجار
السفينة مجهزة أو غير مجهزة . كما نصت الفقرة الأخيرة من هذه
المادة على انقطاع التقادم بالمطالبة بكتاب مسجل مصحوب بعلم
الوصول . وكذلك بمفاوضات التسوية أو بندب خبير لتقدير
الأضرار حتى لا يتعرض حق المدعى للسقوط إذا طالت المفاوضات
أو الاجراءات بما يستغرق مدة التقادم .

ب - وبعد أن فرغ المشروع من ايراد أحكام عقد نقل البضائع في الفرع
الأول من هذا الفصل ، تناول في الفرع الثاني عقد نقل الأشخاص
بطريق البحر . فبدأ بتعريف هذا العقد في المادة ٢٠٢ . ثم بيان
وسيلة اثباته عن طريق تذكرة السفر ، مع الإشارة إلى أهم البيانات
التي يجب أن تشتمل عليها هذه التذكرة (م ٢٠٣) .

وعالجت المادة ٢٠٤ مسئولية الناقل عما يصيب المسافر من
أضرار أثناء الرحلة البحرية ، فجعلت على عاتق الناقل الالتزام
بضمان سلامة الراكب منذ صعوده إلى السفينة حتى تمام نزوله
منها . وهو التزم بتحقيق نتيجة هي وصول المسافر سليماً في بدنه
حيث يكون الناقل مسئولاً إذا لم تتحقق هذه النتيجة بوفاة الراكب

أو اصابته . ولا سبيل للناقل لدفع هذه المسؤولية إلا باثبات السبب
الأجنبي عنه أي القوة القاهرة ، أو فعل الغير أو فعل المسافر ذاته .

وعلى هذا النسق ذاته جرت المادة ٢٠٥ فيما يتصل بمسئولية
الناقل عن التأخير في الوصول أو عدم تنفيذ التزاماته الناشئة عن
العقد ، فلم تحرره من المسؤولية إلا باثبات السبب الأجنبي .

وعرضت المادة ٢٠٦ لمسئولية الناقل في صورتين من صور
النقل كثيرا ما تقعان في العمل ، وهما النقل المجاني والنقل الودي .
والمقصود بالصورة الأولى النقل الذي لا يتقاضى فيه الناقل أجرا
نقديا ولكنه يفيد من ورائه . ومن أمثله التذاكر المجانية التي
تمنحها شركات الملاحة للمجدين من موظفيها ولا يتقاضى منهم
أي أجر في مقابلها ، ولكنها تفيد من ورائها تشجيع سائر الموظفين
وحثهم على العمل . وكذلك التذاكر التي تتطوع بعض شركات
الملاحة بتقديمها مجانا لكبار الفنانين ونجوم السينما وتفيد من ورائها
الدعاية لنشاطها ، وهذا النوع من النقل اعتبره المشروع في حكم
النقل المأجور لما يفيد الناقل من ورائه ، وأجرى عليه أحكام
مسئولية الناقل السابق بيانها . أما في الصورة الثانية فلا يجني الناقل
من ورائها أية فائدة مادية ، وإنما يتم النقل على أساس من المودة
البحثة لصلات القرابة أو الصداقة أو المجاملة المجردة ومن أمثله
دعوة الناقل لبعض أقربائه أو أصدقائه للقيام برحلة بحرية على
سفينة . وفي هذه الحالة اشترط المشروع لمساءلة الناقل اثبات
الغش أو الخطأ الجسيم من جانبه أو من جانب تابعيه وهو ما استقر
عليه الفقه والقضاء ، وقننته بعض التشريعات القرية كتشريع
الملاحة الإيطالي (م ٤١٤) .

وعلا على حماية المسافرين بطريق البحر من شروط الاعفاء
من المسؤولية التي قد يفرضها الناقلون للنحلل من مسئوليتهم عن
وفاة الراكب أو اصابته قضت المادة ٢٠٧ بطلان كل اتفاق على

اعفاء الناقل من المسؤولية عن وفاة الراكب أو عما يصيبه من أضرار بدنية . وهو ما يتفق مع ما أورده قانون التجارة في المادة ٤٤٦ بالنسبة للنقل البري .

وواجهت المادة ٢٠٩ حالة تعذر سفر السفينة لسبب لا يرجع إلى فعل الناقل ، وكذلك حالة توقف الرحلة لمدة تتجاوز الحد المعقول . فقضت في الحالة الأولى بانهاء العقد دون تعويض مع إلزام الناقل برد الأجرة المحصلة من المسافر . أما في الحالة الثانية فقد أجاز للمسافر فسخ العقد . فضلا عن إلزام الناقل بالتعويض إلا إذا أثبت أن توقف الرحلة يرجع إلى سبب غير منسوب إليه . ولم يجز المشروع الفسخ في حالة ما إذا قام الناقل بنقل المسافر إلى مكان الوصول المتفق عليه في ميعاد معقول ، وعلى سفينة من نفس الدرجة

وتناول المشروع في المادتين ٢١٠ و ٢١١ نقل أمتعة المسافرين وعني بوجه خاص ببيان مسؤولية الناقل عن فقد هذه الأمتعة أو تلفها ، ففرق بين ما إذا كان الراكب قد سلم هذه الأمتعة للربان لحفظها لديه فتسري في هذه الحالة الأحكام الخاصة بالمسؤولية عن نقل البضائع . وبين ما إذا كان المسافر قد احتفظ معه بأمتعته فلا يسأل الناقل عن فقدانها أو تلفها إلا إذا أثبت أن الفقد أو التلف يرجع إلى خطأ الناقل أو أحد تابعيه .

وبينت المادة ٢١٢ ضمانات الناقل للحصول على أجرة النقل ، فأعطته حق حبس أمتعة المسافر المسلمة إليه وحق امتياز على ثمنها .

وعنيت المادة ٢١٤ بالنص على تقادم الدعاوي الناشئة عن عقد نقل الأشخاص وأمتعتهم بمضي سنة واحدة أسوة بما اتبع في شأن نقل البضائع .

هـ - وفي الفصل الخامس والأخير من هذا الباب عالج المشروع صورتين أخريين من صور الاستغلال البحري هما القطر والارشاد . فخصص لكل منهما فرعاً مستقلاً :

أ - أما الفرع الأول الخاص بالقطر ، فقد عني فيه المشروع ببسبب مسؤولية كل من السفينة القاطرة والسفينة المقطورة عما يصيب الغير من أضرار بمناسبة عملية القطر . فأوجببت المادة ٢١٦ مسؤوليتهما بالتضامن عن تعويض هذه الأضرار .

ثم حدد المشروع بعد ذلك مسؤولية كل من السفينتين قبل الأخرى عن الأضرار التي تلحق بأي منهما أثناء عملية القطر . فقضت المادة ٢١٧ بمسؤولية السفينة القاطرة عن الأضرار التي تلحق بالسفينة المقطورة الا اذا ثبت أن الضرر نشأ عن قوة قاهرة أو حادث مفاجئ أو عيب ذاتي في السفينة المقطورة أو خطأ من ربانها . أما الضرر الذي يلحق بالسفينة القاطرة فلا تسأل عنه السفينة المقطورة الا اذا كان خطؤها سبباً في احداث هذا الضرر .

ب - وفي الفرع الثاني عالج المشروع ارشاد السفن فنصت المادة ٢١٨ على أن الارشاد اجباري في موانئ الكويت ، وهو ما يجري به العمل حالياً . وأحالت فيما يتعلق بتنظيم الارشاد وتحديد مناطقه وتعيين الرسوم التي تستحق عنه وجزاء مخالفة أحكامه إلى القوانين والقرارات الخاصة بذلك .

وأشارت المادة ٢١٩ إلى مبدأ بحري مستقر هو بقاء قيادة السفينة وادارتها للربان أثناء عملية الارشاد ، أما دور المرشد فلا يجاوز تقديم المعلومات وارشاد الربان الى مسالك الميناء .

وتناولت المادة ٢٢٠ المسؤولية الناشئة عن أخطاء المرشد ، فجعلت مجهز السفينة التي تقدم لها خدمة الارشاد مسئولاً عن الأضرار التي تلحق الغير ، اذ يعتبر المرشد تابعاً للمجهز أثناء

أدائه لخدمة الارشاد . أما الأضرار التي تصيب السفينة ذاتها فلا يسأل المرشد عن تعويضها الا اذا صدر منه خطأ جسيم .

وعالجت المادة ٢٢١ حالة وقوع أضرار لسفينة الارشاد وهي تؤدي عملها ، فألقت على عاتق مجهزة السفينة التي تقدم لها خدمة الارشاد تعويض هذه الأضرار ولو وقع خطأ يسير من المرشد . وفي ذلك خروج على القواعد العامة ، ولكن يبرره كثرة المخاطر التي تستهدف لها سفينة الارشاد نظرا لصغر حجمها إلى جوار السفن الضخمة التي تقترب منها لصعود المرشد أو نزوله . أما اذا كان خطأ المرشد جسيما فلا يسأل المجهز عن تعويض الأضرار التي تصيب سفينة الارشاد ويقع عليه عبء اثبات جسامته الخطأ الذي وقع من المرشد .

ج - أما الفرع الثالث فيتعلق بتقادم الدعاوى الناشئة عن عمليات القطر والارشاد . وقد نصت المادة ٢٢٢ على تقادم هذه الدعاوى بمضي سنة واحدة من تاريخ انتهاء هذه العمليات حتى لا تراخي تسوية الحقوق الناشئة عنها .

الباب الرابع

الحوادث البحرية

تعرض السفينة في رحلاتها لحوادث عدة يرجع بعضها إلى فعل الطبيعة كشدة العواصف والأنواء ، وهياج البحر ، ووجود الصخور ، وانتشار الضباب وتجمد المياه في بعض المناطق . كما يرجع البعض الآخر إلى الأخطاء الملاحية لا سيما بعد اتساع نطاق النقل البحري ، وازدياد سرعة السفن ، وضخامة أحجامها ، واتحاد الخطوط الملاحية المنتظمة ، وازدحام الموانئ مما يؤدي في كثير من الأحيان إلى وقوع بعض الحوادث البحرية كالتصادم والجنوح والارتطام بالصخور والحريق وغير ذلك من نوازل البحر .

ويحتل التصادم مكان الصدارة بين هذه الحوادث لكثرة وقوعه ، وفداحة الخسائر التي تنجم عنه ، وتعدد ذوي المصلحة فيه ، وحدة المنازعة بينهم .

وقد تقع السفينة في ضائقة أثناء السفر وتصبح على وشك الهلاك فتبادر إلى طلب النجدة . وقد استقر العرف البحري منذ القدم على قيام السفن بمساعدة وانقاذ بعضها بعضا في وقت المحنة ، فكان لزاما على الشارع تنظيم هذا الالتزام بما يكفل للسفينة التي تقوم بالمساعدة أو الانقاذ الحصول على مكافأة عادلة دون استغلال ظروف السفينة المنكوبة .

وقد يضطر الربان أحيانا إلى توضيحية جانب من السفينة أو من الشحنة للمحافظة على سلامة العناصر المشتركة في الرسالة البحرية ، مما يقتضي النظر في توزيع الخسائر التي ضحى بها الربان اختيارا على جميع ذوي الشأن في الرحلة لكيلا يثري بعضهم على حساب البعض الآخر .

وقد عالج المشروع هذه الموضوعات جميعها في فصول ثلاثة الأول في التصادم والثاني في المساعدة والانقاذ والثالث في الخسائر المشتركة .

١ - ففيمما يتعلق بالفصل الأول الخاص بالتصادم استعان المشروع في تنظيم أحكامه بالاتفاقية الدولية الخاصة بتوحيد القواعد المتعلقة بالمصادمات البحرية المنعقدة ببروكسل في الثالث والعشرين من سبتمبر سنة ١٩١٠ .

واستهلت المادة ٢٢٣ أحكام التصادم ببيان نطاق تطبيقها ، فأوجبت أن يقع التصادم بين سفن بحرية ، أو بين سفن بحرية ومراكب للملاحة الداخلية . وعلى ذلك لا يعتبر تصادما بحريا اصطدام السفينة بجسم ثابت كأرصفت الميناء أو المنشآت الملحقة به ، أو اصطدامها بالصخور التي تصادفها أثناء سيرها . كما لا يعتبر تصادما بحريا ارتطام السفينة بجسم آخر عائم ليس له وصف السفينة أو مركب الملاحة الداخلية كارتطامها بصندل أو حطام سفينة أخرى .

وجدير بالذكر أنه لا عبرة في هذا الصدد بالمياه التي يقع فيها التصادم وما اذا كانت مياهها بحرية أو مياهها داخلية . فالارتطام الذي يقع بين مركبين من مراكب الملاحة الداخلية لا يعتبر تصادما بحريا ولو وقع في البحر ، كما أن الارتطام الذي يحصل بين سفينتين أو سفينة ومركب ملاحة داخلية يعد تصادما بحريا ولو وقع في المياه الداخلية .

ولم يشترط المشروع - أخذا بأحكام الاتفاقية الدولية - أن يحصل ارتطام مادي بين السفن ، فيكفي أن ينشأ الحادث من اضطراب الأمواج بسبب قيام إحدى السفن المتصادمة بحركة مناورة خاطئة أو إهمال القيام بحركة واجبة أو مخالفة قواعد السير في البحر ولو لم يحدث احتكاك بينها (م ٢٢٣/٢) .

كما أوجبت المادة ٢٢٩ لتطبيق أحكام التصادم أن لا يربط بين السفينتين المتصادمتين علاقة تعاقدية سابقة ، ذلك أن المسؤولية عن التصادم مسئولية تقصيرية ووجود العلاقة التعاقدية بين السفينتين يستوجب الرجوع إلى العقد في تحديد مسئوليتيهما ، ولا مجال لقيام المسئولية التقصيرية فيما تمتد إليه المسئولية التعاقدية . وبالتالي فلا تسري أحكام التصادم البحري على التصادم الذي يحصل بين سفينة القطر والسفينة المقطورة لأن عقد

القطر ينظم العلاقة بينهما . كذلك لا محل لتطبيق أحكام التصادم البحري على الأضرار التي تحصل بين سفينة الارشاد والسفينة التي استخدمتها .

وتناولت المادة ٢٢٨ المسؤولية عن الأضرار التي تنجم عن التصادم فأقامتها على فكرة الخطأ الواجب الإثبات اذ لا محل في شأنها لافتراض الخطأ في جانب دون الآخر ، و هو حل رأي المشروع النص عليه - كما فعلت الاتفاقية - يقطع دابر كل جدل حوله .

وردت المواد من ٢٢٤ إلى ٢٢٦ أسباب التصادم الى أصول أربعة هي القوة القاهرة ، والتصادم المشتبه في أسبابه ، وخطأ أحد الربانيين ، والخطأ المشترك .

فاذا تبين أن الحادث وقع بقوة القاهرة ، فلا مسؤولية تجاه الغير ، ولا مسؤولية على احدى السفن تجاه الأخرى ، وتحمل كل سفينة ما أصابها من ضرر . كما لو وقع التصادم نتيجة عاصفة غير عادية وغير متوقعة في المنطقة التي هبت فيها . ويسري نفس الحكم - اذا قام شك حول سبب الحادث - اذ لا مسؤولية الا اذا ثبت الخطأ ، فاذا تعذرت نسبة خطأ مؤكد الى احدى السفن المتصادمة فقدت المسؤولية أساسها فلا تقوم . ولا عبرة بما اذا وقع الحادث وقت أن كانت احدى السفن المتصادمة راسية على رصيف الميناء . وقد خص المشروع هذا الفرض بالذكر - نقلا عن الاتفاقية الدولية - لينفى كل قرينة في صالح السفينة الراسية (م ٢٢٤) .

واذا ثبت أن التصادم وقع بخطأ احدى السفن المتصادمة دون غيرها تحملت هذه السفينة المسؤولية بأكملها تجاه الغير وتجاه السفن التي صدمتها (م ٢٢٥) .

أما اذا ثبت أن التصادم وقع بخطأ أكثر من سفينة من السفن المتصادمة أي بخطأ مشترك ، تحملت كل سفينة قدرا من المسؤولية بنسبة خطورة الخطأ الذي وقع منها . فاذا حالت الظروف دون تحديد تلك النسبة أو اذا

ظهر أن الاخطاء متعادلة قسمت المسئولية بينها بالتساوي ، ولا تضامن بينها اذا كان الضرر الذي أصاب الغير ماديا . أما الضرر البدني فتكون السفن المخطئة متضامنة في المسئولية عنه تجاه الغير ، فاذا ما دفعت احداها أكثر من حصتها ، كان لها الرجوع على السفن الأخرى (م ٢٢٦) - وهو الحل الذي أخذت به المعاهدة - تقديرا لجسامة الضرر الذي يصيب الانسان وضمانا لحصوله على التعويض .

وأشارت المادة ٢٢٧ إلى أنه لا محل للتفرقة بين ما اذا كان الخطأ الذي نشأ عنه التصادم قد وقع من الربان أو من المرشد - وهو حكم يتفق وما ورد في المادة ٢١٩ التي تنص على ابقاء قيادة السفينة وادارتها للربان أثناء قيام المرشد بعمله .

وأوجبت المادة ٢٣٠ على السفن المتصادمة مساعدة بعضها بعضا ، وتبادل المعلومات لتتعرف كل منها على الأخرى . وهو واجب تفرضه الاعتبارات الانسانية وآداب الملاحة البحرية . بيد أن المشروع أراد بالنص عليه أن يجعل منه التراما قانونيا يقع على عاتق الربان - دون مالك السفينة أو تجهزها - ويسأل الربان ان أهمله .

على أن الالتزام بالمساعدة لا يكون الا للسفينة المنكوبة والأشخاص الموجودين عليها دون الأموال ، وبالقدر الذي لا يعرض السفينة الأخرى وبجارتها والمسافرين عليها لخطر جدي ، اذ لا معنى لانقاذ حياة مقابل فقدان حياة أخرى . أما الالتزام بتبادل المعلومات بين السفن المتصادمة فقد تغيا به المشروع التعريف - كلما كان ذلك مستطاعا - بإسم كل سفينة من السفن المتصادمة وميناء تسجيلها والجهة القادمة منها والجهة المتجهة إليها - تسهلا للاتصال بين المنشآت التي تتبعها هذه السفن لتسوية آثار الحادث بينها .

كما عني المشروع بتحديد المحكمة المختصة بالفصل في الدعاوي الناشئة عن التصادم البحري مستهديا في ذلك بأحكام اتفاقية بروكسل المعقودة بتاريخ العاشر من مايو سنة ١٩٥٢ بشأن توحيد بعض قواعد

الاختصاص المدني في مسائل التصادم البحري ، فأجاز في المادة ٢٣١ رفع الدعوى الناشئة عن التصادم أمام احدى محاكم ثلاث هي :

(١) محكمة موطن المدعي عليه أو المحكمة التي يقع في دائرتها أحد مراكز استغلال السفينة .

(٢) محكمة محل الحجز على السفينة . واذ كان للدان وفقا للمادة ٧٤ الحجز التحفظي على السفينة التي نشأ الدين بسببها أو على أية سفينة أخرى تكون مملوكة للمدين وقت نشوء الدين ، فإن توقيع الحجز على احدى هذه السفن يكفي لثبوت الاختصاص للمحكمة التي وقع الحجز في دائرتها بالنظر في دعوى التصادم . كذلك فانه في الحالات التي لا يوقع الحجز على السفينة بسبب تقديم كفالة تكون المحكمة التي اعتمدها وأمرت برفع الحجز هي المختصة بدعوى التصادم متى كان توقيع الحجز ممكنا في دائرتها لو لم تقدم تلك الكفالة .

(٣) محكمة محل وقوع التصادم اذا حدث في المياه الداخلية أو في الموانئ أو المرافئ أو في المياه الإقليمية .

وقد قصد المشروع من هذا التعدد التيسير على صاحب الدعوى بمحبه اختيارا رحبا لاقامة دعواه في المكان الأنسب له . كما أجاز له الاتفاق على رفع دعواه أمام محكمة غير المحاكم المذكورة أو عرض النزاع على التحكيم (م ٢/٢٣١) .

ونكلمت المادة ٢٣٢ عن تقادم دعاوى التعويض الناشئة عن التصادم فجعلت مدته سنتين تسري من تاريخ وقوع الحادث . أما حق رجوع السفن المتصادمة بعضها على البعض الآخر بناء على المسئولية التضامنية بينها - المشار إليها في الفقرة الأخيرة من المادة ٢٢٦ فينقضي بمضي سنة واحدة من تاريخ الوفاء (م ٢٣٣) .

٢ - وفي الفصل الثاني عالج المشروع المساعدة والانقاذ مستهديا بأحكام الاتفاقية الدولية الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالمساعدة والانقاذ المنعقدة ببروكسل في الثالث والعشرين من سبتمبر سنة ١٩١٠ .

وافتشحت المادة ٢٣٤ أحكام المساعدة والانقاذ بـمعين نطاق تطبيقها واشترطت لذلك توافر شرطين :

أولهما : أن تكون السفينتان المنقذة والمنكوبة ، من السفن البحرية أو أن تكون احدهما على الأقل من هذه السفن والأخرى من مراكب الملاحة الداخلية . وعلى ذلك لا يعتبر من قبيل المساعدة البحرية ما تؤديه مركب من مراكب الملاحة الداخلية لمركب داخلي آخر ولو كان في المياه البحرية . كما لا يعتبر انشغال حطام السفن الغارقة أو البضائع التي توجد في البحر مساعدة بحرية لأنها لم تقدم الى منشأة عائمة . ولا أهمية للمياه التي قدمت فيها المساعدة أو يجري فيها الانقاذ سواء كان ذلك في البحر أو في الملاحة الداخلية .

وثانيهما : أن تكون العائمة المنكوبة في خطر يهددها بالهـلاك أو الغرق ولا يشترط أن يكون الخطر حالا بل يكفي أن يكون محتمل الوقوع .

والأصل أن المساعدة البحرية اختيارية لا يفرضها القانون على السفن لأنها قد تعرضها للخطر . فاذا طلبت السفينة المنكوبة النجدة ، فلا جناح على السفينة التي تسمع النداء ان هي أعرضت عنه . ولا شك أن امتناعها عن النجدة يعتبر عملا منافيا للأخلاق وآداب المهنة ، ولكن الأمر بهون اذا تعلق بانقاذ أموال أما اذا طلبت النجدة لانقاذ أشخاص يصارعون الموت في البحر فان الامتناع عنها يكون عملا غير انساني ولهذا جعلت المادة ٢٤٢ المساعدة في هذه الحالة اجبارية دون أية تفرقة تقوم على الجنسية أو اللون أو الدين . بل ذهبت إلى أبعد من ذلك فقرضت الالتزام بالانقاذ - أخذا بأحكام المعاهدة - ولو كان الشخص المعرض لخطر الهلاك من الأعداء .

بيد أن انقاذ الأرواح البشرية لا يكون واجبا - حسبما تقضي المادة ٢٤٢ ... الا اذا كان لا يعرض السفينة المنقذة أو الأشخاص الموجودين عليها لخطر جدي . اذ لا جدوى في انقاذ شخص اذا كان مقابل هــ . لذا الانقاذ هلاك شخص آخر . ولا يقع الالتزام بالمساعدة - في هذه الحالة - على مالك السفينة أو تجهزها وانما على الربان فهو المسؤول عن مخالفته مدنيا وجزائيا (المادة ٢٤٢ / ٢) وجدير بالذكر أن المادة ٢٣٠ التي تضع على ربانة السفن المتصادمة مثل هذا الالتزام لا تخرج عن كونها تطبيقا خاصا على المبدأ العام الذي تقرره المادة ٢٤٢ .

والمساعدة البحرية غير مجانية ، وينبغي ألا تكون مجانية ليجد المنقذ حافزا ماديا يدفعه إليها ولهذا جعلت المادة ٢٣٥ أجرا عليها هو المكافأة . واشترطت لاستحقاقها أمرين : أولهما : أن تؤدي المساعدة أو الانقاذ إلى نتيجة نافعة فاذا بذل الجهد ولم يثمر فلا تستحق المكافأة . أما اذا أسفرت المساعدة عن نجاح جزئي كما اذا ساهمت في تقليل الأخطار التي تعرضت لها السفينة المغاثة ، أو ترتب عليها تحسين مركزها عن ذي قبل ، فان المنقذ يستحق مكافأة جزئية . وثانيهما : ألا تتجاوز المكافأة قيمة الأشياء التي أنقذت اذ خير لصاحب المال أن يتركه يفرق من أن يدفع عن انقاذه مكافأة تربو على قيمته .

وجدير بالذكر أنه لا يلزم أن تكون السفينة المنقذة والسفينة المنكوبة مملوكتين لأشخاص مختلفين بل تستحق المكافأة ولو كانت السفينتان مملوكتين لشخص واحد ، ذلك أن المكافأة لا تستحق لمالك السفينة المنقذة وحده وانما يكون ارجال الطاقم الذين اشتركوا في الانقاذ نصيب فيها ، كما أن أمرها يهم الشاحنين والمؤمنين ، ومن ثم وجب النظر الى كل سفينة على استقلال ولو كانت السفن كلها ملكا لشخص واحد (م ٢٣٥ / ٣) .

واذ كانت السفينة المنكوبة أقدر من غيرها على تقدير الخطر الذي يهددها ، فانه ينبغي أن يترك لها تقدير طلب المساعدة . فاذا لم تطلبها فلا يجوز أن تفرض عليها : فقد تكون لديها وسائل أخرى للتخلص من الخطر

ولذلك قضت المادة ٢٣٦ بعدم استحقاق المكافأة اذا رفضت السفينة المنكوبة المساعدة . غير أن الرفض يجب أن يكون صريحاً حتى لا يترك مجالاً لتأويل المراد منه ، كما يجب أن يكون لأسباب معقولة حفزا للسفينة المنقذة على الاقدام على المساعدة رغم قرار الرفض اذا قدرت أنه ظاهر الخطأ وأن حياة الأشخاص وسلامة السفينة تستلزمان التدخل السريع .

ولما كانت المساعدة معونة اختيارية ، فان لازم ذلك ألا يكون تقديمها تنفيذا لالتزام عقدي أو قانوني سابق ، لأنها اذا كانت كذلك فان مصدر هذا الالتزام هو الذي يحدد المكافأة عنه من حيث استحقاقها ومقدارها . ولهذا نصت المادة ٢٣٧ على عدم استحقاق أية مكافأة في حالة القطر والارشاد اذا حدث أثناء تنفيذ العملية ما يستوجب أن تقوم السفينة القاطرة أو المرشدة بانقاذ السفينة المقطورة أو المرشدة أو انقاذ ما عليها من أشخاص أو أموال ، لأن أعمال الانقاذ العادية مما يدخل في نطاق التزامات السفينة القاطرة أو المرشدة . ومع ذلك اذا قدمت هذه السفينة خدمات استثنائية لا تدخل عادة في عقد القطر أو الارشاد ولا تعتبر تنفيذاً له استحققت مكافأة نظير هذا الجهد الإضافي .

وأخذاً بأحكام الاتفاقية قضت الفقرة الأولى من المادة ٢٣٩ بعدم استحقاق أية مكافأة عن انقاذ الأشخاص ذلك أن الروح البشرية لا تقوم بمال ، وأن انقاذها واجب انساني ينبغي أن يؤديه كل فرد دون أن يستظر أجراً عنه . ومع ذلك فقد جعل المشروع لمنقذي الأرواح البشرية - اذا تدخلوا بمناسبة الحادث الذي أدى الى المساعدة أو الانقاذ - حصة عادلة في المكافأة التي تعطى لمن قاموا بانقاذ الأموال - اذ ليس من العدل أن يحصل منقذوا الأموال على مكافأة في حين لا يستحق منقذوا الأرواح شيئاً منها مع أن انقاذ الأرواح لم يحصل على حده بل اقتضى الحال انقاذ الأموال والأرواح في نفس الوقت (م ٢/٢٣٩) .

وتناول المشروع كيفية تقدير المكافأة وتوزيعها بين السفن التي اشتركت في المساعدة والانقاذ ، وتقسيم حصة كل سفينة منها بين مالكيها

وربانا وبجارتها ، فنص في المادة ٢٣٨ على أن الأصل أن يترك كل هذا لاتفاق ذوي الشأن ، فاذا لم يتفقوا كان التقدير للمحكمة . ومع ذلك لم يشأ المشروع أن يفرض قواعد المتعلقة بتوزيع المكافأة بين المالك والربان والبحارة على السفينة المنقذة اذا كانت أجنبية ، لأن الأمر يتعلق بشأن من شئونها الداخلية ، فأثر أن تم التسوية وفقا لأحكام قانون الدولة التي تتمتع السفينة بجنسيتها وهو ما نصت عليه الفقرة الأخيرة من المادة ٢٣٨ .

ولما كان الانقاذ يحصل عادة في ظروف لا تسمح بسلامة تقدير الشروط التي يتم بمقتضاها لا سيما فيما يتعلق بتقدير المكافأة ، فقد رأى المشروع أن يمنح المحكمة سلطة واسعة في هذا الشأن ، حماية للطرف الذي قد يرضخ تحت تأثير هذه الظروف لشروط جائرة ، ولهذا أجاز في المادتين ٢٤٠ و ٢٤١/٣ للمحكمة ابطال الاتفاق أو تعديله في الحالات الآتية :

أولا - إذا أبرم الاتفاق وقت الخطر وتحت تأثيره متى رأى القاضي أن الشروط المتفق عليها ليست عادلة .

ثانيا - إذا شاب رضا أحد الطرفين عيب التدليس أو اخفاء الحقيقة . كان يوهم المنقذ السفينة الأخرى أنها في خطر لتقبل انقاذه لها ، أو كأن تخفي السفينة طالبة النجدة حقيقة الخطر عن المنقذ ليرضى بمكافأة بسيطة .

ثالثا - إذا كانت قيمة المكافأة لا تناسب - زيادة أو نقصا - والخدمات التي أدبت .

رابعا - إذا تبين أن الأشخاص الذين تولوا الانقاذ ارتكبوا أخطاء جعلت الانقاذ لازما فللمحكمة أن تخفض قيمة المكافأة المتفق عليها أو ترفضها كلية . كما اذا أشعلوا النار في السفينة ليتولوا اطفائها ، أو اذا ارتكبوا سرقات أو أخفوا أشياء مسروقة أو وقع منهم غير ذلك من أعمال الغش أثناء عملية الانقاذ .

وبينت المادة ٢٤١ الأسس التي يجب على المحكمة مراعاتها وهي
تقدر المكافأة أو تفصل في كيفية توزيعها - ويمكن ردها إلى أمرين :
أولهما : الظروف التي تمت فيها المساعدة ومدى النجاح الذي ترتب
عليها . فيدخل القاضي في اعتباره الفائدة التي نتجت عن الانقاذ ،
والجهود التي قامت بها السفينة المنقذة وطاقمها ، والمخاطر التي كانت
تحيط بالسفينة المنكوبة وركابها وطاقمها وحمولتها وبالمنقذين والسفينة
المنقذة ، والمدة التي استغرقتها عمليات المساعدة والانقاذ ، والمصاريف
التي تكبدتها السفينة المنقذة ، والأضرار التي لحقتها ، وأخطار المسؤولية
وغير ذلك مما تعرض له المنقذون ، وقيمة المهمات التي استعملوها مع
مراعاة نوع الخدمة المخصصة لها السفينة المنقذة اذا اقتضى الحال ذلك .
وثانيهما : قيمة الأشياء التي أنقذت على ألا تتجاوز المكافأة قيمة هذه
الأشياء .

واختتم المشروع أحكام هذا الفصل بالنص في المادة ٢٤٣ على
تقادم مدته ستان تنقضي به دعوى المطالبة بالمكافأة عن المساعدة والانقاذ
وتسري المدة من تاريخ انتهاء هذه الأعمال .

٣ - أما الفصل الثالث والأخير من هذا الباب فقد عالج فيه المشروع نظام
الحسارات البحرية المشتركة (العوارية العامة) ، وهو نظام استقر عليه
العرف البحري منذ زمن بعيد ، ووضعت في شأنه قواعد اتفاقية جمعيتها
جمعية القانون الدولي في مؤتمر يورك سنة ١٨٦٤ وانفوس سنة ١٨٧٧
وصارت تعرف باسم «قواعد يورك وانفوس» ووفق عليها في مؤتمر
ليفربول سنة ١٨٩٠ ثم تتابع تعديلها فأعيدت صياغتها في استكهولم عام
١٩٢٤ ثم عام ١٩٥٠ وأدخلت على هذه الصياغة الأخيرة بعض تعديلات
عام ١٩٧٤

وقد لاقت هذه القواعد نجاحا دوليا كبيرا اذ ذاع الاتفاق بين
ذوي الشأن في الملاحة البحرية على تطبيقها ، ودرج القضاء على اعمالها
بوصفها تعبيراً عن العرف البحري ، كما أخذت هذه القواعد تجد طريقها

إلى التشريعات البحرية الحديثة ، ومن ثم كان طبيعيا أن يستهدى بها المشروع في تنظيمه للخسارات المشتركة .

وقد استهل المشروع أحكام الخسارات المشتركة بالكلام في مصادرها فنص في المادة ٢٤٤ على أن الأصل هو ترك الحرية لأصحاب الشأن لتنظيم كيفية توزيع الخسارات بينهم باتفاق يعقدونه لهذا الغرض . فإذا لم يوجد اتفاق . طبقت نصوص القانون . وإذا غاب النص ، طبق العرف البحري .

وقسمت المادة ٢٤٥ الخسارات البحرية إلى نوعين خسارات مشتركة وأخرى خاصة . وتولت المادة ٢٤٦ تعريف كل من النوعين . وبدأت بتعريف الخسارة المشتركة بأنها كل تضحية أو مصروفات غير اعتيادية يبذلها الربان أو ينفقها قصدا وبكيفية معقولة من أجل تأمين المصالح المشتركة دفعا لخطر يهدد السفينة وشحنتها . ثم عرفت الخسارة الخاصة بأنها الخسارة التي لا تتوافر فيها هذه الشروط . ولما كانت الخسارة المشتركة تستلزم توافر شروط معينة فالأصل أن تكون الخسارة خاصة حتى يقوم الدليل على توافر هذه الشروط فتعتبر مشتركة .

واشترطت المادة ٢٤٦ لاعتبار الخسارة مشتركة ما يأتي :

أولاً- أن يكون هناك خطر يواجهه الربان يهدد السفينة والشحنة . فالفرض أن الرسالة البحرية تعرضت للخطر ، وأن التضحية التي وقعت كانت من أجل النجاة منه ، ومن ثم فإن المصاريف التي ينفقها الربان أو الأضرار التي تلحق بالبضاعة أو بالسفينة لا تعتبر من قبيل الخسارات المشتركة إذا لم يكن هناك خطر يهدد السفينة وشحنتها في ذات الوقت . وعلى العكس من ذلك تعتبر التضحية الاختيارية التي يقرم بها الربان خسارة مشتركة إذا وقعت تحت تأثير الخطر المشترك ويكون توزيع هذه الخسارة على المجهز والشاحنين بسبب أن الخطر لم يكن قاصرا على فريق دون آخر ولكنسه كان يهدد الجميع على السواء . بيد أنه لا يشترط أن يكون الخطر حالا

بل يكفي أن يكون محتمل الوقوع لأن اشتراط الخطر الحال من شأنه احجام الربان عن التصرف حتى اللحظة الأخيرة وهو ما يقلل من أثر التضحية التي يقوم بها الربان ويمكن من وقوع الضرر الذي أريد دفعه . كما لا يشترط أن يكون الخطر حقيقيا بل يكفي أن يعتقد الربان أن هناك خطرا يهدد الرسالة البحرية اذا قام تحت تأثير هذا الاعتقاد باجراء التضحية . انما لا يعني ذلك أن الربان يكون ذا سلطان مطلق في تقدير وجود الخطر من عدمه ، بل يجب أن يكون تصرفه مبنياً على مبررات معقولة في الظروف التي وجد فيها .

ولا أهمية في هذا الصدد لسبب الخطر - سواء كان السبب في الخطر المهدد للسفينة وحمولتها هو القوة القاهرة أو خطأ أحد المشاركين في الرحلة ، اذ العبرة هي بتوافر الخطر - بغض النظر عن سببه وبالغاية من الاجراء الذي يتخذه الربان حياله . فمتى توافر الخطر واستهدفت التضحية دفعه من أجل السلامة العامة اعتبرت خسارة مشتركة . ولذلك نصت المادة ٢٤٩ على أنه لا يحول دون اعتبار الخسائر مشتركة أن يقع الحادث الذي نشأت عنه بخطأ أحد المشاركين في الرحلة مع عدم الاخلال بحق ذوي الشأن في الرجوع على من صدر منه الخطأ . على أنه لا يجوز لمن صدر منه الخطأ أن يطالب باعتبار ما لحقه من ضرر خسارة مشتركة

ثانياً - أن يواجه هذا الخطر ببذل تضحية غير اعتيادية يقوم بها الربان اختياراً . فيجب لاعتبار الخسارة مشتركة أن يقتضي الحادث البحري ببذل تضحية غير اعتيادية أو اتفاق مصاريف غير عادية لاتقاء الخطر المهدق بالسفينة وشحنتها . ومن ثم فلا تعتبر خسارة مشتركة النفقات والأضرار العادية أي الطبيعية التي تبذل بحسب المجرى العادي للأمر اذا لا تتوافر فيها أوصاف التضحية .

كما يجب أن تكون التضحية عن ارادة حرة من الربان ، كأن يقرر رسو السفينة في ميناء قريب ليتجنب الخطر ، فتكون تكاليف الرسو

خسارة مشتركة ، أو يقرر الجنوح بها على شاطئ رملي فتكون مصاريف تعويمها واصلاحها خسارة مشتركة ، أو يقرر القاء بعض البضائع في البحر لتخفيف حمولتها . أما اذا لم تكن التضحية ارادية فان الخسارة تكون خاصة ، كأن تقذف الرياح ببعض البضائع في البحر فيكون ذلك سببا في نجاة السفينة من العاصفة ، أو تفرض التضحية أو الاتفاق على الربان من قبل السلطات العامة مثلا ، فلا تعتبر الخسارة مشتركة . على أنه يجب أن تكون التضحية أو الاتفاق بمقدار معقول ، أي إلى الحد الضروري لاتقاء الخطر دون مبالغة فاذا جاوز هذا الحد صار اسرافا من الربان يتحمل المجهز المقدار الزائد منه .

الثالث - أن يقصد الربان من بذل التضحية أو اتفاق المصروفات تأمين أرباب المصالح المشتركة في الرسالة البحرية . فيجب أن تبذل التضحية أو تنفق المصاريف في سبيل السلامة العامة للسفينة والحمولة معا ولو كانت موجهة إلى السفينة أو الحمولة وحدها ما دام أن الهدف هو انقاذهما جميعا من الخطر الذي يتهدهما . أما اذا اقتصر الخطر على تهديد احدهما دون الأخرى ، فلا يتحمله إلا صاحب العنصر المهدد لأن التضحية كانت لمصلحته وحده ولا شأن للآخرين به . فاذا جنحت السفينة مثلا وفرغت منها البضاعة بقصد تخفيف حمولتها وانقاذ السفينة والحمولة معا كانت مصاريف التفريغ خسارة مشتركة . أما اذا كانت البضاعة قد فرغت ووصلت إلى البر سالمة فأن مصاريف تعويم السفينة بعد ذلك إنما تهدف إلى انقاذ السفينة وحدها ولذلك تكون خسارة خاصة بالسفينة . وبالمثل لا تعتبر خسارة مشتركة التضحية بقصد انقاذ بضائع معينة لم يكن هلاكها يؤثر على بقية البضائع ولا على السفينة .

تلك هي الشروط اللازمة لاعتبار الخسارة مشتركة . وفي قواعد « يورك وانفرس » المعنية بالأرقام ، وفي بعض التشريعات البحرية صور عديدة لما يعتبر من الخسائر المشتركة من أبرزها : القاء البضائع في البحر ، والأضرار التي تلحق السفينة والشحنة أو احدهما بسبب الماء أو

غيره مما يلزم لاختداد حريق شب فيها ، والنفقات التي تصرف في حالة
الخروج القهري لتخفيف حمولة السفينة ، والأشياء والمؤن التي تقتضي
السلامة العامة استعمالها كوقود للسفينة ، ونفقات مساعدة السفينة وقطرها
ولم ينقل المشروع هذه النصوص لأنها من الجزئيات والأمثلة التي لم يشأ أن
يشمل بها نصوصه .

أما الخسارات الخاصة - وهي التي لا تتوافر فيها الشروط السابقة -
فقد أجرى المشروع في شأنها القواعد العامة فيتحمل الخسارة مالك الشيء
أو من أنفق المصاريف على أن يكون له الرجوع على من أحدث الضرر
أو من أفاد من المصاريف التي أنفقت وهو ما أكدته المادة ٢٤٧

وتناول المشروع ما يدخل وما لا يدخل في الخسارات المشتركة
فأشار إلى أنه لا تدخل في الخسارات المشتركة إلا الأضرار والمصاريف
الناشئة مباشرة عن عمل له صفة الخسارة المشتركة . فإذا كان الضرر غير
مباشر فلا يجوز اعتباره من الخسارات المشتركة ومن ذلك النفقات الناجمة
عن تعطيل السفينة أو فروق الأسعار فلم يدخلها المشروع في الخسارات
المشتركة (م ٢٥٠ / ١ ، ٢) .

كما تعرض المشروع لمسألة النفقات البديلة . فإذا اقتضت الضرورة
صرف نفقات معينة تدخل بطبيعتها في الخسارات المشتركة ثم استبدلت
بها نفقات أخرى ، فإن المبلغ الذي يقبل في الخسارات المشتركة هو الذي
أنفق فعلا لا المبلغ الذي كان مزعما اتفاقه بشرط ألا يزيد عليه ، إذ لا
يجوز أن يكون من شأن استبدال النفقة زيادة أعباء المشاركين في الخسارة .
كما إذا أصيبت سفينة بضرر يعتبر مشتركا ولحقأت الى ميناء لاصلاحها ،
ولكن على مقربة منه يوجد ميناء آخر يمكن فيه اصلاح السفينة بشروط
أحسن وأوفر فيقرر الربان استئجار قاطرة لجر السفينة الى هذا الميناء
الآخر . فمصاريف القطر - وان لم تنفق بقصد السلامة العامة ولتفادي
الخطر اذ الفرض أنه قد زال - الا انها تعد - في هذه الحالة - من الخسارات

المشتركة باعتبارها قد حلت محل مصاريف أخرى لها وصف الخسارة المشتركة ولكن في حدود المصاريف الأولى (المادة ٢٥٠ / ٣) .

وأشارت المادة ٢٥١ إلى البضائع التي لا يراعى العرف البحري في طريقة شحنها ، كما اذا شحنت على سطح السفينة بضائع خلافا لما يقضي به العرف البحري . فاذا أنقذت وجب ادخالها في الخسارات المشتركة لتحمل نصيبا من الضرر المشترك . أما اذا ضحيت فلا يجوز للمالكها طلب اعتبارها من الخسارات المشتركة الا إذا أثبت أنه لم يوافق على طريقة شحنها المخالفة للعرف .

ونصت المادة ٢٥٢ على أنه لا يدخل في الخسارة المشتركة الهلاك أو التلف الذي يلحق البضائع التي تشحن بدون علم الربان - أي خلصة - والبضائع التي يقدم عنها عمدا وصف غير صحيح . أما اذا قدم بيان عن قيمة البضاعة بأقل من قيمتها وهلك أو تلفت فلا تدخل في الخسارة المشتركة الا على أساس القيمة التي وردت في البيان . ومع ذلك اذا أنقذت البضائع التي شحنت خلصة أو التي قدم بيان غير صحيح عن قيمتها أو وصفها ، فانها تساهم في الخسارة المشتركة على أساس قيمتها الحقيقية . وافتتحت المادة ٢٥٣ الأحكام المتعلقة بتسوية الخسارات المشتركة فأشارت إلى أن هذه التسوية تتم على أساس وجود مجموعتين ، احدهما دائنة والأخرى مدينة .

وتلجج في المجموعة الدائنة الأموال التي ضحيت والمبالغ التي أنفقت . وقد بينت المادة ٢٥٤ كيفية تقدير قيمة الخسارة سواء ما تعلق منها بالسفينة أو بالبضائع وجدير بالذكر أن المشروع أخذ في هذا الصدد بطريقة « فرق القيمة » وهي الطريقة التي أقرتها قواعد « يورك وانفرس » في صياغة عام ١٩٥٠ بدلا من « الطريقة النسبية » التي كانت سائدة منذ صياغة هذه القواعد عام ١٨٩٠ ، لأنها أكثر عدالة . فاعتد المشروع في حساب الخسارة بالفرق بين قيمة البضاعة بفرض وصولها سليمة وقيمتها تالفة في يوم تفريغها في مكان وصول السفينة أو في المكان الذي انتهت

اليه رحلتها . ولم يأخذ بطريقة التسوية بالنسبة أي احتساب الخسارة على أساس النسبة بين ثمن المثل للبضاعة السليمة يوم البيع والتمن الذي حصل به بيع البضاعة التالفة فعلا ثم تسترل ذات النسبة من ثمن المثل للبضاعة السليمة يوم التفريغ .

واعتبرت المادة ٢٥٥ من الخسارات المشتركة المبالغ التي تنفق للتنفيذ على ذوي الشأن لاجبارهم على دفع حصصهم في الخسارات المشتركة وتقبل في المجموعة الدائنة .

أما المجموعة المدينة فتدخل فيها الأموال التي أفادت من التضحية التي بذلت أو المبالغ التي أنفقت ، أي ما أنقذ من الأموال المشتركة في الرحلة (السفينة وأجرة النقل والبضائع) . وقد تولت المادتان ٢٥٦ و ٢٥٧ بيانها وبيان كيفية تقديرها .

ووضعت المادة ٢٥٩ المبدأ العام في توزيع الخسارات المشتركة فتمتصت بوجوب اجراء هذا التوزيع بين جميع ذوي الشأن في الرحلة البحرية على أساس النسبة بين المجموعة الدائنة والمجموعة المدينة حتى يتحدد نصيب كل عنصر مدين من مجموع الخسارات .

ويتولى التسوية خبير يعينه ذوو الشأن أو يعينه قاضي الأمور الوقتية بالمحكمة الكلية عند الخلاف (م ٢٦٠) . فاذا عارض أحدهم في التسوية التي يقترحها الخبير وجب عرضها على المحكمة (م ٢٦١) .

و ضمانا لدفع الحصص في الخسارات المشتركة أجازت المادة ٢٦٢ للربان حبس البضائع التي يجب أن تسهم في الخسارات حتى يقدم أصحابها حصصهم أو يقدموا ضمانا كافيا لدفعها .

وقررت المادة ٢٦٣ حق امتياز لاستيفاء الديون الناشئة عن الخسارات المشتركة وبينت الأموال التي يقع عليها هذا الامتياز .

ونفت المادة ٢٦٤ التضامن بين الملتزمين بالمساهمة في الخسارات المشتركة ومع ذلك أجرت عليهم حكما من أحكام التضامن وهو توزيع

نصيب المعسر منهم على الآخرين تقنيا لما استقر عليه العرف البحري في هذا الصدد .

وأخيرا تكلمت المادتان ٢٦٥ و ٢٦٦ في سقوط حق الاشتراك في الخسارات المشتركة فقررت المادة الأولى دفعا بعدم قبول طلب الاشتراك اذا لم يقدم الطلب كتابة خلال ثلاثين يوما ، وبينت إلى من يوجه هذا الطلب ومن أي وقت يسري ميعاده ، وتكلمت الثانية عن تقادم مدته سنتان تنقضي به دعاوى الاشتراك في الخسارات المشتركة . وتجري على هذا التقادم أسباب الانقطاع المقررة قانونا ، ويضاف إليها سبب آخر هو تعيين خبير التسوية اذ تنقطع المدة بهذا التعيين ويظل التقادم معطلا حتى ينهى مهمته فيسري عندئذ تقادم جديد مدته سنتان أيضا من انتهاء المهمة .

الباب الخامس

التأمين البحري

أفرد المشروع الباب الخامس والأخير للتأمين البحري ، وللتأمين أهمية بالغة في مجال التجارة الدولية والنقل البحري نظرا لكثرة المخاطر التي تكتنف الرحلة البحرية ، وتستهدف لها السفن والبضائع على السواء ، مما يقتضي التحصن من هذه المخاطر ، وحماية مصالح ذوي الشأن في الرحلة البحرية عن طريق التأمين البحري الذي أصبح عماد التجارة الدولية في العصر الحديث ، بحيث أصبح من النادر أن تبحر سفينة أو تنقل بضاعة أو يقدم مصرف على تحويل أي عملية من عمليات التجارة الدولية دون وجود وثيقة التأمين .

ويقوم التأمين البحري - في جوهره - على فكرة التعاون والتكافل بين المستأمينين بأن يؤدي كل منهم مبلغا معيناً للمؤمن بحبر الضرر الذي يصيب أيا منهم عند وقوعه ، وبذلك لا ينهض المضرور وحده بتحمل العبء ، وإنما يوزع عبء هذا الضرر - عن طريق المؤمن - على كل المستأمينين الذين يتعاونون جميعا على جبره ، وهو ما ينفي عن العقد شبهة المقامرة ، ويجعله من عقود التعويض التي يقتصر فيها الأمر على جبر الضرر فحسب ، وتعويض المضرور بقدر ماناله من خسارة ، دون الحصول على أية فائدة تجعله في وضع مالي أفضل مما كان عليه قبل تحقق الضرر ، وهو المعنى الذي حرص المشروع على إبرازه وتأكيداه حين نص في المادة ٢٦٧ على أن : « يعتبر عقد التأمين عقد تعويض ولا يجوز أن يترتب عليه افادة المؤمن له من تحقق الخطر بما يزيد على القدر الحقيقي للضرر . ويبطل كل اتفاق يخالف ذلك » .

وقد أصبح التأمين في الوقت الحاضر فنا يعتمد على علم الاحصاء ، ويقوم على حساب المخاطر المحتملة وتقدير الخسارة تقديرا دقيقا ، بحيث يستطيع

المؤمن أن يتبين حقيقة موقفه عند التعاقد ، وأن يقيم التوازن بين الأقساط التي يقتضيها والخسارة التي يتحملها مضافا إليها قدر من الربح ، الأمر الذي تنتفي معه مظنة التجهيل والغرر عند التعاقد . يضاف إلى ذلك أن المؤمن يعمل عادة على إعادة التأمين لدى مؤمن آخر لضمان ما قد يتعرض له من خسارة ، فيتقضى بذلك كل ضرر محتمل .

وقد اتبع المشروع في معالجته للتأمين البحري تقسيما منطقيا فضمنه فصلين أولهما : في الأحكام العامة ، وثانيهما : في الأحكام الخاصة ببعض أنواع التأمين كالتأمين على السفن ، والتأمين على البضائع والتأمين من المسؤولية .

١ - أما الأحكام العامة فقد تناول فيها المشروع ثلاثة موضوعات هي عقد التأمين ، وتسوية الأضرار والتفاد - وخصص لكل منها فرعاً مستقلاً .

أ - واستهل المشروع أحكام الفرع الأول بالتعريف بعقد التأمين البحري (م ٢٦٧) - ثم بين وسيلة اثباته . فاشتراط اثباته بالكتابة مؤيداً في ذلك ما جرى عليه العمل من إفراغ هذا العقد في محرر يسمى وثيقة التأمين . ولما كان المؤمنون قد درجوا على تحرير هذه الوثيقة في صورة نماذج مطبوعة بلغات أجنبية وبمحروف دقيقة ، فقد أوجب المشروع - حماية لطالب التأمين - كتابتها باللغة العربية مع جواز أن تضاف إليها إحدى اللغات الدولية في التعامل . كما أوجب إبراز الشروط المطبوعة بشأن الأحوال التي يتعرض فيها حق المؤمن له للبطلان أو السقوط أو تحديد الضمان بأن تكتب بحروف أكثر ظهوراً أو أكبر حجماً (م ٢٦٩) وذلك لاستلفات نظر طالب التأمين إلى أهمية هذه الشروط وأثرها على حقوقه فلا يقدم على توقيع الوثيقة الا وهو على بينة منها .

وتناولت المادة ٢٧٠ شكل وثيقة التأمين فأجازت أن تكون باسم المؤمن له أو لأمره أو للحامل . وتتوقف طريقة تداول الوثيقة على الشكل الذي أفرغت فيه ، فإذا كانت تحمل اسم المؤمن له

انتقلت بطريق الحوالة ، واذا كانت لأمره انتقلت بطريق التظهير .
أما إذا كانت لحاملها فإنها تنتقل بطريق التسليم .

كما أجازت الفقرة الثانية من المادة ٢٧٠ أن يعقد التأمين لمصلحة شخص غير معين أي لمصلحة شخص غير محدد وقت العقد ، وغالبا ما يقع ذلك في التأمين على البضائع . ذلك أن البضاعة المشحونة قد تكون محلا لبئوع متعاقبة أثناء نقلها بحيث يستحيل أن يعرف وقت إبرام عقد التأمين من يكون مالكا لها عند تحقق الخطر ووقوع الحادث ، ومن ثم تحرر الوثيقة لمصلحة شخص غير معين (من يثبت له الحق) ، وتتداول هذه الوثيقة مع سند الشحن ذاته . وهذا اللون من التأمين يعتبر صورة من صور الاشتراط لمصلحة الغير ، ومن ثم تطبق عليه أحكامه ، فيكون للمتفع عند تحقق الخطر ، أن يطالب المؤمن مباشرة بمبلغ التأمين (م ١٥١ / ٢ من قانون التجارة) .

وقررت الفقرة الأخيرة من المادة ٢٧٠ مبدأ هاما هو حق المؤمن في أن يتمسك قبل حامل الوثيقة ، ولو كانت اذنية أو لحاملها ، بالدفع التي يجوز له توجيهها إلى المتعاقد الأصلي على خلاف المتبع في الأوراق التجارية . ذلك أن شرط الاذن أو الحامل إنما يقصد به التعديل في اجراءات الحوالة بالزول عن اجراء اعلانها أو قبولها ، ولا يمكن أن يفترض معه - بغير اتفاق صريح في الوثيقة - نزول المؤمن عن حقه الموضوعي في التمسك قبل الحامل بالدفع التي كانت له قبل المتعاقد الأصلي .

ولما كانت عقود التأمين لا تبرم عادة بعد مناقشة حرة من الطرفين لشروطها ، وإنما تتضمنها وثائق مطبوعة يفرض المؤمن شروطها ، ولا يملك طالب التأمين الا الاذعان لها والتسليم بها . فقد حرص المشروع على حماية المؤمن له مما قد يرد في العقد من شروط تعسفية . فنصت المادة ٢٧٢ على بطلان هذه الشروط إذا

تبين أنه لم يكن لمخالفتها أثر في وقوع الحادث المؤمن منه .
وخصت المادة بالذكر الشرط الذي يقضي بسقوط حق المؤمن له
بسبب مخالفة القوانين واللوائح ، إلا إذا انطوت هذه المخالفة على
جناية أو جنحة عمدية فعندئذ يكون المؤمن له قد ارتكب خطأ
جسيما يبرر سقوط حقه - وكذلك الشرط الذي يقضي بسقوط
حق المؤمن له بسبب تأخره في اعلان الحادث المؤمن منه إذا تبين
أن التأخير كان بعذر مقبول . أما شرط التحكيم فلا يبطل إلا إذا
ورد بين الشروط العامة المطبوعة ولم يتخذ شكل اتفاق خاص
منفصل .

وأجازت المادة ٢٧٣ أن يكون محلا للتأمين كل مصلحة
مشروعة بما في ذلك الربح المتوقع بوصفه عنصرا من عناصر الضرر
الذي يهدف التأمين إلى جبره وهو يشمل بحسب القواعد العامة
ما لحق المضرور من خسارة وما فاتته من ربح . كما اشترط النص
كذلك أن يكون للمؤمن له أو المستفيد مصلحة في عدم وقوع
الخطر حتى لا يسعى إلى احداثه بقصد الحصول على التأمين .

وتناولت المادة ٢٧٤ عقد اعادة التأمين ، وهو التأمين الذي
يعقده المؤمن مع مؤمن آخر لضمان ما يلتزم بدفعه للمؤمن له عند
تحقق الخطر . ولما كان المؤمن له في التأمين الأصلي لا تربطه أي
علاقة قانونية بالمؤمن الثاني نظرا لاستقلال عقد التأمين الأصلي عن
عقد اعادة التأمين ، فانه لا يكون له أن يرجع مباشرة على المؤمن
الثاني بمبلغ التأمين استنادا لعقد اعادة التأمين .

وواجهت المادة ٢٧٥ حالة ما اذا اشترك عدة مؤمنين في
التأمين على خطر واحد بعقد واحد ، وهو ما يحدث عادة في التأمين
على السفن نظرا لارتفاع قيمتها ، فالزمت كلا منهم بنسبة حصته
في مبلغ التأمين دون تضامن بينهم مؤيدة بذلك ما استقر عليه العمل
في هذا الشأن .

ولما كان لا يكفي لانعقاد التأمين أن يكون الشيء المؤمن عليه معرضا للخطر ، بل ينبغي كذلك ألا يكون الخطر المؤمن منه قد تحقق أو زال قبل التأمين والا كان العقد باطلا لانعدام محله .
فقد نصت المادة ٢٧٧ على بطلان التأمين الذي يبرم بعد تحقق الخطر المؤمن منه أو زواله . ونظرا لصعوبة اثبات علم الطرفين بوقوع الخطر الموجب للمسئولية أو زواله قبل اجراء التأمين ، فقد وضع المشروع قرينة على هذا العلم هي أن يكون نبأ تحقق الخطر أو زواله قد بلغ إلى المكان الذي يوجد فيه المؤمن له قبل اصدار أمره باجراء التأمين ، أو إلى مكان توقيع العقد قبل أن يوقعه المؤمن - وهي قرينة قانونية قاطعة لا يجوز دحضها بالدليل العكسي .

على أنه إذا كان التأمين معقودا على شرط الأنباء السارة أو السيئة ، فلا تكفي القرينة السابقة لاثبات العلم ، بل ينبغي اقامة الدليل على علم المؤمن له بتحقيق الخطر أو علم المؤمن بزواله .

وأجملت المادة ٢٧٨ التزامات المؤمن له . ومن الطبيعي أن يكون الالتزام بدفع قسط التأمين في مقدمتها . ثم يأتي بعد ذلك التزامه ببذل العناية المعقولة للمحافظة على السفينة أو البضائع ثم الالتزام بالتصريح عند إبرام العقد وأثناء سريانه بالبيانات والمعلومات التي تمكن المؤمن من تقدير الأخطار وما قد يطرأ عليها من تغيير جوهري يكون من شأنه زيادتها اذ لا سبيل لعلم المؤمن بذلك إلا عن طريق المؤمن له ، لا سيما أن حسن النية الذي تمليه القواعد العامة في تنفيذ العقد يفرض على المؤمن له مراعاة الأمانة والصدق في الادلاء بهذه المعلومات . ثم يأتي أخيرا التزام المؤمن له باخطار المؤمن بكل حادث من شأنه أن يجعله مسئولا حتى يتسنى له تبين الظروف التي وقع فيها الحادث والتحقق من طبيعة الأضرار الناتجة عنه وقيمتها .

وتناولت المادة ٢٧٩ الآثار التي تترتب على تخلف المؤمن له عن الوفاء بنقطة التأمين ، وراعت فيما وضعته من أحكام المحافظة على حقوق طرفي العقد . فأجازت للمؤمن أن يوقف سريان العقد أو يفسخه وإنما بعد انقضاء مهلة معينة (خمسة عشر يوما) يستطيع المؤمن له خلالها اتقاء هذه النتيجة بأداء المتأخر فيعود مفعول العقد إلى السريان بعد أربع وعشرين ساعة من تاريخ الدفع . ولم يشأ المشروع إعادة سريان العقد في الحال بمجرد الدفع منعا لحالات الفشل اذ قد لا يقدم المؤمن له على الدفع الا بعد أن يكون قد وصل إلى علمه وقوع حادث يشمل التأمين .

على أنه اذا اختار المؤمن وقف سريان العقد لتخلف المؤمن له عن دفع القسط ، فلا يجوز له فسخه إلا بعد توجيه اخطار آخر للمؤمن له ينذره فيه بالفسخ .

وحماية لحقوق الغير حسن النية الذي تنتقل إليه ملكية وثيقة التأمين ، حرص المشروع في الفقرة الخامسة من المادة ٢٧٩ على ألا يجعل لوقف سريان العقد أو لفسخه أثرا بالنسبة إليه بشرط أن تنتقل إليه ملكية الوثيقة قبل وقوع أي حادث ، وقبل تبليغ الايقاف أو الفسخ إلى المؤمن له .

ولما كان للبيانات والمعلومات التي يدلي بها المؤمن له عند إبرام العقد أهمية قصوى في تقدير طبيعة الخطر ، ومدى احتمالته وتحديد القسط المناسب له ، فقد أجازت المادة ٢٨٠ للمؤمن طلب ابطال العقد اذا قدم له المؤمن له بيانات غير صحيحة ، أو كتم عنه بسوء قصد ما يلزم من البيانات متى كان من شأن الكتمان أو البيان غير الصحيح التقليل بصورة محسوسة من تقدير المؤمن لأهمية الخطر ، فيقع البطلان في هذا الفرض ولو لم يكن للبيان غير الصحيح أو الكتمان أثر في الضرر الذي حدث . وغني عن البيان أن السكوت أو الكتمان لا يكون مبطلا للعقد إلا إذا

تعلق بوقائع لا يتسنى للمؤمن العلم بها إلا عن طريق المؤمن له نفسه ، فإذا كانت الوقائع أو المعلومات معروفة للكافة ، ومفروضا معرفتها من المؤمن كما لو كانت البضاعة مرسله إلى دولة في حالة حرب ، وسكت المؤمن له عن بيان هذه الواقعة ، فلا يبطل التأمين لأن ما سكت عنه يدخل في عداد الوقائع ذات الشهرة العامة .

وإذا كان الأصل أن الكتمان أو البيان غير الصحيح لا يستتبع ابطال العقد إلا إذا كان متعلقا بوقائع سابقة على إبرامه ، إلا أن طبيعة عقد التأمين تقتضي أن يظل المؤمن على بينة من جميع الظروف الجوهرية التي تجدد أثناء سريان العقد وتجعل التزامه أفدح عبئا مما قدره عند التعاقد . ومن أجل ذلك ألزمت المادة ٢٨١ المؤمن له بأن يخطر المؤمن بالظروف الجوهرية التي تطرأ أثناء سريان العقد ، ويكون من شأنها زيادة الأخطار التي يتحملها المؤمن . وأجازت للمؤمن فسخ العقد إذا لم يحصل هذا الأخطار في الميعاد المحدد له . أما إذا تم الأخطار في الميعاد فقد فرق المشروع بين ما إذا تبين أن زيادة الأخطار غير ناشئة عن فعل المؤمن له ، وفي هذه الحالة يظل العقد ساريا مقابل قسط اضافي . وبين ما إذا كانت زيادة الأخطار ناشئة عن فعل المؤمن له ، وفي هذه الحالة يكون للمؤمن الخيار بين فسخ العقد مع احتفاظه بالحق في قسط التأمين ، أو ابقائه مع المطالبة بقسط اضافي .

ولما كان من واجب المؤمن له أن يلتزم الصديق والأمانة فيما يقدمه من بيانات عن الحادث المؤمن منه ، فقد رتب المادة ٢٨٢ سقراط حقه في التأمين إذا قدم بسوء نية بيانات غير مطابقة للحقيقة لتضليل المؤمن بشأن حقيقة الحادث .

وأخيرا ألفت المادة ٢٨٣ على عاتق المؤمن له الالتزام بالمحافظة على مصالح المؤمن تمشيا مع ما يوجبه حسن النية في تنفيذ العقود وما تقتضيه الأمانة والشفقة في المعاملات ، فأرجبت عليه

أن يبذل ما في استطاعته لانقاذ الأشياء المؤمن عليها ، وأن يتخذ كافة الاجراءات التحفظية للرجوع على الغير المسئول ورتبت هلى على تقصيره في القيام بهذا الالتزام مسئوليته عن تعويض الضرر الذي يلحق بالمؤمن نتيجة لهذا التقصير .

ومنعا من اتخاذ التأمين وسيلة للاثراء بدون وجه حق ، والحصول على تعويض يتجاوز قيمة الضرر ، نصت المادة ٢٨٤ على حق المؤمن في طلب ابطال العقد اذا اتضح له أن مبلغ التأمين يربو على قيمة الأشياء المؤمن عليها وثبت التدليس من جانب المؤمن له ، وفي هذه الحالة يبقى قسط التأمين بكامله للمؤمن . أما اذا انتفى التدليس فلا يبطل العقد ، وانما ينخفض مبلغ التأمين إلى قيمة الأشياء المؤمن عليها . وفي حالة ما إذا كان مبلغ التأمين أقل من القيمة الحقيقية للأشياء المؤمن عليها ، فلا يلتزم المؤمن إلا في حدود مبلغ التأمين .

وواجهت المادة ٢٨٥ تعدد التأمين على الخطر بعقود مختلفة وبمبالغ تزيد في مجموعها على قيمة الشيء المؤمن عليه ، ففرقت بين حالتين : حالة ما إذا كان المؤمن له حسن النية بأن يغالي عن خطأ أو سوء تقدير في تقويم الشيء المؤمن عليه . وفي هذه الحالة تعتبر العقود صحيحة ويمحوز له الرجوع — في حدود الضرر وبما لا يزيد على قيمة الشيء المؤمن عليه — على المؤمن المتعدين بنسبة مبلغ التأمين الذي يلتزم به كل منهم إلى القيمة الحقيقية للشيء المؤمن عليه . وحالة ما إذا ثبت الغش من جانب المؤمن له بأن عمد إلى عقد تأمينات متعددة على الشيء ذاته ابتغاء الحصول عند تحقق الخطر على تعويض يتجاوز قيمته الحقيقية ، فتكون هذه العقود جميعا قابلة للابطال بناء على طلب المؤمن في كل عقد .

ثم انتقل المشروع بعد ذلك إلى بيان التزامات المؤمن ، ونطاق مسئوليته عن الأضرار التي تلحق بالأشياء المؤمن عليها .

فأشارت المادة ٢٨٦ إلى أهم التزاماته وهو تعويض المؤمن له عن الضرر المؤمن منه في حدود مبلغ التأمين . وعددت المادتان ٢٨٧ و ٢٨٨ الأضرار التي يضمنها المؤمن ، وهي الأضرار المادية التي تصيب الأشياء المؤمن عليها بسبب الأخطار البحرية . وكذلك مساهمة الأموال المؤمن عليها في الخسارات البحرية المشتركة لأنها نتيجة الخطر المؤمن منه من جهة ، ولأنها في صالح المؤمن من جهة أخرى ، إذ أن التضحية التي كانت سببا في الخسارة المشتركة قد حفظت الشيء المؤمن عليه من الهلاك ، وجنبت المؤمن دفع مبلغ التأمين . كما يسأل المؤمن كذلك عن المصروفات التي تنفق بسبب خطر مؤمن منه لحماية الأموال المؤمن عليها أو للتخفيف من أثر الضرر ، كالمكافأة التي يستحقها من يقوم باطفاء حريق شب بالباخرة أو البضائع إذا كان التأمين يغطي خطر الحريق ، إذ أن هذه المصروفات تتم لمصلحة المؤمن .

وأضافت المادة ٢٨٨ مسؤولية المؤمن عن الأضرار الناشئة عن خطأ المؤمن له أو تابعيه البريين ، ما لم يثبت المؤمن أن الضرر ناشيء عن خطأ عمدي أو خطأ جسيم من جانب المؤمن له ، أو أنه ناشيء عن إهماله في بذل العناية المعقولة اللازمة لحماية الأشياء المؤمن عليها حتى لا يغريه التأمين بالإهمال في المحافظة على السفينة أو البضائع المؤمن عليها ، كما يسأل المؤمن كذلك عن الأضرار الناشئة عن خطأ الربان والبحارة ، ولا يستثنى من ذلك إلا الأضرار التي تلحق بالسفينة نتيجة خطأ عمدي من الربان (م ٢/٣٠٤) .

وساقت المادة ٢٨٩ أمثلة للأخطار التي لا يشملها التأمين إلا باتفاق خاص ، وفي مقدمتها خطر الحرب والاضطرابات والثورات وأعمال التخريب وغيرها من الأخطار الاستثنائية البحتة .

وتكفلت المادة ٢٩٠ ببيان أخطار الحرب التي تدخل في التأمين إذا اتفق على ضمان الخطر الحربي . ولا يلزم لتحقيق هذه

الأخطار أن تكون الحرب معلنة وفقا لمبادئ القانون الدولي العام ، ولا أن تكون حالة الحرب ما زالت مستمرة ، وإنما يكفي أن يكون الخطر ناتجا في الواقع عن أعمال حربية ولو حدث بعد انتهاء حالة الحرب ، كما اذا مست السفينة لغما بحريا متخلفا عن الأعمال الحربية .

ولما كان قد يتعذر في بعض الأحيان تحديد ما إذا كان الضرر ناشئا عن خطر بحري أو خطر حربي ، وكانت الأخطار الحربية تعتبر أخطارا استثنائية ، فقد افترضت المادة ٢٩١ اعتبار الخطر في هذه الحالة خطرا بحريا . وهي قرينة يجوز للمؤمن الذي يتمسك باستبعاد الأخطار الحربية أن يدحضها باثبات الخطر الحربي .

وعددت المادة ٢٩٢ الأضرار التي لا يسأل عنها المؤمن ، وأهمها الأضرار المادية الناشئة عن العيب الذاتي في البضائع المؤمن عليها أو عدم كفاية تغليفها أو حزمها اذ لا يعتبر الضرر في هذه الحالات ناتجا عن الحوادث البحرية . وكذلك النقص الطبيعي الذي يطرأ على البضائع أثناء الطريق . والأضرار الناجمة عن الغرامات والمصادرة والوضع تحت الحراسة ، أو الناشئة عن أعمال التهريب أو ممارسة تجارة ممنوعة . والأضرار التي لا تعتبر تلفا ماديا يلحق بالأشياء المؤمن عليها كالتأخير والبطالة وفروق الأسعار .

ب - وتناول المشروع في الفرع الثاني من هذا الفصل تسوية الأضرار التي تلحق بالأشياء المؤمن عليها . والأصل أن تتم هذه التسوية بطريق التعويض ، إلا أن المشروع أباح للمؤمن له في المادة ٢٩٣ ترك الأشياء المؤمن عليها للمؤمن في الأحوال التي يجبر فيها الاتفاق أو القانون اتباع هذا الطريق . ونظام الترك أو التخلي من النظم التي استقر عليها العرف البحري من زمن قديم ، وقد وجد سبيله إلى التشريعات البحرية منذ أواخر القرن السابع عشر ، ومن مقتضاه أن ينزل المؤمن له عن ملكية الشيء المؤمن عليه للمؤمن نظير

حصوله على كامل التأمين . وقد أجازته المشروع في حالة المخاطر الكبرى التي عدتها المادتان ٣١١ و ٣١٩ .

وقد بدأ المشروع بعلاج تسوية الأضرار بطريق التعويض بوصفه الطريق الأصلي للتسوية ، ولما كان التزام المؤمن مقصوراً على أداء التعويض في حدود قيمة التأمين وفقاً للمادة ٢٨٦ . فقد نصت المادة ٢٩٤ على أنه لا يكون ملزماً باصلاح ما يصبب الأشياء المؤمن عليها من تلف أو استبدال غيرها بها .

كما نصت المادة ٢٩٥ على التزام المؤمن بدفع حصة الأشياء المؤمن عليها في المساهمة في الخسارات المشتركة ومصروفات المساعدة والانقاذ وذلك في حدود مبلغ التأمين بعد خصم الخسارات الخاصة التي يتحملها المؤمن ان وجدت .

ثم انتقل المشروع بعد ذلك إلى بيان أحكام التسوية بطريق الترك ، فأوجبت المادة ٢٩٦ أن يكون الترك كاملاً وغير معلق على شرط . كما رتبّت على الترك انتقال ملكية الأشياء المؤمن عليها إلى المؤمن نظير أداء مبلغ التأمين بكامله . ولم يشأ المشروع أن يجعل لانتقال الملكية أثراً رجعياً يترد إلى يوم تحقق الخطر ، وإنما رتب هذا الأثر من تاريخ اعلان المؤمن له رغبته في الترك إلى المؤمن ، ذلك أن للمؤمن له أن يختار بين التسوية بطريق التعويض والتسوية بطريق الترك ، فاذا اختار طريق الترك ، فلا ينتج هذا الاختيار أثره إلا من تاريخ الافصاح عنه للمؤمن .

ولما كان انتقال ملكية الأشياء المؤمن عليها إلى المؤمن قد يضر به في بعض الأحوال كما لو ورد الترك على حطام تسيره التيارات ويحتمل اصطدامه بأي منشأة عائمة مما يسأل عنه المؤمن ، فقد أجاز المشروع للمؤمن أن يرفض انتقال الملكية إليه مع عدم الإخلال بالتزامه بدفع مبلغ التأمين .

وألزمت المادة ٢٩٨ المؤمن له عند اعلان رغبته في الترك بالتصريح بجميع عقود التأمين التي أجراها أو التي يعلم بوجودها حتى يتسنى للمؤمن معرفة ما إذا كان مجموع هذه التأمينات يزيد على قيمة الشيء المؤمن عليه ، وحتى يستطيع في حالة ثبوت الغش استخدام حقه في ابطال العقد وفقا للمادة ٢٨٥ .

وتفنيها لما يجري عليه العرف البحري من حلول المؤمن محل المؤمن له فيما يكون له من حقوق أو دعاوي قبل الغير . نصت المادة ٢٩٩ على أن يحل المؤمن قانونا بما دفعه من تعويض في الدعاوي التي تكون للمؤمن له قبل من تسبب بفعله في الضرر الذي نجمت عنه مسئولية المؤمن .

ج - ويتعلق الفرع الثالث بتقادم الدعاوي الناشئة عن عقد التأمين البحري . وقد جعلت المادة ٣٠٠ مدة هذا التقادم سنتين . وبيّنت كيفية سريانه في الفروض المختلفة . وأضافت إلى الأسباب المقررة قانونا لانقطاعه بعض أسباب أخرى اقتضتها طبيعة التعامل في مجال التأمين وهي المطالبة بكتاب سجل مصحوب بعلم الوصول ، وكذلك المفاوضات التي تجري بين الطرفين لتسوية الأضرار وندب خبير لمعاينة هذه الأضرار وتقدير قيمتها .

٢ - وفي الفصل الثاني وضع المشروع أحكاما خاصة ببعض أنواع التأمين البحري الدائنة في العمل عرض لها في ثلاثة فروع أولها في التأمين على السفينة ، وثانيها في التأمين على البضائع ، وثالثها في التأمين من المسئولية .

أ - وقد استهل المشروع الفرع الأول الخاص بالتأمين على السفينة ببيان صور هذا التأمين ، فأشارت المادة ٣٠١ إلى أن التأمين على السفينة إما أن يعقد لرحلة واحدة ، أو لعدة رحلات متعاقبة ، أو لمدة محدودة . وبيّنت المادتان ٣٠٢ و ٣٠٣ متى يبدأ سريان التأمين ومتى ينتهي في كل صورة منها .

وقضى المشروع بمسئولية المؤمن عن الضرر الناشئ عن العيب الخفي في السفينة (م ٣٠٤ / ١) ، وأعفاه من تعويض الضرر الناشئ عن خطأ متعمد من الربان (م ٣٠٤ / ٢) وهذا الاعفاء مقصور على خطأ الربان دون البحارة ومشروط بأن يكون عمديا أي بقصد احداث الضرر - وهو استثناء من حكم الفقرة الثانية من المادة ٢٨٨ التي أقامت المؤمن مسئولاً عن الضرر المادي الذي يصيب الأشياء المؤمن عليها بخطأ الربان أو البحارة كما سلف البيان .

أما المادة ٣٠٥ فتقضي بشمول التأمين لمسئولية المؤمن قبل الغير عن الأضرار التي تنشأ عن تصادم السفينة المؤمن عليها بسفينة أخرى أو ارتطامها بشيء ثابت أو متحرك عائم ما لم يتفق على تغطية نسبة معينة من هذه التعويضات . - وهو بدوره استثناء من حكم الفقرة الثانية من المادة ٢٨٩ التي تستبعد من التأمين الأضرار التي يحدثها الشيء المؤمن عليه للأموال الأخرى أو الأشخاص . بيد أن هذا الاستثناء لا يشمل الأضرار التي تنشأ عن التصادم وتصيب الأشخاص ، ذلك أن هذه الأضرار لا يغطيها التأمين على السفينة .

وبينت المادة ٣٠٦ ما يستحق من قسط التأمين في مختلف صور التأمين على السفينة :

وواجهت المادة ٣٠٧ الفرض الذي يضطر فيه الربان إلى تغيير الطريق أو الرحلة دون تدخل المؤمن له ، فأبقت المؤمن مسئولاً عن الأخطار التي يشملها التأمين . أما اذا لم يكن التغيير اضطرارياً وكان من شأنه زيادة المخاطر المؤمن منها فلا يكون المؤمن مسئولاً إلا عن الحوادث التي تقع في أجزاء الطريق المتفق عليه .

وتكلمت المادة ٣٠٨ في الفرض الذي تتعدد فيه الحوادث أثناء سريان عقد التأمين فالزمت المؤمن - في حدود مبلغ التأمين

- بضمان الأضرار الناشئة عن كل حادث يقع أثناء سريان وثيقة التأمين وان تعددت الحوادث . كما أجازت للمؤمن أن يشترط - عند التعاقد - طلب قسط تكميلي عقب كل حادث .

ونصت المادة ٣٠٩ على مسئولية المؤمن - في حالة تسوية التأمين بطريق التعويض - عن مصاريف استبدال القطع والاصلاحات الضرورية لجعل السفينة صالحة للملاحة - وهو حكم لا يتعارض وما نصت عليه المادة ٢٩٤ من اعفاء المؤمن من الالتزام باصلاح أو استبدال الأشياء المؤمن عليها . ذلك أن هذا الاعفاء قاصر على الالتزام بالإصلاح والاستبدال فحسب ولا يشمل الالتزام بدفع مصاريف الاصلاح أو الاستبدال التي وضعها المشروع في المادة ٣٠٩ على عاتق المؤمن في حالة التأمين على السفينة أما التعويضات الأخرى الناشئة عن انخفاض قيمة السفينة أو عن بطلانها فلا يسأل عنها المؤمن .

وعالجت المادة ٣١٠ التأمين على ملحقات السفينة فنصت على أن تشمل قيمة السفينة إذا كانت قد قدرت في عقد التأمين جسم السفينة والآلات المحركة لها والملحقات المملوكة للمؤمن له بما فيها المؤن ومصروفات التجهيز . وإذا عقد تأمين آخر على هذه الملحقات وحدها ثم هلكت السفينة المؤمن عليها كلياً أو تركت للمؤمن وجب تخفيض القيمة المتفق عليها في العقد للسفينة بما يعادل قيمه هذه الملحقات لكيلا يعرض المؤمن له عنها مرتين .

وتناولت المادة ٣١١ الحالات التي يجوز فيها للمؤمن له ترك السفينة للمؤمن وهي أولاً هلاك السفينة هلاكاً كلياً ، ثانياً انقطاع أخبار السفينة مدة ثلاثة أشهر بعد وصول آخر أنباء عنها ، ثالثاً اصابة السفينة بتلف يستحيل اصلاحه ، رابعاً اذا كانت نفقات اصلاح السفينة تعادل ثلاثة أرباع قيمتها على الأقل - وكلها أمور تدور حول هلاك السفينة فعلاً أو حكماً أو اصابتها بتلف لا يرجى اصلاحه أو يتطلب اصلاحه نفقات باهظة .

وعرضت المادة ٣١٢ للفرض الذي يكون فيه المجهز عدة سفن وأبرم تأميناً خاصاً على كل منها لدى نفس المؤمن ، ففقت باعتبار كل سفينة وحدة قائمة بذاتها وتسوية الأضرار كما لو كانت كل سفينة منها تابعة لمجهز مختلف . واعتبرت البضائع وغيرها من الأموال المملوكة للمجهز بالنسبة إلى المؤمن على السفينة كما لو كانت مملوكة للغير ، فلا يشملها تأمين السفينة .

وعالجت المادة ٣١٣ مآل التأمين في حالة انتقال ملكية السفينة المؤمن عليها إلى مالك جديد أو تأجيرها غير مجهزة ، ففقت باستمرار التأمين بحكم القانون لصالح المالك الجديد أو المستأجر بشرط أن يعلن المؤمن بذلك خلال خمسة عشر يوماً من تاريخ انتقال الملكية أو من تاريخ الإيجار . ومع ذلك فقد أجاز النص للمؤمن فسخ العقد خلال شهر من تاريخ اعلانه بانتقال الملكية أو الإيجار ، باعتبار أن التأمين من العقود الملحوظ فيها الاعتبار الشخصي وقد لا يطمئن المؤمن إلى المالك الجديد أو المستأجر المجهز .

واختتمت المادة ٣١٤ أحكام التأمين على السفينة بالنص على سريتها ولو كان التأمين يقتصر على فترة وجود السفينة في أحد الموانئ أو المراسي أو الأحواض الجافة أو في أي مكان آخر . كما أجازت التأمين على السفينة وهي في دور البناء . ويكون هذا التأمين بحرياً إذا كان يشمل فترة بناء السفينة ويمتد إلى عملية انزالها البحر فيغطي بقاءها في المصنع ومخاطر نزولها في الماء .

ب - وتناول المشروع في الفرع الثاني التأمين على البضائع واستهله ببيان صور هذا التأمين ، فأشارت المادة ٣١٥ إلى أنه قد يعقد بمقتضى وثيقة لرحلة واحدة أو بوثيقة عائمة (اشتراك) . والمقصود بالوثيقة العائمة العقد الذي يتفق فيه على أن يضمن المؤمن كل البضائع التي يشحنها المؤمن له أو تشحن إليه خلال فترة معينة في حدود مبلغ

معين . ويطلق على هذه الوثيقة اسم الوثيقة « العائمة » نظرا لأنها لا تتضمن - منذ ابرامها - تحديدا للبضاعة التي تغطيها . كما تسمى أيضا بوثيقة « الاشتراك » لأن المؤمن له يعتبر بمثابة مشترك لدى المؤمن فلا يكلف بإبرام عقد مستقل بمناسبة كل عملية شحن تحصل ما دام أن ذلك يقع خلال الفترة المنصوص عليها في الوثيقة اذ تسري بالنسبة لعمليات الشحن المختلفة التي تدخل في نطاقها ومن هنا كان التأمين حاصلًا على وجه الاشتراك - وبذلك تتميز الوثيقة العائمة بالخصائص التالية : أولاً - عدم تحديد البضائع المغطاة تحديدا دقيقا منذ العقد . ثانياً - تكرار عمليات الشحن وتعددتها : ثالثاً - أن المؤمن بضمن مقدما وبصفة آلية حتمية كل البضاعة التي تشحن في الظروف المتفق عليها مقدما ودون حاجة لاجراء جديد من أحد الطرفين .

هذا وقد أوجب المشروع أن تشمل وثيقة التأمين العائمة على ما يأتي :

اولا - الشروط العامة المشتركة بين جميع الشحنات وأقسام التأمين ، وكذلك الحد الأعلى للمبلغ الذي يتعهد المؤمن بدفعه عن كل شحنة لأن مسؤوليته عن الشحنة الواحدة لا تتجاوز المبلغ المعين لها .

ثانيا - الشروط الخاصة بكل شحنة على حدة ، كبيان البضاعة ومكان شحنها وظروفه وتاريخه وقيمتها والسفينة . على أن يكون تعيين ذلك بملاحق تصدر بمناسبة كل شحنة على حدة (م ٣٢٠ / ١) .

كما عرض المشروع للشحنات التي تشملها وثيقة التأمين العائمة والتي يلزم المؤمن بقبول التأمين عليها وفرق بين نوعين منها الأول الشحنات التي تم لحساب المؤمن له شخصيا أو تنفيذا لعقد يلزمه باجراء التأمين ، وهذه الشحنات يسري عليها التأمين تلقائيا

من وقت تعرضها للأخطار المؤمن منها بشرط أن يقدم المؤمن له
أخطارا عنها في الميعاد المعين في الوثيقة ، والثاني الشحنات التي تم
لحساب الغير ويكون لائحؤمن له مصلحة فيها بوصفه وكيلًا بالعمولة
أو أمينًا على البضائع أو غير ذلك من الصفات ، وهذه الشحنات
لا يسري عليها التأمين إلا من وقت أخطار المؤمن بها (م ٣٢٠ / ٢)

وبين المشروع الجزاء الذي يترتب على مخالفة المؤمن له
الالتزام بأخطار المؤمن بالشحنات التي يجريها ، فأجاز للمحكمة
بناء على طلب المؤمن فسخ العقد دون مهلة مع استيفاء المؤمن -
على سبيل التعويض - أقساط التأمين الخاصة بالشحنات التي لم
يخطر بها ، كما أجاز للمؤمن - إذا ثبت سوء نية المؤمن له -
استرداد المبالغ التي دفعها عن الحوادث الخاصة بالشحنات اللاحقة
على وقوع أول مخالفة عمدية من جانب المؤمن له (م ٣٢١) .

وأوردت المادة ٣١٦ حكما هاما من مقتضاه بقاء البضائع
مشمولة بالتأمين البحري - دون انقطاع في أي مكان توجد فيه
أثناء الرحلة البحرية كما تحددها وثيقة التأمين . وتطبيقا لذلك قضى
النص بأنه إذا كانت البضائع أثناء الرحلة محلا لنقل بري أو نهري
أو جوي مكمل للرحلة البحرية سرت عليها قواعد التأمين البحري
خلال فترة النقل المذكورة إلا إذا اتفق على خلاف ذلك .

وتناولت المادة ٣١٧ بيان كيفية تقدير قيمة البضائع المؤمن
عليها فلم تجز أن يزيد مبلغ التأمين على السعر العادي للبضائع في
مكان وزمان الشحن مضافا إليه ما تحمّلته من نفقات حتى بلوغها
مكان الوصول والربح المتوقع . أما الخسائر التي تصيب البضاعة
فتقدر على أساس الفرق بين قيمتها تالفة وقيمتها سليمة في زمان
ومكان واحد ، ثم تطبق نسبة نقص القيمة على مبلغ التأمين (م
٣١٨) .

وعددت المادة ٣١٩ الحالات التي يجوز فيها ترك البضائع للمؤمن وهي : أولا انقطاع أخبار السفينة مدة ثلاثة أشهر بعد وصول آخر أنباء عنها . ثانيا إذا أصبحت السفينة غير صالحة للملاحة خلال الرحلة واستحال نقل البضائع إلى مكان الوصول المتفق عليه بأية طريقة أخرى خلال ثلاثة أشهر من تاريخ قيام المؤمن له باخطار المؤمن بعدم صلاحية السفينة . ثالثا هلاك البضائع أو تلفها بما يعادل ثلاثة أرباع قيمتها على الأقل . رابعا بيع البضائع أثناء الرحلة بسبب إصابتها بتلف مادي إذا كان الضرر قد نشأ عن خطر يشمل التأمين - وكلها أمور تدور حول هلاك البضاعة فعلا أو حكما ، أو فقدان المؤمن له كل مصلحة في الاحتفاظ بها .

واختتمت المادة ٣٢٢ أحكام هذا الفصل بأن اشترطت على المؤمن له في جميع حالات التأمين على البضائع اخطار المؤمن بمحصول الضرر خلال خمسة أيام من تاريخ تسليم البضائع المؤمن - عليها والا افترض أن المؤمن له تسلمها سليمة ما لم يثبت خلاف ذلك - ويلاحظ أن النص لا يتعلق إلا بالتأمين على البضاعة فلا يسري في حالة التأمين على السفينة ، وأنه خاص بحالة التلف دون الهلاك الكلي والضياع لأنه يفترض استلام البضاعة . ويقصد بالاستلام وضع البضاعة فعلا تحت تصرف المرسل إليه في المكان المعد لوصولها فلا يتوافر هذا المعنى إذا سلمت أثناء الطريق لشخص آخر بسبب عدم إمكان توصيلها أو سلمت تسليما حكما للمرسل إليه بأن نقلت إليه السندات الممثلة لها .

ج - أما الفرع الثالث والأخير من هذا الفصل فقد عالج فيه المشروع التأمين من المسؤولية - وهو عقد بموجبه يؤمن المؤمن له من الأضرار التي تلحق به من جراء رجوع الغير عليه بالمسؤولية .

وافتحته المادة ٣٢٣ بالنص على عدم التزام المؤمن بدفع التعويض إلا إذا وجه الغير الذي أصابه الضرر مطالبة - ودية

أو قضائية - إلى المؤمن له ، ذلك أن مسؤولية المؤمن تابعة لمسئولية المؤمن له فإذا لم يطالبه المضرور بالتعويض فلا عمل لالتزام المؤمن به ، ومن ثم فلا يجوز أن يزيد التزام المؤمن على مقدار التعويض الذي يلتزم به المؤمن له تجاه المضرور وفي حدود مبلغ التأمين .

وعالجت المادة ٣٢٤ حالة وجرد تأمين على السفينة وتأمين آخر من المسؤولية عن الأضرار التي تحدثها السفينة للغير في حالة التصادم وفقا لما نصت عليه المادة ٣٠٥ ، فلم تجعل لهذا التأمين الأخير أثر إلا إذا كان مبلغ التأمين على السفينة لا يكفي لتغطية الضرر .

وأخيرا تناولت المادة ٣٢٥ الفرض الذي تعدّد فيه عقود التأمين لضمان المسؤولية ، فقضت بأنه مهما تعددت الحوادث التي تقع فلا يلتزم كل مؤمن عن كل حادث على حدة إلا في حدود المبلغ المذكور في وثيقة التأمين الخاصة به .



هذا وقد تناول مشروع قانون الاصدار بيان نطاق تطبيق قانون التجارة البحرية ، فحدد في المادة الأولى منه السفن التي لا تسري عليها أحكامه : وهي السفن الحربية ، والسفن المشاركة للحكومة أو أحد الأشخاص العامة والتي تخصصها لمرفق عام غير تجاري - كسفن البحث العلمي الحكومية ، وسفن المستشفيات العامة ، وسفن الاطفاء . كما أخرج المشروع من نطاقه السفن الصغيرة التي تبلغ حمولها ١٥٠ طنا فأقل ، والسفن الخشبية بدائية الصنع - اذ تسري عليها أحكام قانون السفن الصغيرة رقم ٣٦ لسنة ١٩٦٠ .

وتمشيا مع أحكام الاتفاقية الدولية الخاصة بتوحيد بعض القواعد الخاصة بمحاصنات السفن الحكومية المعتمدة ببروكسل في ١٠ ابريل سنة ١٩٢٦ والمعدة ببروكسل ٢٤ مايو سنة ١٩٣٤ ، عرض المشروع للسفن التي تستأجرها الحكومة أو أحد الأشخاص العامة وتخصص لمرفق عام غير تجاري فقصر الحصانة القضائية

التي تتمتع بها على عدم جواز حجزها أو ضبطها أو احتجازها - وذلك حتى لا يتعطل نشاط المرفق التي تتولى خدمته . أما ما عدا ذلك من اجراءات ودعاوي قضائية فهي لا تتمتع في شأنها بأية حصانة خاصة وتعامل في خصوصها معاملة الأفراد (المادة ٢ من مشروع قانون الاصدار) .

أما السفن الحربية ، والسفن المملوكة للحكومة أو أحد الأشخاص العامة والتي تخصصها لمرفق عام غير تجاري فهي وان تمتعت بالحصانة القضائية إلا أنه يجرز - تمشيا مع أحكام الاتفاقية - لأصحاب الشأن مقاضاة الحكومة أو الأشخاص العامة في شأنها وذلك في الأحوال الآتية :

(١) الدعاوي الناشئة عن التصادم البحري وغيره من حوادث الملاحة البحرية .

(٢) الدعاوي الناشئة عن أعمال المساعدة والانقاذ وعن الخسارات البحرية المشتركة .

(٣) الدعاوي الناشئة عن الاصلاحات أو التوريدات أو غيرها من العقود المتعلقة بالسفينة (المادة ٣ من مشروع قانون الاصدار) .

وعملا على افساح المجال للدراسة القانون الجديده والاعداد لتطبيق أحكامه نصت المادة السادسة على أن يكون العمل به بعد شهرين من تاريخ نشره في الجريدة الرسمية .